

# 臺南市區鐵路地下化計畫 我的見解

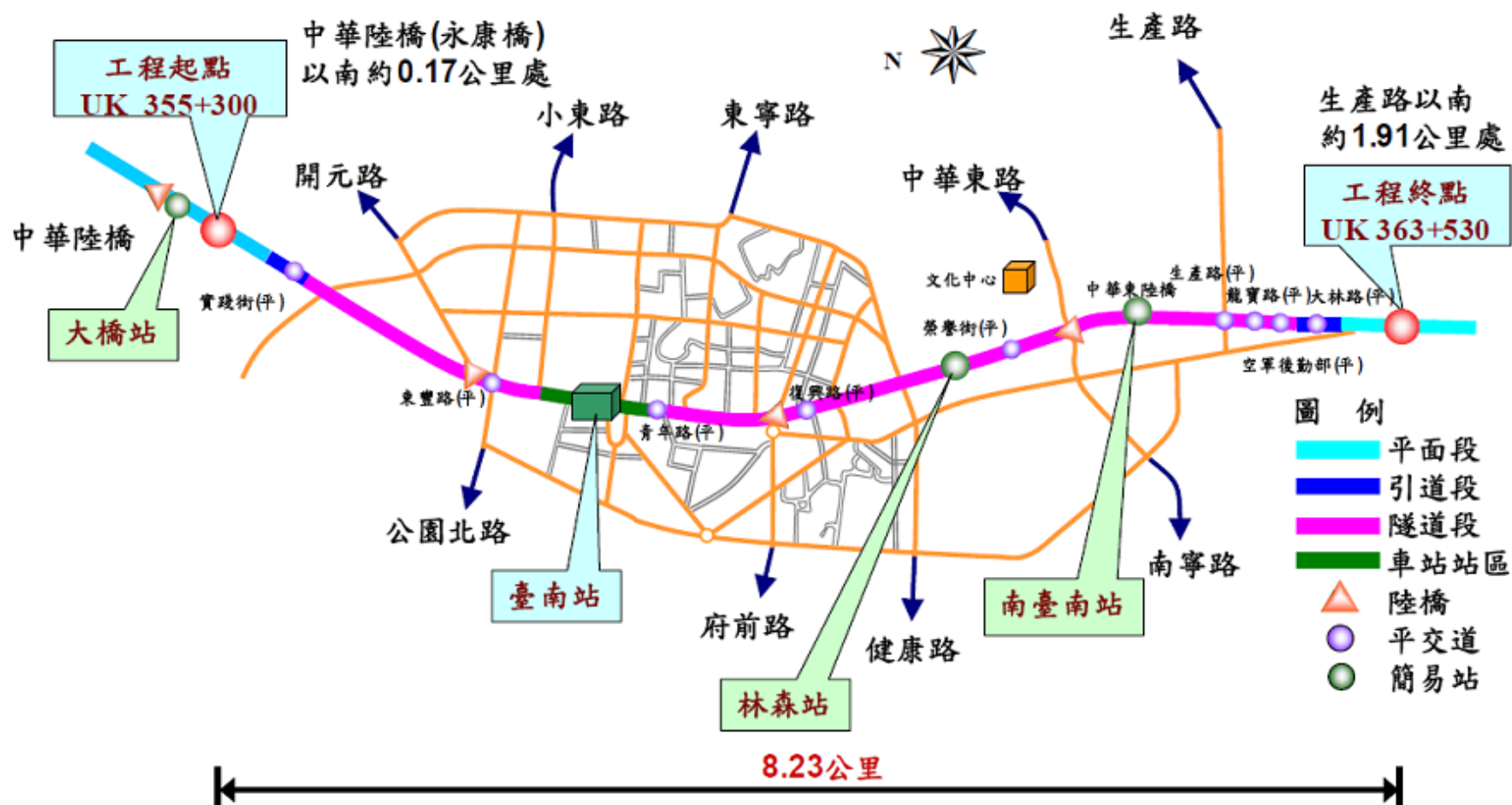
謝志誠

2013/10/18

# 南鐵地下化，話說從前

- 1993年3月完成臺南市區鐵路立體化可行性研究報告。
- 1995年12月完成臺南市區鐵路地下化工程綜合規劃報告。
- 1998年12月臺灣省政府公告臺南車站為省定古蹟。
- 1999年6月完成修訂綜合規劃報告。
- 2001年11月鐵工局（原地鐵處，2002年1月，核定更名為「交通部鐵路改建工程局〈鐵工局〉」）提報經費縮減替代方案。
- 2003年12月行政院將臺南鐵路區地下案納入五年五千億新十大建設。
- 2007年4月行政院蘇貞昌院長同意計畫分攤比例分攤。
- 2009年9月行政院核定臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告。

