

東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程

第三次公聽會會議紀錄

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：105年3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：顏副局長煥義

記錄：陳曉禎

伍、出席單位及人員姓名：

一、邱議員素貞：邱議員素貞

二、何議員敏誠：何議員敏誠、何助理國瑞

三、李議員中：陳助理甘順 代理

四、鄭議員功進：鄭議員功進(未簽名)、許特助炎坤

五、臺中市政府地政局：陳應欽

六、臺中市政府交通局：黃士哲

七、臺中市政府都市發展局：林憲谷、紀雅晴

八、臺中市政府財政局：(請假)

九、臺中市政府建設局：陳大田、黃一峰、黃素香

十、臺中市東區區公所：(未簽名)

十一、臺中市中山地政事務所：(請假)

十二、東區新庄里辦公處：許良吉(未簽名)

十三、東區東興里辦公處：宋茂榮

十四、東區泉源里辦公處：羅文甫(未簽名)

十五、東區振興里辦公處：劉作文(未簽名)

十六、亞興測量有限公司：蔡益昌、周文欽、楊彩慧、汪家銓

(其餘出席單位未簽名)

陸、出席之土地所有權人及利害關係人姓名：徐○琴、黃○冠、詹○嬌、黃○育、張○方、廖○香、羅○霞、謝○董、羅○翔、王○李、廖○玲、吳○全、劉○、洪○慧、蘇○志、林○慧、翁○惠、李○琴、曾○鶯、高○平、高○菁、高○軒、劉○、吳○鋒、洪○毅、王○裕、盧○松、賴○森、饒○裕、陳○森、劉○基、陳○讚、李○璋、陳○棋、蔡○昌、羅○顯、蔡○祿、黃○傑、林○芬、陳○雅、吳○雄、張○易、馮○耀、陳○娥、林○涵、林○祺、王○源、張○洋、林○貴、謝○敏、王○美、黃○綺、王○崑、陳○添、高○龍、高○、洪○祥、林○宗、黃○信、廖○雲、許○坤、黃○賢、謝○達、張○瑋、王○凱、廖○琦、林○添。(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」第三次公聽會，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。

本案為配合「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」之重大建設，縫合台中車站站區土地使用型態、調整交通系統及公共設施，滿足不同運具轉乘需求，同時兼顧都市發展紋理與生活環境品質，以因應未來城市發展之需要。

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，推動臺中市中心再發展，有助於建構城鄉新風貌。
- 2、文化古蹟：範圍內之新民街 81、83 號建物，業經本府 105 年 1 月 12 日府授文資古字第 10500013923 號公告為歷史建築(名稱：臺中市火車站附屬設施及建築群)，將由本府文化局進行解體及搬運後，採易地保留方式保存。
- 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、部分所有權人 105 年 3 月 21 日向監察院陳情之事項與本府回應情形：

所有權人陳情事項	本府回應情形
<p>(一)內政部都市計畫委員會專案小組 103 年 10 月 28 日召開聽取「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」再提會討論案第 5 次會議決議，所要求之共識未達成，即變更都市計畫。</p> <p>(二)本次計畫道路範圍未優先使用公有土地，未使用其鄰近已編定 30 年之停車場用地(公有地)，侵犯所有權人權益。</p> <p>(三)所有權人要求重新</p>	<p>(一)內政部都市計畫委員會專案小組 103 年 10 月 28 日召開再提會討論案第 5 次會議紀錄略以：「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。」，經查前開會議並未要求「應」達成共識，且記錄要求協商土地所有權人之事項，本局已於 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。」。</p> <p>(二)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</p>

<p>委託第三公正單位，以最客觀的交通分析，重行評估。</p> <p>(四)本工程範圍內之原商業用地變更為道路用地，違反標準作業程序。</p> <p>(五)本案於召開公聽會前，且事業計畫未經許可，即辦理逕為分割。</p>	<p>益損害最少方式辦理，符合比例原則之限制。</p> <p>(三)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站及公車運路路線之便利性，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，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，確經整體綜合考量及嚴謹評估，始決議通過並無重新委託評估之需要。</p> <p>(四)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，已踐行都市計畫變更程序，並無違誤。</p> <p>(五)本案公聽會，係依土地徵收條例第 10 條第 2 項規定，於報請目的事業主管機關許可事業計畫前，應舉行公聽會，以聽取所有權人及利害關係人之意見，爰召開會議。另都市計畫經內政部都市計畫委員會審議通過，臺中市政府於 104 年 7 月 17 日發布實施後，囑託地政事務所依據都市計畫公告之樁位逕為分割地籍，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。二者均符合法令規定。</p>
--	--

拾、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
<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</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</p>

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、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

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

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

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

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

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。

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。

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，大智路延伸新闢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、末按「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

<p>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，始得廣續辦理，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</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</p>

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

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>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>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</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>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>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</p>

	<p>情形。</p> <p>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。</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。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</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</p>

被徵收，也不願意被拆除。

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。

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。

畫委員會第 848 次會議審議通過，且於 104 年 7 月 17 日發布實施。敬請支持地方公共建設。

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。

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。

劉○勝：

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，

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。

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

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

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。

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。

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

- 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

<p>司就大樓住戶所提方案詳細評估等。</p>	<p>論。</p> <p>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</p>

	<p>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>

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？
- 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。

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員會第 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>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，</p>

	<p>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</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>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</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>

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。

拾壹、第二場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</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</p>

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

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

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

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 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

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

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

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，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，公开展覽期間無任何公民或團體陳情意見或陳情意見

次會議審議結果未通過，爰無據以辦理再公开展覽。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

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 案計畫道路開闢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

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

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

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。

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

<p>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>新庄里里長許良吉： 全力贊成大智路新闢工程，說明：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 交通動線影響甚巨，先進國家道路開闢都採取直線通行，並可車站人、車出入暢通。 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>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> <ol style="list-style-type: none"> 一、贊成貫通前後站，縫合前後站。 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) 三、提出改善方案 <ol style="list-style-type: none"> 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 3-2. 轉運站→新民街→計畫道路→復興路(詳附件方案二) 四、以上方案建議委請學術單位或第三公正單位進行評估。 	<ol style="list-style-type: none"> 一、感謝台端支持貫通及縫合前後站。 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。 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

	<p>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>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</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。

自救會提出了許多相關問題

一、違反法律程序問題？

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

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。

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

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。

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

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，依土地使用現況所詮定，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」。

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.tw/ct.asp?xItem=1573877&ctNode=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

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。

(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

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

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，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

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。

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

	<p>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</p>

	<p>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： 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</p>

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

	<p>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>
<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</p>

	<p>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</p>

	配合鐵路高架化期程，陸續進行開闢作業。
<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，依台中市政府之回覆，表達意見如下：</p> <p>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。</p> <p>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</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</p>

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

「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

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

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

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？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

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

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

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

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！

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

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。

(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

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？

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

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!!

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

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

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

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

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

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。

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

<p>權利之行使，整場公聽會宛如鬧劇一場，毫無公正性可言！</p> <p>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。</p>	
<p>東橋里里長邱森春(言詞陳述意見)：</p> <p>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：</p> <p>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。</p> <p>二、建請維持民國 95 年前原計畫「停 35」百分百的停車場功能。</p> <p>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</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</p>

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

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。

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

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

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(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

繼續生存，實為萬福造福百姓。

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

	<p>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。</p> <p>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</p>	<p>一、(1)本府以 104 年 10 月 21 日府</p>

容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)：

一、公聽會程序瑕疵？

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

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、叫罵及干擾他人發言，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

<p>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。</p>	<p>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。</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工，期為東區帶來更繁榮及更便捷之交通路網。 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)： 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</p>	<p>感謝沈委員賜教： 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</p>

<p>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>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，均符合法令規定，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</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，</p>

<p>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>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。

拾參、第三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
<p>張○惠(言詞陳述意見)： 我是以臺中市民身分出席，很多事未理解，打通大智路有多種方法，如果這是我的房子要被拆，要拆掉這棟大樓才能繁榮，應理性溝通。 政府執政應該要站在為人民著想的立場，他們積極為了東區的交通、經濟努力，但全世界有共同的一點，越熱鬧的地方交通會越擁擠，這是正常也是必然現象，但我們應該如果非拆不可，隔避有一個台糖的爛宿舍，應該拿來做路，而不是拆大樓，這個程序，政府稱一切合法，那為什麼還會有人出來抗議，因為政府官員沒有出來談以地易地，說以地易地沒有這個法律，沒有這樣條款就對了，所以也不可能跟你們換土地，在這裡生活的人、補習班也好、業主也好，如果失去了這些，大埔事件有位所有權人因為沒法保護他的妻小，難過到去自殺，為什麼有人去抗議，因為政府官員失職，霸凌我們的鄉親。</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，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。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。 本案倘採都市更新權利變換方式辦理，其期程冗長(約 8 年)，因涉公私有土地致權屬整合困難；又採土地交換方式辦理，其可供交換之公有非公用土地，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，無法確定案內所有權人均能得標，且供交換</p>

一塊土地是廣兼停，由建設公司買走了，現在是東區最需要的，變成商業用地，把現在已是道路的新民路改成商業用地，大智慧 87 年拿到使用執照，後來才蓋德安百貨，後來才有都市計畫去蓋交通轉運站，結果他們抹黑所有權人 20 年前就知道了，應該將心比心，我不知道這樣東區就能榮繁到那裡去，現在用經濟繁榮鬼才相信，這棟大樓已經 20 年，假設將來要拆，要用道路用地還是商業用地。

之土地區位及價值可能無法滿足所有權人需求；如採一樓挑高、原地重建方式辦理，其建築基座(支柱)將占用道路用地，致該路段路面縮減，不利通行，致生危險之虞；另聯合開發方式，本市捷運系統與用地聯合開發係依據大眾捷運法相關規定辦理，倘採聯合開發並無法源依據。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。本府確已就多種可能進行評估，又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，於綜合考量及嚴謹評估，始決議通過。本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，均為聽取所有權人及利害關係人之意見，以踐行溝通程序。

「廣兼停」變更為「商業用地」部分，查其都市計畫變更係屬「變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(文化之心整體開發)案」，前開變更部分係屬草案內容，尚非發布實施計畫，刻正由內政部都市計畫委員會審議中，後續是否調整分區仍應依都

