

「臺南市先進運輸系統(捷運)綠線可行性研究地方說明會」

安平區市民提問及回覆內容綜整表

一、時間：114 年 10 月 28 日 (星期二) 下午 02 時 30 分

二、地點：安平區育平里活動中心一樓大廳(臺南市府平路 376 號)

三、主持人：熊副局長萬銀

編號	提問內容	回覆內容
李議員啟維		
1	<p>市府針對地下段向西延伸研析兩個出土點方案，整體考量建議方案一永華路二段出土，但地方心聲也反應是否可能採方案二運河南側出土，因應安平觀光人潮增加造成交通壅擠的問題，且捷運可以結合運河的景觀，服務範圍也與運河北側的連結較佳。未來永華路也將有跨港大橋連結安平，對安平的交通也將有提升、改善，綠線也需要妥為考量及規劃。綠線是臺南最早討論的捷運計畫，最具商業及觀光價值，希望可以加速推動。</p>	<p>說明會運河廊帶方案 (方案二)，雖然從服務範圍圖看似可以涵蓋運河北岸，然受制於運河阻隔，北岸人口要過河使用捷運，現階段僅能透過臨安橋、望月橋、承天橋等三條跨河路徑，動線受限，又服務範圍有一大部分為運河，服務人口數相對較少，故初步分析此方案相較於永華路方案，每日運量減少約 7000 人次。</p> <p>另一方面，方案二地下段路線長度較長，地下車站數較多，又地下段路線鄰近運河護岸，後續工程預期將涉及護岸的復舊工作，整體工程難度與成本較高，故評估永華路方案(方案一)為較合適之方案。市府目前正辦理捷運黃線可行性研究，路廊初步規劃由南區中華西路經安平區、中西區、北區、安南區至南科，於永華路口將與綠線銜接轉乘以形成捷運路網，也可服務部分運河北側的運輸需求。</p>
蔡議員宗豪		
1	<p>說明會前一日前有接到民眾反應，G11 站及 G12 站這兩個站點，位於中山路以及忠義路美術二館的市中心地帶，未來在施工期間一定是相對困難，交通黑暗期以及潛盾工法預估的衝擊如何？希望可以說明清楚。</p>	<p>車站位置將採用明挖覆蓋施工，站與站之間隧道段是用潛盾施工，車站的地方施工會對交通影響較大，影響主要在施作連續壁及開挖階段，初步構想為採用半單側管制施工，並再單側分為前半與後半兩階段施作，減少單側沿街店家的影響時間。後續施工階段將再進行詳細的工程規劃，將以儘量縮減影響的工期為原則。</p>
2	<p>認同出土段西移構想，但方案二的部分，平通里里長建議出入土段位置是否可評估設置於安億路(林默娘公園)，另外方案二市府評估日運量會減少 7,000 人，請再補充說明評估方式。</p>	<p>運量的分析考量車站服務範圍所涵蓋的人口，服務範圍以車站 500 公尺半徑考量，為行人步行約 10~15 分鐘的距離。</p> <p>說明會運河廊帶方案 (方案二)，雖然服務範圍圖看似可以涵蓋運河北岸，然受制於運河阻隔，北岸人口要過河使用捷運，現階段僅能透過臨安橋、望月橋、承天橋等三條跨河路徑，動線受限，又服務範圍有一大部分為運河，服務人口數相對較少，故初步分析此方案相較於永華路方案，每日運量減少約 7000 人次。</p> <p>而出入土段移設至林默娘公園位置，將再大幅增加地下段的長度，增加工程造價，影響計畫的財務可行性。</p>

