

檔 號：

保存年限：

交通部鐵路改建工程局 函

地址：22041新北市板橋區縣民大道2段7
號20樓

聯絡人：王重凱

聯絡電話：(02)89691900#1924

傳真：(02)89691827

電子信箱：mck_wang@rrb.gov.tw

受文者：臺南市政府交通局

發文日期：中華民國106年11月14日

發文字號：鐵工規字第1063100885號

速別：普通件

密等及解密條件或保密期限：

附件：如說明二

主旨：有關106年8月3日召開「臺南市區鐵路地下化計畫」（北區長榮新城社區）第2場公聽會會議紀錄等資料，請惠予公告周知，請查照。

說明：

- 一、依據「土地徵收條例施行細則」及「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」規定辦理。
- 二、檢附本次會議紀錄及發言逐字稿、自救會簡報、本局回應簡報、套疊平面各1份。

正本：臺南市議會、臺南市政府交通局、臺南市政府地政局、臺南市政府工務局、臺南市政府都市發展局、臺南市政府警察局、臺南市政府警察局第五分局、臺南市北區區公所、臺南市北區各里辦公室、臺南市長榮新城社區管理委員會

副本：本局資訊室、交通部鐵路改建工程局中部工程處

「臺南市區鐵路地下化計畫」(北區長榮新城社區)第2場公聽會 會議紀錄

一、時間：中華民國 106 年 8 月 3 日(星期四)上午 10 時

二、地點：臺南市北區大仁社區活動中心(臺南市北區和緯路1段1號)

三、主席：規劃組施副組長文雄

記錄：王重凱

四、出席單位、土地所有權人及利害關係人

五、主席說明：

各位鄉親，前次 106 年 5 月 23 日召開(北區長榮新城社區)第 1 場公聽會及 106 年 6 月 17 日召開(北區長榮新城社區)說明會後，鐵工局今日召開(北區長榮新城社區)第 2 場公聽會，主要會將鄉親於第 1 場會議所陳述意見，除已寄送會議紀錄予各土地所有權人及利害關係人外，今日簡報內容會再說明；之後各位如有疑問，請舉手發言，我們將竭誠一一說明及答覆。

六、興辦事業概況說明：

(一)計畫緣起：

因應臺鐵轉型及臺南車站地區都市更新發展、消除鐵路對市區之阻隔、疏解日益嚴重的都市交通、整合都會區運輸系統，研議辦理「臺南市區鐵路地下化計畫」。行政院於 98 年 9 月 9 日核定，105 年 12 月 29 日核定修正計畫。

(二)計畫範圍：

由大橋站以南為起點至大林路平交道以南為終點，全長 8.23 公里。

(三)工程說明：

全線包括隧道段 6,460m、引道段 770m 及平面段 1,000m，採明挖覆蓋工法，原臺南車站保留，另新建地下車站；增設林森站、南臺南站 2 處通勤車站，完工後減少平交道、地下道或陸橋等 22 處橫交設施。

(四)計畫經費：293.6 億元(中央負擔 256.9 億元、地方負擔 36.7 億元)。

(五)計畫期限：14 年 9 個月。

七、興辦事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性說明：

(一)公益性

本計畫為鐵路交通建設，不以營利為目的，受益對象為全體市民，其效益綜整如下：

1. 提供都會區鐵路之便捷交通，配合都市交通之規劃，建立都會區完整大眾運輸系統。
2. 消除鐵路沿線 9 處平交道、8 處地下道、5 座陸橋，改善交通瓶頸。
3. 消除鐵路沿線兩側地區發展之阻礙，均衡都市發展。
4. 改善市容景觀及都會區環境生活品質，提昇都市土地利用價值，增加經濟效益。
5. 站區開發結合車站古蹟保存，強化臺南古都風貌，促進都市更新及整體

發展。

(二)必要性

1. 本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由

本計畫依鐵路規劃進行用地範圍內公私有土地取得、土地改良物拆除及工程施作。計畫完成後將永久提供鐵路系統使用，導致土地所有權人無法繼續行使土地權利，因此本計畫必須取得用地範圍內私有土地之所有權，達成使用目的。

2. 預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由

本計畫係依據目前鐵路路廊範圍，經考量鐵路現況、地形地物、行車安全及運轉需求等事項，依據相關法令規章據以規劃設計，計畫使用之土地均為達成鐵路地下化必需使用之最小限度範圍。

3. 用地勘選有無其他可替代地區

本計畫大部分用地均採用臺鐵既有及臺糖土地，因工程起迄點、古蹟車站及列車連續性等等諸多限制，經綜整評估，本路線已為最佳方案，因此用地勘選已無其他可替代地區。

4. 是否有其他取得方式

本計畫為鐵路地下化工程屬永久性設施，必須取得土地所有權，因此無法以設定地上權、租用等其他方式取得。

5. 其他評估必要性理由

本計畫係以改善都市交通為手段促進臺南市都市發展，除改善交通服務品質，提升居民生活水準外，本局委請臺南市政府辦理沿線週邊地區都市計畫變更，改善市容景觀，提昇都會區環境生活品質，促進都市土地利用價值，提昇經濟活力，加速展現鐵路地下化效益。

(三)適當性

1. 本計畫依鐵路規劃進行用地範圍內公私有土地取得、土地改良物拆除及工程施作，工程範圍均為鐵路及相關附屬設施用地使用。

2. 施工期間須維持鐵路正常營運，且在拆遷最小之原則下劃設用地範圍。

(四)合法性

1. 本計畫係奉行政院 98 年 9 月 9 日核定之國家重大建設。

2. 依都市計畫法第 42 條規定設置之公共設施用地，按人口、土地使用、交通等現狀及土地使用分區預期之發展配置，土地之使用不妨礙都市計畫，符合都市計畫法之規定。

3. 本計畫屬鐵路交通事業，依土地徵收條例第 3 條規定辦理土地徵收相關事宜。

八、徵用土地之公益性、必要性評估

(一)社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構

本案徵收用地係屬臺南市北區範圍，需用土地 157 筆，面積合計 0.679608

公頃。土地所有權人 1,488 人，建物所有權人 149 人，影響人口數約 24,695 人，年齡結構 1~80 歲。工程受益對象包括約 42,000 人次/日之旅運乘客及沿線附近居民約 25,000 人。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響程度

本案須用私有土地座落西側為現有鐵路，其東側鄰接都市計畫住宅區、商業區及相關公共設施用地。鐵路地下化完工後，將消除鐵路平面阻隔，改善地區交通，促進土地有效利用，提升居民生活品質。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響程度

鐵路地下化工程有助於改善地區交通，促進土地整體開發利用，提高地區居民生活品質，被徵收拆除之房屋於徵收公告一年前有居住事實之低收入戶或中低收入戶人口等弱勢族群依土地徵收條例第 34-1 條規定予以安置，一併改善其生活型態，建立環境永續之優質生活。

4. 徵收計畫對健康風險之影響程度

正面影響為完工後將消除鐵路沿線 9 處平交道、8 處地下道及 5 座陸橋，改善交通服務品質並消除平交道事故。負面影響為施工期間會連帶影響交通通行；惟本案施工採用環保節能工法與技術，加強環境監測，以減少對環境之衝擊，降低對居民身心健康之風險。

(二) 經濟因素評估：

1. 稅收

鐵路地下化工程闢建後，消除鐵路平面阻隔，改善地區交通，土地使用價值提高，預期可提昇業主加強土地使用強度意願，帶動都市發展，提昇經濟及生活品質；臺南市政府配合辦理都市更新或地區再造計畫，將鐵路沿線低開發地區之土地使用再提升，吸引居民進住，將能增加政府稅收。

2. 糧食安全

本案並未使用現行耕地，因此無涉糧食安全及生產環境。

3. 農林漁牧產業鏈

本案用地範圍現況主要為既存巷道及部分建物，並無農林經濟作物，因此對農林漁牧產業鏈並無影響。

4. 增減就業或轉業人口

交通建設即是經濟建設，本案藉由鐵路地下化工程之興建，將可提高交通便捷性，促進地方產業經濟發展，對於提昇周邊地區人口就業機會有正面幫助。

5. 徵收費費用

由「臺南市區鐵路地下化計畫」建設經費支出。

6. 各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形

中央負擔 256.9 億元(87.5%)，臺南市政府負擔 36.7 億元(12.5%)。

7. 土地利用完整性

鐵路地下化工程完工後，可消除鐵路平面阻隔，改善地區交通，平衡都市發展，對土地利用之完整性有正面意義。

(三)文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫導致城鄉自然風貌發生改變

鐵路地下化工程雖有徵收土地，惟已配合臺南市政府相關都市計畫，確保都市環境永續發展，兼顧生態保育與環境調和，再塑城鄉新風貌。

2. 因徵收計畫導致文化古蹟發生改變

本計畫除保存臺南古蹟車站外，北引道段尚有聖功女中遺址部分，已依文化資產保存法等相關規定辦理；其他區域尚無涉及文化古蹟，惟施工中若發現文化遺址，將依文化資產保存法等相關規定辦理。

3. 因徵收計畫導致生活條件或模式發生改變

鐵路地下化路段不再有平交道交通壅塞，亦無列車噪音，同時可減少汽車停等造成之空氣污染，可大幅提升市民居住生活條件，也不再有平交道事故，促進交通安全及生活品質。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響

本案徵收用地內僅拆遷鐵路沿線部分建築改良物，未影響人口住宅密集地區及環境敏感地區，故對地區居民或生態環境並無明顯影響。

5. 徵收計畫對該地區周邊居民或社會整體之影響

鐵路地下化工程將改善地區交通，促進土地開發利用，有效提升居民生活品質，長期而言，可改善周邊居民的生活與社會整體發展。

(四)永續發展因素評估：

1. 國家永續發展政策

依 1987 年世界環境與發展委員會所提出之「永續發展」的概念，研擬整體交通運輸政策，並以行政院於 97 年 6 月 5 日核定之「永續能源政策綱領」作為運輸部門節能減碳最高指導方針。本計畫完工後可消除平交道屏障，改善市區車輛之阻滯情形，減少汽機車廢氣及二氧化碳之排放，降低對自然生態的破壞。將消除市區百年來鐵路的阻隔，縫合都市空間並促進均衡發展，再造臺南市區繁榮新風貌，創造優質永續的生活環境。