	<p>市計畫案審竣內容為準。又都市計畫係依都市計畫法第 15 條所列當地自然、社會及經濟狀況之調查與分析等實際情形表明後擬定主要計畫，非為特定人。</p> <p>土地及地上物之補償，將依土地徵收條例及相關法令，辦理查估補償。</p>
<p>張○惠（書面陳述意見）： 105.03.29 公聽會，讓我見識到民進黨議員鄭功進開著民主戰車在街頭痛罵反迫遷的民眾叫做「民主進步」！很明顯的來罵自救會成員的已經走掉了，而鄭功進在台上還罵為了爭取權益的留守等發言的自救會成員是被動員的。</p> <p>有意思的是在街頭抗議起家的民進黨竟然有那個臉痛罵自救會成員是「暴力份子」，他大概也沒有經驗過什麼叫做暴力，自救會成員真的很客氣啊，現在大家都往和平非暴力抗爭發展耶。</p> <p>民進黨不開除這種人，就是下一個國民黨！</p> <p>很基本很簡單的說，如果政府要開馬路等具有「公益」性質的建設，徵收民地這是很普遍的事情，在現在的法理架構下應該也要有一個完整的配套措施，例如拆掉你家房子或是徵收你家土地之前得要先確定「有沒有必要性」，然後協助這些不得被「移植」的民眾做好安置措施，該補償的</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，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，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、本案如有土地徵收條例第 34 條之 1 所訂情形，本府將訂定安置計畫，並於徵收計畫書內敘明安置計畫情形。</p> <p>三、「廣兼停」變更為「商業用地」部分，查其都市計畫變更係屬「變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(文化之心整體開</p>

金額應該足額補償，如果有造成民眾困擾的地方和情感上的傷害，用最真誠的態度予以協助處理。

但是以上所說的…完全不適用於大智慧大樓的強拆案，也不適用於大埔案等等。

今天去到公聽會的現場，我本來只是想要做個記錄和呼籲一下仔細的重新檢查規劃這個 160 公尺的馬路拓寬案除了拆掉一棟大樓是不是有其他的配套方案，希望政府單位仔細考慮，畢竟拆大樓是很重大的，我們要出的稅金也會比較多，可以節省一點也是好事。

但是一到現場沒有幾分鐘傻眼了....

大智慧大樓自救會的成員帶著無限的焦慮和憤怒以及不知道未來何去何從的茫然舉辦記者會，台中市東區的議員鄭功進竟然開著上面寫著「蔡英文 蘇巧慧」的民進黨宣傳車用最大的喇叭功率來到現場想要掩蓋自救會成員的發言聲，播送的宣傳內容讓人聽了一把火就燒燒燒燒.起來。

現場馬上進入「罵戰」狀態，可憐的警察夾在中間，媒體瘋狂的追拍那混成一團的畫面，我心裡面想，不是說要開公聽會嘛？怎麼演變成街頭的罵戰？是說：罵大聲一點的一方就贏嘛？為什麼議員不是站在協助民眾的立場，反而是在宣傳單上面講「政府絕

發)案」，前開變更部分係屬草案內容，尚非發布實施計畫，刻正由內政部都市計畫委員會審議中，後續是否調整分區仍應依都市計畫案審竣內容為準。又都市計畫係依都市計畫法第15條所列當地自然、社會及經濟狀況之調查與分析等實際情形表明後擬定主要計畫，非為圖利財團。

三、本案業依都市計畫法第19、21條規定，將公開展覽及說明會之日期及地點登報周知，並採登報周知方式辦理，業提供民眾表達意見機會。另本案已完成公聽會程序，預計105年中旬召開協議價價會議，屆時將與所有權人進行協議價購，倘對於補償金額計算有疑義，仍得提出說明。

四、本案工程範圍之私有土地及土地改良物，將分別按徵收當期之市價及相關查估法令所訂標準，辦理土地及地上物之查估補償，以補償所有權人因徵收所受之損失。

對不會為了人民大聲抗議就低頭」，我想請問這位鄭功進議員，你有先了解這些人民為什麼要大聲抗議嘛？

讓我們先回來事情的原點，這棟大樓該不該拆？該拆就要拆，但是這個「該」字的學問很大，以護樹來說包含了很多不同層面的考量和態度，基本上「尊重」是最基本的，缺乏尊重與理性的分析還有人文的涵養，如果抱著無限上綱的擋路者死，這是過去我所遭遇最多的困難。

今天我才知道原來這裡的開發很有意思，旁邊有一塊「廣兼停」的土地是某財團的，就是廣場加上停車場的用地，然後被變更成為「商業用地」。更更有意思的是大智慧大樓在沒有跟自救會成員談過任何拆遷補償措施之前已經把原本合法申請且經營20年的商業大樓變更成為「道路用地」。

有一個發言的民眾我印象很深刻，他說台中市東區和中區的發展可以做一個比較，議員說過去以為鐵路阻隔的關係讓台中市東區無法發展（其實還是有很多條路可以通啊），但是實情是中區的龍心百貨和遠東百貨，大千百貨等等百貨公司已經關門了，但是東區的新時代百貨（過去叫做德安百貨）生意非常好，好到假日讓這附近的馬路都塞車塞到爆。

所以是不是開通大智路經濟會變好，

這個大家可以想一想。

好啦!我就當成是大智慧大樓就很倒楣啦，反正不管該不該開馬路不重要，重要的是議員說當地民眾都要求要打通就打通啦!

可是在從未與自救會成員討論溝通商量和輔導強拆之後的人生和事業等困難，就把商業大樓變更成為道路用地民眾的銀行貸款可能隨時會被抽銀根的驚嚇，還有到底徵收的時候是用道路用地的「現值」去徵收還是用商業大樓也沒有交代，更讓自救會焦慮的是現在政府補償建物的標準根本無法讓他們重置一棟相同的大樓，金額可能差了原償的一半以上，這要叫他們不要太自私，真的是強人所難吧?

但是在鄭功進議員的主導之下，他的支持者跑去罵自救會的成員「不要臉」，「死要錢」，「太自私」，然後每個鄭功進的支持者都說他們抗議就是為了「要更多錢」，更殘忍一點的是叫他們去跳樓自殺，說他們「妨礙經濟發展」，訴說他們生活在東區的生活多麼痛苦與不方便。

比較強效的抹黑是指控自救會說前幾年就要徵收了，當時的價錢比較低，他們一直抗議就是為了地價飆漲這樣可以拿到更多錢。這個抹黑效果十足，不過只有很笨的民眾會被這樣的話術欺騙了，一來房地產不一定都

是會漲，二來即使漲了再去買新的房子也是用更貴的價格去買，這個說法很白痴。

鄭功進為了要拆這棟大樓的激情演出實在非常多，他說民國 66 年以來在復興陸橋發生車禍的 30 幾條人命都要大智慧大樓負責任... 自救會的成員對這個說法哭笑不得馬上打臉，大智慧大樓是 87 年蓋好的，這樣也要負責任啊？

我問自救會會長：「你是幹了什麼事情把鄭功進得罪成這樣？」他一臉無奈的說：「啊裁？」

我問自救會的主要地主張○音女士的先生，他是民進黨的重要支持者，林佳龍選舉的時候他贊助很多錢，他說陳○吉有幫忙過國民黨的李中競選支持他買帆布廣告啦。

我又更好奇了，那.... 你是林佳龍的支持者，也是長期貢獻心力於民主的老前輩，是台中扶輪社的老社友，也是新文化協會的理事，我問他你的大樓要被拆了，你怎麼也欲哭無淚，欲訴無門？他沉默的搖搖頭... 我懂，我真的懂！

民進黨裡面有很多很好的人，說起來我都很欽佩，但是我今天呼籲大家不要再投票給鄭功進，希望民進黨處分這樣的議員給個交待。

最好趕快修法，我願意當發起罷免鄭功進的志工，他的作為是我看不下去

的，他用各種抹黑的手段去對付這些業主，還大辣辣到請宣傳車出來，甚至之前還找了一群人到大智慧的門口叫囂，這不是一個民代應該有的態度，也不是處理事情的態度，他以為他欺負的只是這棟大樓的業主嗎？

不！他是欺負所有有良知有道德的台灣人！今天公聽會中也是黑影重重，有一些看起來不像是會出現在公聽會中的少年黑衣人也出現了，大智慧大樓最近的安檢和各式各樣的檢查也很多，這種屬於「技術性騷擾」的手段實在很討厭，我更擔心自救會長陳○吉和林○惠還有張○音姊妹「被自殺」，我奉勸他們趕快寫不自殺聲明，不然真的是會演變成陳文成事件。

我忠實的記錄下來今天所發生的事情和感受，鄭功進今天黑了蔡英文、蘇巧慧，還有一台小機車上面掛著的是黃國書立委的名字，可以說是精銳盡出的擺出打殺罵大智慧的業主的陣仗出來。

我忍不住想，如果民進黨執政從總統到立委還有議員和里長都這樣處理土地徵收的案件，恐怕上街砍人的會越來越多吧？

陳○雅：

（書面陳述意見）大智路直通，由大里連結大智路，由忠明南路連結大智路，可直行至中區，紓解台中路的車

感謝鄉親對於本興辦事業之支持，本府考量道路直接銜接既有大智路，車流穩定且安全性較高、順暢度較佳，且無須採特殊交通號誌管制，故本案

流，可讓人民有更多行的安全。

(言詞陳述意見)

下班時間塞車，住後車站只希交通更順利，政府應給行車安全環境，上下班時間交通很亂，所有公車都擠在台中路一直至建國路，大里那邊不能從中興路接大智路，霧峰那邊也不能從忠明南路接大智路，T字型是車禍很多的情形，鐵路高架可以給人民方便，行的安全，道路順利，人民安全，為什麼大智路要復興路要被擋住，打通大智路是給居民方便。

我是豐原人，我們豐原中正路要被打通時，沒有第二句話，我家也被拆的平平平，政府說要拆，我們也沒有辦法，現在的政府，是用合法合理用公聽會的方式，與大家取得共識，我們的建國市場已經快完工了，完工後也會造成很多車流量的出入，我們的車子一定要從台中路嗎？如果中區的人、住自由路的人及住成功路的人等，要來建國市場，在大智路直通後，轉個彎從忠孝路就到建國市場了，那是給百姓一個安全，大智路公共財不是個人財，是我們台中市全體人民的，我們用合法合理的態度為我們台中市民爭取一條筆直的道路，台中市政府及我們都不是土匪，我們是用合法合理的態度坐在這裡爭取大智路直通。

採行大智路直通之方案進行開闢。為配合中央鐵路高架捷運化計畫及均衡鐵路兩側之發展，本府將依都市計畫規劃內容，持續進行開闢作業，以實現居民期盼。

陳○吉(陳述內容業於會議中先以言

本府召開公聽會係為踐行宣導及溝

詞方式表示，會後提供陳述書)：
經過二次公聽會，台中市政府聲稱廣納民意，讓所有權人及利害關係人充分意見表達，實際陳述意見，均已具體明確答履，並無違法失當，及避重就輕情形，但事實與本自救會及所有權人認知差異頗大。

一、前二次公聽會的進行，只是讓我們感覺到台中市政府只是在進程序流程，並非真正傾聽民意、解決問題、單方面意見表達和書面避重就輕、實問虛答的過程絕不是誠意溝通。

例如：1. 內政部第五次專案小組會議所要求的共識在哪裡？

2. 本案為何沒有優先使用公有地？

3. 請重新委託第三公正單位執行最客觀的交通分析？

4. 把我們大樓的土地從商業區變更為道路用地時宜問題?...

