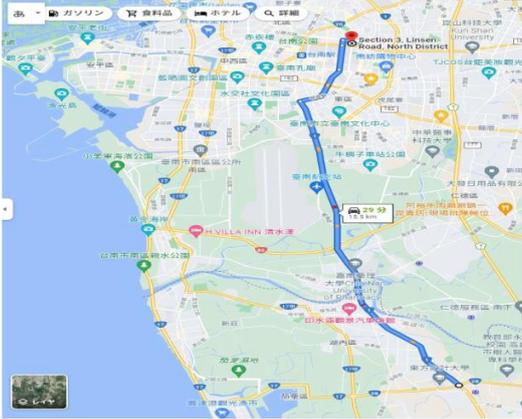




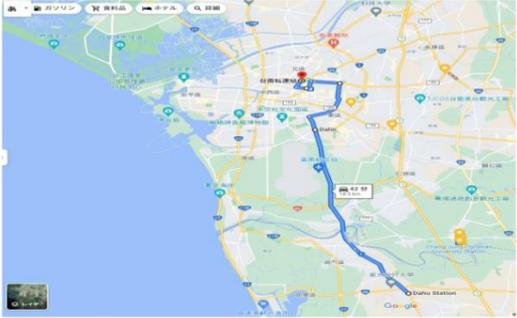
# 紅線可行性研究民眾說明會

## 南區民眾提問及回覆內容綜整表

- 一、時間：111 年 01 月 18 日(星期二) 晚上 19 時 00 分
- 二、地點：南區大恩里活動中心
- 三、主持人：熊副局長萬銀

編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
1.	民眾林○○	<p>1. 紅線捷運先導公車(大湖站~小東公園站)方案一。</p>  <p>圖片來源：google 繪圖</p> <p>(1) 本先導公車效仿台中 TTJ 捷運公車模式，在興建規劃前透過本模式長期觀察捷運停靠站點運量及路線運量，評估其效益。</p> <p>(2) 本先導公車由大湖站(省道臺 1 線/省道臺 28 線路口北側)行經台 1 線至大同站(中華大同路口)再行經林森路至小東公園站，全程約 15.5 公里。</p> <p>(3) 其規劃優點：</p> <p>A. 可藉由模式蒐集搭乘運</p>	<p>1. 感謝林先生對於紅線捷運先導公車的建議。捷運先導公車是讓民眾熟悉捷運路線服務的開始，路線基本上會按照捷運行駛路線規劃。先導公車的規劃會在綜合規劃階段進行研議，後續如有任何建議，均可再提供給本局參考及評估。</p> <p>2. 感謝林先生的寶貴意見，紅線與臺鐵南臺南站之聯通，預計以空橋搭建之方式方便民眾轉乘，後續在綜合規劃階段時再詳細規劃。</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>量、站點運量、起訖 OD 運量等，並培養其運量。</p> <p>B. 可實施至通車後 6 個月，再將路線撤除或變更。</p> <p>C. 可彌補 5 路、紅 3 班次不足的可能。</p> <p>(4) 其規劃配套措施：</p> <p>A. 公車專用道。</p> <p>B. 公車優先號誌。</p> <p>C. 依照捷運路線站點進行規劃。</p> <p>D. 大同站與台南火車站之連結，以紅 4 公車開行大林至台南轉運站區間車，配合先導公車時刻做時間與空間無縫強化服務整合讓民眾願意轉乘，並養成轉乘習性，提高運量，以符合交通政策目標。</p> <p>2. 紅線捷運先導公車(大湖站~小東公園站~台南火車站~台南轉運站)方案二</p>  <p>資料來源:google</p> <p>(1) 本先導公車效仿台中 TTJ 捷</p>	

