


「公共建設的土地徵收」及其「公共利益」 以台南鐵路地下化東移違憲案為例

陳致曉

0916773500

freemanchen@mail.ntust.edu.tw



東移版本如何產生的？

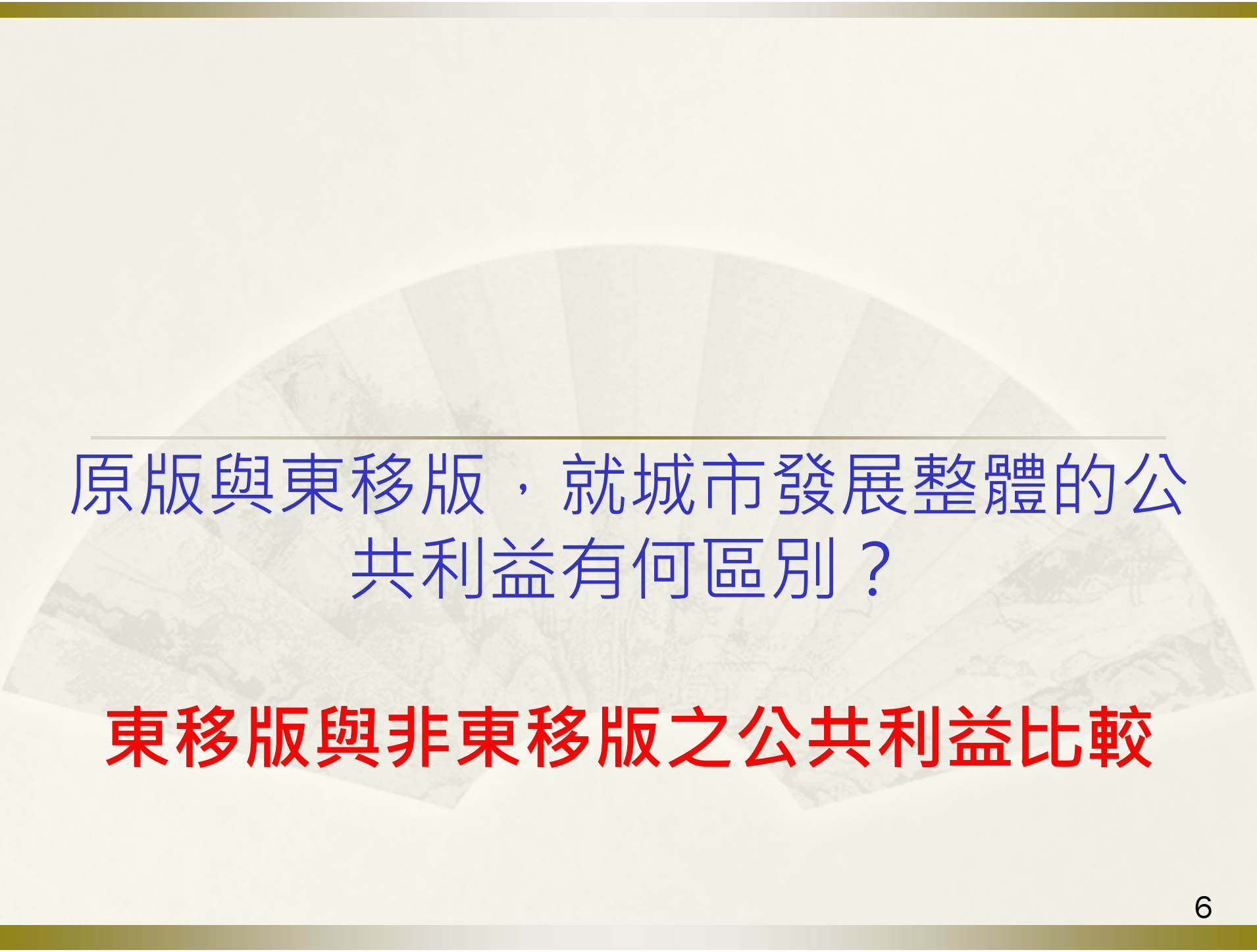
1995	「臺南鐵路地下化綜合規劃案」原軌土地施作永久軌
1998	臺南車站設定為國定古蹟
09/2007	「臺南鐵路地下化綜合規劃」原軌下方施作永久軌，並保存古蹟
05/2008	馬英九上任為總統
2009	經建會：「本案需將沿線周邊土地開發納入，有效統合財務計畫，以達成財務平衡與發展綜效」
06/2009	台南鐵路地下化(東移計畫)規劃階段公聽會，被徵收戶完全不知情。
07/2009	財政部「強化公共建設財務規劃」明訂「以土地開發來挹注重大建設財源。」
08/2009	經建會：「台南市區鐵路地下化為第一個”以土地開發利益回饋軌道運輸建設”之示範計畫」
09/2009	行政院核定「臺南市區鐵路地下化計畫」(東移計畫)。
11/2009	吳敦義行政院長裁示：「各項公共建設應與土地開發結合，以提高計畫財務自償性」。
04/2010	毛治國部長：「台南站地下化後，火車站週邊及鐵軌沿線的大小範圍都市計畫更新，將是台鐵資產活化、償還債務的金雞母」
08/2012	被徵收戶收到說明會通知單，驚覺家要被拆、土地被搶奪！

原版鐵路工程有多少受災戶？改版東移後，實際造成多少受災戶？

東移版較非東移版對人民造成的傷害

	96年官方綜合規劃	官方臨時軌設計	98年官方核定版	論壇官方修正版	自救會設計案
永久軌位置	現有軌下方	現有軌偏西側下方 (永久軌路權東側與現有軌路權東側對齊)	現有軌東側民地下方	同98年官方核定版	現有軌下方 (永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊)
臨時軌位置	現有軌東側民地	永久軌東側民地	以現有軌為臨時軌	同98年官方核定版	現有軌東側民地
永久軌施作	潛盾法	明挖覆蓋法	明挖覆蓋法	同98年官方核定版 (明挖覆蓋法)	改良式明挖覆蓋法 (提升施工安全、行車安全、周邊民宅安全、並增加土地利用價值)
站區軌道位置	部分位於古蹟下方，採管幕施工法 (仍可保存古蹟)	部分位於古蹟下方，採管幕施工法 (仍可保存古蹟)	古蹟車站東40m處	古蹟車站東20m處	古蹟車站東3m處 (以三階地質改良強化古蹟保存)
徵收土地面積	3.7171公頃	書面5.4公頃，口頭報告5.7~5.9公頃	5.1418公頃	> 5.1418公頃 (因軌道線形修正將較原核定版增加)	無 (法律明定需採最小「徵收」土地方法為之)
拆除樓地板面積	116,996m ² 「徵收」所有需用土地	大於95,586m ² 「徵收」所有需用土地	95,586m ² 「徵收」所有需用土地	> 95,586m ² 「徵收」所有需用土地 (因軌道線形修正將較原核定版增加)	約47,800m ² 「徵用」臨時軌需用土地
是否拆除西側商家民宅	是	是	否	同98年官方核定版	否
施工對台南交通影響期間	8年2個月	> 8年2個月 (鐵工局101年說會增半年工期，現在說會增15個月工期)	> 7年8個月 (人民抗爭與法律訴訟將延誤工期)	同98年官方核定版	3年 (臨時軌於明挖頂蓋完成後，移回原軌用地)
軌道線形最小半徑與最高行車速度	未知	600m，100Km/hr	600m，100Km/hr	700m，110Km/hr (台南過站不停，且全速疾駛的狀況下，縮短不到13秒)	600m，100Km/hr (維持現有軌道線形。可依原鐵路局路權寬度略加改善)

官方自創擴大拆遷的臨時軌方案來栽贓自救會!



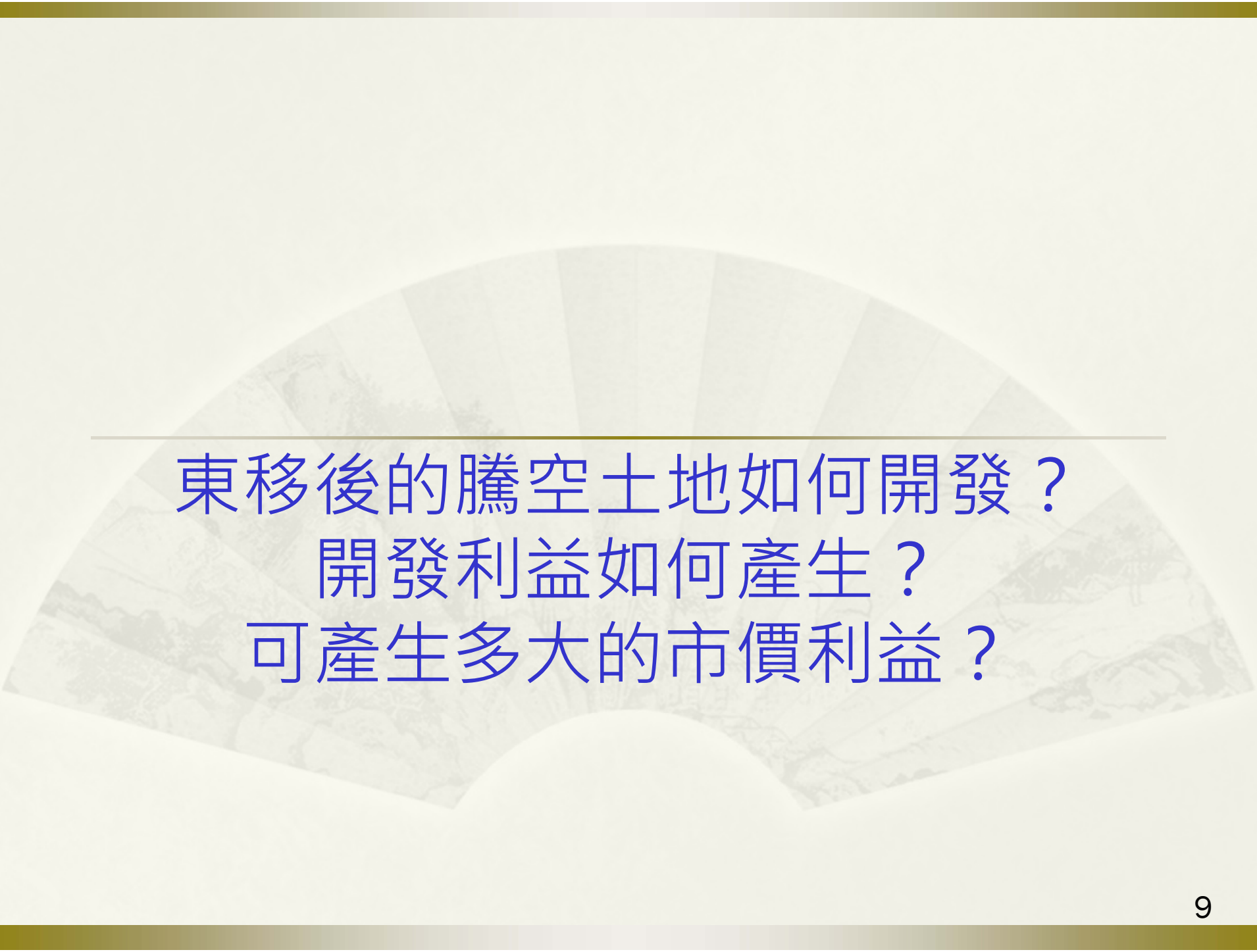
原版與東移版，就城市發展整體的公共利益有何區別？

東移版與非東移版之公共利益比較

評選因子	官方核定鐵路東移設計	自救會設計案
適法性	違反憲法、土徵法、高院判決	合憲、合法、合情、合理
是否可完成市區鐵路地下化	是	是
是否可完成都市縫合	是	是
施工對交通影響期間	約3年	約2年(臨時軌在完成逆打結構後移回原軌用地)
計畫期程	7年8個月以上(人民抗爭與法律訴訟將延誤開工期與完工期)	約7年四個月(臨時軌移回原軌用地)(可避免人民抗爭而儘速開工完工)
施工期間增加之平交道	無 (開元路橋採托底工法以避免新增平交道)	開元路橋改為臨時平交道以節經費 (亦可在開元路橋採托底工法以避免新增平交道)
古蹟保存	保存。	強化古蹟保存
用地效益	一般	永久軌用地多重利用(增加地下街或停車場)
綠地廊帶面積	約8公頃 (原鐵道用地轉為商業用途)	約8公頃 (與東移案略同, 借地還地)
計畫經費	遠較多	遠較少(徵用費遠比土地徵收費低)
基本人權	不法殘害	保護每個公民的基本人權就是最大的公共利益

官民兩案對民權侵害的比較

	官方核定鐵路東移設計	自救會設計案
適法性	違反憲法、土徵法、高院判決	合憲、合法、合情、合理
徵收民地	5.1418公頃	無
影響戶數	拆除407戶、因永久軌東移緊臨民宅地基其他負面影響近千戶	拆除少於407戶、無因鐵軌東移產生其他負面影響住戶
拆除樓地板面積	95,586m ²	小於47,800m ²
對人民傷害	對人民之財產、情感、記憶、認同產生永久性傷害。永久的恨！	徵用人民土地約3年
其他效益	原鐵路局軌道用地因而「活化」(人民用地因而「死化」)	賴市長抵禦中央殘暴政策、保障市民基本人權的崇高形象
社會影響	突顯政府霸權、人民抗爭無止盡	人民愛戴、維繫義理



東移後的騰空土地如何開發？
開發利益如何產生？
可產生多大的市價利益？

土地利益才是東移案的重點!

徵收東側土地，騰空
西側原線之土地!



行政院經濟建設委員會 函

地址：10020台北市寶慶路3號
電話：02-2316-5300
承辦人：黃淑婷
電子郵件：olivia@cepd.gov.tw

受文者：行政院秘書長

發文日期：中華民國98年8月19日

發文字號：總字第0980003918號

速別：最速件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如文

主旨：奉 交議，交通部陳報「『臺南市區鐵路地下化計畫』綜合規劃報告書暨附圖」一案，業經本會委員會議審議獲致結論，復請 查照轉陳。

說明：

- 一、復 貴秘書長98年5月22日院臺交字第0980029140號函。
- 二、本案經本會於98年6月5日以都字第0980029140號函請鈞院主計處、公共工程委員會及財政部等單位查核意見，復於98年7月21日再行邀集 鈞院秘書處、主計處、公共工程委員會、財政部、國防部、內政部營建署、交通部（路政司、運輸研究所、會計處、臺灣鐵路管理局、鐵路改建工程局）、臺南市政府等相關單位共同研商，嗣經交通部鐵路改建工程局於98年7月29日補充資料至本會後，提98年8月10日本會第1367次委員會議討論，獲致結論如次：
(一) 本案總經費293.6億元，工期7年8個月，依「中央對直轄市及縣（市）政府補助辦法」中央與地方應以85%及15%比例分攤辦理，惟依該補助辦法第11條，如計畫事項具有促進民間參與公共建設及配合政府整體經濟建設具有顯著績效時，得調增其計畫型補助之補助比例規定，訂定財務分攤比例，且行政院既已於96年10月26日院臺交字第0960049234號函核示中央與地方調整為87.5%

與12.5%之分攤比例在案，復由臺南市政府具函同意負擔地方配合款，本案原則同意。

- (二) 為顧及本案與周圍整體規劃開發，以土地開發利益回饋軌道運輸建設，提高本案之自償率，並提升整體規劃效能等因素，本案應將土地開發機制與軌道運輸建設整合一併推動，使周邊之都市開發與立體化工程能於相同時間完成。
- (三) 為使前項所稱土地開發利益回饋部分，在不影響臺鐵權益前提下，請交通部於半年內會同內政部研議土地開發利益以專戶或基金方式，將土地開發模式、合作型態、利益回饋方式及專戶或基金運作模式要點，另依程序報核。

(四) 未來本案為辦理開發事宜推動業務，除成立之都市開發推動小組外，對於如何運用現有基地整合周圍大眾運輸系統，以達成無縫運輸之目的，建議由交通與鐵道局商相鄰單位及地方政府共同合作，於完成工程細部設計前擬具完整公共運輸整合構想，使本案之規劃達到跨運具整合公共運輸及跨部門運輸規劃之目的。

- (五) 有關近期提報多處鐵路立體化案，將衝擊臺鐵財務，未來交通部應將立體化對臺鐵營運成本之變動因素納入個案評估指標，以免因地方對鐵路立體化需求持續擴大臺鐵虧損。

三、檢附修正後之「『臺南市區鐵路地下化計畫』綜合規劃報告書暨附圖」6份及 鈞院主計處、公共工程委員會及財政部函復意見併請 鈞參。

正本：行政院秘書長

副本：交通部、本會都市及住宅發展處

主任委員 陳添枝

第2頁共2頁

財政部 書函

地址：臺北市中正區(10066)愛國西路2號
聯絡方式：陳恩明 0223228411

受文者：行政院經濟建設委員會

發文日期：中華民國98年7月1日

發文字號：台財庫字第09803510730號

類別：普通件

密等及解密條件或保密期限：普通

附件：

主旨：關於交通部函院檢陳「臺南市區鐵路地下化計畫」綜合規劃報告書暨附圖乙案，復請 查照。

說明：

- 一、復 貴會98年6月5日都字第0980002741號書函。
- 二、關於本計畫用地補償費之估算，相關法源依據(計畫書4—8)建議應增列土地法第26條及國有財產法第38條規定，並應依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」規定，層報行政院核定，辦理公有土地有償撥用。
- 三、另有關臺南車站站區之開發以設定地上權方式辦理者，報告書中對其開發主體有不一致情形，應先予釐清；倘以交通部臺鐵局為開發主體，並依「促進民間參與公共建設法」(以下簡稱促參法)辦理，臺鐵局自得依促參法規定辦理開發；如該局非依促參法辦理，因國有土地開發案或舊之地上建築物，既以設定地上權方式提供地上權人使用，則該等國有土地，其屬各機關經管之公有財產者，顯已無續做公共使用之需，應辦理變更為非公用財產移交本部(國有財產局)接管，再由本部依國有財產法規定提供開發。
- 四、有關工程總經費各級政府分攤比例，應符合中央對直轄市及縣(市)政府補助辦法規範之比率予以補助(補助款上

限係總經費扣除用地費及維護費用後之85%)，惟本計畫於前函報可行性評估時，經行政院蘇前院長指示中央分攤總經費87.5%(含用地費)，臺南市政府分攤12.5%，建請 貴會就經費分攤比例之政策一致性及補助辦法規定再予通盤考量。

五、查本計畫主體工程財務分析結果，自償率與淨現值均為負值(分別為負23.45%及負270.1億元)，不具財務效益，

推倘將沿線及場站開發納入，估計開發價值為512億元(尚需俟站體地下化後始產生)，如能及早實現，可助於本案之財務效益，建議臺鐵局研議將本案未來開發收益予以證券化後，先取得資金以挹注本計畫所需之可行性，俾減輕中央與地方政府財務負擔；至臺南市政府承諾未來進行都市變更或車站特區開發時，將重視並維護臺鐵局權益乙節，宜請臺鐵局積極研擬開發計畫並參與開發(包括地下化後沿線鐵路用地)，或協調有關機關先取得地方政府權利交換承諾書，以維護權益。

正本：行政院經濟建設委員會

副本：財政部國庫署(4)

估計開發價值為512億元

鐵工局計畫書內容

7.1.6 經濟效益

一、定義

經濟效益係指公共建設之產出及使用，對整體社會產生之效益，包括直接效益與社會效益。在經濟性成本中，有一部份可予數量化，對於可量化效益部份，應儘量予以適當估算，至於部分效益無法用數量來表示，或即使可以數量化，也缺乏共同衡量單位，這些非量化效益，僅以文字說明而不予估算。


