

「臺南市先進運輸系統(捷運)紅線可行性研究民眾說明會」

高雄市湖內區會議紀錄

- 一、 時間：民國 111 年 02 月 24 日（星期四）下午 7 時 00 分
- 二、 地點：高雄市湖內區太爺公館社區聯合活動中心
- 三、 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. 張先生

- (1)捷運紅線如何跨越二仁溪？
- (2)請教高雄市政府捷運工程局，沙崙延伸線是否仍持續規劃？
- (3)捷運紅線目前規劃的機廠位址於何處？

2. 陳先生

- (1)捷運不應單純僅是捷運，應該要於沿線作土地開發，以TOD方式全力進行都市更新，吸引建商投資。

3. 謝先生

- (1)「何謂捷運？」其名詞定義為何？

我支持捷運建設。我在台南29年來我沒有機車或汽車，只有使用步行、自行車以及公共運輸工具，就算遇到困難，仍會克服困難，完成所有旅次目的(食衣住行育樂)，就像MeNGO提供的服務一樣的在我身上執行。

遇到的困難有：公車班次太少銜接困難、公車路線與站點不夠普及、因為私人運具大大懲罰公共運輸使用者、私人運具不尊重大眾運輸使用者，鑽車縫、公車進出站都要等很久。

說到「捷運」大家刻板印象會認為是「台北捷運、高雄捷運、桃園捷運、台中捷運」或以軌道導引動力車輛行駛之運輸系統及其有關設施，諸如

此類，對其定義應該更為明確，而不是傾向某一系統。

對我來說「捷運」應該是叫做「便捷的公共運輸」，要讓城市「宜居宜行」，就要透過「便捷的公共運輸」、「大眾運輸導向」及「Mass」的導入，推向「宜居、宜行、宜轉、宜動、宜查、宜購、宜食、宜遊」的兩宜生四宜，四宜生八宜，讓其好行就是要不受私人運具的攪擾，進而懲罰公共運輸使用者。

大眾運輸導向，應從教育著手，培養搭乘大眾運輸的文化，俗話幾句：「活到老學到老」、「不會就要學」、「字典就是老師」如果因為不去使用它就嫌它不好，那怎叫不好，那叫阻礙公共福祉的實質發展。家後：有一日咱若老。有一日咱若老，走路不方便了，沒辦法騎車沒辦法自己開車，計程車對我們來說負擔太大，那是不是我們還是需要公共運輸？從「車本位」換位思考為「人本位」。「愛之深責之切」、「前人種樹後人乘涼」，沒有愛台十大建設、十二大建設、前瞻基礎建設，城市發展的未來會是如何？

誠摯邀請公部門、議員、議會代表，對於要推動公共運輸導向，應該以身作則、做人民表率，來使用「便捷的公共運輸」，如果你都不去使用他，那你怎知道它不好？還是因為私人運具太方便，覺得使用公共運輸窒礙難行？值得大家深思。

4. 陳明澤議員

- (1) 高雄岡山路竹延伸線行駛至湖內，再加上現在臺南捷運紅線行駛也至湖內，大家都很盼望與支持，照顧到湖內的民眾也是我的期待。
- (2) 臺南捷運紅線由臺南市政府規劃，建議後續施工可以雙頭並進，加速施工作業時間。
- (3) 臺南捷運紅線沿線的未來發展，希望比照高雄市對於捷運站周邊相關的容積獎勵措施，讓人可以感受到捷運帶動進步。

5. 邱志偉立法委員服務處 吳克松主任

- (1) 臺南捷運紅線推動是高雄市湖內區的福氣，湖內本來是高雄市邊陲地區，透過臺南捷運紅線與高雄捷運岡山路竹延伸線連接，得以成為高雄市與臺南市的中心點，後續仍需要各位民眾支持與配合。
- (2) 臺南捷運紅線與高雄捷運岡山路竹延伸線交會處，建議應採站體共構，以方便民眾轉乘。

交通局回應：

感謝陳議員及吳主任皆關心捷運時程進度，臺南捷運建設承蒙中央支持，

目前各條路線皆積極推動中。

吳主任提到有關R10與RK8銜接轉乘之問題，原則上會作站體共構，方便民眾轉乘。

謝謝陳議員對捷運建設的支持，市府會再努力加速辦理，路線若無爭議，則盡速報至中央審查，待可行性研究、綜合規劃過後，施工階段臺南市與高雄市採雙頭並行，儘早完成捷運建設。

陳先生提及TOD土地開發容積獎勵措施部分，後續也都會導入，鼓勵民眾與政府合作，擴大聯合開發，讓車站不僅是車站，更兼具商場功能，衍生的相關效益對於財務評估也十分重要。

謝先生關心的公共運輸的相關議題，市府會透過各部門努力，讓未來公車路線、捷運路線能提供更優質的服務。

捷運建設不僅需要交通局努力，也需要市府各局處單位及民間力量協助，透過導入站區聯合開發，使有開發價值的地方，採類似市地重劃的方式導入功能性服務，讓車站可以發揮其效益與價值。

