

## 南鐵動工

(2019.7.6~2020.10.16)

台南市區的火車鐵路平交道，如青年路及東豐路，交通流量大，每臨上下班時節，造成交通堵塞，也時而有交通事故發生。隨著都市發展，鐵路平交道總是台南市的交通瓶頸大問題。鐵路高架或地下化是解決問題的方式。



台南市鐵路地下化經過幾十年(1993~2020=27)的爭議，如今總算要進入尾聲了，而工程則是在進行中。待工程完工後，都市鬧區的好幾處大大小小鐵路平交道消失，對於交通之流通有莫大助益，塞車惡夢將不再有。

成大人早年在尚未設立火車後站的年代，坐火車到台南，下車後必須經過民族路地下道或小東路地下道，才能到達成功大學。鐵路地下化之後，就不再擁有鐵路平交道，也沒有民族路地下道及小東路地下道了。這二處早期建設火車鐵道時就造成的「地下道（地平面以下）」，歷經百年{火車於 1900 年 11 月打狗(高雄)至台南營運，1901 年 5 月延伸至善化}之後，就要消失走入歷史矣！

回顧往事，由報紙的報導即可看出這段都市中的鐵路要改變為地下化的工程，土地上民房的處理就很棘手，政府與百姓的溝通又是何其不易。二十多年過程中，計劃容易，執行不易啊。

先來依時間倒退來看演變過程。

台南焦點 中華日報 2020.10.14(三) 責任編輯 王瓊瑛

從市區鐵路立體化研究報告……拆遷完成 歷經20餘年

# 南鐵東移爭議落幕 預計115年完工

記者林雪娟／南市報導

南鐵東移爭議，在十三日鐵道局完成強拆作業後，暫時劃下句點。南鐵從民國八十二年進行市區鐵路立體化可行性研究報告至今，歷經二十餘年，預計民國一一五年完工。

西元一九九三年時，台南市府和當時省府進行「台南市區鐵路立體化(東區區區)可行性研究報告」，提出地下化、高架化、郊區區區三方案及十一種路線分析。九五完成規劃報告，當時以原軌地下化為目標。當時文史界擔心近十年的台南火車站遭拆除，經努力在一九九八年指定為古蹟，且稍後改為國定古蹟。

南鐵地下化工程北起台南大橋車站南端，南至大林路三公里，全長八點三公里。工期預計民國九十八年至一零三年，即是一零七年六月，將拆除九處平交道。目前台南段的三處橋樑，工程進度延後，鐵道局強調，希望於民國一五零九年全案核定經費二億九千三百萬元，改為東移一年完工。

後因預算縮減，曾提出替代方案，二〇〇三年地下化工程納入五年五百億新十大建設中，最重要關卡，即是一零七年六月，時任行政院長的蘇貞昌，同意該計畫，中央負擔比例提高至八成七五；二〇〇九年全案核定經費二億九千三百萬元，改為東移一年完工。

拆遷一施作版本，原預計拆除四〇七戶、二〇九棟建物，後經過過地地下化工程影響差異分析報告，後拆除三四〇戶。二〇一二年時，拆遷戶及登報團體成立「反台南鐵路東移自救會」，訴求支持原軌地下化，不東移。後北、東、仁德區拆遷戶成立「反台南鐵路東移全區自救聯合會」；二〇一八年內政部通過東、北、區徵收土地案。二〇二〇年七月時，仍有五百拒拆點，北區黃春香一度簽署「點交地上物、緩拆兩個月」同意書，十月十三日上午，鐵道局執行強制拆遷作業。

南鐵地下化工程北起台南大橋車站南端，南至大林路三公里，全長八點三公里。工期預計民國九十八年至一零三年，即是一零七年六月，將拆除九處平交道。目前台南段的三處橋樑，工程進度延後，鐵道局強調，希望於民國一五零九年全案核定經費二億九千三百萬元，改為東移一年完工。



2020.10.14

2020.10.14：報載台南市鐵路地下化(鐵路稍為東移並且地下化)的抗爭完全落幕

台南區里 中華日報 中華民國一〇九年十月七日/星期三 責任編輯 蔡啟華

# 南鐵拆遷 鐵道局將儘速完成

恐面臨突襲強拆 東區拆遷戶陳致曉強調抗爭不會中止 將更激進劇烈

2020.10.7(三)

