

# 「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○○君

(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○○君

- (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○○君

- (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○○君

- (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○○君

- (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○○君

- (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○○君

- (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。

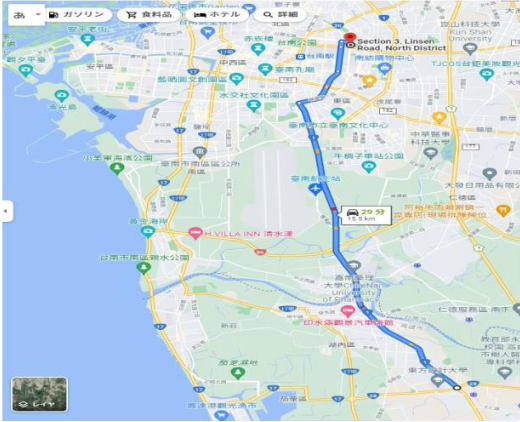




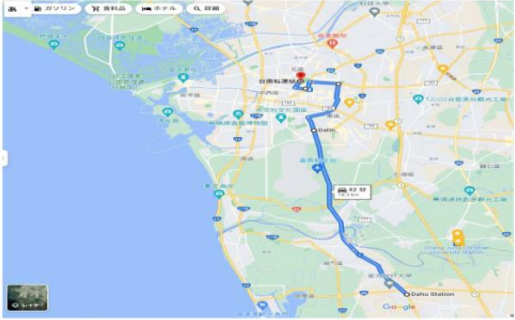
# 紅線可行性研究民眾說明會

## 南區民眾提問及回覆內容綜整表

- 一、時間：111 年 01 月 18 日(星期二) 晚上 19 時 00 分
- 二、地點：南區大恩里活動中心
- 三、主持人：熊副局長萬銀

編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
1.	林○○君	<p>1. 紅線捷運先導公車(大湖站~小東公園站)方案一。</p>  <p>圖片來源：google 繪圖</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 其規劃優點：</p> <p>A. 可藉由模式蒐集搭乘運</p>	<p>1. 感謝林先生對於紅線捷運先導公車的建議。捷運先導公車是讓民眾熟悉捷運路線服務的開始，路線基本上會按照捷運行駛路線規劃。先導公車的規劃會在綜合規劃階段進行研議，後續如有任何建議，均可再提供給本局參考及評估。</p> <p>2. 感謝林先生的寶貴意見，紅線與臺鐵南臺南站之聯通，預計以空橋搭建之方式方便民眾轉乘，後續在綜合規劃階段時再詳細規劃。</p>




編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>量、站點運量、起訖 OD 運量等，並培養其運量。</p> <p>B. 可實施至通車後 6 個月，再將路線撤除或變更。</p> <p>C. 可彌補 5 路、紅 3 班次不足的可能。</p> <p>(4) 其規劃配套措施：</p> <p>A. 公車專用道。</p> <p>B. 公車優先號誌。</p> <p>C. 依照捷運路線站點進行規劃。</p> <p>D. 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。</p> <p>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</p>  <p>資料來源:google</p> <p>(1) 本先導公車效仿台中 TTJ 捷</p>	







編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>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。</p> <p>(2) 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。</p> <p>(3) 其規劃優點：</p> <p>A. 可藉由模式蒐集搭乘運量、站點運量、起訖 OD 運量等。</p> <p>B. 培養搭乘捷運運量。</p> <p>C. 可實施至通車後 6 個月，再將路線撤除或變更。</p> <p>(4) 規劃配套措施：</p> <p>A. 公車專用道。</p> <p>B. 公車優先號誌。</p> <p>C. 依照捷運路線站點進行規劃。</p> <p>D. 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</p>	



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>量，以符合交通政策目標。</p> <p>3. 臺鐵與捷運紅線之間轉乘，是否可以將兩站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。</p> <p>(1) 捷運與臺鐵車站共構。</p> <p>(2) 車站建築靠近臺鐵車站進行短距離轉乘。</p> <p>(3) 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。</p> <p>(4) 提高民眾養成轉乘習性，提高運量，以符合交通政策目標。</p>	
2.	謝○○君	<p>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？</p> <p>(1) 就目前南區到湖內行經大同路段的公車，主要是 239、8046A、8046B，如下圖所示。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。</p>  <p>資料來源：高雄客運</p>	<p>1. 感謝謝先生的寶貴意見，本案以運輸規劃軟體 TransCad 進行運輸需求預測分析，分析結果顯示高雄市湖內區具有高度的旅次需求需進入臺南市南端區域(南區、東區、仁德區等)。</p> <p>2. 感謝謝先生的寶貴意見，目於本市整體路網已有規劃黃線串連市區及南科，以服務附近民眾，未來</p>