2. 永續指標

基於落實「永續發展」理念及因應「節能減碳」需求，運輸部門在永續運輸之具體發展重點包括：架構臺灣地區便捷交通網、提供優質公共運輸服務、提供民眾安全的運輸環境、提升交通設施興建與營運維護效能等，本計畫藉由鐵路服務水準提升，來改善運輸效能並節省旅運時間，提升國家綠色運輸服務品質，達成國家永續發展之交通發展政策。

3. 國土計畫

本案用地之土地使用計畫符合都市計畫規定，為國土計畫之一環。

九、第二次公聽會土地所有權人及利害關係人意見回應及處理情形：

編號	陳述人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	陳臺玲君	106.08.03	鐵路地下化後，長勝路如何與公園道連通？	長勝路未來應與公園道連通，至於詳細連通情形，將轉請臺南市政府相關單位納入未來公園道規劃設計考量。
2	王家奉君	106.08.03	前次說明會紀錄仍有以下問題待說明： 1. 小市民願支持地方政府重大建設，但希望獲得臺南市政府的安全保證，但至今一直沒有得到善意回應。 2. 未來現有鐵道會變成道路及綠地，現在開元路 249 巷及長勝路可能面臨無法左轉問題，請都發局在設計時至少能保持一個路口可左轉，避免造成長距離找路口迴轉問題。 3. 本社區建築物之間的連結不可分離，應全面實施監測。 4. 套圖作業不全，應重新放大，公布後再開說明會。	1. 本工程係鐵工局發包，由設計廠商之專業技師依法簽證，施工廠商及其所聘之專任工程人員與工地主任，已充分瞭解相關之法令規定，分別切結包括刑事、民事與行政責任，並願確實遵行。若施工發生鄰損情況，鐵工局將依照相關規定負起法律責任，全權處理。 2. 本項意見將轉請臺南市政府相關單位納入未來公園道設計考量。 3. 本工程特別就連續壁外緣 3 倍隧道開挖深度距離(39m)內之建物進行安全監測，涵蓋社區大樓鄰鐵路側之 A 棟及 S 棟大樓。另施工前專業監造單位將依長榮新城個別建物之狀況、地質調查資料與開挖深度等因素，擬定適當之建物保護計畫後據以施工，必要時會先施作建物保護措施。 4. 套疊平面圖併 106 年 8 月 3 日長榮新城社區第 2 場公聽會會議紀錄寄送土地所有權人及利害關係人。另 106 年 8 月 3 日召開長榮新城社區第 2 場公聽會簡報內容已有說明，並於會場張貼。
3	麻瑞蘭君 麻元春君 麻瑞娥君 麻秀文君 麻瑞香君	106.08.03	不同意。	依土地徵收條例第 10 條規定召開公聽會，係加強與民眾溝通為公聽會目的之一，公聽會之後，如仍對本會議有任何意見，本局當竭誠答覆。
4	林亞璇君	106.08.03	鐵路地下化距離我們長榮新城 S 棟 R、A、B 實在太接近，萬一房屋有傾斜，倒塌，再有膽的人也不敢進屋內住，政府會負責任嗎？建商還有其他單位的人會負責任嗎？要如何賠償？我們長榮新城是要一棟賠一棟，我好不容易擁有一間房屋可以住，我們反對挖地下鐵路。	鐵路地下化連續壁與長榮新城地下壁體距離，尚有 4.41 至 8.59 米，故不致影響地下室之機房等設備；本計畫之各項設計成果，係由設計廠商之專業技師依法簽證；本案 211 標工程已完成發包，將由施工廠商及其所聘之專任工程人員與工地主任，分別切結包括刑事、民事與行政責任，已充分瞭解相關之法令規定，並願確實遵行；另本工程特別就連續壁外緣 3 倍隧道開挖深度距離(39m)內之建物進行安全監測，已涵蓋鄰鐵路側之 A 棟及 S 棟大樓。
5	傅群先君 郭家村君	106.08.03	鐵路地下化城市進步的指標。全力支持，請堅持最優良的施工品質。	感謝支持國家重大建設，本局將會堅持既有傳統之優質、傳承、卓越、創新，

				最優良的施工品質，如期完工。
6	賴漢倫君	106.08.03	1. 在第一次公聽會，貴局的說明中提到「可由已完工多年的北部鐵路地下化案例，得到實際之驗證」、「本局已完工之鐵路地下化工程，多有鄰近房屋施工之案例」。可否請貴局提供數個實際案例的距離、結構等明確資料，讓民眾瞭解或進一步查詢。 2. 在第一次公聽會，貴局的說明中提到「本局已累積 30 年的豐富經驗」。但這幾年的高雄鐵路地下化工程，卻仍在前金、三民區、左營區等處發生連續壁施工不當的塌陷。30 年的豐富經驗恐怕無法成為民眾安心的理由。貴局應該提出一個工法，既使發生施工不當也不會波及長榮新城社區，如此方能使居民安心。	1. 本局於 100 年 8 月竣工之「南港專案」地下化工程，與位於南港之「臺北新資訊大樓」(忠孝東路六段)地下結構頗近，尚不及 3 公尺。長榮新城社區經原建築師提供電子圖檔及現場實際測量結果，本工程連續壁外緣，距離長榮新城地下壁體外緣約 4.41 至 8.59 公尺，形同兩道連續壁之雙重防護，且施工期間將監督廠商依相關規定進行開挖支撐及建物監測作業，以有效降低對長榮新城之影響。 2. 選擇適當之工法及設置完善嚴謹之監測系統與應變措施方能確保施工之安全。依本局多年施工經驗，仍足以顯示明挖覆蓋隧道工法，確為一成熟且安全之施工法；另鐵路地下化施工，將依建物調查結果，擬定適當之建物保護計畫，配置完善之監測系統，並建立嚴謹之管理機制及應變措施，可確保包括長榮新城在內之鄰近建物安全無虞。
7	金遠洪君	106.08.03	地面 14 層地下 1 層，長榮新城社區，地鐵改建期間，A 棟旁深挖地下 30 公尺，地震及砂質土壤易發生樓房及生命安危，請國賠保證 B 棟樓房及生命安全。	本工程於鄰近長榮新城路段之連續壁施工深度約 26 米，隧道開挖深度約 12 至 13 米(並非 30 米)，鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，距離尚有 4.41 至 8.59 米，不影響社區地下室設備；為確保民眾權益及生命施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。鐵工局也已聲明建立保護策略機制，全權負起法律責任。
8	李德和君	106.08.03	1. 建議將文書送達，委託給土地徵收單位，或找個顧問公司來做。 2. 請提供本工程土建工程部分細部設計施工圖紙本，供地方權利關係人討論建議的依據(含基地地籍、地形、鑽探及基本設計)。 3. 另請善盡會議紀錄送達權利關係人為紙本同式的繕本。 4. 有建設工程計畫，才有需地計畫，有需地計畫才有徵收計畫，徵收完了以後你才能夠發包，法定程序是這樣子，若倒果為因，工程做了，實際發包的工程和需地計畫，不一樣而土地所有權人疑慮未消除，到時候大家又有得吵。	1. 感謝建言，有關徵收作業(含協議價購)委外辦理，事涉政府採購，本局刻正研析可行方案。 2. 鐵工局已依「政府資訊公開法」規定提供民眾閱覽政府公文書之申請管道，請上本局網站下載相關表單提出申請。 3. 會議紀錄以紙本寄送土地所有權人及利害關係人。 4. 本局於工程設計完成後，將路權圖陳報交通部，奉核後始辦理用地取得。目前發包施工部分皆在臺鐵局管有土地施作，並逐步協議取得地主了解同意，依程序辦理。
9	夏玟玲君	106.08.03	1. 建議於假日召開公聽會，並加開一	1. 有關假日召開公聽會需考量場地面

			場，讓大家充分討論。 2. 希望政府尊重照顧民眾權益，政府保證房子及居民安全、及損害賠償。 3. 現在人口越來越少，鐵工局要建這個地鐵，真的有必要嗎？最重要的是，政府老是說「沒錢、沒錢」，那為什麼有這個錢來建這個鐵路啊？百姓真的是需要安定的生活，不要去搞這些有的沒有的。	積、容納人數、需鄰近鐵路沿線等因素，本局曾多次協調符合上開條件之活動場地管理人表示假日多已被租借辦理宴會，難以租借，平日亦需兼顧原已在該場所上課人員權益，致租借困難。後請臺南市政府轉請區公所協調後，方同意租借大仁里活動中心辦理。另預定 106 年 11 月下旬加開一場公聽會，邀請北區(含長榮新城社區)全部土地所有權人參加。 2. 鐵工局再次聲明，對於施工安全已建立保護策略機制，全權負起法律責任，如有鄰損，將協助民眾協調補救及賠償事宜。 3. 「臺南計畫」為地方各界期盼臺南市未來願景之發展，經多年反映與爭取，最後於 98 年 9 月 9 日由行政院核定，本計畫符合臺南都會區都市發展，並為解決鐵路平交道衍生之交通瓶頸、改善鐵路行車產生之公害、提高鐵路之服務水準並配合都市交通規劃，建立都會區完整之大眾運輸系統，將可提高臺南都會區交通安全，提昇生活品質，促進臺南都會區都市整體發展。
10	龔學華君	106.08.03	1. 鐵路東移與長榮新城地下壁擦身而過，所挖深度超過其地下室的基層面，勢必造成地層水流沖洗，淘空長榮新城基石，施工期間至完工以後，如遇大小地震，必使房屋傾斜受損。 2. 長榮新城是整體共同的，必須保障所有權人的生命財產安全。訂定周詳辦法，保證開工日起至完工之後五十年以內的安全，並將其辦法送達長榮新城所有權人存執憑證。 3. 先從兩端對挖，完成基礎工程後，最後留長榮新城兩地對挖，減少土石流。	1. 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，距離尚有 4.41 至 8.59 米，不致影響地下室設施。有關施工及地下化通車營運期間，可能遭遇地震等災害之風險，已納入相關設計考量，以提高結構及支撐系統之安全係數來因應。 2. 鐵工局已建立完善的建物保護策略及機制，亟力避免損鄰事件發生，假如房子有龜裂、傾斜、倒塌等情事將依據相關規定辦理。本工程已累積超過 30 年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法。 3. 長榮新城路段將採 3 階段施工，以利地下停車場車輛進出；另隧道開挖時將採分階段出土並配合架設支撐系統，以確保長榮新城結構安全。
11	顧佩雲君	106.08.03	1. 我們只要有法律保障，我們要政府給我們具有法律的保障，我們不要建商負責。因為合同是市政府跟廠商簽的，長榮新城地下室是空的，不是一棟，而是一千多戶 29 棟，倒 A 棟跟 S 棟，全部連續倒，我們要政府安全的保障。 2. A 棟地下室連續壁細縫約 3 公分下雨會漏水，台電受電室漏水，建議先評估後再開挖。	1. 本計畫之各項設計成果，由設計廠商之專業技師依法簽證，施工廠商及其所聘之專任工程人員與工地主任，已充分瞭解相關之法令規定，分別切結包括刑事、民事與行政責任，並願確實遵行。若施工發生鄰損情況，鐵工局將依照相關規定負起法律責任，全權處理。 2. 鐵路地下化連續壁施工前，將由施工廠商針對長榮新城鄰鐵路側之地下室壁體滲漏處，先進行止漏處理。
12	潘莉華君	106.08.03	1. 長榮新城連續壁僅六米深，地鐵連	1. 本工程於鄰近長榮新城路段之連續壁