編號	提問內容	回覆內容
周議員嘉章		
1	有關綠線行經中山路、中正路、忠義路這段，在地居民較有疑慮，擔心施工造成周邊鄰房損壞。中正路屬於老街區，潛盾施工在地下 9 米，振動是否會影響到兩側老舊住宅，評估範圍要更加擴大，包含若造成鄰損如何賠償，市府需說明清楚。	參考臺南市相關文資遺址資料，文化層之深度最深約於地下 4 公尺左右，捷運潛盾機都是在地下 9 公尺以下進行施工，初判不致影響古蹟遺址，施工階段也會依規定監看。 目前國內六都有四都已施作過捷運潛盾隧道，包含北捷與高捷，台電亦有相關潛盾工程，均未曾發生重大災害問題；而車站部分明挖工法採用連續壁作為擋土支撐結構，厚度至少 1 公尺以上，地下車站工程從台北捷運開始迄今亦累積了相當多的工程經驗，施工階段一定會充分考量，使風險降至最低。捷運地下施工有一套完整的標準程序，工程設計前需辦理現況調查，在地下結構體附近至少三倍深度範圍內所有的建築物均需納入調查。施工過程若發現建物發生損壞情形，將與原先調查資料比對，若確實是施工造成的損害，市府將請第三方公正單位鑑定，並依照相關建築爭議事件處理規定辦理。
2	目前綠線路線仍在評估階段，是否一定要行經中正路尚未定案，是否可改走南門路轉府前路，靠孔廟那一側影響較小？當地民意傾向避開中正路段密集住宅區與古蹟敏感區，以減少施工與景觀衝擊。	考量舊城區路幅較狹窄，選擇其他路段亦會遭遇相同課題，故綜合考量下選擇走中正路轉忠義路，規劃方案之中正路段僅一小段且採潛盾工法，原則上可不影響沿線建物、古蹟；於忠義路設站原因係該路段寬達 20~22 米，且兩側為美術館及忠義國小公有地，工程可行性較佳。而南門路與府前路寬度僅 18 米，較不利設站，且可能會影響府前路南側福安坑溪古河道。
市民 張○○先生：		
1	擔心施工期間人行空間被壓縮，影響日常通行安全，高架或地下工程可能導致視線遮蔽，增加行人穿越馬路的風險，捷運站點設置若未考量人流動線，恐造成人車交錯的危險場域。	本意見將納入後續施工階段之交通維持及工區規劃考量。
2	臺南捷運是臺灣第一條單軌捷運，市府如何降低流標次數。	近年各都捷運工程流標次數較多，主要係計畫核定後受國際間戰爭及貿易問題影響，導致成本上升，市府在規劃階段將儘量掌握市場行情，妥善規劃預算配置、爭取中央資源，穩健市府財務，規劃團隊也會協助提供專業建議。
市民 戴○○先生		
1	我是永慶社區發展協會理事長，這次潛盾核心路段剛好位於永慶社區，社區居民均反對捷運綠線經過本社區，因為本社區已是老社區，且周邊有 16 處古蹟，忠義路周邊腹地狹小，擔心捷運施工損及社區老舊建物及古蹟。 如同方才議員的意見，建議路線由中山路過民生綠園後，調整往南門路轉府前路，希望市府可以納入考量。支持市府發展捷運，但進步要讓在地人能接受。	參考臺南市相關文資遺址資料，文化層之深度最深約於地下 4 公尺左右，捷運潛盾機都是在地下 9 公尺以下進行施工，初判不致影響古蹟遺址，施工階段也會依規定監看。 目前國內六都有四都已施作過捷運潛盾隧道，包含北捷與高捷，台電亦有相關潛盾工程，均未曾發生重大災害問題；而車站部分明挖工法採用連續壁作為擋土支撐結構，厚度至少 1 公尺以上，地下車站工程從台北捷運開始迄今亦累積了相當多的工程經驗，施工階段一定會充分考量，使風險降至最低。