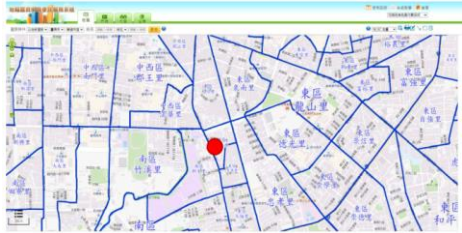


編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p data-bbox="584 293 1034 622">  </p> <p data-bbox="584 629 1034 651">資料來源:高雄客運</p> <p data-bbox="517 658 1058 1077">           (2) 其餘路線到達湖內鄰近站點也只有 1 路、5 路及紅 3 公車等三條路線，如下圖所示。發車班次依序，來回各 4 班(平 46 班、假 38 班)、來回各 3 班(平 42 班、假 35 班)、來回各 10 班，平日共計 98 班、假日共計 83 班。         </p> <p data-bbox="584 1084 1034 1375">  </p> <p data-bbox="584 1382 1034 1404">資料來源:大台南公車</p> <p data-bbox="584 1411 1034 1657">  </p> <p data-bbox="584 1664 1034 1686">資料來源:大台南公車</p> <p data-bbox="584 1693 1034 1895">  </p> <p data-bbox="584 1901 1034 1924">資料來源:大台南公車</p> <p data-bbox="517 1930 1058 2020">           (3) 就上述資訊來看，該路段公共運輸服務是極為缺乏，幾乎仰         </p>	<p data-bbox="1123 293 1449 831">           整體路網經中央核備後，亦會於網站公開民眾瀏覽。站位命名於可行性研究階段係以附近較知名地點、路口等暫時命名，後續相關站位將待計畫核定後，再通盤考量各站位最適名稱。         </p> <p data-bbox="1123 891 1449 1966">           3. 本案路線北端規劃與第一期藍線銜接，因此兩線如採相同之捷運系統，可互相聯接以利整合整體捷運系統之維運資源，提升因應突發事件的調度能力。依目前第一期藍線、第一期藍線延伸線以及紅線之機廠規劃，仁德機廠與歸仁機廠皆設定為五級機廠，因此紅線營運車輛可利用第一期藍線與延伸線之機廠進行高等級的維護保養，紅線機廠也可滿足 3~5 級廠配置需求。         </p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>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。</p> <p>(4) 使用的研究方法有哪些?(EX:TRTS 運輸需求預測模式、TransCAD)</p> <p>(5) 本案參考大捷法第十一條第一項第五款(社會及經濟活動)。</p> <p>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：</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 本案提增設大林新城站點並保留原大同站點以利服務其他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、</p>	<p>4. 感謝先生的寶貴意見，於捷運建設前應先請主管單位檢視沿線廣告招牌物是否均按現行規定申請設置，違反規定者應按規定改善。其餘符合規定者再研議對其影響最小之方式處理，以維護周邊店家權益。</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容																														
		<p>忠孝里、泉南里)等 3 區 12 里。</p>  <p>資料來源:google</p>  <p>資料來源: 內政部地政司地籍圖資</p> <p>(3) 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。</p> <p>(4) 上述區域,共計約 16,276 戶,約 37,287 人,資料統計如下:</p> <table border="1" data-bbox="587 1565 1043 1944"> <thead> <tr> <th>區</th> <th>里</th> <th>戶數/人口數</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">南區</td> <td>新生里</td> <td>1927/3651</td> </tr> <tr> <td>竹溪里</td> <td>794/1750</td> </tr> <tr> <td>大林里</td> <td>1071/2415</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">中西區</td> <td>開山里</td> <td>1275/3237</td> </tr> <tr> <td>郡王里</td> <td>1676/4378</td> </tr> <tr> <td>法華里</td> <td>1476/3958</td> </tr> <tr> <td rowspan="6">東區</td> <td>大同里</td> <td>1461/3128</td> </tr> <tr> <td>路東里</td> <td>829/1714</td> </tr> <tr> <td>大德里</td> <td>729/1592</td> </tr> <tr> <td>大福里</td> <td>782/1777</td> </tr> <tr> <td>忠孝里</td> <td>1969/4559</td> </tr> <tr> <td>泉南里</td> <td>2287/5128</td> </tr> </tbody> </table> <p>資料來源:台南市各區戶政事務所 109 年 12 月統計資料</p> <p>(5) 本案參考大捷法第十一條第</p>	區	里	戶數/人口數	南區	新生里	1927/3651	竹溪里	794/1750	大林里	1071/2415	中西區	開山里	1275/3237	郡王里	1676/4378	法華里	1476/3958	東區	大同里	1461/3128	路東里	829/1714	大德里	729/1592	大福里	782/1777	忠孝里	1969/4559	泉南里	2287/5128	
區	里	戶數/人口數																															
南區	新生里	1927/3651																															
	竹溪里	794/1750																															
	大林里	1071/2415																															
中西區	開山里	1275/3237																															
	郡王里	1676/4378																															
	法華里	1476/3958																															
東區	大同里	1461/3128																															
	路東里	829/1714																															
	大德里	729/1592																															
	大福里	782/1777																															
	忠孝里	1969/4559																															
	泉南里	2287/5128																															