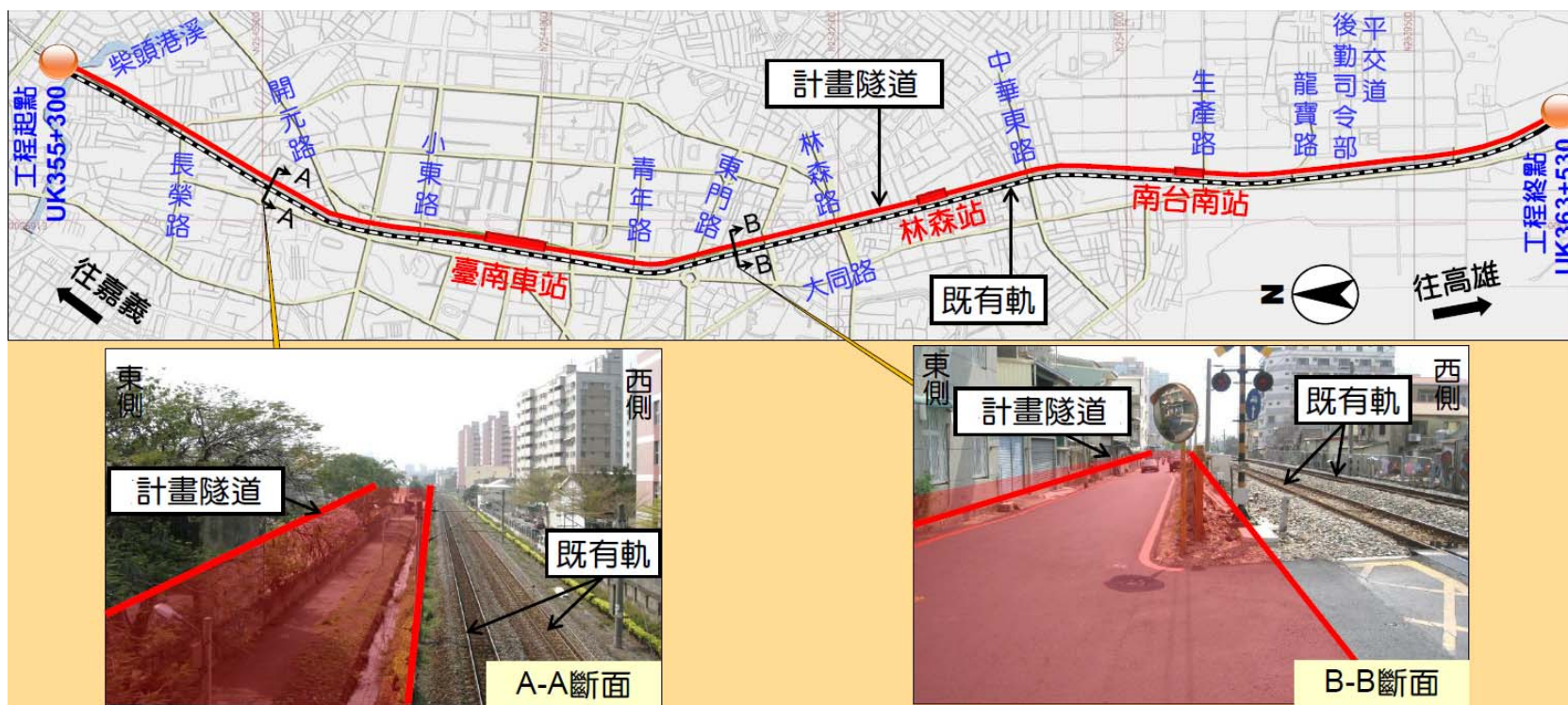
# 計畫範圍



資料來源：《臺南市區鐵路地下化計畫綜合規劃報告》第1-6頁

