

臺南市善化地區鐵路立體化可行性研究 計畫概述

一、計畫重大歷程

- 113 年 9 月 30 日函致交通部申請可行性補充研究經費。
- 113 年 11 月 29 日交通部回函同意補助。
- 114 年 4 月 10 日可行性研究委外採購案決標。
- 115 年 5 月 12 日召開期末報告書審查會議。
- 115 年 7 月 21 日於善化區公所會議室辦理地方說明會。
- 115 年 8 月 4 日市政會議審議通過。
- 115 年 8 月提送議會審議。

二、計畫內容

(一) 計畫範圍：善化區內之鐵路範圍，鐵路北端起自拔林火車站以南約 428 公尺，南端至西拉雅大橋附近。

(二) 立體化方案內容（如圖 1）

1. 善化市區段鐵路高架化，高架路段北起苓仔林平交道北側約 530 公尺，南至目加溜灣陸橋北側，總長約 3.3 公里，沿線經善化車站，規劃維持原地高架。
2. 消除林仔苓平交道、小新營路平交道、坐駕里路平交道，其中坐駕里路平交道位於高架鐵路引道段，為維持道路淨空，後續將把路口北移。
3. 大成陸橋及光文陸橋因與高架鐵路高層衝突，需配合拆除。

(三) 計畫經費

1. 總經費 131.48 億元，本府負擔 30.97 億元(23.56%)，中央補助 100.51 億元(76.44%)。
2. 實際分攤比例後續依行政院核定綜合規劃內容為準。

(四) 民意關心議題說明

1. 施工期交通黑暗期：可行性研究如獲中央審議通過，後續將由交通部鐵道局辦理綜合規劃及細部設計，並由規劃單位提送施工交通維持計畫並辦理相關公聽會、施工說明會等向民眾說明。
2. 鐵路高架橋下空間與站區周邊多功能開發：後續將偕同都發

局進行車站東側土地之整體開發規劃，積極於站區周邊預留公共服務設施用地，並參考其他縣市高架化成功案例，將高架橋下空間朝向綠廊道、自行車道及停車場等機能進行妥善規劃，落實大眾運輸導向之都計縫合願景。

3. 南科車站併同納入鐵路立體化可行性：經工程與財務可行性評估，南科站周邊已有既有建物且緊鄰滯洪池，納入高架化將衍生龐大拆遷爭議並大幅拉高計畫經費，導致自償率無法達標。現階段朝改善善化地區優先，並積極推動捷運深綠線與未來高架善化車站共構轉乘，以更務實且省預算的方式強化整體南科生活圈接駁。
4. 高架化後之噪音與振動干擾防制：隔音設施屬高架軌道工程既有附屬設施，於後續綜合規劃等階段將提請規劃單位交通部鐵道局持續研議。
5. 善化車站高架站場營運調度量能優化：目前已與臺鐵公司達成共識，規劃於善化車站落實兩島一岸五股道的站場配置，並在南北端點設置主線等級的預留軌道與橫渡線，兼顧日常列車折返與緊急故障車避難待避需求，及維繫計畫之財務自償率。