以上等問題都未見具體答覆。

二、今天若還是以過去二次公聽會型態繼續執行，只是讓我們更加強烈感受台中市政府只是運用公權力的執行，謀略巧取行政程序的完備，完全忽略與人民對話的主要目的。今天的公聽會請指派更高層級的官員前來跟我們對話，建議採用公開辯論方式，讓事實愈辯愈明，樹立典範，以

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。

一、(1)內政部都市計畫委員會專案小組 103 年 10 月 28 日召開再提會討論案第 5 次會議紀錄略以：「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。」，經查前開會議並未要求「應」達成共識，且記錄要求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，並作成會議紀錄，結論為「(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

服大眾。

三、打通大智路、不拆大智慧

繁榮東南區最佳方案：用人潮取代強拆大智慧後的塞車潮，打通大智路繁榮東南區，拆除大智慧學苑大樓絕非唯一方案。

打通大智路，我們該選擇開闢『停35』作為25米寬的人行廣場，迎接台中火車站(前站)人潮！還是選擇每天2309班次的公車塞爆大智路與復興路口？

●失能的原方案：根據交通專家分析：政府的原方案是從轉運站經武德街打通智路到復興路，這只是160公尺的距離，儲車空間不足，無法容納交通局設定的每日2309班次的公車出站，將讓原本已經非常壅擠的大智路，更加壅塞！

●交通專家的建議1

為公車客運駛離轉運站經新民街左轉武德街，欲南下之公車客運行駛至南京路/八德街後右轉(新民街已是現有道路為何不通?)前進後又轉回到復興路上；增加儲車空間，避免堵車現象！

●交通專家的建議2

鐵路高架完工後，復興陸橋將拆除，變成平面道路，紓解交通流量的功能將倍增！

●交通專家的建議3

利用目前閒置的國有地(停35)，開闢

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。」其結果亦一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論，並經該委員會104年4月7日第848次會議審議通過。

(2)本工程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，多為公有土地(約75%)，已盡量避免使用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。

(3)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，業經整體綜合考量及嚴謹評估之程序，始決議通過並無重新委託評估之需要。

(4)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

成人行廣場，把人流代替車流，迎接前站後站的人潮，人潮就等於錢潮，串連前後站的繁榮，才是繁榮東南區最佳方案！

●交通專家的建議 4

站區內新闢道路(復興路4段250巷)可再加寬，舒緩部分從轉運站出入車流！

(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，已踐行都市計畫變更程序，並無違誤。

二、本府舉行公聽會階段，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，又本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，均為達成與人民充分對話之可能性。基於尊重民意及確保本計畫進行順遂，本次會議已由主辦機關副首長層級人員出席主持會議，以廣納各界意見，另依土地徵收條例第 10 條第 2 項前段規定「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，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。」，依現行法令並無應進行辯論之規定。

三、(1)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

	<p>轉運站出入口，通往後站的公車及一般車輛不必繞行，預估可以縮短將近 1 公 1 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。</p> <p>(2)停車場預定地之停 35 用地作為立體停車場使用，可提供較多之停車空間，倘將停 35 用地撥用作為人行廣場，將造成此一區域停車空間不足。</p> <p>(3)本道路為配合未來鐵路高架站出入道路使用，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，可排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展情形。所提建議方案均無法達成前述目的。</p>
<p>許○坤： (書面陳述意見) 贊成打通大智路拆除大智慧大樓(直通，而非捨直取彎) 正反雙方都認同大智路應打通，惟提出不同的方案。但現代社會應尊重專業，尊重專家，所作的評估與決策，沒有最好的，只有相對最好的，請務必堅持直通大智路。 (言詞陳述意見)</p>	<p>感謝鄉親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方案進行開闢；本案都市計畫規劃方案，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，確經整體綜合考量及嚴謹評估，本府將按鐵路高架捷運化期程，進行本工程之開闢作業，以提供更便捷之交通路網及促</p>

公聽會一般只有二次，而這次是第三次，國父說交通為建設之母，沒有交通就沒有建設，有建設就有破壞，有破壞就有建設，如果一昧抗議，怎開闢高速公路、國際機場，生活會像落後國家，薪水如何提昇，符合比例原則，台中 80 萬人，28 區發展，符合比例原則，抗議無理。

回應反方所提商業用地為什麼改道路用地，是經內政部都委會通過，市政府公告，另有說台灣不民主，如果不民主就不會有 3 次公聽會，社會如果都自私自利，大家都希望門前有路，出門交通便利，若遇建設就阻擋，不同意建設，這是什麼社會，反方說方案有很多，其實台中去高雄也有很多方法，可以坐船、騎腳踏車、繞過花蓮...，有很多方案，但眾多方案一定有最好的方案，現在的社會講究尊重專業、尊重專家，內政部及市政府都是學有專長，一定是顧慮整個台中的利益，所有台中最好的效益，為什麼會形成雙 T，已經答覆，東南區及中西區發展會落後，差距來自鐵路阻隔，需要更現代的火車站。

104 年 12 年 30 日聯合報報導第二次公聽會後將進入協議價購，業者可選擇是否發放補償費，不願就報請內政部徵收，強調連結前後站的大智路打通已通過法定程序，也就是說這是一個完成法定程序的案子，本人以小市

進本市東區發展。

<p>民的立場，贊成大智路打通，尊重專業，尊重專家，不管中央或地方的政府首長，都經過各種評估，確實經過審慎評估的案子，我們給予尊重，希望台中繁榮、熱鬧、所得增加，人潮即是錢潮，我們希望能有很多人來台中遊玩、投資、開工廠、開公司，甚至外國人也能來台中玩，這樣市民生活及收入都市增加，現在蓋這麼漂亮、這樣現代化的台中車站，如果只有車站的殼及門，卻沒有路，或是路不好走、交通不舒適，人家不會想要來，要給人家留下一個好的口碑、一個國際化的城市、居民及子孫都有很好的生活水準、環境，很驕傲成為台中人。</p>	
<p>許○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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 嚴正抗議開設第三次公聽會，已進入協議價購階段就應照程序走。 2. 大智路打通已具備社會因素、經濟因素、文化及生態因素、適當性、合法性、交通因素、成本效益因素，可論萬事具備並以具達到重大建設一環。 3. 目前車站出口大量人潮被大智慧大樓阻礙，影響甚鉅，務必打通大智路為先決條件。 	<p>一、依土地徵收條例第 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；」。本府舉行第三次公聽會，係為充分與所有權人及利害關係人等踐行溝通，相關程序並無違誤，並將賡續進行協議價購等用地作業。</p> <p>二、本案大智路延伸新闢道路係為服</p>

	<p>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，本案都市計畫業經內政部都市計畫委員會審議決議，並由本府 104 年 7 月 17 日公告發布實施，本府將依都市計畫內容進行開闢，以促進都市均衡發展。</p> <p>三、本府將依都市計畫內容及土地徵收條例等相關程序，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>劉○勝 (書面陳述意見)</p> <p>1. 大智慧學苑既於市府都市計畫變更前取得建、使照，為合法建築物，倘因政府法令或計劃變更須徵收及拆除，政府應循多方管道或配套措施，就“以地易地”“都更”等方式尋求可行措施執行，不應怕增加工作或複雜，就輕易放棄替代方案，多與住戶溝通，以達建設目的，且不應影響住戶權益，不應採用強制手段，引起民怨而抗爭。</p> <p>2. 強制徵收市政府取得公共建設所需土地之最終手段，也最易引起民怨，所以能在之前積極溝通是最佳方式，但畢竟要由百姓去找官員討論，往往不得其門而入，是以政府及承辦人員，應以更積極作為，主</p>	<p>一、(1)查「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」，本府係由公有土地管理機關提供之公有非公用土地，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，並採公告現值總值公開比價，以價高者得標，尚無法確定大智慧大樓土地所有權人均能得標，且亦無其它法源得據以辦理土地交換。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</p>

動找被徵收方溝通，不應擔心會沒有結果，而怠於執行，如此才有機會化解誤會及歧見，也才可順利推展市政建設，達到雙贏目的。

(言詞陳述意見)

希望台中市政府能提出各種替選方案，其實解決一個徵收問題，如果堅持強力拆除一定會出事。(1)請問交通局，道路才偏 10 公尺要設 2 組紅綠燈，2 個 90 度轉變，才說不可行，文心路和市政路偏 50 公尺，車子也能通行，為什麼偏 10 公尺，需要用到 2 組紅綠燈，然後說是雙 T 路口。(2)請問地政局土徵收條例第 20 條規定的土地逕為分割，是在協議價購不成，公告徵收前，你才可以做逕為分割，現在大智慧學苑為全國最大的違章建築，讓合法建物成為違章建築，所以要拆除。(3)請問都市發展局，當時說停 35 可以，200 多坪移過去，這樣停車位會嚴重不足，後面三角型的廣兼停 1000 多坪卻變成商業區，圖利誰。(4)104 年 2 月 4 日的會議，概估房子 1 坪 11 萬，我 12 萬買，你家要不要賣。

開委員會 101 年 12 月 6 日及 102 年 11 月 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。」。由上述決議及財務評估得知，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。另查「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」，本府係由公有土地管理機關提供之公有非公用土地，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，並採公告現值總值公開比價，以價高者得標，尚無法確定大智慧大樓土地所有權人均能得標，且亦無其它法源得據以辦理土地交換。

(2)本府謹遵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，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。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，確已積極溝通。

二、(1)市政路東接大墩十七街與文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。又倘新增 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，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，將使路口服務水準降低，故不宜採雙 T 路型方式辦理。