			續壁深 30 米，未來水向，東往南流，將來會造成地下室浸水，且重機具全部在地下室最南邊，有危險疑慮。建議將長榮新城的連續壁延長到 30 米，以確保地下水不會受阻擋，造成長榮新城地下室浸水。	施作深度約 26 米，隧道開挖深度約 12 至 13 米(並非 30 米)，且連續壁距長榮新城地下壁體，尚有 4.41 至 8.59 米，不影響地下室之機房等設備；另本計畫曾委託成大進行地下水文研究，結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微；再者，鐵路地下化連續壁施工前，將由施工廠商針對長榮新城鄰鐵路側之地下室壁體滲漏處，先進行止漏處理。另建議連續壁延長到 30 米一節，原建築設計既無連續壁延長之接續功能，亦無此工法。
			2. 長榮新城樓高 14 層，都市計畫已評估過開挖必造成 A、S 棟危險。我們不要塗塗抹抹補補，也不要建商保證，我們要鐵工局保證。	2. 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，距離尚有 4.41 至 8.59 米。長榮新城本身即已有地下壁體，另本局鐵路地下化之連續壁施作深度約 26 米，厚度達 0.8 米，形同兩道壁體之雙重防護，且施工期間將監督廠商依相關規定進行開挖支撐及建物監測作業，有效降低對長榮新城之影響。若施工發生鄰損情況，鐵工局將依照相關規定負起法律責任，全權處理。本計畫之各項設計成果，係由設計廠商之專業技師依法所簽證，施工廠商及其所聘之專任工程人員與工地主任，已充分瞭解相關之法令規定，分別切結包括刑事、民事與行政責任，並願確實遵行。
			3. 要求鐵工局將營運千分之三回饋長榮新城做為維修基金。	3. 本工程並無拆遷長榮新城社區之主體建物，且鐵工局尚無撥付維修基金案例。
13	王柏文君	106.08.03	1. 請問，此工程計畫是屬於國家建設還是地方建設，臺南市政府扮演的角色為何？請直接告知在工程之中何者為主辦？何者為協辦？ 2. 私有土地在無告知情形下被強制或逕為分割時，臺南市政府應如何為市民爭取權益？而非採用一般徵收之辦法。 3. 交通部屬於國家的部會，臺鐵屬於國營單位，臺南市政府屬於國家於地方的直屬單位。以上關係是否正確？若是，因此計畫的執行而損害百姓的人身安全及財物損失應由國家來賠償，不接受施工單位負責的這些言詞。負責任的政府不會用這種言詞來回答自己的百姓。	1. 臺南市區鐵路地下化計畫工程為國家重大建設，鐵工局為執行機關，臺南市政府為地方主管機關，辦理都市計畫變更及交通改善。 2. 政府機關可依都市計畫法、都市計畫樁測定及管理辦法、平均地權條例施行細則、土地徵收條例施行細則等相關規定，辦理都市計畫變更，並免經土地所有權人之同意。且地政事務所分割完畢應通知土地所有權人；本計畫係依土地徵收條例規定，採一般徵收方式取得用地。 3. 若施工發生鄰損情況，鐵工局將依照相關規定負起法律責任，全權處理。

			4. 我每次請假來聽一次演講，知道我損失多少？每次都要用平常時間，土地所有權人每次都要請假，要用假日啊！平日開這個會有什麼意義呢？要我們這麼少數的人去承擔這這麼大的後果嗎？這不公平耶！請將心比心喔！今天換你住這裡，看你會不會天天睡不著？	4. 有關假日召開公聽會需考量場地面積、容納人數、需鄰近鐵路沿線等因素，本局曾多次協調符合上開條件之活動場地管理人表示假日多已被租借辦理宴會，難以租借，平日亦需兼顧原已在該場所上課人員權益，致租借困難。後請臺南市政府轉請區公所協調後，方同意租借大仁里活動中心辦理。
14	鄭椅發君	106.08.03	1. 不用東移能不能做。 2. 下一次要開的會，是公聽會，還是說明會。 3. 東移鐵路地下化程序有問題不正義，仁德區已經發包若是做成，萬一告成，已經發包蓋起要怎麼辦？	1. 在多方考量後 98 年 9 月 9 日行政院核定的方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。 2. 預定 106 年 11 月下旬加開一場公聽會，將邀請北區(含長榮新城社區)全部土地所有權人參加。 3. 行政院 98 年 9 月 9 日核定的方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。另已經發包施工蓋起部分，鐵工局將依照相關規定負起法律責任，全權處理。
15	黃愷羚君	106.08.03	鐵工局人員說明周六、日的場地借不到，民眾反映平日開會造成自身權益受損，但在網路上查到的資料卻是在週末的時候為空閒的，請鐵工局針對此事作說明。	有關假日召開公聽會需考量場地面積、容納人數、需鄰近鐵路沿線等因素，本局曾多次協調符合上開條件之活動場地管理人表示假日多已被租借辦理宴會，難以租借，平日亦需兼顧原已在該場所上課人員權益，致租借困難。後請臺南市政府轉請區公所協調後，方同意租借大仁里活動中心辦理。
16	尹宜翎君	106.08.03	1. 鐵路需要地下化嗎？ 2. 地下化能否向西移，東移太危險了。	1. 及 2. (1)「臺南市區鐵路地下化計畫」(以下簡稱臺南計畫)為地方各界期盼臺南市未來願景之發展，經多年反映與爭取，最後於 98 年 9 月 9 日由行政院核定，本計畫符合臺南都會區都市發展，並為解決鐵路平交道衍生之交通瓶頸、改善鐵公路行車安全、提高道路之服務水準並配合都市交通規劃，建立都會區完整之大眾運輸系統，將可提高臺南都會區生活品質，促進臺南都會區都市整體發展。(2)本計畫工程所使用之土地均為都市計畫土地，爰用地範圍內部分非鐵路可使用之土地，經「變更臺南市主要計畫(配合臺南市區鐵路地下化計畫)(部分鐵路用地、住宅區變更為公園道用地)案」暨「變更臺南市主要計畫(配合臺南市區鐵路地下化計畫)案」變更為鐵路可使用之土地，並經內政部 105 年 9 月 10 日核定之北區都市計畫，由臺南市政府 105 年 9 月 20 日府都綜字第 1050949303A 號公告生效已發布變更為公共設施保留地(本計畫鐵路地下化用地範圍)。市府於都市計畫發布實施後，依據都市計畫內容辦理都市計畫樁位的測定作業，樁位測定後，市府將

				相關樁位成果公告在所在地區區公所及市府的公告欄供民眾參閱，並且在樁位公告 30 日後，將成果移交地政事務所辦理地籍逕為分割，合先敘明。 (3)承上本局據以執行「臺南計畫」，查本工程地下隧道連續壁與長榮新城大樓地下壁體之距離，經現場實際測量及取得社區原設計電子圖檔之套繪結果，尚有約 4.41 至 8.59m，故不會與大樓結構衝突，也不影響大樓地下室各機房設施。 (4)施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。本局也已聲明建立保護策略機制，全權負起法律責任。
17	柯瓊珠君	106.08.03	1. 請保證地下室不會龜裂、不會漏水、房子不會倒。 2. 請鐵工局以正式文書並經過公證的方式來保證安全。 3. 請說明施工噪音是否會影響社區的生活品質？(因為有的人上晚班的白天睡覺，還有一些小孩、新生兒，還有一些學生讀書的)。	1. 鐵工局已建立完善的建物保護策略及機制，亟力避免損鄰事件發生，假如房子有龜裂、傾斜、倒塌等情事將依據相關規定辦理，以確保民眾權益。 2. 若施工發生鄰損情況，鐵工局將依照相關規定負起法律責任，全權處理。 3. 本局將責成施工廠商依據相關法規確實辦理，並按已核定環評書內有關環境保護對策確實執行，降低施工噪音，以維護居家環境安寧，另施工期間將責成廠商加強敦親睦鄰之工作。
18	江玠忠君	106.08.03	1. 公聽會北區四場、東區兩場，至今百姓仍喊反東移、要聽證，請問政府聽到沒？ 2. 8 月 3 日公聽會向主席要施工圖時，說是尚未審核完畢，為何 4 日就公告招標？ 3. 所有的程序尚未走完，就急著發包，難道是急著分配利益嗎？ 4. 貴局回應火車站不能東移，不能遷移車站月台長 300 米沒地方可擺，可是高雄為什麼可以？	1. 本計畫依土地徵收條例規定「特定農業區經行政院核定為重大建設須辦理徵收者，若有爭議，應依行政程序法舉行聽證。」查本計畫並無特定農業區，尚無需辦理聽證會。 2. 設計公司所提包含設計圖等招標文件需經過本局審核後，方可據以公告招標，106 年 8 月 4 日公告之 C211 標於招標前即已完成相關審查作業。 3. 北區 C211 標因有聖功女中遺址搶救作業，以及現有鐵路東側機電設施遷移等前置作業，故依照行政院核定之作業時間辦理招標。 4. 臺南車站為 1936 年啟用之老舊建築，若在古蹟車站下方施工或遇強震很可能會產生差異沉陷，造成古蹟損毀，無法補救。高雄舊車站遷移當時並非古蹟，且不包含月台部分，另臺南站前並無足夠土地(臺鐵用地)可供暫置，且施工期間，古蹟車站仍需維持營運功能，俟地下化完工後，方能