# 路線規劃

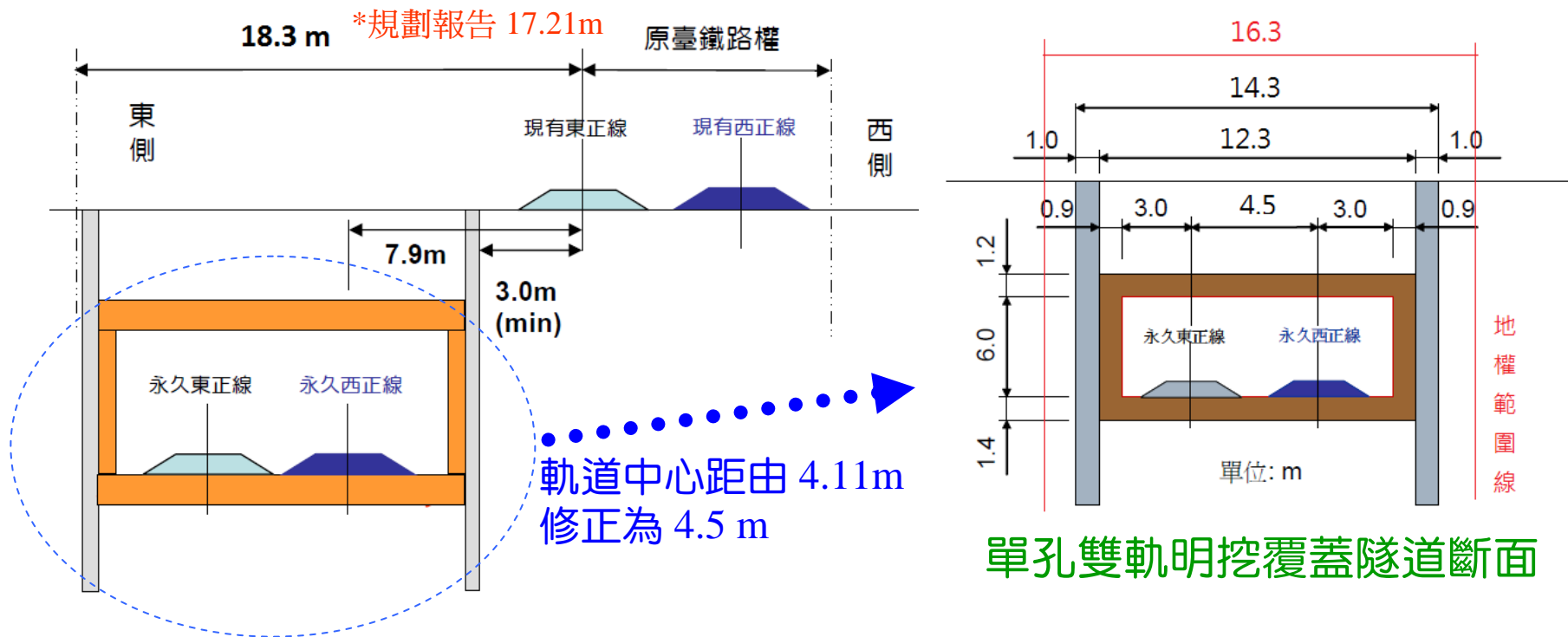
- 現有軌道東側徵收民地，提供永久軌道路權。
- 採用明挖覆蓋單孔雙軌隧道，鋪設永久軌道。



