

# 「臺南市先進運輸系統(捷運)深綠線可行性研究地方說明會」

## 新市區民眾提問及回覆內容綜整表

- 一、 時間：民國 113 年 10 月 30 日（星期三）下午 3 時 30 分
- 二、 地點：臺南市新市區三里聯合活動中心
- 三、 主持人：交通局 吳專門委員盛崑

發言編號及民眾	提問內容	回覆內容
李○○君	請補充說明捷運深綠線與其他捷運路線的轉乘規劃。	本計畫目前規劃 DG01~DG07 區間與藍線延伸線共軌共線；DG02 站可轉乘高鐵臺南站與臺鐵沙崙站，DG09 站可轉乘綠線，DG11 站可轉乘遠期紅線，DG17 站可轉乘黃線，DG21 站可轉乘臺鐵善化站。
張○○君	DG13、DG14 站無法與高架化後臺鐵新市站共構轉乘，且有徵收私有地問題，建議路線可沿省道、富林路至民生路進入南科，並可與臺鐵新市站共構。	本計畫規劃過程亦有評估進入高鐵東側新市市區之路線方案，惟新化市區無路寬超過 20 公尺路廊，恐需拆遷民房，路線彎繞將增加旅行時間，且高鐵公司強烈反對跨越高鐵 3 次，考量工程可行性仍維持目前規劃，未來將於車站周遭進行整體轉乘規劃，搭配公共自行車設置、公車接駁及停車轉乘等措施，提供完善公共運輸服務。
鄭○○君	請問 DG13 站與臺鐵新市站是否可共構。	因應新市鐵路立體化之工程條件限制，未來新市車站將北移且無法與本計畫車站共

發言編號及民眾	提問內容	回覆內容
		構，後續將於捷運車站與臺鐵新市站提供便利轉乘服務，進一步完備捷運與臺鐵轉乘功能。
市議員 陳碧玉	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 民眾乘車時間是否能再縮短，列車運行速度是否可加快，不然跟民眾自行開車的時間差不多、交通效益不大。</li> <li>2. 捷運深綠線對臺南發展相當重要，請問可行性研究後續推動時程，完成說明會後是否提送議會、中央審議，希望可加速深綠線推動時程與本市捷運發展。</li> <li>3. DG13 站鄰近臺鐵新市站，若未來臺鐵高架化後新市站北移，捷運站與臺鐵站的距離多遠以及捷運將如何配合調整。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 捷運行駛速度雖較私人運具慢，但捷運發車班距密、行車時間穩定、可靠度高等特性，於尖峰時間相較私人運具仍具有優勢。且對於無法自行開車的行動不便、年長者與兒童，捷運服務仍有其必要性。</li> <li>2. 本計畫依交通部審查作業要點規定辦理可行性研究，目前已執行至期末階段，提報中央審議前需要經過議會同意，待中央核定後，將加速辦理後續綜合規劃與環評等相關作業。</li> <li>3. 臺鐵新市站北移後，與本計畫最近的 DG14 站距離約 1.2 公里，後續將於捷運車站與臺鐵新市站提供便利轉乘服務，進一步完備捷運與臺鐵轉乘功能。</li> </ol>
立法委員林宜瑾 副主任吳丞閔	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 旅行時間效益評估有高估的情形，現況乘車時間過長，建議需重新評估。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 簡報中所提及旅行時間包含候車時間，另捷運行駛速度雖較私人運具慢，但捷運發車班距</li> </ol>

發言編號及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>2. 民眾往市區需求較高，臺鐵角色相當重要，建議 DG13 站與臺鐵站規劃共構。</p>	<p>密、行車時間穩定、可靠度高等特性，於尖峰時間相較私人運具仍具有優勢。</p> <p>2. 因應新市鐵路立體化之工程條件限制，未來新市車站將北移且無法與本計畫車站共構，後續將於捷運車站與臺鐵新市站提供便利轉乘服務，進一步完備捷運與臺鐵轉乘功能。</p>
<p>李○○君</p>	<p>1. 建議捷運深綠線路線由高鐵旁永康工業區、新化區經台 20 線至許縣溪，沿溪邊往北至臺鐵並增設共構車站，不會有跨越高鐵以及與新市站共構的問題。</p> <p>2. 建議深綠線往市區、沙崙等地方都可一車到底不需轉乘。</p> <p>3. 捷運建設重要的是運量，沿線周邊要進行區段徵收、新市鎮開發等，妥善規劃公園、運動場、文化中心等公共設施以滿足居民生活機能，才能創造居住人口並增加運量，建議應進行整體完整規劃。</p>	<p>1. 本計畫規劃過程亦有評估進入高鐵東側新市市區之路線方案，惟新化市區無路寬超過 20 公尺路廊，恐需拆遷民房，路線彎繞將增加旅行時間，且高鐵公司強烈反對跨越高鐵 3 次，考量工程可行性仍維持目前規劃，未來將於車站周遭進行整體轉乘規劃，搭配公共自行車設置、公車接駁及停車轉乘等措施，提供完善公共運輸服務。</p> <p>2. 本計畫目前規劃往沙崙可一車到底，至於往市區方向則規劃於 DG08 站轉乘綠線或於 DG17 站轉乘黃線。</p>

發言編號及民眾	提問內容	回覆內容
		<p>3. 本計畫路廊規劃階段已將臺南市國土計畫指認之未來發展地區納入考量，場站係沿於未來發展地區佈設，後續將以臺南市國土計畫未來發展地區為規劃基礎，衡酌整體都市發展空間完整性、產業發展腹地需求及相關重大建設投入因素，並視未來沙崙綠能科學城、沙崙 AI 產業專區、沙崙健康園區及南科園區擴充等重大建設外溢效益之影響，評估捷運沿線周邊未來發展地區之國土功能分區檢討，以大眾運輸系統建設引導城市發展，並推動國土空間有序轉型。</p>
蘇○○君	<p>建議臺鐵新市站往南移並與 DG13 站共站，以減少民眾轉乘所需時間，並與臺鐵進一步討論。</p>	<p>因應新市鐵路立體化之工程條件限制，未來新市車站將北移且無法與本計畫車站共構，後續將於捷運車站與臺鐵新市站提供便利轉乘服務，進一步完備捷運與臺鐵轉乘功能。</p>
張○○君(書面意見)	<p>1. 建議深綠線改走高鐵東側，連接臺鐵新市站方便轉乘。使用公車與 Youbike 轉乘會浪費許多</p>	<p>本計畫規劃過程亦有評估進入高鐵東側新市市區之路線方案，惟新化市區無路寬超過 20 公尺路廊，恐需拆遷民</p>

發言編號及民眾	提問內容	回覆內容
	<p>時間，南科上班民眾多為騎機車通勤，2次轉乘無法吸引民眾使用。</p> <p>2. 深綠線若利用台1線與富安路，對市區民眾較方便，也解決新市站北移之不便。</p> <p>3. 若深綠線堅持採用原方案，建議於高鐵西側引道前增設通勤轉乘站。</p>	<p>房，路線彎繞將增加旅行時間，且高鐵公司強烈反對跨越高鐵3次，考量工程可行性仍維持目前規劃，未來將於車站周遭進行整體轉乘規劃，搭配公共自行車設置、公車接駁及停車轉乘等措施，提供完善公共運輸服務。</p>