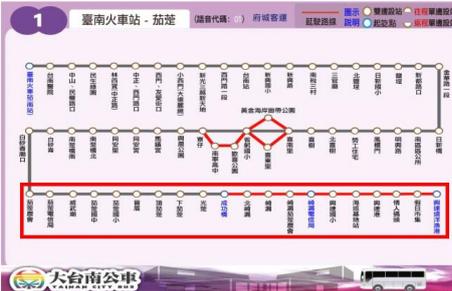


編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>運公車模式，在興建規劃前透過本模式長期觀察捷運停靠站點運量及路線運量，評估其效益。</p> <p>(2) 本先導公車由大湖站(省道臺 1 線/省道臺 28 線路口北側)行經台 1 線至大同站(中華大同路口行經林森路至小東公園站(林森小東路口)，行經小東路經成大醫院，行經北門路經台南火車站，行經成功路轉公園路至終點站台南轉運站，全程約 18.3 公里。</p> <p>(3) 其規劃優點：</p> <p>A. 可藉由模式蒐集搭乘運量、站點運量、起訖 OD 運量等。</p> <p>B. 培養搭乘捷運運量。</p> <p>C. 可實施至通車後 6 個月，再將路線撤除或變更。</p> <p>(4) 規劃配套措施：</p> <p>A. 公車專用道。</p> <p>B. 公車優先號誌。</p> <p>C. 依照捷運路線站點進行規劃。</p> <p>D. 大同站與台南火車站之連結，以紅 4 公車開行大林至台南轉運站區間車，配合先導公車時刻做時間與空間無縫，強化服務整合讓民眾願意轉乘，並養成轉乘習性，提高運</p>	



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>量，以符合交通政策目標。</p> <p>3. 臺鐵與捷運紅線之間轉乘，是否可以將兩站站轉乘時間與空間縮到最小，以達成空間無縫、時間無縫及服務無縫等交通政策目標。</p> <p>(1) 捷運與臺鐵車站共構。</p> <p>(2) 車站建築靠近臺鐵車站進行短距離轉乘。</p> <p>(3) 車站與車站之間設置連通設施，如空橋、地下道或平面連通路廊。</p> <p>(4) 提高民眾養成轉乘習性，提高運量，以符合交通政策目標。</p>	
2.	民眾謝○○	<p>1. 有關信令資料、旅次需求及預測，湖內到南區這個區間目前的量有多少？</p> <p>(1) 就目前南區到湖內行經大同路段的公車，主要是 239、8046A、8046B，如下圖所示。發車班次依序，來回各 4 班、來回各 1 班、來回各 4 班，共計 9 班。</p>  <p>資料來源：高雄客運</p>	<p>1. 感謝謝先生的寶貴意見，本案以運輸規劃軟體 TransCad 進行運輸需求預測分析，分析結果顯示高雄市湖內區具有高度的旅次需求需進入臺南市南端區域（南區、東區、仁德區等）。</p> <p>2. 感謝謝先生的寶貴意見，目於本市整體路網已有規劃黃線串連市區及南科，以服務附近民眾，未來</p>