編號	提問內容	回覆內容
		<p>捷運地下施工有一套完整的標準程序，工程設計前需辦理現況調查，在地下結構體附近至少三倍深度範圍內所有的建築物均需納入調查。施工過程若發現建物發生損壞情形，將與原先調查資料比對，若確實是施工造成的損害，市府將請第三方公正單位鑑定，並依照相關建築爭議事件處理規定辦理。</p> <p>有關核心區路線選擇問題，考量舊城區路幅較狹窄，選擇其他路段亦會遭遇相同問題，故綜合考量下選擇走中正路轉忠義路，中正路僅一小段且為潛盾通過故不影響，忠義路設站原因係該路段寬達 20 米，且兩側為美術館及忠義國小公有地，工程可行性較佳。而南門路與府前路寬度僅 18 米，較不利設站，且可能會影響府前路南側福安坑溪古河道。</p>
市民 陳○○先生		
1	<p>G13 站從西門和意路口調整到水萍塢公園，民眾從新光三越走到水萍塢公園起碼 300 公尺的距離，逛完週年慶還要忍受風吹日曬雨淋的去搭捷運回家，少了一點優雅。希望交通局能確保水萍塢公園到新光三越中間這條路可以走的很舒服，就像現在永康中華路在做人行道一樣。</p>	<p>捷運車站規劃服務範圍以半徑 500 公尺評估，約為步行 10~15 分鐘之距離。</p> <p>G13 站原本受限於水萍塢公園設出入土段，而設置於西門路，與 G12 站間距約 720 公尺，服務範圍較為重疊，修改方案配合出入土段調整至永華路二段，將 G13 車站調整至水萍塢公園，則站間距調整為 1100 公尺，站間距較為合理，服務範圍除涵蓋小西門商圈，另可服務海安路商圈。</p> <p>又水萍塢公園設置車站，有較佳的施工條件，可降低車站開挖期間對路面交通的衝擊。另一方面西門路為過去台南舊城牆的位置，故於西門路設置車站，有一定的風險會發掘城垣遺構，故將車站調整至水萍塢公園，亦可避免相關文資課題。整體評估為較合適的設站位置。</p> <p>後續規劃設計階段將納入本意見，針對 G13 車站評估設計合宜的動線連接車站與小西門商圈。</p>
2	<p>簡報中有提到未來黃線的接駁有考慮，但是二期紅線的路網在成功大學那邊也有一個跟二期紅線接駁的點，那這個方面是否也有被考量進去。</p>	<p>紅線二期永康玉井段屬捷運後續路網路線，將俟優先路網六條路線陸續推動建設後，滾動檢討遠期路網規劃。</p>
市民 王○○先生		
1	<p>支持方案一永華路二段出土方案，展現較高的成本控制與執行穩定性。相較之下，方案二運河南側出土因施工條件較複雜，整體財務壓力較大。綜合評估後，方案一更符合效益與可行性兼顧的規劃方向。</p>	<p>永華路方案(方案一)相較於運河廊帶方案(方案二)，有運輸效益較佳、工程難度較低、建造成本較低等優勢，整體評估為較優方案。</p>
李宗霖議員服務處 張家榮先生		
1	<p>有關地下段路線規劃，在核心區的軌道以及車站均採疊式設計，此種設計的考量原因為何?水萍塢 G13 站是否也是疊式月台?</p>	<p>本計畫潛盾隧道外徑尺寸初估為 7~8 公尺，一般規劃上下行隧道淨間距為一倍隧道直徑以上，少於一倍直徑則屬近接隧道施工，兩隧道間交互影響效應較大。綠線核心市區地下段隧道採用疊式配置，主要考量沿線道路寬度多僅為 20~22 公尺，局部府前</p>

編號	提問內容	回覆內容
		<p>路段路寬只有 18 公尺，如上下行隧道採平式配置，則隧道段多處將為近接隧道。</p> <p>另一方面，地下島式月台車站，所需要之寬度約為 22~24 公尺，如採用疊式隧道之車站，車站寬度約為 18~20 公尺。</p> <p>故考量路寬設置隧道及車站的條件，於 20~22 公尺路寬道路段採用疊式隧道規劃。</p> <p>永華路一段路寬為 20 公尺，故 G13 車站位置調整至水萍塢公園，月台型式維持以疊式月台規劃。</p>
2	<p>方案一跟方案二的出土段，疊式的軌道轉為水平的區間分別位於哪個位置？如果在進入到地下段的車站為疊式月台，那在設置轉轍器就會非常困難，轉轍器需採用明挖覆蓋施工，那這些是否會成為影響的範圍。</p>	<p>地下段原則上配合疊式隧道配置，規劃不設道岔。道岔功能主要考量末端折返及降級運轉防止車輛事故佔用路線，通常選擇在轉換站、末端站設置。綠線規劃上，將盡量避免明挖施工，現階段地下段不設置橫渡線。</p> <p>隧道採疊式或平式規劃的原則為：路寬 20~22 公尺路段採用疊式，22 公尺以上則轉為水平式。單軌捷運屬膠輪系統，最高爬坡率達 6%，從疊式轉換至水平式的長度大約 200~400 公尺。轉換段原則上僅設置於地下段頭尾兩端。</p>
3	<p>麻煩補充工作井分別在疊式的開挖及水平的開挖影響到的範圍。</p>	<p>地下段的潛盾施工，主要利用車站明挖覆蓋段作為工作井。</p>
4	<p>希望可以在路口的地方把偏心式的墩柱納入設計，可以減少左轉車道空間不足的問題。</p>	<p>本意見將納入後續設計階段考量。</p>
5	<p>施工期間可能導致周邊道路封閉或改道，影響民眾日常通行與商業活動。挖掘作業產生的噪音與震動，可能引發鄰近住戶的不安與生活干擾。</p>	<p>後續環境影響評估及施工階段，將針對施工中交通維持以及噪音振動等進行詳細評估與規劃。</p>
<p>市民 陳○○先生</p>		
1	<p>本人會於 2025 年 10 月 28 日（星期二）參與捷運綠線說明會並於現場發表意見，茲以書面鋪述，以期意見能更清楚傳達並獲得妥善處理。關於捷運綠線水萍塢站捷運綠線出土段變更後，原設於西門路與和意路口的站點，現改移至水萍塢公園。此一變更將導致未來希爾頓飯店、晶英飯店、新光三越西門新天地、和逸飯店、煙波飯店等周邊旅宿及商圈的旅客、消費者，需額外步行約 300 至 600 公尺才能抵達水岸廣場或美術館捷運站。這段距離在南臺灣高溫酷暑或西南氣流帶來的強降雨的氣候下，無論對外地旅客或本地市民而言，均增加了體能負擔、時間成本與安全風險近而降低使用滿意度。我理解從工程設計角度出發，平均分配站距是合理的考量；然而，公共運輸規劃也應從使用者體驗與城市便利性角度出發。請工程單位檢視此一變更是否忽略了主要旅運人潮集中區域的需求。原西門和意站具有潛力透過地</p>	<p>捷運車站規劃服務範圍以半徑 500 公尺評估，約為步行 10~15 分鐘之距離。</p> <p>G13 站原本受限於水萍塢公園設出土段，而設置於西門路，與 G12 站間距約 720 公尺，服務範圍較為重疊，修改方案配合出土段調整至永華路二段，將 G13 車站調整至水萍塢公園，則站間距調整為 1100 公尺，站間距較為合理，服務範圍除涵蓋小西門商圈，另可服務海安路商圈。</p> <p>又水萍塢公園設置車站，有較佳的施工條件，可降低車站開挖期間對路面交通的衝擊。另一方面西門路為過去台南舊城牆的位置，故於西門路設置車站，有一定的風險會發掘城垣遺構，故將車站調整至水萍塢公園，亦可避免相關文資課題。整體評估為較合適的設站位置。</p> <p>後續規劃設計階段將納入本意見，針對 G13 車站評估設計合宜的動線連接車站與小西門商圈。</p>