二、可量化估算之經濟效益

又稱為直接效益，係因鐵路路線及車站地下化後直接產生可量化之直接效益如下：

1. 車站與沿線騰空土地效益

鐵路地下化工程完工後，除地下隧道各項設施外，原有車站及沿線騰空土地，可作為其他各項設施用途之效益。

沿線騰空土地係徵收東側土地供鐵路東移，西側原線之土地始得騰空，提供龐大之土地效益



賴清德大謊言
工程技術類

2.1 工程技術(2/6)-自救會提案工程說明

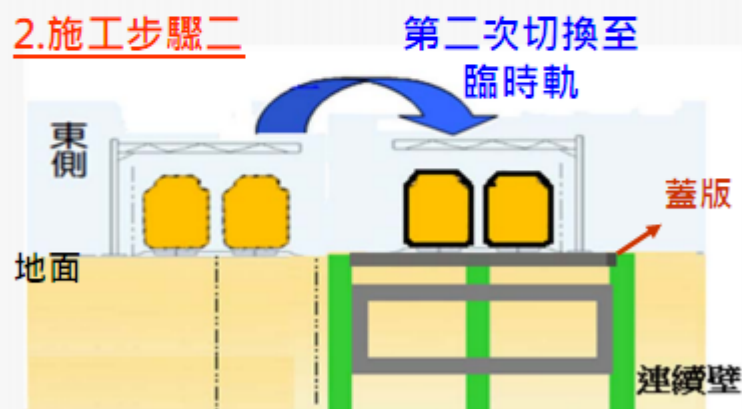
南市府說帖

謊言

- 自救會所提民版工程規劃包含鋪設及切換3次軌道，此工期即需約5年9個月。再加上隧道施工，計畫總期程將暴增為13年5個月。工程經費亦將大幅增加。

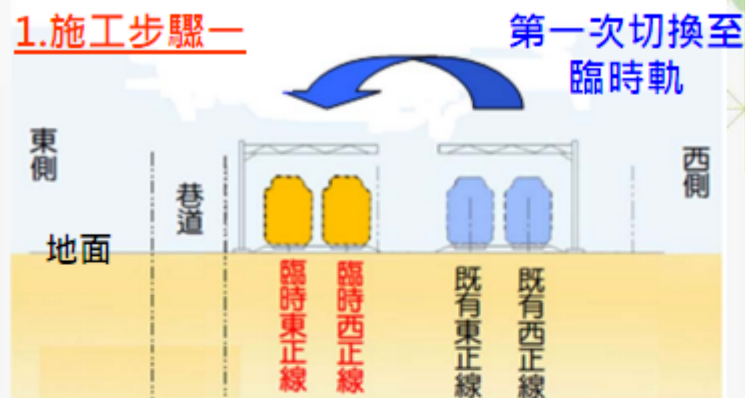
- 主要訴求為當切換至第二次臨時軌之後，東側徵用的民地可以歸還民眾自行利用。

2. 施工步驟二



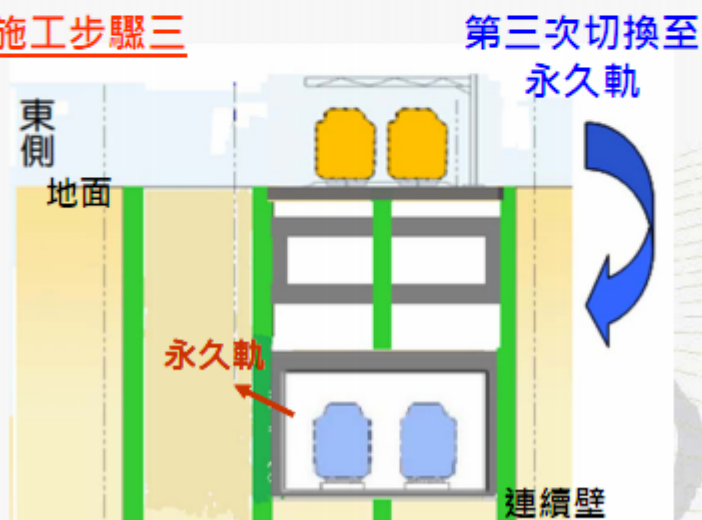
於原鐵路位置開挖，完成地下一層後地面施作二次臨時軌，切換回來後，東側民地歸還

1. 施工步驟一



先於鐵道東側施作一次臨時軌，切換過去後，原鐵軌拆除。

3. 施工步驟三



鐵路在上方通行，下方繼續開挖至永久軌，進行第三次切換

臺南市政府愛說，鋪設臨時軌要花更多錢。實際上？

永久軌東移版（行政院版）要293億6千萬元！

臨時軌+徵用不徵收只要288億1千萬元！

台南鐵路地下化工程綜合規劃報告修正說明資料

一、主要修正內容說明：96年10月前仍採用

(一) 用地經費  臨時軌案

徵用改成徵收

增加7.7億



1. 原規劃報告於臨時軌用地取得方式擬採租用方式辦理，經評估並參酌鐵路地下化各專案臨時軌用地取得方式，且考量其用地期程已達五至六年，甚至更長，與永久用地無異，故仍採徵收方式辦理，是以臨時軌用地取得費用將較原規劃報告增加772,612千元(1,070,138-297,526)。

3. 原規劃施工用地範圍為23.61公尺，經評估現行隧道內軌道中心與側牆之距離，地面臨時軌與永久軌及鄰房施工之安全間距似有不足，故重新調整施工用地範圍為25.81公尺，用地費約增加925,782千元，拆遷補償費約增加439,102千元，總計增加1,364,884千元。

二、綜合說明

1. 綜上所述，用地費增加1,235,364千元，工程費減少1,526,000千元，雖合計減少290,636千元，然配合物價指數調整，總工程費仍控制在29,586,098千元範圍內，故總計畫經費不予變動。

扣掉徵收增加的費用

只要288億1千萬元！

永久軌東移版（行政院版）

293億6千萬元！

2013
3.12

2015
3.12

工程項目	工期/月	第 1 年	第 2 年	第 3 年	第 4 年	第 5 年	第 6 年
細部設計	22	[黃]					
用地取得(徵收)	34	[黃]					
用地取得(徵用)	10	[綠]		徵用民地	時程較徵	收快24月	
立體交叉道改善工程	12	[綠]					
隧道及引道臨時軌	12		[綠]				
臺南臨時車站工程	14		[粉]		臨時車站	時程無需	29月
隧道及引道工程	30				[黃]		
臺南車站工程	30			[黃]			
隧道及引道工程	36			[綠]			
臺南車站工程	33			[粉]			

[黃] 原計畫之進度表

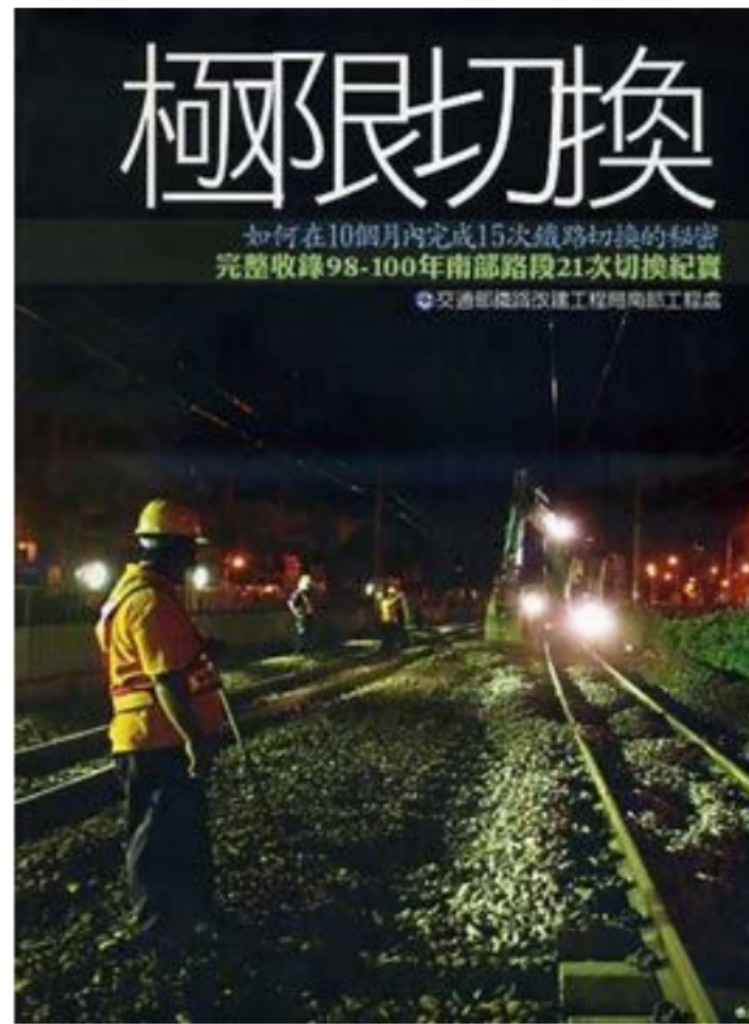
[粉] 自救會版車站進度表

[綠] 自救會版隧道進度表

自救會版之計畫時程超前3~4個月，而非延長5年9個月

	85年環境影響說明書 (定稿本)	98年版計畫書 (核定本) / 102.2.6版	102.02.06 自救會 版 / 102.03.07 修訂 版	比較說明
規劃原則 - 地下化範圍 1	以現有台鐵路權西側為用地西界	以現有台鐵路權西側為用地西界	以現有台鐵路權西側為用地西界	三種版本均不觸碰西側民地
規劃原則 - 地下化範圍	地下化範圍在既有軌下方	地下化範圍在既有軌東側	地下化範圍在既有軌下方	85年版與自救會版均採既有軌下方，惟98年版東移
用地原則 - 地下化範圍 2	盡量利用現有台鐵路權或都市計畫道路路權，不必徵收民地	既有軌東側用地，採強制徵收民地，完工後歸國有	盡量利用現有台鐵路權或都市計畫道路路權，不必徵收民地	85年版與自救會版均不必徵收民地，惟98年版強制徵收民地
規劃原則 - 臨時營運軌	施工之臨時營運軌在既有軌東側	施工之臨時營運軌即既有軌	施工之臨時營運軌在既有軌東側	85年版與自救會版均採既有軌東側設臨時軌，惟98年版採既有軌
用地原則 - 臨時營運軌	既有軌東側用地，採強制租用，完工後發還原地主	台鐵路權(既有軌用地)，完工後轉做土地開發	既有軌東側用地，採強制徵用，完工後發還原地主	85年版與自救會版均採租用或徵用，不必徵收民地，惟98年版轉做土地開發
永久軌中心距	4.11m	4.11m/4.50m	4.11m	鐵工局 3/7 稱 4.11m 不安全
連續壁外路權	0.3m	無 / 1.0m	0.6m/1.0m	鐵工局 102/3/7 稱須 1.0m
永久軌路權寬	13.31m	15.91m/16.30m	14.01m/14.81m	鐵工局 98年版 >> 85年版
臨時軌用地寬	9.65m	14.00~16.00m	10.11m/11.00m	鐵工局 98年版 >> 85年版
工期	7年2月 / 臨時軌 18日	7年8月	7年4月 / 臨時軌 14日	三種版本相差不遠

如果鐵工局不知完成三次軌道切換，就該解散 南市府以無知包裝貪婪



鐵路改建工程局 南工處出版的這 本「極限切換」

- 炫耀著「如何在10個月內完成15次鐵路切換的秘密」
- 完整收錄98-100年南部路段21次切換紀實
- 賴清德市長居然不經查證，逕自替鐵工局認定其能力無法安全完成3次切換。

邀功時很專業，塘塞民眾時就缺專業

98 -100 年度南工處鐵路切換一覽表

切換序號	日期	內容
98-1	98/2/7-8	潮州計畫潮州車站第1階段臨時軌切換施工
98-2	98/3/26-27	高雄計畫愛河段第1階段臨時軌西正線切換施工
98-3	98/4/1-2	高雄計畫愛河段第1階段臨時軌東正線切換施工
98-4	98/5/13-14	高雄計畫鼓山站裁撤號誌切換施工
98-5	98/6/15-16	林邊計畫林邊車站臨時軌第1階段切換施工
98-6	98/12/29	林邊計畫林邊車站臨時軌第2、3階段切換施工暨復舊啟用
99-1	99/8/12-13	高雄計畫青海路至九如路段第1階段臨時軌東正線切換施工
99-2	99/8/18	高雄計畫新左營站第1月台及第4、5股道路線啟用
99-3	99/9/1-3	潮州計畫屏東站增設第0股道暨電子聯鎖號誌切換施工
99-4	99/9/8-9	高雄計畫大順路段第1階段臨時軌西正線切換施工
99-5	99/9/29-30	高雄計畫大順路段第1階段臨時軌東正線切換施工
99-6	99/10/5-7	高雄計畫高雄站1-1階段增設第0股道切換
99-7	99/10/19-20	高雄計畫愛河段2-1階段東正線撥道施工
99-8	99/10/27-28	高雄計畫愛河段2-1階段西正線撥道施工
99-9	99/11/23-24	高雄計畫青海路至九如路段第1階段臨時軌西正線切換施工
99-10	99/12/20-21	高雄計畫中華三路段第1-1階段臨時軌西正線切換施工
100-1	100/1/13-14	高雄計畫中華三路段第1-1階段臨時軌東正線切換施工
100-2	100/3/9-10	高雄計畫愛河段第2-2階段臨時軌東正線切換施工
100-3	100/3/14-18	高雄站第1階段臨時站場電子聯鎖號誌切換暨中華三路段第1-2階段切換
100-4	100/4/12-13	高雄計畫愛河段第2-2階段臨時軌西正線切換施工
100-5	100/5/6-7	高雄計畫民族路段第1階段西正線出岔臨港線切換施工

鐵路改建工程局 南工處出版的這 本「極限切換」

- 完整收錄 98-100 年南部路段 21 次切換紀實
- 98-100 年南部 21 次切換之中，光高雄計畫就作了 17 次切換
- 賴清德市長居然不經查證，逕自替鐵工局認定其能力無法安全完成 3 次切換。

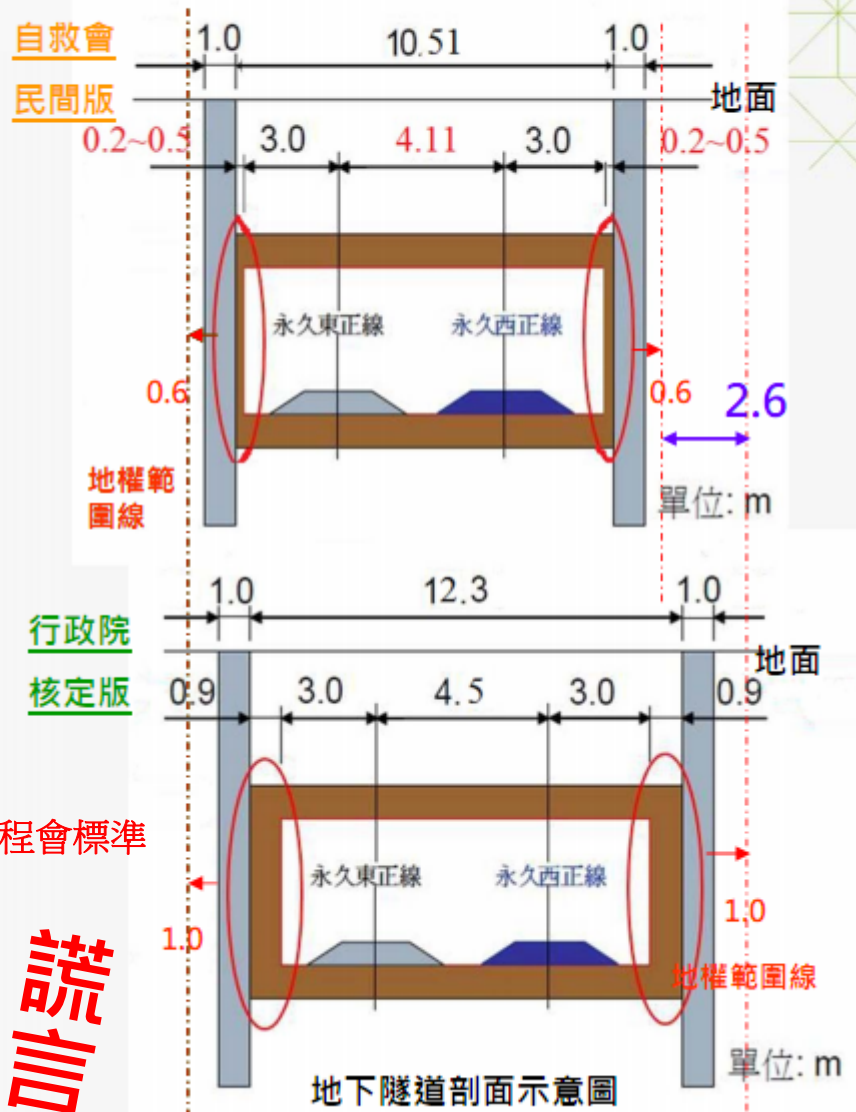
2.1 工程技術 (3/6) - 設計標準

民版規劃	版本	核定版
4.11公尺	軌道中心距 (全台灣一致為4.5公尺)	4.5公尺
(2/6提出連續壁1公尺作永久牆使用，側牆0.2公尺僅具修飾功能。經2/28討論後增至0.5公尺) 合計一道牆1.2~1.5公尺	地下結構厚度	(連續壁1公尺側牆0.9公尺) 合計兩道牆壁總厚度1.9公尺
0.6公尺 複合牆厚1.6公尺	連續壁至用地範圍邊界 (留設目的，可作為施工空間及通道、工地圍籬)	1公尺 單牆厚1.6公尺 準直度不能達工程會標準

102年2月28日市府與自救會的溝通，自救會已接受核定版本之工程施工規範與標準。

謊言

謊言



98年行政院核定本 3-52頁

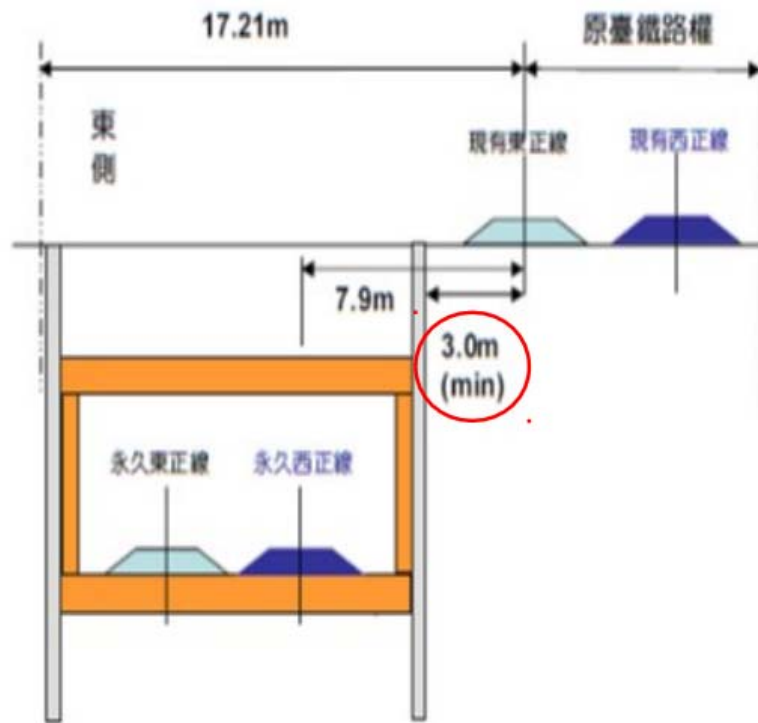


圖 3.4-1 規劃方案施工完成後之隧道位置

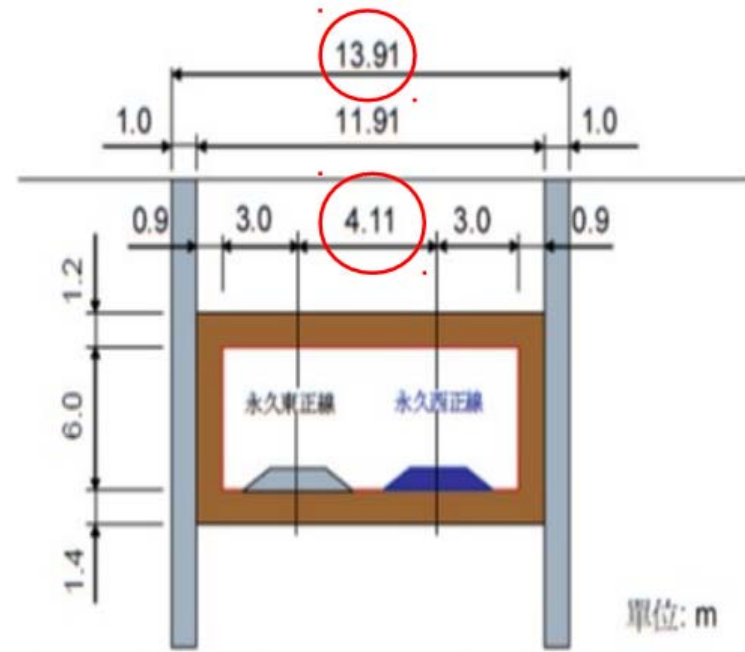


圖 3.4-2 單孔雙軌明挖覆蓋隧道標準斷面 (直線段)