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p style="text-align: center;">一項第二款(人口分布)</p> <p>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？</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 其台北捷運軌道配置聯絡線設置，如下圖所示。</p> <div data-bbox="582 1104 928 1346" data-label="Diagram"> <p>The diagram illustrates the Taipei Metro network with various lines in different colors (blue, red, green, yellow, orange). Red circles highlight specific interconnecting lines or transfer points between different lines, such as between the blue line and other lines, and between the red and green lines.</p> </div> <p style="font-size: small;">資料來源: <a href="https://www.mobile01.com/topicdetail.php?f=37&amp;t=2476464&amp;p=36">https://www.mobile01.com/topicdetail.php?f=37&amp;t=2476464&amp;p=36</a></p> <p>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。</p> <p>(1) 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。</p> <p>(2) 限建範圍內可容忍廣告物設</p>	





編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>置之長寬高及數量及密集程度。</p> <p>(3) 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。</p>	
3.	林○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>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？</li> <li>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？</li> <li>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？</li> <li>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？</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 本案路線均利用既有道路做為捷運路廊使用，不另開闢新道路。</li> <li>2. 考量路幅條件以及服務街廓，本案路線規劃係沿台 1 線布設。</li> <li>3. 高架結構不至於受到淹水影響，相關車站地面出入口及設施均會考量防洪標準抬高設計並順接既有地面。</li> <li>4. 二仁溪既有公路橋梁原設計無考量額外承受捷運之荷重，本案採二仁溪上游新建捷運專用橋梁跨越。</li> </ol>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
4.	臺南市議員 林美燕	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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。</p> <p>4. 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</p>	<p>1. 採用高架方式可能涉及住家隱私問題，現今工程技術可以克服，如採用隔音牆或是列車通過時視覺霧化玻璃等技術都可以解決這類問題，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理。</p> <p>2. 感謝林議員的寶貴意見，捷運建設為百年大業，未來南臺南副都心發展後，引進的人口、汽機車數量依現有道路容量恐難以負擔。另捷運紅線能與高雄捷運紅線(岡山路竹延伸線)相接，串連北高雄至台南生活圈，再透過高雄捷運紅線連結路竹及橋頭科學園區，形成區域治理及智慧運輸科技廊道。</p> <p>臺南公車運量於大臺南公車改革後已有顯著成長，未來捷運運量也須慢慢培養，臺北與高雄</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>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，就與發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，在與大湖結合。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。</p>	<p>亦然。</p> <p>3. 謝謝議員提醒，舉辦說明會主要目地就是在於聆聽在地的聲音，注重鄉親的心聲。</p> <p>4. (1)/(2)紅線為連接台南與高雄的重要運輸走廊，沿線可服務南臺南副都心、臺南航空站、奇美博物館、嘉南藥理大學以及大湖生活圈等重要節點，並帶動沿線由點到線的帶狀發展，吸引人流，服務人口數將逐年增加，因此在規劃路線時，需考量周邊活動人口及未來引入人口，期能藉由沿線的場站開發帶動區域發展並吸引人潮，同時增加本案的經濟及財務效益。另外，由於本案路線係規劃沿台 1 線道路中央分隔帶設置採高架系統型式的捷運系統，因此將會保持原台 1 線之道路服務容量，不減少原有之車道配置數。</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			<p>(3) 捷運跨二仁溪是採新建專用橋梁結構，並考量線型順暢、行駛安全與水理順暢，謝謝支持。</p>
5.	林○○君	<p>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。</p>	<p>捷運為城市現代化過程中解決公眾運輸需求問題所必需，捷運系統本身也不斷朝低耗能、低噪音的方向演化改進，不僅能提升大眾運輸能量並帶動周邊發展，其正面影響深遠且利遠大於弊。有關噪音問題現今工程技術已可克服，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理。</p>
6.	葉○○君	<p>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？若要有徵收，在捷運站出口處徵收範圍大概多大？</p>	<p>感謝葉先生的寶貴意見，本案捷運系統路段、場站及其相關設施之用地勘選，將以公有土地、公共設施用地為優先，倘有用地必要使用私有土地，將依大捷法及土徵條例辦理協議價購、徵收或設定地上權，並依規定辦理補償。用地範圍將依後續綜合規劃及工程細部設計需要辦</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			理用地取得及都市計畫變更作業。
7.	徐○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>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？</li> <li>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。</li> <li>3. 大忠里、大恩里年齡結構的部分，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。</li> <li>4. 交通的黑暗期大概會多久？</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 感謝徐先生的寶貴意見，整體路網規劃案目前已送至交通部審核，待交通部核備後會上傳至捷運工程處網站，供民眾參考。</li> <li>2. 感謝徐先生的寶貴意見，沿線場站開發將採大眾運輸導向(TOD)方式規劃，捷運建設後因應的公車路線調整、相關停車配套措施皆會詳細規劃。</li> <li>3. 感謝徐先生的寶貴意見，對於年長者無障礙設施相關需求後續將依規定辦理，甚至以更高規格之方式設置，以服務在地年長者。</li> <li>4. 捷運施工對於沿線交通必然產生衝擊，而衝擊的程度視捷運系統型式、施工工</li> </ol>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			<p>法、佔用道路情形等因素而有所不同。為了降低施工期間對於交通的不便，在綜合規劃階段及設計施工階段，皆會對於施工階段的交通維持作為進行規劃，並提出交通改善的因應措施，像是階段分區施工、車輛改道規劃、夜間施工規劃等，以減少交通黑暗期對於民眾的衝擊與影響。</p>
8.	臺南市議員 盧崑福	<p>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？</p> <p>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</p>	<p>1. 感謝盧議員的寶貴意見，依長期趨勢而言生育率降低人口數將減少，惟南臺南副都心發展對於人口之引入也需考量。</p> <p>2. 噪音問題現今工程技術已可克服，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理，降低對民眾的困擾。依據過往台灣各地建設捷運的經驗，均是帶動地方發展促成繁榮，希望大家支持。</p>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
		<p>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。</p>	
9.	張○○君	<ol style="list-style-type: none"> <li>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。</li> <li>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。</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 噪音問題現今工程技術已可克服，未來於基本設計階段皆會納入考量妥善處理，降低對民眾的困擾。捷運建設對於周邊市街的繁榮成長在台灣各都捷運案例皆有所見。</li> <li>2. 捷運路線的選擇需綜合考量許多因素，包含地區發展潛力、道路路幅與交通條件、工程可行性等，其中臺鐵園道因鐵路地下化結構體設計時，未考量捷運高架設施共構之荷重條件，導致無法作為捷運高架立墩之基礎，除此之外，該園道寬度尚需滿足都市設計所規定之人行道、腳踏車道及綠覆率等要求，所以以台鐵園道作為捷運</li> </ol>