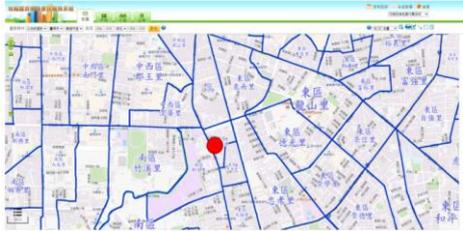


編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p data-bbox="582 286 1034 622">  </p> <p data-bbox="582 622 1034 645">資料來源:高雄客運</p> <p data-bbox="515 651 1054 1070">                     (2) 其餘路線到達湖內鄰近站點也只有 1 路、5 路及紅 3 公車等三條路線，如下圖所示。發車班次依序，來回各 4 班(平 46 班、假 38 班)、來回各 3. (平 42 班、假 35 班)、來回各 10 班，平日共計 98 班、假日共計 83 班。                 </p> <p data-bbox="582 1086 1034 1377">  </p> <p data-bbox="582 1377 1034 1400">資料來源:大台南公車</p> <p data-bbox="582 1411 1034 1657">  </p> <p data-bbox="582 1657 1034 1680">資料來源:大台南公車</p> <p data-bbox="582 1691 1034 1892">  </p> <p data-bbox="582 1892 1034 1915">資料來源:大台南公車</p> <p data-bbox="515 1915 1054 2018">                     (3) 就上述資訊來看，該路段公共運輸服務是極為缺乏，幾乎仰                 </p>	<p data-bbox="1121 293 1449 824">                     整體路網經中央核備後，亦會於網站公開民眾瀏覽。站位命名於可行性研究階段係以附近較知名地點、路口等暫時命名，後續相關站位將待計畫核定後，再通盤考量各站位最適名稱。                 </p> <p data-bbox="1121 887 1449 1962">                     3. 本案路線北端規劃與第一期藍線銜接，因此兩線如採相同之捷運系統，可互相聯接以利整合整體捷運系統之維運資源，提升因應突發事件的調度能力。依目前第一期藍線、第一期藍線延伸線以及紅線之機廠規劃，仁德機廠與歸仁機廠皆設定為五級機廠，因此紅線營運車輛可利用第一期藍線與延伸線之機廠進行高等級的維護保養，紅線機廠也可滿足 3~5 級廠配置需求。                 </p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>賴私人運具進行 OD 移動，同時也是公共運輸服務上的大缺口。</p> <p>(4) 使用的研究方法有哪些?(EX:TRTS 運輸需求預測模式、TransCAD)</p> <p>(5) 本案參考大捷法第十一條第一項第五款(社會及經濟活動)。</p> <p>2. 根據「臺南市議會第 3 屆第 5 次定期會專案報告-先進運輸系統整體路網規劃」，紅線捷運路網(高雄湖內-仁德-南區-東區-北區-永康-新化-山上-左鎮-玉井)，全長共計 49.1 公里，其中服務通勤(學)、觀光、醫療、休憩等旅次，提增設大林新城站點：</p> <p>(1) 原終點站大同站設於中華大同路口，預定與第一期藍線大同站共站。本站點名稱一案建議統一站名其站名編碼則照原先設定。</p> <p>(2) 本案提增設大林新城站點並保留原大同站點以利服務其他捷運線轉乘之使用者增設點可連接上紅線之二期、三期路網一期通車階段時可更進一步服務南區(新生里、竹溪里、大林里)、中西區(開山里、郡王里、法華里)、東區(大同里、路東里、大德里、大福里、</p>	<p>4. 感謝先生的寶貴意見，於捷運建設前應先請主管單位檢視沿線廣告招牌物是否均按現行規定申請設置，違反規定者應按規定改善。其餘符合規定者再研議對其影響最小之方式處理，以維護周邊店家權益。</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容																														
		<p>忠孝里、泉南里)等 3 區 12 里。</p>  <p>資料來源:google</p>  <p>資料來源: 內政部地政司地籍圖資</p> <p>(3) 所增設站點可與公車大同路站做結合,另外鄰近公車站點有竹溪寺健康路站(0、5、70)、聯合報站(紅 3、紅 4)、大林新城站(5、紅 4、H31、239、8046A、8046B),可更為貼近空間、時間、服務無縫以符合交通政策目標,讓民眾養成轉乘習性、提高其運量。</p> <p>(4) 上述區域,共計約 16,276 戶,約 37,287 人,資料統計如下:</p> <table border="1" data-bbox="587 1565 1043 1944"> <thead> <tr> <th>區</th> <th>里</th> <th>戶數/人口數</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">南區</td> <td>新生里</td> <td>1927/3651</td> </tr> <tr> <td>竹溪里</td> <td>794/1750</td> </tr> <tr> <td>大林里</td> <td>1071/2415</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">中西區</td> <td>開山里</td> <td>1275/3237</td> </tr> <tr> <td>郡王里</td> <td>1676/4378</td> </tr> <tr> <td>法華里</td> <td>1476/3958</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">東區</td> <td>大同里</td> <td>1461/3128</td> </tr> <tr> <td>路東里</td> <td>829/1714</td> </tr> <tr> <td>大德里</td> <td>729/1592</td> </tr> <tr> <td>大福里</td> <td>782/1777</td> </tr> <tr> <td>忠孝里</td> <td>1969/4559</td> </tr> <tr> <td>泉南里</td> <td>2287/5128</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料來源:台南市各區戶政事務所 109 年 12 月統計資料</p> <p>(5) 本案參考大捷法第十一條第</p>	區	里	戶數/人口數	南區	新生里	1927/3651	竹溪里	794/1750	大林里	1071/2415	中西區	開山里	1275/3237	郡王里	1676/4378	法華里	1476/3958	東區	大同里	1461/3128	路東里	829/1714	大德里	729/1592	大福里	782/1777	忠孝里	1969/4559	泉南里	2287/5128	
區	里	戶數/人口數																															
南區	新生里	1927/3651																															
	竹溪里	794/1750																															
	大林里	1071/2415																															
中西區	開山里	1275/3237																															
	郡王里	1676/4378																															
	法華里	1476/3958																															
東區	大同里	1461/3128																															
	路東里	829/1714																															
	大德里	729/1592																															
	大福里	782/1777																															
	忠孝里	1969/4559																															
	泉南里	2287/5128																															