資料來源：交通部鐵路改建工程局《臺南市區鐵路地下化計畫工程技術論壇簡報》

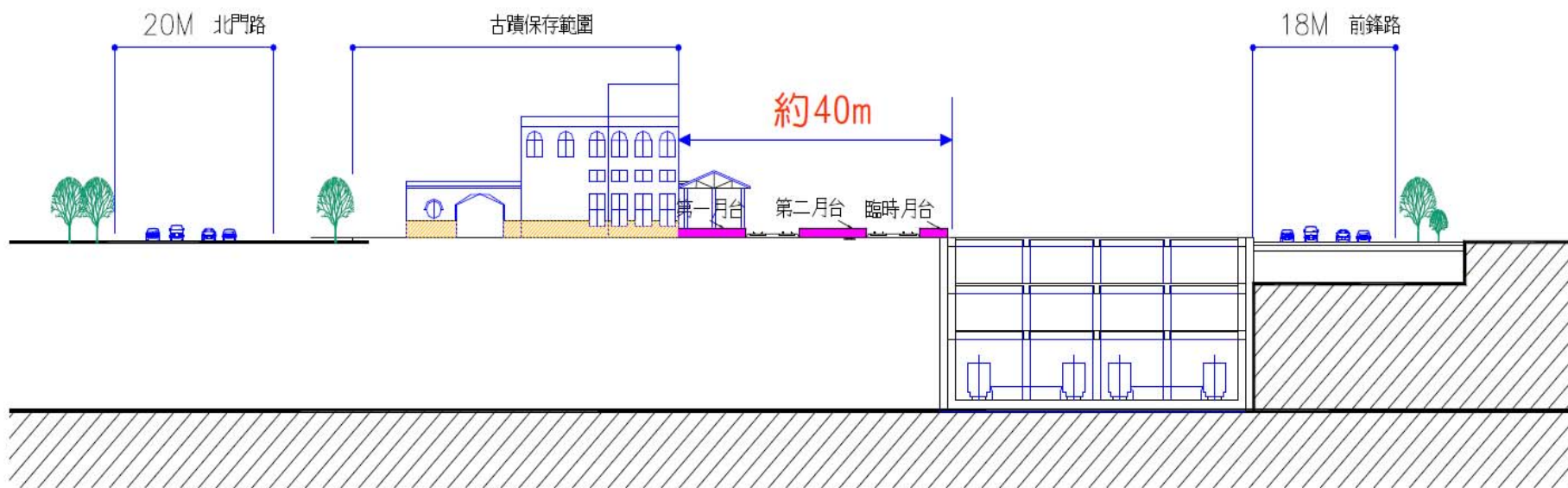
# 軌道施工

- 地下化工程連續壁開挖與現有軌道中心淨距為3.0m。
- 隧道斷面寬度16.3 m（含連續壁與地權線距離1.0 m）。



# 臺南車站新舊站相對位置

- 臺南車站為國定古蹟，原地保留。
- 臺南車站地下化，站體往東側偏移，站體寬度縮小，其與現有站體間的空間可用來作其他共同開發用途。

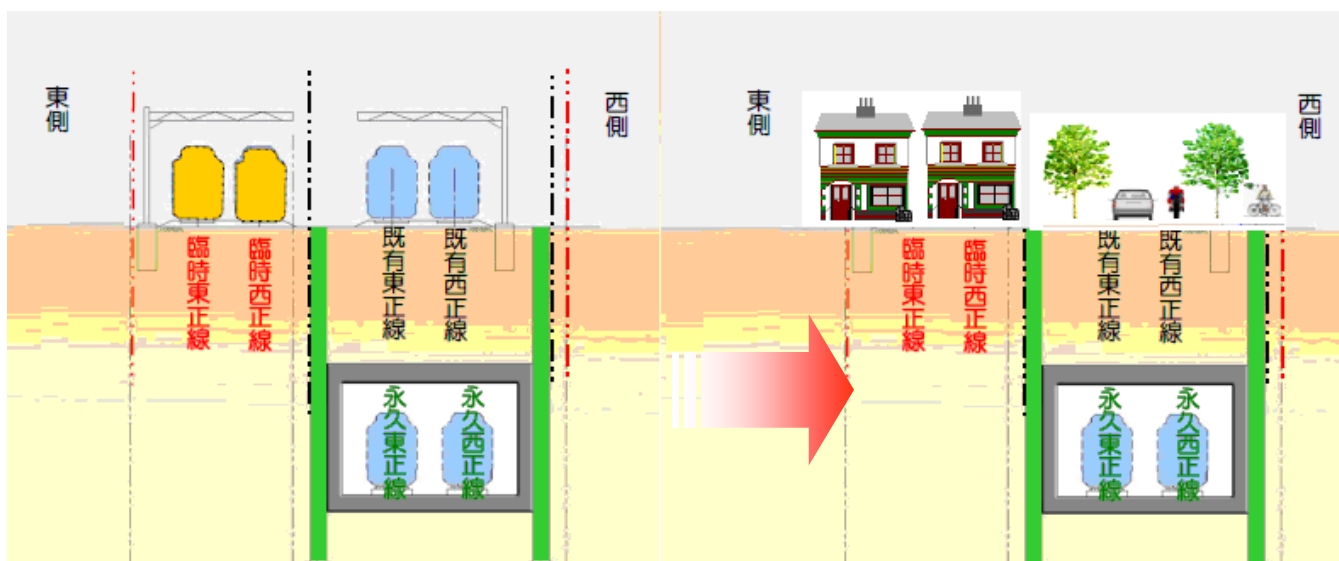


# 官方版本優點

- 不用施作臨時軌道及臨時車站月台。
- 用地徵收完成即可進行隧道主體工程，工期較短。
- 軌道西側不需徵收用地。
- 施工期間車站維持現有月台二正線及二副線營運。
- 整體路軌線形曲率半徑較大，旅客較舒適。
- 可避開臺南車站古蹟。
- 工期較短，造價較低。

# 自救會的觀點

- 東側徵用民地，興建臨時軌道。
- 既有軌道開挖，鋪設永久軌道。
- 拆除臨時軌道，土地歸還人民。





# 官方對自救會觀點的評論

- 設置臨時軌道，導致地下道限高降低。
- 全台軌道中心距皆為4.5公尺，不可能因臺南縮小至4.11公尺。
- 隧道結構厚度及連續壁到地權線距離較低。
- 軌道鋪設及切換3次，總工期較長。
- 施工風險大，安全性較低。
- 增設平行巷道及眾多工作井，需要拆遷的範圍更大。

