

東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程

第二次公聽會會議紀錄

壹、事由：說明本市「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展及其他因素，評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人之意見。

貳、日期：104年12月29日(星期二)上午10時0分。

參、地點：東區區公所二樓大禮堂

肆、主持人：陳總工程司大田

記錄：陳曉禎

伍、出席單位及人員姓名：

- 一、邱議員素貞：李主任炳欣 代理
- 二、何議員敏誠：何特助國瑞 代理
- 三、李議員中：陳助理甘順 代理
- 四、鄭議員功進：鄭議員功進
- 五、沈前立法委員智慧：沈智慧、謝明芳
- 六、臺中市政府地政局：陳科長應欽
- 七、臺中市政府交通局：陳政凡、劉元亨
- 八、臺中市政府都市發展局：林憲谷、王欣怡
- 九、臺中市政府財務局：(請假)
- 十、臺中市政府建設局：林昶穆、江杰儒、黃素香
- 十一、臺中市東區區公所：(未簽名)
- 十二、臺中市中山地政事務所：(請假)
- 十三、東區新庄里辦公處：許良吉(未簽名)
- 十四、東區東興里辦公處：宋茂榮(未簽名)

十五、東區泉源里辦公處：羅文甫(未簽名)

十六、東區東橋里辦公處：邱森春(未簽名)

十七、東區振興里辦公處：劉作文(未簽名)

十八、亞興測量有限公司：蔡益昌、李佳義、潘政宇、郭冠伶

十九、其他單位：立法委員候選人沈智慧、謝明芳

(其餘出席人員未簽名)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人姓名：楊○榮、黃○吉、盧○鈞、陳○玉、黃○賢、朱○霞。(其餘出席人員未簽名)

柒、興辦事業概況：

本案「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」，長度約 160 公尺，本府將辦理用地取得相關作業，依規定舉行二場以上公聽會，本次會議屬於「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」第二次公聽會，如所有權人及利害關係人等，對於本工程有任何意見，均得於本次公聽會上提出。

又交通部鐵路改建工程局評估其經濟效益「鑑於鐵路高架化可消除鐵路平交道運轉衍生之交通阻礙；而高架後新生路廊規劃作道路、相關設施用地或開放空間使用時，更可進一步有效提升兩側地區土地使用、促進地方整體路網之交通運轉績效。因此，進行台中都會區鐵路高架案之經濟效益分析時，就系統可及性提高甚至車流重分配所產生之整體路網運輸改善效益包括旅行時間節省、行車成本節省、肇事成本節省及土地使用效益提升等。」

捌、事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性：

一、公益性及必要性：

(一) 社會因素：

- 1、徵收人口多寡、年齡結構之影響：計畫路線長約 160 公尺，寬 20 公尺，私有土地 10 筆，面積約 821 平方公尺；影響土地所有權人約 22 人，占新庄里目前人口 3,726 人之 0.59%。因工程需拆除一棟商辦大樓(大智慧大樓)，現況為店鋪、辦公室及補習班等使用，非居住型態之建物，故對該地區人口多寡及年齡結構較無顯著影響。
- 2、周圍社會現況：大智路為東區發展之重要動線，惟因鐵路阻礙致兩側地區發展受限制，現配合「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」之重大建設，採道路順接方式，使大智路向北延伸接通武德街，可銜接鐵路高架車站出入口及交通轉運站之交通動線，進而聯繫站區前後地區，有助於帶動東區發展。
- 3、弱勢族群之影響：經查用地範圍內無低、中低收入戶之經濟弱勢族群，故不發生影響。
- 4、居民健康風險：本道路開闢工程完工後，除了提升區域交通順暢性，又有助於疏通復興路、台中路尖峰時段往返臺中車站前站之車流量，改善交通繞道情形，減少交通意外之風險。

(二) 經濟因素：

- 1、稅收：本道路開闢工程完工後，將改善工程範圍鄰近區域交通路網系統，提升鄰近土地利用價值，可間接增加稅收。
- 2、糧食安全及農林漁牧產業鏈：土地使用現況為商業、辦公使用，無農業生產之情形，且計畫範圍非屬主要農業生產供應地區，故不影響農林漁牧之產業鏈。
- 3、增減就業或轉業人口：本道路工程範圍內，建物現況為商業使用，道路開闢工程將造成部分營業中之店鋪、辦公室及補習班面臨遷移或另尋承租辦公室之情形發生，營業損失及遷移費用等，將

由本府依相關法令辦理查估補償，以降低本道路新闢工程對就業或轉業人口之影響。

4、徵收費用：開發費用均由本府編列年度工程預算項下支應。

5、土地利用完整性：都市計畫經綜合考量大智路延伸線形之順暢性、安全性等層面，道路線型以道路順接為較佳方案。

(三) 文化及生態因素：

1、城鄉自然風貌：臺中車站周邊地區受限於早期街廓及道路劃設規模，實質環境老舊，都市機能與活力逐漸衰退，車站南側更受鐵路阻礙限制東區發展。今透過行政院核定新十大建設計畫之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，並配合周邊地區道路改善工程，推動臺中市中心再發展，有助於建構城鄉新風貌。

2、文化古蹟：因鄰近範圍內無歷史古蹟，因此不發生影響。

3、生態環境：範圍內無特殊生態，且屬小面積線形工程，非進行大範圍土地開發及變更使用，因此不發生影響。

4、生活條件或模式/周邊居民或社會整體之影響：大智路延伸新闢道路係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，工程完竣後將有助於疏導交通尖峰時段復興路及臺中路之車流量，提升旅客往返消費之便利性，有利於帶動東區商業行為發展，將大幅提高車站地區及其周邊土地價值。

(四) 永續發展因素：

1、國家永續發展政策：交通建設為都市重要指標，工程完成後結合公共運輸，以落實大眾運輸政策，配合土地發展，可挹注都市整體發展之效益，致道路開闢確有其必要。

2、永續指標：考量環境安全與永續使用，工法採順應地形、地勢及

土方之方式，以降低環境衝擊。

- 3、國土計畫：本案係都市計畫道路，無須經環境影響評估，道路開闢可提高當地居住、交通及經濟環境整體性，期符合永續國土使用目標。

(五) 其他因素：

- 1、計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：計畫道路興建完成後將貫通區域內道路，強化都市交通功能，提升道路使用通行之公共效益。
- 2、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：道路設計已考量大智路延伸線形之順暢性、土地利用完整性、行車安全性與便利性之效益。使用土地範圍多為公有土地(約 75%)，已盡量避免使用私有土地及拆除建築物，於考量能達成交通改善效益下，所必需使用最小限度。
- 3、有無其他可替代地區：為供公益通行之道路，道路線型經行車效率及交通安全性等因素綜合考量下，以道路順接為較佳方案，且鄰近道路均陸續依都市計畫內容闢建貫通，無其他可替代地區。
- 4、是否有其他取得土地方式：道路開闢屬永久性建設租用、設定地上權與聯合開發均不適用，另捐贈或無償提供使用方式，涉及土地所有權人財產權益，需視所有權人意願。如依都市計畫私有公共設施保留地與公有非公用土地交換辦法第 7 條規定，執行機關接獲可供交換之公有非公用土地清冊後，應於每年 6 月底前整理成適當之交換標的後公告，再由土地所有權人於交換標的投標期間投標，惟無法確定案內所有權人均能得標，且供交換之土地區位及價值亦可能無法滿足所有權人需求，故不宜採以地易地方式辦理。另依都市計畫容積移轉實施辦法第 7 條「送出

基地申請移轉容積時，以移轉至同一主要計畫地區範圍內之其他可建築用地建築使用為限；」，容積移轉需由申請人(例如:營造廠商等)提出申請，非本府得主動要求辦理，且有礙於範圍限制，確難以採行。故無其他可取代之方式。

5、其他評估必要性理由

(1)交通流量分析：

- ①臺中車站過去因鐵道切割，分為前站及後站兩個區塊，民眾必須繞道或走地下道造成不便，打通大智路正是目前貫穿前後站的關鍵道路，且因周邊道路路形不佳，甚至影響整體區域發展，大智路貫穿後將可增加民眾前往前後站、公車運行路線的便利性，並且讓前後站可以有更便捷道路可通行。
- ②臺中火車站前公車班次數為 2818 班次／日，計 92 條路線，通往後站每日公車班次數為 2309 班次，計 37 條路線，台中轉運站啟用後，大智路直通往台中轉運站，通往後站的公車不必繞行，直接駛大智路，左轉可前往市區、海線等地區，右轉可前往大里、霧峰、太平等地區，每輛公車在尖峰時間可約減少 20 分鐘之旅行時間，大幅減少民眾的搭乘時間及等候時間。另轉運站啟用後勢必會帶來更多轉運車流，臺中路、復興路橋的道路容量有限，大量車流同時行駛既有道路時，道路塞車情形可能更為嚴重，大智路打通可以分攤車流，減少車流壅塞情形。
- ③另有關大智路打通後交通預估量，採十字交岔口及雙 T 型路口兩種方式進行分析，預測大智路與復興路交岔口採十字交岔口打通後服務水準為 B、C，若採雙 T 型路口打通服務水準為 F。

(2)兩方案成本效益分析：

- ①大智路直通方案整體優於停 35 用地替代道路方案。

②大智路直通方案具有交通安全性、順暢性較佳效益，且較不影響車站新建工程重大建設時程。

分析項目		大智路直通方案	停 35 用地替代道路方案
交通 效益 分析	安全性	道路直接銜接既有大智路，車流穩定且安全性較高。	造成雙 T 路口，道路設計複雜，道路安全性較低。
	順暢性	道路線形直通，順暢度較佳。	造成雙 T 路口，車流易停等回堵，順暢度較差。
	交通配套措施	無需特殊管制。	需道路標線、分離式輪放號誌等配套管制措施。
與相 關建 設影 響分 析	工程界面	依鐵工局既有工程規劃進行。	影響地下停車場出入口位置、車站專用區建物結構等，台鐵、鐵工局需辦理變更設計。
	時效性	已與土地相關權利人說明，將有助於道路開通。	變更車站設計，恐延宕台中鐵路通車期程。

二、適當性：此次道路開闢及打通工程，依公路設計法規進行規劃，並以影響公私權益最小原則辦理。

三、合法性：依據土地徵收條例第 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」規定辦理此次工程公聽會，並依土地徵收條例第 3 條第 2 項規定辦理後續用地取得作業。

玖、第一場公聽會土地所有權人及利害關係人之意見與回應及處理情形：

土地所有權人及利害關係人之意見	回應及處理情形
-----------------	---------

張○銘、唐○娟、陳○吉、李○元、社團法人中華民國工業安全衛生協會、張○音、張○英、黃○哲(詹○貴律師代理)：

一、經查，位於台中市東區復興路4段231之1號之台中大智慧學苑大樓(下稱系爭大樓)係屬「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷連他計畫—台中車站地區)」(下稱系爭96年主要計畫)變更內容綜理表編號變5之變更案範圍內，而後台中市政府於99年2月9日第242次都市計畫委員會，將系爭96年主要計畫內容分為二階段辦理，為因應台鐵高架捷運化沿線及站區發展所需之變更部分為第一階段應辦理之內容，系爭96年主要計畫之變5案則被納入第二階段(下稱系爭99年第二階段主要計畫)續為討論(下稱系爭99年變5案)。又系爭96年主要計畫係為配合95年間經行政院經濟建設委員會通過並經行政院核定之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」之重大建設(下稱94年鐵路高架計畫)，乃依都市計畫法第27條第1項第4款辦理迅行變更。

二、惟，依據行政院經濟建設委員會

一、本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時也為行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，本府應配合辦理之事項，故有其興建之必要。

二、本市為臺灣中區主要核心城市，臺中車站週邊地區因受限於早期街廓及道路劃設規模等，使其機能與活力逐漸衰退，為符合鐵路高架計畫此一重大建設帶來發展之契機，達到再現本市舊城區榮景，落實市區文化資產保存，實有必要將車站前後站加以串連，活化該區域土地及現有在地文化資產、觀光藝文之利用，開闢本工程能創造出聯絡前後站之新動線，具高度公益性，因有配合未來道路使用之時程急迫性，倘以都市更新方式辦理，期程冗長，又涉公私有土地致權屬整合困難，範圍內土地多為交通部臺灣鐵路管理局管理，本府無法主導更新事宜，且全案共同負擔(建商開發成本)及風險高等，實不可行，宜以一般徵收方式辦理；另查行政院經濟建設委員會95年1月2日第1236次會議審議核定之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，要求本府於

95年1月2日第1236次委員會議，針對系爭94年鐵路高架計畫審議後所獲致之結論為：「(一)本計畫已列入十大建設計畫……另外，台中、豐原及潭子車站已列入營建署辦理之都市更新計畫，未來車站高架化計畫將可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，可大幅提高車站地區及其週邊土地價值並促進區域發展，爰本案路廊規劃原則同意，並請續辦路廊之細部設計作業。(二)有關台中、豐原及潭子車站地區之規劃，應調增騰空土地之商業空間及面積，調減公共設施用地之比例，以彰顯計畫辦理之財務效益。前述規畫之檢討(包括都市設計)及與都市更新計畫之整合、協調作業，請交通部成立專案小組聘請台中市、縣、及鐵路改建工程局景觀總顧問參與，管控規劃設計品質，並於95年年底完成協商，地方政府於96年6月底前完成都市計畫變更。」顯見94年鐵路高架計畫核定之內容係以車站高架他計畫配合都市更新之開發手段，以促進都市土地有計畫之再開發利用，且令地方政府應於期限之內完成都市計畫之變更。迺系爭99年變5案之變更理由非

96年6月底前應完成都市計畫變更，本府於同年申請辦理變更並經內政部核准在案，此為配合94年鐵路高架計畫案，係屬中央、直轄市或縣(市)興建之重大設施，符合都市計畫法第27條第1項第4款「迅行」變更之規定。

三、本案都市計畫變更業經主管機關內政部都市計畫委員會決議，並由本府104年7月17日公告發布實施，為達前述高度公共利益，僅歷8年時間，符合比例原則之必要性。

四、本工程範圍，因考量道路線形之順暢、安全性等層面，故採順接方式開闢，其相關用地勘選，多為公有土地(約75%)，已盡量避免徵收私有土地及拆除建築物，選擇對人民權益損害最少方式辦理，符合比例原則之限制。

五、本工程採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙T路口連通大智路將造成道路服務水準降

但未採都市更新之方式辦理，反而採取對於人民受憲法所保障之財產權侵害最為強烈之徵收手段，與上開 94 年鐵路高架計畫已顯有未合。又其餘變更理由更將大智路延伸新闢道路之方案藉口為行政院核定 94 年鐵路高架計畫應配合辦理之事項，先不論 94 年鐵路高架計畫並未規畫此項變更內容，將原作為商業區及住宅區之系爭大樓闢建為道路用地，亦與上開 94 年鐵路高架計畫明示有關台中車站之規劃應調增商業空間並調減公共設施用地比例之目標相悖，未能彰顯計畫辦理之財務效益，可見系爭 99 年第二階段主要計畫與 94 年鐵路高架計畫之規劃內容已有所抵觸，顯然不符都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定。從而，既系爭 99 年第二階段主要計畫與 94 年鐵路高架計畫實質規劃內容已經脫鉤，倘仍欲辦理本件個案變更，台中市政府自應另尋依據，重向內政部為都市計畫變更之另案申請。

三、再者，系爭 99 年第二階段主要計畫遲至 104 年 7 月始發布實施，與當初 94 年鐵路高架計畫原規劃地方政府應、於 96 年 6 月底前完成都市計畫變更，已歷

低，應係以道路順接方式連通大智路最能達成之公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙 T 路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停 35 用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，則採用雙 T 路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。本府已儘量將私益之損害降至最低，且能達成本市中心促進更新再發展之重大公益，實已符合公共利益及比例原則。

六、96 年主要計畫於 101 年 12 月 6 日經內政部都市計畫委員會專案小組第 2 次會議決議，為避免拆除另一高層建築大樓之樓梯間，將原規劃之計畫道路往東側微調，此一調整後之都市計畫變更，96 年主要計畫相較，僅有些微差異，仍為道路順接方式，倘再往東改行，將形成不對稱路型（兩個連續 T 字型的交通路口），易造成瓶頸路口及多事故路口。