賴清德與鐵工局平白弄出4.5m軌距來否定自救會設計

用複合牆行軌道建設行之多年 南市府用無知與硬么來包裝其貪婪

- **台北捷運萬隆站、景美站、大坪林站**：連續壁厚 80cm，除當成臨時結構作開挖擋土用之外，亦當成永久性結構之一部分，亦即除連續壁外，另設置 60cm 厚之鋼筋混凝土內牆，其與連續壁間係以鋼筋續接器與剪力筋作全面性之銜接，使兩者組合成一體，**形成一複合牆**。
《台北捷運系統規劃與施工（三）》

http://www2.sdpo.dorts.gov.tw/1_Constr/1c_Construction-3.htm

- **台北捷運新店線萬隆站、七張站、中正紀念堂站、中和線景安站**：因此，明挖覆蓋結構採用雙牆結構系統，連續壁不僅作為開挖擋土用，永久結構的分析計算亦將其視為抵擋土壓的部份結構。《台北捷運系統規劃與施工（一）、E》

http://www2.sdpo.dorts.gov.tw/1_Constr/1c_Construction.htm

- **台北捷運板橋線與土城線細部設計顧問共 8 個標**（各設計標受委託單位計有中興顧問、帝力凱撒、中華顧問、益鼎 / 中鼎等）：**採用雙牆結構系統**，連續壁不只作為開挖擋土用，永久結構的分析計算亦將其視為抵擋土壓的部份結構。《台北捷運板橋線與土城線工程設計第三篇》

<http://www2.cdpo.dorts.gov.tw/cd550/pdf/%E7%AC%AC3%E7%AF%87%20%E5%B7%A5...>

- **台北捷運南港線 BL7 車站淡水線 R13S 車站**：南港線 BL7 車站位於忠孝西路下方深入地表 19.73m，站體西起南陽街，東至車行地下道間，……。淡水線 R13S 車站位於公園路下方深入地表約 30m，站體北起台鐵台北總站南側，南至 BL7 車站北側間，……。**兩者均採外部連續壁及內部永久結構內牆組成雙牆結構車站**，外部連續壁滿足兩項功能：(1) 施工階段開挖臨時側向支撐。(2) 車站底版以下永久垂直支撐。《台北捷運捷運系統淡水線地下段結構工程第七篇第四節 3.1 CT201F 標》 <http://www2.ndpo.dorts.gov.tw/tamshui/7-1-4.htm>

2.1 工程技術(4/6)-施工模擬圖

14

民間版工作井施工模擬圖



核定版明挖覆蓋施工模擬圖



1. 每日225車次不斷通過，同時下方繼續往下開挖。
2. 民版規劃採行的逆打工法，但是上方是鐵路經過，不能把它當作一般大樓施工。
3. 施工位置上方，每隔數分鐘就有一班列車經過，完全阻斷了地下工程出土、進料的動線，如果以每隔1百公尺設1工作井，地下隧道總長約6.5公里概算，至少需要65座工作井設置在沿線橫向的道路上，對所有的道路都產生嚴重阻隔。
4. 地下連續壁挖除，恐將導致土層崩落、地下水滲漏。

謊言

成大土木系蔡錦松：「政府說外行話」

學者：施工導致火車出軌誰說的？

中華日報 中華日報 – 2013年10月16日 下午10:29
<http://www.cdn.com.tw>

記者黃微芬／台南報導

台南市鐵路地下化，市府對外宣稱地下隧道工法不採潛盾的原因，主要考量係以維護施工期間鐵路營運安全及鄰房民眾的權益為主，包括容易導致沉陷量超標引發出列車出軌、在建物密集地區缺乏足夠的工作井用地、以及兩側限建範圍為明挖覆蓋隧道的四倍，不過成大土木系教授蔡錦松認為，這要看在什麼地質，台南東區地下十五米就是泥岩層，不知誰在說外行話。

他表示，市府指潛盾工法並非萬安無虞，台北與高雄捷運工程在九十六年以前，共出現十二次塌陷紀錄，這是因為高雄市砂質地，地下水位高，台北更是糟糕地質，各地土質不同，不宜拿來類比。

再者，針對市府指潛盾施工大多造成道路中斷無法通行，捷運工程上方道路塌陷，汽車尚可繞道他行；若鐵路原軌下方潛盾遇塌陷問題，鐵路將中斷營運且無替代路線，如火車在塌陷時經過甚至將引發出軌意外，易導致傷亡。蔡錦松反問，有這種潛盾施工案例嗎？台灣做了這麼多潛盾，難道施工的人都沒長進嗎？

另也有人認為，日本在地下數十公尺，多層施工，不少走在大樓底下，好像沒聽說過發生甚麼事；美國波士頓高速公路地下化工程「上下起伏」，閃過幾道地下工程，施工時也沒聽說有甚麼工安事件，市府說法，令人難以信服。

Facebook 讚 248萬 馬上按讚 加入Yahoo奇摩新聞粉絲團

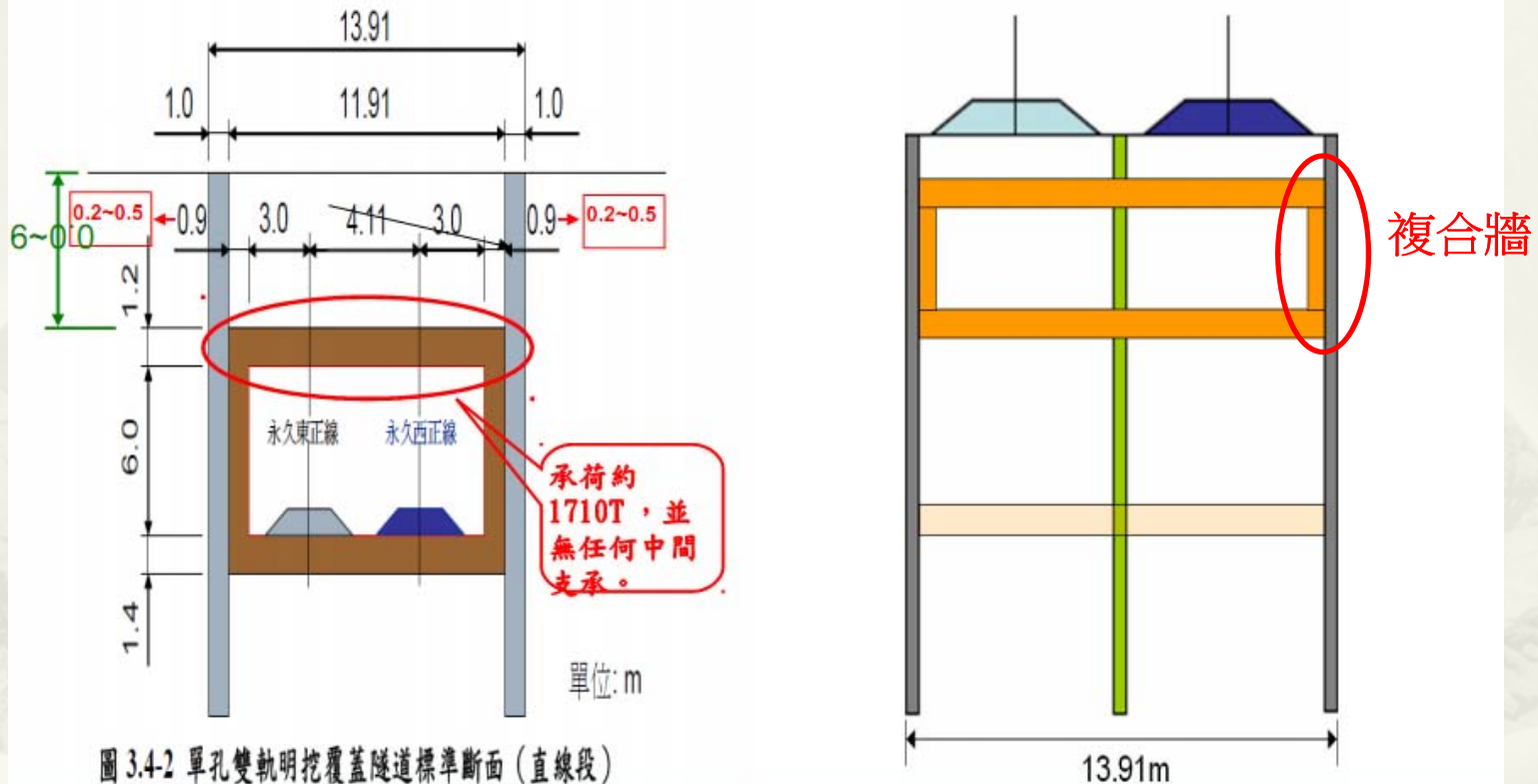
原軌下方施工之軌道建設非常普及

南市府用無知與硬么來包裝其貪婪

- * 日本東京鐵道 [京王線] 在都會區進行地下化，施工沿線少有房屋被拆除。地下化區間 (西調布 ~ 柴崎)
 - * 攝影日期 2012/08/05 ，地下化前 10 天。影片時間 0:00~1:36(引道)~1:50 東行，布田 ~ 柴崎 影片時間 4:41(引道)~5:00~(地下化工程段)~10:00(引道)~10:33 西行，柴崎 ~ 京王多摩川 影片時間 15:35(引道)~16:00 <http://youtu.be/mB7ciTbeByA>
 - * 地下化後情況，攝影日期 2012/08/27 。影片時間 2:32 以後<http://youtu.be/gFfUTcC5pk8>



自救會逆打工法之應受承荷遠小於98年核定版之應受承核。此證無安全疑慮。



1. 隧道上方樑、版結構承荷之回填土方厚度約為 9.4m；隧道淨為 10.11m；以 10m 進行隧道長度計，回填土方體積為 950m³。回填土夯實密度若以 1.8T/m³ 計，則回填土方重量為 1710T。
1. 則總計承荷約 1710T。

1. 回填土方厚度約為 1.8m；淨寬應為 10.81m；若以 10m 進行長度計，回填土方體積為 195m³，則回填土方重量為 350T。
1. 若同時有南下、北上車頭通過，以每車頭重 90T 計，再加計行車衝擊 30%，合計 240T。
2. 則總計承荷約 590T << 1710T。

2.1 工程技術 (5/6) - 地下道限高

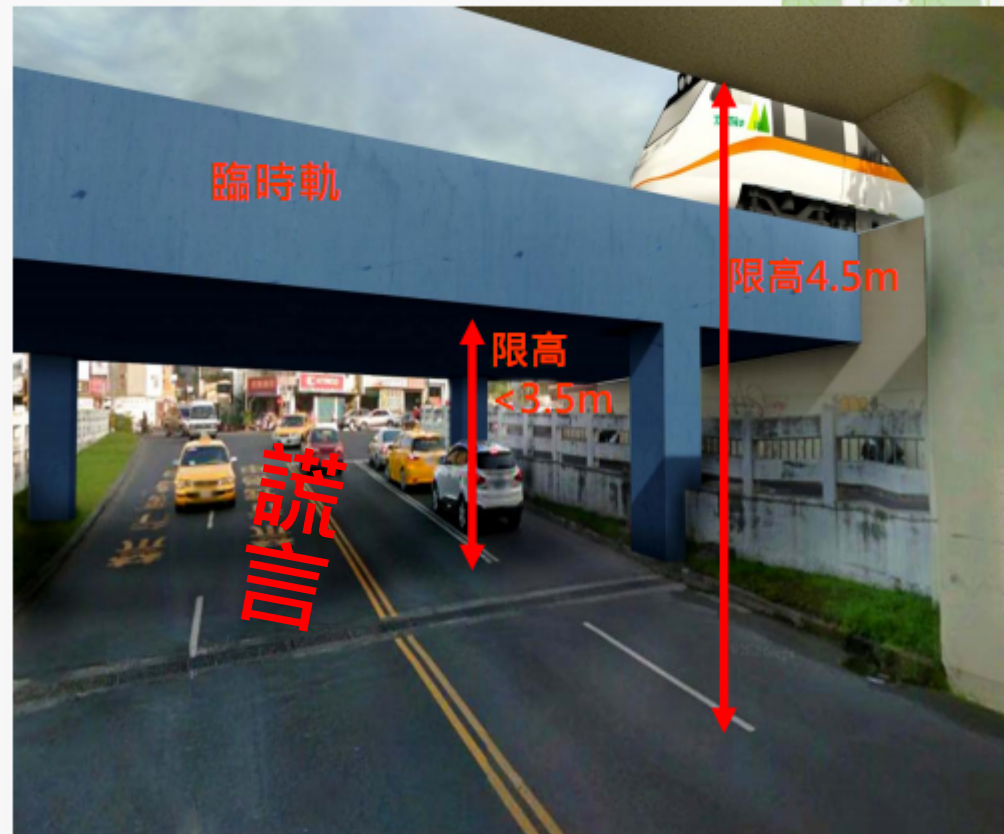
15



民族地下道現況圖

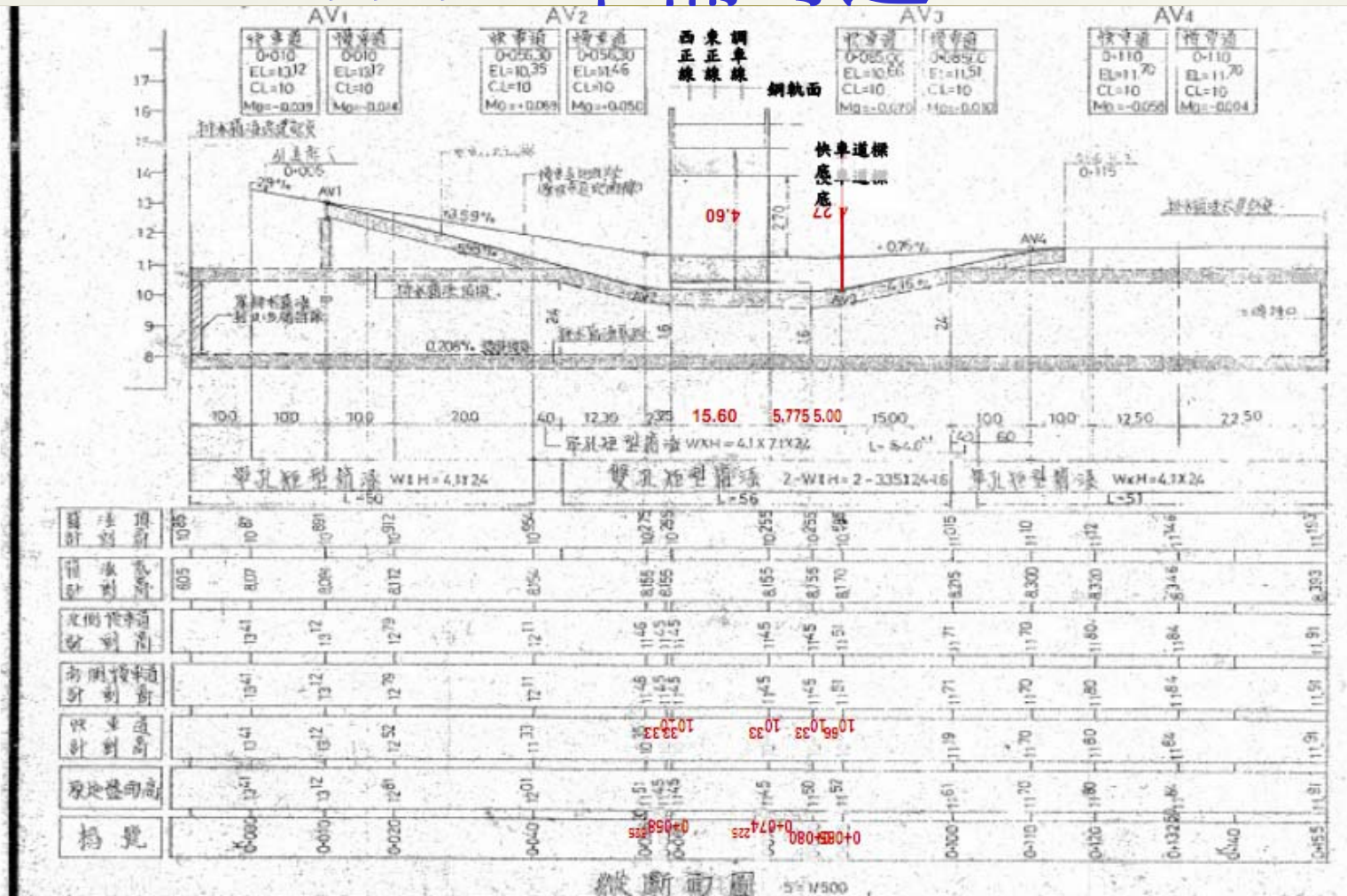
設計車種	限高		
	全長	全寬	全高
小客車	5.5	2.1	2.0
貨車	9.0	2.5	4.1
大客車	12.2	2.5	4.1
中型半聯結車	15.0	2.5	4.1
大型半聯結車	16.5	2.5	4.1
全聯結車	20.0	2.5	4.1

「公路路線設計規範」表1.5.1



民族地下道加設臨時軌限高降低模擬圖

限高將由4.6m變成4.27m，而非3.5m。
99.9%車輛可過。



民族路地下道剖面圖

以限高3.5m為計，仍有98%車輛可行
實為4.27m，僅特殊雙層大巴需繞道

民族路地下道車流統計表

統計時間	車行方向	可通過3.5m地下道車種				不可通過車種		可通過	不可通過	可通過比例
		小客	小貨	小巴	中巴	大貨	大巴			
102.3.20 下午6~7時	西→東 (北門路→前鋒路)	467	18	16	16	2	2	517	4	99.23%
	東→西 (前鋒路→北門路)	447	18	2	0	5	1	467	6	98.73%
	小計	914	36	18	16	7	3	984	10	98.99%
102.3.21 上午8~9時	西→東 (北門路→前鋒路)	277	21	11	1	4	3	310	7	97.79%
	東→西 (前鋒路→北門路)	474	32	0	2	4	0	508	4	99.22%
	小計	751	53	11	3	8	3	818	11	98.67%

統計人員：王欽昭、林福生、許進榮



民族路地下道，實際上：限高將降為 4.27m
車輛限高為 3.77m，除雙層大巴士外，幾乎所有車輛均可通過



市府應主動實施車流調查以確認之

自救會調查時間：102.3.20.1800~1900 調查員：胡慧泰

總車數：994 小客車、小貨車：950 小、中巴士：34 大巴士、大貨車：

2.2 交通影響(1/4)-現有鐵路營運安全之影響

17

核定版方案	民間版方案	影響層面
1.現有軌道東側直接構築永久地下軌道 2.軌道切換1次	1.現有軌道下方構築永久地下軌道，東側鋪設臨時軌 2.軌道切換3次	1.工程必須兼顧台鐵每天約 225 班列車之營運，安全係數較一般工程更高
		2.台南車站客運量每日平均 47,855 人，特殊節日高達 5萬 人以上，為 台中以南 運量最大車站
		3.民間版方案無法確保施工中營運安全

謊言

2.2 交通影響(2/4)-平交道增加之交通影響

18

核定版方案	民間版方案	影響層面
<p>不增加平交道 (維持目前9處)</p>	<p>新增3處 臨時平交道</p> <p>謊言</p>	<p>1. 增加小東路地下道(晨 2,365 PCU/hr、昏 2,477 PCU/hr)、開元路陸橋(晨 1,480 PCU/hr、昏 1,632 PCU/hr)及東門路陸橋(晨 2,579 PCU/hr、昏 2,754 PCU/hr)等3處臨時平交道，因尖峰時段流量相當可觀，將嚴重衝擊交通</p>
		<p>2. 上午(7~9時)、下午(17~19時)尖峰時段約有53班，平均每約5分鐘平交道遮斷約2分鐘</p>
		<p>3. 新增3處平交道後，遮斷時間將大於原9處平交道，人、車通過的疏散時間，亦將大幅增加</p>
		<p>4. 本市9處平交道，93年~100年平交道事故48次，造成8死3傷；青年路平交道98年遮斷桿遭撞損12次(不列入平交道事故統計)</p>
		<p>5. 民間版方案工期大於核定版方案，平交道造成之交通黑暗期長</p>