記者林雪娟／南市報導

南鐵地下化工程如火如荼進行，目前剩下北區兩戶、東區一戶尚未點交，鐵道局將持續執行地上物拆除，儘速完成用地取得及拆遷作業。面對恐突襲強拆，東區拆遷戶陳致曉強調，若鐵道局以突襲方式強拆陳宅，南鐵抗爭不會因強拆中止，且將更激進劇烈，雙方烽煙驟起。

鐵道局表示，台南市區鐵路地下化計畫是前總統馬英九重要交通建設，沿線共拆遷三百四十戶，原有五戶未點交，經溝通再三，兩戶簽署切結書拆除，其中一戶部分尚待拆除，目前僅剩北區兩戶、東區一戶未點交，會持續努力，儘速完成取得用地和拆遷作業。

鐵道局強調，地下化工程路線與設定，因應鐵路線形、考量實際地下化永久結構、必要設施等所需範圍而定，完成都市計畫變更等法定程序，全線已施工，無再調整空間。對於地上物拆遷作業，持續和拆遷戶溝通協調，盡可能維護其權益，希望在不負社會期待下，全力推展工程，早日完成鐵路地下化通車目標。

對於鐵道局可能突襲強拆且表示「拆除不會另行通知」，陳致曉表示，父母將繼續居住在陳宅，若鐵道局採突襲方式強拆，將嚴重破壞協商互信，不利土地順利取得和儘速完工，且證明「政客以公權力來私慾報復陳家長年抗爭揭穿政客虛偽」，陳家仍希望以平和理性方式，解決土地取得問題，希望鐵道局有所節制，切勿肆意強拆！

即使失明，人生仍舊光明  
——張壁麟按摩師

↑南鐵剩東、北三戶拆遷戶，面對鐵道局恐不預告強拆，陳致曉指南鐵抗爭不會因強拆中止，且將更激進劇烈！圖為日前北區黃春香宅前的暨援民眾聚會。(記者林雪娟攝)



2020.10.7

2020.10.7：報載台南市鐵路地下化沿路住戶房屋拆遷工程將儘速完成

抗爭最久、最後拆除的是陳家，家園被迫拆除，要離開長久以來居住的家園，內心必然難過。但為顧及大局台南市的交通問題以及社區發展，就必然有些犧牲代價的。政府的溝通協調能力，顯然也是必需加強。



2020.7.22：台南市鐵路地下化拆遷住戶剩下最後二家 (七月時的情況)

回想起來，百感交集。

民 101/西 2012 年 2 月 25 日中華日報刊載「鐵路地下化明年(102/2013)動工 106/2017 年完工」。沿線居民抗爭事件發生，政治人物的介入，讓事情複雜難解，幾任台南市長之努力調解皆無功。到如今 109/2020 年 10 月，才算抗爭落幕，鐵路地下化工程可望 115/2026 年完工。

八年前(101/2012)說「102/2013 年動工，於 106/2017 年完工」。如今則說「預計 115/2026 年完工」。前後的說詞，差了九年(2026-2017=9)。由於拆遷戶的抗爭已經完全落幕，現今的說法應該是可以採信的。

那麼就等到 115/2026 年，來看台南市的鐵路與火車站的新面貌吧！

工學院起家的成功大學，建築系與土木系培育出來的人才濟濟，鐵路平交道問題之解決，自有看法。因此，在南鐵地下化的爭論期中，也被台南市政府以及鐵路局邀請共商大計。

# 鐵路地下化 明年動工 106完工

101.2.25 (六)  
今年可望完成都計 路線東移減少拆遷66戶 火車站古蹟保留 變身新商圈及大學城 新站往東北側移



舊火車站新站區國際大樓  
新車站將與成大及後  
主戶密集，配合鐵路地下  
化釋出大量土地，配合新  
站遷拆。  
(記者吳孟瑛攝)

