

就算通過了，後續綜合規劃還是會跟大家一起討論，車站要設幾站以及車廂型式，還是會評估平面輕軌跟高架單軌，綜合規劃的時候再決定再報中央，綜合規劃大家有共識之後再向中央報告與設計。目前還在可行性研究，所以是先蒐集大家的意見，非常感謝無論是同意還是反對的意見，拜託各位議員讓我們有經費才能持續規劃。後面還是有說明會表達的機會，比較細節的看法先不要提出，那部份是綜合規劃的時候才會考慮。藍線中華路、大同站、南臺南站也會共構，有沒有需要都可以再討論，希望給我們一個機會，非常感謝議員的支持。

目前講救災其實有點早，等到綜合規劃時才會做評估，可以跟大家保證憲法保障生命安全絕對是第一優先，像是國內木柵線、三環三線都是高架都已建成，救災都沒有問題。請處長再補充回覆救災部分。

捷工處長：大眾捷運法跟消防法規規定，全國都是依據這個法規，規定消防車的腳張開要8公尺及6米寬，以20米的道路為例都有7米的淨寬，絕對符合法規規定，也經過消防局的確認，請大家放心，且臺北市的消防車比臺南更寬，高樓大廈更多，臺北市也是依據這個法規。

如剛剛局長所說，目前藍線已通過可行性研究，綠線目前正在進行可行性研究，為什麼依照法規規定，要在可行性研究核定完之後才會舉辦說明會、公聽會對大家說明，是因為以這條路線中央還沒核定，如果跟大家說路線確定了，但後來中央說不核准，到時候再跟大家說之前講的都不算數，這樣政府沒有公信力。執行要經過議會嚴格的監督，再經過交通部審查，再經過國發會審查，最後再經過行政院核定，絕對不是我們想做甚麼就做甚麼的，依照法規規定我們要將可行性研究的結果向大家說明，目前我們沒有經費做執行，所以懇請鄉親支持讓我們的規劃能夠做下去。

16. 呂維胤

- (1) 目前全臺捷運最發達的地方是臺北市，20年前臺北市可能也經過像現在一樣的過程，評估臺北市是否需要捷運，但20年後的現在，如果臺北市沒有捷運，那臺北市政府會遭受多大的抗議。高鐵也一樣，10年前要建的時候，大家都說一定會浪費錢，沒有建的必要，但大家可以想看看如果高鐵停開或高鐵要漲價，對大家的影響很深，我想用這兩個例子向大家說明，我們是先有大眾運輸系統，才有搭乘的習慣，有人跟我說臺南市民汽機車駕駛就可以到，不需要大眾運輸系統，但大家可以想想看剛剛講的兩種情形，臺北捷運或高鐵停開會發生甚麼情形。
- (2) 很多人說這是一個錢坑，但我有另一個想法跟大家報告，大家來到這個區公所的路上，每條路都是市政府編預算去維護的，但我們走的路不會因為我們走了幾公里就要付出費用，因為這是公共建設，不一定要去思考公共建設是否有自償率的問題，更何況這個公共建設未來是會收車票費用。

- (3)我也有思考未來幾十年後有需要一個非常方便的公共運輸，還是到70、80歲還需要騎機車、開車。

17.陳祈亘

- (1)希望可行性評估的階段可納入在地居民的願景與目標，再進入綜合規劃階段，比如路線的選擇。
- (2)站點選擇、路線規劃部分可以看沿線居民的意見，因為實際訪問居民意見很分歧，希望可以納入評估。
- (3)希望大家可以考慮外部效果，外部效果分成效益與成本部分，曾文溪橋一個橋的造價就相當於捷運路線，但沒有人提出疑慮，大家可以再多思考是否有漏掉的部分。
- (4)外部效果比較不能被量化的部分，像是大眾運輸可以提供非汽機車使用者族群使用，以及空汙的部分、事故死亡率及道路壅塞問題也可以透過捷運來解決。