(2)查土地徵收條例施行細則第 20 條規定主管機關應於公告徵收前囑託登記機關辦理逕為分割登

	<p>記，並無明文規定開始逕為分割時點，而應適用於其他法律之規定。本工程用地屬都市計畫區域內公共設施保留地，業由本府都市發局依都市計畫法第 23 條規定釘立界樁及中心樁，並計算坐標後點交地政事務所辦理地籍測量及分割登記，並無違反施行細則規定。是台端依條文排列順序，認應完成價購程序後始能辦理逕為分割登記，應屬誤解。</p> <p>(3)「廣兼停」變更為「商業用地」部分，查其都市計畫變更係屬「變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(文化之心整體開發)案」，前開變更部分係屬草案內容，尚非發布實施計畫，刻正由內政部都市計畫委員會審議中，後續是否調整分區仍應依都市計畫案審竣內容為準。又都市計畫係依都市計畫法第 15 條所列當地自然、社會及經濟狀況之調查與分析等實際情形表明後擬定主要計畫，非為圖利特定人。</p> <p>(4)土地及建築改良物之徵收補償，係依土地徵收條例等相關法令辦理查估並發放，有別於私人間之買賣關係。</p>
<p>振興里里長劉作文(言詞陳述意見)：大家各有訴求，台中車站是國際門面，政府要有魄力方法要協調，要溝</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</p>

<p>通 20 幾戶，大家退一步海闊天空，建造整個城市，政府要有智慧解決，打通的設計是為了車站，結果現在有站沒有路，停車場也不夠，政府要有作為。</p>	<p>東區之重要道路，將有助於帶動東區發展。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，本府將持續辦理後續用地取得及工程施作。本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，均為聽取所有權人及利害關係人之意見，以踐行溝通程序，期為東區帶來更繁榮及更便捷之交通路網。</p>
<p>張○音(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)： 台中路的居民說上下班時間塞車，現在應該大智路也要塞是不是，但現在已經塞了，這條路是要新開的，卻拿百姓的土地來通行，這是市區中心，首先強調開停 35 的路，只有一個 T，沒有雙 T，為何合法申請建蓋的 12 層大樓會被徵收？ 商業區地為何會變成道路土地，政府在哪裏，無辜百姓要向誰伸冤，到哪裏看到，偉大的市議員號召鄰近百姓，宣傳車呼應鄰里，共謀要搶奪我們合法的大樓。 一、大有為的政府請維持民國 85 年前原都市計畫。將我們的商業地變更回來，讓大樓存活，不要受冤獄而死。政府不要無德地去耗費大台中人民辛苦的納稅錢來做這不正當、不正義</p>	<p>一、本案倘採東移停 35 用地方式打通大智路，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。本案係為交通公益需要，興辦本件工程，需辦理徵收，其土地改良物將依土地徵收條例第 5 條規定，辦理一併徵收，並依相關查估補償法令進行補償。 二、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</p>

的地徵收行為。

二、如政府堅持要開路，請用停 35 的停車場用地銜接到復興路，這路口還比武德街銜接南京路還漂亮。

在原先 95 年 3 月 10 日的台中捷運藍線的行駛路線新民街直行→經過復興路口→直行到進德路→有十字路口可右街台糖大型購物中心。為何在 96 年的規劃卻將新民街在武德街斷頭橫切；向北行走至南京路，一個 T 字路口，何以向南行至復興路一個小 T 字路口不行。本大樓旁另一棟大樓，政府為避免拆除它的樓梯間，而特別向右移了 4 米，也將停 35 的停車場用地再劃更多的道路用地。現今停 35 停車場小部分的土地都可以在 104 年 7 月 22 日變更為道路用地，為何不能就此來通行。有為的政府不該在沒有替代方案、沒有配套計畫，就做這傷天害理之事吧！可悲的百姓自 98 年起就身受政府不斷在報紙用來宣揚它的政績計畫，用廣告來凌虐我們。可憐的百姓是依政府政令都市計畫下來申請建蓋；政府說拆就拆，實為嚴重違反道德良知，違反公平正義。此行為擺明政府欺壓百姓，傷及人民權益不是嗎？

台灣號稱民主、先進的國家，更稱是轉型正義的新政府，聆聽人民的聲音，敬請拜託政府，體恤人民，不要再逼迫追殺我們，我們真的受苦受夠

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。

三、(1)本案基於前述雙 T 路口理由，不宜改用停 35 用地。

(2)本案倘採停 35 用地銜接至復興路，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，其路口服務水準將降低，非台端所述「一個」小 T 字路口。

(3)本案為避免另一棟大樓，因拆除部分樓梯間致影響其安全性及使用，故將原規劃之計畫道路往東側微調，部分停車場用地變更為道路用地，係為儘量採取對人民損失最少之方式，符合公益目的及比例原則。

(4)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

<p>了。請主持正義，重新規劃出適當路線，以不傷害百姓為前題，還人民公道。</p>	<p>少方式，已盡量避免使用私有土地及建物。又本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，即為聆聽所有權人及利害關係人之意見，以踐行溝通程序。</p>
<p>東興里里長宋茂榮(言詞陳述意見)：臺中後車站長期落後，好不容易政府要鐵路高架，興建新的車站，需要政府配合打通大智路，都市計畫變更程序，經過市都委會及內政部都委會審查，完成法定程序，委員們已對大眾公益做考量，不能犧牲在坐的權益，將心比心，我房子若在那裡要被徵收，也有有相同的心情，所以希望市府在法法允許下從優補償，使所有權人願意配合開闢，找個適當的地方繼續經營事業，也能受益。</p>	<p>感謝宋里長對於本興辦事業之支持：</p> <p>一、為改善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>二、本案工程範圍之私有土地及地上物，將按相關法令進行查估，並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，於依法範圍內給予合理補償。</p>
<p>古○河(言詞陳述意見)：大智慧蓋好，新時代才剛要開始蓋，東區要開闢就主張沒關係，但尋求方法，市府太不用功，整個東區鐵路邊都要都更，前 3 棟都沒不用拆，廣兼停變商業區，背後是要圖利誰，不要</p>	<p>一、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。又本府為配合鐵路高架化期程，陸續以徵收方</p>

只是只想要通。

式取得新民街（建國路至大智路）拓寬工程等相關道路之用地，並無所述「整個東區鐵路邊都要都更」之情形。

二、「廣兼停」變更為「商業用地」部分，查其都市計畫變更係屬「變更臺中市都市計畫主要計畫(第四次通盤檢討)(文化之心整體開發)案」，前開變更部分係屬草案內容，尚非發布實施計畫，刻正由內政部都市計畫委員會審議中，後續是否調整分區仍應依都市計畫案審竣內容為準。又都市計畫係依都市計畫法第 15 條所列當地自然、社會及經濟狀況之調查與分析等實際情形表明後擬定主要計畫，非為圖利特定人。

鍾○智(言詞陳述意見)：

我是雲林來的，我的房子土地在高鐵施作時被徵收，現在坐高鐵時會想，如果當時長輩沒有蓋同意書，現在就沒有高鐵可以坐，我的家人現在在東區，我也在大智慧教書，知道事情始末，我沒有站在任一方，只是希望大家以較長的眼光來看這件事。

一、本案工程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，開闢後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。基於前述公益理由及促進都市均衡發展之目的，確有興建之必要。

二、本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會

	<p>議等，即為聽取所有權人及利害關係人之意見，期待儘量獲得共識。</p>
<p>林○裕(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)： 車流如同水流，若一下子(短時間)湧入大量車輛勢必造成大塞車，如同下大雨，會造成淹水一樣。所以大智路、復興路口，會因車站轉運站車流(貯車空間不足)造成大塞車，塞爆車站附近街道。因此本案建請委託學術，第三公証單位，進行深入的交通影響分析，才能讓多方體認、接受，避免落人行政不公，強徵百姓土地的惡名。</p>	<p>一、經評估，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，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，雖鐵路高架化後平面道路變多，但民眾前往轉運站仍需要繞道行駛，而臺中路、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。本案確為評估後之合理方案。</p> <p>二、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站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</p>

	<p>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，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，確經整體綜合考量及嚴謹評估，始決議通過並無重新委託評估之需要。</p>
<p>泉源里里長羅文甫： （言詞陳述意見）</p> <p>交通是城市發展的命脈，我們每天都在地方，大智路打通在民意調查，多數的民眾是贊成的，希望能儘快打通，因為大家住在東區已經鬱卒很久了，鐵路阻隔東南區的發展好幾十年了，交通受到阻礙很久，新車站也蓋的很漂亮，要有犧牲小我，我阿公做里長時，也被犧牲好幾百坪土地被徵收，這是既定政策，希望市府從優協議價購，可以針對東區居民做調查，至少有 95%居民同意打通大智路，不宜捨直取彎，打通大智路可以促進東區大發展、大進步。</p> <p>（書面陳述意見）</p> <p>「交通是城市發展的命脈」，鐵路阻礙東南區發展數十年，鐵路高架化即將完工通車，若能打通大智路未來將沒有前後站之分，也可以帶動地方繁榮，也符合大多數地方市民期待，至於對地主徵收補償也希望市政府能協調溝通給予優惠補償，已達雙方圓滿。</p>	<p>感謝羅里長對於本興辦事業之支持，本工程範圍之私有土地及地上物，將按相關法令進行查估，並辦理補償，以補償所有權人因徵收所受之損失，於依法範圍內給予合理補償。</p>

<p>廖○財(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)： 回去可以調錄影帶，你們是開補習班的，是文明人，看這3場的公聽會表現，很好看嗎？也不顧別人隱私拿著攝影工具對著發言民眾一直拍，不然就是用手指一直比著主席台的政府官員及議員，議員及里長等民意代表都是關心交通。可惜在開補習班是在教學生，卻不懂尊重人家在講話，會誤人子弟。例如高鐵也是很多人的成就才有現在的便利。</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>李○慈： (言詞陳述意見) 到處拆人家房子，應該要給合理的解釋，到處徵收人家的房子，我從石岡的徵收案，看到徵收案的程序都是一模一樣，沒有一個公開程序，都是偷偷來的，什麼政府網站，什麼市公所，我們這些人民有看到嗎？只有要來徵收我們房子的時候，我們才知道路已經開了，開工了，我們還不知道自己的房子要被徵收，這路可以彎，為什麼他們說不行，沒有給一個交代，沒有第二方案，要勞師動眾的拆人家房子。 (書面陳述意見) 1. 反對拆除大智慧學苑，反對不專業團隊胡亂評估！請市府提出專業數據及保證！！</p>	<p>一、(1)本案歷次公聽會均於7日前張貼公告於需用土地所在地之公共地方、本府、東區公所、里辦公處公告處所，與里住戶之適當公共位置，及本府、本府建設局之網站上張貼公告，且刊登新聞紙，並郵寄通知興辦事業計畫範圍內之土地所有權人。公聽會紀錄亦張於前述位置並於本府及本府建設局之網站上張貼公告。案內土地所有權人僅20餘人，惟歷次與會鄉親概估皆逾200人，應已達公告周知之效果，並無偷偷來之情形。 (2)本案工程尚未施作，並無所述道路已經開了，才要被徵收之情形。 (3)本案倘採用停35用地，將道路東移，將形成雙T路口情形，</p>

2. 請尊重人民權利，勿圖利財團!
3. 身為台灣人，定誓死捍衛人民權利!!