			5. 工程將延伸到永康，北引道也將北移，原引道也應重新設計，怎麼急著發包，難道將來要打掉重做？多徵收的土地也應該早還給百姓，否則房子會被多拆？ 6. 永康段地下化採臨時軌施工？年底前會核定，你們不敢說。永康前幾天辦說明會，是怎麼說的？	5. 及 6. 說明「臺南鐵路立體化延伸至善化地區暨周邊土地整合展可行性研究」案，正由臺南市政府依「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」辦理陳報中，後續應辦理規劃設計、都市計畫變更及用地取得等階段，與「臺南市區鐵路地下化計畫」核定時程相差甚遠，且兩者用地範圍應如何銜接，應俟延伸計畫奉核後之設計狀況而定，目前無法論定台端陳述多徵收的土地是否應該歸還原土所有權人。 本計畫臺南市北區路段(含引道)工程進度，依行政院核定定期程目前已完成工程發包。
			7. 四棟 BOT 大樓及地下街是什麼意思？五年了，也應重做環評。	7. 本工程無BOT案。本計畫98年經交通部核發許可，並於99年通過第1次環差及現況差異分析及對策檢討報告；計畫內第1個工程標案(保安車站等週邊改善工程)於100年開工，且本局每季監測資料都函送環境保護署，故本案應無逾3年需辦現況差異分析情事。
			8. 大家都知道這東移案是臺南市長賴清德要這麼做的，無解的公聽會也應請市長列席向民眾說明，面對大家。民怨的工程，怨氣十足，難道貴局就將劃下句點嗎？	8. 「臺南計畫」就臺鐵營運影響、市區交通衝擊、工程技術、環境保護、臺南車站古蹟維護、經濟效益分析、財務計畫及用地取得等諸多因素，審慎評估各種方案利弊，陳報行政院於98年核定永久軌路線佈設於現有軌東側。臺南市政府106年9月19日函覆說明該府各單位於各場公聽會指派相關業務科長及同仁出席，全程參與會議並回應現場民眾之提問，蒐集民眾資訊、聽取建言及交換意見，達致雙向溝通之效果；該府仍持續於鐵工局召開公聽會議時，由相關單位派員協助說明。
			9. 市政府告訴我半拆1間賺1間，它也沒講，賠我賺到什麼？	9. 市府長官原意是建物部分拆除後，贖餘建物整修後可居住。另拆遷戶可向臺南市政府登記承購照顧方案。
			10. 不一定要東移才可以施工，潛盾也可以施工，潛盾是最環保開挖工程，臨時軌也可以做潛盾。	10. 鐵工局在規劃及設計階段皆曾對「潛盾工法」進行評估，該工法因無法減少用地徵收，在工程風險管理方面，「明挖覆蓋工法」優於「潛盾工法」，故最終皆採用「明挖覆蓋工法」。
19	鄭文雄君	106.08.03	1. 賠償不足以購置新屋，也沒有能力繳貸款。看你們如何賠償，我才願意簽啦！ 2. 建議不東移往台糖與司令部土地去，就不用拆除房子。	1. 台端如有申購照顧住宅及貸款之相關問題，可洽臺南市政府協助。被徵收之土地，依規定按照徵收當期之市價補償；地上物依臺南市政府自治條例等規定查估，俟查估成果，另案辦理協議補償事宜。 2. 地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運，原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需

			3. 提高層級才能解決問題。	空間，且臺南車站為國定古蹟無法更動等因素，在多方考量後行政院 98 年 9 月 9 日核定本計畫為「在既有軌道東側設置地下隧道」之方案。另鐵路地下化臨時軌方案(不東移)之建物拆遷數量也較核定案為大。 3. 臺南市政府 106 年 9 月 19 日函覆說明該府各單位於各場公聽會指派相關業務科長及同仁出席，全程參與會議並回應現場民眾之提問，蒐集民眾資訊、聽取建言及交換意見，達致雙向溝通之效果；該府仍持續於鐵工局召開公聽會議時，由相關單位派員協助說明。鐵工局由施副組長全權代表。
20	朱德榮君	106.08.03	1. 長榮新城管委會確實是有收到說明會會議紀錄，但鐵工局未說明套疊平面圖要公告周知，且收到的套圖很模糊，應以分區分段方式提供彩色套圖。 2. 建議北區跟長榮再增加一場公聽會，提供更正確充分理由及數據，彙整各方數據(不分北區及長榮新城)，創造多贏。 3. 針對百姓疑問，請將雙方的見解作出詳細說明，以便互相討論。 4. 請以保證書的方式保證長榮新城的安全，避免大樓倒塌及結構性安全疑慮。 5. 請提高層級，請高層主管參加會議。	1. 106 年 6 月 17 日長榮新城社區說明會會議紀錄及套疊平面圖，本局 106 年 7 月 10 日已函送長榮新城社區管委會，並請管委會公告周知，有關重新印製套疊平面圖，將併 106 年 8 月 3 日長榮新城第 2 場公聽會會議紀錄寄送土地所有權人及利害關係人。 2. 將加開一場北區長榮新城公聽會由顧問公司提供工程分析數據、詳細說明長榮新城路段之地下隧道開挖安全分析結果，以化解疑慮。 3. 下次公聽會由設計單位及本局工務組詳細說明工程疑義，化解住戶疑慮。 4. 鐵工局前已聲明建立保護策略機制，全權負起法律責任。 5. 請參酌陳述意見 19 第 3 項回應說明。
21	王偉民君	106.08.03	1. 長榮新城壓在基礎下方土壤的重量是 21 噸每平方米或 30 坪有 2,100 噸的重量，會驅使連續壁的變位變大，造成房子傾斜和龜裂，鐵工局的 9 種建物保護處理方式，唯一有用的只有遮斷壁。從其他案例說明，樂生捷運機廠有一千多個觀測點，因設計錯誤，地錨完全不可能發生作用，99 年發生滑動 7 公分，產生嚴重的裂縫；另外，大巨蛋往下開挖時，因變位已超過連續壁的容許值，連續壁崩潰時，超過警戒值兩倍以上，臺北市曾討論南港線捷運需否停駛，松菸的煙囪嚴重傾斜，光復北路的路面造成巨大的裂縫。	1. (1)經查閱長榮新城原設計電子圖檔結果，大梁尺寸為 50*70cm，柱尺寸為 70*100cm，各層樓板厚度 15 cm，筏基板厚度 50 cm，詳細計算 A 棟基礎平均荷重為 14.3 t/m²，A 棟加 S 棟基礎平均荷重為 9.4 t/m²，皆小於王先生所提之 21 t/m² 荷重。 (2)長榮新城地下室開挖深度約 6.3m，換算挖除的土重約 12.6 t/m²，依據前述 A 棟基礎平均荷重為 14.3 t/m²，僅增加 12% 左右，換算為作用於連續壁之側向土壓力為 9.3 t/m²，而設計內支撐之平衡應力為 22.79 t/m²，最大支撐容許應力更高達 1,800 t/m²，故可確保長榮新城安全無虞。 (3)有關建物保護措施示意圖，是舉例說明一般可能採用的建物保護措施，並非長榮新城的實際設計結果，亦非現場實際尺寸；另隧道開挖最主要之建物保護措施為高勁度擋土牆與強化支撐系統(含連續壁及鋼結構支撐)，其他為評估鄰房及地質等個別情況而酌予採用之保護措

			施，皆有其適用性。 (4) 樂生療養院內舊建物多為日治時期所建之 1 層樓磚造房舍，研判係以獨立基腳淺基礎型式建於斷層泥形成之斜坡上，易因邊坡開挖及地錨伸張使斷層泥解壓潛變位移，致房舍因不均勻沉陷而產生裂縫，另大巨蛋工程，其開挖範圍、深度及支撐系統複雜度，較之明挖覆蓋隧道超出甚多，故以此兩者來與本局工程對比並不適宜。 2. (1) 臺南車站古蹟月台為 1936 年(民國 25 年)啟用之老舊淺基礎構造，座落於地表淺層，容易因側邊大面積深開挖或鑽孔灌漿擾動地層，導致不均勻沉陷而產生裂縫，進而使棚架變形而損壞，故不宜近距離開挖或進行可能擾動地層之施工。 (2) 長榮新城為 92 年完工之 14 層 RC 構造大樓，採用筏式基礎(深 6.3m)座落於砂質土壤，承載均勻且可避免不均勻沉陷，與古蹟車站月台狀況完全不同，實不宜相互比較。 (3) 前已說明樂生療養院建物多為日治時期 1 層樓磚造房舍，且以獨立基腳淺基礎型式建於斷層泥形成之斜坡上，易因邊坡開挖及地錨伸張使斷層泥解壓潛變位移，致房舍因不均勻沉陷而產生裂縫；而長榮新城為 92 年完工之 14 層 RC 構造大樓，採用筏式基礎座落於臺南台地砂質土壤上，承載均勻且可避免不均勻沉陷，另鐵路地下隧道係採連續壁及鋼結構支撐之明挖覆蓋工法，故兩者在建物年代、基礎型式、地質地形條件及開挖擋土工法等方面，差異確實頗大，並不具備必然產生相同結果之比較條件。 3. (1) 本工程由規劃階段開始就採用安全性較高之雙牆結構系統(連續壁加上 90 公分側牆)，與北、高地區鐵路地下化工程相同，另側牆厚度為 90 公分，非自救會所稱 80 公分，長榮新城路段之隧道開挖深度為 12 至 13 公尺，連續壁厚度為 80 公分。 (2) 自救會所提複合牆系統(連續壁加上 35 公分側牆)，雖可略為縮減隧道寬度，卻具有「易成結構弱面，影響抗震耐久性」、「水密性不佳」、「嵌入鐵路設施處灌漿易生蜂窩孔洞，局部應力集中易生壁體裂縫」及「厚度不足設置 40 公分消防栓箱」等缺點，故並未獲本局採行，尤其隧道側牆厚度縮減將影響結構安全及耐震能力。 4. (1) 自救會臨時軌案在臨時軌施作前，即須拆除開元、東門及中華東
		2. 臺南車站的第一月台(古蹟)重量約 2.1 噸每平方米或 30 坪 210 噸，只有長榮新城的 10 分之 1，因月台是一個非常輕的構架，所以它本身是非常強的，我們設計了一個三階地質改良的東西，月台就會很安全，對一個每 30 坪 210 噸的東西用這樣改良，那超過 10 倍的長榮新城，鐵工局卻只有用像牙籤一樣的遮斷壁來處理。 3. 自救會先前提出以複合牆替代隧道側牆，我們跟鐵工局建議，就是隧道側牆要用植筋和鋼筋續接器將連續壁連在一起，造成一個非常強的構造，臺北捷運全部用雙牆構造，鐵工局現在說他的牆是 80 公分，他原來設計是 1 公尺，所以鐵工局跟大家講現在用這個東西了。 4. 自救會方案的臨時軌，都可穿越各座陸橋的橋柱間，因為橋柱跟	