七、因本工程所造成之土地及地上物等損失，本府將依據「土地徵收條例」、「臺中市辦理公共工程拆

經 8 年時間之延宕，是二計畫間顯然已不具有時間密接性，除與都市計畫法第 27 條第 1 項規定為「迅行」變更之文意解釋上已有未合外，依最高行政法院第 101 年判字第 647 號判決，明揭都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定「係於都市計畫經發部實施後，為因應、特殊狀況之需要，視實際情況所為之迅行個別變更，且係為配合中央或地方所『興建』之重大設施所必需，非迅行變更都市計畫，無以適應中央或地方『興建』重大設施之需要者而言。」可知都市計畫如係以都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款為變更之依據應予嚴格解釋，若非迅行變更都市計畫，即無從配合中央或地方興建重大建設之需要，始得以個案變更之方式行之，並不得任意變更，而此 8 年期間之延宕，早已使本案欠缺為配合中央興建重大設施應予個案變更之實質必要性，顯已違反都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款個案變更之規定，亦與上開最高行政法院判決不符，故本件之徵收既未依從合法、合理之都市計畫而來，自難謂合法正當。

四、第按「(第一項)都市計畫地區範

遷建築改良物補償自治條例」及「土地及土地改良物徵收營業損失補償基準」等相關規定予以補償。另本路線採道路順接之方式，詳如前述，係由本府交通主管機關專業評估後，提請內政部審議通過，始辦理都市計畫變更，無欠缺專業評估情形。

八、另針對本計畫造成於該大樓受訓之學員及相關人等，如有接受職業訓練需求，得洽本府勞工局、台中就業服務中心或上勞動力發展署「臺灣就業通」網站，查詢相關就業與職業訓練服務，相關行政機關均能協助習得一技之長；倘有為照顧低收入戶、中低收入戶及救助遭受急難或災害者，本府社會局將協助其自立。本府相關團隊，於其職掌範圍內將給予必要之輔助。

九、綜上，本工程確有開闢之公益性及必要性，敬請台端支持地方公共建設。

圍內，應視實際情況，分別設置左列公共設施用地：(一)道路、公園、綠地、廣場、兒童遊樂場、民用航空站、停車場所、河道及港埠用地。……(第二項)前項各款公共設施用地應儘先利用適當之公有土地。」都市計畫法第 42 條定有明文。復按最高法院 96 年判字第 1442 號、96 年 2039 號及 101 判字第 1067 號等判決明示：「土地徵收係指國家因公益需要，為興辦公共事業，對人民受憲法保障之財產權，經由法定程序加以剝奪之謂。因而，土地徵收是對財產權具目的性之侵害，而非國家純粹取得財產權之工具，更非調整私益衝突之手段，而是為實現公益之最後不得已措施。因此，國家對興辦公共事業所需之土地，必須用盡所有法律之手段，均不可得，最後始得以徵收方式為之。準此，需用土地機關倘有適當之公有土地足供所需興辦公共事業之需求時，需用土地機關自應優先利用其公有土地，不得任意讓公有土地閒置，再假借徵收手段，以取得公共事業所需之私有土地，否則即有違比例原則之要求，並與都市計畫法第 42 條之立法精神不符。」可知土地徵收

係強制取得人民之財產權，對於人民之財產權產生嚴重侵害，為不得已之手段，應受比例原則之限制，以達成最少損害之原則，俾所欲實現之公益暨私益維護得以兼顧。

五、惟查，位於系爭大樓右側之復興陸橋經鐵路高架化後，將變更為平面道路，直接接通八德街與南京路，可知新車站區前站與後站之聯繫實已相當便利，又因系爭99年變5案所擬定之計畫道路僅係銜接武德、街至南京路，並非貫穿之主要道路，開通後勢必造成南京路之交通瓶頸，足見大智路預定計畫道路開闢顯非必要。就此，內政部所屬都市計畫委員會專案小組亦於審查建議內，多次建請台中市政府補充說明開闢此路段是否為必要之手段，包括：「(專案小組100年1月28日第1次會議)請補充說明就該地區關於道路系統規劃、車行動線、道路服務水準、交通安全等因素，並參酌人民陳情意見及考量人民權益，分析評估有關新關連通大智路計畫道路之必要性。」、「(專案小組102年11月28日第4次會議)若大智路上現有商業大樓不予拆除，則以該基地東側停車場用地作為

聯繫前、後站交通動線用地之可行性，並研擬周邊地區交通行車動線、交通安全之因應、對策。」及「(專案小組 103 年 10 月 28 日第 5 次會議)1. 請補充說明本聯繫前、後站預定道路之交通量預估及服務水準分析，對於若因此造成雙 T 路口之道路系統，能否適宜以交通管理措施解決。2. 請補充說明對於大智路預定計畫道路範圍內現況存在有商業使用中之高層建築物拆遷與否之成本效益分析，俾供委員會審議之參考。」然而台中市政府從未提出關於系爭 99 年變 5 案交通動線規畫有效性之任何專業評估資料，以佐證新闢連通大智路之計畫道路為達成鐵路高架計畫之必要手段，僅一再以大智路延伸開通之順暢性、安全性等原則，及此新闢道路為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，為鐵路高架計畫應配合辦理之事項等空泛理由予以搪塞，可知系爭 99 年變 5 案之擬定並未經過交通規劃具體效益之審慎評估，亦未詳予審酌是否合於前揭公共利益及比例原則之要求。

六、再者，系爭大樓坐落基地東側毗鄰「停 35」用地，自 75 年台中市政府編定為停車場預定地迄

今已逾 20 年，均因經費不足而未辦理徵收，又因作為公共設施保留地無法為其他用途之使用，為低度開發之土地，倘將系爭 99 年變 5 案開通大智路之線型再往東移約 12 公尺，擬定停 35 用地變更為道路用地，不僅能夠達到原規畫以計畫道路闢建作為聯繫前、後站交通動線用地，又能夠避免拆除系爭大樓致生土地所有權人之生計及居住安置問題，顯然為一較佳之替代方案。且停 35 之停車場預定地大部分屬台灣鐵路管理局所有，僅需辦理撥用便可順利並迅速完成興辦之事業，既可促進社會祥和、避免人民抗爭、減少社會成本，又能增進人民對政府之信賴與整體社會利益，如考量實際使用需求及公有土地之利用，顯無再行徵收系爭大樓作為道路使用之必要。又雙 T 路口之設計於都市計畫中比比皆是，且行之有年，僅需妥善規劃標線及號誌分流控管，應不致對周邊地區之交通行車動線及交通安全產生太大影響。甚且，系爭 99 年變 5 案為避免拆除系爭大樓隔壁協益大樓之樓梯間，已於內政部所屬都市計畫委員會專案小組 101 年 12 月 6 日第 2 次會議討論後，

決議將原規畫之線型往東側微調 8 公尺，致變更內容已非全然採取「道路順接」之規畫。現僅需再次往東側進行微調，即能避免強制剝奪人民之財產權、工作權與居住利益，併兼顧欲實現之公益與現存續中之公益及私益，以達成最少損害之原則。

七、實則，內政部所屬都市計畫委員會專案小組於 100 年 1 月 28 日第 1 次提案討論會議，針對系爭 99 年變 5 案之審查意見即指明：「請詳予評估本案變更範圍併同鄰近停車場用地(停 35)及附近地區，以都市更新方式或其他整體開發方式辦理之可行性。」、「本案變更後之道路用地，擬以一般徵收方式取得，因土地徵收價格與地上建物拆遷補償措施，無法符合該地區土地所有權人之需求，請補充說明是否有其他補償措施或適宜之開發方式，以杜爭議。」、「請台中市政府詳予調查本案變更範圍內土地所有權人(包含土地持有面積、比例、建築物所屬樓層數)對於以都市更新或其他整體開發方式辦理之意願，俾供研擬建議意見之參考。」然而，台中市政府除同樣援引辦理時程具急迫性，大智路延伸新關道路係為配合捷連高

架計畫而有興闢之必要性等理由，並主張「權利關係人」希望採市價徵收方式辦理，而徵收地上物為商業使用大樓「較無居住安置問題」，遽認定宜採取一般徵收、撥用方式辦理，顯然未充分說明變更計畫內容之公益性、適當性、合法性及滿足比例原則之需求。因而，專案小組於 101 年 12 月 6 日第 2 次提案討論之審查意見內續為建議：「請台中市政府詳予向土地及建築物所有權人說明有關土地及地上物徵收補償相關措施及內容，並補充上開所有權人之意願調查，俾供委員會審議之參考。」、「有關台中市政府評估本案變更範圍無法併同鄰近停車場用地（停 35）及附近地區，以都市更新方式或其他整體開發方式辦理乙節，請該府再加強補充理由，並納入計畫書中敘明，以利查考。」、「本案變更內容明細表之變更理由，請台中市政府加強補充說明，以資妥適。」惟依台中市政府所提出之問卷調查關於「配合重大建設開通大智路之意願」問題，約 55.56% 之土地所有權人數均不贊成，不贊成之面積比例達約 76.86%；另關於「大智路採一般徵收辦理開發意

願」，顯示約 61.11%土地所有權人數不贊成，不贊成之土地面積比例約 94.82%，反對意見比例之高，足證系爭 99 年變 5 案擬定以徵收方式取得公共事業所需之土地，強制剝奪人民之財產權，已惹起強烈民怨，台中市政府所稱「權利關係人」希望採取市價徵收方式云云，已顯無稽。且台中市政府辦理於 104 年都市更新可行性評估，認為「大智路及周邊地區」開發報酬率僅 12%而不具更新可行性，然而台中市政府都市計畫審議委員會原先於 98 年就「大智路都市更新單元」評估結果尚有 32.13%之開發報酬率，二者評估結果差距甚遠，顯見台中市政府之評估欠缺專業事證依據，難以令人信服。

八、未按「需用土地人興辦事業徵收土地時，應依下列因素評估興辦事業之公益性及必要性，並為綜合評估分析：……二、經濟因素：包括徵收計畫對稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口、徵收費用、各級政府配合興辦公設設施與政府財務支出及負擔情形、農林漁牧產業鏈及土地利用完整性。……」土地徵收條例第 3 條之 2 定有明文。經查，系爭大

樓因交通地理位置便捷，每日進出補習學生人數達數千人，又因系爭大樓為經改制前之行政院勞工委員會所認可之職訓場所及國家技能檢定合格場所，儼然成為當地地標，帶來活絡周邊環境商業活動之效果，對於促進台中市東南區整體之經濟發展，實功不可沒。而系爭大樓諸多區分所有權人及其所屬教職員工均係仰賴補習班租金收入維生，更為伊等全家生活之所繫，本案擬徵收系爭大樓，勢必將導致伊等所有權人所賴之商業大樓遭到強制拆除，而頓失重要之經濟來源，多位區分所有權人現甚至需倚靠藥物始能成眠，足徵本件徵收影響伊等生活甚鉅。何況，另覓地理位置便利、設備健全，並適宜舉辦國家考試與技職訓練之場地及能容納大量學生之補習場所談何容易，補習學生之受教權及補習班教師之工作權，均將因本件系爭大樓之徵收而受有嚴重侵害。迺本件都市計畫及徵收之進行，俱未評估採行一般徵收手段對渠等生活所造成之實際影響，顯然違反前開土地徵收條例第 3 條之 2 之規定，故而，本件徵收自應確實評估本案對上開土地所有權人及利害關

<p>係人等經濟生活之衝擊後，始得賡續辦理，否則即有重要資訊漏未判斷之違法瑕疵。</p> <p>九、綜上所陳，本件徵收顯無公益性及必要性，且已對人民之財產權、生存權、工作權及受教權造成嚴重侵害！國家機關本應苦民所苦、疾民所疾，現竟以促進地方經濟發展為藉口，搶奪老百姓土地以謀利，有如財狼虎豹，致無辜的人民被迫遷離家園，情何以堪！懇請貴部明鑒，重新思考本件是否有強加徵收之必要，以保人民權益，實屬至盼！</p>	
<p>陳○吉：</p> <p>一、我們隔壁的協益大樓政府都可以為了避免拆除他們小小的樓梯間，而改變路線，為什麼我們這棟完整的地上 12 樓地下 2 樓合法補習、辦公大樓竟要把它給拆除，太不公平了我們無法接受，我們合理懷疑其中是不是有利益輸送，有人從中不法獲利，懇請政府啟動政風及檢調深入調查。我們今天必須大聲的告訴臺中市政府，我們勢必誓死捍衛我們的大樓，誰都不能動我們的財產，我們絕對誓死抗爭、永不退縮，我們呼籲林佳龍市長好不容易換黨執政，前朝錯誤的政策，</p>	<p>一、旨揭工程範圍，因考量道路線形之順暢、安全性等層面，故採順接方式開闢，其相關用地勘選，多為公有土地(約 75%)，所述直通樓梯為日常使用並具防火避難性功能，為建築物不可或缺之設置。本案已盡量避免徵收私有土地及拆除建築物，選擇對人民權益損害最少方式辦理，並無利益輸送情形。</p> <p>二、本工程範圍內之建築物，如為合法建造，不因都市計畫變更而為不合法建物，本府仍將依「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」及相關補償規定，辦理查估並發給補償費。</p>

現任市長應勇於承擔修正錯誤才不會把您未來燦爛政治前途給斷送在這本裡。市長大人請三思…

二、今天政府已經擅自把我們的土地變更成道路用地，原本為合法的建築物大樓、合法的補習班大樓，瞬間變成不合法大樓。天啊！這是甚麼世界，在號稱民主法治的台灣竟發生這麼離譜的事，眾所皆知一樁生意的買賣也必須「銀貨兩訖」才算完成交易，今天政府竟可以濫用公權力把尚未完成程序且屬於人民百姓合法財產變更為不合法，我們強烈要求馬上變更回原編定商業區用地，否則我們將因銀行擔保品價值的改變，被貸款銀行要求收回數億元的融資，造成我們面臨破產的嚴重問題；還有現有補習班業者也將面臨原本合法的經營瞬間變成不合法補習班，而無法繼續招生。

造成這樣的結果，難道是政府一步一步把我們逼向絕路（死路）的手段嗎？如果是這樣，那我們一直以為可以信任的政府實在太可怕了，政府對善良人民百姓用手段、謀略，這樣的政府我們還可以信任嗎？這樣的政府絕對被人民百姓給唾棄，當我們被政府逼迫到只剩『死路』一條，我們

本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，敬請台端支持地方公共建設。

<p>勢必最後臨死一搏。</p> <p>懇求政府在本案還沒塵埃落定前，不能抹滅我們現有生存的權利。</p>	
<p>社團法人中華民國工業安全衛生協會(林○男代理)：</p> <p>11月3日今天我們想爭取的是我們的生存權及工作權，本中心代表有職業安全衛生受訓需求或是職業訓練需求者發聲，每年度至本中心上課學員約一萬多人，而從本中心取得訓練合格技術士證照者約四千多人以上，這些受訓學員亦有不少是中低收入戶抑或身心障礙弱勢族群者，政府要照顧他們，但政府卻要拆掉能讓他們獲得一技之長的地方，試問這樣子是否相當矛盾，希望臺中市政府能認真正視這棟合法大樓權利者的存廢。</p>	<p>本案用地範圍內之土地及地上物等，將由本府依土地徵收條例及臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等相關法令，辦理查估補償。所述中低收入戶及身心障礙弱勢族群等，如有接受職業訓練需求，得洽本府勞工局、台中就業服務中心或上勞動力發展署「臺灣就業通」網站，查詢相關就業與職業訓練服務。相關行政機關均能協助習得一技之長。</p>
<p>賴○魁(原大樓設計建築師)：</p> <p>一、20年前第一次來到現場，那時東區非常荒涼落後，現在已經非常熱鬧繁榮，這棟大樓對東區有貢獻。</p> <p>二、當時政府官僚專制，要取得補習班建照非常困難，經過冗長嚴格的審查才取得執照，隨後申報開工，逐層勘驗以及消防審查會勘，經過重重困難，才得以順利領得使用執照，完全合法。</p> <p>三、政府長期以來只准州官放火，不准百姓點燈，對老百姓申請案件</p>	<p>一、感謝本補教大樓及其它商業大樓等，對於本市東區繁榮之貢獻，本府將持續規劃更完善之生活空間，提供市民利用。</p> <p>二、為維護公共安全、公共交通、預防火災、搶救災害及緊急救護等，補習班之設置，應依建築法及消防法等相關法令進行審查，屬依法執行事項，係為確保人民生命財產安全。</p> <p>三、本府於辦理公共建設，均依循相關法令執行。旨揭都市計畫自96年5月17日起辦理公開展覽，</p>