東門路陸橋橋墩寬14.16m大於臨時軌所需之11m，不需臨時平交道



中華東路陸橋橋墩寬13.27m大於臨時軌所需之11m，不需臨時平交道



鐵工局計畫書內容(左側黑字)

表 3.4-2 橫交道路施工時處理方式比較表

編號	橫交道路	原規劃	替代方案	自救會版
01	柴頭港溪鐵路橋	先施作便橋將現有橋改建成新橋	維持	<p>維持</p> <p>拆除，改設臨時平交道</p> <p>立體交叉道，地下道淨高 >4.50m 立體交叉道，地下道淨高 >4.27m</p>
02	實踐街接平交道	維持	拆除	
03	長榮路地下道	拆除並改成臨時平交道	拆除改設臨時平交道	
04	開元國小人行陸橋	改建	改建	
05	開元路陸橋	拆除並改成臨時平交道	托底工法	
06	東豐路平交道	維持	維持	
07	小東路地下道	維持(箱涵需擴建)	維持	
08	民族路地下道	維持(箱涵需擴建)	維持	
09	衛民街人行地下道	拆除(行人改道)	維持	<p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p> <p>維持</p>
10	青年路平交道	維持	維持	
11	東門路陸橋	拆除並改成臨時平交道	托底工法	
12	光華街鐵路橋	維持(需新建箱涵)	維持	
13	復興路平交道	維持	維持	
14	府連路地下道	維持	維持	
15	月見堂溪鐵路橋	維持(需新建箱涵)	維持	
16	林森路地下道	維持	維持	
17	崇明街人行地下道	拆除(行人改道)	維持	
18	榮譽街平交道	維持	維持	
19	中華東路陸橋	托底工法	托底工法	
20	生產路平交道	維持	維持	
21	龍寶路平交道	維持	維持	
22	後勤司令部平交道	維持	維持	
23	大林路平交道	維持	拆除	

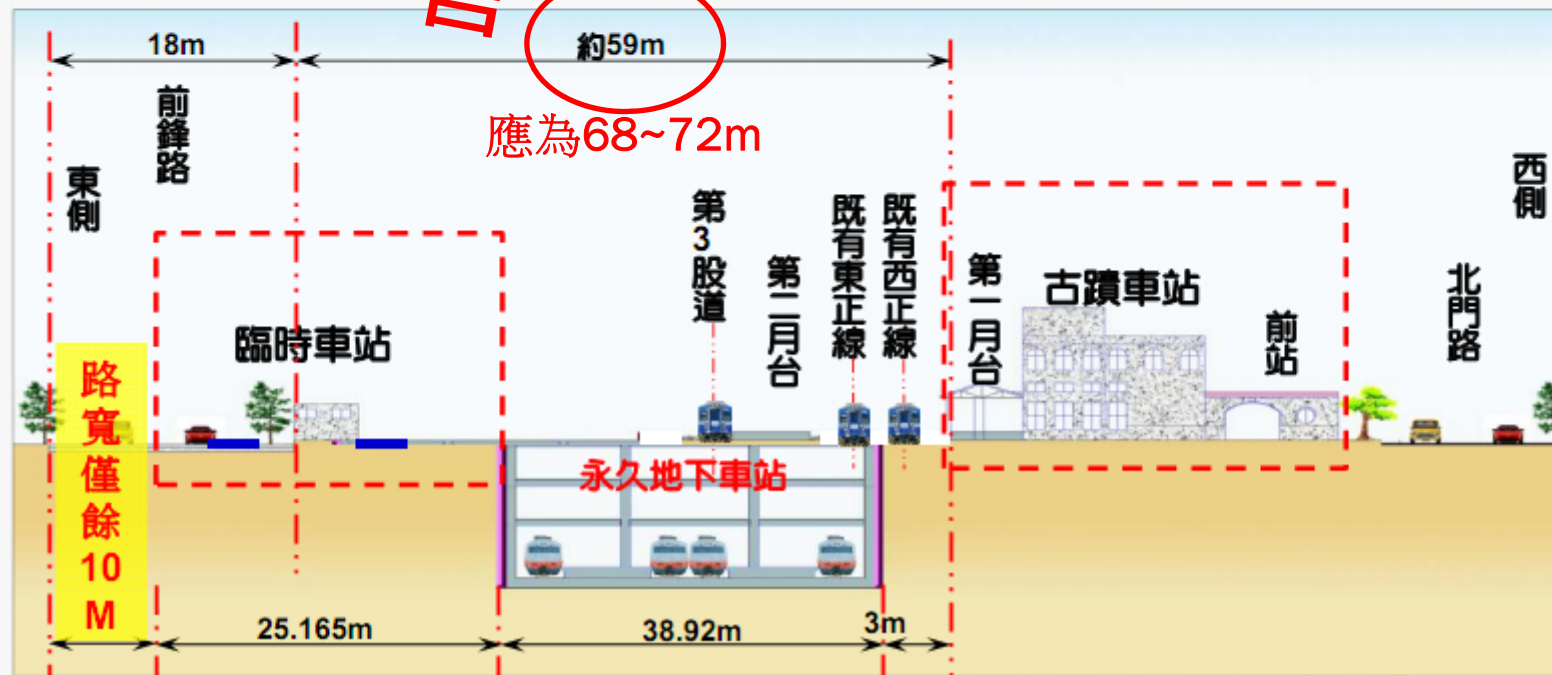
自救會版臨時軌對台南東西向交通，影響微乎其微，遠優於鐵工局版 37

2.2 交通影響 (3/4)-前鋒路寬度縮減之影響

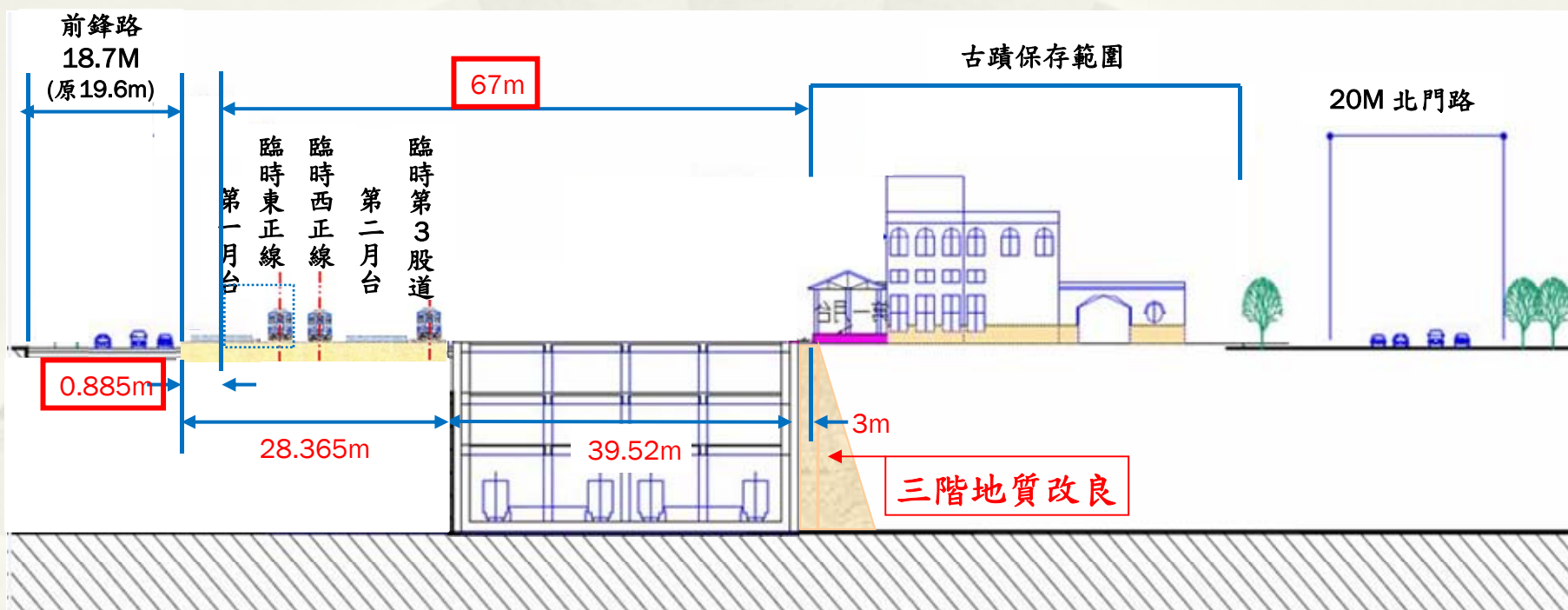
19

核定版方案	民間版方案	影響層面
維持 18M 路寬	縮減為 10M	1.臨時車站佔用前鋒路，使路寬縮減8M，僅能容許2車道通行，嚴重影響交通
		2.前鋒路緊鄰後站，為 小東路地下道 、 民族路地下道 ，及 青年路平交道 之聯繫要道
		3.改道 勝利路 (太窄)或 長榮路 (較遠)，同時衝擊 大學路
		4.民間版縮減前鋒路寬度，連帶影響周邊道路系統

謊言



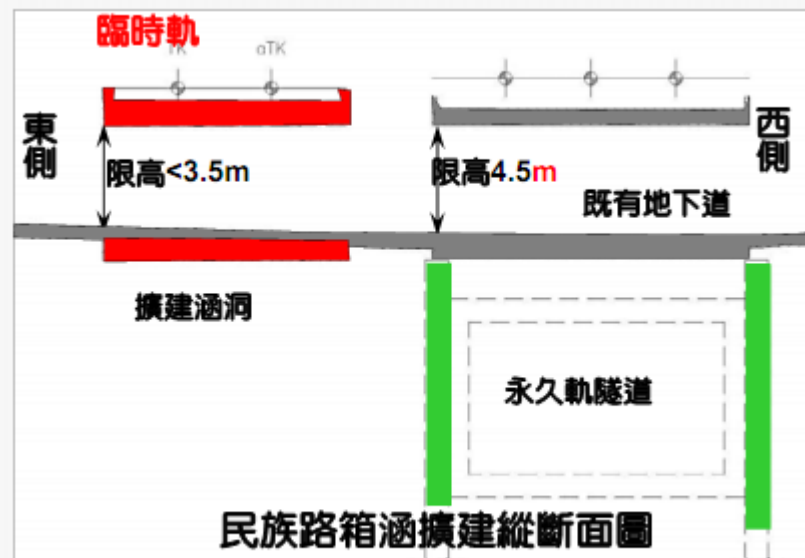
自救會設計僅將前鋒路寬暫時由19.6m縮減為18.7m，仍維持雙向四線交通



2.2 交通影響(4/4)-地下道限高降低之影響

核定版方案	民間版方案	影響層面
限高維持4.5M	限高降低為 3.5M	1.民族路為連接前後站之東西向交通要道 2.限高降低，只能行駛小型車，大型車須改道鄰近平交道，造成嚴重壅塞，增加肇事機率

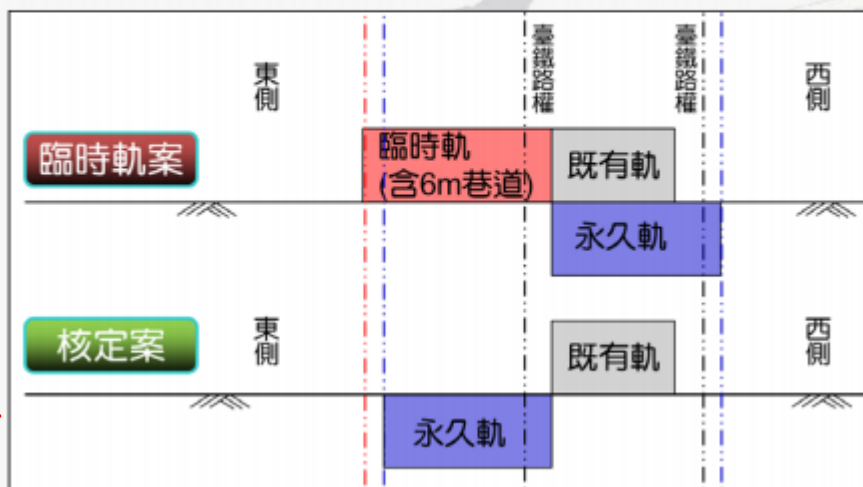
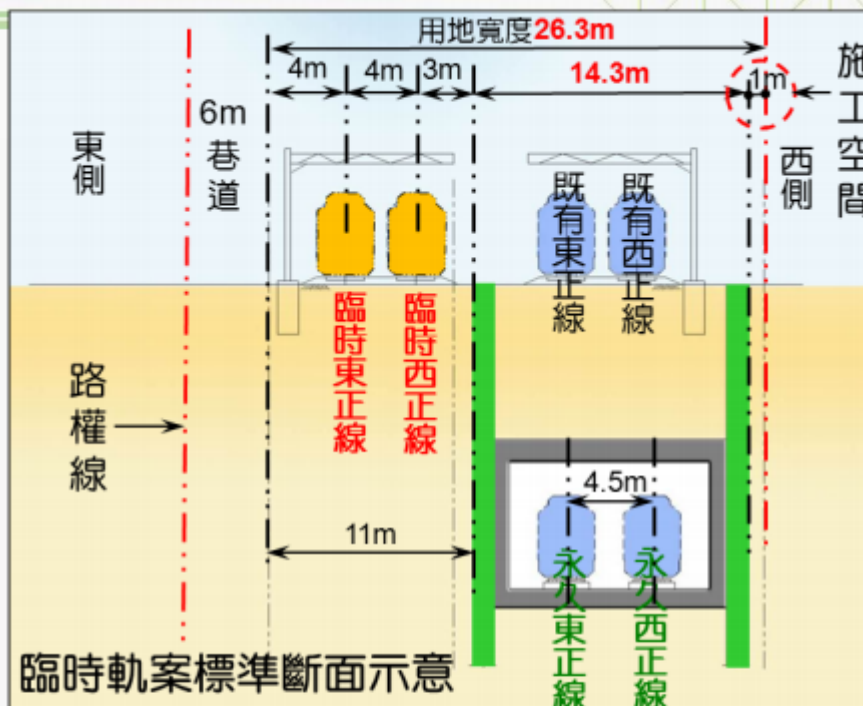
謊言



2.3 都市縫合(2/5)-臨時軌拆遷情形

22

- ◆ 因臨時軌佔用既有平行巷道，阻斷通行使用時間約7年以上，考量交通及消防安全需求，部分地區（長約2.5公里）必須增設6公尺寬平行巷道，勢必增加房舍拆除。
- ◆ 永久軌路權寬度大於既有軌寬度，若西側完全不拆除房舍，則隧道須再往東偏，亦擴大拆除範圍，損及更多民眾權益。

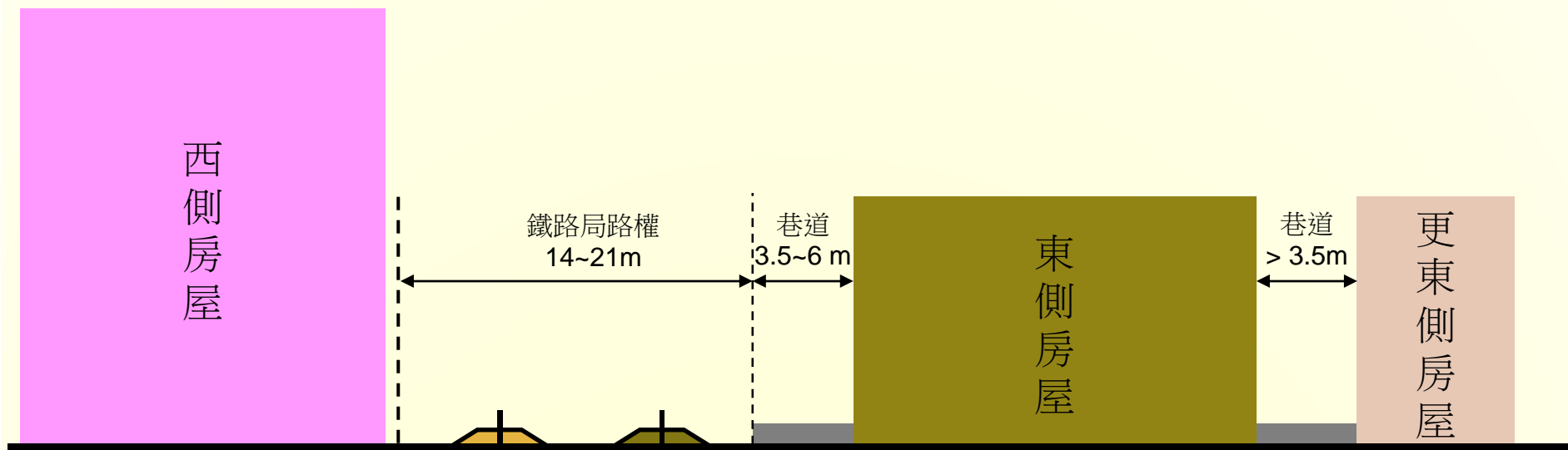


謊言

栽贓自救會要去拆西側房屋

現有地形

(以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)



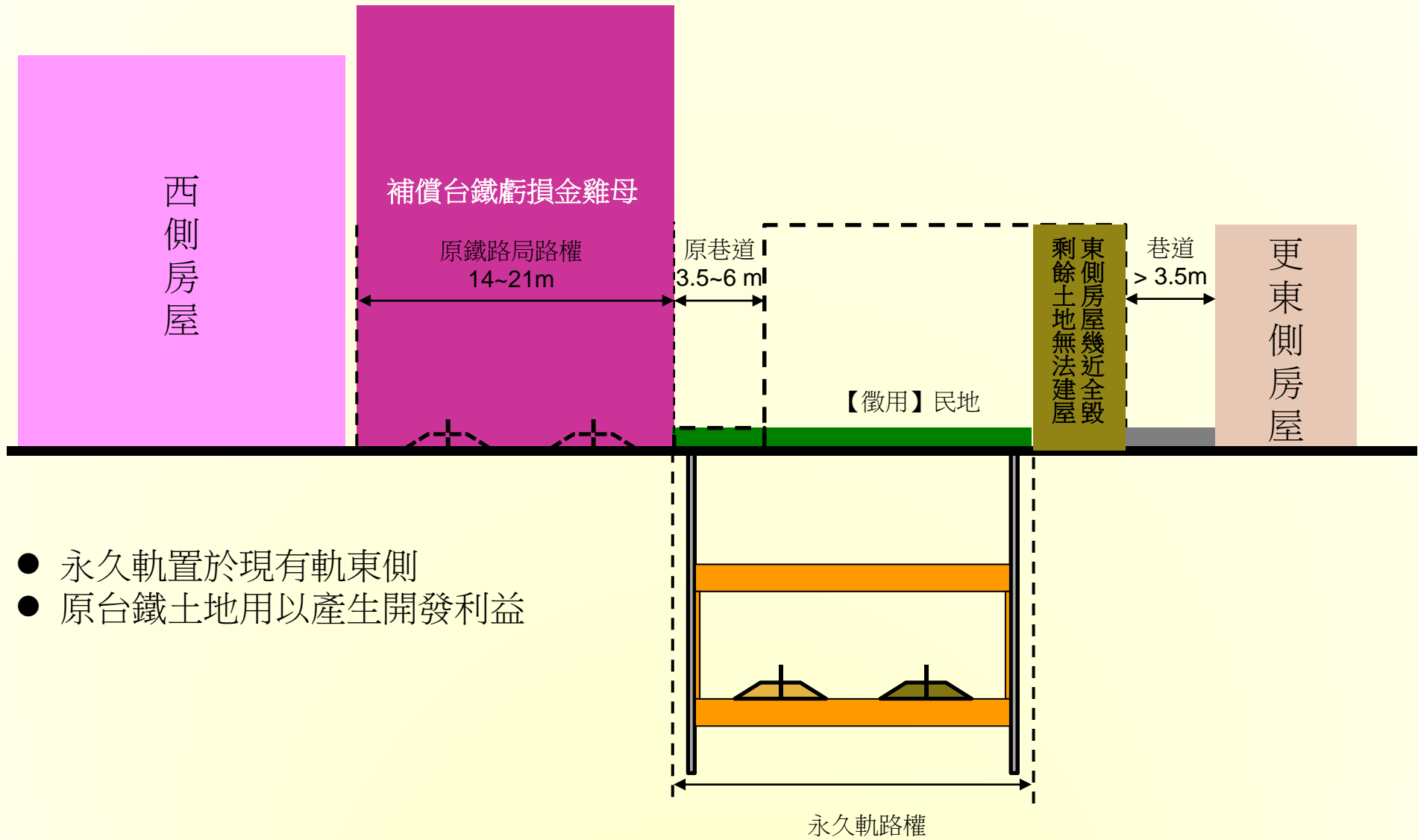
自救會版減少徵收三原則

- * 永久軌置於現有軌下方
- * 永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊
- * 以「徵用」方式取得臨時軌道用地