18.陳自治

- (1)我感覺臺南是六都中最落後的，落後原因是因為交通建設，像是臺北市20幾年前很多機車，噪音與車禍很多，但20年後已經很不同，我們要看長遠而不是看現在。第二件事情，曼谷的居民有550萬，但一年的觀光客有2000萬人，臺南是一個古都，未來很可能要靠觀光客，而捷運使用者主要是觀光客，觀光客需要的是舒適便捷的交通，所以臺南很需要捷運。
- (2)捷運是不是一個錢坑是大家很關注的，贊同陳又仁議員，規劃才是造成是不是錢坑的最重要因素，大家要注意一點，未來規劃會不會為財團掛勾，路線會不會因為特定人而不同。錢坑的部分我想如果觀光客是3倍4倍，相信不會是一個錢坑，而是一個發財的設備。

19.蔡筱薇

- (1)建設不見得不好，但不能連機會都不給臺南。路線的規劃及施工期間對店面的影響也需要注意考慮。
- (2)像高鐵當初建設時也有人擔心會翻車、會危險，過程一定會有創傷期，但我們必須讓臺南有改變前進的力量。

20.洪維邵

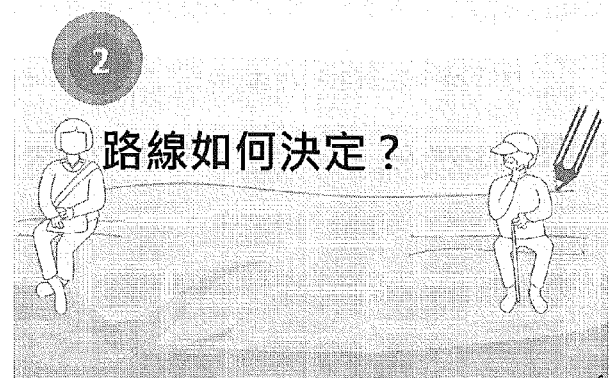
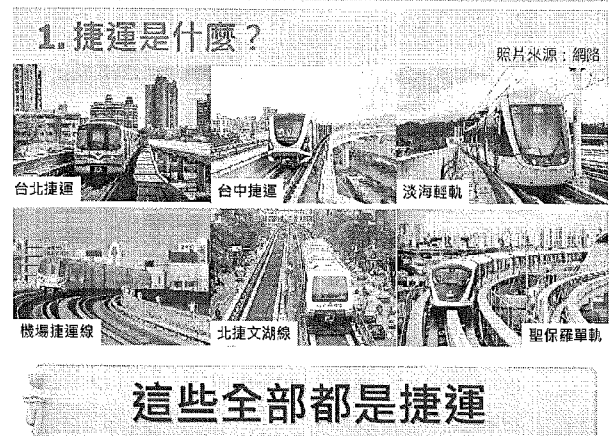
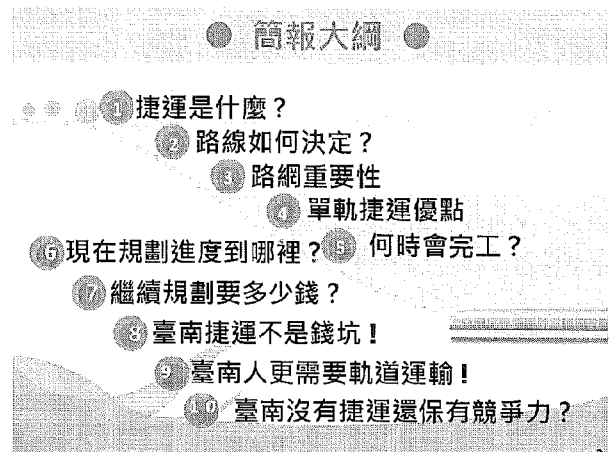
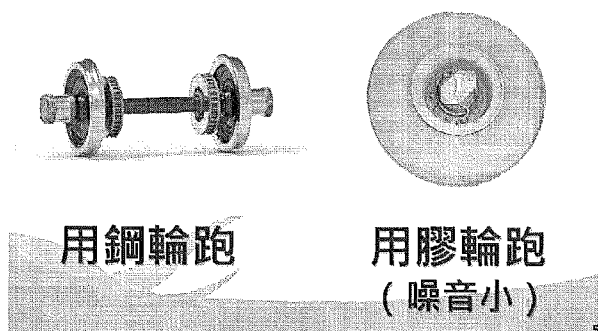
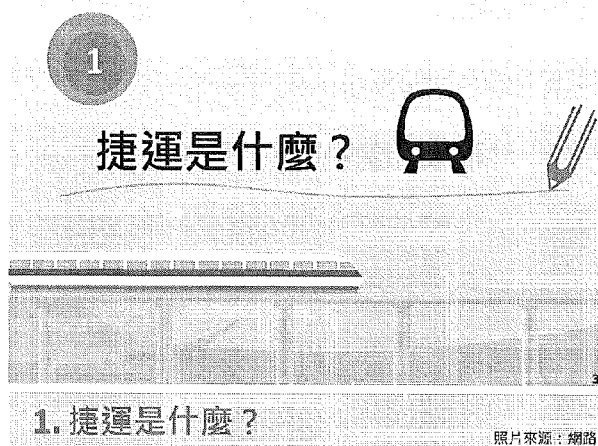
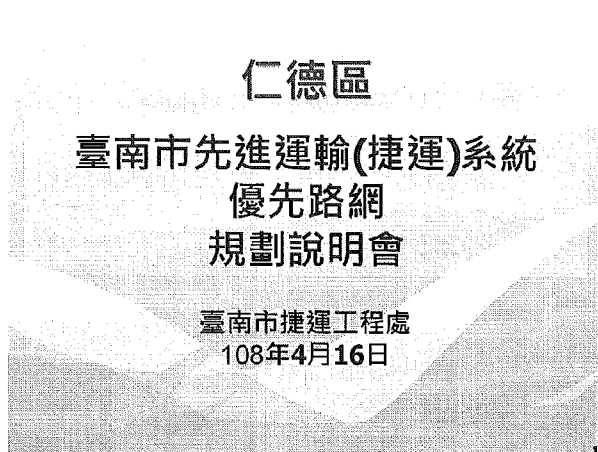
- (1)捷運規劃要考慮到我們的小孩，像我的小孩乘坐過日本多個軌道運輸，回到台南都會問我為什麼臺南只有公車可以坐，軌道運輸這麼方便。

