

「臺南市先進運輸系統(捷運)紅線可行性研究民眾說明會」

南區會議紀錄

- 一、 時間：民國 111 年 01 月 18 日（星期二）下午 7 時 00 分
- 二、 地點：臺南市南區大恩里活動中心
- 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. 林瑋漢先生

(1)紅線捷運先導公車(大湖站~小東公園站)方案一。

- A. 本先導公車效仿台中TTJ捷運公車模式，在興建規劃前透過本模式長期觀察捷運停靠站點運量及路線運量，評估其效益。
- B. 本先導公車由大湖站(省道臺1線/省道臺28線路口北側)行經台1線至大同站(中華大同路口)再行經林森路至小東公園站，全程約15.5公里。
- C. 其規劃優點：
 - 可藉由模式蒐集搭乘運量、站點運量、起訖OD運量等，並培養其運量。
 - 可實施至通車後6個月，再將路線撤除或變更。
 - 可彌補5路、紅3班次不足的可能。
- D. 其規劃配套措施
 - 公車專用道。
 - 公車優先號誌。
 - 依照捷運路線站點進行規劃。

- 大同站與台南火車站之連結，以紅4公車開行大林至台南轉運站區間車，配合先導公車時刻做時間與空間無縫強化服務整合讓民眾願意轉乘，並養成轉乘習性，提高運量，以符合交通政策目標。

(2)紅線捷運先導公車(大湖站~小東公園站~台南火車站~台南轉運站)方案二

A. 本先導公車效仿台中TTJ捷運公車模式，在興建規劃前透過本模式長期觀察捷運停靠站點運量及路線運量，評估其效益。

B. 本先導公車由大湖站(省道臺1線/省道臺28線路口北側)行經台1線至大同站(中華大同路口行經林森路至小東公園站(林森小東路口)，行經小東路經成大醫院，行經北門路經台南火車站，行經成功路轉公園路至終點站台南轉運站，全程約18.3公里。

C. 其規劃優點：

- 可藉由模式蒐集搭乘運量、站點運量、起訖OD運量等。

- 培養搭乘捷運運量。

- 可實施至通車後6個月，再將路線撤除或變更。

D. 規劃配套措施：

- 公車專用道。

- 公車優先號誌。

- 依照捷運路線站點進行規劃。

- 大同站與台南火車站之連結，以紅4公車開行大林至台南轉運站區間車，配合先導公車時刻做時間與空間無縫，強化服務整合讓民眾願意轉乘，並養成轉乘習性，提高運量，以符合交通政策目標。

(3)臺鐵與捷運紅線之間轉乘，是否可以將兩站轉乘時間與空間縮到最小，以達成空間無縫、時間無縫及服務無縫等交通政策目標。

A. 捷運與臺鐵車站共構。

B. 車站建築靠近臺鐵車站進行短距離轉乘。

C. 車站與車站之間設置連通設施，如空橋、地下道或平面連通路廊。

D. 提高民眾養成轉乘習性，提高運量，以符合交通政策目標。

2. 謝孟宇先生

- (1)有關信令資料、旅次需求及預測，湖內到南區這個區間目前的量有多少？
- A. 就目前南區到湖內行經大同路段的公車，主要是239、8046A、8046B。發車班次依序，來回各4班、來回各1班、來回各4班，共計9班。
 - B. 其餘路線到達湖內鄰近站點也只有1路、5路及紅3公車等三條路線發車班次依序，來回各4班(平46班、假38班)、來回各4班(平42班、假35班)、來回各10班，平日共計98班、假日共計83班。
 - C. 就上述資訊來看，該路段公共運輸服務是極為缺乏，幾乎仰賴私人運具進行OD移動，同時也是公共運輸服務上的大缺口。
 - D. 使用的研究方法有哪些？(EX:TRTS運輸需求預測模式、TransCAD)
 - E. 本案參考大捷法第十一條第一項第五款(社會及經濟活動)。
- (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，其中服務通勤(學)、觀光、醫療、休憩等旅次，提增設大林新城站點：
- A. 原終點站大同站設於中華大同路口，預定與第一期藍線大同站共站。本站點名稱一案建議統一站名其站名編碼則照原先設定。
 - B. 本案提增設大林新城站點並保留原大同站點，以利服務其它捷運線轉乘之使用者，增設點可連接上紅線之二期、三期路網，一期通車階段時可更進一步服務南區(新生里、竹溪里、大林里)、中西區(開山里、郡王里、法華里)、東區(大同里、路東里、大德里、大福里、忠孝里、泉南里)等3區12里。
 - C. 所增設站點可與公車大同路站做結合，另外鄰近公車站點有竹溪寺健康路站(0、5、70)、聯合報站(紅3、紅4)、大林新城站(5、紅4、H31、239、8046A、8046B)，可更為貼近空間、時間、服務無縫以符合交通政策目標，讓民眾養成轉乘習性、提高其運量。
 - D. 上述區域，共計約16,276戶，約37,287人，資料統計如下：
 - E. 本案參考大捷法第十一條第一項第二款(人口分布)
- (3)請問在捷運系統相同的情形之下，對於路線與路線之間是否會設計聯絡線(如西門、中正紀念堂、古亭)，猶如台北捷運分級檢修制度，將不同線的列車依時程分別到不同等級檢修廠進行檢修作業？或是列車運用調配？
- A. 本案參考臺北市大眾捷運系統車輛機具檢修規則、台北市政府捷運工