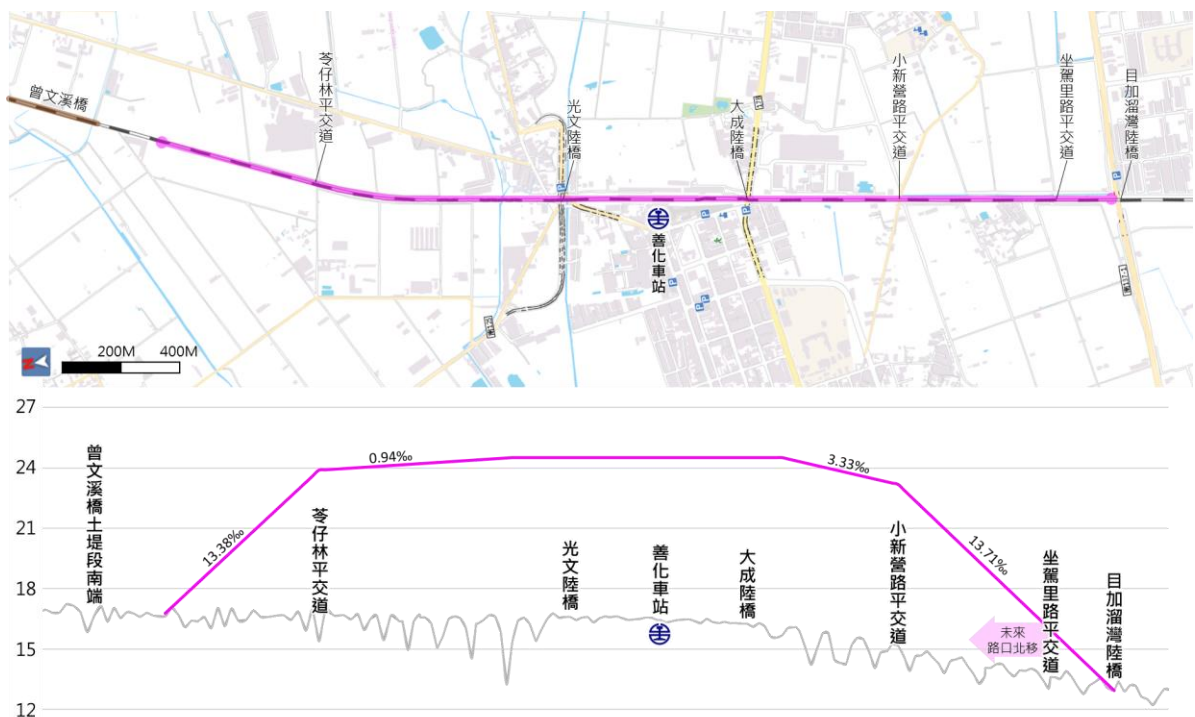


圖 1-善化鐵路立體化方案示意圖

三、後續作業：待中央核定可行性研究，後續由交通部鐵道局辦理綜合規劃作業。

四、計畫經費及市府負擔經費說明

計畫總經費預估為 131.48 億元，其中非自償性經費為 118.67 億元、自償性經費為 10.84 億元、用地取得費用為 1.97 億元（詳下圖 2 及表 1）。

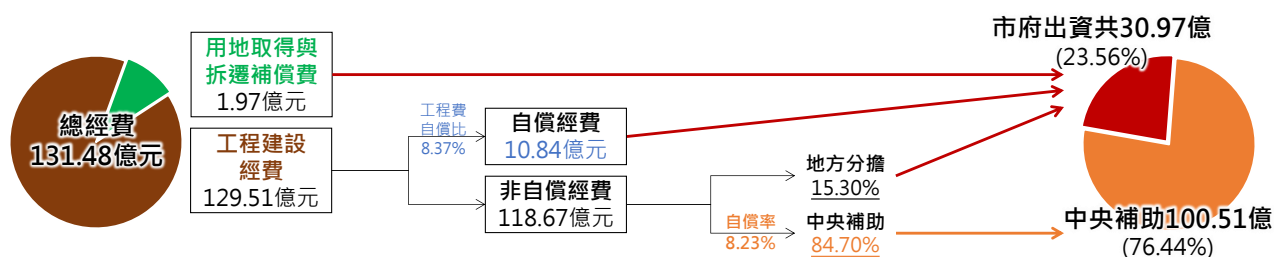


圖 2 善化鐵路立體化計畫建設經費概況

表 1 經費分攤比例表

項目	用地取得 相關費用	工程建設費用			合計
		非自償部分		自償部分	
分擔單位	臺南市府	交通部	臺南市府	臺南市府	131.48 億
分擔比例	100%	84.7%	15.3%	100%	
金額	1.97 億	100.51 億	18.16 億	10.84 億	
		118.67 億			
		129.51 億			

（一）市府負擔經費來源說明

本計畫財源籌措方式分析如下(圖 3)：

1. 自償性經費：成立專案基金，透過基金舉借自償性債務，未來透過土地開發收益、租稅增額收益、TOD 整體規劃帶來之財務效益等，償還舉借款項。
2. 非自償性經費：透過中央與地方財務分攤，本府需負擔經費透過編列預算方式補足。
3. 用地費：由本府編列預算支應。