記者吳孟瑛報導  
台南市鐵路地下化工程路線東移後，減少拆遷六十六戶，修正案預計三月函送市府後，即可辦理都市計畫變更。都發局長吳欣修表示，工程明年動工，一〇六年完成。未來將配合新站區都市更新，開闢新的商圈及大學城，進一步活化台南火車站古蹟本體，解決長期困擾市民的交通問題。  
民國九十八年九月就由政府核定鐵路地下化工程，核定內容包括總長度八點三公里、總經費約二九三點六億元及工法採明挖覆蓋等。交通部鐵路局去年底委託市府辦理相關都市計畫變更作業。  
吳欣修表示，工程用地所涉之都市計畫變更作業，橫跨北區、東區、仁德區三個行政區。位於仁德區二處都市計畫，已辦理都市計畫公開展覽作業，將於三月竹送市府審議。  
另市區路線，經市府爭取後，路線東移並拆遷四百多戶，減少六十六戶。修正案由交通部審核中，吳欣修說，預計二月正式函送市府後，即可辦理都市計畫變更，並預計於年底前完成。若一切順利，今年內可完成所有都市計畫變更程序，地下化工程按既定期程在一〇二一年推動，預計一〇六年完成，工程計分四階段。  
吳欣修進一步表示，二期起並將以國際徵圖，同步辦理新站區規劃，地下化之後的火車站本體，將與成大及後站商進行整體改造，未來新站將往東北側移，現有的車站古蹟本體將賦予複合機能，進一步活化。  
另鐵路地下化工程經過的九處平交道、八處地下道與六處陸橋、鐵路橋樑均朝西側平面化處理，其中小東、民族、林森及中華路等四處，施工期間維持部分通行功能，並配合工程逐步拆除或擴平。此外將增設「林森」與「台南」兩站。

## 拆遷4百多戶 沿線緊張

路線延伸至永康案 市府正評估 初估預算再增350億

記者吳孟瑛報導  
台南市鐵路地下化將拆遷四百多戶，引起沿線住戶緊張，市府將組專案團隊協助。路線延伸到永康案，中央日核准市府進行可行性評估，估預算需三百五十億元。  
都發局長吳欣修表示，市區鐵路地下化沿線拆遷戶，共全拆三種情形，其中「全拆」最多，遭交通部核定計畫後，市府就會辦理都市計畫變更說明會。  
記者吳孟瑛特稿  
市區鐵路地下化工程，市中心區改頭換面，重新風貌，然而建設卻來破壞，大規模拆遷引起「必要之惡」，必須以對。另長達四年的交際期，市府除東移路線，市中西區沿線鐵路將南移，切城東西兩半，有形的柏林牆。都市計畫合後，原軌道轉成公共空間帶，必將規畫各場所，進行都市計畫規劃，讓舊稀有公有地發揮最大功效。其次，鐵路地下化工程

記者吳孟瑛報導  
台南市鐵路地下化將拆遷四百多戶，引起沿線住戶緊張，市府將組專案團隊協助。路線延伸到永康案，中央日核准市府進行可行性評估，估預算需三百五十億元。  
都發局長吳欣修表示，市區鐵路地下化沿線拆遷戶，共全拆三種情形，其中「全拆」最多，遭交通部核定計畫後，市府就會辦理都市計畫變更說明會。

### 四年交通

2012.2.25：中華日報刊登台南市鐵道地下化即將動工，預計五年完成。

# 鐵路地下化論戰延燒網路

101.2.4  
贊成反對雙方各自成立臉書 留言互槓

記者吳孟瑛／台南報導  
市府主辦的鐵路地下化工程技術論壇六日將登場，反台南鐵路東移自救會三日先北上示威遊行。而贊成與反對工程者，也各自成立臉書，在網路上交鋒。  
鐵路地下化工程技術論壇週三在成大舉行，將邀請成大、崑山科大及南台科大相關科系學者參加。而原本對論壇表達不信任的自救會，最後也表態出席。  
不過，自救會昨日已先北上，由台北火車站遊行至凱達格蘭大道，訴求是抗議台南鐵路東移違憲案推手毛治國擔任行政院副院長，並揭示不需徵收民地的「民間版台南鐵路地下化設計」。  
到底鐵路地下化工程該不該進行、採何種工法？自救會除了在市區鐵路沿線懸掛抗議標語外，最近戰火也延燒至網路，先有自救會成立



的「反台南鐵路東移」粉絲團，為捍衛家園發聲；最近則出現另一種聲音，「我挺台南鐵路地下化」粉絲團，強調市民盼望的鐵路地下化工程因不實言論、恐嚇、抹黑遭停擺。支持與反對工程者在對方的臉書上留言互槓，不時擦出火藥味。  
←反鐵路東移的拆遷戶不但在鐵路沿線懸掛抗議標語，昨日並至台北抗議。  
(記者吳孟瑛攝)