- (2)臺南捷運已經晚80年還不施作，我們不是只考量自己，要考慮小朋友。
另像外國朋友都問我為何只開車。

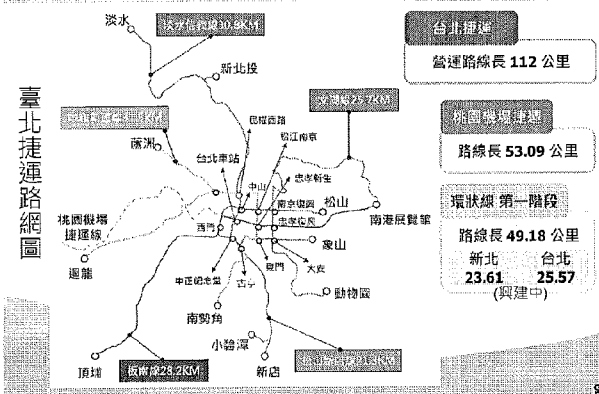
交通局回應

因為時間已經有點晚，之後還有6場說明會，歡迎大家參加，任何意見看法不管贊成反對我們都虛心接納，謝謝大家，未來有沒有需要請大家好好思考，要不要大家都可以做決定，我們尊重大家的意見，希望良性的互動後大家可以共同做一個最好的決定，為未來的子孫留下一個最好的交通建設，

