



紅線民眾說明會

仁德場民眾提問及回覆內容綜整表

一、時間：111 年 02 月 18 日(星期五) 晚上 19 時 00 分

二、地點：仁德區成功里活動中心

三、主持人：謝主任秘書惠雄

| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------|--|---|
| 1. 張○○君 | (1) 有關係統型式，目前高雄輕軌採 LRT 系統，與淡海輕軌相同可以行駛高架與平面，未來臺南市是否有可能採此類彈性較大的系統？ | <p>考量計畫範圍道路條件，高架跨越方式雖建設成本較高，但具有完整 A 型獨立路權，與地面交通分離，不會產生交織衝突，兼顧不影響平面車流、捷運列車營運效率，以捷運運作獨立性等整體長期效益而言，高架跨越為建議優先採行方案。</p> <p>臺南市系統型式經評估將採用高架中運量系統，目前市面上較成熟之中運量系統包含輕軌捷運(LRRT)、單軌捷運(Monorail)及自動導軌運輸(AGT)等，無排除任一系統選擇之可能性，現階段規劃成果亦可涵蓋上述各系統發展需求。</p> |
| | (2) 過二仁溪處的興達火力發電廠的高壓電塔，未來捷運建設會如何克服？ | <p>本路線規劃於於台 1 線公路橋上游側新建橋體跨越二仁溪，路線不會繞至高壓電塔區域，不致衝突。</p> |
| | (3) 臺南市以私人運具為主，台 1 線 | <p>施工期間的影響於綜合規劃階</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|------------------------------|--|---|
| | <p>又是主要道路車流量大，未來捷運建設若遭遇抗議聲音時應如何克服？是否會因抗議而至捷運建設中止？</p> | <p>段及細部設計階段將有進一步評估規劃，並提出相關交通改善策略及建議，屆時將依施工交維審查建議辦理。</p> |
| <p>2. 仁愛里 張台昇 里長</p> | <p>(1) 簡報內提到規劃階段約需5年，沒有提及施工階段工期多長，時程上是否可以盡量縮短，讓市民早日看到建設成果？</p> <p>(2) R03 站仁愛里站的設站位置為何？希望設於人口集中處，方便市民搭乘。</p> | <p>依交通部規範，捷運規劃有一定之程序，目前估計可行性研究約2年，綜合規劃約3年，經核定後即可進入基本設計與施工階段。</p> <p>本府已加速辦理作業並會聽取大家意見，希望可以縮短期程，期於今年提報交通部審議，於通過後盡速辦理綜合規劃案。</p> <p>本站初步規劃於台南空軍基地東側與國家通訊南區監理站間之狹長地塊，後續綜規階段配合土地清查與開發評估得進一步確認位置。</p> |
| <p>3. 林○○ 君</p> | <p>(1) 紅線捷運建設的造價為多少？</p> <p>(2) 紅線後續營運虧損情形如何？</p> <p>(3) 路線規劃上紅線沒有與高鐵站</p> | <p>本案目前尚在可行性研究期末階段，相關建設經費仍持續在評估。</p> <p>本案目前為可行性研究階段，規劃方式建議除票箱收入外，亦須持續提升業外收入與附業收入，並導入TOD概念，針對路線、場站範圍提出初步變更都市計畫構想，以提升捷運營收，並規劃方案以盡力爭取中央的補助降低地方負擔為原則。</p> <p>紅線路線之功能定位主要係服</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|----------------|--|--|
| | <p>結合，以臺北、臺中、高雄來看運量幾乎皆由高鐵站散發，高鐵至中洲這段是否可考量回收由捷運公司營運？</p> <p>(4) 紅線主要與藍線結合，台 1 線雖車流量大，但多數屬於外地，對市民效益不大，建設順序上應以藍線優先。</p> <p>(5) 與高雄捷運串聯是否有與高雄捷運討論？</p> | <p>務臺南往返北高雄之旅運需求，形成南高生活圈，便利二市往返。</p> <p>捷運系統發展可培養民眾搭乘大眾運輸之意願，台鐵與捷運可相輔相成服務，並增加北高雄居民在大眾運輸上之選擇。</p> <p>臺南捷運規劃上以藍線進度較快，目前已進入綜合規劃期末階段，後續施工階段藍線也將優先進行。</p> <p>本案規劃過程中皆有邀集高雄市捷運局等相關單位共同討論。</p> |