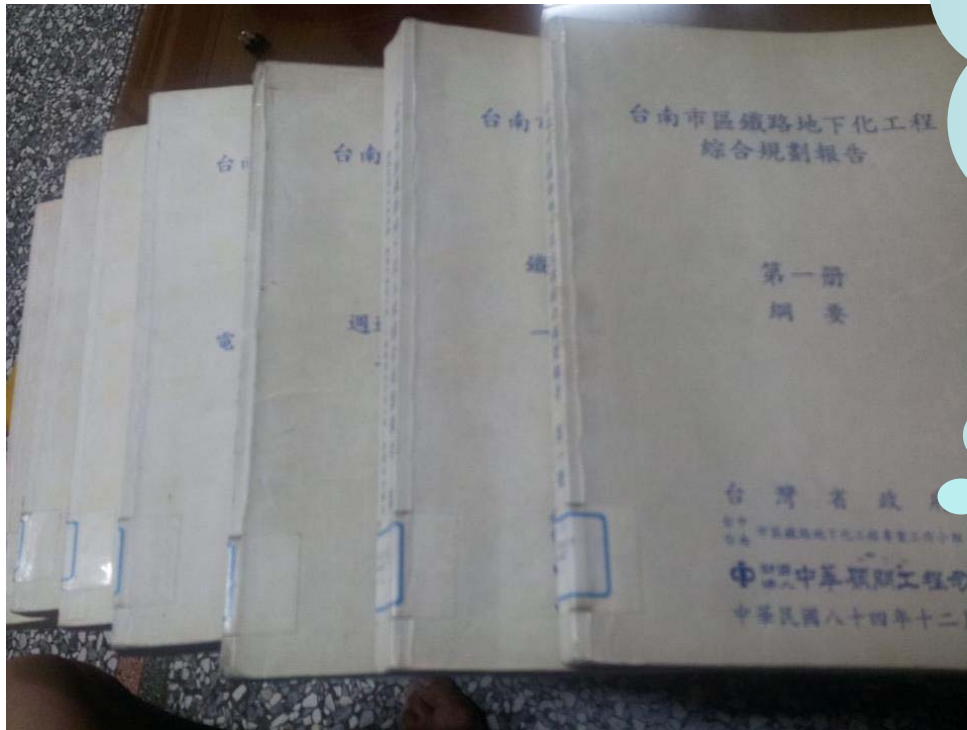
# 沒有其他版本！是嗎？

沒有1995年的  
版本，從頭到  
尾就只有現在  
看到的行政院  
版本！



# 喂！怎麼忘了我呢？

我是1995年臺灣  
省政府委託辦理  
的臺南市區鐵路  
地下化工程綜合  
規劃報告

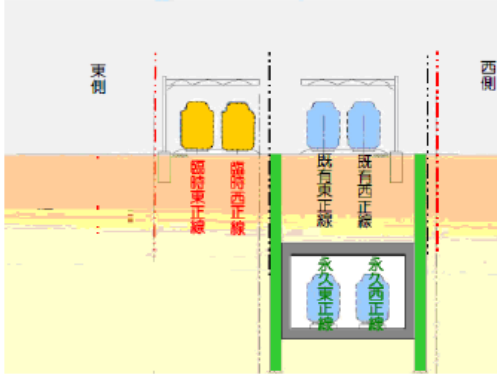
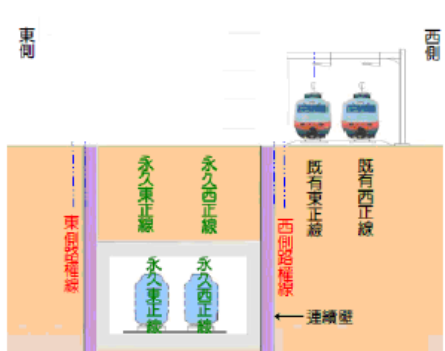
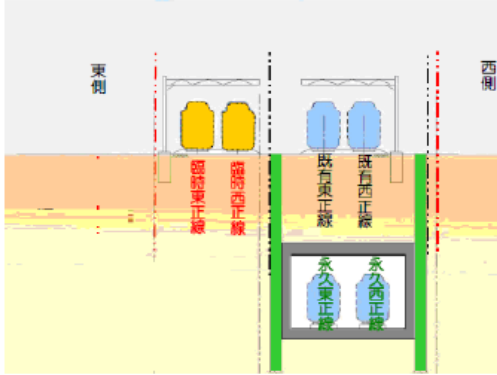
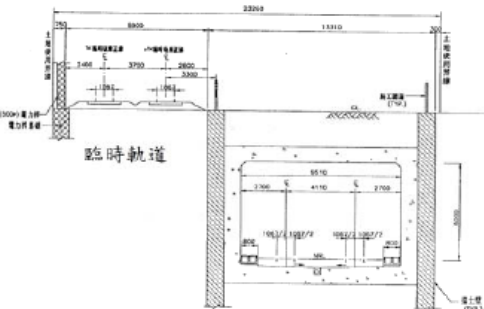
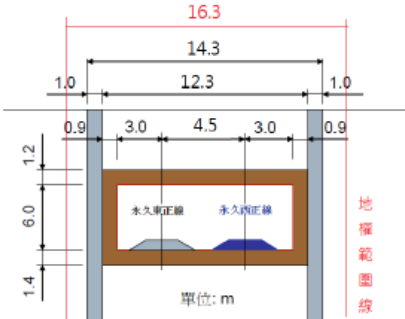
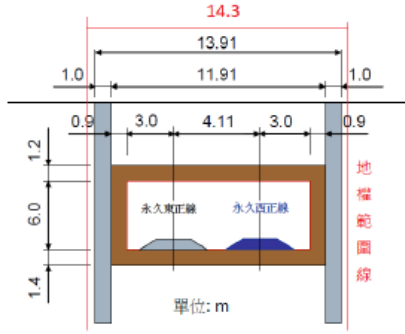