兩路口距離僅 10 公尺，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。

二、(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「審慎評估」後規劃，而非憑空「胡亂評估」。

(2)本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議，即因尊重人民權利，給予所有權人及利害關係人充分陳述意見之機會；又本工程係本府為配合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、

	<p>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及東區發展，並無圖利財團之情形。</p> <p>(3)本工程係基於前述公益理由，敬請支持地方公共建設。</p>
<p>莊○忠(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、無法理解與期待之政府</p> <p>民進黨政府號稱最傾聽民意，何以大智慧學院自救會提出相關替代方案(如停 35 利用及以地易地及都市更新等方案)，都因依法無據，無法採納，並用不合邏輯的交通分析混淆視聽，且全無與大樓所有權人達成共識，只依法辦理無法溝通取信於民之公聽會應付，請台中市政府給說明。</p> <p>二、無法認同之民粹操弄及白色恐怖</p> <p>民粹操弄：東南區民意代表對外放話市政府已編列八億補償大智慧大樓，且說本大樓亦妨礙台中市發展之風水說，請拿出證據。</p> <p>白色恐怖：市政府擅自將大智慧大樓地目變更為道路用地，且不定期稽核大樓承租戶，並告知大樓已不合法已造成人心惶惶的白色恐怖，請台中市政府給說明。</p> <p>三、林佳龍市長若想維持政治前途及更上一層樓，應著手研議創造雙</p>	<p>一、(1)以地易地部分：查「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」，本府係由公有土地管理機關提供之公有非公用土地，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，並採公告現值總值公開比價，以價高者得標，尚無法確定大智慧大樓土地所有權人均能得標，且亦無其它法源得據以辦理土地交換。(2)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 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</p>

贏的政府，請林佳龍市長三思!!

述決議及財務評估得知，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。

(3)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、104年12月29日及本次(105年3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，且皆已明確答覆，確已善盡溝通責任，並無「無法溝通取信於民」之情形。

二、(1)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形成落差，本工程即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理由，本府非因風水，亦未接獲相關說法；(2)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，均符法令規定，尚無逕行變及便宜行事情

	<p>事。</p> <p>三、本案確如前述，就各替代方案進行評估，敬請以客觀態度支持地方公共建設。</p>
<p>林○犁(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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 新政府，新思維，新的開闢方式。不要採取以往不合情理的徵收手段，強行拆除的方式來達成目的，也可採都市更新的方案進行，共創多贏。 2. 應給予現有合法經營者，物業者更完整的安置方案，而不是只想依惡法，給少少的補償就要強行剝奪人民的工作權、財產權。法條是給政府活用的，不是拿來箝制人民的，我們是民主國家，不是共產黨。 3. 前兩次公聽會若沒有完整回應或改善的是否能在本次再說明清楚，以正視聽。 4. 全民監督的概念，開闢的方式及必要性，必須透明，不要只是委託某些”顧問”公司規劃的內容就倉促定案，硬要推行。評估一定要實際量化並與現有其他路線比對，不要紙上談兵。目前台中火車站實際進出的公車輛、車流量一定可以調查得出來，要分流向台中路大智路的量才有依據，且交通量對於週邊的衝擊評估也不見說明，難保證不會出現第二個”BRT”錯誤政策， 	<ol style="list-style-type: none"> 一、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。」。由上述決議及財務評估得知，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。 二、本案工程範圍之私有土地及土地改良物，將分別按徵收當期之市價及相關查估法令所訂標準，辦理土地及地上物之查估補償，以補償所有權人因徵收所受之損失。另本案尚有土地徵收條例第34條之1規定之情形，將由本府

市政團隊應該多思考。

訂定安置(包括安置住宅、購置住宅貸款利息補貼、租金補貼等)計畫，並於徵收計畫書內敘明安置計畫情形。

三、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，對於前兩次公聽會所有權人及利害關係人所陳之意見，本府皆已明確答覆，並以會議紀錄書面回覆；倘有其它意見，仍得提供陳述。

四、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。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，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，雖鐵路高架化後平面道路變多，但民眾前往轉運站仍需要繞道行駛，而臺中路、復興路橋的道路容量

	<p>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。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，仍請台端支持地方公共建設。</p>
<p>鄭議員功進： （言詞陳述意見）</p> <p>議員是市府跟人民橋樑，土地徵收條例已將公告現值加成改成市價徵收補償，現在市府很幫忙了，你們要開第三次公聽會，市府就開第三次，將來議價也會在依法範圍內擇優。現在支持的人都是後車站的居民，自動來的，而來抗議的多數是被動員，也非住戶，別人在發言應該要尊重，你們在講話，我從頭到尾也沒有打斷，我也希望大家都能理性，讓政府為居民需要做一個決定，我們是為了整個後車站的未來交通需要，而不是為了個人私益的需要，很多道路過去也都只是小巷子，我們自己的土地也 800 多坪被徵收，當時也只有公告現值，還要收工程受益費，但政府說要拆，我們就配合，這是民主，地方的需要是下一代子孫的需要，不要為了自己的需要，跟政府做抗爭，拜託大家。</p>	<p>感謝鄭議員對於本興辦事業之支持，本府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供市民使用，並期促進本市東區發展。</p>

<p>(書面陳述意見)</p> <p>希望政府儘速打通大智路，繁榮東區、造福太平、大里、南區所有的市民。</p>	
<p>賴○常(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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 建議出入車站之路過性車潮改以"外環道"之概念規劃，讓車潮避開交通繁忙路段，路程或許會稍遠，但時間會較省，可避免交通擁塞問題。大智路並無打通知必要。打通反而會製造交通問題。 2. 後站直通前站並非東區繁榮保證，當站前的百貨商場關到一家不剩的現在，東區的百貨商場還經營得有聲有色。因此大智慧大樓並未阻礙東區繁榮。 	<p>一、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，本案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。所建議「外環道」方式，仍無法連繫火車站前後站，無法改善車站兩側之都市發展落差情形。</p> <p>二、臺中火車站因鐵道切割，用路人需繞道或行走地下道，周邊道路路形不佳，又因台中地區為縱貫鐵路所阻隔，影響整體區域發展。本案為配合鐵路高架捷運的相關道路工程，係為提供完善之運輸系統、便捷台中都會生活圈交通路網，並進行都市發展縫合等交通因素，並非「繁榮」單一因素。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。</p>

林美惠(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)：

1. 林市長竟然一上任不到半年，根本不用心了解這個都市計畫案，就將老胡市長不拆的大智慧大樓馬上送內政部核定拆除。
2. 大智路不是主要幹道，為何要強制徵收拆掉大智慧文教大樓?必要性在哪?根本沒必要。新站大廳周邊道路四通八達何需強徵私地，強開這條 160 公尺的小路?
3. 車站週邊公共設施，應該使用公有地為優先，但你們卻不想浪費公有地來當道路，卻把人民當廢物，想強奪別人私有財產當馬路，這種市長腦袋真的是清醒的嗎?
4. 每個直轄市的車站交通網路，壅塞原因不是道路直線或彎曲，而是道路夠不夠寬敞可以設置幾線道的問題，後火車站復興路四段跟大智路，不會因為拆這棟大樓，交通變更好，開車的在地人一定會繞道，火車站附近一般都只有計程車跟公車在走，林市長是真心要當父母官，還是唬爛要強徵欺壓市民，民進黨議員立委硬要橫柴拿進灶?

一、本案都市計畫自 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)」，都市計畫相關程序已歷經數年，並非倉促報請內政部核定。

二、(1)本工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，為市中心之重要道路，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，道路線型以目前規劃之道路順接為最佳方案，確有公益性及必要性。(2)新站大廳週邊其它道路，均需繞道始得聯繫前後站，基於前述道路線型之安全性考量，故以此方案為開闢範圍。

三、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

	<p>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，確符合比例原則，並無「不想浪費公有地來當道路」之情形。</p> <p>四、(1)交通壅塞常受時段(假日或上下班尖峰時刻)、自用車數量、區域間資源分配、道路容量、天然因素或交通意外等情形影響，非台端所述「道路夠不夠寬敞」之單一因素。(2)本工程確為考量道路線形之順暢、安全性等交通安全層面，而採行順接方式開闢。(3)經現場勘查，臺中火車站附近，尚有行人、大量機車及自用小客車通行，並非台端所述「只有計程車跟公車在走」。</p>
<p>邱素貞議員(言詞陳述意見)： 今天大家都很辛苦，大智打通可以繁榮地方，政府應該更認真思考，是不是有一些替代方案可以做，例如採以地易地，採用停 35 用地，或是使用鐵路局的土地。這是有申請建照的合法建物，現在改為道路用地是不合理的，而現在已經內政部確定變為道路用地，為了可以創造雙贏，協議價購應該要用市價來徵收，不希望為了拆大樓而發生什麼事，讓交通更順暢，應該可以想些辦法更用心來做，或是找一塊土地讓人家搬去那裡，雙方要坐下來好好談，讓地方更繁榮。</p>	<p>一、(1)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。(2)另改用停 35 用地替代道路，將造成雙 T 路口，道路設計複雜，道路安全性較低，車流易停等回堵，順暢度較差，不宜</p>

	<p>採行。</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相關查估法令，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。</p>
<p>傅○森(言詞陳述意見)：</p> <p>大家來應該是關心中區及東區的發展，這案子的原點就是為了要讓前後站相通，能夠讓中區及東區發展，但目前並沒有具說服力的交通評估跟數據，告訴我們拆大智慧就能達成目標，我們知道公聽會開完就準備啟動徵收程序了，市府如果執意這樣做，要付出很大的代價，邱議員忠肯的說法可以讓自救會及支持者接受，讓一切回歸到交通運輸管理的專業，要拆12層的大樓，勢必要付出很大的代價。</p>	<p>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、霧峰及太平等地區，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。</p>
<p>林○雄(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> <ol style="list-style-type: none"> 1. 後站通前站一直是後站百姓長期的希望。 2. 這是經過內政部合法同意，不是辦幾次公聽會就能更改，勞民傷財。 3. 我們不希望為了少數人利益，讓多數人犧牲他們的權力。 4. 打通大智路，繁榮東南區。 	<p>感謝鄉親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，避免前後站繞行，有助帶動東區發展，本府將持續依土地徵收條例等相關程序，儘速完成用地取得作業後，進行工程施作，期為東區帶來更繁榮、便捷之交通路網。</p>
<p>廖○洲(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、本案舉行公聽會之目的，即為踐行宣導及溝通程序，以聽取民眾</p>