<p>極盡嚴峻之審查，對於自身建設行政流程則非常便宜行事，漠視非法定常規，無視人民之存在。</p> <p>四、期盼政府當局用對付人民的嚴格審查標準來檢視這次新闢工程的行政程序之合法性及合理性。</p>	<p>歷經各審議程序，經內政部都市計畫委員會 104 年 4 月 7 日第 848 次會議審議通過，並由本府 104 年 7 月 17 日府授都計字第 1040142347 號公告發布實施「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫-台中車站地區)案(第二階段)」，並依土地徵收條例規定，舉行公聽會等用地取得作業，並無便宜行事情形。</p> <p>四、本次新闢工程之行政程序，係依前述法令等相關規定辦理，並無合法性及合理性疑慮。</p>
<p>張○銘：</p> <p>訴求：請市政府立即把逕為非法變更為道路用地之所有權狀，回復為商業用地。</p> <p>質疑：既已為隔鄰協裕大樓東移 8 米為何不再東移 12 米，即可避免拆除本大樓。</p> <p>調查不確實：1. 本大樓為地上 12 樓，地下 2 樓。2. 經拆除本宗土地不完整。</p> <p>政府浪費公帑：不東移，徵收土地拆除大樓，浪費數億經費。</p>	<p>一、本案「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫-台中車站地區)書(第二階段)」經內政部都市計畫委員會第 848 次會議審議通過，臺中市政府於 104 年 7 月 17 日發布實施，並囑託地政事務所依據都市計畫道路中心樁位逕為分割地籍。其都市計畫有關審議、公開展覽、陳報核定、發佈實施及逕為分割等事項均依都市計畫法第 19 至 21 條、23 條及 28 條規定辦理，並無非法變更道路用地情形。</p> <p>二、倘若復興路及大智路採雙 T 路型</p>

	<p>道路設計方式，兩路口距離僅10公尺，且車道儲車空間不足，即便配合路口號誌規劃，其打通後路口服務水準降低，經綜合考量大智路延伸線形之順暢性、安全性等層面，仍以道路順接方案為佳。</p> <p>三、工程範圍內之建築改良物補償費，將於實地調查及勘測後，覈實計算；所有權人倘有因「徵收土地之殘餘部分面積過小或形勢不整，致不能為相當之使用者。」或「徵收建築改良物之殘餘部分不能為相當之使用者。」之情形，得依土地徵收條例第8條第1項規定，於徵收公告之日起一年內向本府申請一併徵收。</p> <p>本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，敬請台端支持地方公共建設。</p>
<p>張○音：</p> <p>一、此大樓基地是我出生的地方。父親于民國八十二年逝世後留給我們三姊妹的遺產。當時就已為商業區用地。在民國八十五年和勝井建設公司合建，八十七年完工，六月領照為台中市第一棟合法的專業補教大樓。我們不願意被徵收，也不願意被拆除。</p> <p>二、有些不肖里長、市議員不斷在東</p>	<p>一、大智路延伸新闢道路係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時也為行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」臺中市政府應配合辦理之事項，有其興闢之必要。且案經內政部都市計畫委員會第848次會議審議通過，且於104年7月17日發布</p>

<p>區鄰里間造謠抹黑說大樓是違章，是一棟十二樓的違章已簽拆除同意書，並已領補償費，以上完全是子虛烏有。請政府公正維護我們應有的權益。</p> <p>三、本案從胡市長到現任林市長從未用心探勘並與業主溝通，就直接武斷要拆除大樓，嚴重違反公平正義原則。從空中鳥瞰台中火車站，鐵路局及市政府應該可以規劃出更好的交通聯絡網及公共空間，請暫緩此案，重新公正、無私的設計規劃。</p>	<p>實施。敬請支持地方公共建設。</p> <p>二、本府未接獲違章及已領補償費等傳聞，其建築改良物之補償，將依臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等相關規定，辦理查估補償。</p> <p>三、本府前依內政部都市計畫委員會專案小組 103 年 10 月 28 日會議紀錄建議事項，於 104 年 2 月 4 日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議，就市府得提供之土地(含地上物)權利價值，及所有權人建議以換地或利用停 35 用地，將建物東移辦理等方案進行說明，其結論亦一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論，又本次舉行公聽會等，均為聽取土地所有權人及利害關係人陳述意見，以達溝通之目的。現階段之車站，其前後站之聯繫僅得利用復興路與臺中路，需繞行約 1 公里方得相通，本用地於考量大智路延伸線形之順暢及安全性等，道路線型採較佳之順接方案考量下，已盡力勘選公有地(約 75%)及避免拆除建物。敬請台端支持地方公共建設。</p>
<p>劉○勝：</p> <p>一、台中市政府一再欺騙，違法行政</p>	<p>一、本府前依內政部都市計畫委員會專案小組 103 年 10 月 28 日會</p>

在都市計畫變更送內政部討論階段，內政部之審核小組幾次退請台中市應與屋業主溝通協商，或是評估變更為較可行之方案處理本案。然幾次會議後，“溝通”在哪裡，沒有。所得到的結果就是市政府自行作業後，拖個幾個月後舊案重提，然後再向內政部說明已溝通了，這個方案是可行的云云，將內政部蒙蔽在鼓裡，以求通過都市計畫變更案；而今，則在沒有任何“溝通”的情形下，直接將地目逕為變更成道路用地，另再公然發布錯誤資訊指本案已塵埃落定，106年即可執行拆除云云，企圖欺騙廣大市民，令人不難聯想是否為了選舉而誇大執政績效。如此罔顧行政機關應有依法行政及誠實之基本原則，除了拿超越行政裁量權力的大刀恣意砍殺外，破壞老百姓對政府的信賴，這是民主社會下的政府嗎？

二、市政府針對本案都市計畫粗糙，缺乏專業評估，浪費公帑
大智路打通其實僅通車到南京路，且在過復興路後依原規劃其實馬上就來個右彎。然屋業主有提建議案僅需再偏移個12公尺，利用近30年未開發之停35用地，其實也就接回原計畫路上

議紀錄建議事項，於104年2月4日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議，就市府得提供之土地(含地上物)權利價值，及所有權人建議以換地或利用停35用地，將建物東移辦理等方案進行說明，並將會議紀錄函送各所有權人等，其結論亦一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論，並無「將內政部蒙蔽在鼓裡」之情形。

二、本案96年主要計畫之變五案，採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙T路口連通大智路將造成道路服務水準降低，應係以道路順接方式連通大智路最能達成之公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙T路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停35用地撥用作為道路用地，將造成此一

了，但市政府一再說雙T口有多危險等等云云，就是執意不變更。然請問台灣不是很多地方都有雙T路口嗎？台北市有光復北路及南京東路五段那不是路更大，台中市八線的市政路過文心路就接上雙線小路，不是明顯的燈號控制就可以了嗎？台中市的專業評估在哪裡，市政府從來就沒有提供相關專業報告，難道是因為靠自由心證作事嗎？而自由心證就要浪費幾億的公帑，浪費老百姓辛苦的納稅錢，這樣的行政團隊可以被公評，可以被檢視嗎？

三、市政府鴨霸的坑殺百姓權益，成就自己的利益

不要忘了，大智慧學苑也是經過市政府核准的合法建築物，而且大智慧學苑興建在先，都市計畫變更在後，合法的東西且優先存在的建築物卻反被指為“擋道”；合法的屋業主還要在此哀求市政府手下留情，而市府的態度就是“反正就是要拆，從不溝通，等著提存法院恣意而為就是了，反正我政府就是有這個權力”，可憐的老百姓對政府的信賴保障在哪？本案如果依照市府計畫執行，台中市政府放著自己的停車場用地不使用，而執意

區域停車用地之高度不足，則採用雙T路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。故採道路順接方式連通大智路，以使得私益之損害降至最低，並能達成本市中心促進更新再發展之重大公益。

三、本府為配合鐵路高架化站區出入道路需求及縫合前、後站交通動線，開闢本計畫道路，於提報內政部都市計畫委員會討論前(如前述104年2月4日說明會)及用地取得階段(104年11月3日舉行公聽會)等，均已通知所有權人陳述意見，無「從不溝通」情形；另工程範圍內之土地及地上物等，將依相關法規查估並給予合理補償費，以保障所有權人因信賴原處分所遭受之財產上損失。本工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，並非成就市政府利益。

四、感謝台端對於本府行政興革之建議，倘有具體內容，仍請不吝指正。

<p>拆除合法民居，讓自己的土地變成路邊角地，這不是坑殺老百姓，圖利自己，成就的卻又是市政府的利益，明顯是”球員兼裁判”的不公不義。</p> <p>四、請市政府秉公平合理原則，傾聽市民心聲，積極溝通</p> <p>本案最大癥結在於市府缺乏彈性的政策處理，前任已是如此，本任猶有過之，如何處理，其實就端賴市府理性處理，市府避而不談，只想以行政力量處理只會讓問題越演越烈。反倒是應聘請真正的專業評估建議方案的合理是有其根據的，並敞開大門來與屋業主多多溝通，才能順利地創造雙贏來完成此案，也才是政績，否則只是製造怨懟，引起民怨。</p>	
<p>林○裕：</p> <p>一、回歸專業，讓行政確保中立，多聽取各方意見，讓顧問設計公司，詳細進行整體交通改善，提出最佳之方案或替代方案，充分雙方，官方討論之。</p> <p>二、本案若該路(目前顧問公司的提案)向東邊橫移約12m,就可避免拆除大智慧大樓，建請該顧問公司就大樓住戶所提方案詳細評估等。</p>	<p>一、本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，需進行打通，倘採東移之替代方案連通，預測分析結果顯示，因打通後復興路往西方向及左轉交通量皆增加，路口服務水準降低不具可行性，相關評估結果，均於104年4月7日提報內政部都市計畫委具會第848次會議一併討論。</p> <p>二、本工程採用道路順接之方式延伸</p>

	<p>大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙T路口連通大智路將造成道路服務水準降低，應係以道路順接方式連通大智路最能達成之公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙T路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停 35 用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，則採用雙T路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。經綜合評估考量後，以此方案為開闢範圍。</p>
<p>許○坤： 同意大智路打通，但需注意權利人的權益。</p>	<p>本案係依土地徵收條例第 10 條及其施行細則第 10 條規定，舉行二場公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之陳述意見，其工程範圍內之土地及地上物，將由本府依相關查估規定，給予損失補償。</p>

<p>陳○財(言詞陳述意見)： 應理性發表意見、溝通協調，建議以地方公投方式表決。</p>	<p>依公民投票法第 2 條第 3 項規定「地方性公民投票適用事項如下：一、地方自治法規之複決。二、地方自治法規立法原則之創制。三、地方自治事項重大政策之創制或複決。」。本案係依都市計畫法劃定(政策事項)之道路用土地，而辦理開闢之執行階段，非屬公民投票法適用之事項。</p>
<p>李○元： 8 年前臺中市都發局開說明會，當初台中火車站周邊要拆十幾棟建築物，為什麼到最後只拆大智慧大樓，公平與正義性何在？我們是合法合理的建築物，為什麼要拆？如果真要繁榮台中市火車站周邊，那前站周邊舊房子為什麼不用徵收，難道拆一棟合法大樓台中火車站周邊就會繁榮嗎？</p>	<p>本工程於考量道路線形之順暢及安全性等前提下，已盡量使用公有土地、避免徵收私有土地及拆除建築物，選擇對人民權益損害最少之方式辦理，非以拆除多數建築物達公平與正義；另本件為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，相關之都市計畫變更均已完成作業程序，地上物將依臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例規定，辦理查估補償；又，配合鐵路高架捷運化計畫之道路，例如，新民街（建國路至大智路）拓寬工程及臺中車站南側 10M（站區至復興路）開闢工程等，均已陸續進行取得及工程施作，尚無以拆一棟大樓繁榮車站周邊之情形。</p>
<p>賴○常： 一、本案可促進地方發展，是否有實際數據評估？ 二、本案可改善交通？是否有經過實際評估？有具體數據嗎？</p>	<p>一、本案大智路延伸新闢道路係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時也為行政院核定「台中</p>

三、本案阻礙交通嗎?本案是交通瓶頸嗎?真的需拆除嗎?要談交通瓶頸，新光百貨、大遠百才是台灣大道的交通瓶頸?百貨公司停業台灣大道即可改善?那請問政府會為了改善交通讓百貨公司停業嗎?若百貨公司不能停業?那為何可以為了改善交通拆除補習班大樓。

都會區鐵路高架捷運化計畫」臺中市政府應配合辦理之事項，又臺中火車站鄰近干城開發案、台糖中華城開發案及『台中車站附近地區辦理都市更新六年示範計畫』(建國市場)等，附近已提供足夠的商業開發，因位居本市心臟地帶，以前、後站為軸線，將大智路打通延伸新闢道路，故本案有興闢之必要性。

二、本案前經本府交通主管機關評估其交通量預估及分析，略以「如大智路打通後已預估路口交通量並配合現況路口號誌，其打通後路口服務水準將呈現 F 級，主要因打通後復興路往西方向交通量增加，使路口服務水準降低，然為改善大智路打通後路口服務水準降低之情形，將十字路口配合復興路往西方向採號誌『遲閉時相』規劃，整體路口服務水準可由 F 級提升至 C 級，改善約 62.9%。倘若復興路及大智路採雙 T 路型道路設計方式，兩路口距離僅 10 公尺，且車道儲車空間不足，即便以預測路口交通量並配合大智路/復興路路口號誌，其打通後路口服務水準皆呈現 F 級(復興路至大智路路口整體平均延滯 102.1 秒/輛，服務水準：F 級；復興路至新闢道

	<p>路路口整體平均延滯 96.6 秒/輛，服務水準：F 級)，經綜合考量大智路延伸線形順暢性、安全性等層面，仍以道路順接方案為佳。」，相關評估結果，均於 104 年 4 月 7 日提報內政部都市計畫委具會第 848 次會議一併討論。</p> <p>三、為提升及改善本市交通運輸系統，本府已研議公共運輸發展及公共運輸轉乘策略等計畫，係為吸引民眾使用大眾運輸服務，培養其乘車習慣，透過路網整合、闢駛公車路線、改善車輛與候車環境品質、降低民眾候車焦慮感，並於 104 年 7 月推動「10 公里免費公車」計畫，強化公共運輸轉乘服務能活化整體都市交通運輸，改變都市運具使用習慣及紓緩道路交通壅塞壓力等，均可改善臺灣大道之交通情形。倘台端認為所述百貨公司確為臺灣大道之交通瓶頸，亦可提供實際評估資料、具體數據及因果關係之證明文件供本府參辦。</p>
<p>張○英： 冤枉！這棟大樓就像活生生的壯小孩被扼殺。</p> <p>一、我是原先的地主，在此長大，祖業在此，我是 4 年級。</p> <p>二、小時，先父因為房屋稅負無法負</p>	<p>本案大智路延伸新闢道路係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，可避免前後站繞行，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，前經行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，本府應配合</p>

<p>擔，都不敢蓋房子。</p> <p>三、先父 82 年過世，86 年三姊妹賭上身加蓋起這棟補習班大樓，好不容易將此處作成如此繁榮。</p> <p>四、本身也在此搭上所有的積蓄，創辦一個補習班，帶動"小英的故事"懷舊熱潮。</p> <p>五、現在卻要捨棄由空地通過路，令我們窘迫銀行也凍結貸款。</p>	<p>辦理之事項，故有興闢之必要性。本府感謝補習班大樓及其它商業大樓等，對於本市東區繁榮之貢獻，本府將持續規劃更完善之生活空間，提供市民利用。相關土地及地上物等，本府將依法辦理查估給予損失補償。</p>
<p>陳○英： 請政府思考評估，一棟合法的建案建築，為何要憑藉無任何數據依據並考量該棟建築的工作權。尊重各住戶業主的權益。</p>	<p>一、本工程採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，係評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙 T 路口連通大智路將造成道路服務水準降低，應係以道路順接方式連通大智路最能達成之公益目的，其相關用地勘選，多為公有土地(約 75%)，已盡量避免徵收私有土地及拆除建築物，選擇對人民權益損害最少方式辦理，並非未經評估。</p> <p>二、因本工程致生工作權之影響者，如有接受職業訓練需求，得洽本府勞工局、台中就業服務中心或上勞動力發展署「臺灣就業通」網站，查詢相關就業與職業訓練服務，相關機關均將給予必要之協助。</p>

