

「臺南市先進運輸系統(捷運)深綠線可行性研究地方說明會」

南科地區會議紀錄

- 一、 時間：民國 113 年 10 月 30 日（星期三）上午 10 時 00 分
- 二、 地點：臺南市新市區南科管理局一樓演藝廳
- 三、 主持人：交通局 謝主任秘書惠雄
- 四、 會議內容

（一）主席開場

（略）

（二）規劃團隊簡報

（略）

（三）市民意見與反映暨市府回應說明(依發言順序)

1. 市民 陳○○ 先生

- (1) 捷運深綠線與其他優先路網將如何串連，以及主要服務的客群為何。
- (2) 目前規劃每列車乘載人數(280 人)評估方式為何以及是否有如此需求。

2. 市民 張○○ 先生

- (1) 依照目前捷運路網規劃，因深綠線未服務臺鐵新市站、南科站以及南科實中、實小等地點，橫向交通串聯不足，市區民眾至南科通勤還是會搭乘火車至新市站再轉機車。
- (2) 過去高鐵建設時有發生東邊位移的問題，建議跟南科廠商確認高精密製程的振動與位移問題。
- (3) DG14 站規劃位址下方為滯洪池，建議先確認空間是否足夠，另民生路附近為交通瓶頸路段且容易塞車，建議施工期間應增設替代道路以疏導車流。
- (4) 因應捷運建設建議提早規劃車站周遭及沿線人行道與停車空間。

交通局回應：

捷運深綠線目前規劃透過藍延線、檢討中的綠線、黃線以及紅線遠期路

網銜接轉乘，並串聯臺鐵沙崙站、高鐵臺南站與臺鐵善化站等重要交通場站。

深綠線目前規劃採尖峰 3 分鐘營運班距，以完善公共運輸路網並服務周邊民眾，另如高雄鐵路地下化與捷運橘線、臺北鐵路地下化與板南線都是鐵路與平行，並藉由捷運補足鐵路服務不足之處。

因未來第一期藍線、藍線延伸線與深綠線列車營運計畫均會進入高鐵站，發車班次與班距將互相搭配，經評估採用列車容量 280 人可滿足站間運輸需求。

DG14 站考量路線轉彎規劃設置於公園用地而非民生路上，目前也有城市美學乾式滯洪池計畫，經相關單位討論僅設簡易出入口以降低影響。

車站周邊人行空間、轉乘停車空間、臨停接送設施等，將於後續綜合規劃階段依車站進出量與周遭環境整體考量規劃。

單軌系統與高鐵不同，採膠輪行駛且速度較慢，初步查詢相關文獻可符合周邊振動需求，未來亦可配合減速以及以工程手法降低影響，將於後續規劃設計階段進一步評估。

捷運深綠線沿線非都市土地多，且臺南目前產業核心是南科，有許多國外客戶使用高鐵轉乘，因此連結高鐵站與南科為深綠線規劃最主要目的，且高鐵周邊亦有沙崙綠能科學城與 AI 產業園區等發展，沿線中間站則將透過 TOD 帶動都市發展。

近年因高鐵周邊舉辦重大活動以及未來會展中心帶來人潮，可能發生瞬間超出臺鐵運能的需求，尖峰時段南科園區周邊亦有交通壅塞問題，捷運規劃除了考量現在，也要納入臺南未來的發展。

DG13 站因新市鐵路立體化計畫，新市車站現址位於鐵道爬升段無法設站，後續將配合周遭環境進行整體轉乘規劃(包含公車接駁、公共自行車等)。

目前可行性研究是府內各局處還有臺鐵、高鐵等相關單位討論後提出的初步構想與成果，後續納入民眾意見後將再深入檢討。

未來捷運施工不會完全封閉道路，規劃採分段施工、半半施工或夜間施工等方式以減少影響，且後續還會進行環評作業及交通影響評估，施工前也會舉辦說明會並加強交通宣導。

3. 市民 楊○○ 先生

溪南將透過 TOD 開發，未來溪北是否也可以 TOD 帶動發展。

4. 市民 蘇○○ 先生

- (1) 南科管理局怎麼沒有派人參加本場次說明會。
- (2) 請說明 DG13 站設置在何處及如何規劃。
- (3) 建議 DG19 或 DG20 站預留往北延伸至溪北的可能性。
- (4) 建議南科南、北路分隔島拆除，不要汽、機車分流造成混亂。
未來應拆除南科聯絡道，降低汽車使用便利性，不然未來沒人會搭乘捷運。應鼓勵民眾不要開車，改搭捷運或騎機車，並增加機車停車位，減少一人汽車才能降低壅塞及節能減碳。

5. 市民 周○○ 先生

- (1) 目前新市居民要往臺北需先往南再往北，新市為臺南的中心，交通規劃應溪南、溪北通盤檢討。
- (2) 請評估高鐵於南科設站的可行性。
- (3) 南科周遭交通擁塞與停車問題請納入考量。

6. 市民 蔡○○ 先生

捷運場站若使用私人土地，用地取得方式為何。

7. 市民 劉○○ 先生

- (1) 南科振動問題可能遭沿線廠商抗議，建議主動邀請南科沿線廠商參加討論以免後續產生問題。
- (2) 簡報中未提到列車運行速度，推估速度應不快、比自行開車慢，通勤時間過長可能競爭力不大。另現況預估交通時間過於誇大，運輸效益應重新評估。
- (3) 請問深綠線於科學園區內設站位置。
- (4) 民眾主要目的地是前往臺南市區，透過藍延線轉乘較麻煩，建議黃線應減少繞行直接前往市區。
- (5) 往高鐵站方向藍延線與深綠線的營運方式為何，只有深綠線還是兩路線同時營運。
- (6) 建議未來實際營運階段，將各路線顏色明確區分以避免民眾混淆。

8. 立法委員郭國文 副執行長葉孟嘉

維修機廠規劃設置於 DG19 站，較靠近路線尾端，設在路線中間是否較為合適，且相較於非都市土地，設置於善化市區用地費用應較高。

交通局回應：

捷運深綠線與藍延線重疊段規劃採共線、共站，搭乘深綠線往高鐵站不需要再轉乘；深綠線於南端與藍延線共用歸仁機廠，故規劃於路線北側設置機廠以減少營運時空跑里程。

DG19 站南側為都市計畫農業區，亦屬於都市發展保留地；捷運使用私有地原則以市價協議價購，若評估可行則會採與地主聯合開發方式。

依交通部規定捷運需先有整體路網再進行個案可行性研究，目前捷運路網為 110 年 3 月 22 日交通部核備版本；另捷運黃線今年 10 月已獲交通部可行性研究補助經費，將接續進行可行性研究評估路線方案，初步想法將行經安南醫院、亞太棒球場、歷史博物館等重要節點。

捷運整體路網規劃包含溪南與溪北地區路線，其中溪北地區屬遠期路網，依交通部規定將俟優先路網完成後，再接續推動遠期路網。

捷運整體路網屬於上位計畫，並已考量地區發展與平衡，且交通政策就是要鼓勵使用大眾運輸，提供運具間便利的轉乘與減少步行時間是市府持續努力的目標。

市府與南科管理局有成立定期討論平台，周遭交通問題也持續再討論，相關介面協調會將持續進行。

五、 交通局總結

以上寶貴意見均會納入後續研究考量並回覆，各位市民朋友若有興趣，後續還有一場說明會，無法前來也可透過線上直播觀看，如還有其他寶貴意見可於 113 年 11 月 9 日前提供給捷運工程處納入規劃考量，謝謝各位鄉親參與。