編號	發言民眾	提問內容	回覆內容
			紅線路線方案，在工程及相關規定上均不可行。



# 「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○○君

- (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○○君

- (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○○君

(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○○君

(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○○君

- (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. 成功里鄭晴而里長

- (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○○君

- (1)嘉南藥理大學站址大約為何？是否有停車場規劃？

## 11. 陳○○君(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。



# 紅線民眾說明會

## 仁德場民眾提問及回覆內容綜整表

一、時間：111年02月18日(星期五) 晚上19時00分

二、地點：仁德區成功里活動中心

三、主持人：謝主任秘書惠雄

編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
1. 張○○君	(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？	<p>考量計畫範圍道路條件，高架跨越方式雖建設成本較高，但具有完整A型獨立路權，與地面交通分離，不會產生交織衝突，兼顧不影響平面車流、捷運列車營運效率，以捷運運作獨立性等整體長期效益而言，高架跨越為建議優先採行方案。</p> <p>臺南市系統型式經評估將採用高架中運量系統，目前市面上較成熟之中運量系統包含輕軌捷運(LRRT)、單軌捷運(Monorail)及自動導軌運輸(AGT)等，無排除任一系統選擇之可能性，現階段規劃成果亦可涵蓋上述各系統發展需求。</p>
	(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？	本路線規劃於於台1線公路橋上游側新建橋體跨越二仁溪，路線不會繞至高壓電塔區域，不致衝突。
	(3) 臺南市以私人運具為主，台1線	施工期間的影響於綜合規劃階