<p>一、政府明白告知人民對公共事務，納稅者皆有參與權，由人民作主，不屬於個人或某區域的人或民代，政府政策政令在施政不應造成對立衝突，增加社會成本，浪費資源，盼政府勿失策失職。</p> <p>二、情、理、法的恰當性；勿濫用人民的納稅錢，主政者會輪替，在位者勿把自己當成永遠的贏家，把納稅者當輸家，盼政府多站在情理法上處理，才是人民之福。</p> <p>三、謙卑謙卑在謙卑，勿昏頭轉向，勿強渡關山，要有智慧，兩全其美的辦法，既能合民意來通行，又能讓所有權人、經營者能接受，且少花納稅人的錢，那就是多聽學者專家的意見，好好交流溝通，勿與權利掛勾。</p>	<p>意見並廣納各界意見，無論支持者及反對者，均得表示意見，並無製造對立之情形。</p> <p>二、臺中火車站因鐵道切割，用路人需繞道或行走地下道，且周邊道路路形不佳等，已影響整體區域發展，又因配合行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，故興建本工程必要。</p> <p>三、本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，即為聽取所有權人及利害關係人之意見。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，並無權利掛勾情形。</p>
<p>陳○德(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>1. 98 年 12 月 10 日中華民國政府已將聯合國人權兩公約生效為國內法。</p> <p>2. 對於本案不顧人民的抗議，執意要拆除大智慧大樓，是否侵犯聯合國人權宣言及聯合國人權兩公約賦予人權的基本保障？</p> <p>3. 拆除大智慧大樓打通大智路，增設公車出入就可以繁榮地方增加經</p>	<p>一、敬悉。</p> <p>二、本案係依土地徵收條例規定舉行公聽會，聽取民眾意見並廣納各界意見，符合相關用地程序，並無違誤。</p> <p>三、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</p>

濟效益嗎?那為何台灣近 10 年來開發的道路那麼多卻經濟蕭條，GDP 年年下滑呢?為何擁有火車、公車超便利的中區也逐漸沒落呢?

4. 大智與復興路口平日交通就很壅塞，假日更是寸步難行，有需要再增加每日兩千多輛公車來行駛，讓這個地區成為塞車地獄嗎?

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。又經濟蕭條及 GDP 下滑，涉及經濟活動、生產活動及資源分配等多項因素，不宜以道路開闢數為衡量指標。

四、目前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，並不會成為塞車地獄。

朱○瑋(陳述內容業於會議中先以言詞方式表示，會後提供陳述書)：
台中市政府為了因應鐵路高架化政策，預計將於火車站新站前方打造轉運站，為促進東南區發展觀光事業，但須徵收大智慧大樓並打通大智路前後站串連，那有考慮到大智慧大樓內的人民，業主及力求上進的莘莘學

一、本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，配合鐵路高架政策，排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展情形，並非僅為觀光事業，而辦理徵收。
二、本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公

<p>子們感受嗎?我本人在這棟大樓補習了兩年，也考到應得到的證照，也跟這棟大樓有了息息相關的深厚情感，好比此生此長，現在卻面臨被強拆的下場，試問林市長，如果您家居住了20年了，有天被政府強制徵收及拆除，您作何感想?以後您的孩子只能到外縣市補習，因此和家裡感情疏遠，這也是您所想要的嗎?我相信應該有其他不拆大樓的備套措施吧?懇請林市長，深思一下，是否必將拆除此大樓?</p>	<p>聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，均為聽取所有權人及利害關係人之意見，以踐行溝通程序。</p> <p>三、本案係基於交通及公益等因素考量，已選擇對人民損失最少方式辦理，敬請台端支持地方公共建設。</p>
<p>許○寶： (言詞陳述意見)</p> <p>我不住台中市，也不是他們花錢請我來的，我是網路看到來關心的，大家都是為了台中市建設，大家都是對的，錯的是市政府，共產黨是一個極權強權國家，為什麼人民會配合，人家是合法的建物，為什麼一下子就要收回去，應該好好跟所有權人溝通。</p> <p>(書面陳述意見)</p> <p>繁榮東區，打通大智路，要顧慮民眾的感受，強拆不能解決問題，必須與地主溝通，達到雙贏的局面。</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。相關都市計畫業依法完成變更程序，續依土地徵收條例規定舉行公聽會等用地程序。</p> <p>二、本府前於104年2月4日召開說明會議，104年11月3日及104年12月29日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，均為聽取所有權人及利害關係人之意見，以達充分溝通。</p>
<p>張○英(言詞陳述意見)：</p> <p>1. 我反對徵收，當時94年聽說大智路要打通，但復興路五段就有路</p>	<p>一、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</p>

了，為什麼還要打通。

2. 當時我去市府櫃台問，都市計畫科小姐說，你們就在復興路及大智路口那棟大樓，我們為了繁榮東區，連那一排的矮房子都不拆了，怎麼我們還要拆你們那一棟 12 棟的房子，她在櫃台說，我們市政府要蓋一棟大樓還給你們，因為你們繁榮東區。可經過這麼多年我們並沒有看到市政府這麼作為。
3. 不合理的是，通常是有了都市計畫才會蓋房子，現在是顛倒的順序，蓋了房子才都市計畫要給我們拆房子。
4. 停 35，我們也是地主，已經規劃 30 年了也沒有動用，市政府的計劃是騙人的，我們不要相信。

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。

二、本府從未表示「市政府要蓋一棟大樓還給你們」或類此之承諾。

三、本案都市計畫經提 104 年 4 月 7 日內政部第 848 次會議決議通過，本府以 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）」，確已先完成都市計畫變更，始續辦公聽會等用地程序。

四、本府辦理公共工程建設，除依據

	<p>都市計畫辦理，並將視實際需求及預算編列情形，陸續開闢。</p>
<p>郭○顥(書面陳述意見)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 地方父母官不是要幫小市民解決問題的嗎？而不是製造紛爭和對立。 2. 對於拆除大智慧大樓：市府的交通評估在座的長官們有確定這個報告的正確性嗎？不要因為您們一時的疏忽或被蒙蔽了而造成無可挽回的遺憾。 3. 東區的繁榮是您、我大家的希望，但長久以來是因為大智路段沒有打通而不能發展嗎？拆除大智慧大樓難道是繁榮東區的唯一途徑嗎？我們知道議員、里長們有面對選民的壓力，但自救會也有提出了一些建議方案，鑑請市府長官、議員、里長們能客觀地審慎評估，以期能達到雙贏的最終方案。 	<ol style="list-style-type: none"> 一、本府舉行三場公聽會議，均為聽取所有權人及利害關係人之意見，以達充分溝通，並無製造紛爭及對立之情形。 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

	<p>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。本案確經嚴謹之交通評估程序。</p> <p>三、任一地方繁榮，均需仰賴交通、經濟、觀光及產業等發展，並非以開闢一條道路，即可達成。本工程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，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，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。</p>
<p>馮○耀(書面陳述意見)：</p> <p>政府要發展、繁榮地方應該在沒有人會反對。但要繁榮就會有重大建設、都市計畫等…也因此可能會有破壞需要強制徵收居民土地或拆除民房等情事…就如：台北文林苑、苗栗大埔事件，台南鐵道東移等案例。所以與「被破壞」居民充分溝通、協調並取得多數居民同意我想是最基本的原則。</p> <p>回頭看苗栗大埔事件，張藥房是屬少數不同意被徵收(所謂的釘子戶)但在正義人士聲援下讓依法行政劉縣長幾乎身敗名裂。</p> <p>今日大智慧大樓是百分之百反對，政府卻將商業大樓土地逕行變更為道</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，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，道路線型以目前規劃之道路順接為最佳方案。本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，均為聽取所有權人及利害關係人之意見，以達充分溝通。</p> <p>二、苗栗大埔事件尚於訴訟程序，並未定讞，本府不便評論。</p>

<p>路用地，對此可以看出執事者的傲慢；請問林市長要強拆大智慧嗎？</p>	<p>三、本案都市計畫自 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，並非逕行變更為道路用地，本府將依都市計畫內容及土地徵收條例所訂程序，賡續辦理協議價購、徵收、拆除地上物及工程施作的相關作業。</p>
<p>田○益(書面陳述意見)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 錯誤的政策比貪汙還可怕。 2. 打通大智路，反對拆除大智慧是我們的訴求。 3. 新政府要傾聽人民心聲，保障民眾的生命權、財產權、工作權、生存權、受教權，而不要製造對立、衝突、混亂甚至流血的社會，更不要逼迫老百姓須走上街頭抗爭，須要自立救濟才能生存，期盼新政府跟大智慧，自救會能一同協商，找出適當的最佳方案，來促進地方的和諧與繁榮。 	<ol style="list-style-type: none"> 一、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，周邊道路路形不佳，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，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，確經整體綜合考量及嚴謹評估，始決議通過，並非錯誤政策。 二、本案倘採取雙 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，仍應

	<p>以此方案為開闢範圍較佳。</p> <p>三、本府前於 104 年 2 月 4 日召開說明會議，104 年 11 月 3 日及 104 年 12 月 29 日舉行第一、二次公聽會，今日再舉行第三次公聽會議等，均為傾聽所有權人及利害關係人之心聲，以達充分溝通。</p>
<p>林○宗(書面陳述意見)：</p> <p>1. 這是全國第 1 棟，政府計劃拆除地上 12 層地下 2 層的大樓，政府應改變辦事態度，拿出辦法與所有權人協商，避免強拆大樓。</p> <p>2. 不要再用不是事實的情事，抹黑所有權人，需要政府澄清</p> <p>(一)抹黑：蓋房子前已簽切結書，同意若開馬路無條件同意，這點請政府澄清？</p> <p>(二)抹黑：說所有權人有部分同意徵收，事實是全部所有權人都不同意政府的都市計畫方案。</p> <p>(三)抹黑：臺中市政府居然發布新聞表示拆除大樓估算約需九億元，造成地方百姓大家都在講，給那麼多錢還不拆，死要錢，事實上針對大智慧大樓，只編貳億多，建設局最清楚土地徵收是基本人權的課題，絕非是金錢補償的課題。</p> <p>(四)抹黑：有人說大樓已領了補償金，還不拆，事實是沒人領。</p> <p>3. 101 年 12 月台中市政府主動將道</p>	<p>一、本案倘為避免拆除地上物，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，將形成以雙 T 路口方式連通大智路，將造成此一區域停車用地之高度不足，採用雙 T 路口亦將造成道路服務水準降低，反而更無助於車站前後站之串連。本案確經綜合評估考量後，仍應以此方案為開闢範圍較佳。</p> <p>二、(1)本府從未表示已收取切結書，同意無條件同意開闢道路。(2)本案尚於公聽會階段，未進入徵收程序，台端不宜逕以個人意見代表全數所有權人。(3)本案土地及地上物將依土地徵收條例及相關查估法令，辦理補償，本府於提報徵收計畫書時，亦將載明充足之經費來源。又本府多次召開會議，即基於尊重所有權人及利害關係人陳述意見之機會，非僅討論金錢補償。(4)本府從未表示已發放補償費</p> <p>三、(1)本案為避免另一棟大樓，因</p>