		橋柱的寬，只有 11 公尺、12 公尺，13、4 公尺，所以作臨時軌都不用拆橋，至於鐵工局所設計的隧道寬度是 16.3 公尺，左右兩邊是連續壁，如何去通過只有 11 公尺的橋柱寬。	路等三座陸橋，嚴重影響市區交通長達 7 年以上。 (2)以中華東路陸橋為例，自救會因主張「永久軌路權西側與現有軌路權西側對齊」，故永久隧道無法使用鐵路西側土地，臨時軌需向東偏移而與陸橋墩柱衝突，若要避免拆橋則須將臨時軌再向東偏移避開橋墩柱，惟將造成東側民房拆除更多；反觀核定案地下隧道與橋墩重疊處，可採托底工法施作，得以避免陸橋及民房拆除。
		5. 長榮新城這個建築是地上 14 層、地下 1 層的筏式基礎，而經過計算整個基礎的受力是 $21t/m^2$。我看了鐵工局的處理方式，他們使用斜支撐、擠壓灌漿、遮斷壁、土釘、止水灌漿、高勁度的檔土支撐…等等措施，但我認為效果有限，很多是沒有用的。如果一層一層往下開挖，連續壁會變形，當連續壁變形的話，建築物的傾斜跟龜裂就會變大。換句話說鐵工局的設計有問題，很多支撐都是只適合輕結構，作用在 14 層的大樓的話，是沒有實際作用的。總結來講的話，鐵工局的設計是不安全的。我要強調監測系統不是來保證工程安全，正確的設計才能保證工程安全。	5. (1)本計畫地下隧道連續壁與長榮新城大樓地下壁體之距離，經現場實際測量及取得社區原設計電子圖檔之套繪結果，尚有約 4.41 至 8.59m，故不會與大樓結構衝突，也不影響大樓地下室各機房設施。 (2)長榮新城基礎之垂直受力(正向壓力)應以大樓全重除以基礎面積計算取得，並連同地層及地下水資料，據以計算作用於連續壁外側的水平側向土壓力，該側向土壓力於隧道開挖施工階段，須藉由隧道開挖內支撐(即高勁度擋土牆與強化支撐系統，含連續壁及鋼結構支撐)之反向壓力予以平衡，以保持地層及建物之穩定安全，待隧道完成後，則改由隧道結構體、連續壁及隧道頂版上之回填土方予以平衡，故應以側向土壓力與隧道開挖內支撐反向壓力進行安全檢核，方為完整且精確之分析做法，此為本局保障設計安全之作為，若僅以概估之建物荷重且不考慮基礎面積及側向土壓力等因素，計算結果將產生較大誤差。 (3)長榮新城鄰地下隧道建物為 A 棟及 S 棟大樓，其地下室下方由筏式基礎連結，經設計顧問公司分別取「A 棟及 S 棟大範圍」及「A 棟小範圍」進行荷重分析，並連同地層及地下水資料，據以計算側向土壓力及隧道開挖內支撐反向壓力安全檢核，分析結果無論是大範圍之「A 棟及 S 棟」，或是小範圍之「A 棟」，隧道開挖內支撐之最大反向壓力，均大於作用在連續壁之最大側向土壓力甚多，表示開挖支撐系統足以抵擋建物及地層與地下水所產生之最大側向壓力，可確保長榮新城建物安全；至於所稱如斜支撐、擠壓灌漿、遮斷壁、土釘、止水灌漿等措施，係評估各建物、現場地質與開挖作業等不同情況，於地下化開挖前，或開挖施工期間，所可能選擇施作之其他建物保護措施方式，並不限於長榮新城，亦非針對單

			6. 主席今天有答應把會議紀錄作成逐字稿，我要求把我今天簡報的檔案也放進去，讓大家瞭解。	一建物同時施作全部之保護措施。 (4)「臺南計畫」各主體工程將依建物調查結果，擬定適當之建物保護計畫，配置完善之監測系統，並建立嚴謹之管理機制及應變措施，定可確保包括長榮新城在內之鄰近建物安全無虞；另本局已完工及施工中之鐵路地下化工程，多有鄰近民房施工之案例，本局已累積超過 30 年之豐富經驗，在在顯示明挖覆蓋隧道工法，確為一成熟且安全之施工法。 6. 本次民眾發言會作成逐字稿，納入會議紀錄之附件。另王工程師簡報資料亦併入會議紀錄之附件。
22	陳致曉君	106.08.03	1. 長榮新城在鐵路地下化開挖碰到地震時，可能會有龜裂甚至傾倒的問題，長榮新城為14層樓非常重的建築物，鐵工局說這個比較安全；臺南車站輕結構月台，鐵工局卻說這個比較不安全，如果地震造成長榮新城的變形、扭力等問題，怎麼可能是安全的？長榮新城在地震時所能夠承受的地震層級，一定比地下化開挖時所能夠承受的地震層級來得強很多，所以開挖時絕對比較容易傾倒。 2. 鐵路地下化根本不需要東移。 3. 我覺得你們今天的公聽會是違法的。因為前次詢問的建築物安全問題沒有出現在會議記錄裡面，我認為鐵工局有避重就輕，把老百姓的問題刪掉，而鐵路東移的問題鐵工局也是草草回應，沒有提供證據。我認為鐵工局已經違反土徵條例第十條的規定，召開第二場公聽會的時候必須將第一場公聽會的問題作出詳實的回應，否則就是違法無效。希望鐵工局再多召開一場公聽會。 4. 請問鐵工局發出幾份會議通知單，這些會議通知單老百姓是不是都有收到？你們如何對沒有收到通知以及會議記錄的土地所有權人負責！權益如何保障？	1. 詳(前項 21 編號)回應說明 2. 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，尚有 4.41 至 8.59 公尺，故不致影響地下室設施。有關施工中(含連續壁施作與主體隧道開挖階段)及地下化通車營運期間，可能遭遇地震等災害之風險，皆應審慎考慮，故地震安全係數均已納入設計考量。 2. 「臺南計畫」就臺鐵營運影響、市區交通衝擊、工程技術、環境保護、臺南車站古蹟維護、經濟效益分析、財務計畫及用地取得等諸多因素，審慎評估各種方案利弊，經臺南市政府及臺鐵局同意後，陳報行政院 98 年 9 月 9 日核定永久軌路線佈設於現有軌東側之方案。 3. (1)臺南市北區公聽會依土地徵收條例第 10 條及申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點規定寄送開會通知單檢附陳述意見書，其備註欄載明請於期限前將陳述意見擇一方式傳送至本局。至貴自救會於公聽會會中所陳述意見，已於召開第 2 場公聽會前函復，另貴會於會議陳述期限外所提意見，業已函復在案，符合土地徵收條例等相關規定。 (2)預定 106 年 11 月下旬加開一場公聽會，將邀請北區(含長榮新城社區)全部土地所有權人參加。 4. 本局依「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」第 2 點規定，以土地登記簿所載住所郵寄通知；部分所有權人信件經郵政機關投遞退回者，另洽相

			關單位提供資料，後續各類通知或會議紀錄將依新地址寄送。 5. 另外鐵工局說要提出長榮新城地下室的施工套繪圖，請鐵工局補充提出。 6. 請算出隧道深開挖後，長榮社區大樓承受地震力之影響有多大？另長榮社區臨鐵路側地下停車場出入口分階段施工鋪設覆蓋版，預留通道不符消防法規，以上兩個問題。 7. 希望今天的會議紀錄可以做成逐字稿，因為我覺得你們的會議紀錄做得太差了。 8. 建議鐵工局回去之後準備相關的數據資料，製作成 PPT 寄送給我們，如果我們覺得資料不足，我們會請鐵工局補充，如果我們覺得資料都可以了會通知你們，屆時你們再召開公聽會。 9. 那日議員翻桌子不敢拉議員，我丟金紙把我拉出去，其他居民什麼都沒做竟叫警察拉出去，我非常不能接受，還有老百姓比較慢來什麼都沒做被警察擋在門外面。	5. 套疊平面圖將併 106 年 8 月 3 日長榮新城第 2 場公聽會會議紀錄寄送土地所有權人及利害關係人。 6. (1) 長榮新城社區大樓之耐震設計，於建築物規劃設計階段，即應已由該建案之建築師及結構技師，依據相關法規進行分析設計，並據以申請建築執照。 (2) 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，距離尚有 4.41 至 8.59 米，故不致影響地下室設施。有關施工及地下化通車營運期間，可能遭遇地震等災害之風險，已納入相關設計考量，以提高結構及支撐系統之安全係數來因應。 (3) 依據內政部「劃設消防車輛救災活動空間指導原則」(二)規定：「供救助六層以上建築物消防車輛通行之道路或通路，至少應保持四公尺以上之淨寬…」，本工程地下隧道上方之覆蓋版，將提供約 5 公尺空間作為社區西側通道使用，故符合消防法規之規定；另社區之南、北兩側大樓，可分別面臨開元路 249 巷及長勝路，兩道路寬度皆為 4 公尺以上，亦可符合消防法規之規定。 7. 本次民眾發言會作成逐字稿，納入會議紀錄之附件，並於鐵工局網站公告。 8. 下次公聽會將由顧問公司提供工程分析數據、詳細說明長榮新城路段之地下隧道開挖安全分析結果，以化解疑慮。 9. 公聽會出席人數眾多，為維持現場秩序及出席人員安全，所有人員進入會場門口，本局已張貼公告會議注意事項內容及遵守會議事項，若違反前述相關規定將制止其行為。當日會場警察係為協助維護會議秩序，只有行為明顯影響會議秩序的人才會被警察請到場外，若情況混亂警察依實際情形處置，只要其能保證進來後不會干擾會議進行，當可進來參與會議，為利會議進行，避免影響其他民眾參與會議之權利，在未獲保證前，實不妥讓干擾會議進行者進場。另警察只是要維持會議秩序對於遲來民眾無意阻擋入場，鐵工局內部也會持續檢討改進及會議進行方式。
--	--	--	--	---