編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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？</p>	<p>段及細部設計階段將有進一步評估規劃，並提出相關交通改善策略及建議，屆時將依施工交維審查建議辦理。</p>
<p>2. 仁愛里 張台昇 里長</p>	<p>(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？</p> <p>(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。</p>	<p>依交通部規範，捷運規劃有一定之程序，目前估計可行性研究約2年，綜合規劃約3年，經核定後即可進入基本設計與施工階段。</p> <p>本府已加速辦理作業並會聽取大家意見，希望可以縮短期程，期於今年提報交通部審議，於通過後盡速辦理綜合規劃案。</p> <p>本站初步規劃於台南空軍基地東側與國家通訊南區監理站間之狹長地塊，後續綜規階段配合土地清查與開發評估得進一步確認位置。</p>
<p>3. 林○○ 君</p>	<p>(1) 紅線捷運建設的造價為多少？</p> <p>(2) 紅線後續營運虧損情形如何？</p> <p>(3) 路線規劃上紅線沒有與高鐵站</p>	<p>本案目前尚在可行性研究期末階段，相關建設經費仍持續在評估。</p> <p>本案目前為可行性研究階段，規劃方式建議除票箱收入外，亦須持續提升業外收入與附業收入，並導入TOD概念，針對路線、場站範圍提出初步變更都市計畫構想，以提升捷運營收，並規劃方案以盡力爭取中央的補助降低地方負擔為原則。</p> <p>紅線路線之功能定位主要係服</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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？</p>	<p>務臺南往返北高雄之旅運需求，形成南高生活圈，便利二市往返。</p> <p>捷運系統發展可培養民眾搭乘大眾運輸之意願，台鐵與捷運可相輔相成服務，並增加北高雄居民在大眾運輸上之選擇。</p>
	(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。	臺南捷運規劃上以藍線進度較快，目前已進入綜合規劃期末階段，後續施工階段藍線也將優先進行。
	(5) 與高雄捷運串聯是否有與高雄捷運討論？	本案規劃過程中皆有邀集高雄市捷運局等相關單位共同討論。
4. 陳○○君	<p>(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。</p> <p>(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，是否即是可由藍線直接坐至紅線？</p> <p>(3) 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(包含順逆向)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。</p>	<p>目前第一期藍線規劃成果，末端站為文化中心站。藍、紅線將於文化中心站銜接，後續視營運情形調整由藍線直接駛往紅線，不須轉乘。</p> <p>目前本案規劃，藍、紅線將於第一期藍線末端站文化中心站銜接，後續視營運情形調整由藍線直接駛往紅線，不須轉乘。</p> <p>感謝您的建議，考量各路線規劃進度有異，目前規劃路線營運模式藍線(含延伸線)為 B01 大橋站發車駛往關廟、文化中心，以及 BK01 家樂福站駛往高鐵站，紅線則以 B09 文化中心站駛往 R10</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
		東方路口站，惟各營運路線尚未定案，後續視實際營運情形調整。
	(4) 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。	感謝您的大力支持，已加速辦理期程，本府會聽取大家意見，希望可以縮短期程，期於今年提報交通部審議，於通過後續辦綜合規劃案。
	(5) 不應每個車站都有停車空間規劃，捷運建設即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。	同意您對於公共運輸之支持。本案目前為可行性研究階段，停車空間之規劃將於後續綜合規劃階段逐站檢討。
	(6) 公車路網先前交通局提到會重新規劃，應立即處理。	公車路網之重新規劃並非捷運工程處之業務職掌，再協助轉洽本府公共運輸處。
	(7) 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。	人行空間設置並非捷運工程處之業務職掌，再協助轉洽本府工務局
5. 謝○○君	(1) 提供單軌捷運系統簡報一份供參考，其內容說明如下： A. 本簡報僅提供給相關單位參考，不會對民眾進行簡報報告。 B. 有關單軌捷運系統種類(跨座式、吊掛式) C. 其營運個案舉例 D. 單軌捷運噪音分貝說明 E. 跨座式單軌捷運影片呈現 F. 本案參考：	感謝您提供之參考資料，後續規劃作業會再納入參考。