2013.2.4：報載台南市鐵路地下化的意見論戰



2013.2.7：報載台南市區鐵路地下化計畫工程技術論壇於成功大學召開，前排（右起）台南市長賴清德、成大校長黃煌輝、南台科大校長戴謙參與。



2013.2.7：報載台南市區鐵路地下化的意見論戰

台南鐵路地下化工程面臨拆遷戶抗議、台南大學巨蛋案前途未卜，兩大重要建設皆出現變數，市民議論紛紛且憂心建設停滯，如今市長賴清德明確定調，力求建設重新出發。

市長最長任期兩屆八年，但市政卻是延續的，即使啓承轉合，市長一棒接一棒，也都得負責。台南鐵路地下化自八十二年規劃至今長達二十年，卻在工程發包前夕傳出拆遷戶抗爭反對，對工程和市府無疑都是考驗。

總經費近三百億元的鐵路地下化工程，攸關台南都市發展，預算規模和影響性都是空前，不能不做，且不做後悔，況且都已拍板定案，若走回頭路，等於前功盡棄。市府與居民應理性尋求共識，畢竟「僵持不下，只有雙輸」，只有合作才能創造共贏。

市府與台南大學合建興建巨蛋，原是地方美事一樁，但大學財務運作不如一般企業財團，有理想性，未必有實踐力。南大以其五千多名師生的規模，七股校區遷校又才剛步，是否有能力、條件新建和運作小巨蛋真的是大問號。市府面對的是市民、考量的也是「現實」，南大實應專心校務發展而非巨蛋去留。

過去兩年鐵路地下化和巨蛋案等於是原地踏步，如今再不啓動，已難向市民交代。市長賴清德雖然選擇在議會召開定期大會，議員面前、在全市直播的情況下宣告兩大建設的最新發展，但問題還沒解決。期待未來能持續進展，儘速大功告成。

(記者姚正玉)