編號	提問內容	回覆內容
	<p>下聯通道整合至百貨與飯店地下空間，如此能有效減少風吹日曬雨淋的困擾並提升搭乘便利性。若該站點確實無法復設，則建議在永華路一段沿線設置可遮風避雨之連續人行道，並可參考日本京都河原町商圈兩側設有頂蓋人行道的設計。且於海安路夏林路口東側設置出入口以保障行人通行舒適與安全。</p>	
2	<p>關於綠線成功大學站轉乘設計之提醒說明會中提到，市政府將與未來優先綠線之一的黃線銜接。然而，請交通局與工程顧問公司留意，根據 2022 年 4 月公布之整體路網規劃，綠線成功大學站亦規劃與紅線二期在小東路與林森路口進行交會。我擔心目前有關單位只聚焦於優先路網之間銜接，而忽略了紅線遠期路網的連結需求。若轉乘整合在現階段預留設計空間，將造成未來施工困難與通勤不便。建議工程單位提前評估交會轉乘的整體路網動線與站體配置，確保未來建設順利。</p> <p>過去許多公共工程在完工 5 年、10 年、甚至 20 年後，因忽略使用者需求而遭民眾批評「當初設計不良」或「浪費民脂民膏」。例如有紅線燈的國道八號。為避免重蹈覆轍，懇請交通局及相關單位正視上述建議，於設計階段即提前檢討、完善，以打造真正便民、宜行的城市交通系統。謹此陳述，敬請參酌。敬祝工作順利。</p>	<p>紅線二期永康玉井段屬捷運後續路網路線，將俟優先路網六條路線陸續推動建設後，滾動檢討遠期路網規劃。</p>
<p>市民 蕭○○先生</p>		
1	<p>強烈反對永華路二段捷運出土段調整方案請市府停止犧牲居民生活景觀與權益的自私行為！致敬者：台南市政府及捷運局相關單位您好，身為永華路一段 DOUBLE ONE 社區的住戶，我在極度震驚與憤慨之下寫下這封信。當初我們選擇在這裡落腳，是因為這裡的街景閒靜悠舒過，沒有壓迫感，也沒有龐然的水泥結構遮蔽生活。但如今，一份紙所謂「替代方案」、「永華路二段出土段調整說明」卻準備將捷運出土而皇之地設在我們家門前。簡報裡那句「永華區到市府之間不影響路面景觀」真是令人拍案叫絕。意思是不是：只要官員和市府門口的風景不被破壞，其他區段的居民都可以被犧牲。請問，永華路二段的居民不是人嗎？你們把「景觀不受影響」這句話寫在報告裡，卻把我們的窗景日照居住品質全數掩埋在出入口的混亂陰影下。</p> <p>所謂地下段延伸連河的說法，不過是將問題</p>	<p>臺南市政府自 101 年著手擘劃大眾捷運系統，綠線的安平段即以永華路為軸心，主要考量為永華路軸線可服務最多的人口，原方案為高架型式。</p> <p>本階段調整方案為建平路路口以東為地下段，以西轉換為高架型式，出土段的範圍介於建平路口至永華五街口東側，隧道構造範圍約由建平路口至永華四街口東側約 20 公尺處，北側主要為消防局、調查局台南市調查處、加油站等，即考量儘可能降低對沿線住宅的影響。</p> <p>永華路二段路寬條件為 40 公尺，設置高架段的條件優於永華路一段的 20 公尺，高架路段捷運距離兩側建物淨距離至少 16 公尺(不考慮建築物退縮)，高架軌道高度約 12 公尺高，又單軌系統的優勢之一即為結構量體輕巧、通透，並不致影響兩側建物的日照品質。出土段隧道寬度約 12 公尺，設置於道路中央，距離兩側淨間距至少 14 公尺(不考慮建築物退縮)，側牆高度約 3 公尺，亦不致影響兩側建物的日照品質。</p> <p>後續環評階段將針對計畫沿線環境影響進行詳細</p>