仁德區說明會

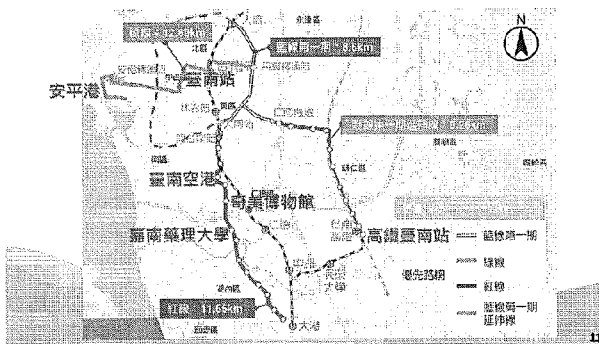


3. 路網重要性



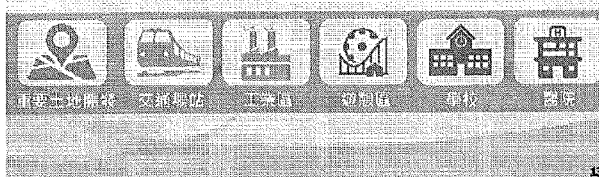
3. 路網重要性

目前規劃的優先路線，尚未定案



4

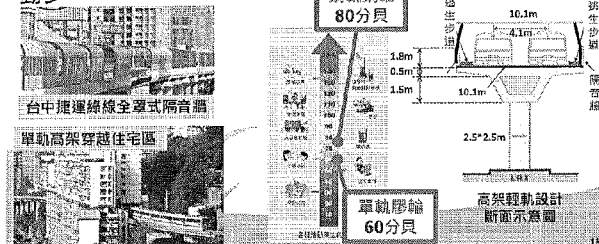
單軌捷運優點



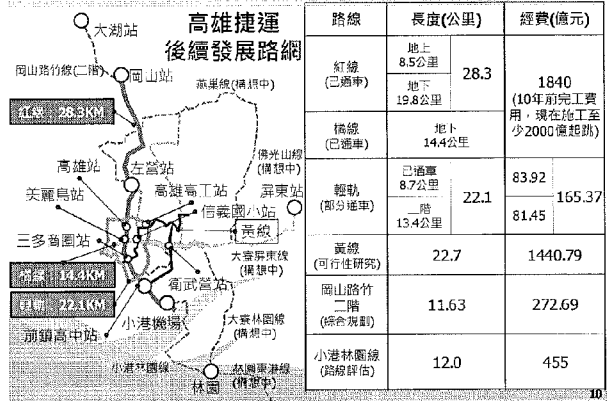
4.單軌捷運優點

單軌系統採用最經濟防制噪音措施

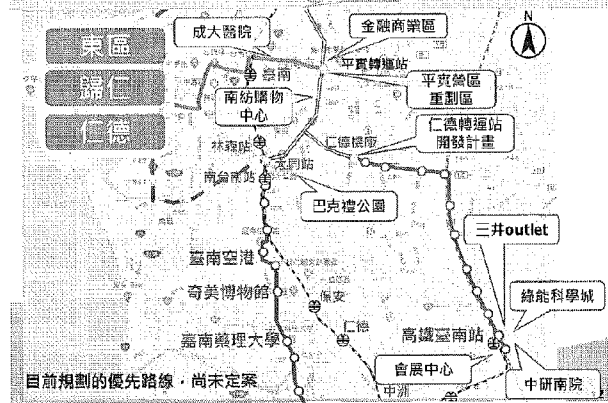
單軌車廂採全包覆設計(隔音牆)，膠輪、電纜皆包含在內，隔絕噪音效果佳。量體輕巧及膠輪吸震力比鋼輪佳，震動少。