十、第一次公聽會土地所有權人及利害關係人意見回應及處理情形：

編號	陳述人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	潘莉華君	106.05.23	1. 鐵路地下化，關於長榮新城這一部分，當初交通部長毛治國，為了長榮新城樓高 14 樓及重機具、水向問題，答應我們鐵路原地開挖，國家的政策一變再變，現在要我們的連續壁旁開挖，我們連續壁打 8 米，鐵路地下化打了 30 米，對於我們的重機具勢必造成影響，水向本是東往南流，連續壁開挖，我們碰到你們的連續壁反彈回來就進入到我們的地下室，勢必造成機具及地下室進水、毀損。 2. 我們土地被逕為分割 246 平方公尺，約 75 坪，都沒有事前通知，若不是我們住戶發現，土地就不見了，市府是不是有告知的必要？ 3. 鐵路開挖 30 米勢必造成房屋龜裂傾斜，這個問題怎麼解決？我們不要你塗塗抹抹的東補西補，若發生危險，是不是該補償另棟房子給我們。	1. 本局鐵路地下化工程於鄰近長榮新城路段之連續壁施作深度約 26 米，隧道開挖深度約 12 至 13 米(並非 30 米)，且連續壁距長榮新城地下壁體，尚有 3.28 至 5.69 米，故不致影響地下室之機房等設備；另本計畫曾委託成大進行地下水文研究，結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微。 2. 「臺南市區鐵路地下化計畫」工程所使用之土地均為都市計畫土地，爰用地範圍內部份非鐵路可使用之土地，經「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）（部分鐵路用地、住宅區變更為公園道用地）案」暨「變更臺南市主要計畫（配合臺南市區鐵路地下化計畫）案」變更為鐵路可使用之土地。該變更都市計畫案分別於 101 年 8 月 28 日及 101 年 8 月 31 日舉行東區及北區都市計畫公開展覽說明會，嗣經內政部 105 年 9 月 10 日台內營字第 1050813183 號函核定，並經臺南市政府 105 年 9 月 20 日府都綜字第 1050949303A 號公告生效。市府於都市計畫發布實施後，依據都市計畫內容辦理都市計畫樁位的測定作業，樁位測定後，市府將相關樁位成果公告在所在地區區公所及市府的公告欄供民眾參閱，並且在樁位公告 30 日後，將成果移交地政事務所辦理地籍逕為分割。因為分割後新增地號的土地，和原本母地號的土地面積加起來，還是等於原來的土地面積，產權也沒有變動，所以對民眾的權益並沒有影響。但逕為分割後，各地號面積會有所變更，所以地政事務所辦理逕為分割登記後都會通知土地所有權人，民眾可以攜帶公文、原土地所有權狀及身分證明文件到地政事務所換發權狀，若沒有時間馬上去換狀，也可日後若需辦理土地登記業務時，一併換發即可。 3. 前已敘明隧道開挖深度約 12 至 13 米，且本局鐵路地下化工程已累積超過 30 年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法；另施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責

				災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。
2	陳銘鴻君	106.05.23	我反對，太接近大樓，原因不安全，考慮未來有問題，誰可以負責。請公布所有相關人事資料，我要法院提告。	社區大樓連續壁與鐵路連續壁相距尚有 3.28 至 5.69 米，且鐵路連續壁也將成為大樓的保護牆，本局鐵路地下化工程已累積超過 30 年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法；另施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。
3	許世忠君	106.05.23	建議公聽會以外加開說明會充分與民眾溝通，解除疑慮。	為充分與民眾溝通，解除疑慮，本局除依規定辦理 2 場公聽會外，並另訂 106 年 6 月 17 日針對長榮社區住戶辦理說明會。
4	張美豔君	106.05.23	1. 不同意公聽會。 2. 不同意開挖地下室，希望原地開挖就好。	1. 本局係依據土地徵收條例第 10 條規定召開本公聽會，加強與民眾溝通為本公聽會目的之一，故仍請台端耐心聽完本公聽會之簡報，如對本會議有任何意見，歡迎於會議中或會後陳述，本局當竭誠答覆台端意見。 2. 本計畫不會開挖長榮新城社區地下室。另基於地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南車站位於現有鐵路西側，該車站為國定古蹟無法更動等因素，在多方考量後 98 年 9 月 9 日行政院核定的方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。
5	高凱旋君	106.05.23	1. 地下化延伸永康。 2. 里民房屋補償價提高。 3. 鐵路地下化原地開挖。	1. 「臺南市區鐵路地下化計畫」地下化延伸永康乙案刻正辦理可行性研究評估作業。 2. 本工程無拆遷長榮新城社區住戶之房屋，另關於用地範圍內之地上物補償事宜，將依「臺南市興辦公共工程土地改良物補償及救濟金發給自治條例」儘量從寬查估補償。 3. 顧問公司規劃時「鐵路地下化原地開挖」確曾為許多構想選擇之一，惟基於地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南車站位於現有鐵路西側，該車站為國定古蹟無法更動等因素，在多方考量後，98 年 9 月 9 日行政院核定方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。
6	吳寶德君	106.05.23	連續壁是否能承受大樓重量。	經查長榮新城本身即已有地下壁體，另本局鐵路地下化之連續壁施作深度約 26 米，厚度達 0.8 米，形同兩道壁體之雙重防護對於大樓更有安全保障。且施

				工期間將監督廠商依相關規定進行開挖支撐及建物監測作業，以有效降低對長榮新城之影響。
7	賀麗珍君	106.05.23	1. 臺南水文由東向西，臨鐵路 A、B、R、S 棟(和 J、K、L、M 棟差了一層樓)地勢最低，過去經下雨排水不及，差點淹了地下室。鐵路地下化開挖 30 公尺恐破壞水文阻擋排水，請問如何處理。 2. 機電室就緊臨地下室開挖處，這是我們所擔心。	1. 施工階段之開挖區外地面排水，將導入擋土壁外側之新設排水溝，再排入區域排水系統，可維持原有排水功能；另本計畫曾委託成大進行地下水文研究，結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微。 2. 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，距離尚有 3.28 至 5.69 米，故不致影響地下室之機房等設備。
8、16	馬林秋碧君	106.05.23	1. 請問鐵工局依什麼法規取得長榮社區的法定空地。 2. 請到現地放樣，讓居民了解工程範圍到那裡，並將地界也標示。 3. 請問社區台電受電室如何保護，請申請電線路線埋管圈，以避免社區無電可用。 4. A、B、R、S 四棟低地勢較低，工程是否會影響水流問題，請說明。 5. 本人所有建物屋內 1、2、3 樓及地下室，地板牆壁如有因施工損壞，是否由施工單位負責賠償。	1. 本計畫奉行政院於 98 年 9 月 9 日核定，為國家重大交通建設計畫，爰依據土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 10 條及第 11 條等規定程序，辦理私有土地取得作業，此即為取得長榮社區的法定空地為本工程使用之法源依據。 2. 有關鐵路地下化東側連續壁概略位置，已於長榮新城西側地面以紅漆標示。 3. 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，尚有 3.28 至 5.69 米，故不致影響地下室之機房等設備；另本局鐵路地下化施工前，皆需進行管線調查及協調作業，必要時將進行管線遷移或就地保護措施，以維持其原有功能。 4. 施工階段之開挖區外地面排水，將導入擋土壁外側之新設排水溝，再排入區域排水系統，可維持原有排水功能。 5. 鐵路地下化施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。
9、16	李壁桂君	106.05.23	1. 請問鐵工局依什麼法規取得長榮社區的法定空地。 2. 請到現地放樣，讓居民了解工程範圍到那裡，並將地界也標示。 3. 請問社區台電受電室如何保護，請申請電線路線埋管圈，以	1. 本計畫奉行政院於 98 年 9 月 9 日核定，為國家重大交通建設計畫，爰依土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 10 條及第 11 條等規定程序，辦理私有土地取得作業，此即為取得長榮社區的法定空地為本工程使用之法源依據。 2. 有關鐵路地下化東側連續壁概略位置，已於長榮新城西側地面以紅漆標示。 3. 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，尚有 3.28 至 5.69 米，故不致

			避免社區無電可用。	影響地下室之機房等設備；另本局鐵路地下化施工前，皆需進行管線調查及管線單位協調作業，必要時將進行管線遷移或就地保護措施，以維持其原有功能。
10	張瑞成君	106.05.23	1. 工程安全疑慮，皆因東移，如在原軌下方施做，就無此疑慮。 2. 地下水文，要更重視，更投入專業研究模擬。 3. 損鄰責任，應由設計公司、施工單位、鐵工局、交通部負連帶責任。 4. 長榮西側的道路，希望地下室完成後能保留，不然住戶車輛出入會受阻。	1. (1)顧問公司規劃時「鐵路地下化原地開挖」確曾為許多構想選擇之一，惟基於地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南車站位於現有鐵路西側，該車站為國定古蹟無法更動等因素，在多方考量後，98年9月9日行政院核定方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。 (2)鐵路連續壁將同時保護鐵路安全與大樓安全。本局鐵路地下化工程已累積超過30年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法；另施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益，以上做為均為消除工程安全疑慮。 2. 本計畫曾委託成大進行地下水文研究，結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微。 3. 鐵路地下化施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。 4. 長榮新城西側現有巷道，將併入鐵路地下化完工後之新設公園道規劃，可維持地下停車場車輛進出。施工期間也將儘量維持其功能。
11	張嫻玲君	106.05.23	1. 施工期間遇地震、颱風、暴雨時會有風險。 2. 地下化傳震，對長榮新城長期的影響評估。 3. 電磁幅射會對居民產生的健康影響。	1. 有關施工及地下化通車營運期間，可能遭遇地震及颱風等災害之風險，已納入相關設計考量，以提高結構及支撐系統之安全係數來因應。 2. 及 3. 本計畫為鐵路地下化工程，列車行駛之軌道及空間，皆由厚達1公尺以上之鋼筋混凝土結構體所圍固，可充分阻隔噪音、震動與電磁波，不致對鄰房及居民造成安全及