編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<ul style="list-style-type: none"> <li>i. 我國噪音防制法及其相關子法。</li> <li>ii. 大塚誠之，1961，都市交通とモノレール，P1543-1545，日本</li> <li>iii. 機械学会誌，日本東京都琦玉縣。</li> <li>iv. 俄羅斯單軌 <a href="https://transport.mos.ru/">https://transport.mos.ru/</a>。</li> <li>v. 拉斯維加斯單軌 <a href="https://www.lvmonorail.com/">https://www.lvmonorail.com/</a>。</li> <li>vi. 日本國土交通省鐵道事業者一覽及其相關事業網站。</li> <li>vii. 日本國土交通省、日本環境省、各府・省・庁・委員会等相關報告書。</li> <li>viii. Cities Skylines 模擬軟體</li> </ul> <p>(民眾提供系統參考電子檔資料_附件二)</p> <p><a href="https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing">https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</a></p>	
	<p>(2) 有關捷運系統相關噪音，如列車鳴笛、軌道、橋梁、集電設</p>	<p>感謝您所提供之建議方式，本案噪音管制部分會遵循行政院環</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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？</p> <p>(民眾提供建議方案電子檔資料_附件一)</p> <p><a href="https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing">https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</a></p>	<p>境保護署所頒佈之相關規定。由於捷運系統的噪音會依據不同的系統型式而有不同的噪音來源及形式，因此未來將依據系統型式來規劃相對應的降噪措施，並於綜合規劃及環境影響評估階段納入評估，以作為後續基本設計與施工階段之辦理參考。</p>
	<p>(3) 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？</p> <p>(民眾提供相關法規電子檔資料_附件一)</p> <p><a href="https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing">https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</a></p>	<p>對於捷運行經沿線之相關補償措施，後續皆會依相關規定辦理。</p>
	<p>(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，提及 B12/R01/Y**站點預計轉乘捷運藍線、黃線以及台鐵林森站，提車站配置及路線配置附件檔案一份(台南捷運紅線 B12/R01/Y**站月台及路線配置.pdf)，該設計點位如下圖所</p>	<p>感謝建議，車站位置及設計於後續綜合規劃及細部設計階段會更進一步評估。</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>示：</p> <p>A. 參考「臺南市先進運輸(大眾捷運)系統第一期藍線可行性研究報告(核定本)」報告，圖 3.5-25 B12-大同站預定位置示意圖，如下圖所示：</p>  <p>圖 3.5-25 B12-大同站預定位置示意圖</p> <p>(民眾提供相關建議方案電子檔資料_附件三)</p> <p><a href="https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing">https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</a></p>	
	<p>(5) 根據公告「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，本案提議捷運黃線延伸至 B09 文化中心站。提車站配置及路線配置附件檔案一份(台南捷運紅線 R01/Y** 站站月台及路線配置.pdf)</p> <p>A. 捷運第一期藍線啟動環評調</p>	<p>感謝建議，車站位置及設計於後續綜合規劃及細部設計階段會更進一步評估。</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>查作業確切站點圖資，如下圖所示：</p>  <p>資料來源：交通局台南運轉好交通</p>  <p>資料來源：交通局台南運轉好交通</p> <p>(民眾提供相關建議方案電子檔資料_附件四)</p> <p><a href="https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing">https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</a></p>	
	<p>(6) 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。提供相關建議方案供參考。</p>	<p>感謝您所提供之建議方案，確實捷運路網必須搭配公車路網及其他公共運輸服務系統，以達到滿足最後一哩路的運輸服務，未來公共運輸後續亦會配合捷運</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>(民眾提供建議方案電子檔資料_附件一)</p> <p><a href="https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing">https://drive.google.com/drive/folders/1za5k6jZ_5HzBm0_dJvYz3uWDzLH-Cfl4?usp=sharing</a></p>	<p>路網檢討，以滿足民眾使用公共運輸服務的權益。</p>
<p>6. 許又仁 議員</p>	<p>(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，須重新思考。</p> <p>(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。</p>	<p>捷運是現代都市大眾運輸的重要基礎建設，為了確保其獨立安全的營運條件，在街廓條件已受限於既有都市發展的現況環境下，採用高架與地下為唯二的選擇，而地下較高架型式所需建設成本高，且地下結構因通風、逃生、地下管線以及擋土壁體等因素，實質佔用路幅較寬以及施工交通衝擊均更具挑戰性，故高架結構不失為較佳之選擇。</p> <p>從 TOD 的觀點來看，捷運設站正是帶來區域發展的契機，改變現有的發展弱勢。航空站藉由捷運站的設置，實現空、陸快捷聯運，有利於觀光產業發展，產生的倍數效果亦可期待。</p>
<p>7. 郭鴻儀 議員</p>	<p>(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</p>	<p>紅線行經南臺南副都心、臺南航空站、臺南都會公園(奇美博物館)、嘉南藥理大學等重要地標，往南再接高雄湖內、路竹地區，過往由於機場及軍事設施等限制沿線發展，但如今卻在中央大南方計畫架構下，紅線的設置及</p>





編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>因為捷運建設，而有更好的發展。</p> <p>(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輸量？</p> <p>(3) 捷運南臺南站與臺鐵南臺南站的連結建議應善用地下空間，避免產生額外衝突。</p>	<p>其沿線土地開發變得極為重要。本案目前為可行性研究階段，將針對路線、場站範圍提出初步變更都市計畫構想，規劃過程中皆有邀集沿線相關單位共同研商討論 TOD 都市發展構想、變更都計及開發內容構想及可行性，以作為後續綜合規劃階段之辦理參考。</p> <p>考量一般用路人之願意步行距離約 400 至 500m（即行駛時間約 10 分鐘），基於使用便利性考量，本案車站站距參考輕軌系統規範，市中心範圍設定車站間距以 500 至 800 m 為基礎。現規劃 R01 大林站與 R02 南臺南站之站距約為 720 公尺，尚符合前述原則，並不會因站距過短而影響運量。</p> <p>本線設站採高架連結南臺南站，運用立體空廊，促成人流順暢。至於地下連通則受限上下動線較長對行人較為不便，且受台鐵地下化後的鐵路結構阻隔，故在設置空間可行性上有所限制。</p>
8. 陳○○君	<p>(1) 車款、車廂不建議使用臺北文湖線的車廂形式。</p> <p>(2) 無障礙通用設計如電梯、車廂空間請妥善思考。</p>	<p>有關車型種類與車廂之配置，後續基本設計及細部設計階段時再依本市需求評估。</p> <p>無障礙設施屬於細部設計階段工作項目，後續會依相關辦法及</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
		參考資料，如內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等規定辦理。
	(3) 車廂與月台之間距不宜過大。	於後續基本設計與施工階段會依相關規定辦理，使設計合宜。
	(4) 閘門口、刷票口也應有無障礙規劃。	無障礙設施屬於細部設計階段工作項目，後續會依相關辦法及
	(5) 車票販售、加值機應有無障礙規劃。	參考資料，如內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等規定辦理。
	(6) 後續接駁公車車輛也應考量無障礙規劃。	有關接駁公車車輛之無障礙設施問題，後續會與本府公共運輸處討論，並依相關規範辦理。
9. 成功里 鄭晴而 里長	(1) 簡報是否內容呈現上再更精密，如車站動線上的安排，停車場規劃等應該呈現讓市民知道。	本案目前為可行性研究階段，相關動線規劃與配套措施在後續綜合規劃階段均會進一步研議，亦會召開公聽會與市民報告規劃成果。
	(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。	施工期間的道路圍設範圍係依施工項目及施工工法的不同而有所差異。施工期間的衝擊與影響評估將於綜合規劃階段及細部設計階段進行評估，並提出相關交通改善策略及建議，屆時將依施工交維審查建議辦理。