路東移約 8 公尺，說避免拆到隔壁大樓，為什麼不再東移 12 公尺，就可以避免拆到大智慧，公平在哪裡，地方百姓都不知道，和 98 年公展不同路徑，為什麼沒有在辦公展，告之人民。

拆除部分樓梯間致影響整棟大樓之安全性及使用性，故將原規劃之計畫道路往東側微調，係為儘量採取對人民損失最少之方式，符合公益目的及比例原則。(2)本道路範圍償再東移 12 米，將形成雙 T 路口，兩路口距離僅 10 公尺，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。(3)本案公展時間：第一次，自 96 年 5 月 17 日起至 96 年 6 月 15 日止，刊登於自由時報 96 年 5 月 17 日 F13 版、5 月 18 日 F7 版及 5 月 19 日 F9 版。第二次，自 98 年 12 月 15 日起至 99 年 1 月 13 日止，刊登於自由時報 96 年 12 月 16 日 G9 版、12 月 17 日 G8 版及 12 月 18 日 G10 版。並無沒有辦公覽情形。又查，內政部都市計畫委員會 104 年 4 月 7 日第 848 次會議決議載明：「本案除下列各點外，其餘准照本會專案小組初步建議意見維持原計畫，並退請該府依照修正計畫書、圖後，報由內政部逕予核定，免再提會討論。一、本案變更綜理表編號變 5 案，同意臺中市政府列席代表說明，為因應未來都市整體發展及道路系統需要，採大智路直通方案辦理，…」，該紀錄核無要求本府就

	<p>本件都市計畫變更再行重複辦理公開展覽及說明會之情事。</p>
<p>林○旻(書面陳述意見)： 以台中土生土長的居民身分請教台中市政府以下幾點問題：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 市府對於民眾陳述意見時，是否會以”依法辦理、一切合法”來搪塞?或是跳過不回答?這個新闢工程自規劃、審議到徵收的所有法令依據為那些?所謂的”一切”合法是指哪些”一切”? 2. 以先後順序的常識來看，市府好幾年前動工的鐵路高架化跟新火車站都快蓋好了，才用車站出口的理由來徵收拆除人民的財產，不知道這依法合法在哪裡?市府相關局處首長、承辦人，這麼多年來都不知道火車站出口在哪裡嗎?蓄意逃避後續可能發生土地徵收的糾紛嗎?為什麼不需要懲處造成現在這個問題的歷來相關承辦人員? 3. 我看到自救會的網站上一直強調內政部審議時，市府以說明會的會議紀錄做為區分所有權人已同意徵收的依據欺騙內政部，不知道這部分是否符實?是否可公布該說明會自通知起迄送出會議紀錄的全部公文?如果不能公布的法令依據在哪裡?決定不能公布的官員是哪一位?該說明會的主持人及會議紀錄的承辦人如果違法要如何懲處? 	<p>一、(1)本府對於民眾陳述意見均具體明確回應，無搪塞或跳過不回答情形。(2)本案係依都市計畫法規定擬訂都市計畫送內政部都市計畫委員會審議、本府擬以發布實施並辦理逕為分割，復依土地徵收條例規定舉公聽會等用地程序。</p> <p>二、本案都市計畫自 96 年即開始辦理公開展覽，歷經 8 年規劃審查，於 104 年 7 月 17 日發布實施。並非新車站快蓋好才知道需出入口。</p> <p>三、(1)有關自救會的網站資料，其真實性，請自行洽該會釐清。(2) 本府 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之說明會議，係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，其會議結論「(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。</p>

<p>內政部以此作為通過審議的依據，是不是市府涉嫌使公務員登載不實？</p> <p>4. 如果市府對於公聽會的意見沒有實質回應與處理，日後衍生的法律問題是哪幾位承辦官員的責任？在這個可受公評的公共事務上，相關的官員及承辦人職級姓名是不是有道德勇氣願意公布給社會大眾知道作為後續檢視的依據？</p>	<p>(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。」，相關資料均一併提報內政部都市計畫委員會繼續討論。台端如有閱覽之需要，請依政府資訊公開法，填具申請書向本府建設局提出申請閱覽。(3)內政部都市計畫委員會係依都市計畫法相關規定審議都市計畫內容，非以本府 104 年 2 月 4 日召開之會議為依據。</p> <p>四、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，皆具體明確答覆，作成會議紀錄後公告周知，並書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人，而無「沒有實質回應與處理」之情形。</p>
<p>劉○軒(書面陳述意見)： 我只是公司的小小員工，但公司在這也十幾年了。從無到有面對東區的繁</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</p>

華，我們都參與其中。有人對我們說「你們這些外地人不要來阻擋東區的發展！」，這句話讓的確讓我不知如何回應，因為我們確實不設藉在東區。但每天醒著的時間就在這塊土地上努力的工作著，這麼多年來，其實我們都讓為自己是東區的一份子。對於第二個家的發展，我們樂觀其成。由其是現階段的後站區的繁榮，平白大量的補習學生，假日湧入逛街、品嚐美食的旅客。這些都可以讓尖略時刻的後展區，交通寸步難行。於是許多人不停的喊著繁榮東區，難道現在的東區還不夠繁榮？我知道每個人對於繁榮的定義不太一樣。就我來說，除了後站區的熱鬧外，樂成宮的旱溪媽祖、旱溪大型觀光夜市。都已然成為東區一大特色景點，加上 74 號快速道路的行經。東區或許將慢慢發展，屬於自己的特色繁榮。

大智路的打通，我非常讚同。若有一條路能讓前後站相連接，相對於各區的發展會有更大的幫助。然而打通大智路之後呢？

後站區假日本來就是一個容易擁塞的地段，每個人的想法都只是想要車子進來。就現有的塞車情況，如果沒有其他配套措施，那會不會又更塞了？

何況打通的理由是為了讓大量的公車通過，那另我更難以接受。你們考

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。

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。本案係基於交通安全之公益性等理由，進行評估，非僅以繁榮東區為目的。

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。

本案基於前述理由擬定都市計畫送都市計畫委員會審議，經內政部 104 年 4 月 7 日第 848 次會議決議通過，及本府 104 年 7 月 17 日府授都計字第

慮過那將產生極大的塞車問題嗎？
既然你們可以評估打通大智路後可以產生的效益，那能否請你們評估，如此龐大的車潮進到東區後，對交通會有什麼影響呢？
打掉一個人的家容易嗎？雖然你們認為這棟大樓不是一個住家，但從落成開始我們就在這上班。十幾年了，可以說不是家嗎？
這次讓我很心寒的是，竟然有一部份的居民要求政府拆除我們的大樓。原來我們只要一群人提議拆某人的家，就可以這麼做嗎？這到底是什麼樣的社會氛圍？
而政府只是視而不見，讓民眾自相殘殺。
是不是因為我們不設藉於東區、因為居民贊成這樣錯誤的決定，於是政府完全乎略了我們的聲音。任由錯誤的計畫、其它民眾惡意的聲浪，讓我們失去重要的財產。逼迫我們不得不站出來對抗這些所謂的正確計畫、所謂的民意，還有所謂的「正義」？
民意？是因為我們是一間建設公司，是一個蓋房子的營利單位所以拆掉沒關係，這就是民意？這就是民主國家？民意是對的，大家贊成的事情是對的。那麼，我們私自決定要拆誰的房子也可以嗎？
真正另人害怕的是無限膨漲的民意，讓人們堅信自己是善良的市民。而對

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）」，已依法完成都市計畫變更程序。並非由一群人提議而作成決定。

落入困難的人二次傷害的，善良市民？

如果民意可以決定拆除民房，那就拆吧！說到底從大埔事件以來，不過是某些利益份子背地裡所操弄的政治運作，也是民眾在無聊生活中解悶的午後閒聊。

如果民意可以讓政府做錯誤的決策，決定讓少數人失去生命財產。那麼還需要法官做什麼呢？我們只需要投票，用民意決定對錯。就不需要法院，不需要拘泥於冗長的審判程序。下判決的，就由民意決定就好不是嗎？

洪○懿(書面陳述意見)：

關於打通大智路，應積極考慮除強拆大智慧學苑以外之替代方案：

1. 最好的方法應該是以都市更新的方法取代強制徵收、減少民怨，道路通了，所有權人也得到合理的安置。
2. 退而求其次也是設法把道路東移約 10-20 公尺，閃過建築物，避開爭議。

另外政府所謂行使公權力，應該傾聽受害者的心聲，而不是只為了行政流程、敷衍了事。

擁有公權力者，在公部門好修行，花心思認真去處理複雜爭議的事件，圓滿完成，造福人權，成就人生最高境界。

一、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。」。由上述決議及財務評估得知，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。

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、本府於104年11月3日、104年12月29日及今日，已舉行3次公聽會，即依土地徵收條例及申請徵收前需用土地人舉行公聽

	<p>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，即為給予所有權人及利害關係人充分之陳述意並傾聽其心聲。</p>
<p>林○後、林○仁、林○杰(書面陳述意見)： 台中市公車往南投霧峰大里方向，要改走大智路這個規劃是錯誤的，應該考慮原來台中路這邊的商家權益，改變公車行走路線會改變人潮流動方向，市政府應該慎重考量，不該如此草率，而且這個轉運站規劃也是前任市長時期的，現在已經不一樣了。 反對拆掉大智慧大樓，這棟文教大樓是使東區繁榮，吸引學生消費的重要因素，市政府不該做這種傷害老百姓的政策。</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，避免前後站繞行，並未影響台中路商家權益。又市政建設係持續性辦理，均為提供市民更好之生活空間，不因首長任滿卸職而異。</p> <p>二、市區繁榮需仰賴交通、設施、文教及商業活動等多項因素。感謝這棟文教大樓對學生貢獻，本府將持續規劃更完善之生活空間，提供市民利用。</p>
<p>黃○緹(書面陳述意見)： 1. 台灣乃民主法治國家，並非共產主義，民主國家首要應以保障人民生命財產為優先，請問明明就有公有地替代方案便可兩全其美的做法，為何市府執意採取強拆人民私有財產造成激烈抗爭並傷害人民的最劣局面？這和共產主義壓榨人民強奪私有土地財產的獨裁行為有何不同？ 2. 全台所有城市及車站附近的道路於上下班顛峰及假日時段哪一條</p>	<p>一、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，並無強取私有財產之情形。</p> <p>二、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</p>