	<p>三、本案土地及地上物所有權人，因本工程所受損失，本府將依相關查估規定，辦理補償，以保障其權益。</p>
<p>新庄里里長許良吉(言詞陳述意見): 我住在這裡 70 年了，是這裡在地生長的，東區發展受限於鐵路，造成居住人口外移，這是大家有目共睹的。高雄的路都是直線打通，所以發展才會快速，反觀我們台中，遇到挫折就停滯不前，大智路直線打通對大家都利。在李前總統的時代本來就要直線打通，礙於鐵路的問題，且若以地下道方式通過經費過高所以作罷，也因大智路未能直線打通，才會興建復興陸橋，但陸橋路窄且轉彎幅度大，已造成許多傷亡事故。</p> <p>過去東區因為鐵路阻隔而阻礙了區域發展，現今中央所主導之鐵路高架化已接近完工，地方民意代表與市政府為了整體東南區的發展及公眾利益，才有這個計畫，與政治立場並無關係，為了公眾利益，我們里長全力支持大智路打通。</p> <p>另針對鄉親所提建議大智路打通路段向東移至停 35 的問題，因為停 35 面對復興路那四棟建築物已被列為歷史建築不能拆除也不能移，所以並不具可行性。</p> <p>現在土地徵收條例修改後，土地徵收市價都已經很高了，其他損失也會依</p>	<p>感謝新庄里許里長對於本次興辦事業之支持，本府將儘速完成用地取得及工程施作，期為東區帶來更繁榮及更便捷之交通設施。</p>

<p>據相關法令補償，藉由本計畫可解決路衝的問題，所有權人亦可以考慮承租台糖土地重新興建。</p>	
<p>振興里里長劉作文(言詞陳述意見): 都市發展的推動，多少都會造成損失，車站周邊還有許多舊建物，為了新車站的風貌，建議政府整體通盤檢討，加強與地方溝通協調，聽取鄉親的意見寶貴，並予以合理的補償。</p>	<p>一、本府前依內政部都市計畫委員會專案小組 103 年 10 月 28 日會議紀錄建議事項，於 104 年 2 月 4 日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議在案。現依土地徵收條例第 10 條規定，將舉行二場公聽會，賡續聽取土地所有權人及利害關係人陳述意見，以達溝通目的。</p> <p>二、本案土地及地上物所有權人，因本工程所受損失，本府將依相關查估規定，辦理補償。</p>
<p>鄭功進議員(言詞陳述意見): 公聽會目的為聽取地方鄉親的心聲，並不是動員其他地區的人力，民意代表就會因此而屈服。我是台中後火車站在地生長的，因為後火車站的發展有開闢道路之需求，所以今天我會站出來支持本案。</p> <p>後火車站到前站，要經過一個復興陸橋的大轉彎，容易造成嚴重的傷亡事故。都市的再開發一定要先有破壞，為了後火車站的發展，糖廠也開發了，酒廠也已經轉型為文化園區，不能因為少數住戶的利益影響到東區 17 萬、太平 20 萬、大里 20 萬及霧峰 7 萬多人口的發展。</p>	<p>感謝鄭議員長對於本次興辦事業之支持，本府將儘速完成用地取得及工程施作，期為東區帶來更繁榮及更便捷之交通設施。</p>

本案為臺中新車站聯繫站區前後之重要動線，若不將大智路打通，復興路、大智路及台中路容易塞車，阻礙後火車站的商業發展。未來拆遷之地上物、營業損失皆會依據法令補償，土地的地價補償費也會以市價補償，為了公眾利益、為了不要再讓復興陸橋發生危險，我一定全力支持大智路打通。

拾、第二次公聽會土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見之回應處理情形：

一、

土地所有權人及利害關係人	回應及處理情形
<p>謝○穎律師(代表大○慧學苑所有權人，陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)：</p> <p>一、經查，位於台中市東區復興路 4 段 231 之 1 號之台中大智慧學苑大樓(下稱系爭大樓)係屬「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—台中車站地區)」(下稱系爭 96 年主要計畫)變更內容綜理表編號變 5 之變更案範圍內，而後台中市政府於 99 年 2 月 9 日第 242 次都市計畫委員會，將系爭 96 年主要計畫內容分為二階段辦理，為因應台鐵高架捷運化沿線及</p>	<p>一、本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時為行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，本府應配合辦理之事項，故有其興建之必要。</p> <p>二、本市為臺灣中區主要核心城市，臺中車站週邊地區因受限於早期街廓及道路劃設規模等，使其機能與活力逐漸衰退，為符合鐵路高架計畫此一重大建設帶來發展之契機，達到再現本市舊城區榮景，落實市區文化資產保存，實有必要將車站前後站加以串連，活化該區域土地及現有在</p>

站區發展所需之變更部分為第一階段應辦理之內容，系爭 96 年主要計畫之變 5 案則被納入第二階段（下稱系爭 99 年第二階段主要計畫）續為討論（下稱系爭 99 年變 5 案）。又系爭 96 年主要計畫係為配合 95 年間經行政院經濟建設委員會通過並經行政院核定之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」之重大建設（下稱 94 年鐵路高架計畫），乃依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理迅行變更。

二、惟，依據行政院經濟建設委員會 95 年 1 月 2 日第 1236 次委員會議，針對系爭 94 年鐵路高架計畫審議後所獲致之結論為：

「（一）本計畫已列入十大建設計畫……另外，台中、豐原及潭子車站已列入營建署辦理之都市更新計畫，未來車站高架化計畫將可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，可大幅提高車站地區及其週邊土地價值並促進區域發展，爰本案路廊規劃原則同意，並請續辦路廊之細部設計作業。（二）有關台中、豐原及潭子車站地區之規劃，應調增騰空土地之商業空間及面積，調減公共設施用地之比例，以彰顯計畫辦理之財務效益。前述規畫之檢

地文化資產、觀光藝文之利用，開闢本工程能創造出聯絡前後站之新動線，具高度公益性，因有配合未來道路使用之時程急迫性，倘以都市更新方式辦理，期程冗長，又涉公私有土地致權屬整合困難，範圍內土地多為交通部臺灣鐵路管理局管理，本府無法主導更新事宜，且全案共同負擔（建商開發成本）及風險高等，實不可行，宜以一般徵收方式辦理；另查行政院經濟建設委員會 95 年 1 月 2 日第 1236 次會議審議核定之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，要求本府於 96 年 6 月底前應完成都市計畫變更，本府於同年申請辦理變更並經內政部核准在案，此為配合 94 年鐵路高架計畫案，係屬中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施，符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款「迅行」變更之規定。另查本府辦理之「臺中車站附近地區都市更新計畫暨臺中市都市更新地區劃定案都市更新可行性評估報告」（101 年 8 月 17 日），研擬各方案採都市更新權利變換方式初步財務試算可行性評估，並提送內政部都市計畫委員會審查，經上開委員會 101 年 12 月 6 日及 102 年 11 月

討（包括都市設計）及與都市更新計畫之整合、協調作業，請交通部成立專案小組聘請台中市、縣及鐵路改建工程局景觀總顧問參與，管控規劃設計品質，並於 95 年年底完成協商，地方政府於 96 年 6 月底前完成都市計畫變更。」顯見 94 年鐵路高架計畫核定之內容係以車站高架化計畫配合都市更新之開發手段，以促進都市土地有計畫之再開發利用，且令地方政府應於期限之內完成都市計畫之變更。迺系爭 99 年變 5 案之變更理由非但未採都市更新之方式辦理，反而採取對於人民受憲法所保障之財產權侵害最為強烈之徵收手段，與上開 94 年鐵路高架計畫已顯有未合。又其餘變更理由更將大智路延伸新闢道路之方案藉口為行政院核定 94 年鐵路高架計畫應配合辦理之事項，先不論 94 年鐵路高架計畫並未規畫此項變更內容，將原作為商業區及住宅區之系爭大樓闢建為道路用地，亦與上開 94 年鐵路高架計畫明示有關台中車站之規劃應調增商業空間並調減公共設施用地比例之目標相悖，未能彰顯計畫辦理之財務效益，可見系爭 99 年第二階段主要計畫與

28 日會議決議：「為配合站區改建期程完善周邊道路系統，原建國市場更新單元內大智路連通武德街及建國路拓寬部分，開發方式修正採一般徵收、撥用方式辦理。」。由上述評估會財務評估得知，大智路打通土地因拆遷補償負擔過高、權屬整合難度高、財務負擔龐大，且有配合未來鐵路高架站區出入道路使用之時程急迫性，不宜納入都市更新權利變換方式實施。

三、本案為達前述高度公共利益，都市計畫變更於 104 年 4 月 7 日經主管機關內政部都市計畫委員會決議，並由本府 104 年 7 月 17 日公告發布實施，並未違反都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款所訂迅行變更之規定，符合比例原則之必要性。

四、本案 96 年主要計畫於 101 年 12 月 6 日經內政部都市計畫委員會專案小組第 2 次會議決議，為避免拆除另一高層建築大樓之樓梯間，將原規劃之計畫道路往東側微調，此一調整後之都市計畫變更，與系爭 96 年主要計畫相較，僅有些微之差異，而對於另一高層建築大樓之利害關係人為有利之授益處分，而對本件所有權人等實無改變其所有權

94 年鐵路高架計畫之規劃內容已有所牴觸，顯然不符都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定。從而，既系爭 99 年第二階段主要計畫與 94 年鐵路高架計畫實質規劃內容已經脫鉤，倘仍欲辦理本件個案變更，台中市政府自應另尋依據，重向內政部為都市計畫變更之另案申請。

三、再者，系爭 99 年第二階段主要計畫遲至 104 年 7 月始發布實施，與當初 94 年鐵路高架計畫原規劃地方政府應於 96 年 6 月底前完成都市計畫變更，已歷經 8 年時間之延宕，是二計畫間顯然已不具有時間密接性，除與都市計畫法第 27 條第 1 項規定為「迅行」變更之文意解釋上已有未合外，依最高行政法院第 101 年判字第 647 號判決，明揭都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定「係於都市計畫經發部實施後，為因應特殊狀況之需要，視實際情況所為之迅行個別變更，且係為配合中央或地方所『興建』之重大設施所必需，非迅行變更都市計畫，無以適應中央或地方『興建』重大設施之需要者而言。」可知都市計畫如係以都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款為變更之依據應予嚴格解釋，若非

之權益，本府針對 96 年主要計畫已依法及內政部都市計畫委員會第 714 次會議決議之指示辦理公開展覽及說明會，甚且所有權人中之多數人亦確實於 98 年公開展覽之說明會出席並簽到。故原核定之都市計畫變更案，並無違反都市計畫法第 19 條之相關規定。

五、本案於內政部 102 年 3 月 11 日第 2 次專案小組會議紀錄略以：「本案如經大會審議通過，請依都市計畫法第 19 條規定，補辦公開展覽及說明會，…」一節，查內政部 102 年 10 月 11 日召開之都市計畫委員會第 812 次會議，其會議紀錄決議：「本案因臺中市政府於會中所提建議方案與本會專案小組建議意見差異甚大，且因變更內容案情複雜，涉及人民權益甚鉅，為求審慎，請原專案小組先行聽取臺中市政府簡報，研提具體建議意見後，再行提會討論。」，惟經提報內政部都市計畫委員會第 812 次會議審議結果未通過，爰無據以辦理再公開展覽。又本案續於 102 年 11 月 28 日及 103 年 10 月 28 日召開內政部都市計畫委員會專案小組第 4、5 次會議，前開第 5 次會議紀錄略以：「案

迅行變更都市計畫，即無從配合中央或地方興建重大建設之需要，始得以個案變更之方式行之，並不得任意變更，而此 8 年期間之延宕，早已使本案欠缺為配合中央興建重大設施應予個案變更之實質必要性，顯已違反都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款個案變更之規定，故本件之徵收既未依從合法、合理之都市計畫而來，自難謂合法正當。

四、另依內政部所屬都市計畫委員會專案小組第二次討論會議，針對系爭 99 年變 5 案部分之審查意見表示：「(前略) 1. 據台中市政府列席代表說明，為避免拆除另一高層建築大樓之樓梯間，擬將本案計畫道路往東側微調乙節，建議原則同意，並請將相關變更內容、面積等圖說，詳予計畫書中敘明，以利查考。2. 本案如經大會審議通過，請依都市計畫法第 19 條規定，補辦公開展覽及說明會，公開展覽期間無任何公民或團體陳情意見或陳情意見與本變更案無直接關係者，則報由內政部逕予核定，免再提會審議；公開展覽期間公民或團體提出陳情意見與本變更案有直接關係者，則再提會討論。」可知因系爭 99 年變 5 案計畫道路開

經本會專案小組再度召開第 4、5 次會議，獲致具體建議意見(…變 5 案，由市府研提 2 種處理方案。)，爰建議請臺中市政府就下列各點以對照表方式研提辦理情形及補充相關資料送部，其中變 5 案市府如協商土地所有權人獲致共識意見，則逕提委員會審議，否則再提專案小組繼續討論。」，經查前開會議記錄要求本府協商土地所有權人之事項，本府已於 104 年 2 月 4 日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議在案，並作成會議紀錄，將結果一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論。」。並無所述未依專案小組審查意見辦理之情形。

六、本工程係為聯繫火車站前後站區、排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展及分攤車流等，非僅為設立轉運站，讓公車通行。其中轉運站之設置，前經本府 100 年 3 月 11 日府授都計字第 1000032888 號公告發布「擬定台中市都市計畫(配合台中都會區鐵路高架捷運化-台中車站地區)細部計畫案(第一階段)」計畫書圖之土地使用分區管制要點，即載明「車站專用區內應配

關之位置有往東側遷移之情形，故於作成系爭 99 年第二階段主要計畫核定決定之前，應再按都市計畫法第 19 條之規定補辦公開展覽及說明會，給予處分相對人陳述意見之機會，以發揮參與決策、決策透明化之作用，並促請土地開發機關廣納各界意見並作適當之處理以爭取支持。惟台中市政府雖於該次審查意見之處理情形說明內載明「遵照辦理」，實際上卻未於內政部所屬都市計畫委員會審查通過後，補辦公開展覽及說明會，即報內政部逕予核定，已違反上開專案小組之指示，迺內政部未查，不僅未令台中市政府依專案小組審查意見續為補辦公開展覽事項，亦未於決議中載明剝奪受處分相對人陳述意見機會之正當理由，核與正當法律程序不符，本件都市計畫之核定顯有瑕疵。

五、又依內政部所屬都市計畫委員會專案小組第五次會議，針對系爭 99 年變 5 案部分，會議記錄內載明出席委員初步建議意見略以：「……案經本會專案小組再度召開第 4、5 次會議，獲致具體建議意見（……變 5 案，由市府研提 2 種處理方案），爰建議請台中市政府就下列各點以對照表

置交通轉運站」，所經劃定之「車站專用區」，得於都市計畫書土地使用分區管制規定範圍內使用，並未違反正當法律程序，亦無程序瑕疵。

七、本府以 104 年 10 月 21 日府授建土字第 1040234361 號函及 104 年 10 月 21 日府授建土字第 10402343611 號公告通知，原訂於 104 年 11 月 3 日上午 10 時假本市東區區公所地下一樓（第二會議室）舉行第一次公聽會，土地所有權人計 21 人，惟是日與會所有權人及利害關係人等，概估已逾 200 人，又部分人以擴音設備及大鼓等器具於會場外干擾秩序，致原訂會議室無法全部容納，經主持人當場宣佈並於現場放置告示牌後，移至二樓大禮堂舉行，以給予與會人員充分陳述意見之機會及場所，並無企圖變更開會地點及運用調虎離山之計情形。本次公聽會舉行的目的係為廣納各方意見，無論支持者及反對者，均得表示意見，惟應遵守會議程序並尊重他人表示意見之機會，始具現代德性公民之素養，倘於會議進行中，逕自表述、叫囂及干擾他人發言，實已影響他人權益，又本府於主辦單位簡報說明後，已開放由所有