3. 路網重要性



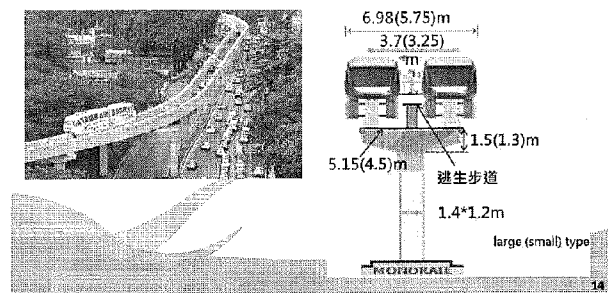
3. 路網重要性



4.單軌捷運優點

單軌系統量體小，橋墩所需空間與分隔島共用

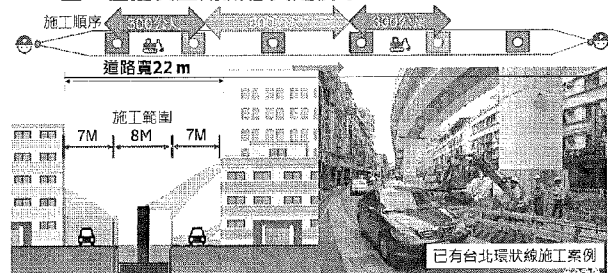
- 單軌橋墩所需空間幾乎與分隔島綠化帶共用
- 若無分隔島可共用，單軌所需立柱空間小，可調整路肩，不會縮減車道



4.單軌捷運優點

高架單軌系統分段施工，交通影響小

- 施工期間封閉中間兩車道，維持雙向通行。
- 施工**300**米，封閉時間約**5**個月，視狀況採跳街式施工，但拉長工期減低交通衝擊。



4.單軌捷運優點

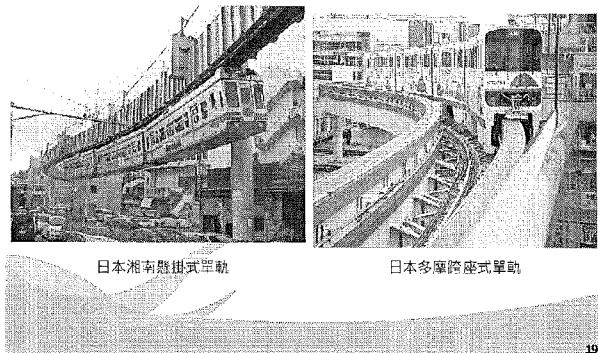
高架單軌系統分段施工，交通影響小

- 利用夜間吊裝預鑄梁，降低對交通衝擊，吊梁區間施工，工期約一晚。



4.單軌捷運優點

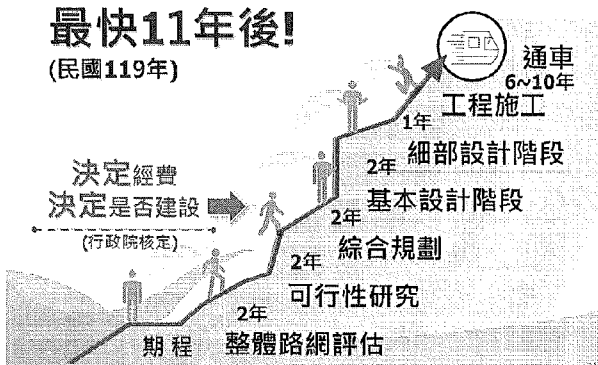
高架系統不影響鄰房施工及民眾生活



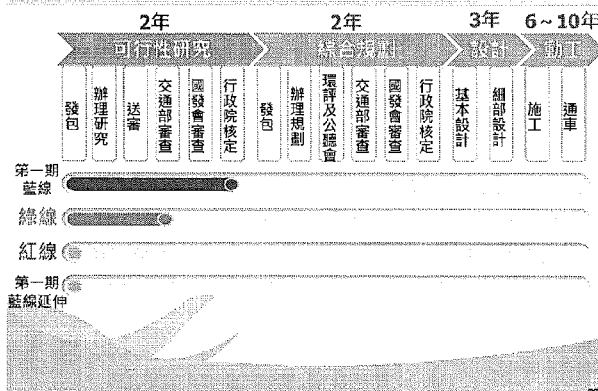
5. 何時會完工？

最快11年後!