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p style="text-align: center;">一項第二款(人口分布)</p> <p>3. 請問在捷運系統相同的情形之下，對於路線與路線之間是否會設計聯絡線(如西門、中正紀念堂、古亭)，猶如台北捷運分級檢修制度，將不同線的列車依時程分別到不同等級檢修廠進行檢修作業？或是列車運用調配？</p> <p>(1) 本案參考臺北市大眾捷運系統車輛機具檢修規則、台北市政府捷運工程局出版 27 捷運機廠實務。</p> <p>(2) 其台北捷運軌道配置聯絡線設置，如下圖所示。</p> <div data-bbox="582 1104 928 1346" data-label="Diagram"> <p>The diagram illustrates the Taipei Metro network with various lines in different colors (blue, red, green, yellow, orange). Red circles highlight specific interconnecting lines (聯絡線) between different lines, such as between the Blue Line and the Red Line, and between the Red Line and the Green Line. The diagram shows how these lines connect and cross each other.</p> </div> <p style="font-size: small;">資料來源: <a href="https://www.mobile01.com/topicdetail.php?f=37&amp;t=2476464&amp;p=36">https://www.mobile01.com/topicdetail.php?f=37&amp;t=2476464&amp;p=36</a></p> <p>4. 有關大眾捷運系統兩側禁建限建辦法規定廣告物之設置，鄰近紅線捷運路網建築物上設置的廣告物，在台南是非常密集的，若捷運建設進行範圍為內禁建限建，勢必影響店家招攬行為及行銷收入等財產上之損害。</p> <p>(1) 本案參考大捷法第四十五條至四十五條之三、大眾捷運系統兩側禁建限建辦法等。</p> <p>(2) 限建範圍內可容忍廣告物設</p>	