編號	提問內容	回覆內容
	<p>東移西推，把原本的民怨從一端轉嫁到另一端罷了。別再說這是「民意所衷方案」，這分明只是選擇性聽民意方便施壓而已。當初購屋時，我們查過都市計畫圖，也沒有看到任何捷運出入口設在此處的規劃；如今卻臨時「增加可行性」？真不知可行性是對誰可行是對居民？還是對工程？或者乾脆說白了，對市府的面子最可行？市府口口聲聲說「不影響永華路二段道路容量對交通影響輕微」，但有誰考慮過幾年的施工期間震動噪音灰塵與交通管制會如何摧殘周邊居民的生活？我們納稅守法，卻要承擔決策者一張PPT的後果。這不是城市進步，而是用居民的犧牲換來的政治工程。我們要求市府立刻：停止永華路二段出土段方案推動。重新召開居民公聽會，聽取所有沿線受影響住戶意見。公開完整交通與景觀衝擊評估報告，而非模糊帶過的「不影響」字眼。</p> <p>台南要的是共榮發展，不是市府門口的「風景保護區」與居民家的「犧牲示範區」。請市府真正落實所謂「以人為本」的都市規劃，不要讓永華路二段的居民成為被遺忘的一段。</p>	<p>評估，並針對施工階段進行妥善規劃，降低工程階段的環境影響。</p>
<p>市民 林○○先生</p>		
<p>1</p>	<p>G13 的位置其實應該設在中華電信大樓那塊地（舊大意麗緻正對面），然後跟中華電信合作都更，重新打造複合式商業大樓，引進低層商場高層樓辦公大樓的形式，創造雙贏。水萍塢那個位置的效益不高，而且新光三越西門店跟西門商圈飯店群那麼大的商業效益不好好利用，反而放在水萍塢公園那邊實在是看不懂？有議員說停車效益？西門商圈也有龐大的地下停車場可以使用，再者位在海安路商圈尾端根本不會有人去使用，離中心太遠了～反而騎車會更快。夏林路商圈本身的客群也不太是會搭捷運的客群。所以請市府再好好思量，有時候可能議員因為在地壓力而提供相關想法。但是未必是很好的選擇模式。</p>	<p>捷運車站規劃服務範圍以半徑 500 公尺評估，約為步行 10~15 分鐘之距離。</p> <p>G13 站原本受限於水萍塢公園設出土段，而設置於西門路，與 G12 站間距約 720 公尺，服務範圍較為重疊，修改方案配合出土段調整至永華路二段，將 G13 車站調整至水萍塢公園，則站間距調整為 1100 公尺，站間距較為合理，服務範圍除涵蓋小西門商圈，另可服務海安路商圈。</p> <p>又水萍塢公園設置車站，有較佳的施工條件，可降低車站開挖期間對路面交通的衝擊。另一方面西門路為過去台南舊城牆的位置，故於西門路設置車站，有一定的風險會發掘城垣遺構，故將車站調整至水萍塢公園，亦可避免相關文資課題。整體評估為較合適的設站位置。</p> <p>後續規劃設計階段將針對 G13 車站評估設計合宜的動線連接車站與小西門商圈。</p>
<p>2</p>	<p>說明會方案二的路線——走運河廊帶其實說實在比較能服務到更多的民眾，對於運河北邊的民眾可以照顧到，還有未來的科技園區上下班人潮。</p>	<p>說明會運河廊帶方案（方案二），雖然從服務範圍圖看似可以涵蓋運河北岸，然受制於運河阻隔，北岸人口要過河使用捷運，現階段僅能透過臨安橋、望月橋、承天橋等三條跨河路徑，動線受限，又服務範圍有一大部分為運河，服務人口數相對較少，故初步分析此方案相較於永華路方案，每日運量減少約 7000 人次。</p> <p>另一方面，方案二地下段路線長度較長、地下車站</p>