(民國119年)



6. 現在規劃進度到哪裡？



4.單軌捷運優點

高架系統不影響鄰房施工及民眾生活



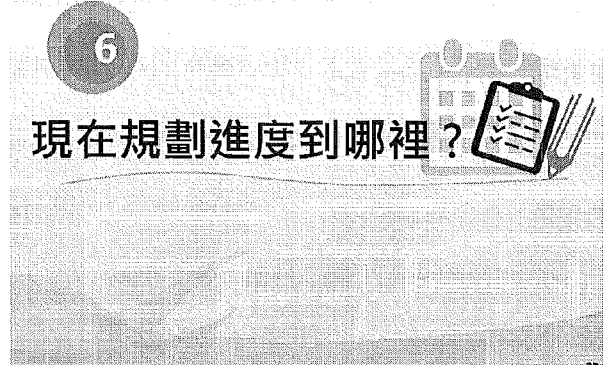
5

何時會完工



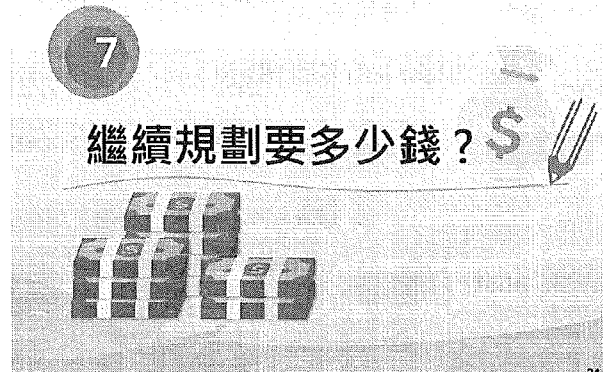
6

現在規劃進度到哪裡？



7

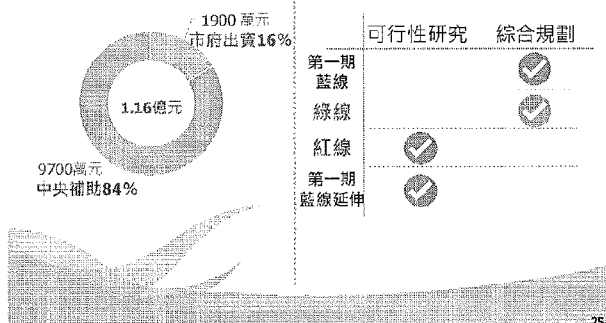
繼續規劃要多少錢？



7. 繼續規劃要多少錢？

目前研究及規劃需要經費

辦理項目 (108、109年)

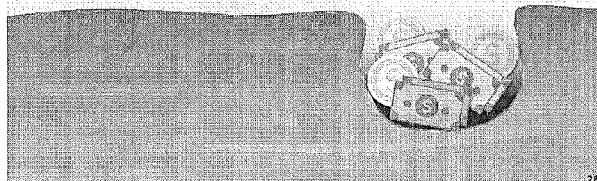


8. 臺南捷運不是錢坑！

- 第一期藍線每年營運收入大於支出，不需補貼費用。(收入 = 本業營運 + 土地 + 稅收，支出 = 營運成本 + 維修成本)
- 臺南市捷運出資最省。
 - 臺南第一期藍線總經費197億元，臺南市出資84億元 (42%)
 - 高雄黃線總經費1,440億元，高雄市出資636億元 (44%)
 - 桃園棕線總經費183億元，桃園市出資100億元 (55%)
 - 臺中藍線總經費981億元，臺中市出資528億元 (53%)

8

臺南捷運不是錢坑！

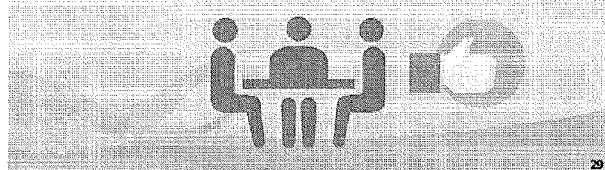


8. 臺南捷運不是錢坑！

- 臺南捷運經濟效益最高
 - 桃園棕線183億 (市府出資100億)，營運30年後，盈餘是115億。
 - 高雄黃線經費1,440億 (市府出資636億)，營運30年後，盈餘是347億。
 - 高雄岡山路竹(二階)經費272億，營運30年後，盈餘是98億。
 - 臺南捷運第一期藍線經費197億 (市府出資84億)，營運30年後，盈餘是115億。
 - 桃園棕線投資報酬率與臺南藍線相當；
 - 高雄黃線經費是臺南藍線7倍，獲益只是3.02倍；
 - 岡山路竹(二階)經費是臺南藍線1.38倍，獲益只是0.85倍。

9

臺南人更需要軌道運輸！



10

STOP!?