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>置之長寬高及數量及密集程度。</p> <p>(3) 應依其規定辦理公開展覽給予陳述意見，並以損害最小最適方案進行劃定持續讓周邊商店/家可持續享有招攬行為及行銷收入等。</p>	
3.	民眾林○○	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 我住在南區，小孩在仁德區，捷運未來高架興建時是否落於現有的路面上？還是要另外開闢道路？</li> <li>2. 路線會經過臺南航空站，路線選擇是走台一線還是機場路？</li> <li>3. 嘉南藥理大學前方考慮容易淹水的問題，淹到我們都會怕，還是路線選擇是走嘉南藥理大學後方？</li> <li>4. 路線要過二仁溪的時候，是從既有的陸橋蓋過去？還是會再另外造橋？</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案路線均利用既有道路做為捷運路廊使用，不另開闢新道路。</li> <li>2. 考量路幅條件以及服務街廓，本案路線規劃係沿台 1 線布設。</li> <li>3. 高架結構不至於受到淹水影響，相關車站地面出入口及設施均會考量防洪標準抬高設計並順接既有地面。</li> <li>4. 二仁溪既有公路橋梁原設計無考量額外承受捷運之荷重，本案採二仁溪上游新建捷運專用橋梁跨越。</li> </ol>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
4.	臺南市議員 林○○	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 謝謝交通局讓大家更有時間了解地方建設，捷運在議會中有許多爭議，每一條線都是，經過的地點也不同。臺南本身市區道路狹小，高架捷運可能會排擠路面使用，對沿線居民也有隱私權相關疑慮。</li> <li>2. 捷運對於先進的城市而言十分便利也必須要有，但對於臺南有需要嗎？公車一年的使用率很低，市民騎機車為主也方便停車，臺南與臺北、臺中、高雄生活習慣不同，先天環境也不太一樣，對於捷運許多議員都懷疑是否有必要，不是只有建設經費、維運經費要考量，未來會不會成為蚊子館也要考量。</li> <li>3. 關於紅線剛剛簡報很清楚，經過的路線比較邊緣，結合嘉南藥理大學、航空站，也與高雄捷運銜接，也有很多先天環境須要克服，我們也期待紅線跟市中心接上，大家一起努力多聽取鄉親意見。</li> <li>4. 交通讓生活機能可以更好，規劃上可能有地方反彈，擔心未來道路造成使用排擠，高架讓視線更不好等問題，紅線結合副都心、航空站、大學城、長榮大學、嘉南藥理大學、大湖生活圈，臺南市要跟</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 採用高架方式可能涉及住家隱私問題，現今工程技術可以克服，如採用隔音牆或是列車通過時視覺霧化玻璃等技術都可以解決這類問題，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理。</li> <li>2. 感謝林議員的寶貴意見，捷運建設為百年大業，未來南臺南副都心發展後，引進的人口、汽機車數量依現有道路容量恐難以負擔。另捷運紅線能與高雄捷運紅線(岡山路竹延伸線)相接，串連北高雄至台南生活圈，再透過高雄捷運紅線連結路竹及橋頭科學園區，形成區域治理及智慧運輸科技廊道。 臺南公車運量於大臺南公車改革後已有顯著成長，未來捷運運量也須慢慢培養，臺北與高雄</li> </ol>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>高雄捷運接軌，所以路線規劃就很重要，如果經過大恩里到市區的話，就與發紅線發展構想完全不搭了。我們應該要好好利用外環，那條沒有人、沒有住戶，把他帶動起來的話，長榮也好、嘉藥也好，中華科大等學生搭車更方便，在與大湖結合。如同簡報內所說，紅線的發展結構，結合外環這些串連起來交通會更方便，我們不要看到路線進入社區，所以未來紅線要很明確地說路線要如何規劃，二仁溪要如何跨越，安全也相當重要，串聯交通不方便的地方我們很支持，但高架降至地面影響市區機能，我們反對。</p>	<p>亦然。</p> <p>3. 謝謝議員提醒，舉辦說明會主要目地就是在於聆聽在地的聲音，注重鄉親的心聲。</p> <p>4. (1)/(2)紅線為連接台南與高雄的重要運輸走廊，沿線可服務南臺南副都心、臺南航空站、奇美博物館、嘉南藥理大學以及大湖生活圈等重要節點，並帶動沿線由點到線的帶狀發展，吸引人流，服務人口數將逐年增加，因此在規劃路線時，需考量周邊活動人口及未來引入人口，期能藉由沿線的場站開發帶動區域發展並吸引人潮，同時增加本案的經濟及財務效益。另外，由於本案路線係規劃沿台 1 線道路中央分隔帶設置採高架系統型式的捷運系統，因此將會保持原台 1 線之道路服務容量，不減少原有之車道配置數。</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			<p>(3) 捷運跨二仁溪是採新建專用橋梁結構，並考量線型順暢、行駛安全與水理順暢，謝謝支持。</p>
5.	民眾林○○	<p>我住在大恩里，台一線幾十年來聽飛機聲已經很吵了，相信在座各位都很有感受，現在捷運又要用高架，臺南的路比起高雄真的很小，高架捷運蓋下去，噪音很大，沿線住屋也都與捷運相鄰快黏在一起，這些問題是不是要幫居民、里民想一下？是不是想蓋捷運你們就有錢可以賺？這樣的態度我覺得不好，真的是既期待又怕受傷害。</p>	<p>捷運為城市現代化過程中解決公眾運輸需求問題所必需，捷運系統本身也不斷朝低耗能、低噪音的方向演化改進，不僅能提升大眾運輸能量並帶動周邊發展，其正面影響深遠且利遠大於弊。有關噪音問題現今工程技術已可克服，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理。</p>