程局出版27捷運機廠實務。

- (4)有關大眾捷運系統兩側禁建限建辦法規定廣告物之設置，鄰近紅線捷運路網建築物上設置的廣告物，在台南是非常密集的，若捷運建設進行範圍為內禁建限建，勢必影響店家招攬行為及行銷收入等財產上之損害
- A. 本案參考大捷法第四十五條至四十五條之三、大眾捷運系統兩側禁建限建辦法等。
 - B. 限建範圍內可容忍廣告物設置之長寬高及數量及密集程度。
 - C. 應依其規定辦理公開展覽給予陳述意見，並以損害最小最適方案進行劃定，持續讓周邊商店/家可持續享有招攬行為及行銷收入等。

3. 林聖周先生

- (1)我住在南區，小孩在仁德區，捷運未來高架興建時是否落於現有的路面上？還是要另外開闢道路？
- (2)路線會經過臺南航空站，路線選擇是走台一線還是機場路？
- (3)嘉南藥理大學前方考慮容易淹水的問題，淹到我們都會怕，還是路線選擇是走嘉南藥理大學後方？
- (4)路線要過二仁溪的時候，是從既有的陸橋蓋過去？還是會再另外造橋？

交通局回應：

謝謝各位鄉親提問，一般捷運型態分為三種：地下、平面，以及高架，地下型式系統造價高，且日後維運費用也較高。地面型式像是高雄輕軌，會占用到既有道路影響交通，臺南市發展比較早，道路路幅小，沒有辦法像高雄路很寬可以用平面輕軌。我們是選用高架型式，規劃都是走台一線。

剛剛謝先生提到兩旁禁限建的問題，皆有相關規範至少兩側要各留六公尺，因此路廊選擇時都以路幅20公尺以上的道路為主，台一線即符合相關條件，落墩處規劃以現有的中央分隔道位置設置，減少使用私人土地。

當初有評估過是否可以繞至機場路，但因機場路路幅較小，後來仍是以台一線為主，但可在站內設置像是機場內的電動輸運帶，就不一定要設站在機場路也能服務台南航空站的旅客。

捷運與公共運輸的整合也相當重要，捷運路線上與台鐵車站交會一定要轉乘串聯，現在鐵路地下化正進行中，南台南站為臺鐵新設車站，目前也已設計完成正進行施工，我們已與臺鐵局協商使用該局附近的一處土地，作為紅線南台南站的設站地點，與臺鐵用空橋連接，轉乘方面沒有問題，類似於台北木柵線與板南線轉乘，技術上都能克服。

沿線站位設置皆有與相關單位協調，剛剛林先生提到的嘉南藥理大學，該校師生都是盼望未來捷運通行，本案規劃過程中已經與該校開過兩次會，車站位置、出入口設置，如何服務等都有進行規劃，以及與校方的溝通協調。

林先生提到二仁溪跨越部分，本案採全線高架型式，橋樑結構安全性會於綜合規劃階段進行更詳細的評估。

沿線規劃站點皆有考量該地特性紋理，如嘉南藥理大學適合發展為大學城，奇美博物館朝藝文觀光發展，航空站旁家樂福燦坤或許可以走outlet量販區的方向等規劃。

林先生提到嘉南藥理大學前方易淹水的問題，將來都會採取防洪標準設計，另外二仁溪跨越部分，考量計有橋梁可能無法負擔，會採另立橋梁方式跨越。

4. 林美燕議員

- (1) 謝謝交通局讓大家更有時間了解地方建設，捷運在議會中有許多爭議，每一條線都是，經過的地點也不同。臺南本身市區道路狹小，高架捷運可能會排擠路面使用，對沿線居民也有隱私權相關疑慮。
- (2) 捷運對於先進的城市而言十分便利也必須要有，但對於臺南有需要嗎？公車一年的使用率很低，市民騎機車為主也方便停車，臺南與臺北、臺中、高雄生活習慣不同，先天環境也不太一樣，對於捷運許多議員都懷疑是否有必要，不是只有建設經費、維運經費要考量，未來會不會成為蚊子館也要考量。
- (3) 關於紅線剛剛簡報很清楚，經過的路線比較邊緣，結合嘉南藥理大學、航空站，也與高雄捷運銜接，也有很多先天環境須要克服，我們也期待紅線跟市中心接上，大家一起努力多聽取鄉親意見。