此三原則完全與工程無關！

官方核定版本

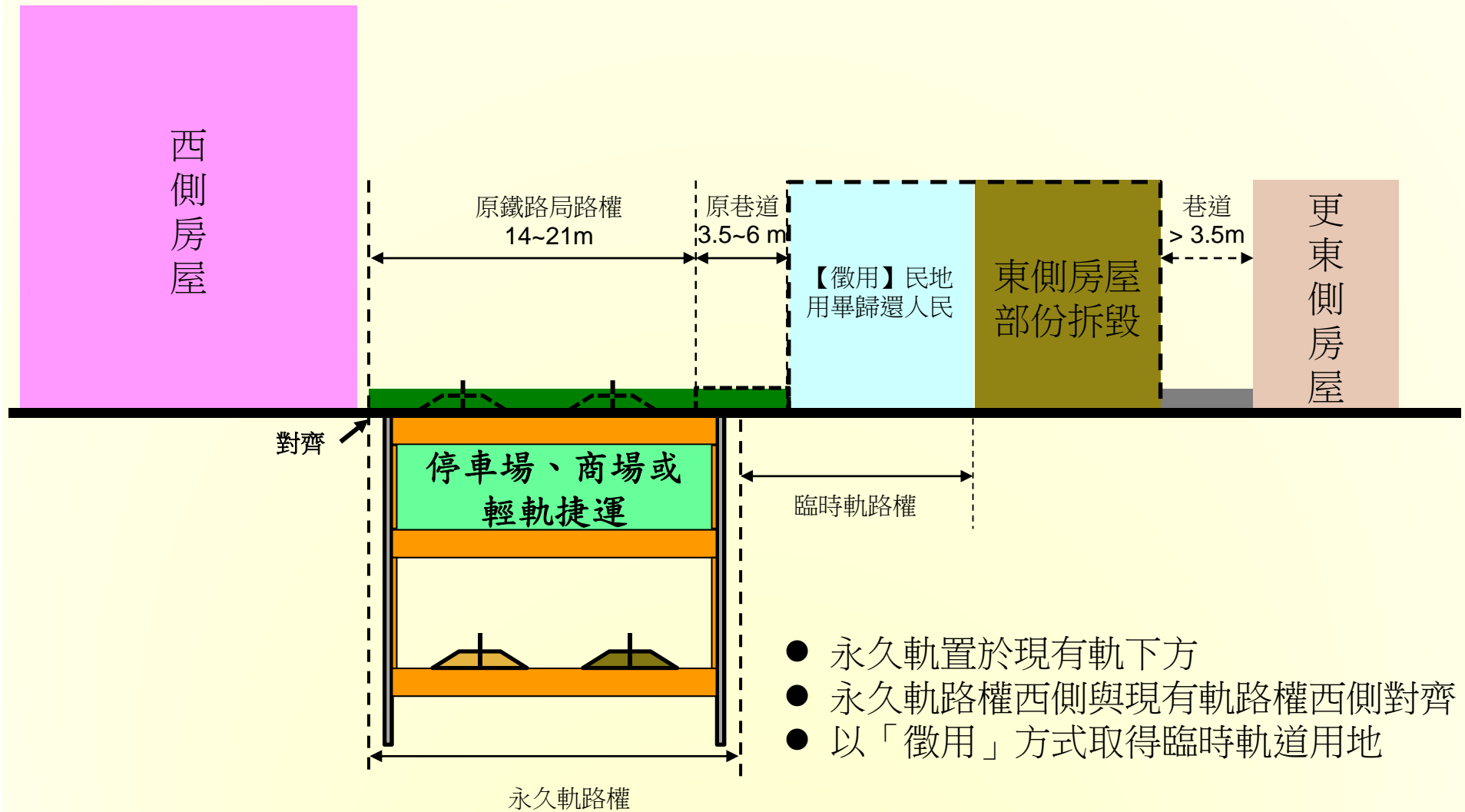
(以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)



- 永久軌置於現有軌東側
- 原台鐵土地用以產生開發利益

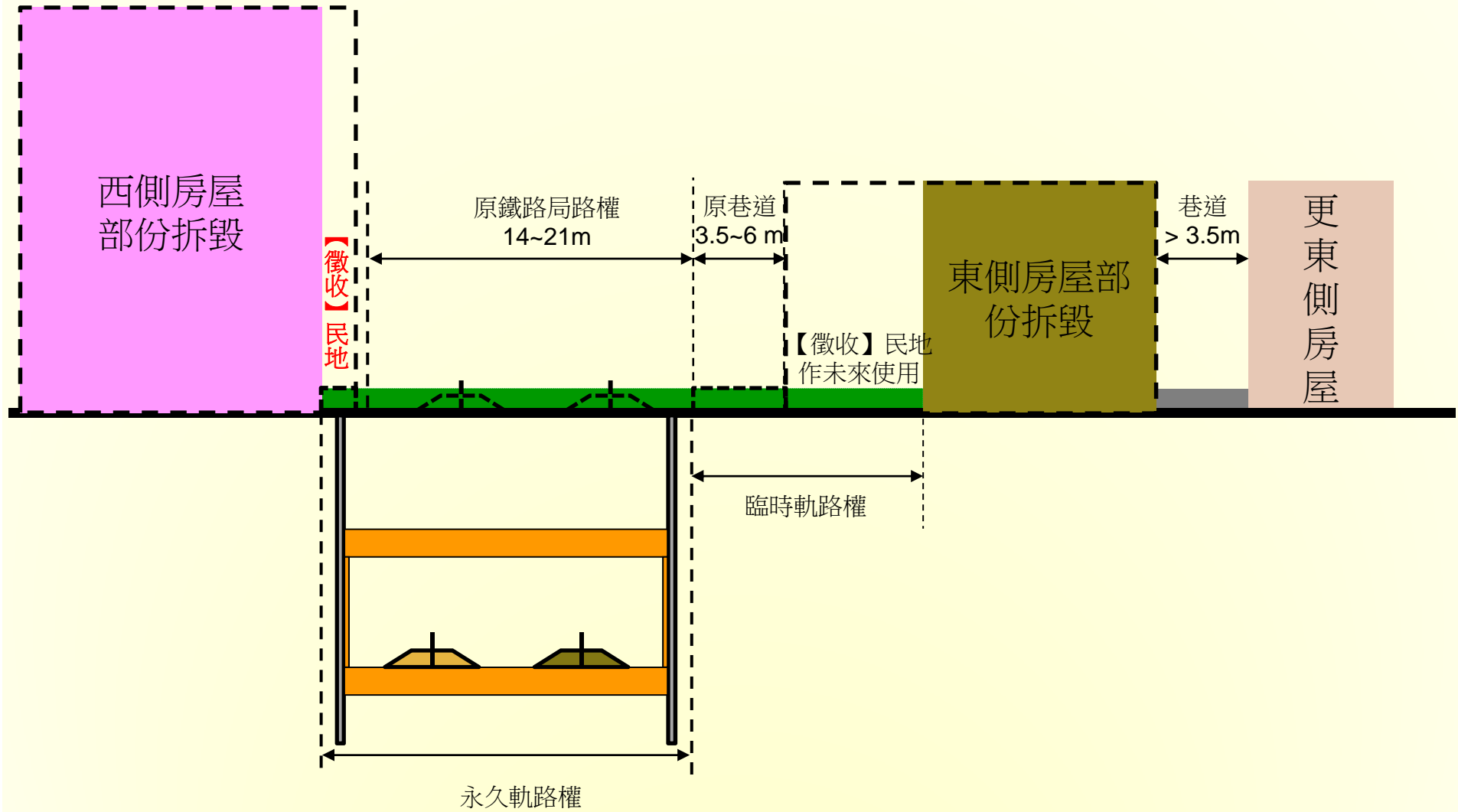
自救會版本


(以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)



官方裁贓版

(以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)





賴清德大謊言
騰空土地的用途

原軌騰空土地用途市府說法反覆

- * 不知道，未規畫。很想將土地還居民，但深度不足16m，居民也無法蓋屋，僅成畸零地(08/28/2012說明會)。[證實刻意曲解畸零地管理辦法]
- * 全由交通部規劃為公共設施與建築(08/31/2012說明會)。
- * 提高土地使用效益，第二階段中再規劃(09/10/2012說帖)。
- * 與永久軌上方合併為公園道用地(10/2012說帖)。
- * 98年行政院核定版：「根據台南市都市縫合計畫」
- * 台南市都市縫合計畫：商業區、豪宅區。
- * 台南市都市縫合計畫第二階段：鐵道兩側100m、站區週邊，共計197公頃土地。

劫民濟富四部曲

利用公共建設之名
擴大徵收土地



以綠地養護為名
將賸餘土地交特定善
心人士(建商財團)認養



公有地變更非公用地目

綠地養護者以優先議價權
向政府取得該認養土地



「騰空土地做為公園綠道」並不妨礙政客劫民濟富！

台南衛民街原憲兵隊綠地就是這樣由建商取得為豪宅用地

2012年9月10日鐵工局 Q&A

2.1、鐵路地下化上方廊帶，未來作何使用？

A：目前鐵路地下化工程範圍寬度約 16.3 公尺並規劃以公園道用地（兼供鐵路使用）、道路用地（兼供鐵路使用）、公園用地（兼供鐵路使用）、鐵路用地、車站用地等。

2.2、現行鐵路未來規劃為何？

A：現行鐵路用地均為台鐵局所有，市府將逐段檢視，依據地區需求規劃適當公共設施或整合鄰近土地使用分區，提高土地使用效益。後續與臺鐵局協商土地取得事宜後，將評估結果納入鐵路地下化都市計畫（第二階段）辦理。

鐵工局說的明明白白：不同於永久軌上方廊帶之用途，
西側原線騰空土地，透過都市計劃提供龐大之土地效益⁰

鐵工局計畫書內容

二、經濟效益估算

鐵路地下化產生之效益可分直接效益及間接效益兩類，經濟效益估算將就鐵路地下化產生之各項可量化效益分別計算。本工程所產生之效益主要反映於車站、沿線騰空土地效益及行車成本、行車時間之節省等項，分別計算如下：

(一)土地使用效益

1.鐵路沿線騰空土地效益

鐵路地下化後，鐵路沿線路廊將產生騰空土地，可供開發使用。有關沿線騰空土地各路段面積，86年公告現值及總價值如表 7.1-5。

鐵工局計畫書內容(黑字部分)

表 7.1-5 沿線騰空土地各路段面積、公告現值及總價值

路段	面積(m ²)	86年平均 公告現值(萬元/m ²)	102年 總價值(萬元)	折合96年現值
北引道終點 實踐路	1,438.5	1.35	3,732.28	2,631.11
實踐路 長榮路	1,249.5	1.35	3,241.91	2,285.42
長榮路 大光國小	4,755	1.73	15,809.84	11,145.31
大光國小 成功國中	6,367.5	1.86	22,762.12	16,046.39
成功國中 開元路	9,766.5	2.06	38,666.69	27,258.49
開元路 東豐路	3,070.5	2.53	14,930.02	10,525.07
東豐路 小東路	5,566	3.33	35,621.99	25,112.09
小東路 民族路	5,176.5	2.66	26,463.58	18,655.77
民族路 青年路	5,940	2.66	30,366.79	21,407.38
青年路 東門路	6,764	2.26	29,379.39	20,711.31
東門路 府連路	10,512.5	2.66	53,742.57	37,886.39
府連路 林森路	7,360	2.66	37,626.19	26,524.98
林森路 崇明街	9,570	1.73	31,819.17	22,431.25
崇明街 中華東路	2,528	1.73	8,405.31	5,925.41
中華東路 生產路	8,150	1.13	17,699.74	12,477.6
生產路 南引道起點	14,936	1.13	32,437.21	22,866.95
合計	103,150.5	—	402,704.80	283,890.92

98年核定版明示

8.2 土地開發構想

配合未來都市發展，本規劃依臺南市政府研擬之「臺南市都市縫合計畫－鐵路地下化沿線都市規劃與設計案」之整體開發構想作為估算未來土地開發可行性評估之基礎。

另臺南縣仁德鄉部分因屬引道出口部分，故仍需維持為鐵路用地。

(二)中區段

- 1.範圍：東豐路至林森路沿線
- 2.定位：休閒文化、複合商業、轉運核心區
- 3.機能：闢設為市中心徒步街區與開發全市層級商業、文化等複合開發

中區段未來發展以臺南車站專用區之發展為主，可考量引進較多樣性以及較高強度之活動，包含轉運、商業、文化專區以及住宅等，成為大眾運輸導向發展之車站核心地區。

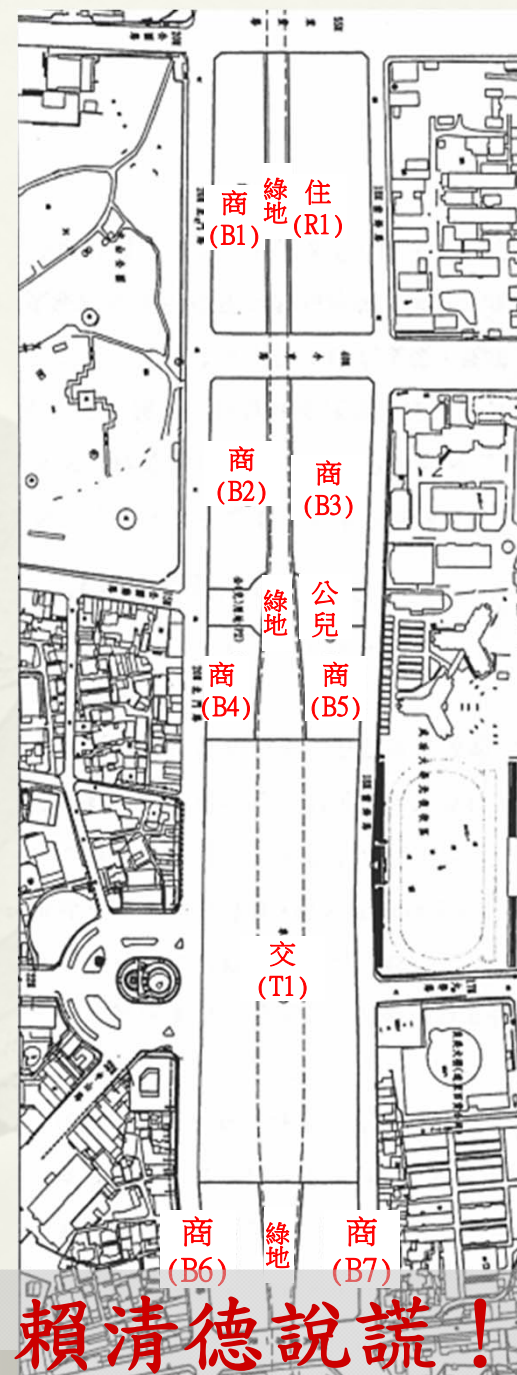
台南市都市縫合計畫

鐵路地下化沿線都市規劃與設計案

委託單位：台南市政府都市發展局

規劃單位：財團法人成大研究發展基金會

基地編號	面積 (m ²)	使用別	建蔽率 (%)	容積率 (%)	開發方式
T1	48,401	交通用地	40	360	設定地上權
B1~B7	51,792	商業區	80	560	由各單位自行辦理
R1	15,989	住宅區	60	360	
P1~P2、 G1~G3	19,845	公園綠地	-	-	



騰空土地將開發為商業區與豪宅區，賴清德說謊！



犧牲這四百多戶就天下太平了嗎？

更大範圍的土地徵收在第二階段

- * 主要依據台南市舊街區軸線（中正路、中山路）都市設計規範，台南站區臨接廣場之建築量體至少14F以上
- * 參酌台南市住宅區及商業區容積級距檢討調整建議
- * 建築量體由車站向周邊漸降，突顯站區都市中心性



建築量體試算

A6基地

容積率500%*1.6(免計容積+停獎)/建蔽率60%≐14F

T2基地

容積率500%*1.6(免計容積+停獎)/建蔽率40%≐20F

A4基地

容積率400%*1.6(免計容積+停獎)/建蔽率60%≐10F



「財團法人成大研究發展基金會」
幫台南市政府規劃的

「台南市都市縫合計畫」

範圍北自柴頭港以北100公尺起，
至生產路縣市界以南100公尺
之鐵路縱貫線兩側各100公尺地區。


包涵整個台南車站周邊、南台南站周邊
及市區之鐵路沿線全部，約197公頃之土地。

將有更多台南市民的家園被徵收！
鐵路地下化東移案還不是終點，
請持續關注！



我們不反鐵路地下化，我們反的是東移！





賴清德如何掌握土地分配利益？

98年核定版內容

8.3 土地開發方式

(一) 權利變換

係指更新單元內重建區段之土地所有權人、合法建築物所有權人、他項權利人或實施者，提供土地、建築物、他項權利或資金，參與或實施都市更新事業，於都市更新事業計畫實施完成後，按其更新前權利價值及提供資金比例，分配更新後建築物及其土地之應有部分或權利金。

此一分配方式需依「都市更新權利變換實施辦法」，擬定權利變換計畫。其權利之估算，則需由3家以上專業估價者查估後評定之。就其申請分配，則訂有30日以上之期間，並得以公開抽籤方式分配。資訊之提供，則有公開展覽及公聽會。而有異議者，則有調解、調處及行政訴訟的管道保障權利人之權益。雖程序上較為冗長，但此一制度已行之有年，特別是在921震災中協助多數集合住宅之重建，而臺北地區亦有具體案例處理較為複雜之產權問題。

(二) 設定地上權

以設定地上權方式提供土地、並要求民間開發者提出營運計畫之模式，也就是「促進民間參與公共建設法」之興建—營運—移轉模式，由民間依其未來營運之標的，自行興建、營運，至特許期間結束後將土地及地上物無償移償予公部門。在公部門允許民間機構執行前，雙方必需簽定開發暨經營契約，而該合約則可要求民間機構未來之開發及經營時應配合政府公共政策之需求，特別是本案站區部分基地需兼負交通轉運之重要都市機能。

徵收未定，忙著招商

臺南市鐵路地下化縫合與 更新規劃招商案

開發辦理原則 簡報

國民黨中央與賴市府如何進行
土地利益交換的實例

辦理單位：臺南市政府都市發展局

提案單位：新見國際設計規劃顧問有限公司

民國101年8月10日

簡報大綱

■ 「臺南市鐵路地下化縫合與更新規劃招商案」更新單元1及單元2開發辦理原則

■ 提請決議事項

- 一：建請更新推動小組同意本案納入政府主導推動優先更新計畫
- 二：擬請支持本案都市更新開發辦理原則，由臺南市政府公開評選實施者實施都市更新事業
- 三：請臺鐵局與國產局依決議配合辦理變更非公用與專案讓售之行政作業

騰空土地讓售台南市府

土地開發方式

六、土地開發方式：公有地參與更新

- ▶ 公有地依都更第27條規定參與都市更新。
 1. 臺鐵局管有土地依國產法第35條 公有公用變更為非公用財產，撥交國產局接管。
 2. 國產局依國財法第52條之1第1項第6款及同法細則第55條之1第3項第4款規定，申請專案讓售，報請行政院核准，讓售給臺南市政府辦理都市更新。
 3. 臺南市地政局管有之平均地權基金土地，報經行政院核准後，專案讓售予臺南市政府都市更新發展基金後辦理都市更新。(業於101.3.19獲行政院核准)
- ▶ 實施方式：附款式標售
 - 更新單元一與更新單元二合併以附款式標售方式實施都市更新事業。
 - 實施者依招商契約及招商規範內容，進行開發與經營。