編號	提問內容	回覆內容
		<p>數較多，又地下段路線鄰近運河護岸，後續工程預期將涉及護岸的復舊工作，整體工程難度與成本較高，故評估永華路方案(方案一)為較合適之方案。未來可透過加強規劃 G17 安億轉運站之公車接駁系統，來服務運河北側及未來科技園區的旅次需求。</p> <p>另市府目前也正辦理捷運黃線可行性研究，路廊初步規劃由南區中華西路經安平區、中西區、北區、安南區至南科，於永華路口將與綠線銜接轉乘以形成捷運路網，也可服務部分運河北側的運輸需求。</p>
3	<p>捷運站文平路那個部分希望可以移到華平路，那邊車潮真的多，希望可以利用捷運舒緩人潮。再者說明會說出土段剛加速爬升沒多久馬上就要減速停車，好像真的不太符合效益，請市府再審重考量。</p>	<p>車站設置除考量合理的站間距，尚需評估站址是否有可設置出入口的用地，本意見將於後續規劃階段納入評估。</p>
<p>市民 張○○先生</p>		
1	<p>綠線在市中心段研議地下化，是否可以在各地下化車站增設留車軌，在高架路段因天氣因素無法運營時，可以讓地下軌道區間依舊能夠運營以發揮最大效益。</p>	<p>捷運系統之儲車軌的功能是暫時停駐車輛，通常配合運量規劃區間營運設置，於地下段設置儲車軌及道岔需進行大面積開挖施工，將增加鉅額花費並延長交通黑暗期，考量本計畫地下段的道路條件皆較為狹窄，故目前規劃主要將道岔設置於高架段，未在地下段設置。</p> <p>參考國內捷運系統之營運經驗，列車因天候不佳停駛大概數年發生一次或兩次，且會造成列車停駛的天候條件都已屬於惡劣等級，達停班停課標準，營運班次亦將調整減少，以設置地下儲車軌的方式因應地下段區間營運並不符合成本效益。</p> <p>後續規劃設計階段將納入本意見進行營運之規劃。</p>
<p>市民 陳○○先生</p>		
1	<p>您好，我是在今年 4/1 綠線可行性研究安平廣場次發言的陳先生，因看到 10/28 日第 5 場說明會有民眾提到與我相同的問題，但這兩個問題都沒有在說明會獲得回應，因此再次提問。在目前規劃中，綠線端點站為 G19 地方法院站，然而在同是先期路線的黃線中，會走中華西路並會經過健康路，如果未來可能在健康中華西路口設站，那 G17 站到這個路口會有約 1.5 公里的缺口。如果可以将綠線延伸至健康中華西路口設站，與黃線轉乘，將可以補足路網的缺口，若是未來安平地區有活動需要疏散人潮，民眾就不都會擠在往台南站方向的月台，而可以往地方法院方向移動，銜接黃線或其他交通工具南。而健康路到永華路距離約 800 公尺，也符合設站的距離，若未來此路口黃線有設站，要往地方法院的民眾卻要到市政府站，轉乘並繞一整個安平才能到地方法院，相信也會引起討論。希望捷工處可以在綠線設計</p>	<p>臺南捷運後續的遠期路線的綠線南段，預計將由本計畫端點地方法院站向東延伸，遠期路網將於優先路網建置後，視社經發展情形滾動檢討推動。</p> <p>本意見將納入後續階段參考評估。</p>

