

「臺南市先進運輸系統(捷運)紅線可行性研究 民眾說明會」

仁德區會議紀錄

一、 時間：民國 111 年 2 月 18 日（星期五）下午 7 時 00 分

二、 地點：臺南市仁德區成功里活動中心

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)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？

(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？

(3)臺南市以私人運具為主，台1線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？

2. 仁愛里張台昇里長

(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？

(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。

3. 林先生

(1)紅線捷運建設的造價為多少？

(2)紅線後續營運虧損情形如何？

(3)路線規劃上紅線沒有與高鐵站結合，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？

(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。

(5)與高雄捷運串聯是否有與高雄捷運討論？

4. 陳先生

(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。

(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，是否表示可由藍線直接坐至紅線？

5. 謝先生

(1)有關捷運系統相關噪音，如列車鳴笛、軌道、橋梁、集電設施、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？

(2)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？

(3)提供捷運大同站相關設計供參。

(4)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。

交通局回應：

有關張先生提出之捷運系統型式問題，市府規劃未來臺南市只會有一種系統，目前優先路網之捷運系統型式規劃採高架中運量系統，各中運量系統除單軌外，皆可與高架、平面行駛，目前第一期藍線進度較快已進入綜合規劃階段。臺南市雖然以私人運具為主，但也會顧及沒有私人運具的市民或是遊客，公共運輸包含公車、捷運，市府會依照期程推動捷運建設。

二仁溪跨越高壓電塔部分，於路廊可行性、站位設置皆已探討，原則上應無問題。

與私人運具之競爭為六都交通部門的一大挑戰，尤其是南部，私人運具使用率高。捷運計畫分為需求導向與供給導向，如臺北市為需求導向，高雄市、臺南市則屬於供給導向型，紅線期望串連南臺南副都心、台南航空站、嘉南藥理大學，以聯合開發導入居住人口以帶動地方發展，也希望透過捷運培養民眾搭乘公共運輸之習慣，臺南自102年公車改革後運量已明

顯上升，若公共運輸便利，便會讓私人運具慢慢轉移至公共運輸上。

仁愛里張里長及林先生皆提到，有關規劃設計階段時程問題，因捷運建設經費動輒數百億，規劃有其嚴謹性，且皆須經過中央政府審查，故目前時程上皆採保守估計。

捷運規劃時程，因規劃作業有一定之程序，經可行性研究、綜合規劃通過後表示捷運建設計畫可行才進入後續基本設計施工階段，以其他縣市案例而言，可行性研究通常為2年，綜合規劃為3年，市府會再盡力壓縮作業期程。以新北、臺中經驗而言，施工期一年能建造1.5公里，此進度算相當快的，從基本設計至興建完成，預計約需9至10年。目前紅線處於可行性研究期末階段，到未來紅線興建完成，約需13至15年。

仁愛里張里長詢問R03仁愛里站現規劃站址，目前係規劃於台1線與機場路交會處附近。

林先生詢問有關造價與後續營運財務規劃情形，現階段為可行性研究，財務可行性涉及日後營運可行與不可行，若單純以票箱收入來計算，連臺北捷運也是虧損，故必須透過業外收入、租稅收入，場站TOD開發才可使捷運建設財務健全。

紅線設站已經過嚴謹的挑選，配合站區開發構想如南台南站結合臺鐵開發；臺南航空站可以開發成如量販店或是與機場屬性相關的開發場域；奇美博物館未來可以構思成為文創產業場域；嘉南藥理大學則可開發成大學城。這部分因目前仍屬期末階段，未來交通部核定後會公開至網路上。

陳先生提到紅線與高鐵連結的問題，市府也有探討，將依民眾意見，納入後續路網評估中，持續滾動檢討。

各位關心的藍線與紅線期程問題，因藍線已至綜合規劃期末階段，紅線目前為可行性研究期末階段，藍線進度較紅線快約3年，後續施工也會是藍線先完成。

陳先生及謝先生提到的藍線與紅線轉乘問題，因目前整個計畫持續檢討中，目前公開資訊僅為暫定，最後以核定版為主。臺南捷運考量營運成本，只會使用一種系統，未來藍線最南端文化中心站會與紅線銜接，採同一種系統故可月台轉乘。目前是因為建設計畫分為各路線，後續營運計畫可以直接連通，未來營運後亦可評估是否一車到底。高雄捷運則因系統形式不同無法一車到底，但為求民眾轉乘方便，預計採月台轉乘之方式便利民眾。

有關台1線交通影響，台1線路寬皆為25公尺以上，捷運路線落墩於中央分隔島上，現有的汽機車道不會改變，僅路肩與人行道會作微調。

謝先生所提到有關捷運路網與公車、Tbike的銜接，市府目前規劃以捷運路線為主幹，搭配公車轉型，與Tbike服務最後一哩路，使公共運輸服務更順暢。

補充回應剛剛張先生提出之問題，二仁溪高壓電塔後續於路線定線上會再留意，盡量與高壓電有適當距離，未來綜合規劃階段再視情形與台電協調。

6. 許又仁議員

- (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，需重新思考。
- (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。

