

〈自由廣場〉南鐵地下化 不只一個版本

謝志誠 2013-12-01

日前，一份監察院關於臺南市區鐵路地下化計畫的調查報告記載，臺南市政府及交通部鐵工局均表明地下化永久軌自始就是設計在既有鐵路的東側施工（即「東移地下化」），是唯一版本...，且是最佳方案。

南鐵地下化計畫開始於八十二年，兩年之後提出「臺南市區鐵路地下化工程綜合規劃報告」，其「環境影響說明書」於八十五年八月經臺灣省政府環保處核定（八五環一字第 四八三七五號），當時所採取的就是租用原軌東側民地鋪設臨時軌道，再於原軌下方施作永久軌（即「原軌地下化」）。後因臺南車站公告為古蹟，而進行規劃報告修訂。九十六年十月，交通部於維持「原軌地下化」下提報規劃報告，並將臨時軌用地由租用改為徵收（96.10.4 交路一字第 0960009331 號）；後經經建會審查提出「請評估變更臨時軌工程及與鄰近區域一併辦理都市更新計畫，以土地開發效益挹注本案工程經費可行性」的建議（96.10.25 都字第 0960004851 號）。九十七年七月交通部提出「環境差異分析報告」，其環差變更理由就是源自路線變更—「原軌地下化」變更為「東移地下化」（97.7.30 交總字第 0970040324 號）。因此，說南鐵地下化自始只有一個版本，顯然與事實有出入。（參見 <http://www.taiwan921.lib.ntu.edu.tw/newtopics.html>）

為何變更路線？鐵工局所列舉的鐵路營運安全、降低施工風險與維持安全距離等理由，都是基於工程施工的便利性。如果把被迫徵收拆遷者的人權、財產權與居住權等納入考量，甚至考慮因此累進的社會成本，這個號稱「最佳」的方案恐怕得大打折扣。先不論變更過程沒有居民參與，「東移地下化」有徵收面積增加三十八%與用地寬度增加九%等問題。既然如此，鐵工局堅持超過十年的「原軌地下化」為何會在一夕間被自己誇大地批評到一文不值，真相如何？頗耐人尋味！（作者為臺灣大學退休教授，台北市民）