臺南沒有捷運還保有競爭力？



9. 臺南人更需要軌道運輸！

- 臺南人口188萬人，高雄人口277萬人，高雄是臺南人口的1.47倍。
- 臺南公車運量2100萬人次，高雄5100萬人次，高雄是臺南的2.43倍。
- 高雄捷運紅橘兩線已在10餘年前通車，臺南目前規劃中。
- 臺南火車站每年1970萬人次，高雄火車站每年1400萬人次，臺南火車站是高雄火車站的1.4倍。
- 若將人口權重考慮在內，臺南火車站運量是高雄火車站運量的兩倍。

軌道運輸更適合臺南發展

10. 臺南沒有捷運還保有競爭力？

前瞻計畫建設

機會



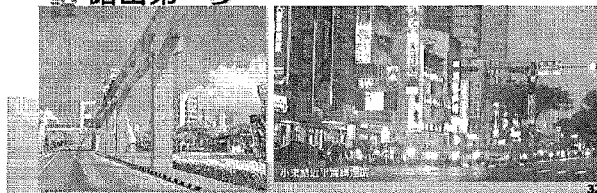
錯過不再

踏出第一步

命運



維持現狀

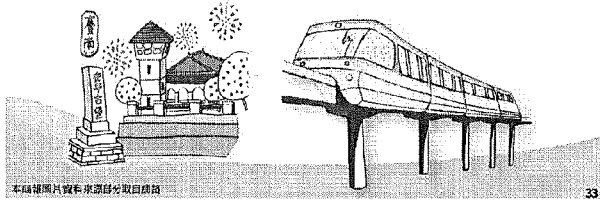


簡報完畢



懇請支持臺南捷運
踏出規劃的第一步

許台南市民更美好的未來



「臺南市先進運輸(捷運)系統優先路網規劃說明會」

仁德區會議紀錄

一、 時間：民國 108 年 4 月 16 日（星期二）下午 7 時 00 分

二、 地點：臺南市仁德區區公所

三、 會議內容

(一) 主席開場

(略)

(二) 捷工處簡報

(略)

(三) 市民意見與反映暨市府回應說明(依發言順序)

1. 陳子夏

- (1)紅線規劃在優先路線上的意義在哪裡，那附近人沒有很多，反而永康、南科的人比較多、住宅多。另藍線一期延伸線的作用是什麼，當初政府已有說要用台鐵沙崙線取代，單看台鐵107年沙崙線日均有4,804人進出站，高鐵快捷公車日均大約有七八百人左右而已。在人流估算及週邊開發建設上，紅線的路徑上目前看是沒有公車在跑，不知道為什麼要先規劃這條路線在先期路網中。另外也不明白為什麼路線的規劃要彎彎曲曲的，尾端有到五期的中心，但那邊的交通似乎沒有到那麼壅擠，不確定設站到那邊的用意是什麼。
- (2)紅線規劃的用處及效益是什麼，路線跟台鐵的路線幾乎是平行的，前面提到是與高雄捷運一起去做規劃，但高雄市是先將市區捷運做完後才去拉紅線出來，但現在台南市區的捷運都尚未完善，有必要先去討論連接這一方面的事宜嗎？且用台鐵似乎可以達到一樣的效果，且可能更便宜更快。
- (3)藍線延伸線的部分不確定考量的重點在哪裡，以前曾有的路線規劃是從仁德進市區到高鐵站，現在經過台39這樣進去看似人不多，以前仁德的路線規劃可能會更好，如果可以拉到歸仁以後可以與公車路線做一個思考，如果有捷運拉過去歸仁或許就不需要紅幹線了，公車幹線可以挪作他用，例如仁德就不需要有捷運可以用公車來服務民眾。