方式研提辦理情形及補充相關資料送部，其中變5案市府如協商土地所有權人獲致共識意見，則逕提委員會審議，否則再提專案小組繼續討論。……3. 請台中市政府參酌都市計畫法第41條內容及台中市議會專案小組對本計畫案之建議事項，於104年1月底之前與商業大樓及土地所有權人先行協商，如有具體共識意見則逕提委員會審議，如無法達成共識，則再交由本專案小組繼續討論。」然查，台中市政府並未依上開專案小組之審查意見，就上開是否拆除現有商業使用中之高層建築物之處理，先與商業大樓及土地所有權人先行研商以取得共識，即逕提內政部所屬都市計畫委員會審議，無視專案小組之具體審查意見，處理程序顯有重大瑕疵。豈料內政部所屬都市計畫委員會104年4月7日第848次會議，針對系爭99年變5案部分，僅以「請台中市政府積極與現有住戶及土地所有權人依法妥予溝通、協調及研訂適當補償措施」寥寥數語，即草率通過大智路之直通方案，是都市計畫核定處分之判斷顯係出於錯誤之事實及不完全之資訊，並違反正當法律程序，自屬

權人及利害關係人陳述意見(含簡報說明)。又市議會具有審查議決各類議案、質詢市政建設及監督市府預算執行情形之職權，具民意基礎之議會代表，自得出席並監督公聽會程序。本案並無主席未秉持公正立場及綁架議事情形。

八、綜上，本工程基於前述公益性及必要性原則，確有開闢之需求，敬請台端支持地方公共建設。

違法不當，其理甚明。

六、實則，依據 104 年 11 月 30 日台中市議會之質詢內容，可知台中市政府堅持採取打通大智路並拆除系爭大樓之方案，係為於此處設立轉運站，讓公車可以通行，然如此之規劃卻未曾在都市計畫審議過程中提出。亦即，設置轉運站之開發目的，全然未經內政部都市計畫審議委員會評估是否妥適，根本無從檢視此項規劃是否具備徵收之公益性及必要性，政府機關代表在前次公聽會對此亦無清楚說明，土地所有權人自無從對於興辦事業之公益性及必要性提出意見。是以，台中市政府一再以本案已經內政部核定通過本案都市計畫，成為既定政策，系爭大樓不得不拆云云，顯然有所誤解，蓋轉運站之開發目的，從頭到尾都未經過都市計畫審議之流程加以檢視，都市計畫核定處分之判斷顯係出於錯誤之事實及不完全之資訊，並違反正當法律程序，顯有重大程序瑕疵。

七、此外，前次公聽會台中市政府企圖變更開會地點，運用調虎離山之計，將欲陳述意見之民眾阻擋在東區區公所門外，指示僅能指派代表進入會場陳述意見，顯然

不符合台中市政府舉辦公聽會，廣納受處分相對人意見之宗旨。豈料，本次公聽會，主辦機關企圖阻撓議事程序之行為變本加厲，以議事規則未予規定為由，不讓陳述意見人使用簡報資料表達意見，經過現場民眾極力爭取，鄭功進議員竟將須連接電腦與投影設備之 VGA 線藏起來，一再妨礙公聽會程序之進行，此均有媒體在現在所拍攝之影帶為證。議員權利濫用至此，公聽會主席陳大田亦無秉持公正之立場，逕任由議員綁架議事程序，阻撓處分相對人陳述意見正當權利之行使，整場公聽會宛如鬧劇一場，毫無公正性可言！

八、綜上所陳，本件徵收顯無公益性及必要性，且已對人民之財產權、生存權、工作權及受教權造成嚴重侵害！國家機關本應苦民所苦、疾民所疾，現竟以促進地方經濟發展為藉口，搶奪老百姓土地以謀利，有如財狼虎豹，致無辜的人民被迫遷離家園，情何以堪！懇請 貴部明鑒，重新思考本件是否有強加徵收之必要，以保人民權益，實屬至盼！

新庄里里長許良吉：

全力贊成大智路新闢工程，說明：

1. 交通動線影響甚巨，先進國家道

感謝許里長對於本興辦事業之支持，本工程開闢後，得服務新車站且聯繫站區前後之重要動線，避免前

<p>路開闢都採取直線通行，並可車站人、車出入暢通。</p> <p>2. 東、南區落後已有目共睹，影響到中、西區發展也影響甚巨，市府歷任市長花費大量經費，也無法帶動發展，就因為鐵路分隔為主因，目前鐵路高架化開通為東、南、中、西區發展，需要打通大智路。</p>	<p>後站繞行，有助帶動東區發展，本府將儘速完成用地取得及工程施作，期為東區帶來更繁榮、便捷之交通路網。</p>
<p>林○裕：</p> <p>一、贊成貫通前後站，縫合前後站。</p> <p>二、拆除大智慧大樓延伸大智路恐更容易造成大智路復興路口更塞車，大智路更塞車(詳附件原先方案)</p> <p>三、提出改善方案</p> <p>3-1. 轉運站→新民街→武德街→南京路→復興路(往霧峰、大里、草屯)詳附件方案一</p> <p>3-2. 轉運站→新民街→計畫道路→復興路(詳附件方案二)</p> <p>四、以上方案建議委請學術單位或第三公正單位進行評估。</p>	<p>一、感謝台端支持貫通及縫合前後站。</p> <p>二、本工程開闢後，大智路將直通往台中轉運站，通往後站之公車不必繞道通行，左轉可前往市區、海線等地區，右轉可前往大里、霧峰、太平地區，每輛公車於尖峰時間可減少約 20 分鐘的旅行時間，大幅減少民眾的搭乘時間及等候時間。轉運站啟用後，所帶來之轉運車流，將由打通後之大智路分攤，而減少車流壅塞情形。</p> <p>三、臺中火車站過去因鐵道切割，分為前站及後站兩區塊，民眾必須繞道或行走地下道，實為不便，又因周邊道路路形不佳，甚至影響整體區域發展，目前貫穿前後站之關鍵道路即為打通大智路，屆時將可提昇民眾前往前後站及公車運行路線之便利性，讓前後站得有更便捷道路可通行。惟台端所提二方案，均無法解決前</p>

	<p>後站聯繫及車輛繞行之困境。</p> <p>四、本都市計畫規劃方案，業經內政部都市計畫委員會多次審查要求補充說明及分析道路服務水準等，確經綜合考量及嚴謹評估，始決議通過。</p>
<p>蕭前議員杰(言詞陳述意見)：</p> <p>市府應於會議時與地方鄉親充分溝通，並將雙方面的意見紀錄起來，包括東區後火車站居民對大智路打通的期待，以及大智慧大樓所有權人的財產希望可以得到充分的保障，除了基本的補償以外，建議市府以專案的方式來處理，以保障大智慧大樓的財產。本案為內政部通過的都市計畫，希望可以落實來執行，也希望後火車站居民期盼的打通可以實現。</p>	<p>感謝蕭議員對於本興辦事業之支持，本次公聽會於作成會議紀錄後，將公告周知，並書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人。</p> <p>本案工程範圍之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等所訂標準，辦理發放土地及建物等之補償費，以補償所有權人因徵收所受之損失，如該建物有性質特殊，未能依自治條例規定查估者，將委託專業或學術單位查估，以保障所有權人財產損失。</p> <p>為配合中央鐵路高架捷運化計畫及均衡鐵路兩側之發展，本府將持續依都市計畫規劃內容，進行開闢作業，以實現居民期盼。</p>
<p>陳○吉(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)：</p> <p>11月3日台中市政府第一次公聽會，美其言是傾聽民意、與民溝通，結果是假公益之名行強拆之實的既定流程，毫無溝通的誠意可言。</p> <p>自救會提出了許多相關問題</p> <p>一、違反法律程序問題？</p>	<p>本府召開公聽會係為踐行宣導及溝通程序，以聽取民眾意見並廣納各界意見，對於所有權人及利害關係人之意見，皆已明確答覆，確已善盡溝通責任。</p> <p>一、(1)本府遵循內政部都市計畫委員會專案小組103年10月28日再提會討論第5次會議決議，於</p>

103年10月28日內政部都委會第五次專案小組會議紀錄：內政部要求台中市政府研提大智路延伸並拆除商業大樓及大智路改行穿越「停35」而不拆除商業大樓等2方案，請台中市政府與商業大樓及土地所有權人先行協商，如有具體共識則逕提委員會審議，如無法達成共識，則再交由本專案小組繼續討論。並請補充交通運量預估及服務水準分析…及請補充現有商業使用中之高層建築物拆遷與否之成本效益分析…

請問台中市政府跟我們溝通後的共識在哪裡？請問台中市政府補充的評估分析又再哪裡？

二、最佳替代方案問題？

大樓坐落基地東側毗鄰之停車場預定地，自75年編定為公共設施保留地以來，苦於經費不足未辦理徵收，長年來均因無法作為其他用途之使用為低度開發之土地。

停35停車場預定地大部分屬台灣鐵路管理局所有，僅須辦理撥用即可完成興辦事業。

若將現開通大智路之設計線型再往東移約12公尺，即可避免拆除本大樓，顯然為一能夠達到較小侵害的替代方案。

104年2月4日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議，就市府得提供之土地(含地上物)權利價值，及所有權人建議以換地或利用停35用地，將建物東移辦理等方案進行說明，其結論亦按決議事項，一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論，並非未進行溝通。

(2)本府對於雙T型路口及對週邊道路衝擊等交通量預估及分析事項等情形，已提出書面補充說明，並於104年4月7日出具「臺中車站大智路打通道路服務水準分析報告」，提供內政部都市計畫委員會第848次會議納入討論、決議，尚無未經評估分析之情形。

二、本工程採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙T路口連通大智路將造成道路服務水準降低，應以道路順接方式連通大智路最能達成公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢

三、地目變更違反土地徵收業務標準作業流程問題？

今天政府已經擅自把我們的土地變更成道路用地，原本為合法的建築物大樓、合法的補習班文教大樓，瞬間變成不合法大樓，請問這時候依照土地徵收業務標準作業流程可以變更為道路用地嗎？我們強烈要求台中市政府馬上把我們大樓的土地變更回原來的商業用地。

四、委託第三公正單位交通分析問題？

104年12月16日台中市交通局回函自救會，清楚的說後站每日公車班次數2309班次，計37條路線，未來台中轉運站啟用後將會帶來更多轉運車流……云云，所以要拆大智慧，這真是好可怕的說法，每日2309班次的公車要進入大智路，那不是把原本車流眾多的大智路&復興路口給塞爆了嗎？這是繁榮東區嗎？還是讓東區動彈不得？

我們嚴正要求台中市政府重新委託第三公正單位執行最客觀的交通分析。

五、公然說部分所有權人願意配合徵收問題？

市政府於11月27日發表新聞稿（<http://www.taichung.gov.t>

將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙T路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停35用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，採用雙T路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。經綜合評估考量後，應以此方案為開闢範圍。

三、(1)地目等係日據時期為課徵土地稅賦，依土地使用現況所認定，惟沿襲至今，地目等則之記載不但與土地使用現況不符，且其性質亦與法定用途(使用分區、使用編定)重複，為避免有關機關引用此種性質混淆及不正確之土地資料作為規範之依據，前經內政部89年8月2日台(89)內地字第8973288號函釋「已完成使用編定之非都市土地，自89年9月1日起停止辦理地目變更登記及銓定作業」。由於都市土地之使用管制係依都市計畫及相關法令規定辦理，而非以地目實施使用管制，其情形與非都市土地類似，亦經內政部91.9.9台內地字第0910061611號函釋在案。

w/ct.asp?xItem=1573877&ctNo de=712&mp=100010), 內容說明: 對於目前部分大智慧大樓承租人及所有權人反對被徵收, 但也有部分所有權人願意配合徵收。以上並非事實, 本會再次要求台中市政府限於 7 日內公開澄清, 否則自救會將提起告訴以端正視聽。

六、打通大智路後之道路使用規劃問題?

打通大智路後僅銜接武德街到南京路, 並未直接連結與中區、東區主要要路台灣大道、成功路、雙十路, 交通局「猜測」可縮短近 1 公里距離、20 分鐘旅行時間等, 尚請台中市交通局公開專業評估計畫, 否則紓解『復興陸橋』交通雍塞問題, 卻不知未來復興路恢復平面之事實, 透過「不當假設之交通預估」活絡中區東區發展, 將凸顯台中市政府政策草率與失當, 嚴重損害政府威信。

有關大智路打通後之道路使用規劃只有轉運站出口用途? 還是一般機車、自用客車都可雙向行車? 請台中市政府給予說明, 以昭大眾免疑惑。

七、公聽會程序瑕疵?

此外, 前次公聽會台中市政府企

(2)按都市計畫法第 19 條第 1 項前段規定「主要計畫擬定後, 送該管政府都市計畫委員會審議前, 應於各該直轄市、縣(市)(局)政府及鄉、鎮、縣轄市公所公開展覽三十天及舉行說明會, 並應將公開展覽及說明會之日期及地點登報周知;」同法第 21 條第 1 項後段規定「將主要計畫書及主要計畫圖發布實施, 並應將發布地點及日期登報周知。」爰此, 本案主要計畫之公開展覽、說明會及發布實施等, 均依法完成都市計畫公告, 並由地政事務所依都市計畫法第 23 條及都市計畫樁測定及管理辦法等相關規定, 辦理逕為分割作業, 並無違反相關作業流程。

四、臺中火車站因鐵道切割, 分為前後站, 民眾需繞道或行走地下道致通行不便, 又周邊道路路形不佳, 甚影響整體區域發展, 大智路貫穿後, 可提昇民眾前往前後路及公車運行路線之便利性, 其所增加之車流可藉由打通後之大智路予以分攤, 減少車流壅塞情形。又本都市計畫規劃方案, 業經內政部都市計畫委員會多次審查要求補充說明及分析道路服務水準等, 確已經整體綜合考量及嚴謹評估, 始決議通過,

圖變更開會地點，運用調虎離山之計，將欲陳述意見之民眾阻擋在東區區公所門外，指示僅能指派代表進入會場陳述意見，顯然不符合台中市政府舉辦公聽會，廣納受處分相對人意見之宗旨。豈料，本次公聽會，主辦機關企圖阻撓議事程序之行為變本加厲，以議事規則未予規定為由，不讓陳述意見人使用簡報資料表達意見，經過現場民眾極力爭取，鄭功進議員竟將須連接電腦與投影設備之 VGA 線藏起來，一再妨礙公聽會程序之進行，此均有媒體在現場所拍攝之影帶為證。議員權利濫用至此，公聽會主席陳大田亦無秉持公正之立場，逕任由議員綁架議事程序，阻撓處分相對人陳述意見正當權利之行使，整場公聽會宛如鬧劇一場，毫無公正性可言！

我們所有權人均依市政府的規定，一早我們就去排隊搶發言權，搶先登記到第一順位發言權，但鄭功進議員利用特權，強行要求主席讓他成為第一位發言人，嚴重違反程序正義，此後主席還配合鄭功進議員的要求，按照他們的順序，完全無視我們依照市政府規定搶先登記的發言順序讓我們陳述意見，造成我

仍請台端支持地方公共建設。

五、經查本工程用地範圍內，確有部分所有權人已配合完成查估作業，本府將賡續進行協議價購，與所有權人協商，若於將來拒絕參與協議或經開會未能達成協議者，則依法辦理徵收。

六、(1)打通後之大智路，可經由新民街接成功路前往臺灣大道，或接建國路前往雙十路等主要道路，又台中轉運站啟用後，大智路可直通該站，通往後站的公車不必繞行，左轉可前往市區、海線等地區，右轉可前往大里、霧峰及大平等地區，於尖峰時間可節少旅行時間，採十字交岔口打通後，服務水準為 B、C，若採雙 T 型路口打通，服務水準為 F，詳細之「臺中車站大智路打通道路服務水準分析報告」，於內政部都市計畫委員會 104 年 4 月 7 日第 848 次會議，已提出說明，本案確經「評估」後規劃，而非憑空「猜測」。