# 1995年版

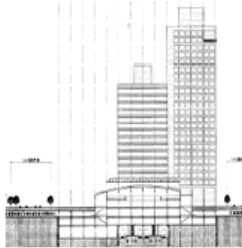
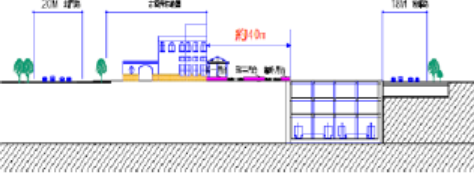
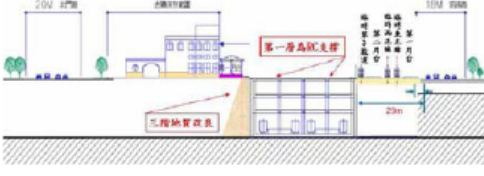
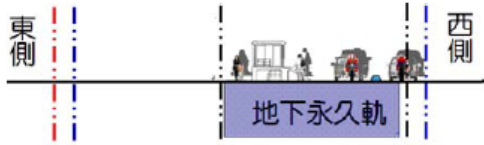

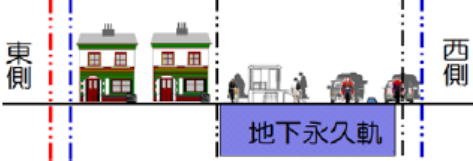
- 先於既有軌道東側施築臨時軌道，再於既有軌道施築隧道，鋪設永久軌道。
- 既有軌道東側臨時軌道用地，先協調地主以租用方式取得，協調不成再予以徵收。
- 臺南車站先拆除騰空再開發（因古蹟保留，與自救會版本有異）。

≡ 自救會版

# 版本比較 ( I )

項 目	1995 年 臺灣省政府規劃版	2009 年 行政院核定版	2013 年 自救會版
<p>施工步驟</p>	<p>先於既有軌道東側施築臨時軌道，再於既有軌道施築隧道鋪設永久軌道。</p> 	<p>於既有軌道東側直接明挖鋪設永久軌道，再行拆除既有軌道。</p> 	<p>先於既有軌道東側施築臨時軌道，再於既有軌道施築隧道鋪設永久軌道。</p> 
<p>永久軌道 隧道寬度</p>	<p>隧道寬度：13.91 m</p> 	<p>隧道寬度：16.3 m</p> 	<p>隧道寬度：14.3 m</p> 