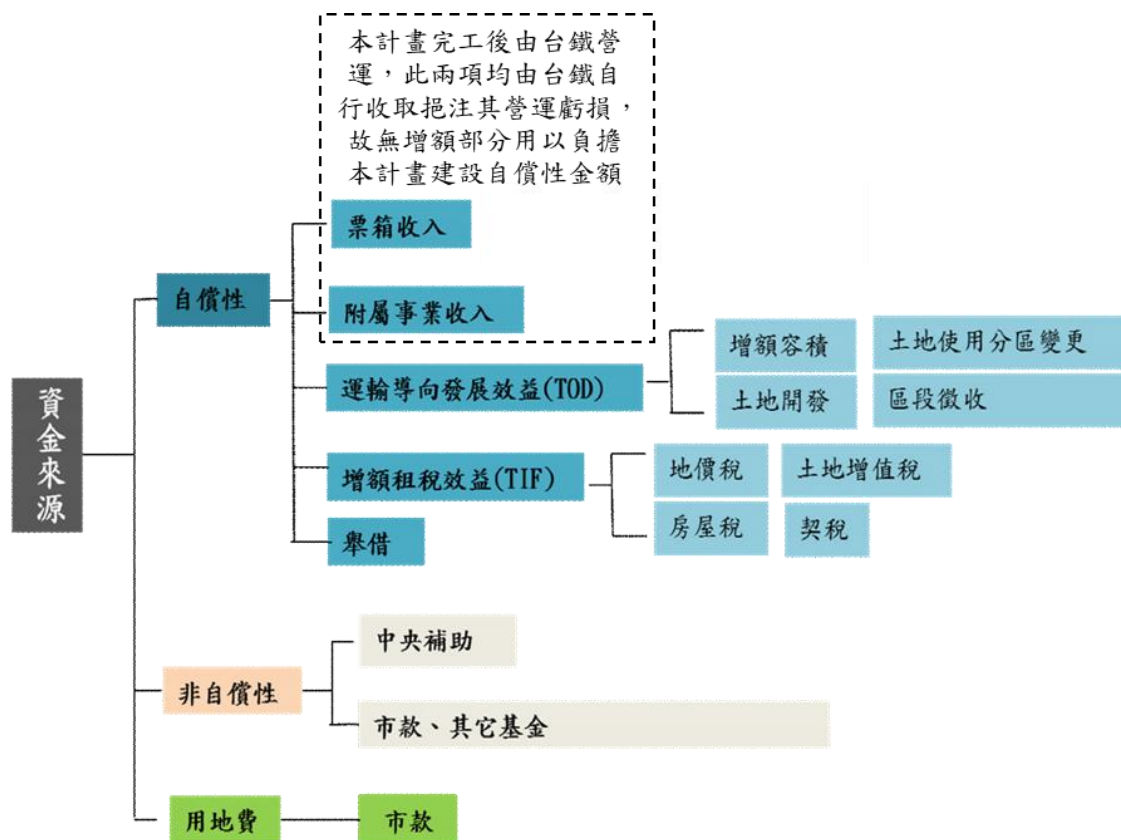


圖 3 鐵路立體化建設經費來源示意

(二) 自償性經費來源說明

自償性經費相關之土地開發效益、租稅增額收益、增額容積財源說明如下：

1. 土地開發效益

善化站區將變更為車站專用區、捷運系統用地、停車場用地、廣場用地、綠帶等用地，此外東側現況之農業區亦將配合變更(如圖 4)，本計畫將不同用地開發之收益挹注，並區分權責歸屬臺鐵公司或臺南市政府，其中停車場用地與交通用地土地權屬為市府，土地開發收益歸屬市府部分，總計營運 30 年的淨收益約為 19.91 億元。

表 2 預計土地開發效益彙整表

用地別	A	B	C
	車站專用區	停車場用地	交通用地
面積	43,937	21,613	15,921
土管建蔽率	70%	80%	70%
土管容積率	400%	960%	400%
規劃容積率	250%	400%	350%
土地權屬	臺鐵	市府	市府
30 年淨收益(億元)	20.433	12.104	7.802