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
10. 蔡○○君	嘉南藥理大學站址大約為何？是否有停車場規劃？	目前規劃嘉南藥理大學站設於嘉南藥理大學校門口附近。本案目前為可行性研究階段，相關動線規劃與配套措施在後續綜合規劃階段均會進一步研議。停車場規劃將於後續綜合規劃階段納入評估，屆時亦會召開公聽會與市民報告規劃成果。
11. 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？	本案規劃過程中已針對航高問題研析，不受影響。
	(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？	本路線現規劃沿台1線布設，就整體路網的觀點來看，嘉南藥理大學站與高鐵站連接的部分可視未來路網發展狀況，持續檢討路線連結之可能性。
	(3) 後續車站設施相關無障礙友善規劃務必作到最好。	感謝議員提醒。無障礙設施屬於細部設計階段工作項目，後續會依相關辦法及參考資料，如內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等規定辦理。
12. 賴○○君	(1) 紅線大林站預計與 B09 藍線文化中心站銜接，未來兩線是否直通運轉？營運模式為何？而遠期路網中紅線預計延大同路繼續向北延伸。紅線是否於大同路，中華東路口預留尾軌延伸空間？	目前第一期藍線規劃成果，末端站為文化中心站。藍、紅線將於文化中心站銜接，後續視營運情形調整由藍線直接駛往紅線，不須轉乘。 遠期路網中紅線預計延大同路繼續向北延伸等相關規劃將於綜合規劃再進一步評估。



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	(2) 紅線機廠用地位置？機廠等級？機廠若預計設於台 86 南側、台 1 東側，三爺宮溪北側，則是否需於跨越台 86 線時設置機廠支線進入機廠？爬升至數十公尺再降至平面，工程可行性為何？坡度是否過陡？	本線跨越高度約 8.6m 台 86 路堤，考量保持行車淨空的條件下，橋面高約 20m，並於跨越三爺宮溪後橋面緩降到 16m 的一般高架捷運高度。在跨越台 86 後設有支線採坡度約 3~5% 接入機廠，並具有足夠空間布設調度軌線及廠棚設施，合理可行。
	(3) 紅線總長 11 公里，近 1/2 的路線位於高雄境內，請問位於高雄境內的路段是由台南市政府或高雄市政府出資興建？	後續兩市將依照轄內的路線長度比例共同分攤建設及後續營運經費。

# 「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○○君

- (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○○君

- (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○○君

- (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，讓其好行就是不要受私人運具的攪擾，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○○君

(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○○君

(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○○君(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。



# 紅線民眾說明會

## 湖內場民眾提問及回覆內容綜整表

一、時間：111 年 02 月 24 日(星期四) 晚上 19 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、主持人：謝主任秘書惠雄

編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
1. 謝○○君	(1) 捷運紅線如何跨越二仁溪？	路線於進入二層行公路橋前，在上游側新建專用橋梁跨越二仁溪，不影響既有二層行公路橋。
	(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？	沙崙延伸線依照交通部審查作業要點，已納入整體路網規劃中進行研究。
	(3) 捷運紅線目前規劃的機廠位址於何處？	機廠目前規劃設於台 1 東側，台 86 與三爺宮溪間之鄰河區塊，現況為台糖土地。
2. 陳○○君	(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。	感謝您的指導與建議，本案以 TOD 概念針對各場站及其周邊地區進行分析及規劃，並勘選適宜之土開基地，期透過聯合開發或整體開發帶動沿線都市發展。
	(2) 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	有關航高限制放寬，於高雄捷運 RK1 開發時已有前例，後續綜合規劃階段會持續與高雄市捷運工程局討論，並與國防部等有關單位溝通協