(2)大智路打通係為排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展情形，避免臺中火車站因鐵道切割，分為前後站兩區，改善繞道或走地下道情形，亦為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線等目的，非僅規劃供轉運站出口用途。一

們的陳述意見過程斷斷續續，無法充份表達。在此我們嚴重抗議這次公聽會因程序瑕疵無效。

般機車及自用客車等，於道路完工啟用後，均得雙向通行。

七、(1)本府以 104 年 10 月 21 日府授建土字第 1040234361 號函及 104 年 10 月 21 日府授建土字第 10402343611 號公告通知，原訂於 104 年 11 月 3 日上午 10 時假本市東區區公所地下一樓(第二會議室)舉行第一次公聽會，土地所有權人計 21 人，惟是日與會土地所有權人及利害關係人等，概估已逾 200 人，又部分人以擴音設備及大鼓等器具於會場外干擾秩序，致原訂會議室無法全部容納，經主持人當場宣佈並於現場放置告示牌後，移至二樓大禮堂舉行，以給予與會人員充分陳述意見之機會及場所，並無企圖變更開會地點及運用調虎離山之計情形。本次公聽會舉行目的係為廣納各方意見，無論支持者及反對者，均得表示意見，惟應遵守會議程序並尊重他人表示意見之機會，始具現代德性公民之素養，倘於會議進行中，逕自表述、叫囂及干擾他人發言，實以影響他人權益，又本府於主辦單位簡報說明後，已開放由所有權人及利害關係人陳述意見(含簡報說明)。另市議會具有審查議決各類議案、質詢市

	<p>政建設及監督市府預算執行情形之職權，具民意基礎之議會代表，自得出席公聽會監督相關程序。本案並無主席未秉持公正立場及綁架議事情形。</p> <p>(2)舉行公聽會階段，係為踐行宣導及溝程序，以聽取民眾意見並廣納各界意見，任何人均有表達意見之機會，應彼此尊重並遵守會議程序，不宜逕行己意或以語言及肢體方式擾亂會議，況本次會議均已提供與會人員充分發言機會，並未影響陳述意見之權利。本市議會係由人民投票選舉之議員所組成，代表人民監督本府預算執行之情形，又民意為政府合法化的基礎，尚無行使特權或程序瑕疵等情形。</p>
<p>東興里里長宋茂榮：</p> <p>東區因受鐵路阻隔，長期以來未能發展，現已完成鐵路高架化及興建新車站，順街大智路至中區促進東區發展，是車站後方居民共同願望，也請府全力維護權益造創雙贏。</p>	<p>感謝宋里長對於本興辦事業之支持，為排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展情形，本府將配合行政院推動新十大建設計畫之台鐵捷運化計畫，持續開闢其周邊之都市計畫道路，以提供完善之都會區運輸系統，便捷台中都會生活圈之交通路網；其土地及地上物則依相關查估法令辦理補償，以維護所有權人財產權益，並達雙贏效果。</p>
<p>顏○智：</p> <p>就東移 12 米，打通大智路。</p>	<p>本案倘採東移 12 米方式打通大智路，將形成雙 T 路口方式連接大智路，兩路口距離僅 10 公尺，且車道</p>

	<p>儲車空間不足，即便配合路口號誌規劃，其打通後路口服務水準降低，經綜合考量大智路延伸線形之順暢性、安全性等層面，仍以道路順接方案為佳。</p>
<p>鄭○衛： 地盡其用，有四通八達的交通路線能使東區地方的繁榮發展，會造成人潮就有錢潮，何樂而不為呢？</p>	<p>感謝鄉親對於本興辦事業之支持，本案將配合鐵路高架捷運化期程，進行本案及相關工程之開闢作業，以提供更便捷之交通路網及促進本市東區發展。</p>
<p>工業安全衛生協會： 贊成繁榮地方，打通大智路，但反對拆除大智慧大樓，尋求合理方案，創造多贏，反對行政違法，未經協商逕行變更。</p>	<p>依據行政院推動新十大建設計畫之台鐵捷運化計畫內容，所提台鐵捷運化目標，主要係為配合高鐵 94 年通車，透過增站、增班、高架化及地下化，將台鐵轉型為都會及區域捷運，俾帶動沿線都市更新。其中台中都會區域鐵路高架捷運化之目的之一，即為排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展、規劃完善之都會區運輸系統，便捷台中都會生活之交通路網。</p> <p>惟目前臺中車站前站與後站受限鐵路阻隔，往來前後站車輛僅能藉西側臺中路或東側復興陸橋繞道通行，相當不便。查臺中車站前站每日公車班次數為 2,818 班次，計 92 條路線；後站每日公車班次數為 2,309 班次，計 37 條路線，未來臺中轉運站啟用後，帶來之轉運車流，為臺中路及復興陸橋的道路無法容納，是未來大智路打通後，可直接串連前後站，並成為臺中轉運站出入口，通往</p>

後站的公車及一般車輛不必繞行，預估可以縮短將近 1 公里之行駛距離，在尖峰時間可縮短 20 分鐘的旅行時間，除可有效分攤車流減緩壅塞情形，亦將增加交通便利，並透過交通活絡中區、東區發展。本案確為評估後之合理方案。

本府前依內政部都市計畫委員會專案小組 103 年 10 月 28 日會議紀錄建議事項，於 104 年 2 月 4 日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議，就市府得提供之土地(含地上物)權利價值，及所有權人建議以換地或利用停 35 用地，將建物東移辦理等方案進行說明，結論「(一)市府提供之土地及地上物之權利價值，所有權人無法接受，希望能以更優惠之標準計算其補償金額。(二)所有權人建議以換地或利用停 35 用地將建物東移辦理之方式，業經本府相關單位說明，無法源依據。(三)本案各所有權人之意見表達，將由本府(都市發展局)一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論。」；又 104 年 11 月 3 日及本次(104 年 12 月 29 日)所舉行之公聽會，即為土地徵收條例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，踐行宣導及溝通程序，並聽取所有權人及利害關係人陳述意見之機

	會，並無「未經協商逕行變更」之情形。
<p>廖○財(言詞陳述意見)：</p> <p>我住在東區幾十年，多年來鐵路阻礙東南區的發展，今因為鐵路高架化，才有大智路直通的方案，大智路打通後可以改善後火車站的交通，繁榮地方發展，這是居民所期盼的，希望大家可以好好溝通協調。</p>	<p>感謝鄉親對於本興辦事業之支持，本府將持續進行用地取得及工程施作等作業，以期便捷之交通路網，能提升生活品質並帶動地方繁榮。本府 104 年 11 月 3 日及本次(104 年 12 月 29 日)舉行之公聽會，均為聽取民眾及各界意見，以達踐行宣導及溝通之目的。</p>
<p>戴○燁(言詞陳述意見)：</p> <p>我是武德街的地主，土地上有一棟三樓半的合法建物，在沒有公文告知道路拓寬的情況下，接到中山地政事務通知土地已逕為分割，而且拓寬還不是以道路中心線向兩側拓寬，還告知徵收價格以公告現值加四成計算，天理何在？</p>	<p>一、按都市計畫法第 19 條第 1 項前段規定「主要計畫擬定後，送該管政府都市計畫委員會審議前，應於各該直轄市、縣(市)(局)政府及鄉、鎮、縣轄市公所公開展覽三十天及舉行說明會，並應將公開展覽及說明會之日期及地點登報周知；」同法第 21 條第 1 項後段規定「將主要計畫書及主要計畫圖發布實施，並應將發布地點及日期登報周知。」。本案主要計畫之公開展覽、說明會及發布實施等，均依法以登報方式周知，又本市中山地政事務所續依都市計畫法第 23 條及都市計畫樁測定及管理辦法等相關規定，辦理逕為分割作業，並未違反相關法令。</p> <p>二、本府進行道路開闢，係整體考量武德街全段(南京路至新民街)及大智路銜接開闢之交通效益</p>

	<p>及用地權屬，儘量使用公有土地、避免徵收私有土地，故未採兩側拓寬方式，確已將影響私益之損失情形降至最低，符合公共利益及比例原則。</p> <p>三、依土地徵收條例第 30 條第 1 項前段規定「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。」，本府於所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議且無法以其他方式取得者，將依前述規定補償地價，非以公告現值加四成計價徵收。</p>
<p>泉源里里長羅文甫：</p> <p>東區沒落數十年，後火車站大智路打通後不僅可以活絡交通繁榮地方，最重要可以交通分流減少塞車問題，絕不能捨直取彎，會造成交通更亂，除了打通大智路鐵路高架完成後，沿線道路盡快打通縫合，才能更有效改善後火車站交通，繁榮地方。</p>	<p>感謝羅里長對於本興辦事業之支持，本府考量捨直取彎將造成雙 T 路口，車流易停等回堵，順暢度較差，故本案已採行大智路直通之方案進行開闢；有關新臺中車站周邊之計畫道路，例如臺中車站南側 10M（站區至復興路）開闢工程、新民街（建國路至大智路）拓寬工程、南京東路三段開闢工程及東區武德街（新民街至南京路）拓寬工程等計畫道路，均已配合鐵路高架化期程，陸續進行開闢作業。</p>
<p>劉○勝(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)：</p> <p>為參與大智慧學苑大樓徵收案第二次公聽會事件，依法陳述意見事：有關台中市大智路與復興路四段口大智慧學苑大樓面臨拆除爭議，依</p>	<p>一、(1)本府於內政部都市計畫委員會 104 年 4 月 7 日第 848 次會議，提供「臺中車站大智路打通道路服務水準分析報告」略以，「(一)十字路口分析：如大智路打通後以預估路口交通量並配</p>

台中市政府之回覆，表達意見如下：

本大智慧學苑(下稱本建物)是否須拆除之爭議，本案爭點在台中市政府未考量都市計畫應注意的合適性，公益性，符合比例原則等，且置政府發放使用執照之人民對政府的信賴保證於不顧，恣意以公權力硬要強拆僅十餘年之合法建物，且事先均未與現所有權人溝通協調，一切均以公告處理，然事經多次陳情，台中市政府回覆一律以制式說明”考量市民最大利益，依法處理，從優補償”。然對於陳情內容之說明則明顯避重就輕或答非所問，且針對內政部訓令台中市政府在辦理此次都市計畫變更應注意評估替選方案可行性，並須與鄉親充分溝通視而不見，致衍生爭議。

依台中市政府針對本案交通評估之說明係完全無任何評估報告可供參閱，僅以概念評估，顯見其簡略與草率，更遑論評估替選方案；而針對為何沒在事前與屋業主溝通卻欺騙內政部說已溝通完成，依據為何；本拆除提案是否符合公益及比例原則，以及如何避免對受徵收戶造成一再傷害等節則均避而不答，回覆沒有具體性，亦不具任何建設性。

今台中市政府辦理本都市計畫變更確有嚴重瑕疵，故請台中市政府針對這些疑點說清楚，講明白，分述

合現況路口號誌，其打通後路口服務水準將呈現 F 級，主要因打通後復興路往西方向交通量增加，使路口服務水準降低，然為改善大智路打通後路口服務水準降低之情形，將復興路往西方向採號誌『遲閉時相』規劃，整體路口服務水準可由 F 級提升至 C 級(路口整體平均延滯 31.2 秒/輛)，改善約 62.9%。(二) 雙 T 路口分析：如新增 T 字型路口連通後以預測路口交通量並配合大智路／復興路路口號誌，其打通後路口服務水準皆呈現 F 級(復興路至大智路-路口整體平均延滯 102.1 秒/輛；復興路至新闢道路-路口整體平均延滯 95.6 秒/輛)，主要因打通後復興路往西方向及左轉交通量皆增加，且兩路口距離僅 10 公尺，且車道儲車空間不足，使路口服務水準降低。」，並以簡報說明「評估改行停 35 方案，將形成不對稱路型(兩個連續 T 字型的交通路口)，易造成瓶頸路口及多事故路口。…經考量大智路延伸線形之順暢、安全性等層面，道路線型以道路順接為較佳方案。」，其評估結果已由都委員納入會議討論，確經專業評估。

(2) 市政路東接大墩十七街與文

如後：

一、對於為何沒有正式之交通流量評估報告，對替選方案之評估為何？

對於上述問題台中市政府回覆僅略以：「大智路延伸新闢道路係採用道路順接之方式，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線型之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙T路口連通大智路，兩路口距離僅 10 公尺，且車道儲車空間不足，即便配合路口號誌規劃，其打通後路口服務水準降低，應係以道路順接方式連通大智路最能達成之公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙T路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停 35 用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，則採用雙T路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得台中車站周邊停車空間缺乏，反而更無助於車站前後站之串聯。」對於上述答覆，可見其交通評估之盲點很多，顯

心路形成十字路口交叉，非屬雙T路口，與大智路鄰近轉運站之重要地位情形不同，其交通流量不宜一概而論。另車速過快而車禍頻傳，研判多為未遵守交通規則所致，而非「太順、太直」，本府仍應提供順暢之道路供市民使用。本案除為配合「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，亦為排除鐵路阻隔造成之都市發展不均衡等公益目的，非個人感覺而形成。(3)台鐵捷運化之目標，主要係配合高鐵 94 年通車，透過增站、「增班」、高架化及地下化等方式，將台鐵轉型為都會及區域捷運，以帶動沿線都市更新。又為配合鐵路高架捷運化之週邊道路，例如：臺中車站南側 10M(站區至復興路)開闢工程、新民街(建國路至大智路)拓寬工程、南京東路三段開闢工程及東區武德街(新民街至南京路)拓寬工程等計畫道路，均陸續進行開闢作業，非「僅止於大智路一條可通」。另大智路通往南京路之車流，可由新民街、八德街及南京路東西二側方向分流，並無斷頭情形。目前臺中火車站前每日公車班次數為 2818 班次，計 92 條路線，通往後站每日公車班次數為 2309 班，計 37 條路線，評估台中轉運站啟

非如其所言係經專業評估，整理如下，請台中市政府詳加說明：

A：上述說經交通機關專業評估，請問評估報告在哪裡？

這事涉拆除民宅之人民權益的事物，這些報告應該是可以受到公評的，台中市政府只要告訴我們哪裡去看？依據為何？流量分析評估為何？轉運計畫如何？這林林種種的疑問難道簡單幾個字可以講完嗎？因此，請告訴我們評估報告在哪裡？

B：關於雙 T 兩路口只距離 10 公尺儲車空間不足，服務水平降低？關於一般雙 T 路口，其處理方式不外加大黃色線網區，然後號誌有 2 種基本管制方式：a. 錯開向直行與左轉分流，非錯開向則不定；b. 錯開之兩向分別以不同時段號誌控制同時直行與左轉，非錯開向則不定，此控制方法在台中市市政路及文心路口即有採用，該路口錯開超過 20m 也沒看到有特別問題。市民開車在錯開向若直行時只會斜向行進，難道會轉 2 個 90 度才會到下一路口嗎？而引致就是所謂的儲車空間不足嗎？難道這樣會降低多少服務品質嗎？難道沒看到有些路口就是因為太順、太直了反而造成車速過快，而車禍頻傳嗎？

用後，大智路直通往台中轉運站，通往後站的公車不必繞行，直接行駛大智路，左轉可前往市區、海線等地區，右轉可前往大里、霧峰、太平等地區，每輛公車在尖峰時間可約減少 20 分鐘之旅行時間，大幅減少民眾的搭乘時間及等候時間，轉運站啟用後帶來之轉運車流，可藉由打通後之大智路分攤車流，減少車流壅塞情形，倘未來確有台端關切「台中只需一個轉運站集中嗎？」情形，屆時於都市計畫法第 26 條規定之通盤檢討階段，將納入考量。

(4) 本案工程鄰近之「停 35」用地，得為立體停車場使用，屆時將提供更充足之停車空間，而非「只能停 40 輛車子」，又考量道路線形之順暢、安全性及此一區域停車空間，大智路仍應以道路順接方式(十字路口)開闢並保留「停 35」之停車功能，不宜逕自東移，否則將形成雙 T 路型，降低路口服務水準。