102.3.13

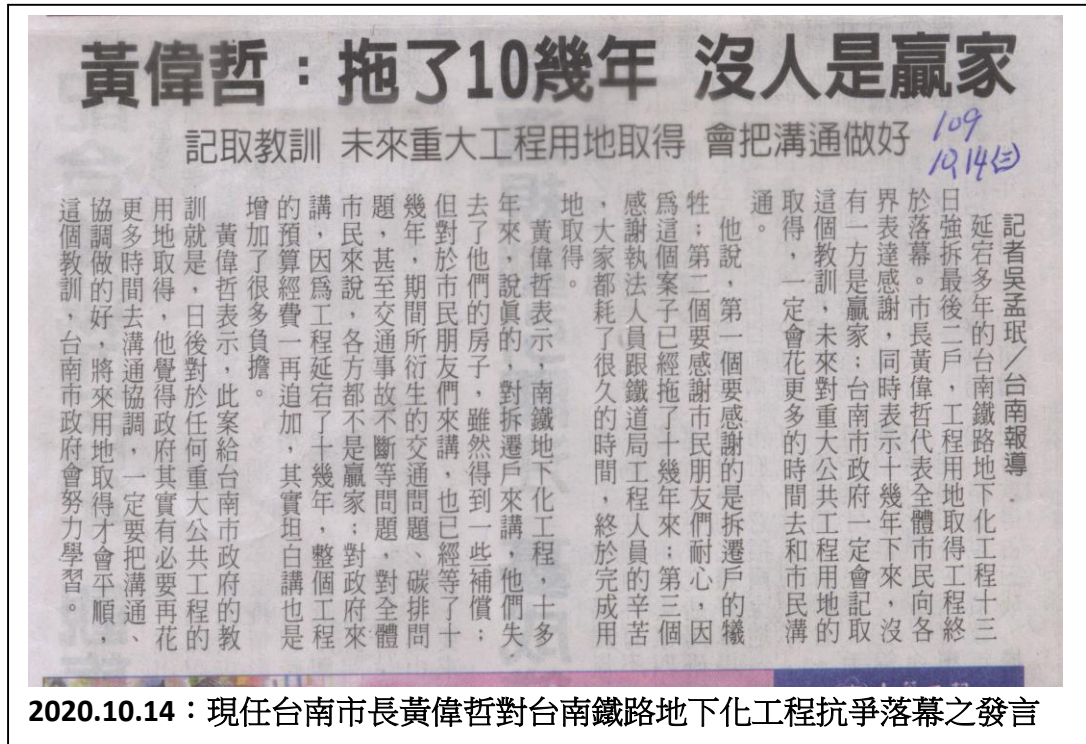
# 僵持不下 只有雙輸

台南之聲

2013.3.13：地下化規劃自民 82 年至民 102 年已經過二十年之久



2020.7.22：報載台南市鐵路地下化拆除沿路建築物照片



2020.10.14：現任台南市長黃偉哲對台南鐵路地下化工程抗爭落幕之發言

看完新聞報導的台南市鐵路地下化工程之後，來看看已經進行工程的一些照片。



2020.7.21：電視新聞報導台南市鐵路地下化工程遭遇抗爭畫面



2019.5.8：鐵路旁邊正進行地下化的作業工程

台南市的鐵路地下化，南端起自保安車站往北約半公里處。由那裡就要挖出地道，火(電)車就由此漸漸進入地下，而到達台南站。

鐵路地下化計畫範圍：北起大橋站以南 1.5 公里，南至保安站以北 0.53 公里，將現有鐵路改建為地下，全長 8.23 公里。

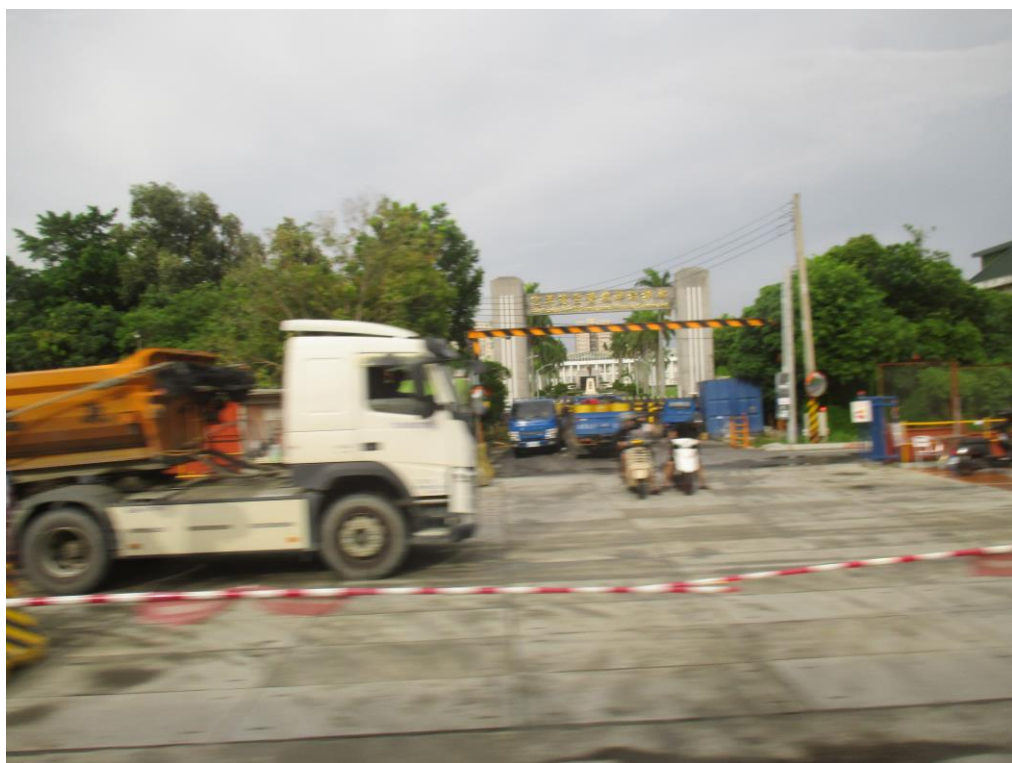


2019.7.2：保安火車站 (很小的一個火車站)