| <p>4. 陳○○君</p> | <p>(1) 紅線與藍線如何連接？簡報內提到紅線與藍線會於大同站作轉乘，但依交通局公布資料，藍線目前已無大同站規劃。</p> <p>(2) 藍線文化中心站至紅線大林站大約 750 公尺，是以站內轉乘方式或是以連通道方式進行轉乘？簡報內提到以一車到底之方式方便民眾轉乘，是否即是可由藍線直接坐至紅線？</p> <p>(3) 未來藍線與紅線一車到底，加上藍線延伸線往關廟、高鐵，路線眾多(包含順逆向)未來路線會如何營運？建議可由東門路作發車點，一邊往關廟，一邊往高鐵。</p> | <p>目前第一期藍線規劃成果，末端站為文化中心站。藍、紅線將於文化中心站銜接，後續視營運情形調整由藍線直接駛往紅線，不須轉乘。</p> <p>目前本案規劃，藍、紅線將於第一期藍線末端站文化中心站銜接，後續視營運情形調整由藍線直接駛往紅線，不須轉乘。</p> <p>感謝您的建議，考量各路線規劃進度有異，目前規劃路線營運模式藍線(含延伸線)為 B01 大橋站發車駛往關廟、文化中心，以及 BK01 家樂福站駛往高鐵站，紅線則以 B09 文化中心站駛往 R10</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------|--|--|
| | | 東方路口站，惟各營運路線尚未定案，後續視實際營運情形調整。 |
| | (4) 支持捷運建設應加速進行，綠線已經兩年沒有進度，也希望政府若遭遇困難也可以提出讓市民知道。 | 感謝您的大力支持，已加速辦理期程，本府會聽取大家意見，希望可以縮短期程，期於今年提報交通部審議，於通過後續辦綜合規劃案。 |
| | (5) 不應每個車站都有停車空間規劃，捷運建設即希望大家多搭公共運輸，若大家都是開車騎車到捷運站，對於交通壅塞情形也不會改善。 | 同意您對於公共運輸之支持。本案目前為可行性研究階段，停車空間之規劃將於後續綜合規劃階段逐站檢討。 |
| | (6) 公車路網先前交通局提到會重新規劃，應立即處理。 | 公車路網之重新規劃並非捷運工程處之業務職掌，再協助轉洽本府公共運輸處。 |
| | (7) 行人空間不足，目前臺南市行人時常與車輛爭道，市府應立即改善。 | 人行空間設置並非捷運工程處之業務職掌，再協助轉洽本府工務局 |
| 5. 謝○○君 | (1) 提供單軌捷運系統簡報一份供參考，其內容說明如下： A. 本簡報僅提供給相關單位參考，不會對民眾進行簡報報告。 B. 有關單軌捷運系統種類(跨座式、吊掛式) C. 其營運個案舉例 D. 單軌捷運噪音分貝說明 E. 跨座式單軌捷運影片呈現 F. 本案參考： | 感謝您提供之參考資料，後續規劃作業會再納入參考。 |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------|---|------------------------------------|
| | <p>i. 我國噪音防制法及其相關子法。</p> <p>ii. 大塚誠之，1961，都市交通とモノレール，P1543-1545，日本</p> <p>iii. 機械学会誌，日本東京都琦玉縣。</p> <p>iv. 俄羅斯單軌 https://transport.mos.ru/。</p> <p>v. 拉斯維加斯單軌 https://www.lvmonorail.com/。</p> <p>vi. 日本國土交通省鐵道事業者一覽及其相關事業網站。</p> <p>vii. 日本國土交通省、日本環境省、各府・省・庁・委員会等相關報告書。</p> <p>viii. Cities Skylines 模擬軟體</p> <p>(民眾提供系統參考電子檔資料_附件二) https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</p> | |
