

正本

發文方式：紙本傳遞

檔號：

保存年限：

臺中市政府 公告

發文日期：中華民國104年11月20日
發文字號：府授建土字第10402616101號
附件：如主旨



主旨：檢送本府104年11月3日辦理「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」第一次公聽會會議紀錄公告周知。

依據：「行政程序法」第78、81條、「土地徵收條例」第10條第2項及「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」

公告事項：

- 一、本案公聽會紀錄記載「事由」、「日期」、「地點」、「主持人及記錄人之姓名」、「出席單位及人員之姓名」、「出席之土地所有權人及利害關係人之姓名」、「興辦事業概況」、「事業計畫之公益性、必要性、適當性及合法性」(含依社會性、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性)及「土地所有權人及利害關係人之意見(包括言詞及書面意見)，及對其意見之回應與處理情形」。
- 二、本公告及會議紀錄另張貼本府及本府建設局網站。

市長 林佳龍

東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程

第一次公聽會會議紀錄

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、時間：104年11月3日(星期二)上午10時0分。

參、地點：本市東區區公所二樓大禮堂(原訂於地下一樓第二會議室，惟與會之土地所有權人及利害關係人眾多，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)

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、臺中市政府地政局：陳科長應欽

六、臺中市政府交通局：(未派員)

七、臺中市政府都市發展局：王欣怡、紀雅晴

八、臺中市政府財政局：沈玉華、林佩瑩

九、臺中市政府建設局：林昶穆、江杰儒、黃素香

十、臺中市東區區公所：葉主任萃先

十一、臺中市中山地政事務所：(未派員)

十二、東區新庄里辦公處：許良吉

十三、東區振興里辦公處：劉作文

十四、亞興測量有限公司：汪家銓、楊彩慧、賴彥安

十五、其他單位：宋茂榮

陸、土地所有權人及利害關係人：張○英、張○音、社團法人中華民國工業安全衛生協會(羅○汎代理)、黃○哲、高○泰(高○裕代理)、張○麗(張○倩代理)、楊○仁。(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」第一次公聽會，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。

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舖、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關建貫通，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：提高民眾通行方便，建構大臺中完善便捷路網目標。落實市政建設，挹注都市整體發展效益。

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、土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見之回應與處理情形：

土地所有權人及利害關係人之意見	回應及處理情形
<p>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)：</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</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。</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</p>

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、

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。

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

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

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

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

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。

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。復按最高行政法院 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

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。

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，以佐證新關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，講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共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係人等經濟生活之衝擊後，始得廢續辦理，否則即有重要資訊漏未判斷之違法瑕疵。

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！

陳○吉：

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

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

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，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

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。

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。

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>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。</p> <p>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</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，</p>

<p>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>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，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>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</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。

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。

政府浪費公帑：不東移，徵收土地拆除大樓，浪費數億經費。

第 848 次會議審議通過，臺中市政府於 104 年 7 月 20 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。

二、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。

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。

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>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>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 20 日發布實施。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</p>

	<p>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</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，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。</p> <p>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</p>

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

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。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

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。

四、請市政府秉公平合理原則，傾聽市民心聲，積極溝通

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。

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。

林○裕：

- 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。
- 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。

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員會第848次會議一併討論。

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

	<p>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</p>

	<p>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，均已陸續進行用取得及工程施作，尚無以拆一棟大樓繁榮車站周邊之情形。</p>
<p>賴○常：</p> <p>一、本案可促進地方發展，是否有實際數據評估？</p> <p>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>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。</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，又臺中火車站鄰近千城開發案、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。</p> <p>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</p>

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。

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

	<p>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>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</p>

	<p>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</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>

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

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。

拾、結論：

- 一、本次會議為本案用地取得作業之第一次公聽會，召開公聽會之意旨，係為使區內權益人及瞭解本案發展之民眾可前來與會並陳述意見，會議中已針對公益性及必要性進行評估分析。
- 二、本府透過本次公聽會之舉辦，可協助並確認與會民眾之土地或地上

物是否有在本案用地取得範圍內，第二次公聽會開會日期，將由本府以公文另行通知，各所有權人及利害關係人倘有意見，仍得於第二次會議陳述意見。

拾壹、散會：上午12時0分。

拾貳、會議現場照片