編號	提問內容	回覆內容
	時，無論是可行性研究或是未來的綜合規劃，將這一段 1.5 公里的運輸缺口補足。若經評估運量不足或是沒有效益，也請透過公車來填補這段缺口。以上建議供參，捷工處辛苦了。	
市民 陳○○先生		
1	<p>本周二在網路上聆聽綠線第五場說明會。雖然和藍線同時於 2018 年啟動，整整落後了 7 年，但是如果能就此定案，也是令人欣慰。經過舊城區高架改地下，這個變更是非常明智的，否則沒有運量，綠線是無法成功，整個台南捷運網就注定失敗。</p> <p>接下來，為了加快腳步，行政程序上，一定要「可行性評估」通過交通部核准，才能進入綜合規劃嗎？交通部審核來回大概超過一年吧？程序上可否交通部審核可行性時，同時展開綜合規劃，縮短整體時程？謝謝。</p>	<p>捷運綠線計畫預計於 115 年提報中央爭取核定可行性研究。</p> <p>依據交通部訂頒之「大眾捷運系統建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點」規定略以：「可行性研究報告書經核定後，地方主管機關始得辦理本計畫之綜合規劃」，市府均遵照相關規定，並於規劃作業面及審查程序面積極加速趕辦，期能早日核定計畫。</p>
市民 許○○先生		
1	<p>長官，您好：我建議捷運綠線線仍然應該整條都是高架型式，不要挖到地下。最好的方案就是如之前所規劃的附檔這個方案，走公園南路 > 海安路 > 永華路，可以在連雅紀念公園及水萍塢公園各設一站，中間在「忠明街與海安路」的路口設一站，這樣距離適當。</p> <p>與最新規劃地下型式的方案相比，這個高架型式的方案具有以下優點：1.工程款較低，2.施工期較短，3.營運量較大，4.影響力較廣。懇請採納這個建議，謝謝</p>	<p>意見所提方案為前期 108 年說明會探討之方案之一，該方案有以下困難：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 公園南路鄰台南公園路段，路寬僅 15 公尺，並臺南公園側分布有多株珍貴樹木，故公園用地亦不宜落墩，故該段有路寬不足之困難。 2. 海安路段有既有的地下停車場構造，高架路段落墩困難。 <p>另該路線臺南市核心市區範圍，相對來說本計畫方案進入核心市區，可服務台南醫院、中山路商圈、美術館等等節點，且路線較為直截，有較佳之運量效益。</p>
市民 呂○○先生		
1	<p>捷運綠線，美術館跟水坪溫公園，距離比較遠，為何新光三越或電信局那邊不能多一站？捷運百年大事，不跟購物中心做連接？這樣是怎麼推動觀光？日本的地鐵案例，都會跟百貨商場連接，這樣的規劃有點草率，多一站是多花錢，但是會賺回來的，建議除了在這兩站間多一站，連接百貨商場，這樣也能做地下通道，直接通到水萍塢捷運站及地下通道，直到安海路出口，這樣不是很便利？讓要搭捷運的人，可以選擇在水坪溫搭車或新光三越搭車，這就是地下連通道的好處，所以多設一站，只有好沒有壞，百年捷運不跟商場結合？去看看日本或泰國，台南的捷運真的很不懂得賺錢，不懂得給觀光客方便？台南市市政府，應該是要看百年都市計畫，不要亂弄一通，百年後後悔，若新光三越那裡沒有站，即使做了連通道，這樣效果也是沒有設站好，這部分有跟經濟專家討論</p>	<p>捷運車站規劃服務範圍以半徑 500 公尺評估，約為步行 10~15 分鐘之距離。</p> <p>G13 站原本受限於水萍塢公園設出入土段，而設置於西門路，與 G12 站間距約 720 公尺，服務範圍較為重疊，修改方案配合出入土段調整至永華路二段，將 G13 車站調整至水萍塢公園，則站間距調整為 1100 公尺，站間距較為合理，服務範圍除涵蓋小西門商圈，另可服務海安路商圈。</p> <p>又水萍塢公園設置車站，有較佳的施工條件，可降低車站開挖期間對路面交通的衝擊。另一方面西門路為過去台南舊城牆的位置，故於西門路設置車站，有一定的風險會發掘城垣遺構，故將車站調整至水萍塢公園，亦可避免相關文資課題。整體評估為較合適的設站位置。</p> <p>如於兩點之間再增設車站，則站間距僅約 500 公尺，站間距過近，並不符合建設成本效益及列車營運效率，另一方面也將增加車站開挖的範圍，延長工程對交通影響的期程。</p>