| | <p>(2) 有關捷運系統相關噪音，如列車鳴笛、軌道、橋梁、集電設</p> | <p>感謝您所提供之建議方式，本案噪音管制部分會遵循行政院環</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------|--|---|
| | <p>施、空氣動力等，對沿線民眾恐有影響，參考民航局相關規範，未來臺南市是否也會有噪音管制辦法，或是相關損害補償的補貼措施？</p> <p>(民眾提供建議方案電子檔資料_附件一)</p> <p>https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</p> | <p>境保護署所頒佈之相關規定。由於捷運系統的噪音會依據不同的系統型式而有不同的噪音來源及形式，因此未來將依據系統型式來規劃相對應的降噪措施，並於綜合規劃及環境影響評估階段納入評估，以作為後續基本設計與施工階段之辦理參考。</p> |
| | <p>(3) 對於不動產綠權，如採光、日照、通風等，以及隱私權，捷運建設可能有侵權問題，參考民法相關規範，是否也會有對應的補償措施？</p> <p>(民眾提供相關法規電子檔資料_附件一)</p> <p>https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</p> | <p>對於捷運行經沿線之相關補償措施，後續皆會依相關規定辦理。</p> |
| | <p>(4) 根據「臺南市先進運輸系統捷運紅線可行性研究民眾說明會」簡報，提及 B12/R01/Y**站點預計轉乘捷運藍線、黃線以及台鐵林森站，提車站配置及路線配置附件檔案一份(台南捷運紅線 B12/R01/Y**站月台及路線配置.pdf)，該設計點位如下圖所</p> | <p>感謝建議，車站位置及設計於後續綜合規劃及細部設計階段會更進一步評估。</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------|---|---|
| | <p>示：</p> <p>A. 參考「臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第一期藍線可行性研究報告(核定本)」報告，圖 3.5-25 B12-大同站預定位置示意圖，如下圖所示：</p>  <p>圖 3.5-25 B12-大同站預定位置示意圖</p> <p>(民眾提供相關建議方案電子檔資料_附件三)</p> <p>https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</p> | |
| | <p>(5) 根據公告「捷運第一期藍線啟動環評調查作業確切站點圖資」，將原 B12 大同站刪除，並留有直通運轉路線往大同站，本案提議捷運黃線延伸至 B09 文化中心站。提車站配置及路線配置附件檔案一份(台南捷運紅線 R01/Y** 站站月台及路線配置.pdf)</p> <p>A. 捷運第一期藍線啟動環評調</p> | <p>感謝建議，車站位置及設計於後續綜合規劃及細部設計階段會更進一步評估。</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------|--|---|
| | <p>查作業確切站點圖資，如下圖所示：</p>  <p>資料來源：交通局台南運轉好交通</p>  <p>資料來源：交通局台南運轉好交通</p> <p>(民眾提供相關建議方案電子檔資料_附件四)</p> <p>https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</p> | <p>回覆內容</p> |
| | <p>(6) 捷運路網通車後，對於公車路網以及 TBike 的擴張，也應有對應改善或是服務計畫。提供相關建議方案供參考。</p> | <p>感謝您所提供之建議方案，確實捷運路網必須搭配公車路網及其他公共運輸服務系統，以達到滿足最後一哩路的運輸服務，未來公共運輸後續亦會配合捷運</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|----------------------|---|--|