假都市縫合之名，實施大型土地開發計畫

一：建請同意本案納入政府主導推動優先更新計畫

■ 配合台南市區鐵路地下化二側都市土地縫合。

- ▶ 能有效落實地下化後土地使用與都市機能之串連
- ▶ 延續都市產業與活動機能的系統性

■ 本案提供地下化拆遷戶移居優惠方案而辦理之都市更新計畫

- ▶ 配合公有地開發，提供拆遷戶優惠移居的選擇方案
- ▶ 透過都市更新事業採附款式標售方式，參與開發處份

■ 具舊市區更新再發展關鍵，應納入政府主導推動優先更新計畫管控





賴清德的偽善與操作

賴清德是無辜的嗎？(I)

2010	賴立委表示「南鐵東移影響民眾權益，需審慎評估」
09/2012	自救會求見賴清德被拒
09/2012	自救會在太平境教會攔截賴清德。賴表示「我是無辜的。都是中央政府與許添財的決定」。
09/2012	賴清德與鐵工局召開沒有民眾的說明會：「南鐵並無東移」
09/2012	賴清德以癌末病人比喻被徵收戶、要求「特別犧牲」
09/2012	聯合報、台灣時報、自由時報台南版、無視自救會主張，強加反對鐵路地下化、補償談不攏的帽子給抗爭居民。
10/16/2012	自救會北上抗爭前夕，賴清德透過友人表示「市府會反省，抗爭請勿批賴」。
10/26/2012	賴清德與被徵收戶見面，決定開論壇，什麼都可談。並承諾未來所有與本案相關會議將通知被徵戶。
11/06/2012	南市府：「論壇將成為審議式民主典範」
1/2013	賴清德在市議會表示：「南鐵案是國家重大建設，不需台南都委會通過，可逕送內政部核定。」

賴清德是無辜的嗎？(II)

01/2013	南市府陳宗彥向神學院施壓，神學院某高層透過學生向自救會要求「不論如何千萬不可傷害賴清德，要留下賴清德對抗國民黨」
1/2013	賴清德請成大校長及設計學院院長對建築、都計、土木、運管四系教授說情。請教授支持台南市政府方案，不要幫自救會。
02/06/2013	臨時通知自救會要召開工程論壇，限制自救會5人進場。自救會揭示民版設計，打破官版唯一可行謊言。賴表示「會完全理解再做決定」
02/28/2013	自救會面見賴市長與南市府一級首長，自救會解釋各疑點，雙方表明將加強溝通。
03/11/2013	自救會向南市府表示「鐵工局公布新說帖有誤，希望再溝通」。南市府秘書長敷衍表示「知道了。」
03/12/2013	賴清德致電會長：「將採鐵工局方案。」隨即掛電話。完全截斷溝通管道。賴馬上召開記者會宣布決定。公布之理由謊言連篇、故意栽贓。
05/2013	南市府都市計畫委員會召開小組會議，聽取民眾陳情。每戶陳情3~5分鐘，警員隨俟在側，主席表示逾時將動用警察權架出場外。

賴清德是無辜的嗎？(III)

05/2013	蘇貞昌到台南反媒體攔斷。居民學生遞陳情書，學生遭警員勒脖壓制在地。
08/2013	南市府未通知被徵戶，欲召開都市計畫委員會決議本案。學生偶然發現，緊急動員被徵戶抗爭。南市府決定取消本案會議。
09/2013	學生與居民要求舉辦「聽證會」解決爭議。但是賴清德以「依法無據」斷然拒絕。法學教授與律師撰文表示賴市府詭辯。
09/2013	秘書長陳美玲約自救會長私下談，要與會長交陪，並表示「在這個世道抗爭不會有用，應爭取更實質的東西」。會長要求聽證會被拒。
09/2013	賴清德分區舉辦「南鐵徵收戶照顧方案說明會」，里長把關會場入口，僅讓設籍居民進入會場。連居民的媳婦、女兒也不允許進入。會場中前兩排都是官員與便衣。會後，第二分局便衣警察推倒自救會長，流血送醫。隔日，市府以爆發流血衝突為由取消後續說明會。

賴清德是無辜的嗎？(IV)

09/2013	賴清德在說明會中表示與自救會學者專家溝通的大門從未關閉。但同時，卻將徐世榮教授摒除會場外。
09/2013~	南市府挨家挨戶說服民眾簽下「被徵收戶照顧方案同意書」表明戶數有限，若明年三月前不簽，將失資格。
10/2013	賴清德與新聞處長(原自由時報台南版特派員)拚命投書表示無辜、與誤會。但至今，南市府仍堅不與自救會溝通。
~~	賴清德委副祕書長劉建忻到處向媒體記者要求不要報導本案。
~~	賴清德委民政局長陳宗彥向台南神學院高層施壓，要求不可讓牧師、教師、學生申援自救會。並要求與抗爭學生私下談，但遭拒。

南市府行文教育局要求「正確」 認識台南鐵路地下化

檔 號：
保存年限：

臺南市政府 書函

地址：70801臺南市安平區水華路2段6號9樓(永華市政中心)
承辦人：廖育德
電話：06-2991111#8160
傳真：06-2982852
電子信箱：yute108@mail.tainan.gov.tw

受文者：臺南市政府教育局
發文日期：中華民國102年10月14日
發文字號：府都綜字第1020915576號
送別：速件
密等及解密條件或保密期限：
附件：「臺南市區鐵路地下化計畫」專案說明簡報（電子檔請至<http://login.tainan.gov.tw/oda.aspx>之公文附件區下載）

主旨：檢送「臺南市區鐵路地下化計畫」專案說明簡報資料一份，詳如說明，請查照。

說明：

- 一、依據本府102年10月7日府秘文字第1020898793號函辦理。
- 二、經查 市長於102年10月2日第130次市政會議指示（略以）「請各局處首長務必瞭解鐵路地下化政策的內容，並提供正確訊息給同仁知悉」爰提供旨揭簡報供參。
- 三、另本府有關旨案之公開資訊豐富，如需進一步深入瞭解，請逕至市府網站（<http://www.tainan.gov.tw/taianan/>）首頁「鐵路地下化專區」圖示連結，或「專案業務/鐵路地下化都市計畫」項下下載。
- 四、又臺南市區鐵路地下化計畫工程內容，亦可至交通部鐵路改建工程局網站（<http://www.rrb.gov.tw/main.aspx?lan=ch>）查詢。

正本：臺南市政府各局處首長、臺南市政府各處、臺南市政府所屬一級機關、臺南市各區公所
副本：臺南市政府市長室、臺南市政府顏副市長辦公室、臺南市政府許副市長辦公室、臺南市政府秘書長室、臺南市政府劉副秘書長室、臺南市政府都市發展局（均含附件）

台南市某國中社會科(公民)段考題目

- (B) 6. 依身心障礙者保護法規定，企業每 67 名員工須進用一名身障者，超額進用者，每 10 名身障者工作滿六個月，自第七個月起，每個月政府給予企業獎勵金七千元，每名可領 24 個月。請問：身心障礙者保護法的規定是要捍衛身心障礙者的何項權益？
(A) 受益權、參政權 (B) 平等權、受益權 (C) 平等權、自由權 (D) 自由權、參政權。
- (C) 7. 每逢颱風來臨前，政府會發布土石流警戒區的範圍，並依規定勸告或強制該區民眾撤離。請問：政府是依據哪一項理由限制人民的權利？
(A) 防止妨礙他人自由 (B) 維持社會秩序 (C) 避免緊急危難 (D) 增進公共利益。
- (B) 8. 林益世涉貪事件爆發後，成為各家新聞媒體報導的發燒議題，名嘴也不斷在政論節目中爆料，但台灣現在對公共事務的討論及辯論，大多是捕風捉影，主要是因台灣法律保障下列何項權利，導致對名嘴的約束力不大，除非涉及誹謗，但期許新聞媒體應探討如何防止政府貪腐問題，而非盲從跟風。(A) 人身自由 (B) 表現自由 (C) 集會及結社自由 (D) 秘密通訊自由。
- (D) 9. 由於交通部主導的台南鐵路地下化工程路線略修改東移，台南市北、東區鐵路東側部分居民房宅會被徵收、拆除，預計沿線要拆除的建築物三百零九棟，受影響戶數約一千一百多戶。請問：政府是依據哪一項理由限制人民的權利？
(A) 防止妨礙他人自由 (B) 維持社會秩序 (C) 避免緊急危難 (D) 增進公共利益。
- (A) 10. 《蘋果日報》以「糟色腥」重口味吸引讀者，將狗仔隊式的報導運用於娛樂新聞，偷拍女藝人的裙底春光及乳溝，圖文並茂刊登。如此手法吸引大批讀者目光，卻也讓狗仔隊漸漸與「扒糞」、「瘋狗」等負面詞彙劃上等號。請問：狗仔隊為提升報紙銷量，卻以亂拍照、跟拍藝人為手段，突顯出何項權利的衝突？
(A) 自由權與隱私權 (B) 受益權與參政權 (C) 平等權與自由權 (D) 平等權與隱私權。
- B) 11. 立法院三讀通過《道路交通管理處罰條例》修正案，增訂汽機車駕駛人行駛道路時，不得使用手持行動電話、電腦或其他類似功能裝置撥接及通話等功能，一旦駕駛違規，汽車駕駛人可罰三千。請問：上述法律的規定主要在強調法律的何項功能？



何謂鐵路東移？

鐵路東移

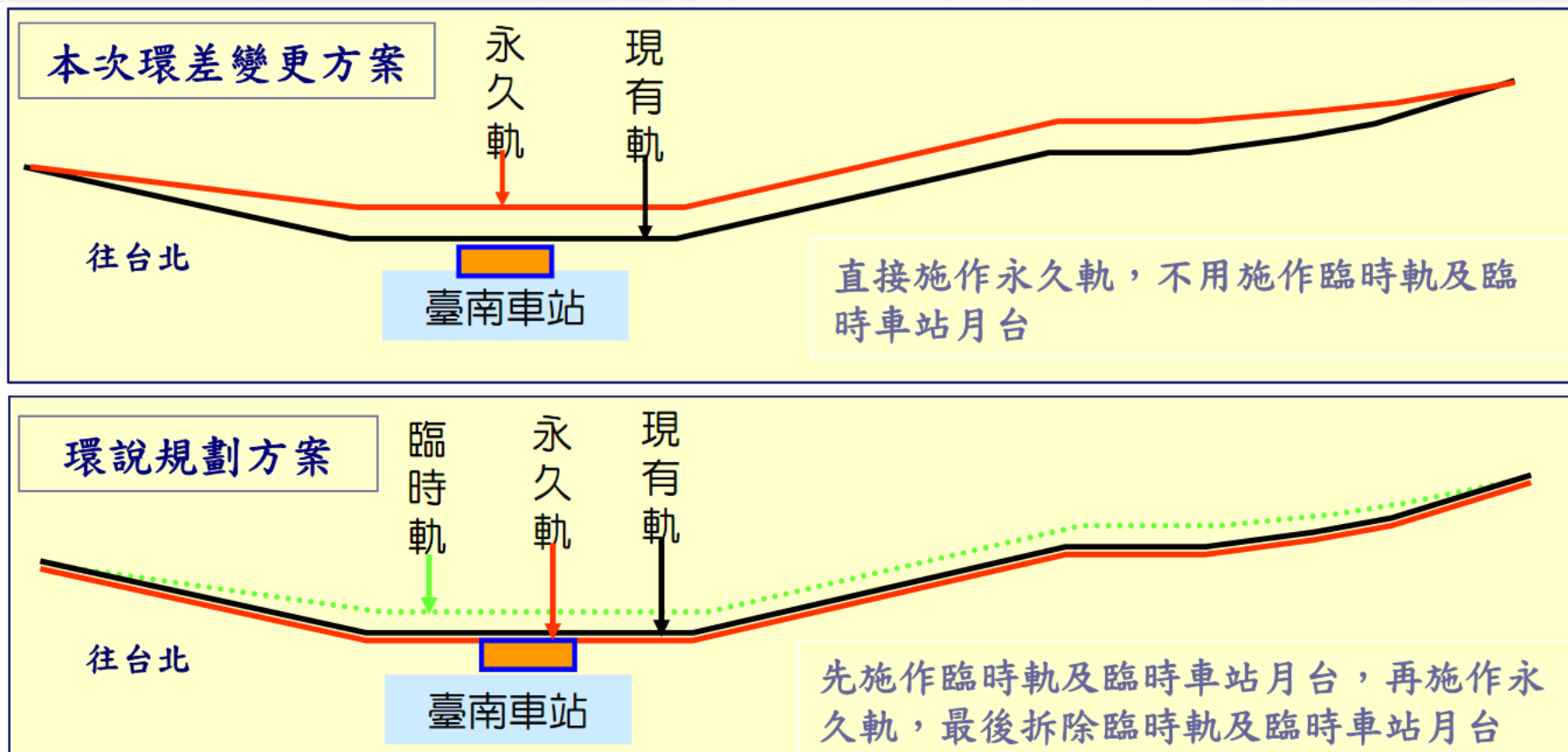


圖 1.3.2-3 本次環差變更方案與原環說規劃方案平面線形比較示意圖

戒嚴時期尚顧及民權以徵用土地施工

85 年環境影響說明書（定稿本）內容

4.2 開發行為之內容

4.2.1 路線規劃原則

一、儘量利用現有台鐵路權範圍，如需徵收（租用）土地，亦以徵收（租用）土地最小為原則。

五、臨時營運軌路線之選擇以對環境影響最小為原則。

4.2.3 路線佈設

一、地下化隧道

地下化隧道係儘量利用現有鐵路西側之台鐵路權或都市計畫道路路權佈設，於柴頭港溪北側將現有軌道撥軌至地下化隧道東、西正線

二、臨時營運軌

臨時營運軌係平行地下化隧道之線形，佈設於現有鐵路東正線東側，於柴頭港溪北側撥軌至臨時軌東、西正線位置，而於空軍後勤司

4.2.4 地下化隧道斷面

地下化隧道將採用挖覆蓋工法施工，於考量路權範圍、與鄰近建物距離、地質情況、地下水位等因素後，採用之隧道標準型式為複線鋼筋混凝土箱形結構（參見圖4-1），引道部分則採U型開口式箱形結

看看別的市長是怎麼對待百姓！

85 年環境影響說明書（定稿本）附件

台南市區鐵路地下化工程沿線立體交叉存廢暨通風口、逃生口、抽水機房等設置事宜研商會議紀錄

一、時間：八十四年四月十七日

二、地點：台南市政府工務局會議室

三、主持人：林忠雄

林文雄

紀錄：王樹勳

四、出席單位及人員：（詳簽到簿）

五、商定事項：

（一）臨時軌與永久軌用地問題：

1 東豐路以北路段用地

（1）北引道段西側巷道應維持原有巷道路寬。

（2）有關逃生口凸出地表面建物移至隧道上方。逃生口設在公共設施用地上。

（3）永久線形於開元路附近里程約UK338+150處，請避開該處四層樓房。

（4）使用民地部份，臨時軌用地採強制租約辦理，並列入都市計畫內以利執行永久軌用地採都市計畫變更為道路用地方式徵收土地，道路下方則供鐵路隧道使用。

2 民族路至東門路段間用地

（1）臨時軌用地採強制租約方式辦理，俟工程完工後再行發還土地給原所有權者。為利於執行，請市政府變更都市計畫時一併列入辦理，並於未來林副省長主持之協調會上提案呈請省都委會配合支持。

（2）永久軌用地採都市計畫變更為道路用地方式徵收土地，道路下方則供鐵路隧道使用。

（3）逃生口凸出地表面建物移至隧道上方。

3 東門路至月見堂溪段臨時軌用地採用強制租約方式辦理，俟工程完工後再發還土地給原所有權者。

（1）逃生口凸出地表面建物移至隧道上方。

4 逃生口設置之位置，應移設至鐵路東正線東側之鐵路用地範圍內，以免徵收民間土地。

（二）立體交叉道路存廢問題：

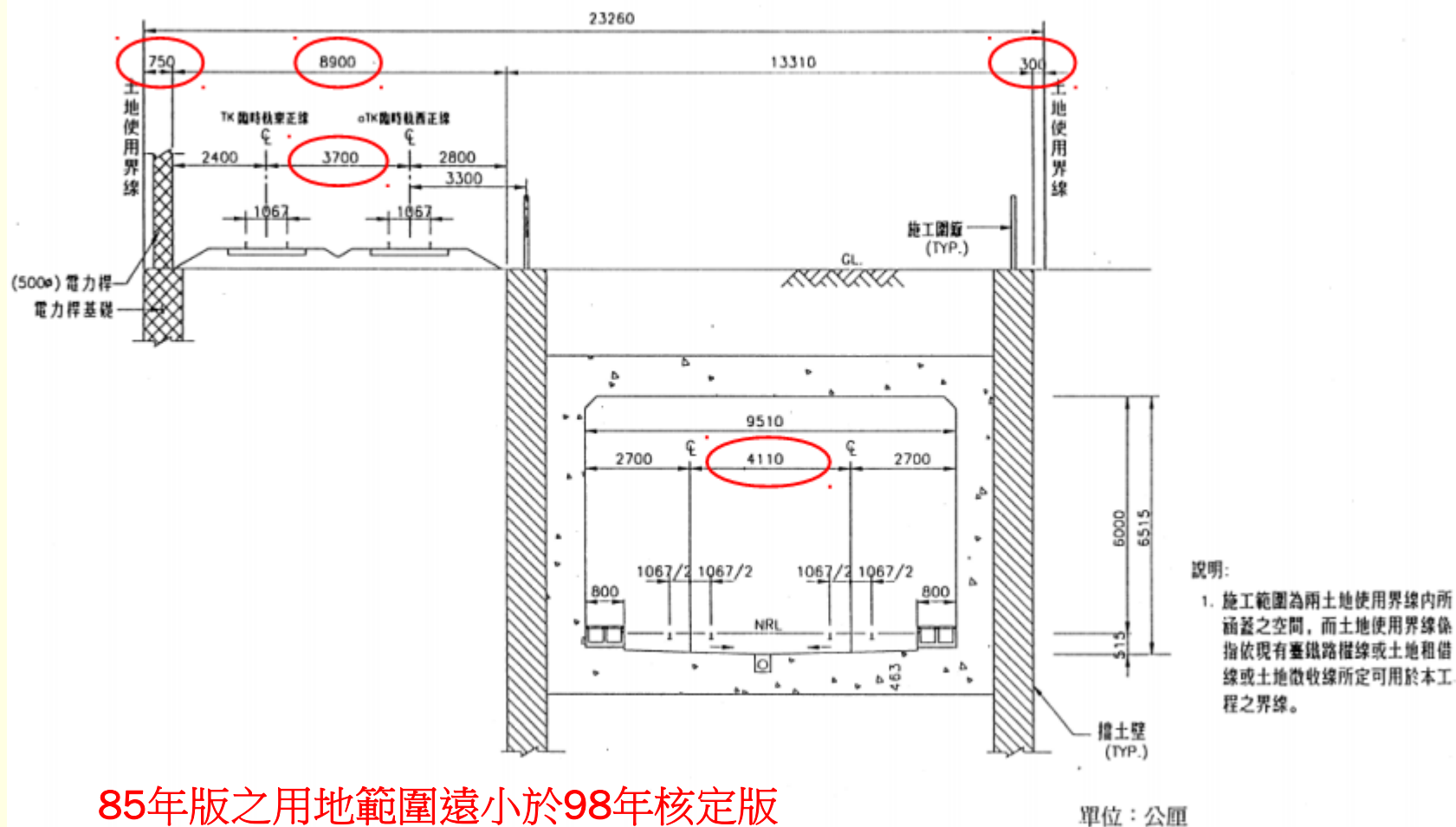
鐵路沿線十三座立體交叉道路除林森路地下道及中華路高架橋二座予以保留，其餘十一座立體交叉道路均予以廢除。