5. 杜正昌先生

- (1) 我住在大恩里，台一線幾十年來聽飛機聲已經很吵了，相信在座各位都很有感受，現在捷運又要用高架，臺南的路比起高雄真的很小，高架捷運蓋下去，噪音很大，沿線住屋也都與捷運相鄰快黏在一起，這些問題是不是要幫居民、里民想一下？是不是想蓋捷運你們就有錢可以賺？這樣的態度我覺得不好，真的是既期待又怕受傷害。

6. 葉敏正先生

- (1) 有關捷運路線、捷運站的出口，想要了解是否會有土地徵收的問題？若有要徵收，在捷運站出口處徵收範圍大概多大？

7. 林美燕議員(二次發言)

- (1) 交通讓生活機能可以更好，規劃上可能有地方反彈，擔心未來道路造成使用排擠，高架讓視線更不好等問題，紅線結合副都心、航空站、大學城、長榮大學、嘉南藥理大學、大湖生活圈，臺南市要跟高雄捷運接軌，所以路線規劃就很重要，如果經過大恩里到市區的話，就與紅線發展構想完全不搭了。我們應該要好好利用外環，那條沒有人、沒有住戶，把他帶動起來的話，長榮也好、嘉藥也好，中華科大等學生搭車更方便，再與大湖結合。如同簡報內所說，紅線的發展結構，結合外環這些串連起來交通會更方便，我們不要看到路線進入社區，所以未來紅線要很明確地說路線要如何規劃，二仁溪要如何跨越，安全也相當重要，串聯交通不方便的地方我們很支持，但高架降至地面影響市區機能，我們反對。

8. 徐瑞鴻先生

- (1) 網路上看臺南捷運，似乎沒有看到整個路網的規劃，整個路網的規劃到底是如何？
- (2) 大同規劃未來黃線、紅線、藍線交點，對我們大忠里、大恩里附近的車站腹地規劃是不是有相關構想，目前資料上沒有看到，是否有相關開發計畫，例如高雄捷運各站都有機車停車格，捷運接駁公車等。
- (3) 大忠里、大恩里人口年齡結構的部分，短程轉乘或是如何方便年長者搭乘捷運，是否規劃過程中有討論到？我們這個地方發展算是比較不容易，有殯儀館又有機場，我也很期待紅線、黃線、藍線建成帶動地方發展。
- (4) 交通的黑暗期大概會多久？

9. 盧崑福議員

- (1) 有關捷運我一直很擔心，現在設計規劃經費初步是700~800億元，如果作到好差不多要1000多億，臺南市政府最少也要負擔500億元以上，重點是真的有需要嗎？花500億最快17年後才坐得到，17年後我們人口數還會不會增加？不管甚麼捷運路線要在蓋人口密集交通混雜的地方，捷運在台北會賺錢，在這邊作一定虧錢，虧多虧少而已，捷運一定要蓋在人多的地方會塞車的地方，如果蓋在沒有人的地方，誰會去坐？高雄花幾千億每天都在虧錢，臺北賺錢、桃園賺錢因為他們都蓋在人口集中的地方，如果你們蓋下去，相關賠償的部分一定要讓在座各位滿意，蓋高架一定會有噪音，我平常在家裡外面的車經過都有聲音了，捷運在二樓開來開去一定會影響。蓋下去17年也可能25年才好，我可能也看不到，更別說坐得到。

交通局回應：

路線規劃一定要人口多，剛剛報告中的南臺南副都心鐵路地下化後，大恩里這邊的發展會越來越繁榮，未來引進的人口、車輛依據現有的道路容量，壅塞情形只會越來越加重，有一種便捷、安全、無障礙的交通環境很重要。紅線規劃希望接軌第一期藍線，從中華東路接過來，沿線經南臺南副都心、奇美博物館、嘉南藥理大學、大湖生活圈等發展聚落。捷運規劃需要先做可行性評估，財務方面、技術方面都要達到標準，才有機會往上送到交通部，核定後才可進入綜合規劃階段，捷運建設是嚴謹的規劃過程，不是說今天做明天就好沒有那麼快，中央對捷運建設有相關規定。未來捷運建設後，公車路線、停車配套措施都要配合，將各站周邊延伸公車路線至各個社區內。剛剛有提到，對於年長者，捷運位置出入口的無障礙設施都有相關規定，目前臺北、高雄等都做得很好。