(5) 本案參與人員之各項陳述意見，均經本府具體明確回應，惟台端先後質疑「評估報告在那裡？」、「錯誤的評估…」，已先後矛盾，如確能舉證本府採用錯誤依據之事證，自得陳述意見，實不宜逕為否定。雙 T 路口情形(即所述 2 個 90 度轉彎)，兩路口距離僅 10 公

是以，路口係要經由流量評估而非只靠某議員或某人的感覺而成形的，不然市政路與文心路口的大樓不也要拆除了嗎？

C：高架鐵路會造成附近道路服務品質需求倍增？

鐵路高架化的目的是減少鐵路與市區道路之平面交叉，減少平交道等待或需設地上、地下穿越道，且因此可增加原本無法貫穿之道路可因此順利貫穿通行，此交通部在計畫緣起及預估效能即已明示。但若鐵路不增班，何來流量倍增？況且，若因捷運及轉運整合造成附近交通量略為加大，別忘了還有因鐵道高架後所增加之原鐵道及周邊占用之土地可供開發為道路，加上新台中車站絕不僅止於大智路一條可通，整體還須評估，而非簡單一句流量倍增就評估完成；再者完工後復興路即為平面道路，可通行量大增，加上大智路僅通到南京路就斷頭了，有多少交通流量會由大智路直通出來，這些都沒評估，都還只是概念性說明，可見其草率，簡略。

再者市府說明以後會增加公車轉運站，突然將數千部公車引進到這區域，請問有多少公車會從大智路出來？短短的幾十公尺

尺，易造成瓶頸路口及多事故路口，為期用路人行車安全，確不可採行。

(6)配合台鐵捷運化計畫，所需開闢之計畫道路，均已陸續進行，非僅依靠大智路，惟大智路目前為貫穿前後站之關鍵道路。大智路倘採雙T路型，路口服務水準為F，如以十字路型延伸，可聯繫、貫穿前後站區，提升民眾使用及公車運行之便利性，並有效分攤車流，其服務水準為B、C，其結果均經評估及分析，並無為了結論才有論述等情形。

二、本府前依內政部都市計畫委員會專案小組103年10月28日會議紀錄建議事項，於104年2月4日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議，就市府得提供之土地(含地上物)權利價值，及所有權人建議以換地或利用停35用地，將建物東移辦理等方案進行說明，其結論「(一)市府提供之土地及地上物之權利價值，所有權人無法接受，希望能以更優惠之標準計算其補償金額。(二)所有權人建議以換地或利用停35用地將建物東移辦理之方式，業經本府相關單位說明，無法源依據。(三)本案各所

坐公車儲車空間夠嗎？市府難道不須考慮假日時，本案對面”時代廣場”要封閉復興路及大智路一線的車道作為停車場等候之用？難道也沒考慮在車站的轉運站如何依不同路線分流嗎？今台中已漸漸走向大都市發展，都市發展絕對會朝多個都會中心發展，國外許多大都市都是靠多個轉運站來聯繫發展的，難道台中只需一個轉運站集中嗎？市府的規畫似乎還要再整體的學習與檢討。

D：將停 35 用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之不足？

請問停 35 用地很大嗎？不好意思，它總共只有 400 坪，扣除車道，大概只能停 40 輛車子，美輪美奐的台中火車站只需 40 部的停車量就夠了嗎？如果是，那台中車站的通車將會是以後很大的問題？況且，道路若採替代案，再東移 12 公尺後，所減損的可停車數應不會超過 20 部，況且停 35 用地再往東又是台鐵的公家機關土地，再往東請台鐵撥用不就可以處理了，怎會是問題？

E：錯誤的評估只會導致錯誤的結論，並接著做錯誤的決策！

有權人之意見表達，將由本府（都市發展局）一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論。」並無所述「沒有答案也沒有結論」之情形。又 104 年 11 月 3 日及本次（104 年 12 月 29 日）所舉行之公聽會，即為土地徵收條例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，為踐行宣導及溝通程序，並聽取所有權人及利害關係人陳述意見之機會，亦無「從來就沒有溝通」之情形。

三、(1)依據行政院推動新十大建設計畫之台鐵捷運化計畫內容，其中所提台鐵捷運化之目標，主要係配合高鐵 94 年通車，透過增站、增班、高架化及地下化，將台鐵轉型為都會及區域捷運，以帶動沿線都市更新，本工程即配合該計畫內容，為聯繫火車站前後站區及排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展等情形，以達前述公益性目的。

(2)臺中火車站因鐵道切割，用路人需繞道或行走地下道，及周邊道路路形不佳等因素，已影響整體區域發展，將來大智路打通後將有助於提昇前後站之交通便利及分攤轉運站之車流等目的，確符合適當性。

再查台中市政府送交行政院的答案中，關於本案的交通評估，市府堅稱係以110年之交通流量估算，然詳細了解，其中對於交通流量及流向的評估PCU根本就是採用錯誤的模組，無怪乎會引致錯誤的結論；也無怪乎市政府會答覆如前所說的要2個90度轉彎才能穿越復興路；也就無怪乎市府不敢將評估報告公開接受人民的公評，一切儼然是“黑箱作業”。

F：知錯不改還要硬拗，這是“執政者的傲慢”

台中市政府交通評估的結論“道路品質降低又減少車位無助於前後站串聯？”前後站串聯本就不是僅僅依靠大智路，如果是的話，那台中新站就堪憂了，然綜合前面所述，台中市政府一直依錯誤的分析來作結論，今百姓已點出錯誤點，然市府卻只是應付、回覆，全然不想把原先的錯誤找出來予以修正，此處理政務的心態全然是因為怕認錯了會有損自己的威嚴，殊不知“知錯能改，善莫大焉”，勇於認錯，勇於面對大眾的政府才是當今民主社會最重要的，也最能贏得掌聲；知錯不改還要硬拗，這是“執政者的傲慢”，而不懂得

(3)考量道路線型順暢、安全性及土地權屬，已儘量使用公有土地(約75%)，採取對私有財產損失最少方式辦理，亦符合比例原則。

四、(1)本府進行道路開闢，係整體考量大智路及武德街銜接開闢之交通效益及用地權屬，儘量使用公有土地、避免徵收私有土地，將影響私益之損失情形降至最低，確符合公共利益及比例原則。

(2)本府預訂於105年上半年召開協議價購會，其協議價購之金額，將以政府相關公開資訊及該宗地周遭市場買賣實例價格做為參考依據，除區域因素外，亦考量宗地個別因素：包含宗地、道路、接近、周邊環境及行政條件等因素；另依土地徵收條例第30條第1項前段規定「被徵收之土地，應按照徵收當期之市價補償其地價。」，倘所有權人拒絕參與協議或經開會未能達成協議者，始依該條例申請徵收。並非徵收條件只有市價的3-4成。另地上物則依本市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例及內政部訂定之相關查估基準，辦理查估補償，均為保障所有權人財產權益。

五、(1)本府謹遵內政部都市計畫委

謙卑面對群眾的政府最後終將被唾棄。

再看台中市政府這句看似正確的結論，其實是錯的，難道說大智路假如以雙 T 路口打通了，其服務品質還會比原不打通差嗎？如果會，大智路就不應打通，但相信，應該是不會；然而市府的評估卻是如此結論，荒謬至極，原因很簡單”採用錯誤的分析模組”。綜合以上各項就知道，台中市政府只不過因為要有這個結論才好寫前面的論述罷了!!這也說明了台中市政府所託非人，找了一個外行硬充內行，根本就不知道打通後會有甚麼結果，只知道要浪費民脂民膏去徵收、去打通。至於，結果如何那就不管了，反正錢花了，路通了，再塞車那是車太多，不是我是政府的問題。請問，這不是草率行政嗎？這不是傲慢嗎？

屋業主自始從不阻擋打通大智路，只希望台中市政府要秉持專業，在公益性、合適性及比例原則下嚴謹而正確的評估。

二、對於「為何沒在事前與屋業主溝通卻欺騙內政部說已溝通完成，依據為何？」請台中市政府將溝通完成之會議記錄拿出來，否則就是欺騙人民!!

員會專案小組 103 年 10 月 28 日再提會討論第 5 次會議決議，與所有權人等先行協商，如有具體共識意見則逕提委員會審議，如無法達成共識，則再交由都市計畫專案小組繼續討論。遂於 104 年 2 月 4 日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議，就市府得提供之土地(含地上物)權利價值，及所有權人建議以換地或利用停 35 用地，將建物東移辦理等方案進行說明，其結論亦按決議事項，一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論，並無未溝通即執行等情事。

(2)本都市計畫規劃方案，係經內政部都市計畫委員會多次審查要求補充說明及分析道路服務水準等，始決議通過，非僅憑本府一面之詞即決議核定。

六、本案多數人前於 98 年都市計畫公開展覽說明會階段，已出席及簽到，共同參與都市計畫變更，本府亦於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，提供所有權人等陳述意見機會，先予敘明。按土地徵收條例第 10 條第 2 項前段「需用土地人於事業計畫報請目的事業主管機關許可前，應舉行公聽會」及申請徵收前需用土地人舉

台中市政府為何隻字未提，很簡單，就是因為從來就沒有溝通。台中市從來沒有單純與屋業主溝通，僅總計只辦一次說明會，召集了議員、屋業主、甚至是其他不相干的人，屋業主提了很多意見，議員也提了很多意見，沒有答案也沒有結論。但台中市政府依此就認定是與屋業主已溝通完成，更以此就向內政部說已溝通完成，可以拆房子了!! 所以台中市政府騙了內政部，也欺騙人民，請台中市政府把溝通完成的文件拿出來公評，如果沒有就表示市政府在說謊，其通過都市計畫變更的合法性何在？。

三、關於本案是否符合公益性、合適性及比例原則？

台中市政府只說：「本府已儘量將私益之損害降至最低，且能達成本市中心促進更新再發展之重大公益，實已符合公共利益及比例原則」，但台中市政府沒說的是：

A：這樣的徵收方式要花多少老百姓的納稅錢？

全台中市營養午餐補助款一年也才 2 億多元，然大智慧學苑總計就有 2 千多坪，市府若徵收要花數億元，如此額外花老百姓的納稅錢如何說明為符合公益性

行公聽會與給予所有權人陳述意見機會作業要點第 2 點「為落實土地徵收條例規定，需用土地人於興辦事業計畫報經許可前，應至少舉行二場公聽會；」，本府除於都市計畫規劃階段，提供所有權人陳述意見機會，且依土地徵收條例規定，舉行二公聽會，詳予說明徵收土地之公益性及必要性，已達充分提供相對人陳述意見機會，不續辦第三次公聽會，將賡續進行協議價購等後續用地作業。

七、(1)本府以 104 年 10 月 21 日府授建土字第 1040234361 號函及 104 年 10 月 21 日府授建土字第 10402343611 號公告通知，原訂於 104 年 11 月 3 日上午 10 時假本市東區區公所地下一樓(第二會議室)舉行第一次公聽會，土地所有權人計 21 人，惟是日與會所有權人及利害關係人等，概估已逾 200 人，又部分人以擴音設備及大鼓等器具於會場外干擾秩序，致原訂會議室無法全部容納，經主持人當場宣佈並於現場放置告示牌後，移至二樓大禮堂舉行，以給予與會人員充分陳述意見之機會及場所，並無企圖變更開會地點及運用調虎離山之計情形。本次公聽會舉行目的

及比例原則？更何況台中市府是在前面已述對於交通評估的草率與簡略下所做的重大決策，合理嗎？這樣的決策方式有符合公益性嗎？符合比例原則嗎？

B：錯誤的政策評估也叫重大公益嗎？

「打通大智路 ≠ 拆除民宅」，今天屋業主絕對贊成大智路通往火車站之建設。但是，台中市政府不檢討其規劃是否具有之合理性，卻也提不出嚴謹、正確的評估報告，徒然以「公益」之大帽子扣在人民頭上，假公益之名，遂行其強暴百姓之實，這就叫「最懂得溝通的市府團隊？」

四、關於「如何避免對受徵收戶一再的傷害？」，台中市政府隻字未提！！

針對本案屋業主已因合法建築物要被計畫拆除已備受煎熬好幾年了，如今多次陳情即是希望台中市政府能謹慎審酌，避免一再的傷害，然台中市政府對於此隻字不提，僅說「已儘量將對私益之損害降到最低」；此與媒體語言“依法辦理，從優補償”有異曲同工之妙。

為何不明確，因為台中市政府知道其徵收條件只有市價的 3~4 成，故不能說也不敢說，如此難

係為廣納各方意見，無論支持者及反對者，均得表示意見，惟應遵守會議程序並尊重他人表示意見之機會，始具現代德性公民之素養，倘於會議進行中，逕自表述、叫囂及干擾他人發言，實以影響他人權益，又本府於主辦單位簡報說明後，已開放由所有權人及利害關係人陳述意見(含簡報說明)。另市議會具有審議決議各類議案、質詢市政建設及監督市府預算執行情形之職權，具民意基礎之議會代表，自得出席公聽會監督相關程序。本案並無主席未秉持公正立場及綁架議事情形。

(2)舉行公聽會階段，係為踐行宣導及溝通程序，以聽取民眾意見並廣納各界意見，任何人均有表達意見之機會，應彼此尊重並遵守會議程序，不宜逕行己意或以語言及肢體方式擾亂會議，況本次會議均已提供與會人員充分發言機會，並未影響陳述意見之權利。本市議會係由人民投票選舉之議員所組成，代表人民監督本府預算執行之情形，又民意為政府合法化的基礎，尚無行使特權或程序瑕疵等情形。

怪會把老百姓逼上街頭。況且，避免一而再，再而三的傷害其實也包含了市府應該用實事求是的心態去看待本案，而非一意孤行。交通評估有錯，市府就應虛心檢討、改正，用正確、健康的心態去執行本案，而不是礙於面子或議員的壓力，而來硬拗，這不僅傷害到現有屋業主，況且也浪費台中市民辛苦的納稅錢，更失去自己的執政威信，無疑是”三輸”，此請市政府一定要說清楚具體作法，不要官樣文字。

五、綜合上述，台中市政府不思老百姓是在政策更迭中已受到嚴重的傷害，又在傷口撒鹽，擴大傷害範圍，又未依內政部指示好好溝通的訓令確實執行；而昏庸的內政部則僅憑台中市政府的一面之詞，稱其已和民眾溝通完成，竟因此在完全不要求台中市政府提出相關會議簽到及達成共識的相關文件下，就逕為通過都市計畫變更，此不僅成為”鴨霸”的台中市政府的保護傘，內政部也變成了無能的幫兇。

六、另由於本次公聽會意見紛歧，市政府針對前次公聽會之回覆又模糊不清或迴避問題，並無法讓人充分了結其以符合公益性、適法性，即符合比例原則，故建議

應再召開第 3 次公聽會以確認之。

七、此外，前次公聽會台中市政府企圖變更開會地點，運用調虎離山之計，將欲陳述意見之民眾阻擋在東區區公所門外，指示僅能指派代表進入會場陳述意見，顯然不符合台中市政府舉辦公聽會，廣納受處分相對人意見之宗旨。豈料，本次公聽會，主辦機關企圖阻撓議事程序之行為變本加厲，以議事規則未予規定為由，不讓陳述意見人使用簡報資料表達意見，經過現場民眾極力爭取，鄭功進議員竟將須連接電腦與投影設備之 VGA 線藏起來，一再妨礙公聽會程序之進行，此均有媒體在現場所拍攝之影帶為證。議員權利濫用至此，公聽會主席陳大田亦無秉持公正之立場，逕任由議員綁架議事程序，阻撓處分相對人陳述意見正當權利之行使，整場公聽會宛如鬧劇一場，毫無公正性可言！

我們所有權人均依市政府的規定，一早我們就去排隊搶發言權，搶先登記到第一順位發言權，但鄭功進議員利用特權，強行要求主席讓他成為第一位發言人，嚴重違反程序正義，此後主席還配合鄭功進議員的要求，