六、教會

附12-5

84 年的台南市府堅持租用民地，連徵收一棟都不肯讓，問題在態度！賴市長您呢，謊話滿天只為徵收民地！ 42

85 年環境影響說明書 (定稿本) 內容



85年版之用地範圍遠小於98年核定版

圖 4-1 台南市區鐵路地下化工程隧道段標準斷面

	85年環境影響說明書 (定稿本)	98年版計畫書 (核定本) / 102.2.6版	102.02.06 自救會 版 / 102.03.07 修訂 版	比較說明
規劃原則 - 地下化範圍 1	以現有台鐵路權西側為用地西界	以現有台鐵路權西側為用地西界	以現有台鐵路權西側為用地西界	三種版本均不觸碰西側民地
規劃原則 - 地下化範圍	地下化範圍在既有軌下方	地下化範圍在既有軌東側	地下化範圍在既有軌下方	85年版與自救會版均採既有軌下方，惟98年版東移
用地原則 - 地下化範圍 2	盡量利用現有台鐵路權或都市計畫道路路權，不必徵收民地	既有軌東側用地，採強制徵收民地，完工後歸國有	盡量利用現有台鐵路權或都市計畫道路路權，不必徵收民地	85年版與自救會版均不必徵收民地，惟98年版強制徵收民地
規劃原則 - 臨時營運軌	施工之臨時營運軌在既有軌東側	施工之臨時營運軌即既有軌	施工之臨時營運軌在既有軌東側	85年版與自救會版均採既有軌東側設臨時軌，惟98年版採既有軌
用地原則 - 臨時營運軌	既有軌東側用地，採強制租用，完工後發還原地主	台鐵路權(既有軌用地)，完工後轉做土地開發	既有軌東側用地，採強制徵用，完工後發還原地主	85年版與自救會版均採租用或徵用，不必徵收民地，惟98年版轉做土地開發
永久軌中心距	4.11m	4.11m/4.50m	4.11m	鐵工局 3/7 稱 4.11m 不安全
連續壁外路權	0.3m	無 / 1.0m	0.6m/1.0m	鐵工局 102/3/7 稱須 1.0m
永久軌路權寬	13.31m	15.91m/16.30m	14.01m/14.81m	鐵工局 98年版 >> 85年版
臨時軌用地寬	9.65m	14.00~16.00m	10.11m/11.00m	鐵工局 98年版 >> 85年版
工期	7年2月 / 臨時軌 18日	7年8月	7年4月 / 臨時軌 14日	三種版本相差不遠

舊計畫(96年版)

在現在的軌道**下方**做新軌



我們不反鐵路地下化，我們反的是東移！

新計畫(98年版)

在現有軌**東側下方**做新軌

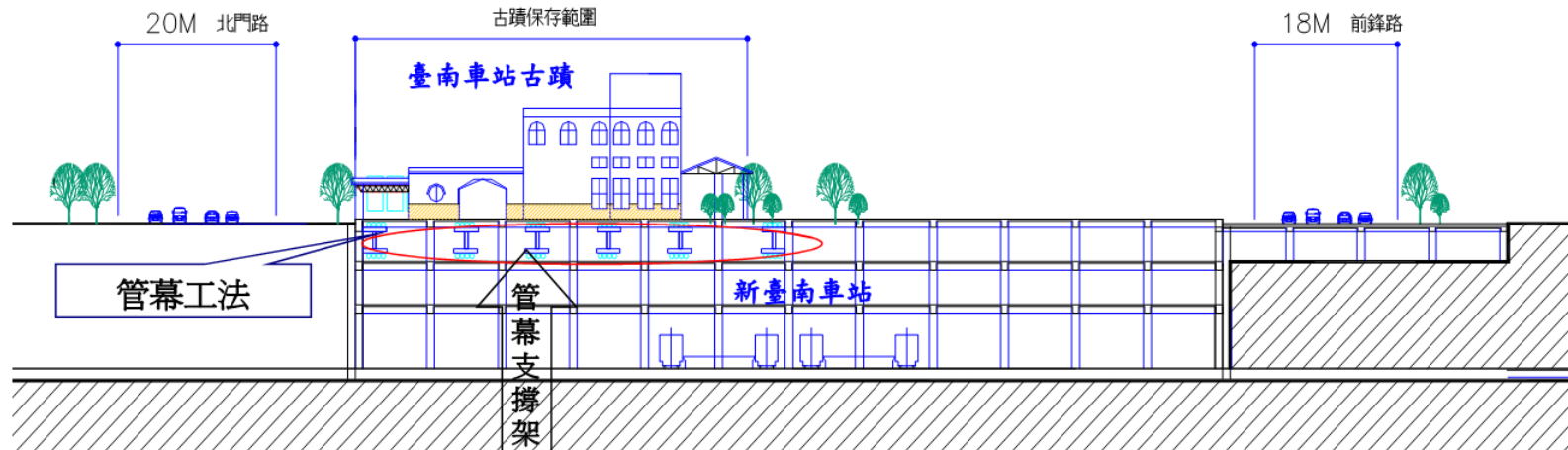
鐵路地下化東移
指的就是這個版本的計畫



96年版與98年版皆可保存古蹟

古蹟保存非東移理由

綜合規劃修正 (96年9月)



綜合規劃第二次修正 (98年3月)

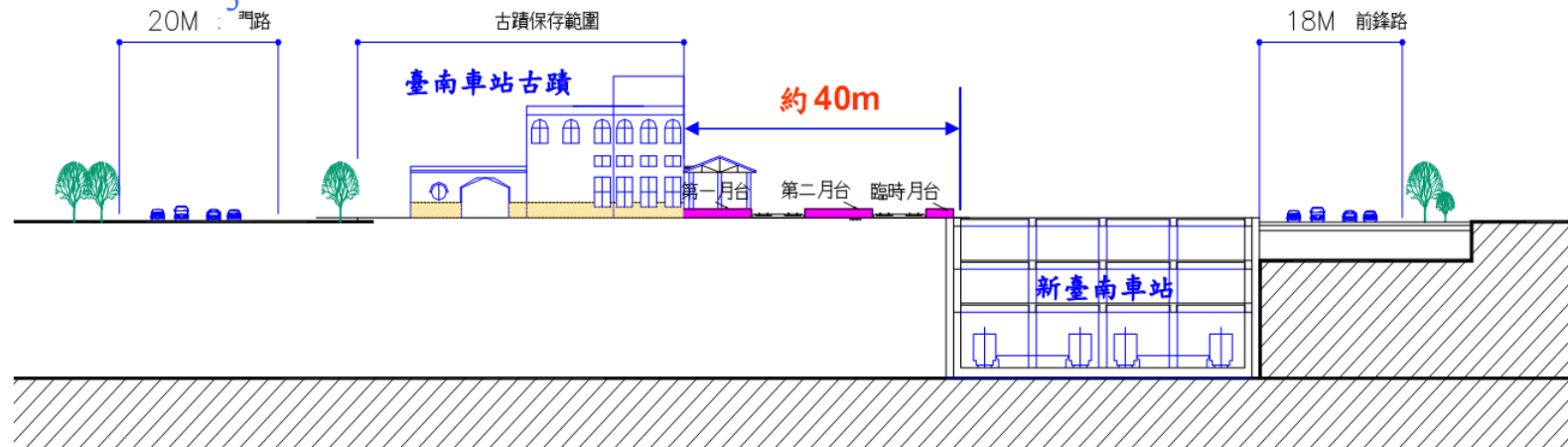


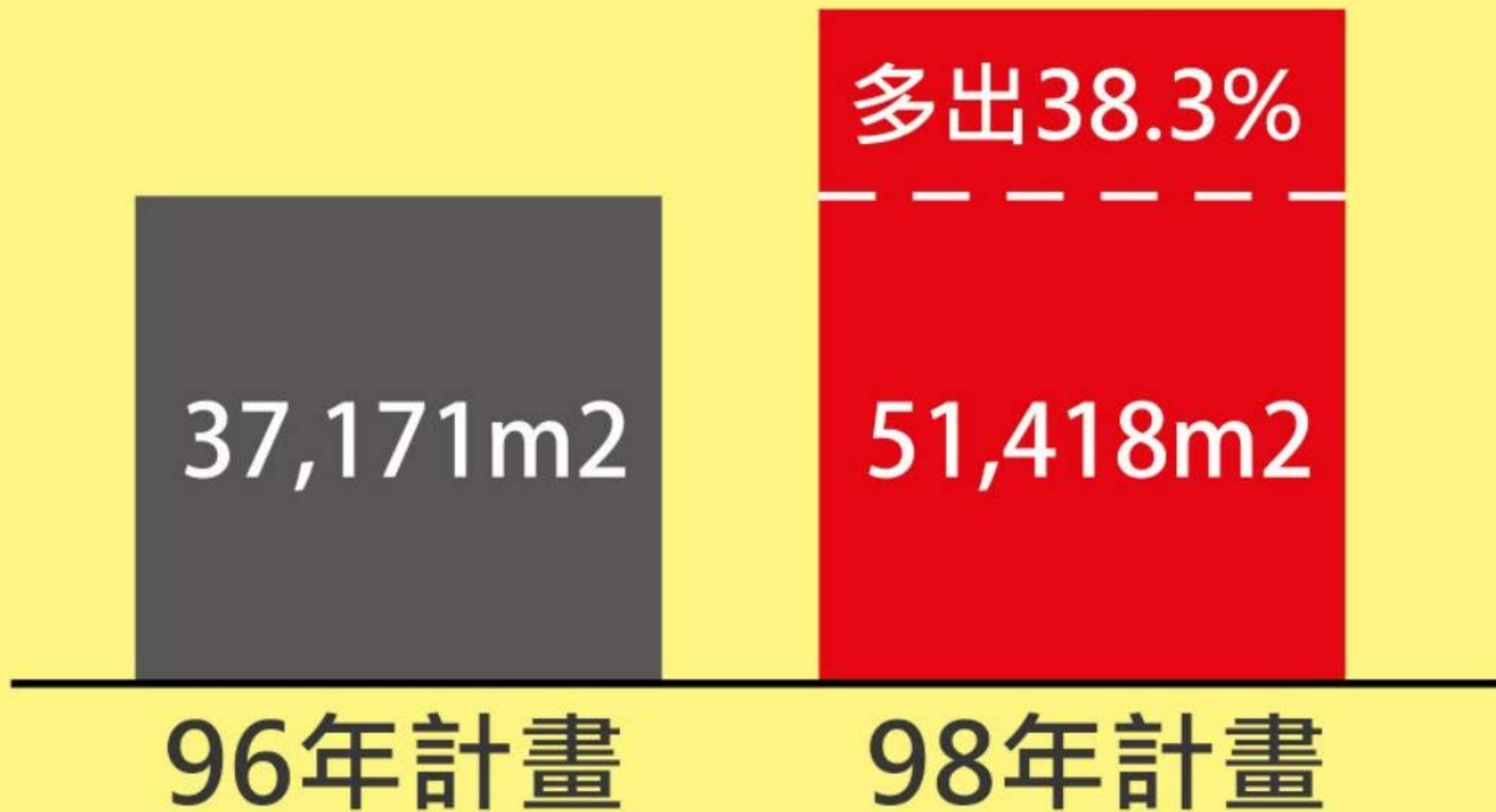
圖 1.3.2-2 臺南車站古蹟保護示意圖


96年版與98年版之比較

項目	綜合規劃修正 (96年9月)	綜合規劃第二次修正 (98年5月)
通勤站設置	考量增設南臺南站及臺南航空站兩個通勤站。	考量運量及設站位置之適切性，建議增設林森站及南臺南站兩個通勤站（原臺南航空站併入南臺南站）。詳附圖1。
臨時軌及車站工程	先於現有軌東側施作臨時軌及臨時車站月台，再於現有軌下方施作永久軌，最後拆除東側臨時軌及臨時車站月台。軌道西側需徵收用地。	直接於現有軌道東側施作永久軌，不施作臨時軌及臨時車站月台。軌道西側不需徵收用地。詳附圖2及附圖3。
臺南車站古蹟保護	採管幕工法施作。	永久軌往東側偏移，臺南車站施工區離臺南車站古蹟位置約40公尺，可避免影響臺南車站古蹟。詳附圖4。
臺南車站站體聯合開發	臺南站體與聯合開發大樓共構，預作基礎工程，分兩階段施工。	臺南車站站體與聯合開發大樓之基礎分離。未來站區與聯合開發大樓是否共構，以及開發方式，將待更進一步規劃並與臺南市政府協調（聯合開發大樓將另案考量，不納入本評估）。
土地徵收及房屋拆遷	徵收土地面積 37,171m ² 。房屋拆遷總樓地板面積 116,996m ² 。土地及建物補償費 35.4 億元。	徵收土地面積 51,418m ² ，增加約 1.4 公頃。房屋拆遷總樓地板面積 95,586m ² ，減少約 2.1 萬 m ² 。土地及建物補償費 33.4 億元，減少約 2 億元。
總工期	8 年 2 個月。	7 年 8 個月，提前 6 個月完成。


我們不反鐵路地下化，我們反的是東移！

新舊計畫徵收土地面積比較



The background features a large, semi-circular fan with a traditional Chinese landscape painting. The painting depicts a mountainous landscape with trees, a river, and a small pavilion. The fan is set against a light beige background with a subtle grid pattern. A thin horizontal line is positioned above the text.

補充資料



官員謊言破解

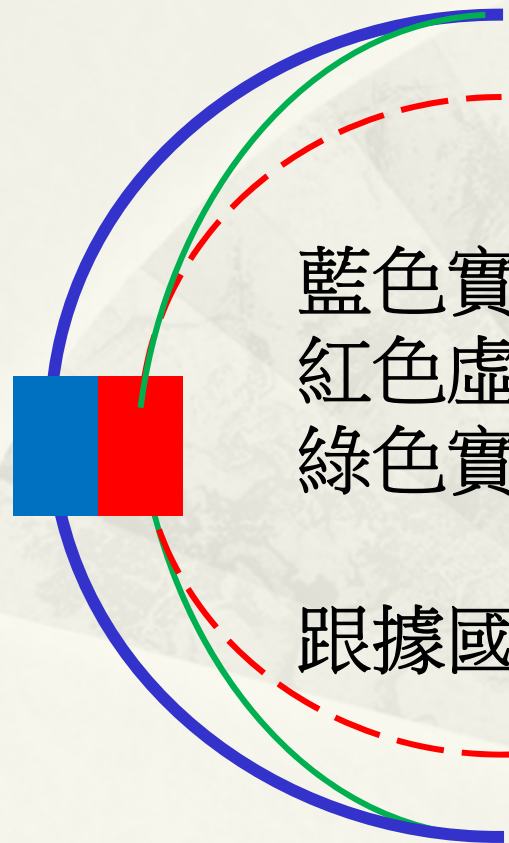
為保存古蹟車站，所以鐵路東移

說謊

- * 96年9月之計畫，依古蹟保存原則新建台南車站位於古蹟車站之地下三層，保存古蹟車站為進出新站之大廳。
- * 可將古蹟車站遷移，新車站施工完畢後，將位移之古蹟車站遷移回原址。
- * 可將地下永久軌向北與向南逐漸回歸現有軌下方。
- * 為何僅在台南精華區東移，然後才回歸原軌道？

無法建臨時軌，因為鐵路過度彎曲，
火車很長、跑很快，有翻車之虞

說謊



藍色實線為原軌道

紅色虛線為本案計畫地下軌道

綠色實線為逐漸回歸原鐵道土地之軌道

跟據國中數學,綠色實線之曲率要小於紅色虛線

因要用「明挖法」，所以鐵路東移

說謊

- * 縱使採明挖法施工，亦可在現有軌下方施作永久軌，另「徵用」人民土地以開闢臨時軌道通車。
- * 鐵工局有另一方案：「現有鐵路東側設置單線臨時軌，永久軌設於現有軌道下方，採用明挖覆蓋單孔雙軌隧道或二個明挖覆蓋單孔單軌隧道。」

對周邊居民影響較小，所以鐵路東移

說謊

- * 96年9月綜合規劃修正計畫中，徵收土地37,171m²。房屋拆遷總樓地板116,996 m²。土地及建物補償費35.4億元。
- * 本案擴大徵用現有軌道東側土地，施作永久軌。徵收土地51,418 m²，大幅增加增收土地1.4公頃，大幅增加38.3%。
- * 房屋拆遷總樓地板95,586 m²略減2.1萬m²，僅減少18.3%。土地及建物補償費33.5億元，略減2億元，僅減少5.6%。
- * 若採「徵用」做臨時軌，幾乎不必徵收土地!

因要縮短工期，所以鐵路東移

說謊

- * 96年9月之計畫，工期8年2個月
- * 本案工期7年8個月
- * 僅縮短工期6個月，6.12%。
- * 需大幅增加徵收土地38.3%，不符比例原則。

為節省計畫經費，所以鐵路東移 說謊

- * 96年9月之計畫(潛盾且不東移)，總經費達295.86億。
- * 本案(明挖且東移)總經費之293.6億。
- * 據熟悉隧道施工法專家指出，若潛盾施工花費295.86億，則明挖施工僅需約100億。
這中間的193.6億跑到哪裡去？

「市府也想將現有鐵道之鐵路局土地給你們，但就卡在現有鐵道之鐵路局土地之深度不足16公尺。深度不足16公尺之土地無法為建地。因此，給你們也沒用。」

說謊

- * 「臺南市畸零地使用規則」可推算得最小建地深度僅需為4公尺。

經建會第1367次會議紀錄

(98.08.10)

臺南市區鐵路地下化計畫案

- * 為顧及本案與周圍整體規劃開發，**以土地開發利益回饋軌道運輸建設**，提高本案之自償率，並提升整體規劃效能等因素，本案**應將土地開發機制與軌道運輸建設整合一併推動**，使周邊之都市開發與立體化工程能於相同時間完成。
- * 為使前項所稱土地開發利益回饋部分，在不影響臺鐵權益前提下，請交通部於半年內會同內政部研議土地開發利益以專戶或基金方式，將土地開發模式、合作型態、利益回饋方式及專戶或基金運作模式要點，另依程序報核。

鐵路立體化建設及周邊土地開發計畫申請與審查作業要點

(101/08/21)

- * 申請書需包含
 - * **土地開發構想**，鐵路路線、場、站或鄰近地區可開發範圍之概述，開發方式及預估開發效益，中央或鐵路營運機構可獲取之效益概估，以及可提供鐵路營運機構之優惠措施。
 - * 土地開發初步評估分析，**包括將車站周邊及鐵路路線兩側一定範圍內之公私有土地納入土地開發範圍**，徵詢鐵路營運機構管有土地開發構想，並整合站區周邊土地管有機關（構）意見，研提土地開發策略、推動方式、實施流程與期程、預估可獲取之效益等內容；其涉及鐵路營運機構管有用地者，應經該機構同意。
- * 土地開發部分應視需要送請內政部「**公共建設計畫結合土地開發計畫整合平台**」協調整合。

經建會新聞稿 (2009年8月11日)

- * 行政院經建會討論通過交通部陳報「**臺南市區鐵路地下化計畫**」，未來站區開發將保留現有臺南車站古蹟、結合周邊土地整體開發方式，並將成為**第一個以土地開發利益回饋軌道運輸建設之試辦計畫**...本案將成為**第一個土地開發利益回饋至運輸建設之試辦案例**，詳細之土地開發模式、合作型態及**利益回饋模式**，將由交通部會同內政部於半年內研定相關運作準則。

監察院關於台鐵虧損調查報告(101)

對於「是否需透過修法以解決臺鐵的財務困境」表示：「修法不會成為決定點，不修法也是可執行」，惟會後補充說明中，對於在不修法的情形下，如何處理閒置資產處理問題，僅表示「土地開發等情已併入臺鐵償債計畫（詳調查意見二之（四）），送請行政院核定」，另對於臺鐵組織定位問題，則未提出具體說明。

台鐵償債計畫 (I)

利用資產活化開發收益償還不可歸責債務。

土地開發方式:同意權利變換後不動產可進行專案標售作業，並解除大面積土地資產處分限制。

文化資產保存及容積移轉:由「最大保存」之原則更改為「最適保存」原則，進行古蹟及歷史建築之認定作業。

台鐵償債計畫 (II)


臺鐵局依上開建議推動方案執行，於計畫完成可產生 996 億元淨效益，加計土地處分現金流入 609 億元，現金淨流入 1,605 億元，可償還 1,605 億元，並節省 486 億元利息支出，至 117 年該局不可歸責債務餘額為 146 億元，償債效果達 2,091 億元。

從鐵路運輸變身房產開發商

今周刊601期



- * 房地產，將成為台鐵第二個本業，而台鐵也不再只是鐵路運輸業，變身房地產開發商！



自救會的訴求與原則

抗爭原則

- * 未釐清土地徵收之「合法性」、「公益性」、「必要性」、「符比例原則」、「合法性」、「最後不得已的手段」等五大原則前，不與政府討論「完全補償」。
- * 召開「聽證會」釐清上述土地徵收要點及工程議題。拒絕接受政學以權威背書卻不接受討論檢驗。
- * 政府若未釐清上述爭點前，「照顧方案」僅是幌子。
- * 保障每一個公民的基本人權，就是追求最大的公共利益。