| | <p>(民眾提供建議方案電子檔資料_附件一)</p> <p>https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</p> | <p>路網檢討，以滿足民眾使用公共運輸服務的權益。</p> |
| <p>6. 許又仁 議員</p> | <p>(1) 捷運造價昂貴，如何損益平衡是課題，紅線目前規劃行經台1線，採高架型式，藍線採高架意見不大，但紅線是否有高架之必要，臺南其他路線是否也都要高架？以臺北捷運為例，僅文湖線、環狀線採高架，其他捷運路線為地下，就不會受到路幅、噪音等影響，造價可能比較高，但未來的成本可能比較低，須重新思考。</p> <p>(2) 若紅線一定要高架，於臺南航空站設站是否為連而連？臺南航空站因高鐵通車後，國內航線沒落，人流已不多。</p> | <p>捷運是現代都市大眾運輸的重要基礎建設，為了確保其獨立安全的營運條件，在街廓條件已受限於既有都市發展的現況環境下，採用高架與地下為唯二的選擇，而地下較高架型式所需建設成本高，且地下結構因通風、逃生、地下管線以及擋土壁體等因素，實質佔用路幅較寬以及施工交通衝擊均更具挑戰性，故高架結構不失為較佳之選擇。</p> <p>從 TOD 的觀點來看，捷運設站正是帶來區域發展的契機，改變現有的發展弱勢。航空站藉由捷運站的設置，實現空、陸快捷聯運，有利於觀光產業發展，產生的倍數效果亦可期待。</p> |
| <p>7. 郭鴻儀 議員</p> | <p>(1) 紅線為臺南市捷運優先路網之一，串聯高雄捷運，未來對於紅線的期待相當高，TOD 概念的導入也以紅線最具優勢，目前沿線發展由二級產業提升至三級產業是很大的契機，TOD 概念的引入讓周邊工業區、農業區都可能</p> | <p>紅線行經南臺南副都心、臺南航空站、臺南都會公園(奇美博物館)、嘉南藥理大學等重要地標，往南再接高雄湖內、路竹地區，過往由於機場及軍事設施等限制沿線發展，但如今卻在中央大南方計畫架構下，紅線的設置及</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|----------------|--|--|
| | <p>因為捷運建設，而有更好的發展。</p> | <p>其沿線土地開發變得極為重要。本案目前為可行性研究階段，將針對路線、場站範圍提出初步變更都市計畫構想，規劃過程中皆有邀集沿線相關單位共同研商討論 TOD 都市發展構想、變更都計及開發內容構想及可行性，以作為後續綜合規劃階段之辦理參考。</p> |
| | <p>(2) R01 與 R02 看起來距離不長，一般而言捷運站與站的距離以 1 公里為主，站距短是否會影響運輸量？</p> | <p>考量一般用路人之願意步行距離約 400 至 500m（即行駛時間約 10 分鐘），基於使用便利性考量，本案車站站距參考輕軌系統規範，市中心範圍設定車站間距以 500 至 800 m 為基礎。現規劃 R01 大林站與 R02 南臺南站之站距約為 720 公尺，尚符合前述原則，並不會因站距過短而影響運量。</p> |
| | <p>(3) 捷運南臺南站與臺鐵南臺南站的連結建議應善用地下空間，避免產生額外衝突。</p> | <p>本線設站採高架連結南臺南站，運用立體空廊，促成人流順暢。至於地下連通則受限上下動線較長對行人較為不便，且受台鐵地下化後的鐵路結構阻隔，故在設置空間可行性上有所限制。</p> |
| <p>8. 陳○○君</p> | <p>(1) 車款、車廂不建議使用臺北文湖線的車廂形式。</p> | <p>有關車型種類與車廂之配置，後續基本設計及細部設計階段時再依本市需求評估。</p> |
| | <p>(2) 無障礙通用設計如電梯、車廂空間請妥善思考。</p> | <p>無障礙設施屬於細部設計階段工作項目，後續會依相關辦法及</p> |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------------------|--|---|