# 版本比較 ( II )

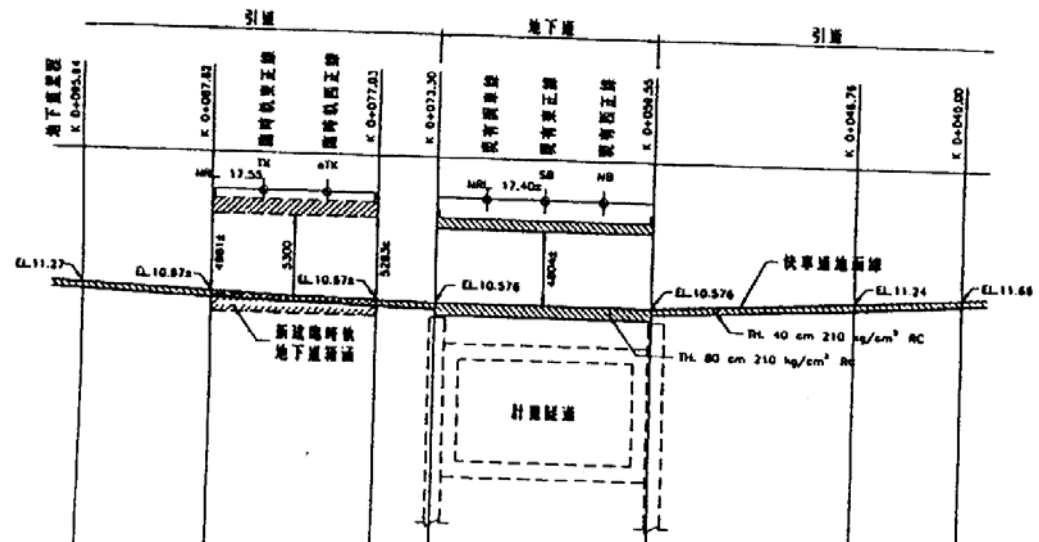
項 目	1995 年 臺灣省政府規劃版	2009 年 行政院核定版	2013 年 自救會版
臺南車站	拆除騰空再開發。 	國定古蹟原址保留，另建地下車站。 	國定古蹟原址保留，另建地下車站。 
用地取得及後續	臨時軌道用地協調地主以租用方式取得，協調不成再予以徵收。 	1. 永久軌道用地徵收取得。 2. 拆除既有軌道，永久軌道上方與既有軌道原址全面綠美化。 	1. 東側徵用民地，興建臨時軌道。 2. 拆除臨時軌道，土地歸還人民。 
拆遷建物面積與戶數	34,554 平方公尺 316 棟	49,740 平方公尺 407 戶	(未說明)
經費需求	322.2 億	293.6 億	(未說明)
工程期程	6 年 11 月	7 年 8 月	(未說明)