反南鐵東移自救會的訴求

**賴市長, 請站在市民的這一邊,
不要站在錢的那一邊!**

**支持台南市鐵路地下化
應採原軌土地建永久軌
堅拒毀家補貼政府財政
懇請市長保障基本人權**

**偉大的城市，怎能建築在
無辜市民的血淚上！**

我們不反鐵路地下化，我們反的是東移！

鐵路東移是違法違憲的

憲法第15條「人民之**生存權、工作權及財產權**，應予保障。」

土地施行法第四十九條：「**徵收土地**於不妨礙徵收目的之範圍內，**應就損失最少之地方為之**。」

土徵法第三條之一「**興辦公益事業...應優先使用公有土地或國營事業土地...應考量徵收之公益性及必要性**。」

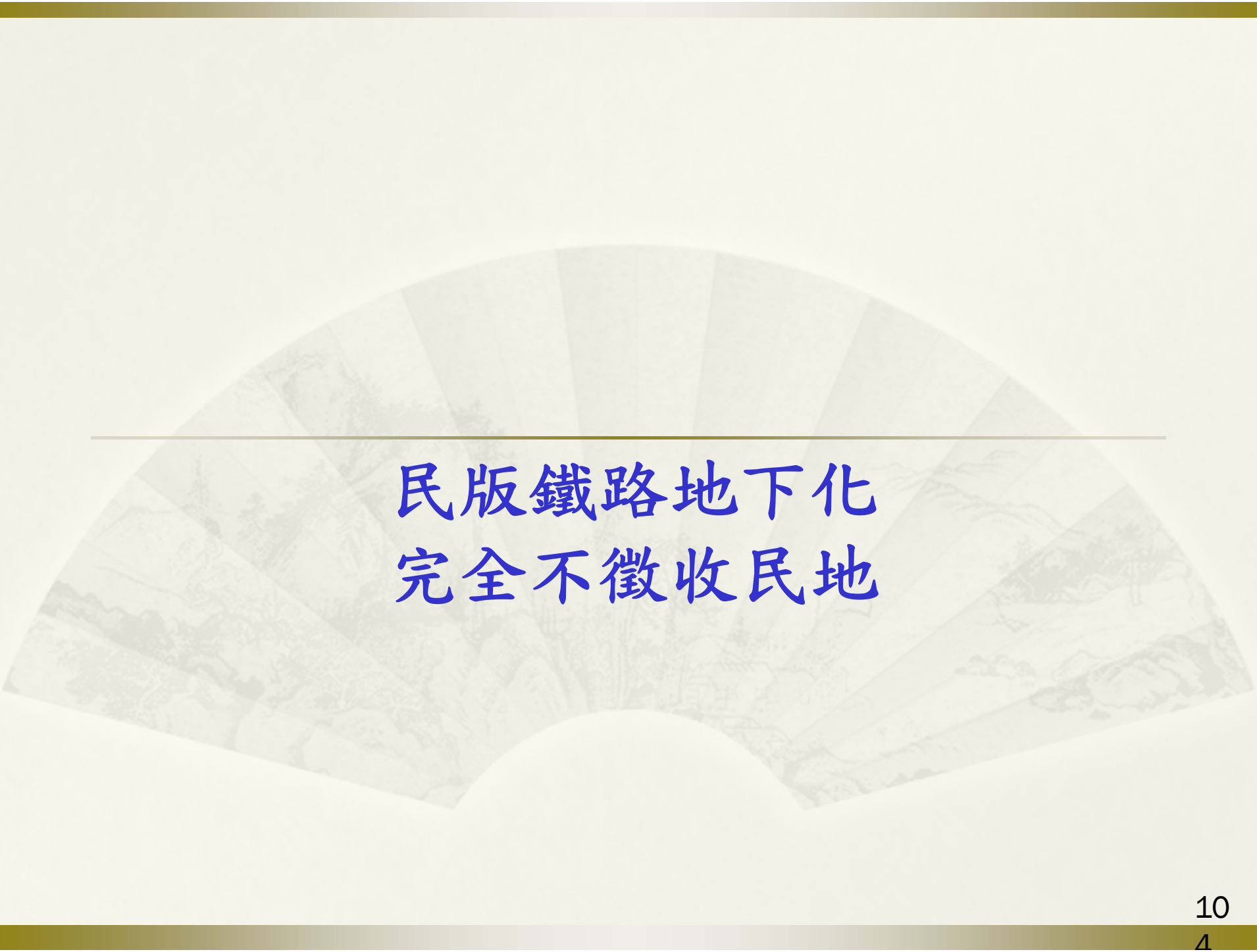
釋憲文第513號：「為公共利益之土地徵收，因其涉及對人民財產權之剝奪，**應嚴守法定徵收土地之要件、踐行其程序**。」

鐵路東移是違法違憲的

1. 本案的公共利益是「鐵路地下化」，而非「開闢政府財政」。
2. 「開闢政府財政」不應被視為「公共利益」。
3. 資產活化或取得土地利益來補償財務，不應透過「土地徵收」來實現！
4. 土地徵收必須具備公共利益、必要性、比例性、最後手段及完全補償等這五項要件，而且是缺一不可。
5. 土地徵收案的「公共利益」不應由少數專家決定，而應重視被徵收人的意見。

聽證會可解官民爭議，賴清德死不願辦

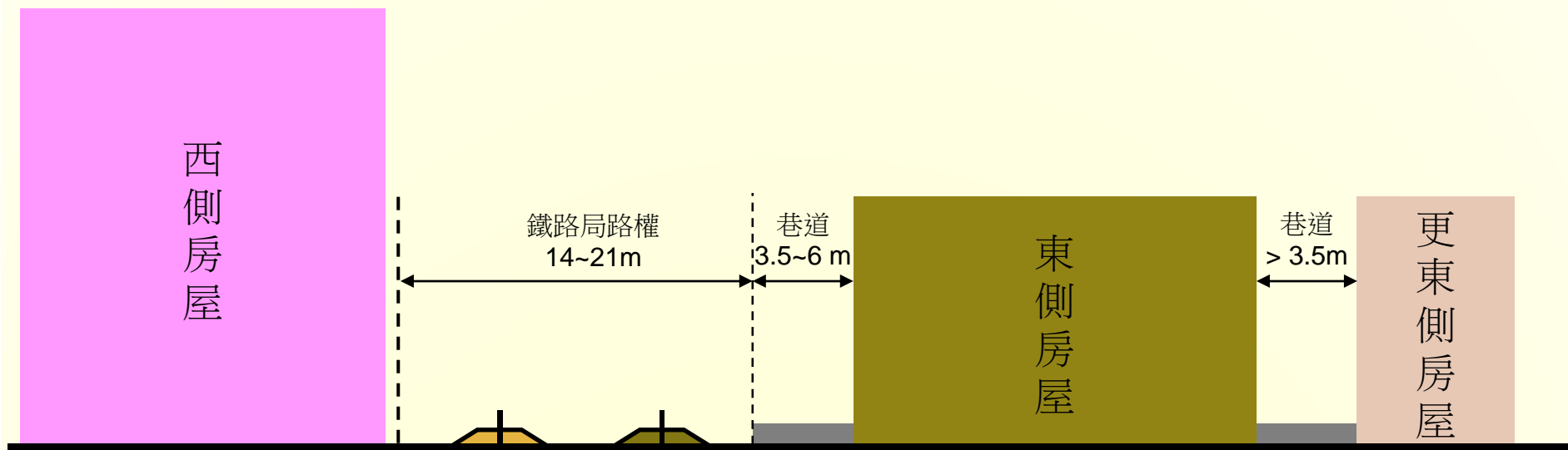
- * 南市府：「依法無據」
- * 詹順貴律師：「台南市政府為配合鐵路地下化路線東移而擬定都市計畫變更案時，仍可自行或會同交通部鐵工局舉辦資訊聽取型聽證」
- * 成大法律系王毓正教授：「應依釋憲文709號辦理權利保障型聽證。」
- * 行政程序法第一〇八條第一項規定分為二種：一是「應斟酌全部聽證之結果」；二是「應依聽證紀錄作成處分」。前者規定行政機關應予納入決策參考，乃針對資訊聽取型聽證而設；後者於法有明定下，強制行政機關必須依聽證紀錄作成行政處分，應是針對權利保障型聽證而設。



民版鐵路地下化
完全不徵收民地

現有地形

(以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)



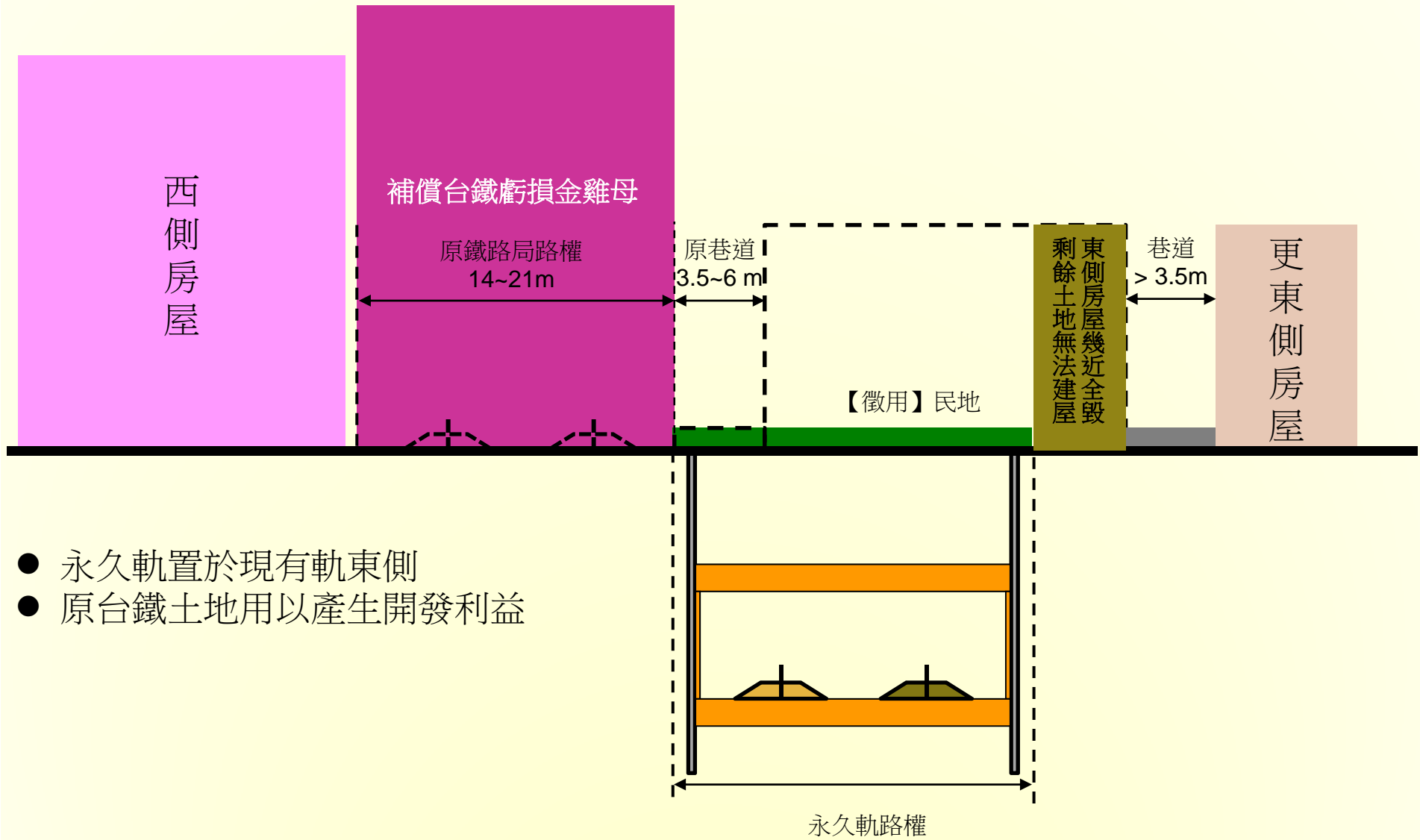
自救會版減少徵收三原則

- * 永久軌置於現有軌下方
- * 永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊
- * 以「徵用」方式取得臨時軌道用地

此三原則完全與工程無關！

官方核定版本

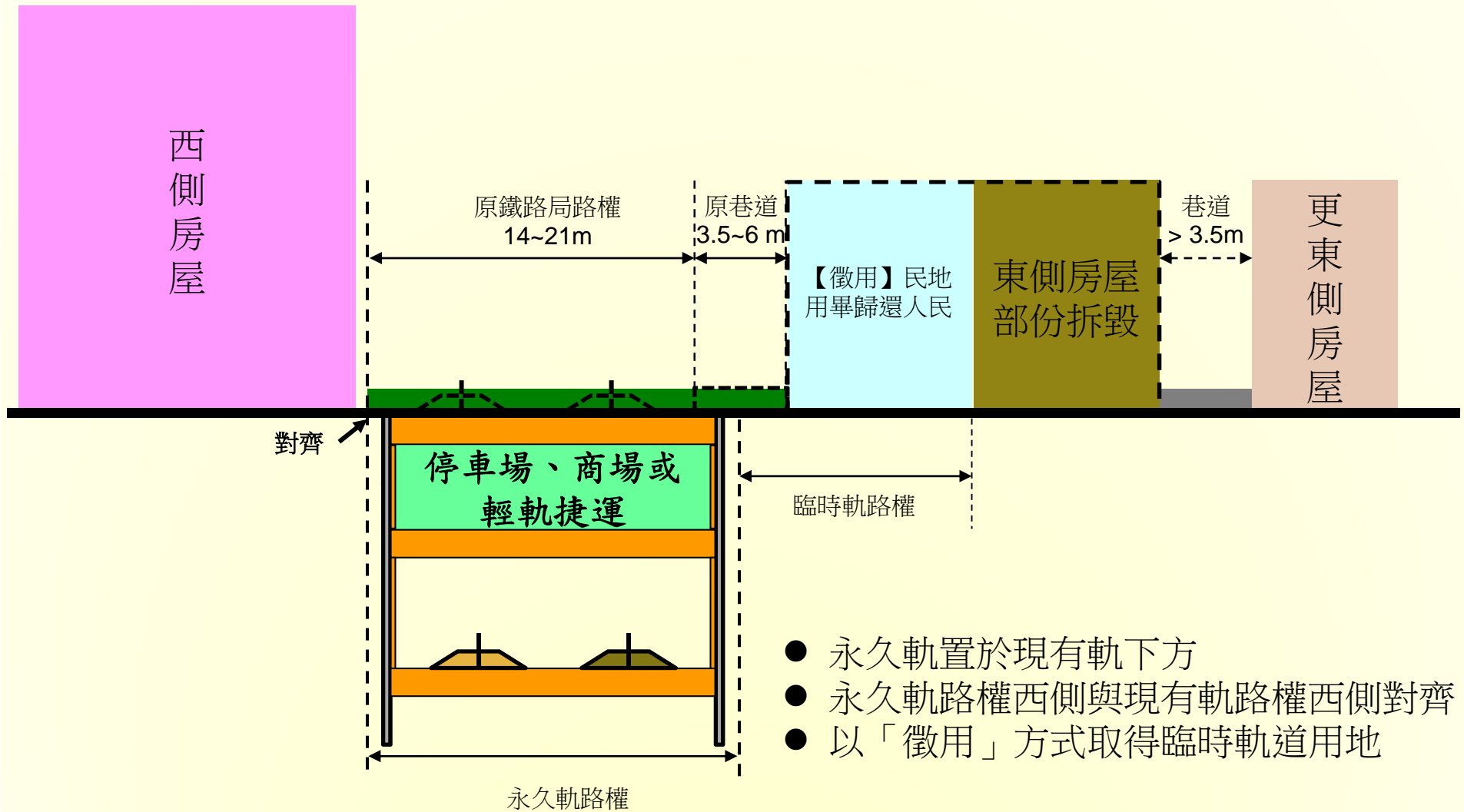
(以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)



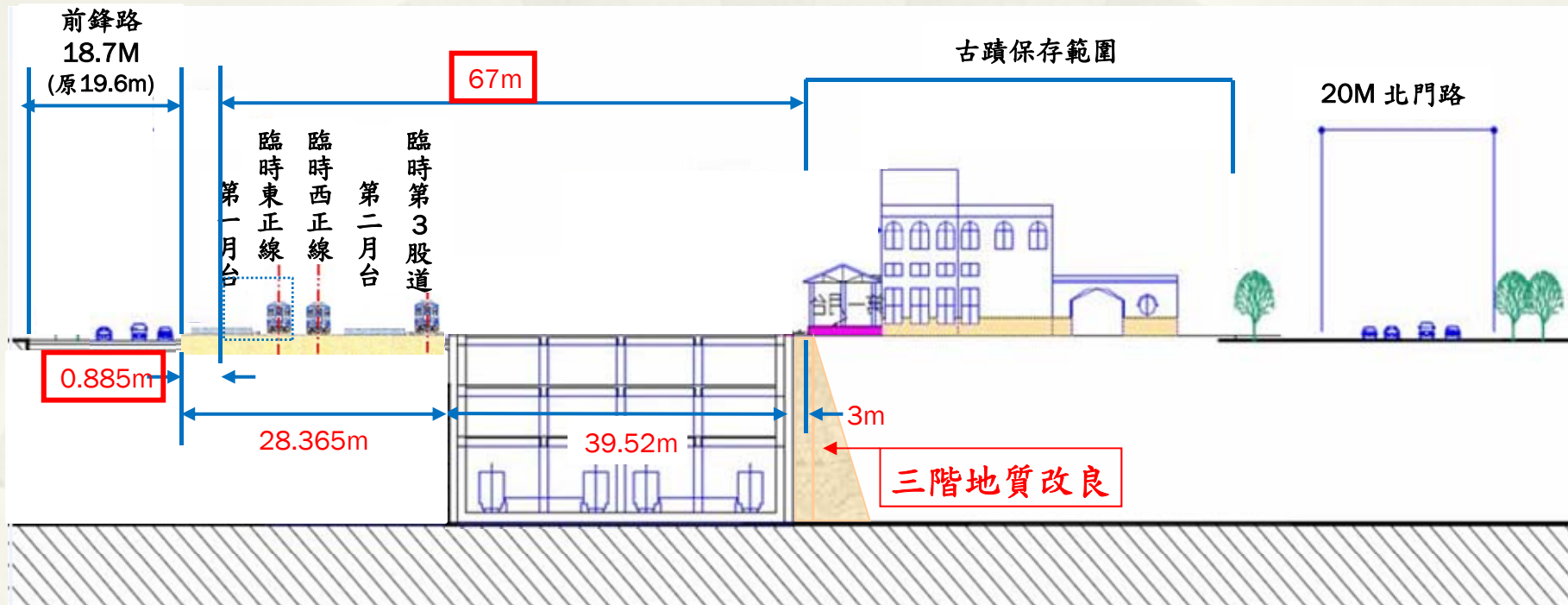
- 永久軌置於現有軌東側
- 原台鐵土地用以產生開發利益

自救會版本

(以東西側房屋間距最短的青年路至衛民街段為例)



自救會版本站區設計



	官方核定鐵路東移設計	自救會設計案	
適法性	違反憲法、土徵法、高院判決	合憲、合法、合情、合理	勝
徵收民地	5.1418公頃	無	勝
影響戶數	拆除407戶、因永久軌東移緊臨民宅地基其他負面影響近千戶	拆除少於407戶、無因鐵軌東移產生其他負面影響住戶	勝
拆除樓地板面積	95,586m ²	小於63,732m ²	勝
對人民傷害	對人民之財產、情感、記憶、認同產生永久性傷害。永久的恨！	徵用人民土地約3年	勝
古蹟保存	保存。	強化古蹟保存	勝
對交通影響期間	5年以上(人民抗爭與法律訴訟將延誤開工期與完工期)	約3年(臨時軌移回原軌用地)(可避免人民抗爭而儘速開工完工)	勝
用地效益	一般	提升效益(永久軌用地多重利用)	勝
其他效益	原鐵路局軌道用地因而「活化」(人民用地因而「死化」)	賴市長抵禦中央殘暴政策、保障市民基本人權的崇高形象	勝
計畫經費	遠較多	遠較少(徵用費遠比土地徵收費低)	勝
社會影響	突顯政府霸權、人民抗爭無止盡	人民愛戴、維繫義理	勝