6.	民眾葉○○	<p>有關捷運路線、捷運站的出口，想要了解是否會有土地徵收的問題？若要有徵收，在捷運站出口處徵收範圍大概多大？</p>	<p>感謝葉先生的寶貴意見，本案捷運系統路段、場站及其相關設施之用地勘選，將以公有土地、公共設施用地為優先，倘有用地必要使用私有土地，將依大捷法及土徵條例辦理協議價購、徵收或設定地上權，並依規定辦理補償。用地範圍將依後續綜合規劃及工程細部設計需要辦</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			理用地取得及都市計畫變更作業。
7.	民眾徐○○	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 網路上看臺南捷運，似乎沒有看到整個路網的規劃，整個路網的規劃到底是如何？</li> <li>2. 大同規劃未來黃線、紅線、藍線交點，對我們大忠里、大恩里附近的車站腹地規劃是不是有相關構想，目前資料上沒有看到，是否有相關開發計畫，例如高雄捷運各站都有機車停車格，捷運接駁公車等。</li> <li>3. 大忠里、大恩里年齡結構的部分，短程轉乘或是如何方便年長者搭乘捷運，是否規劃過程中有討論到？我們這個地方發展算是比較不容易，有殯儀館又有機場，我也很期待紅線、黃線、藍線建成帶動地方發展。</li> <li>4. 交通的黑暗期大概會多久？</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝徐先生的寶貴意見，整體路網規劃案目前已送至交通部審核，待交通部核備後會上傳至捷運工程處網站，供民眾參考。</li> <li>2. 感謝徐先生的寶貴意見，沿線場站開發將採大眾運輸導向(TOD)方式規劃，捷運建設後因應的公車路線調整、相關停車配套措施皆會詳細規劃。</li> <li>3. 感謝徐先生的寶貴意見，對於年長者無障礙設施相關需求後續將依規定辦理，甚至以更高規格之方式設置，以服務在地年長者。</li> <li>4. 捷運施工對於沿線交通必然產生衝擊，而衝擊的程度視捷運系統型式、施工工</li> </ol>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			<p>法、佔用道路情形等因素而有所不同。為了降低施工期間對於交通的不便，在綜合規劃階段及設計施工階段，皆會對於施工階段的交通維持作為進行規劃，並提出交通改善的因應措施，像是階段分區施工、車輛改道規劃、夜間施工規劃等，以減少交通黑暗期對於民眾的衝擊與影響。</p>
8.	臺南市議員 盧○○	<p>有關捷運我一直很擔心，現在設計規劃經費初步是 700~800 億元，如果作到好差不多要 1000 多億，臺南市政府最少也要負擔 500 億元以上，重點是真的有需要嗎？花 500 億最快 17 年後才坐得到，17 年後我們人口數還會不會增加？</p> <p>不管甚麼捷運路線要在蓋人口密集交通混雜的地方，捷運在台北會賺錢，在這邊作一定虧錢，虧多虧少而已，捷運一定要蓋在人多的地方會塞車的地方，如果蓋在沒有人的地方，誰會去坐？高雄花幾千億每天都在虧錢，臺北賺錢、桃園賺錢因為他們都蓋在人口集中的地方，如果你們蓋下去，相關賠償的部分一定要讓在座各位滿</p>	<p>1. 感謝盧議員的寶貴意見，依長期趨勢而言生育率降低人口數將減少，惟南臺南副都心發展對於人口之引入也需考量。</p> <p>2. 噪音問題現今工程技術已可克服，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理，降低對民眾的困擾。依據過往台灣各地建設捷運的經驗，均是帶動地方發展促成繁榮，希望大家支持。</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>意，蓋高架一定會有噪音，我平常在家裡外面的車經過都有聲音了，捷運在二樓開來開去一定會影響。蓋下去17年也可能25年才好，我可能也看不到，更別說坐得到。</p>	
9.	民眾張○○	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 我本身從事旅遊業，臺南要發展捷運的主要目的是甚麼？就我個人認知發展捷運要解決路面壅塞，臺北捷運有高架沒有錯，但臺北的道路可能單一方向就有兩線道的寬度，而我們中華路、大同路採高架方式，必須要有隔音牆，否則對二樓三樓都會有影響。若不考慮地下化，未來大同路高架隔音牆建置後，兩側店面還會漲價嗎？高架加上隔音牆可能不會讓店面漲價。</li> <li>2. 若真的要蓋的話讓他地下化，若還是要高架，臺鐵南臺南站地下化後帶狀公園或許可以利用，這樣影響應該最小。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 噪音問題現今工程技術已可克服，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理，降低對民眾的困擾。捷運建設對於周邊市街的繁榮成長在台灣各都捷運案例皆有所見。</li> <li>2. 捷運路線的選擇需綜合考量許多因素，包含地區發展潛力、道路路幅與交通條件、工程可行性等，其中臺鐵園道因鐵路地下化結構體設計時，未考量捷運高架設施共構之荷重條件，導致無法作為捷運高架立墩之基礎，除此之外，該園道寬度尚需滿足都市設計所規定之人行道、腳踏車道及綠覆率等要求，所以以台鐵園道作為捷運</li> </ol>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			紅線路線方案，在工程及相關規定上均不可行。