| | | 參考資料，如內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等規定辦理。 |
| | (3) 車廂與月台之間距不宜過大。 | 於後續基本設計與施工階段會依相關規定辦理，使設計合宜。 |
| | (4) 閘門口、刷票口也應有無障礙規劃。 | 無障礙設施屬於細部設計階段工作項目，後續會依相關辦法及 |
| | (5) 車票販售、加值機應有無障礙規劃。 | 參考資料，如內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等規定辦理。 |
| | (6) 後續接駁公車車輛也應考量無障礙規劃。 | 有關接駁公車車輛之無障礙設施問題，後續會與本府公共運輸處討論，並依相關規範辦理。 |
| 9. 成功里 鄭晴而 里長 | (1) 簡報是否內容呈現上再更精密，如車站動線上的安排，停車場規劃等應該呈現讓市民知道。 | 本案目前為可行性研究階段，相關動線規劃與配套措施在後續綜合規劃階段均會進一步研議，亦會召開公聽會與市民報告規劃成果。 |
| | (2) 施工期是否需要封路？施工期帶來的交通黑暗期是否有對應的交通規劃紓解，也應呈現。 | 施工期間的道路圍設範圍係依施工項目及施工工法的不同而有所差異。施工期間的衝擊與影響評估將於綜合規劃階段及細部設計階段進行評估，並提出相關交通改善策略及建議，屆時將依施工交維審查建議辦理。 |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|-----------|---|---|
| 10. 蔡○○君 | 嘉南藥理大學站址大約為何？是否有停車場規劃？ | 目前規劃嘉南藥理大學站設於嘉南藥理大學校門口附近。本案目前為可行性研究階段，相關動線規劃與配套措施在後續綜合規劃階段均會進一步研議。停車場規劃將於後續綜合規劃階段納入評估，屆時亦會召開公聽會與市民報告規劃成果。 |
| 11. 吳禹寰議員 | (1) 紅線採高架建設，是否有受臺南航空站相關航高限制影響？ | 本案規劃過程中已針對航高問題研析，不受影響。 |
| | (2) 嘉南藥理大學站與高鐵站之連接是否可評估其他路線連接？ | 本路線現規劃沿台 1 線布設，就整體路網的觀點來看，嘉南藥理大學站與高鐵站連接的部分可視未來路網發展狀況，持續檢討路線連結之可能性。 |
| | (3) 後續車站設施相關無障礙友善規劃務必作到最好。 | 感謝議員提醒。無障礙設施屬於細部設計階段工作項目，後續會依相關辦法及參考資料，如內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等規定辦理。 |
| 12. 賴○○君 | (1) 紅線大林站預計與 B09 藍線文化中心站銜接，未來兩線是否直通運轉？營運模式為何？而遠期路網中紅線預計延大同路繼續向北延伸。紅線是否於大同路，中華東路口預留尾軌延伸空間？ | 目前第一期藍線規劃成果，末端站為文化中心站。藍、紅線將於文化中心站銜接，後續視營運情形調整由藍線直接駛往紅線，不須轉乘。 遠期路網中紅線預計延大同路繼續向北延伸等相關規劃將於綜合規劃再進一步評估。 |



| 編號及發言民眾 | 提問內容 | 回覆內容 |
|---------|--|--|
| | (2) 紅線機廠用地位置？機廠等級？機廠若預計設於台 86 南側、台 1 東側，三爺宮溪北側，則是否需於跨越台 86 線時設置機廠支線進入機廠？爬升至數十公尺再降至平面，工程可行性為何？坡度是否過陡？ | 本線跨越高度約 8.6m 台 86 路堤，考量保持行車淨空的條件下，橋面高約 20m，並於跨越三爺宮溪後橋面緩降到 16m 的一般高架捷運高度。在跨越台 86 後設有支線採坡度約 3~5% 接入機廠，並具有足夠空間布設調度軌線及廠棚設施，合理可行。 |
| | (3) 紅線總長 11 公里，近 1/2 的路線位於高雄境內，請問位於高雄境內的路段是由台南市政府或高雄市政府出資興建？ | 後續兩市將依照轄內的路線長度比例共同分攤建設及後續營運經費。 |