張先生詢問機廠規劃位址，目前臺南捷運紅線機廠規劃於台1線經過台86快速道路旁邊的臺糖土地，現也與臺糖協調，原則上臺糖願配合臺南市重大建設，於土地取得上應無問題。

補充陳先生提出之問題，有關TOD的部分，目前可行性研究針對具有聯合開發價值的土地進行梳理，於後續綜合規劃階段將啟動都市計畫變更，以及針對聯合開發財務規劃進行更深入探討。

也跟在座鄉親補充說明，這星期去交通部開會時，交通部明確指示須於6月將本案送部審查，若進度快，本案綜合規劃明年即可啟動，時程上趕辦以加速紅線推動。感謝民眾支持與使用公共運輸，未來交通局會更努力讓公共運輸更加順暢。

陳議員希望能加速推動紅線規劃作業，紅線已於可行性研究期末階段，今天是最後一場說明會，會後會再整理各位民眾的寶貴意見並納入報告書中，待期末成果修正與市府審查後，於6月送交通部審查，積極爭取明年啟動綜合規劃。

補充回應吳主任提出之問題，R10與RK8的站體共構相當重要，規劃過程中也持續與高雄市政府溝通，高雄市政府也樂意協助，使高雄市民方便轉乘。惟臺南捷運系統採用中運量，高雄市為重運量系統，系統不同沒有辦法一車到底，但可以透過票務整合，使轉乘民眾於同月台轉乘，一切以民眾便捷為考量點。臺南捷運進度上雖然沒有比高雄捷運快，但也會持續與高雄市

政府溝通，未來RK8設站出入口將預留足夠空間。

補充回應張先生提出之跨二仁溪工程課題，因為既有陸橋建設時並無考量捷運荷重，故會再蓋一座高架橋樑跨越。

捷運期程由可行性研究至綜合規劃，再至後續基本設計與施工，最順利的情況下，五年後會進入施工階段，市府會努力推動，也希望民眾能支持，讓捷運建設更快、更順暢。

高雄市捷運工程局回應：

臺南捷運紅線與高雄捷運紅線轉乘問題，實際上與臺南市經過多次溝通，為了讓民眾轉乘方便，兩市會以最積極的態度面對，讓R10、RK8兩站共站，做最短距離的轉乘，這也是市長、局長特別交代的重要議題。

有關施工問題，一般實務上會有多個工作面，有時幾乎是各站同時施工，這部分未來路線核定動工後，高雄市政府也會配合臺南市政府全面開工。

有關沙崙延伸線的部分，依照交通部審查作業要點，已經納入整體路網規劃中進行研究，預計明年應可完成。

6. 林先生

(1)提增設牛蹄寮一站，其位於R07湖內國中站至R08民權路口站中間。

(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，本案提捷運車站編碼，建議由湖內開始向玉井編碼。其優點為目前紅線可行性研究為湖內-仁德-南區，對於未來建設會持續向後延長至玉井，應由湖內起算有助於延續該編碼。

(3)有關捷運逃生設施，請問捷工處是否有納入考量範圍?列車故障失火，開車門逃生是否有專用逃生通道?消防救災時，是否可能誤觸單軌列車第三供電軌，造成更大範圍之傷亡?

(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，原定B12/R01/Y**站點預計轉乘捷運藍線、黃線以及台鐵林森站，但因「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，在此提出紅線站點轉乘藍線不方便之建議考量事項。捷運第一期藍線啟動環評調查作業確切站點圖資，如下圖所示：



R01大同站轉乘B09文化中心站，徒步約700m、9分鐘之路程。借鑑新北環狀線站外轉乘板南線之「新埔民生站」及「新埔站」站外轉乘，徒步約300m、4分鐘之路程，引發民怨。建請捷工處以此為鑑，提供完善轉乘服務，例如：地面或高架連通路廊、公共運具接轉運輸(公車、汽車、T-bike、U-bike)等。

(5)我國積極推動「公共運輸導向政策」，對於公部門、議員、議會代表應該以身作則，使用大眾運輸工具，了解大眾運輸所面臨困境及發展阻礙。包含：尖峰道路壅塞，時間延滯上升。道路容量不足，就需要捷運建設來紓解人流，以達到快速便捷的人流輸送，降低時間成本，因為有公共運輸建設，得以讓生命財產變得更安全。

(6)有關R10東方入口站，是否能以大湖站為命名，與高雄捷運大湖站為共構站站名。

7. 洪添謀里長(高雄市湖內區大湖里)

(1)非常歡迎臺南捷運紅線行駛至大湖，惟臺南捷運紅線進度與高雄岡山路竹延伸線進度不同，可能會因施工期程錯開，而對湖內區民眾有更長期之交通黑暗期，希望建設時程能盡量縮短。

8. 陳小姐

(1)不管高雄捷運或是臺南捷運，皆希望月台間隙能盡量縮小，有助於身輪椅族群、嬰兒車、菜籃車等上下車方便。

(2)希望站內相關轉乘通道能平整。

(3)希望車廂與月台間之高低落差能消弭。

9. 陳先生(二次發言)