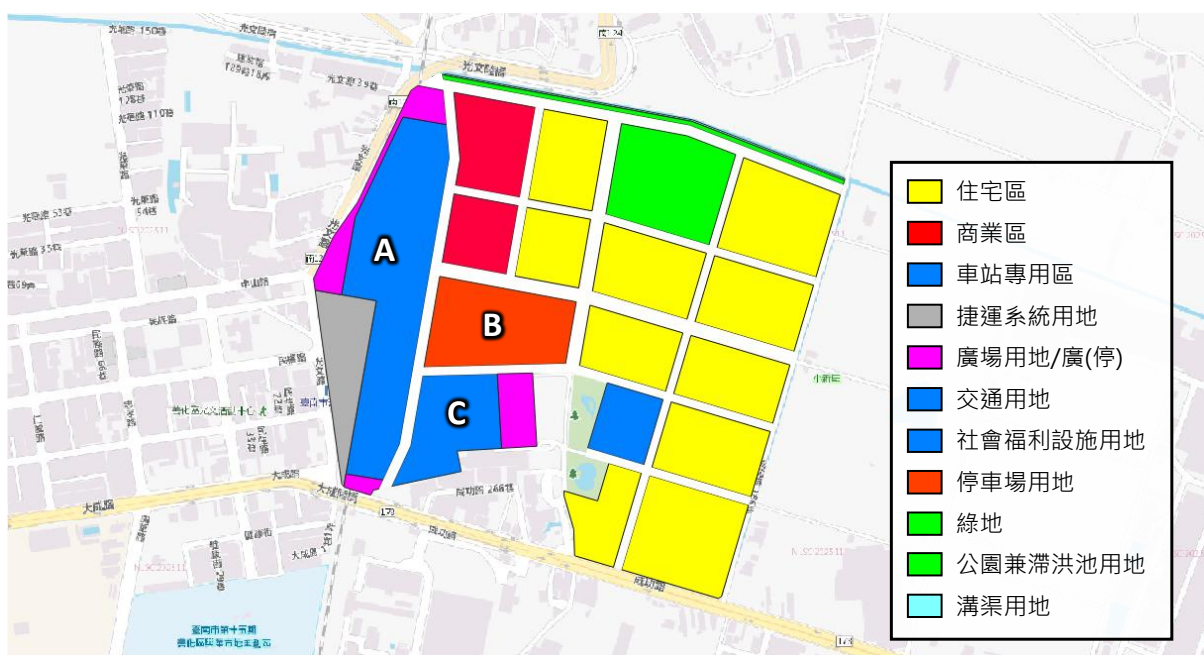


圖 4 善化車站用地變更與開發示意圖

2. 租稅增額收益

地方財產稅收（房屋稅、地價稅、土地增值稅、契稅）因公共建設進駐而產生增額，可進一步轉化為建設財源，本計畫選用車站周邊半徑 500 公尺及鐵路沿線兩側各 200 公尺作為 TIF 範圍，計畫方案營運期間 30 年實施 TIF 地區的預估總額約為 3.61 億元。

表 3 租稅增額收益彙整表

類別	地價稅增額	房屋稅增額	土地價值稅增額	契稅增額	總計(單位:元)
30 年合計	279,377,360	63,394,700	17,008,567	1,128,200	360,908,827

3. 增額容積財源

本計畫以車站周圍 500 公尺及鐵路沿線兩側各 200 公尺之住宅區與商業區作為實施地區，以變更都市計畫提高建築容積方式籌措財源，提高公共建設自償性之可行性，預估十年期間之增額容積價金總額以當年幣值估算約為 105,608 千元。

表 4 增額容積財源彙整表

年度	增額容積量(坪)	容積價值調幅	一定比例	增額容積價金(元/年)
住宅區	14,821	1%	50%	74,103,434
商業區	671	1%	50%	26,839,329
合計				100,942,763

(三) 成立基金部分之說明

臺南市政府於 112 年 4 月 14 日訂定發布「臺南市軌道建設發展基金收支保管及運用辦法」，另捷運第一期藍線業於 114 年 10 月 21 日奉行政院核定，刻正辦理基金成立前置作業，預計 116 年成立軌道建設發展基金。