			4. 對公聽會民眾提出問題做成答覆給居民，讓居民有知的權利。	安寧之影響，此可由已完工通車多年之北部鐵路地下化案例，得到實際之驗證。 4. 本局今日召開之公聽會，會後當依規定將紀錄公告周知及郵寄予各土地所有權人及利害關係人。
12 、19	王家奉、 厲建瑾君	106.05.23	1. 本案事涉長榮新城 1222 戶安全，交通部僅派規劃組副組長主持，其毫無裁決之權，主持會議，根本是會而不議，議而不決，顯見政府根本不重視百姓生命財產安全。 2. 捷運隧道工程，要求距民宅 20 公尺以上，本案距社區連續壁僅 3.28~5.69 公尺，鐵路運量、重量、速度等均大於捷運其安全距離更短，政府是否能提出書面保證社區安全，另就法規而言，安全距離標準為何？ 3. 本社區 B 區各棟均由連續壁成一體，調查及保固、監測得應含蓋連續壁以內全部設施。 4. 施工前應完成監測計畫並召開說明會，經社區管委會同意並完成計畫內監測設施方得進行施工。 5. 施工造成社區住戶諸多不便，未來營運亦造成社區長期震動的影響，交通部應擬定回饋社區計畫，回饋社區，改善生活環境。	1. 本局辦理本公聽會，所派之主持人即代表本局，台端於會議中所陳意見均會中明確簡要答覆外，並列入會議紀錄予以詳實答覆。 2. 經查臺北市及高雄市之大眾捷運系統禁限建範圍內列管案件相關規定，尚無明挖覆蓋隧道須距民宅 20 公尺以上之規定，且實務上亦無上述情形，故該項訊息應係誤傳；另查建築法規並未針對兩道連續壁之退縮距離進行規定，惟兩道連續壁可形同雙重防護之效果，有利於建物安全。 3. 本工程特別就連續壁外緣 2 倍隧道開挖深度距離(26m)內之建物進行安全監測，已涵蓋鄰鐵路側之 A 棟及 S 棟大樓；另施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。 4. 有關施工步驟及建物安全監測等細節部分，將於施工前召開說明會並邀請鄰近地區民眾參加。 5. 本局將責成施工承包商依據相關法規確實辦理，並按已核定環評書內有關環境保護對策確實執行，以維護民眾交通順暢安全及居家環境安寧；另本計畫為鐵路地下化工程，列車行駛之軌道及空間，皆由厚達 1 公尺以上之鋼筋混凝土結構體所圍固，可充分阻隔噪音及震動，不致對鄰房及居民造成安全及安寧之影響，施工期間將責成承包商加強敦睦睦鄰之工作。
13	柯瓊珠君	106.05.23	A、B、R、S 四棟許多住戶未收到通知，長榮社區 1222 戶，僅約 400 戶收到。	(1) 本局係依據土地徵收條例施行細則第 10 條第 1 項第 2 款「依土地登記簿所載住所，以書面通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人」之規定通知土地所有權人參加公聽會，而土地所有權人戶籍地址變更未向地政事務所申請住址變更登記，爰常有因此而未收到開會通知單情形。 (2) 另尚有住址雖無誤，郵局以「招領逾期」而將信函退還本局。 (3) 如民眾知有土地所有權人或利害關係人因住址問題未收到開會通知單，請提供本局正確住址或請未收

				到者與本局聯絡。
14	李新生君	106.05.23	1. 對本里拆遷戶的補償，請依同理心之態度來處理，絕不可讓拆遷戶購新屋還要貸款，致形成生活壓力，應一屋換一屋方式行之。 2. 長榮新城 A 棟機電室受影響，應妥善處理，甚至整體性建築結構安全，要開其保證書保證(安全結構無問題)及能設立安全結構偵測儀器監控。	1. 本工程無拆遷長榮新城社區住戶之房屋，爰無台端所陳情事。 2. 鐵路地下化連續壁距長榮新城地下壁體，距離尚有 3.28 至 5.69 米，故不致影響地下室之機房等設備；本計畫之各項設計成果，係由設計廠商之專業技師依法所簽證；至於施工部分，將於工程決標後，由施工廠商及其所聘之專任工程人員與工地主任，分別切結包括刑事、民事與行政責任，已充分瞭解相關之法令規定，並願確實遵行；另本工程特別就連續壁外緣 2 倍隧道開挖深度距離(26m)內之建物進行安全監測，已涵蓋鄰鐵路側之 A 棟及 S 棟大樓。
15	潘美純君	106.05.23	1. 簡報所提防護措施是根據什麼認為是足夠的，建議應該根據長榮新城的原來的建築結構來設計。 2. 施工中如果發生建築物受損或傾斜，以致影響住戶日常生活甚至不敢居住，因應做為是什麼。	1. 施工前會依長榮新城個別建物之狀況，擬定適當之建物保護計畫，必要時先施作建物保護措施，經監造單位核可後據以施工。 2. 施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。
17	王柏文君	106.05.23	1. 建議施工的需要土地，由西邊成功國中校區替代，長榮社區 1200 戶居民及 A、S 棟之建築安全堪虞，成功國中就讀學生少且為臺南市政府土地求得無需再有徵收費用。 2. 施工地點係整個社區及邊緣老舊社區排水要地，截斷後這數千戶居民排水問題，或梅雨、颱風季節時，洩水不及積水成災，是市府想看到的嗎？	1. 各公共工程用地範圍之劃定，為減輕用地取得之困難，均以公有土地為優先考量，惟本工程基於地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南車站位於現有鐵路西側，該車站為國定古蹟無法更動等因素，在多方考量後，98 年 9 月 9 日行政院核之方案就是「在既有軌道東側設置地下隧道」，而該方案已儘量貼近既有軌設計，以減少房屋拆遷。 2. 施工階段之開挖區外地面排水，將導入擋土壁外側之新設排水溝，再排入區域排水系統，可維持原有排水功能。
18	溫孝湖君	106.05.23	國家建設，我們百姓不會反對，但是對人民有損害時，誰來保障我們的權利，但是我們有幾個問題要請答覆： 1. 為什麼要東移？對公對私都有好處。	1. (1)基於地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南車站位於現有鐵路西側，該車站為國定古蹟無法更動等因素，在多方考量後，98 年 9 月 9 日行政院核定的方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。 (2)本方案主要優點為：

			2. 施工中一但發生問題,有傾斜或倒塌時如何處理,誰來保障我們的權利,請有權責之官員答覆。	①對臺南車站古蹟的保存最佳。 ②降低市區交通的衝擊。 ③都市縫合最佳。 ④節省工期。 ⑤對臺鐵現有營運影響最低。 ⑥地面建築物拆除面積最少。 2. 施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外,並須安裝建物安全監測儀器,於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業,如有鄰損之情況發生,將責成承包商負責災害修復;若涉及損害疑義,將委由第三公證單位分析鑑定,確認施工責任後,依相關規定辦理補償,以確保民眾權益。
20	吳瑞哲君	106.05.23	1. 施工距建物 3.28~5.69m,可否請規劃單位,先於地面噴繪出開挖線(每 10m 一點位),以供現場居民實際感受其開挖界限。 2. 預計何時開始開挖施工,預定開工日何時。 3. 未來東移後(施工完成),鐵路地下化之上方規劃為何,A 棟西側之長勝路是否保留,如保留,寬度為何。	1. 有關鐵路地下化東側連續壁外緣概略位置,已於長榮新城西側地面以紅漆標示,連續壁厚度為 0.8 米,開挖區為連續壁內緣以西部分,開挖深度為 12 至 13 米。 2. 隧道開挖工作需配合用地取得時,預估為 107 年下半年以後。 3. 長榮新城西側現有巷道,將併入鐵路地下化完工後之新設公園道規劃,長勝路應可依原寬度保留,並與公園道銜接。
21	黃肇新君	106.05.23	1. 關於施工期間的防護措施簡報所提做法之根據為何?建議應該根據長榮新城原來的建築結構設計來說明為什麼這些防護措施是否足夠。 2. 所提出的防護措施亦應該經過第三方認證為足以保護長榮新城免因施工而受害。 3. 簡報所提施工期間如果發生傾斜,其做法為再加強建築物保護。此消極被動做法有所不足,為預防最壞情況之發生,請提出如果建築物因施工影響造成損害或傾斜,以致住戶日常生活受影響甚至不敢居住時,因應做法為是什麼。	1. 及 2. 施工前會依長榮新城個別建物之狀況,以及地質調查資料與開挖深度等因素,經分析後擬定適當之建物保護計畫,必要時會先施作建物保護措施,經專業監造單位審查核可後據以施工。 3. 施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外,並須安裝建物安全監測儀器,於施工期間持續進行建物安全監測(警戒值、行動值等)及建物保護作業,如有鄰損之情況發生,將責成承包商負責災害修復;若涉及損害疑義,將委由第三公證單位分析鑑定,確認施工責任後,依相關規定辦理補償,以確保民眾權益。
22	岑陳從華君	106.05.23	臺南市區鐵路地下化計畫本社區規劃完善因有建物的因素,所以鐵路東移不方便,本戶堅決反對。	(1)基於地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運,而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間,且臺南車站位於現有鐵路西側,該車站為國定古蹟無法更動等因素,在多方考量後,98 年 9 月 9 日行政院核定方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。 (2)「在既有軌道東側設置地下隧道」有下列優點: ①對臺南車站古蹟的保存最佳。 ②降低市區交通的衝擊。 ③都市縫合最佳。 ④節省工期。

				⑤對臺鐵現有營運影響最低。 ⑥地面建築物拆除面積最少。 (3)本局鐵路地下化工程已累積超過 30 年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法；另施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。
23	賴漢倫君	105. 05. 23	擋土壁體距離長榮新城大樓主體最短距離只有 3.28m 可能的問題有： 1. 施工期間的疏忽造成大樓主體損壞。 2. 完工後，火車行駛經過的震動影響大樓結構安全。 3. 這應該是住戶最擔心而抗拒的主因，有任何現行的鐵路地下化擋土壁體距離民宅這麼近的吗？如何保證不會有以上兩點問題。 4. 能否請鐵路專家們稍微調整計畫路線增加擋土壁體與大樓之間的距離，如此可以降低住戶的擔心與抗拒，鐵路東移計畫也可更順利推展。	1. 施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。 2. 本計畫為鐵路地下化工程，列車行駛之軌道及空間，皆由厚達 1 公尺以上之鋼筋混凝土結構體所圍固，可充分阻隔噪音及震動，不致對鄰房及居民造成安全及安寧之影響，此可由已完工通車多年之北部鐵路地下化案例，得到實際之驗證。 3. 本局已完工及施工中之鐵路地下化工程，多有鄰近民房施工之案例，另本局已累積超過 30 年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法。 4. 因鐵路線形有一定之設計標準，且本地下化路線線形已定案，故無法再行西移，惟本局將責成施工廠商確實依相關規定進行建物保護措施，以確保民眾權益。
24	江玠忠君	106. 05. 23	1. 臨時軌是借用民地，用完了還人家，多拆不是理由，臺中、高雄、桃園有做臨時軌；臺南呢？宜蘭羅東甚至退回東移」案。 2. 高雄將車站搬移原地，臺南就說老舊不能搬動是古蹟，請問你們有在維修嗎？30~40 年未見整修。	1. 本局辦理臺中、高雄、桃園等地區之鐵路改建計畫，均請工程顧問公司評估各種方案後，報奉行政院以採最適宜各地區及各計畫之最佳方案為之。「臺南鐵路地下化」不做臨時軌而將永久軌直接設於現有軌東側，是對鐵路營運影響最低、臺南車站古蹟保護最佳、市區交通衝擊影響最小、都市縫合效果最佳、拆除建物面積最少，亦可節省工期及經費，爰 98 年 9 月 9 日行政院核定「在既有軌道東側設置地下隧道」。 2. 臺南車站古蹟指定範圍除車站建築物本體外，尚包括逾 300 公尺長之第一月台及鋼構棚架，且站前並無足夠土地(臺鐵用地)可供暫置，故無法搬遷；另該古蹟現由臺鐵局依法維護臺鐵局依法維護管理。