剛林議員及盧議員提到財務部分，交通部規定要有TOD發展，不能只有解決交通問題，也要帶動地方發展。噪音部分捷運系統車輪有分兩種，一種鋼軌鋼輪像板南線那種噪音比較大，但也有另一種膠輪的噪音比較小。隱私相關問題現今工程技術已可克服，利用不透光遮音板遮擋，或是現有技術可以達到平常為透明，但車輛行經住宅區時會變為霧化，於未來基設階段都會納入。捷運運量是慢慢培養的，高雄臺北都一樣，單靠票箱收入不足以負擔，皆會另外發展附屬事業，像是車站內有商店出租等，租金回饋捷運建設。

徐先生提到在網路上沒有看到台南整個路網的規劃，目前網路上公開之資料都是經過交通部核可的，考量現階段為可行性研究，有諸多不確定性，若貿然公開可能日後又會有不一樣的地方，反而造成民眾引用資訊上的困擾。整體路網規劃案目前已經送到交通部審核，通過後就會放在網路上公開，未來黃線也會依循相關程序跟交通部申請經費，串聯市區及南科。

葉先生提到土地徵收問題，可行性研究階段是評估這個計畫不可行，路線、出入口若涉及土地取得問題，於綜合規劃核定後都會依照徵收、設定地上權等相關規定辦理。站區多大、停車格與相關公共設施接駁，未來於綜合規劃階段也會進一步規劃。

徐先生提到交通黑暗期大約多久，捷運建設期間不可能對交通完全沒有影響，紅線規劃到完成預估約8~10年，屆時施工階段可能採半半施工，或是盡量以夜間施工的方式辦理，與其他縣市的捷運施工一樣，避免影響民眾生活起居，這部分後續綜合規劃階段會再探討。就技術層面，高架結構可以在墩柱設置完成後，利用夜間吊裝在空中施作。近年臺灣營造技術改變，大規模使用預鑄工法，傳統像蓋房子在地面搭建的情形越來越少，如新北環狀線施工，這麼狹窄曲折都能在在空中施作，技術成長已相當明顯。

各位鄉親對於南區有所期盼，紅線的效益除了交通以外，還有對南臺灣科技廊帶的助益。沙崙科學城往南有路竹科學園區、橋頭科學園區、楠梓半

導體產業研發中心等，整個南臺灣科技廊帶要有便利的公共運輸串聯，因此紅線對於南高發展會有很大影響，對沿線地區也相當助益。中央支持南台灣科技廊帶，紅線也與科技廊帶相輔相成。

10.張文顯

- (1)我本身從事旅遊業，臺南要發展捷運的主要目的是甚麼？就我個人認知發展捷運是要解決路面壅塞，臺北捷運有高架沒有錯，但臺北的道路可能單一方向就有兩線道的寬度，而我們中華路、大同路採高架方式，必須要有隔音牆，否則對二樓三樓都會有影響。若不考慮地下化，未來大同路高架隔音牆建置後，兩側店面還會漲價嗎？高架加上隔音牆可能不會讓店面漲價。
- (2)若真的要蓋的話讓他地下化，若還是要高架，臺鐵南臺南站地下化後帶狀公園或許可以利用，這樣影響應該最小。

交通局回應：

捷運建設解決交通問題很重要，帶動地方發展也很重要，參考其他都市如新北也有類似這種高架捷運，沿線房價一般只要蓋捷運都會增值。噪音部分剛剛有提到鋼輪噪音比較大，若採用膠輪噪音會比較小，隔音部分用現有工程技術可以解決，隱私部分也是。未來綜規、基設階段都會納入考量妥善處理。第一期藍線採高架，銜接到紅線也會是高架，一開始有說，捷運有三種型式，地下造價至少是高架的兩倍以上，未來營運費用相當可觀。

張先生建議可以用臺鐵路廊，其實我們第一個方案就是選臺鐵路廊來作規劃，但臺鐵地下化整個斷面都是臺鐵的隧道構造物，未來高架打樁不能打入臺鐵隧道，故工程面不可行，所以選臺一線作為主要路廊。當時也有與臺鐵索取相關圖資，地下化不僅只有隧道影響而已，臺鐵每500公尺都有通氣孔、緊急出口，地面上也有車道，綠帶雖然很吸引人，但實際配置不順利，也無法落墩，有其他現實因素影響。

交通局總結：

謝謝各位對於紅線的關心，現在只是開始，後面還有兩場說明會，如果沒辦法到現場都可以在網路上觀看直播，未來綜合規劃階段會再舉辦正式的公聽會。各位鄉親提到的噪音問題，技術性的問題都會於公聽會上跟各位報告如何解決，各位有相關意見也可以聯絡捷工處與交通局，謝謝大家。