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>制。</p> <p>(3) 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。</p>	<p>調。</p> <p>本府已加速辦理期程，期於今年提報交通部審議，於通過後續辦理綜合規劃案。</p>
<p>3. 謝○○君</p>	<p>(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。</p> <p>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、公車進出站都要等老半天。</p> <p>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。</p> <p>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</p>	<p>感謝您對臺南捷運的支持，同意您所述捷運建設及公共運輸之改善需要公部門與民眾互相配合與支持，後續本府除趕辦捷運規劃外，亦將持續推動臺南市公車改善，以謀求市民最大福祉。</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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。</p> <p>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」如果因為不去使用他就嫌它不好，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？</p> <p>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，那你怎知道他不好？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。</p>	
4. 陳明澤議員	<p>(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。</p> <p>(2) 臺南捷運紅線由臺南市政府規劃，</p>	<p>感謝陳議員的大力支持。</p> <p>感謝陳議員的提醒，本府已</p>




編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>建議後續施工可以雙頭並進，加速施工作業時間。</p>	<p>加速辦理期程並聽取大家意見，期於今年提報交通部審議，於通過後續辦理綜合規劃案，後續將持續與高雄市捷運工程局溝通協商，加速進行。</p>
	<p>(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，讓人口可以受到捷運帶動。</p>	<p>參考高雄捷運案例，於臺南捷運沿線增加容積的方式有二：一是車站土地開發，土地變更加容積獎勵；二是周邊可購入增額容積。</p>
	<p>(4) 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。</p>	<p>感謝議員支持，有關臺南捷運紅線與高鐵臺南站連結，考量路線如延伸會需要更長的規劃期程，故可行性研究現階段路線先規劃至東方路口，後續階段再視發展評估連接之可能性。高雄市規劃之沙崙延伸線，現已納入其整體路網評估中。</p> <p>後續紅線施工工期將再評估以工程手法加速進行，施工期間所帶來的衝擊與影響將於綜合規劃及細部設計階段進行評估，並提出相關交通改善措施，屆時亦會依施工交維審查建議辦理。</p>
<p>5. 邱志偉 立法委員服務</p>	<p>(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</p>	<p>感謝吳主任的大力支持。</p>





編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
處吳克松主任	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。	後續將持續與高雄市捷運工程局協商辦理，使民眾轉乘便利。
6. 林○○君	(1) 提增設牛蹄寮一站，於 R07 湖內國中站至 R08 民權路口站中間。	考量該站於運量預測分析上搭乘人數較低，於可行性研究階段暫無設置，後續將再與高雄市討論，於綜合規劃階段逐站檢討。
	(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。	考量若由湖內往臺南依序編碼，將與臺南市其他捷運路線編碼原則不一致，惟車站編碼仍未定案，於路線核定前將再綜合考量。
	(3) 有關於捷運逃生設施，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？	有關逃生設施之設置，後續基本設計階段將依相關法規及設計標準謹慎規劃辦理。
	(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	有關藍線與紅線銜接，因目前本市僅採一套捷運系統，



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	<p>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，本案提紅線站點轉乘藍線不方便之建議。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：</p>  <p>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。</p>	<p>規劃於藍線施工時預留尾軌段以利紅線銜接，後續視營運情形評估是否由藍線直接駛往紅線，一車到底。</p>
	<p>(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</p>	<p>同意您所述，捷運建設及公共運輸之改善需要公部門與民眾互相配合與支持，後續本府除趕辦捷運規劃外，亦</p>



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	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。	將持續推動臺南市公車改善，以謀求市民最大福祉。
	(6) 有關 R10 東方路口站，是否能以大湖站為命名，與高雄捷運大湖站為共構站站名。	有關各站站名，本案目前為可行性研究階段尚未定案，於後續綜合規劃階段會再通盤考量各站位最適名稱。
7. 高雄市湖內區大湖里洪添謀里長	(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。	本府已加速辦理期程，期於今年提報交通部審議，於通過後續辦理綜合規劃案。施工期間所帶來的衝擊與影響將於綜合規劃及細部設計階段進行評估，並提出相關交通改善措施，屆時亦會依施工交維審查建議辦理。
8. 陳○○君	(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。	無障礙設施屬於設計階段工作項目，後續會依相關辦法及規範，如內政部建築物無障礙設施設計規範、公共建築物衛生設備設計手冊、臺北都會區大眾捷運系統無障礙設施設置準則等規定辦理。
	(2) 希望站內相關轉乘通道能平整。	感謝您的寶貴意見，本案目前為可行性研究階段，車站內相關轉乘通道設計於後續設計與施工階段皆會依相關



編號及發言民眾	提問內容	回覆內容
	(3) 希望車廂與月台間之高低落差能消弭。	規定辦理，使設計合宜。 感謝您的寶貴意見，於後續設計與施工階段會依相關規定辦理，使設計合宜。