		3. 引道是噪音最大的地方，校內教室就在引道旁，請問環評如何敘述，鐵路旁水溝地下水的湧出，溝內的生物種類，沿線地下水的評估報告。	3. (1)噪音： ①依 85 年核定之環境影響說明書中關於噪音「有無計畫之影響」乙節略敘以「…隧道口預估噪音將較原平面鐵路增加約 2.7~5.9dB(A)，但若考慮隧道側牆吸音率，實際噪音會較預估值為低」。註 dB(A)為分貝。 ②又依 99 年核定之環境差異分析報告，營運階段之噪音評估，現況鐵路均已電氣化，實際隧道口完工營運後噪音會較原 85 年預估值低。 ③引道段因無頂板加蓋，為降低火車噪音以符合法規，已設置高約 2.04~2.37m 之防洪牆兼隔音牆，營運階段將依相關環保法規有效管制噪音。 (2)鐵路旁水溝地下水的湧出，溝內的生物種類： 鐵路旁水溝含在生態環境調查範圍，本計畫工程用地範圍內尚無特殊物種。 (3)地下水： ①85 年核定之環境影響說明書略載以「…為更了解鐵路地下化鄰近地區地下水之水質現況，於民國 83 年 9 月、11 月及 12 月分別於公園國小、臺南紡織廠、大同國小及台糖糖業研究所之水井進行地下水水質採樣，檢驗結果統計分析如附表-計畫路段鄰近地區地下水水質補充調查成果分析」。 ②99 年核定之環境差異分析報告略載以「…本計畫於 96 年 12 月 25 日於計畫路線附近之公園國小、開元國小、大同國小及台糖糖業研究所等四處，進行 1 次之地下水水質補充調查，調查結果與 85 年原環說階段比較，整體而言，在所檢測的水質項目上，現階段平均檢測濃度較原環說階段差異不大」。 ③在地下水文方面，本局亦委託成大進行「明挖覆蓋工程對地下水文及鄰近建物之影響研究」，研析結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微。
		4. 第 1 次北區的公聽會回復，第 18 頁上所述縮減為 7.1 米，不知是那條巷道位置？	4. 現有自聖功女中校門到實踐街間之約 5.3 米寬巷道，曾為都市計畫 8 米道路，配合鐵路地下化，未來將成為引道用地，故原規劃於引道東側將另闢 8 米寬巷道予以取代，惟 105 年 9 月 10 日內政部核定之北區都市計畫內容中，已由 8 米再縮減約 7.1 米。
		5. 第 19 頁未來延伸到永康，引道將北延，請問因引道多徵收的 1.73 米也應該還給居民。	5. 「臺南市區鐵路地下化計畫」地下化延伸永康乙案尚在辦理可行性研究評估階段，未來如奉行政院核可延伸到永康，原則北引道將配合北延，惟「臺南市區鐵路地下化計畫」與延伸到永

			6. 永康段進度如何？	康之計畫，用地範圍應如何銜接，應俟延伸至永康之計畫奉核後之設計狀況而定，故目前無法論定台端所陳述之 1.73 米是否應該還予原土所有權人。 6. 「臺南市區鐵路地下化計畫」並未涵蓋永康區範圍，另本計畫延伸永康乙案刻正辦理可行性研究評估作業。
25	朱德榮君	106.05.23	1. 今天的會議不曉得是在跟誰開會，臺南市政府為何無代表出席，請設立出席單位名牌，以瞭解出席情形。 2. 我們 100% 支持鐵路地下化，但反對東移。 3. 請重視本工程施工時，地下水文對本社區之影響。 4. 鐵工局既然對本工程的施工講的這麼安全，這麼有信，但我們有我們的疑慮，請將心比心，在工程施工前，對本社區沿線居民各開立設、施工之保證書。	1. 臺南市政府都發局及地政局均有派員出席本會議，設立出席單位名牌之建議，下次會議改進。 2. 基於地下化施工期間必須維持鐵路的正常營運，而原有鐵路路寬無法同時提供地面鐵路列車運轉及地下隧道施工所需空間，且臺南車站位於現有鐵路西側，該車站為國定古蹟無法更動等因素，在多方考量後，98 年 9 月 9 日行政院核定的方案為「在既有軌道東側設置地下隧道」。 3. (1) 本計畫曾委託成大進行地下水文研究，結果顯示本工程連續壁對地下水位之影響，不論是上升量或下降量均遠低於乾濕季之地下水位變化量，即連續壁對地下水所產生的阻隔效應甚微。 (2) 施工階段之開挖區外地面排水，將導入擋土壁外側之新設排水溝，再排入區域排水系統，可維持原有排水功能。 4. (1) 本局已完工及施工中之鐵路地下化工程，多有鄰近民房施工之案例，另本局已累積超過 30 年之豐富經驗，明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法。 (2) 鐵路地下化的厚實的連續壁，將同時成為鐵路與大樓安全的保障。施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。
26	陳致曉君	106.05.23	1. 106.04.14 召開「臺南市鐵路地下化計畫」北區第 1 場公聽會，今天又召開「臺南市鐵路地下化計畫」北區長榮新城社區第 1 場公聽會，不符公聽會程序，所以本次會議應改為說明會。 2. 「臺南市區鐵路地下化計畫」都市計畫分成仁德、北及東 3 區，無長榮新城區，為何「長榮新城社區」獨立召開公聽會，高度懷疑今天這場公聽會的合法性，完全違背土地徵收條例第 10 條之規定，所以今	1. 及 2. (1) 本局於 106 年 4 月 14 日係召開「臺南市鐵路地下化計畫」北區第 1 場公聽會，會議紀錄已寄發，預定 106 年 6 月底召開第 2 場公聽會。 (2) 本會議為因應本計畫工程須使用長榮新城社區住戶 1 筆土地，該土地之所有權人多達 1,324 人，為讓其能充分了解本工程使用其土地之情形，本局特另覓可容納千人之場地，召開本公聽會，預定 106 年 7 月續召開第 2 場公聽會。 (3) 前揭所有公聽會均符合土地徵收

		天這會議不是公聽會，頂多只是說明會。 3. 工程連續壁外緣距離 14 層樓高長榮新城支地下連續壁外緣約 3.28~5.69 公尺，有造成建物傾倒及受損之虞。 4. 工程施工時長榮新城建物確保安全否？你們只答覆會「監控」，又說施工的損害責任在於工程承包商，這種說法既不科學又不負責任。	條例第 10 條、該條例施行細則第 10 條第 5 款及內政部訂頒之「申請徵收前需用土地人舉行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點」第二點「應至少舉行二場公聽會」之規定，無不符合公聽會程序情事，所以本會議無須改為說明會。 (4) 為充分與民眾溝通，解除疑慮，本局除依規定辦理 2 場北區長榮新城社區之公聽會外，並另訂 106 年 6 月 17 日假該社區中庭針對該社區住戶辦理說明會。 3. 及 4. 基於以下(1)~(6)之說明，本工程無台端所陳述「有造成建物傾倒及受損之虞」，且亦無「說法既不科學又不負責任」之情事。 (1) 為向長榮新城住戶說明工程施工時，確保長榮新城建物安全問題，工程顧問公司先蒐集及識別調查長榮新城大樓基本資料，調閱竣工圖說，確認大樓採筏式基礎，地下室深度(6.3m)及確實位置等資料，據以製作「施工期間確保長榮新城建物安全及降低環境影響之對策」簡報，於本會議說明。 (2) 本局已完工及施工中之鐵路地下化工程，多有鄰近民房施工之案例，另本局已累積超過 30 年之豐富經驗，本工程所採之明挖覆蓋隧道工法確為一成熟且安全之施工法。 (3) 本計畫之各項設計成果，係由設計廠商之專業技師依法所簽證；至於施工部分，將於工程決標後，由施工廠商及其所聘之專任工程人員與工地主任，分別切結包括刑事、民事與行政責任，已充分瞭解相關之法令規定，並願確實遵行。 (4) 本工程特別就連續壁外緣 2 倍隧道開挖深度距離(26m)內之建物進行安全監測，已涵蓋鄰鐵路側之 A 棟及 S 棟大樓。 (5) 鐵路地下化厚度的連續壁將成為鐵路隧道與大樓安全的保護。施工前除委請第三公證單位進行建物調查並拍照存證外，並須安裝建物安全監測儀器，於施工期間持續進行建物安全監測及建物保護作業，如有鄰損之情況發生，將責成承包商負責災害修復；若涉及損害疑義，將委由第三公證單位分析鑑定，確認施工責任後，依相關規定辦理補償，以確保民眾權益。 (6) 有關施工步驟及建物安全監測等細節部分，將於施工前召開說明會並邀請鄰近地區民眾參加。
--	--	--	--

十一、結論：

- (一)本次會議出席之各與會人員所提意見，除現場說明外，另將回應及處理情形列入會議紀錄函寄各與會人員、機關，並公告周知。
- (二)土地所有權人及利害關係人如尚有其他意見者，請於10天內(106年8月14日前)以書面方式寄達鐵工局；未於前述期限內提出者，視同放棄，感謝各位先進賢達指教。

十二、散會(14時07分)