<p>按照他們的順序，完全無視我們依照市政府規定搶先登記的發言順序讓我們陳述意見，造成我們的陳述意見過程斷斷續續，無法充份表達。在此我們嚴重抗議這次公聽會因程序瑕疵無效。</p>	
<p>東橋里里長邱森春(言詞陳述意見)： 大智路偏移，將造成交通阻塞，不如直接打通。希望市政府可以好好規劃，讓後火車站的交通更加流暢。</p>	<p>感謝邱里長對於本興辦事業之支持，為排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展及避免偏移(雙 T 路口)造成車流回堵情形，採大智路直通方式開闢，以改善車站週邊交通，讓後車站的交通更加流暢。</p>
<p>張○音： 一、建請維持本土地民國 95 年前原計畫之「商業區」和「住宅區」，以維持人民之權益。 二、建請維持民國 95 年前原計畫「停 35」百分百的停車場功能。 其一：即將完工的新大車站已將前站、後站貫為一體，經由復興路上「廣 9」廣場通行，如今已然解決後站走地下道到前站的問題，現今站前車流量大，應該從新民街直通到復興路，留有足夠的通行距離，切勿貿然取道武德街來右轉到復興路，此將造成更大的擁擠和塞車問題，見附(圖一)將原新民街道路保留而非開發成商特區，我們很質疑新民街規劃的設計。 現今站後的 10 米道路也應向東</p>	<p>一、本工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，亦為行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」應配合辦理之事項，經綜合考量大智路延伸線形之順暢性、安全性等層面，道路線型以道路順接為最佳方案。全案經提 104 年 4 月 7 日內政部第 848 次會議決議通過，爰以本府 104 年 7 月 17 日府授都計字第 1040142347 號公告發布實施「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—台中車站地區)案(第二階段)」。本案確有辦理都市計畫變更之必要。</p>

延伸銜接到復興東路和樂業路。如今物換星移，復興東路是接往74號道路經旱溪、太平、大里、霧峰、國道3號之捷徑(見附圖一)如有此兩條道路紓解交通，定可不用拆大智慧大樓，節省國庫經費。

其二：「停35」已因市府為避免拆除另一高層大樓之樓梯間，在此次細部計畫中才繪出圖形(見圖二)此新闢道路為20米道路，此「停35」更應留法定騎樓面積(見圖三)，此「停35」已然失去原規劃設計之意義。

今本大樓全部土地所有權人已委律師向行政院提訴願訴訟，以維護我們切身的基本權益免於受損。此新闢的道路開發與否尚須待中央機管檢討討論。

小民建議：先將「停35」完整開發為有種樹的機車停車場，兼具行人道通行又可為新站添喜氣，以符目前復興路上百姓的需求。

本人是大智慧學苑的主席，在民國85年與建商合建此大樓，曾祖父是在大正14年5月25日由龍井專居於此，(民國14年)是世居在此地的在地人，祖父、家父、本人是對東區，這塊土地有淵源和深厚的情感(見附件4)。

此大樓的土地所有權人對政府

二、本案基於前述理由，且為配合鐵路高架化站區出入道路需求及縫合前、後站交通動線，新闢連通大智路之計畫道路，確有變更部分「停35」用地為道路用地之需要。

三、新車站完工後，倘車流採經由復興路「廣9」方向通行，其鄰近之計畫道路寬度僅為10米寬，將無法有效分攤出入車站之車流，其繞道行駛方式，亦將形成交通壅塞情形，故轉運站啟用後，所帶來之轉運車流，將可藉由打通後之大智路分攤，而減少車流壅塞情形。新車站周邊之計畫道路，例如新民街拓寬工程、臺中車(專)兼道開闢工程及臺中車站南側10M(站區至復興路)開闢工程等，均為配合車站啟用期程，已陸續進行用地取得及工程施作，其規劃設計並無疑義。所述車站之前後站車流得經由新民街、復興路四段及復興東路等，前往接74號快速道路，惟仍無法聯繫前後站區且未排除鐵路阻隔造成之交通不便及都市發展不均衡情形，故大智路確有打通之必要。

四、本案為避免拆除另一高層建築大樓之樓梯間，將原規劃之計畫道路往東側微調，部分停車場用地

繳付營業稅、房屋稅、地價稅，盡國民應盡的義務責任，對地方我們也是深耕東區的一份子，東區的父母官里長、市議員、立委、大台中的市長亦應維護民主社會人民的基本權益吧！請聽見苦主的心聲、請保民、愛民、顧民、體恤百姓，不應該鐵路局的土地都不用，而來強徵百姓土地。請政府不要做民主倒退之舉動。

現今東區已然全部蓋滿沒有閒置空地，只待居民一一翻新，更需要更多人才進駐、移入東區，如果趕走民國 85 年來此地的開發者和原地主的在地人和進駐此大樓的業者，那東區就會更進步嗎？還有天理嗎？

況且政府民國 96 年才規劃鐵路高架，是在大樓完工 7.8 年後，在規劃上更應該避免傷及百姓，請不要將我們當成私人禁臠予取予求、宰割砍傷。

請大有為的市長，不要急於趕績效，而讓人民流血淚，請讓我們得予繼續生存，實為萬福造福百姓。

(225m²)變更為道路用地，係為儘量採取對人民損失最少之方式，其變更後之「停 35」用地，尚約 1,027m²，又得為立體停車場使用，可提較多之停車空間，並無影響原規劃之停車功能，符合公益目的及比例原則。

五、按訴願法第 93 條第 1 項規定「原行政處分之執行，除法律另有規定外，不因提起訴願而停止。」，經查所提訴願案業經內政部 104 年 11 月 23 日為訴願不受理之決定，尚無待中央機關檢討後，再討論之需要。

六、市鎮計畫係視實際情形，就當地自然、社會及經濟狀況之調查與分析，行政區域及計畫地區範圍，人口之成長、分布、組成、計畫年期內人口與經濟發展之推計等事項分別表明，以擬定主要計畫書。不宜單純「以符目前復興路上百姓的需求」而辦理變更。

七、本府將持續努力辦理各項公共建設，以符合當地居民及市民們對於東區的期望及情感。

八、本案工程範圍之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等規定，辦理發放土地及建物等之補償費，

以補償所有權人因徵收所受之損失，並確保其權益。本工程範圍，於考量道路線形之順暢、安全性等層面，需採順接方式開闢，其相關用地勘選，多為交通部鐵路管理局經營之國有土地(約75%)，已盡量避免徵收私有土地及拆除建築物，選擇對人民權益損失最少方式辦理，並無「鐵路局的土地都不用」之情形。

九、台中生活圈的規劃與建設係以「人」為重心，同時考量人的「活動」，包括工作、居住、休閒、就學、醫療及購物等主要活動，予以適當之土地使用規劃，符合國民生活需求，發揮都市土地利用最大效能，便捷都會區交通網絡。

十、本工程於考量道路線形之順暢、安全性等層面，需採順接方式開闢，為選擇人民權益損失最少方式，已盡量避免使用私有土地及建物，採取之方式所造成之損失與欲達成目的之利益，尚屬均衡。

十一、台中地區之地理位置位於台灣地區交通轉軸點，於交通路網上可發展為交通轉運中心，而台中地區目前為縱貫鐵路所阻隔，西側地區與東側地區之都市發展

	<p>形成落差。本工程係為配合行政院推動新十大建設計畫台鐵捷運化計畫，以進行都市發展縫合，促成台中都會區之整體發展等公益目的，並非急於趕績效而辦理。</p>
<p>江○定：</p> <p>一、我主張大智路直通。</p> <p>二、請市府優惠補助業主。</p>	<p>感謝鄉親對於本興辦事業之支持：</p> <p>一、本府將持續依土地徵收條例及相關法令之規定，儘速完成用地取得及工程施作，以均衡都市發展，及提供更便捷之交通路網。</p> <p>二、本案工程範圍之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等所訂標準，辦理土地及建物等之補償費，以補償所有權人因徵收所受之損失，如該建物有性質特殊，未能依自治條例規定查估者，將委託專業或學術單位查估，以保障所有權人財產損失。</p>
<p>張○音、工業安全衛生協會(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書):</p> <p>一、公聽會程序瑕疵?</p> <p>此外，前次公聽會台中市政府企圖變更開會地點，運用調虎離山之計，將欲陳述意見之民眾阻擋在東區區公所門外，指示僅能指派代表進入會場陳述意見，顯然不符合台中市政府舉辦公聽會，</p>	<p>一、(1)本府以 104 年 10 月 21 日府授建土字第 1040234361 號函及 104 年 10 月 21 日府授建土字第 10402343611 號公告通知，原訂於 104 年 11 月 3 日上午 10 時假本市東區區公所地下一樓(第二會議室)舉行第一次公聽會，土地所有權人計 21 人，惟是日與會所有權人及利害關係人等，概估已逾 200 人，又部分人以擴音</p>

廣納受處分相對人意見之宗旨。豈料，本次公聽會，主辦機關企圖阻撓議事程序之行為變本加厲，以議事規則未予規定為由，不讓陳述意見人使用簡報資料表達意見，經過現場民眾極力爭取，鄭功進議員竟將須連接電腦與投影設備之 VGA 線藏起來，一再妨礙公聽會程序之進行，此均有媒體在現場所拍攝之影帶為證。議員權利濫用至此，公聽會主席陳大田亦無秉持公正之立場，逕任由議員綁架議事程序，阻撓處分相對人陳述意見正當權利之行使，整場公聽會宛如鬧劇一場，毫無公正性可言！

我們所有權人均依市政府的規定，一早我們就去排隊搶發言權，搶先登記到第一順位發言權，但鄭功進議員利用特權，強行要求主席讓他成為第一位發言人，嚴重違反程序正義，此後主席還配合鄭功進議員的要求，按照他們的順序，完全無視我們依照市政府規定搶先登記的發言順序讓我們陳述意見，造成我們的陳述意見過程斷斷續續，無法充份表達。在此我們嚴重抗議這次公聽會因程序瑕疵無效。

設備及大鼓等器具於會場外干擾秩序，致原訂會議室無法全部容納，經主持人當場宣佈並於現場放置告示牌後，移至二樓大禮堂舉行，以給予與會人員充分陳述意見之機會及場所，並無企圖變更開會地點及運用調虎離山之計情形。本次公聽會舉行目的係為廣納各方意見，無論支持者及反對者，均得表示意見，惟應遵守會議程序並尊重他人表示意見之機會，始具現代德性公民之素養，倘於會議進行中，逕自表述、叫囂及干擾他人發言，實以影響他人權益，又本府於主辦單位簡報說明後，已開放由所有權人及利害關係人陳述意見(含簡報說明)。另市議會具有審議決議各類議案、質詢市政建設及監督市府預算執行情形之職權，具民意基礎之議會成員自得出席公聽會監督。本案並無主席未秉持公正立場及綁架議事情形。

(2)舉行公聽會階段，係為踐行宣導及溝通程序，以聽取民眾意見並廣納各界意見，任何人均有表達意見之機會，應彼此尊重並遵守會議程序，不宜逕行己意或以語言及肢體方式擾亂會議，況本次會議均已提供與會人員充分發言機會，並未影響陳述意見之權

	<p>利。本市議會係由人民投票選舉之議員所組成，代表人民監督本府預算執行之情形，又民意為政府合法化的基礎，尚無行使特權或程序瑕疵等情形。</p>
<p>振興里里長劉作文(言詞陳述意見)：大智路打通對於地方的發展，交通會比較順暢，目前那邊都會塞車，當然大智慧大樓有他們的訴求，但若大智路向東偏移，較不利交通順暢。打通後不只對地方發展有幫助，以後通往大里也很方便順暢。希望後續協議價購時，大家可以好好協商。</p>	<p>一、感謝劉里長對於本次興辦事業之支持，本案大智路延伸新闢道路係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，可避免前後站繞行，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，本府將儘速完成用地取得及工程施作，期為東區帶來更繁榮及更便捷之交通路網。</p> <p>二、本次為第二次公聽會，後續將召開協議價購會，與所有權人溝通協商。</p>
<p>沈智慧(言詞陳述意見)：</p> <p>一、請市府妥善處理，一個是財產一個是東區的交通，我贊成大智路打通，市政府逕行變更地目將商業區變更為道路用地，行政程序是否便宜行事欠缺妥善，有待商榷。</p> <p>二、我主張要充分市價徵收，才能夠平息民怨，人民財產得到十足的彌補，才會樂於參與地方建設。</p>	<p>感謝沈委員賜教：</p> <p>一、本案「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—台中車站地區)書(第二階段)」經內政部都市計畫委員會第848次會議審議通過，本府於104年7月17日發布實施，並囑託地政事務所依據都市計畫道路中心樁位逕為分割地籍。其都市計畫有關審議、公開展覽、陳報核定、發佈實施及逕為分割等事項均依都市計畫法第19至21條、23條及28條規定辦理，</p>

	<p>均符法令規定，尚無逕行變及便宜行事情事。</p> <p>二、本工程範圍內之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等規定，辦理計價補償，以補償所有權人所受之損失。</p>
<p>江○瑋(言詞陳述意見)： 支持大智路打通。</p>	<p>感謝鄉親對於本興辦事業之支持，本府將持續進行用地取得作業，以利工程施作，期為東區提供更便捷之交通路網並排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展情形。</p>
<p>鄭議員功進(言詞陳述意見)： 本案大智路打通為配合鐵路高架捷運化之計畫，都市計畫於104年4月7日經內政部都市計畫委員會審議通過。地方發展要以大眾的公益為考量，而非以私益為優先，大智路要直通，才不會造成交通阻塞，又都市的再建設一定會有破壞，市府應依法補償所有權人以彌補損失。為了東南區的發展，我們議員將代表議會監督市府的市政執行情形，請確實配合中央政策並落實計畫執行。</p>	<p>感謝鄭議員對於本興辦事業之支持，有關台中都會區鐵路高架捷運化之目的之一，即為排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展，本工程為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線；工程範圍內之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等規定，依法辦理計價補償，以補償所有權人所受損失；本府將持續辦理用地取得及工程施作，以貫徹中央政策及地方計畫之執行。</p>
<p>何議員敏誠(助理何國瑞 代)(言詞陳述意見)： 支持大智路打通，請市府從優補償。</p>	<p>感謝何議員代表，對於本興辦事業之支持，本府將儘速完成用地取得及工程施作，範圍內之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例等所訂標準，辦理計價</p>

	<p>補償，以補償所有權人因徵收所受之損失，如該建物有性質特殊，未能依自治條例規定查估者，將委託專業或學術單位查估，以保障所有權人財產損失。</p>
--	--

二、本府相關單位補充說明：

- (一)都市發展局：本案係依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款「為配合中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施時」之規定辦理變更，為配合交通部「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，報經行政院核准變更。本件於 96 年 5 月 17 日辦理公開展覽，僅就鐵路高架部分發布都市計畫，後於 98 年 12 月 15 日再次辦理公開展覽，規劃審查時間約 8 年，於 104.7.17 發布實施。
- (二)交通局：將來轉運站完成之後，通往後站每日公車班次數為 2309 班次，計 37 條路線，大智路直通後，往後站之公車不必繞行，到時臺中路、復興路橋等車流，可由打通之大智路分攤車流。另本府針對大智路打通後交通預估量進行評估分析，預測採十字交岔口（直通方案）打通後服務水準為 B、C，若採雙 T 型路口（改行停 35）打通後服務水準為 F，故採直通方案較優於改行停 35 方案。
- (三)地政局：針對鄉親意見，補充說明：1. 逕為分割是依都市計畫法等規定，於完成都市計畫變更程序後，依法辦理分割。2. 本次公聽會是依土地徵收條例規定舉行，有別於依都市計畫法階段辦理變更之說明會。3. 地價補償費，自 101 年 9 月 1 日起採按照徵收當期之市價補償，而非公告現值加 4 成計算。

拾壹、結論：

- 一、本會議為事業計畫報請目的事業主管機關許可前，所為用地取得作業程序之第二次公聽會，以使範圍內之所有權人、利害關係人及市民們，瞭解本事業計畫之發展情形並給予陳述意見機會，會議中已針對公益性及必要性等進行評估分析。
- 二、本府透過公聽會之舉辦，可協助並確認與會民眾之土地或地上物是否位用地範圍內，本次會議紀錄將張貼本府及本府建設局網站，於會議中陳述意見之鄉親，如無法提供郵寄地址，可逕行上網查看。
- 三、本案協議價購會開會日期，將由本府另行以公文通知，於召開協議價購會議後，為計算地上物補償費之需，需進入私有土地內實施調查及勘測，屆時仍請所有權人配合辦理。

拾貳、散會：下午 12 時 30 分。

拾參、會議現場照片