7. 郭鴻儀議員

- (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、農業區都可能因為捷運建設，而有更好的發展。
- (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量？
- (3)捷運南台南站與臺鐵南台南站的連結建議應善用地下空間，避免產生額外衝突。

8. 陳小姐

- (1)車款、車廂不建議使用臺北文湖線的車廂型式。
- (2)無障礙通用設計如電梯、車廂空間請妥善思考。
- (3)車廂與月台之間距不宜過大。
- (4)閘門口、刷票口也應有無障礙規劃。
- (5)車票販售、加值機應有無障礙規劃。
- (6)後續接駁公車車輛也應考量無障礙規劃。

9. 鄭里長

- (1)簡報內容呈現上要再更精密，如車站動線上的安排，停車場規劃等應該呈現讓市民知道。
- (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。

10. 蔡先生

- (1)嘉南藥理大學站址大約為何？是否有停車場規劃？

11. 陳先生(二次發言)

- (1)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，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。
- (2)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。
- (3)不應每個車站都有停車空間規劃，捷運建設便是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。
- (4)公車路網先前交通局提到會重新規劃，應立即處理。
- (5)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。

12. 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？
- (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？
- (3)後續車站設施相關無障礙友善規劃務必作到最好。

交通局回應：

如郭議員所提到TOD概念，財務損益評估是捷運建設重要的一環，捷運建設動輒數百億，除票箱收入外必須結合TOD站區開發。捷運南台南站與臺鐵南台南站的連接目前已有相關構想，配合站區聯合開發是不錯的機會。

鄭里長關心未來的車站動線規劃及後續施工等問題，未來捷運建設規劃於中央分隔島上施工，採懸臂工法對於交通影響較少，施工工期市府會再盡量縮短。站區規劃如動線、車站設施、周邊停車空間，以及與其他公共運輸之轉乘，後續會於綜合規劃階段詳細探討，可行性研究階段尚未確認計畫可行，故規劃細緻度上較為概估，確認可行後進入綜合規劃階段會

再做較細緻研析，對於車站內外，公車、Tbike、停車空間，以及接送區都會進行規劃。

施工期以及交通黑暗期未來進入基本設計階段皆有交通維持規劃，參考國內其他案例，有諸多工程技術及方式可以克服交通黑暗期，如半半施工、夜間施工等，市府於基本設計階段亦會嚴格把關。

蔡先生詢問R06嘉南藥理大學站規劃站址，初步規劃設於校門口南側，因目前處於期末階段，後續會邀請相關單位與會討論，確認是否需要再調整，待確定後再公開資訊。

有關陳先生提出捷運藍線與紅線轉乘問題，起初只有藍線、紅線時，各路線有獨立的營運計畫，未來視實際轉乘情形，會再滾動檢討營運路線，如臺北捷運早期僅有淡水線、木柵線時，營運路線較為單純，後來加入板南線、松山線之後，會配合捷運路網再調整營運計畫。

綠線進度因經過臺南舊城區，故推動上比其他路線艱鉅，下周市府也將啟動民意溝通作業，期望今年綠線可行性研究修正能有進展。

有關市區公車以及人行空間設置，不屬於捷工處轄管範圍，捷運建設需要市府各單位協助，如工務局、水利局、都發局、地政局、財稅局等，至於人行空間設置是臺南長久下來的問題，捷運建設是個良好的契機，透過捷運建設可以重新檢討臺南市基礎公共設施是否完善。

謝謝吳議員的提醒，有關航高問題已有檢討，捷運高架系統高度大約15公尺，50公尺以上才有涉及臺南航空站相關航高問題。

嘉南藥理大學與高鐵站之連結，臺鐵沙崙支線是否可以轉型成為捷運路線，未來皆需要努力，捷運建設屬於重大建設，並非今年規劃明年就可執行，需要長期通盤檢討。

吳議員及陳小姐皆提到車站設施相關無障礙問題，無障礙設施後續皆比照國內無障礙相關規定設置。

捷運建設在國外已有百年歷史，國內推動也有數十年經驗，臺南雖然起步較慢，但也可汲取其他縣市的經驗，對於系統選擇上審慎評估，尋找造價、營運成本合理及可以永續經營的系統是共同努力的目標。

捷運設計以人為本，轉乘、進出站的步行距離都有考慮，盡量能夠方便民眾使用，透過電子票證、電子支付的發展，從最早搭乘公車僅能使用一種卡，到現在多卡通，從這些方面把公共運輸服務做得更有競爭力，民眾就會來搭乘。票價訂定也需合理，從營運、建造成本降低以外，也要設法提升業外、附業收入，如臺北捷運內店面租金越來越貴，開店空間越來

越大，市府持續與其他縣市學習，將來亦會盡量利用車站空間。高鐵臺南站當初交通部劃設用地，中心做為車站使用，現在三井outlet已進駐，土地越來越值錢，參考日本新幹線的經驗也是經過25年的時間慢慢發展，捷運因位處市區故開發時程可以更快。

交通局結語：

感謝各位鄉親今天晚上參加說明會，大家的意見都會納入紅線可行性研究評估，未來中央審查通過後將進入綜合規劃階段，趕上藍線進度，期許將來大家可以共同享受捷運帶來的便捷。