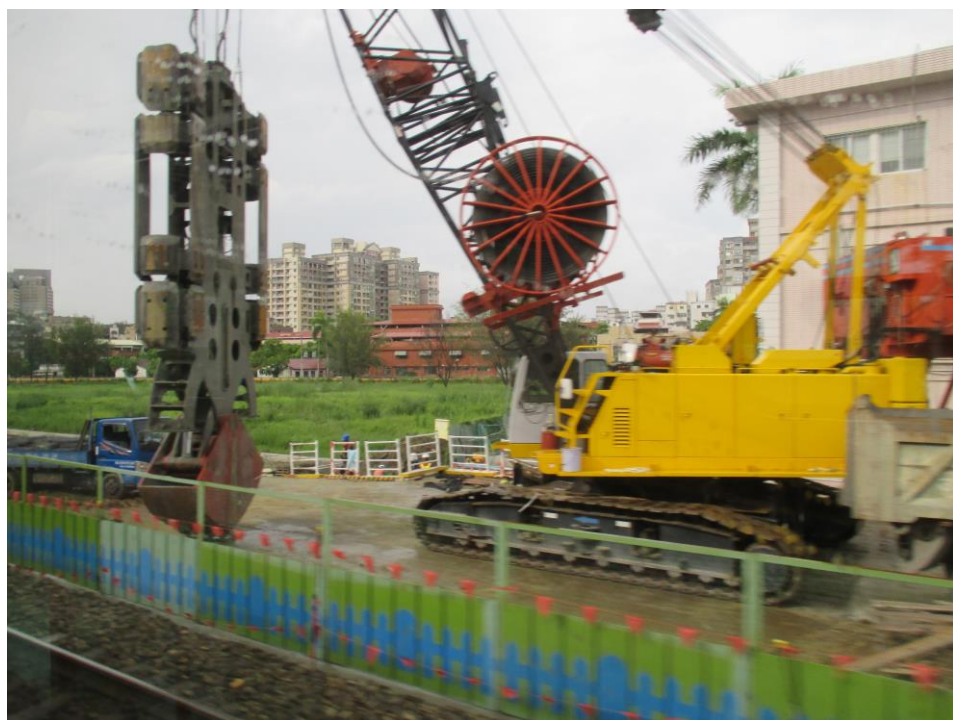




2019.6.27：鐵路旁(靠東邊)進行地下化工程 (椰子樹林是通往糖試所生產路)



2019.7.2：鐵路旁(靠東邊)進行地下化工程 {牌樓為空軍供應司令部}



2019.7.9：鐵路旁(靠東邊)進行地下化工程



2019.7.11：鐵路旁(靠東邊)進行地下化工程拆除房屋

附上網路資料如下：<https://news.pts.org.tw/article/496942> (2020.10.16)

南鐵東移爭議》台南鐵路地下化工程大事紀 ( 1993-2020)



台南市鐵路貫穿北區與東區鐵路旁商家密集

1993年3月台南市政府、臺灣省政府進行《臺南市區鐵路立體化（郊區化）可行性研究報告》，提出三方案：地下化、高架化、郊區化，以及11種路線分析。



1995年12月

台南市政府、臺灣省政府完成《臺南市區鐵路地下化工程綜合規劃報告》，以原軌地下化為目標。

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》，總經費 293.6 億元，確定東移為唯一施作版本；預計須拆除 407 戶民宅、309 棟建物。

2010年6月

《臺南市區鐵路地下化工程環境影響差異分析報告》審查通過。



2012年8月

部分台南市區鐵路地下化計畫拆遷戶及聲援團體成立「反臺南鐵路東移自救會」，訴求支持原軌地下化，但不東移。

2013年11月

監察院接受陳情並公布調查報告，認為政府作為無缺失。



2015年10月

台南市北區、東區與仁德區鐵路地下化計畫拆遷戶成立「反臺南鐵路東移全線自救聯合會」，取代「反臺南鐵路東移自救會」。



2018年9月19日

內政部土地徵收審議小組審議通過「臺南市區鐵路地下化計畫東區及北區徵收土地案」。



2020年7月21日

340戶拆遷戶中，仍有5戶拒絕拆遷，其中住戶黃春香簽署點交地上物、緩拆2個月同意書。反臺南鐵路東移全線自救聯合會會長陳致曉堅拒拆遷，鐵道局與南市府暫停強拆，擇期再執行。

2020年10月13日

最後2戶拒遷戶——陳致曉和黃春香的家，分別在早上6點與早上7點20分，由鐵道局執行強制拆除作業。



13日清晨6點一到，鐵道局宣布開始強拆陳致曉的家，這面掛有民主堡壘布條也走入歷史。



鐵路旁待拆除之房屋 (2019.7.25 拍攝)



怪手象徵性的拆了陳家圍牆，抗爭長達 9 年多的南鐵東移案就此落幕。

眼看老房子躲不過怪手強拆，陳家自行打包搬家，八、九十歲的陳家兩老在長期關注土地正義的徐世榮教授陪同下，走出住了大半輩子的老家，向前來聲援的民眾鞠躬致意。