(1)軌道經濟為各方重視，湖內地區受限於附近空軍基地航高管制，恐怕影響將來聯合開發，若遍地都是透天厝，有浪費土地之虞，建議應與

國防部溝通協調，是否能放寬航高限制。

(2)可行性研究與綜合規劃作業就要花5年的時間，時程上有點久，應再加速進行。

10.陳明澤議員(二次發言)

(1)有關高雄市規劃中的沙崙延伸線，以及臺南捷運紅線如何與臺南高鐵站連接，希望後續能妥善規劃評估，施工工期盡量縮短。

交通局回應：

有關陳議員提到臺南捷運紅線連接高鐵臺南站的問題，是否由嘉南藥理大學另闢路線連接高鐵站，這部分視未來路網發展會再評估，剛高雄市捷運工程局也提到，高雄市沙崙延伸線正進行整體路網規劃研究評估中。

有關軌道經濟如陳先生所提，聯合開發效益於可行性評估中是相當重要之一環，財務不可能僅透過票箱收入支撐，必須納入土地開發部分一併評估。

陳小姐關心有關車廂與月台間隙相關問題，於後續設計階段都會納入考量。

洪里長擔心之交通黑暗期問題，捷運路線規劃於台1線施作，規劃落墩於中央分隔島上使交通影響最小，但施工階段仍有交通黑暗期，後續將透過懸臂工法等工程技術搭配交通維持措施，降低交通衝擊。

針對林先生提出之問題初步回應如下，市府一直鼓勵民眾使用大眾運輸，使用人次也逐年增加，包含年長者搭乘免費等都是吸引民眾搭乘的相關政策，市府也會持續努力。

有關R07與R08中間增設一站，就原先規劃上本有設置一站，惟透過後續運量分析搭乘人數鮮少，也有與高雄市持續討論，目前可行性研究為初步成果，後續配合地方發展，於綜合規劃階段將再逐站進行檢討。

車站編碼目前仍不是定案，於路線核定前會與規劃單位及市府長官做最後確認，若由湖內往臺南依序編碼，則會與臺南其他路線編碼不一致，後續將再綜合考量。

有關車站內緊急逃生設施設置，對於公共運輸而言最重要的部分即是安全，後續會嚴謹評估，於基本設計階段依照相關法規及設計標準辦理。

有關藍線與紅線轉乘問題，因臺南市目前規劃僅採一套捷運系統，目前規劃藍線會預留尾軌段讓紅線銜接，民眾不需出站轉乘。

陳先生提及有關湖內地區航高限制以及提升沿線容積問題，因涉及場

站聯合開發效益，無法只透過交通局來處理，臺南也沒有辦法主導，後續綜合規劃時，各站的開發效益會與高雄市相關局處積極討論，也會舉辦公聽會，後續南高二市持續緊密合作，朝大家盼望的目標邁進。

補充有關陳議員提到臺南捷運紅線連接高鐵臺南站問題，未來可能以臺鐵沙崙支線轉乘捷運，但需要比較長期的規劃。高雄市目前已有相關延伸路線規劃，南高二市後續亦將雙頭並進，納入規劃探討。

補充有關陳小姐提出之有關無障礙設計問題，現在所有公共設施都採通用設計，讓所有人使用便利是趨勢，無障礙空間規劃也會納入後續設計原則。

高雄市捷運工程局回應：

高鐵站的聯外道路系統、軌道系統十分重要，除臺南市區連接至沙崙站外，高雄市目前也規劃從高雄捷運紅線延伸至高鐵臺南站，跨二仁溪、臺鐵，以及國道等課題，目前已納入整體路網規劃作業評估。

有關車廂與月台間隙，原則上捷運有一套相關法規，不能大於五公分，於建設過程中也會邀請身障團體測試，合格後才有辦法營運。高低落差的部分，原則上列車與月台會落於同一水平，惟實務上因為列車滿載或空車會略有不同。

有關TOD土地開發與航高限制問題，於RK1開發時因涉及岡山空軍基地航高限制，高雄市政府與國防部爭取後有放寬，將來不論臺南市或是高雄市遭遇相關問題，皆可積極協商爭取。

捷運希望可以服務民眾，目前沿線仍有農業區，後續也會透過都市計畫變更，讓原本農業區使用的土地建設成住宅、商業區等高密度開發，帶動周邊發展。

區長總結：

謝謝各位民意代表、里長、鄉親提供寶貴意見，討論過程相當熱絡，大家也都十分支持臺南捷運、高雄捷運在湖內區建設，希望後續能將工程期間縮短，讓湖內區民眾能早日享受捷運便利。

交通局總結：

今天來到湖內區舉辦說明會，代表黃市長、王局長感謝與會民意代表及鄉親提供的寶貴意見與建言，說明會希望透過在地發聲，了解地方對於路線的想法，蒐集這些民意納入報告書中，以利將來送至中央審查。後續若鄉親對於路線上仍有相關意見，皆可以提供書面資料給臺南市政府交通局，所有意見都會納入評估。臺南市、高雄市政府針對臺南捷運紅線也將

加速進行，為民眾帶來更好的捷運建設，提供優質便捷服務。