# 官方對自救會版攻擊不斷 I

- 官方認為自救會版的臨時軌道將導致地下道限高降低，影響交通。但，1995年版對每一個地下道或高架橋都有完整的規劃。何不去看看以前的解套方案。



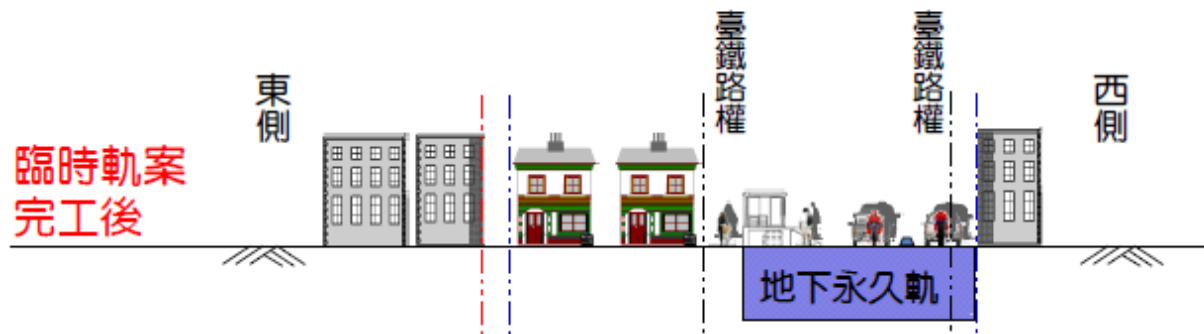
圖片來源：臺南市政府



圖片來源：臺南市區鐵路地下化工程綜合規劃報告（臺灣省政府）

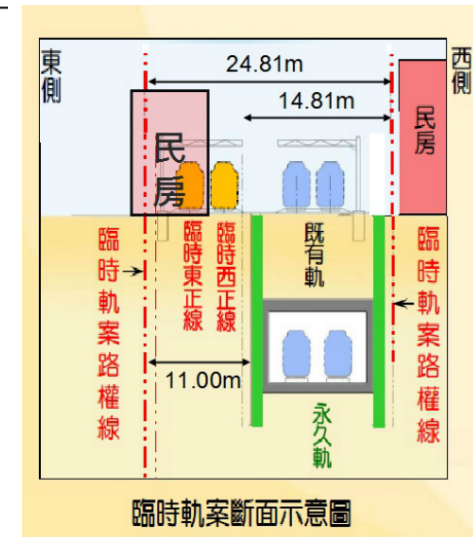
# 官方對自救會版攻擊不斷<sup>II</sup>

- 官方認為自救會版會拆到鐵軌西側的民房。事實上，是官方的刻意扭曲！



圖片來源：臺南市政府

← 扭曲  
自救會版 ↓





# 官方對自救會版攻擊不斷<sup>III</sup>

- 官方認為自救會版的逆打工法不可行，潛盾法也不可行，只有在原軌道東側先徵收民地，再採取明挖覆蓋法才可行！
- 但，成大土木系教授蔡錦松卻認為，市府的潛盾法不可行說法，令人難以信服。再者，看看日本的案例。



- 1 每天225班次火車經過
- 2 至少需設65座工作井將土方運出機具運入
- 3 在運行中火車下方同步施工，安全堪慮
- 4 大型機具進出需有恰當道路配合
- 5 造成交通壅塞
- 6 地下連續壁挖除，恐將導致土層崩落、地下水滲漏問題

圖片來源：臺南市政府

地下化或高架化可以不拆民房 ↓



圖片來源：自救會

# 何必呢？

- 自救會在沒有資源下，自力提出版本，誠屬不易。
- 官方版固有其優點，但類似1995年臺灣省政府規劃案的自救會版，也不如官方所稱之不堪。
- 但，很遺憾的看到臺南市政府與中央鐵工局，除了忙著對自救會提出的工法，展開鋪天蓋地的批判外，似乎不曾告訴自救會「鐵路東移地下化為何是唯一的選項」？難道，原鐵軌地下化沒有其他可能嗎？
- 政府握有龐大的行政資源，應該用來協助解決人民的困惑，而不是用來擠壓自救會呼吸的空間。

# 本質不一樣？結果更悲慘！

- 賴市長說，南鐵案與大埔案本質不一樣，一個是一般徵收，一個是區段徵收；一個是為公共利益，一個不是。
- 但，賴市長忘了說，結果是一樣的，都要徵收。
- 區段徵收，原住戶還有可能原地分回一些；一般徵收，原住戶必須掃地出門。

👉 **本質不一樣，結果更悲慘！**

# 市政府說，有照顧住宅方案

- 南臺南副都心計畫，臺南市政府可取回，位於生產路南側的建築用地。
- 面積約2.33公頃，預計提供350戶照顧住宅。
- 以優惠成本價格，提供拆遷戶選購。

臺南市政府說：「這個照顧方案是在土地徵收法令規定外，額外再提供的。」是嗎？



# 異地安置，回得去嗎？

- 異地安置（ Resettlement ），主要導因於公共設施的開發而辦理土地徵收，使得該地區的居民必須被迫離開家園，是一種非自願性的遷移（ involuntary displacement ）。
- 主導開發的單位，通常得透過適當的補償或補救措施，以彌補住戶遭受到的直接經濟與社會損失，包括：（1）新建住宅，讓受影響者入住；或（2）提供購屋貸款利息補助、租屋津貼，讓受影響者自行選擇遷移地點；或（3）利用現有建築物，讓受影響者入住。
- ◆ **照顧住宅方案就是一種「異地安置」，拆遷戶被迫遷離家園後，再也回不到原有的土地上。**

# 記得，屏何偌原則

- 屏何偌原則（ The Pinheiro Principles ）是聯合國機構於1998~2005年期間，統整國際間相關難民與國內流離失所者權益保障法規，並經過實務案例分析後訂定的準則；也是以《世界人權宣言》與《經濟社會文化權利國際公約》、《公民與政治權利國際公約》（兩公約）為基礎所建立的基本人權保障體系。
- **任何災民、難民或被迫遷離者有權要求歸還其被佔有或非法掠奪的原有住宅、土地與財產（返還權）。**

# 我的建議

- 官方版固有其優點，但類似1995年臺灣省政府規劃案的自救會版，也不如市府所稱之不堪。
  - 以重大建設，方便施工之名，強徵民地，所引發的民怨與增加的社會成本，如何平衡？恐非提供異地安置所能解決，主政者不得不慎。
- **建請臺南市政府在「照顧住宅方案」外，儘速思考增加「選擇鐵路地下化後的最近公有土地還地於民」選項的可行性，或採專案讓售，或採以地易地方式，讓拆遷戶與市政府得以夥伴關係共同攜手重建家園。**

# 臺南市區鐵路地下化

臺南市政府兮高層，  
過頭堅持家己兮看法，  
逐家兮意見

一點攏聽袂落去。

神明，

嘛ài乎人 ē -sái拜託tsit！