編號	提問內容	回覆內容
	<p>過嗎?還是只是市政府跟一些不懂的老人市民開個會,就當成是意見,就是王道?有捷運是要把捷運的好處發揮到最大,而不是只是有,如果只是有捷運,但很不懂得生活化及觀光化,這樣的捷運很失敗,海安路地下街就是個失敗的例子,大建設如果不專業,就是一個商圈死了,目前中正路及海安路也沒有像過去這樣熱絡。</p>	<p>後續規劃設計階段將針對 G13 車站評估設計合宜的動線連接車站與小西門商圈。</p>
2	<p>另外誠品已經在南區開店,大型的 7-11 及全聯及夏都...然後社會住宅也來到新建路,請問為何新建路這裡沒有捷運?捷運政策是不是要調整?看是要綠線拉過來?還是要黃線做調整?要結合商場及旅館,結合人口家庭集合處,及人口潛力區,南區賣場及旅館及最大 7-11 及星巴克及社會住宅,都在這,捷運沒經過這,這算是個好的捷運規劃嗎?符合百年的宏觀規劃嗎?</p>	<p>本意見建議誠品、社會住宅屬捷運黃線範圍,目前捷運黃線可行性研究已啟動規劃作業,後續將綜合考量本市道路條件、運量評估、景觀影響、文化古蹟等因素研擬最適路線方案,俟完成規劃後會召開說明會向外界說明。</p>
3	<p>另外補充一事,既然舊市區已經地下化,沒有天際線問題,那為何還要單軌呢?台南市就要做不同的系統,然後增加後續維修保養上的問題?然後還被高雄嫌我們的系統不同?然後共站有問題,無法一票到底?我只能說台南市政府,一開始就不夠專業,討好市民,一開始本來就要有地下或非地下的計畫,因為這決定著系統的選擇,當市民反對時,就把 5 個路線跟地下版,都提出,哪個符合百年都市發展?哪個才能讓台南經濟更好,就選哪個,相信最後還是地下化會出線,然後系統就能決定了,台南市政府繞了一圈,又無法跟高雄一票到底,去看看京阪神吧,人家是這樣搞觀光的。</p>	<p>高架單軌捷運系統因其支撐結構較為簡單,所佔用的路幅空間較少,就融合台南市都市環境現貌及視覺景觀衝擊面向分析,高架單軌捷運系統較適合臺南府城市區道路環境。就列車行駛噪音值分析,單軌系統列車行駛噪音值低於輕軌系統。本計畫雖採用部分地下、部分高架之系統型式,高架路段仍佔全路線的 2/3,故單軌系統於本計畫路線仍具優勢。</p> <p>另針對營運維修方面,整體捷運路網各路線若採同一系統型式,有資源共享、系統簡化、經濟規模及營運維修整合等效益,目前臺南市先進運輸系統第一期藍線已獲中央核定,並藍線延伸線、深綠線同步規劃中,綜合評估綠線與藍線、藍延線、深綠線採同一系統(單軌)為最佳方案,亦符合中央要求之全生命週期規劃考量。</p>
市民 上〇〇社區管委會		
1	<p>相關台南捷運綠線於新方案擬往西延伸到永華路二段再出地面乙事,未符民眾期待且嚴重影響本社區住戶交通進出等,請再適時修正。詳如說明,請查照。</p> <p>據報載,此修正新方案路線在市區路段為地下化,預計過建平路再出地面改高架。此銜接點即為本社區大樓街廓附近。</p> <p>此區段街廓面積及臨路長度並不大,且已建有廿層以上社區大樓多棟。捷運綠線在此突然銜接改高架,即永華路二段中央腹地不大,於密集南北商業區內,有必要置入高架大型交通設施?除視覺衝擊不論外,交通嚴重打結非如貴局簡報呈現限制永華三街、五街左右轉即可解決。</p>	<p>臺南市政府自 101 年著手擘劃大眾捷運系統,綠線的安平段即以永華路為軸心,主要考量為永華路軸線可服務最多的人口,原方案為高架型式。</p> <p>本階段調整方案為建平路路口以東為地下段,以西轉換為高架型式,出入土段的範圍介於建平路口至永華五街口東側,隧道構造範圍約由建平路口至永華四街口東側約 20 公尺處,北側主要為消防局、調查局台南市調查處、加油站等。永華路二段路寬條件為 40 公尺,出入土段隧道寬度約 12 公尺,設置於道路中央,可維持永華路的車道數(雙向 4 車道 2 機慢車道),隧道距離道路範圍兩側淨間距約至少 14 公尺(不考慮建築物退縮空間);相關視覺模擬示意圖於說明會簡報中呈現。</p> <p>出入土段對現況交通主要之影響為永華三街口,現</p>

編號	提問內容	回覆內容
	<p>本案是否做過永華路二段景觀視覺模擬評估？尚盼此政府捷運德政，地下化路段能再往西延伸至 G16 再出土。除維持目前永華路二段全線體驗台南安平夕照美好，南北商業街廓現狀及人行道通暢銜接等亦為市民生活必需。實感德便。</p>	<p>況可左轉進出永華三街，路口受出入土段阻隔後僅可右轉進出；而永華四街口位置，為出入土段的高架段，不受阻隔，惟橋下高度約 2.5 公尺~3 公尺，行人可維持通行，車輛採限高通行，不影響一般小客車通過；永華五街口路線已轉為高架段，橋下高度約 8 公尺，不影響行人、車輛通行；整體評估對交通影響程度有限。</p> <p>如將地下路段向西延伸至 G16 車站，則考量育平路道路寬度僅 20 公尺，寬度不足，且將增加地下段長度及車站，增加工程經費，不具工程及財務可行性。</p> <p>本計畫的功能為以東西向路廊串聯臺南核心市區及安平區，以便捷穩定的大眾運輸服務，改善地方交通，減少私人運具使用，並帶動地方發展，預期本計畫對於地方交通的效益可大於永華三街口有限的影響。</p>