道路不會塞車擁擠，如果因為塞車就要強拆大樓，請在場政要及市府官員承諾保證若日後強拆大樓後塞車情形更甚或造成更多行車安全問題，請下台以示負責。

3. 復興陸橋屆時拆除變更為平面道路後，民眾走大智路要到車站行駛路線同樣也是要右轉再左轉南京路通車站，而強拆大樓僅 160 公尺卻是為了讓一天約 2300 輛公車潮出站，請問這樣的交通會比較安全嗎？所謂帶動發展的是塞車潮嗎？大智路與復興路面寬可以承載這些車容量嗎？空氣品質汙染如何處理？汽機車行駛路線如何規劃？再加上新時代百貨車潮高峰時如何疏導？那麼強拆大樓的意義何在？
4. 市府一再制式回覆表示此案乃內政部核准，但為何內政部陳情得到的回答卻是“因台中市政府表示已與所有權人達成協議且市府僅送此唯一方案呈內政部審核...”，請問台中市政府所謂達成協議與溝通的證明為何？請問為何不併送可避免公民激烈抗爭的公有地替代方案優勢給中央評估？若僅是因為交通考量，請市府提供拆樓與公有地替代方案二種交通號誌路線規劃說明，另請市府再提供拆樓與公有地替代方案二者需花費人

會生活之交通路網。本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線等目的，主要非為解決上下班顛峰及假日塞車情形。

- 三、(1)復興陸橋拆除及大智路打通後後，民眾可直接自大智路至經車站到南京路，無需繞道。(2)目前臺中火車站前後站公車計 37 條路線，台中轉運站啟用後，通往台中轉運站及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約可減少 20 分鐘之旅行時間，大幅減少民眾的搭乘時間及等候時間。又大智路打通可以分散車流，有效減輕車流壅塞情形，提升安全性，減少塞車情形並分散車流；另查機車及汽車均需定期排氣檢驗，應可有效控制空氣品質；此道路為混合車道，汽機車均可通行，其鄰近百貨之車潮亦可藉由鄰近陸續開闢之道路疏通。本道路確有施作之必要。

- 四、(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 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

民納稅錢之預估明細差異給民眾解疑，相信只要市府做好完備交通規劃，不是比浪費人民幾十億納稅錢拆大樓來的實惠與益民嗎？

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。本府並未表示「已達成協議」。

(2)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；復興路至新闢道路路口整體平均延滯 96.6 秒/輛，服務水準：F 級)，經綜合

	<p>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員會第 848 次會議一併討論。並無未考量採用公有地，惟囿於交通安全性，仍以此方案為佳。</p>
<p>劉○珍(書面陳述意見)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 為何市政府在未定案前擅自變更地目為道路用地，陷市民處於違建及經濟財務損失？ 2. 為何市政府換市長沒換頭腦，沒具體評估市民的利益，執意選擇浪費公帑，又不便民，開一個公車轉運站的道路，增加東區的車流量造成人民的擁塞與危險？ 3. 為何市政府的道路規劃不當，又不接受市民的較優方案，而堅持一意孤行，一錯再錯？ 4. 為何市民的聲音，市政府充耳不聞，對市民的疑問避而不答，是否黑箱作業，圖利權勢？ 	<p>一、(1)地目等係日據時期為課徵土地稅賦，依土地使用現況所詮定，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。</p> <p>(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</p>

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。

二、目前臺中火車站前每日公車班次數為 2,818 班次，計 92 條路線，通往後站每日公車班次數為 2,309 班，計 37 條路線，台中轉運站啟用後，通往台中轉運站及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約可減少 20 分鐘之旅行時間，大幅減少民眾的搭乘時間及等候時間，大智路打通可分散轉運站啟用後帶來的車流，有效減輕車流壅塞情形。

三、市民於公聽會所提方案，本府均已具體明確回應，並無一意孤行。

	<p>四、本府於 104 年 11 月 3 日、104 年 12 月 29 日及今日，已舉行 3 次公聽會，即依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，以聽取市民的聲音，並已明確具體回應，並無充耳不聞、避而不答或黑箱作業等情。</p>
<p>康○祈(書面陳述意見)： 每個市民都關心台中市的開發與建設，這條路的開闢看起來根本沒有那麼必要，為什麼一定要開？原來公車走的路線為什麼要換？進車站又不是沒路可走？大智路又不是沒路可通？市府人員什麼都說不清？請市府跟我們說明。 不好的規劃應該檢討才對，專家做事不應該如此草率，建議重新檢討規劃，不要勞民傷財。</p>	<p>一、台鐵捷運化計畫內容，所提台鐵捷運化目標，主要為配合高鐵 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。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，故有開闢必要。</p> <p>二、目前臺中火車站前每日公車班次數為 2,818 班次，計 92 條路線，通往後站每日公車班次數為 2,309 班，計 37 條路線，台中轉運站啟用後，通往台中轉運站及後站的公車不必繞行，直接行駛大智路，左轉可前往市區、海</p>

	<p>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約可減少 20 分鐘之旅行時間，大幅減少民眾的搭乘時間及等候時間。大智路打通可以分散轉運站啟用後帶來的車流，有效減輕車流壅塞情形。本案確經評估程序，並無草率情形。</p>
<p>張○傳(書面陳述意見)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 真正可以繁榮該地段的方式為前、後站可直接通達(連通)，而本案顯然是無此效果。 2. 在沒有巨大效果之前提下，一個有為的市政府應尋求一個花費最少(浪費納稅人的錢)，效果最好的方式進行，而現在市政府確採用強制徵收的方法，將合法興建之建物及人民的土地，強制由商業用地改成道路用地而去拆除，而不經公有地(免徵收費用)，將公有地變成商業用地，明顯有圖利自己之嫌疑。 	<p>一、本工程即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，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，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方式開闢，即得聯繫前後站，並非「無此效果」。</p> <p>二、(1)本案經提內政部 104 年 4 月 7 日第 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)」，已完成都市計畫變更程序。(2)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</p>

	<p>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「不經公有地(免徵收費用)」之情形。</p>
<p>吳○宏(書面陳述意見)： 在現場感覺，雙方對打通大智路並沒有歧見，對繁榮地方的心也一致，只是對打通的方式及是否拆除大樓有不一樣的看法。既然如此，難道市府就沒有能力推出一個雙贏的策略來化解民怨嗎？政府手握執政大權，如不去多方思考解決方案，只懂得強制徵收的把殘守缺心態，恐怕只會影響市府團隊執行成效及聲望，與前任並無二致，如何能獲得民眾的再次支持，徵收市政府要老百姓要地，絕不能讓住戶損失，這是基本原則，所謂依法從優補償、口惠但不一定實至，多積極溝通才是王道。</p>	<p>一、本工程係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。 二、本府於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，又已舉行3次公聽會，均為給予所有權人及利害關係人陳述意見機會，聽取市民的聲音，確已踐行宣導及溝通程序。</p>
<p>郭○燕(書面陳述意見)： 在現場有聽到市府在未與住戶溝通情形下就把土地由商業區改為道路用地，影響住戶權益，雖官員解釋一切合法，但事在政府所為，合法不一定合情、理，難道一定要現在變嗎？若因此而損失及百姓權益誰來承擔，難道要國家來賠償嗎？難道又要浪費百姓的納稅錢！令人覺得真的很野蠻。</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</p>

	<p>21 條、23 條及 28 條規定辦理，均符合法令規定。</p> <p>二、範圍內之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及相關查估標準，辦理計價補償，以補償所有權人因徵收所受之損失，保障所有權人財產損失。</p>
<p>郭○英(書面陳述意見)：</p> <p>本次市府徵收土地，雖然一再強調在合法合理範圍內“從優補償”而依報載徵收費用約 3 億，此部分難道沒有其他配套措施可以省下來嗎？一定要花費納稅錢去徵收嗎？再者據了解這棟 12 層大樓內有 2 千多坪，平均下來每坪徵收價比目前市價還要低很多，難怪會有抗爭事情。因此，市府似乎應就補償部份多與住戶溝通，並就可補償部分詳細考量，畢竟 12 層大樓和鐵皮屋興建價格差距很大，加上裡面還有設備、裝潢、立案費用及搬遷損失，再者，近火車站最理想的補習班設立點，如果屋業主可以用來徵收補償在附近找到相襯點，自然阻力就會降低，否則一被徵收就等於關門，無力另起爐灶，當然抗爭的力道就會加重。</p>	<p>一、本案範圍內之私有土地及地上物，將分別按徵收當期之市價及相關查估標準，辦理計價補償，以補償所有權人因徵收所受之損失，保障所有權人財產損失，本府於召開協議價購會議時，將與所有權人協議。</p> <p>二、本工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，又考量大智路延伸線形之順暢性、安全性等層面，以道路順接之線型最佳。基於前述交通安全等公益考量進行開闢，並無「省下來」之道理。</p> <p>三、另平均下來每坪徵收價比目前市價還要低很多 1 節，查本案尚未進入徵收程序，徵收價格並未查估，相關報載資訊應屬預估值，實際徵收價格仍需依規定辦理查估作業並提地評會審議後方能確定。</p> <p>四、所述在附近找點一節，查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</p>

	<p>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。</p>
<p>林○達(書面陳述意見)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 台中市新站區的規劃應該是全民受惠，不贊成隨意拆除合法使用多年且已為台中市民帶來許多便利和商機的大樓。 2. 不贊成草率將公車從原來台中路改成走大智路。公車行走台中路是許多台中人共同的生活記憶，路線更動也會影響台中路沿線許多商家之生計及市民生活。 	<p>一、台鐵捷運化計畫內容，所提台鐵捷運化目標，主要為配合高鐵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，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。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。故有開闢必要。</p> <p>二、本案基於前述理由規劃而成，並非草率決定，而大智路打通後，將有更完善之都會區運輸系統及便捷之交通路網，台中路之市民亦將受益。</p>
<p>黃○哲(書面陳述意見)：</p> <p>希望政府不要再流於形式，只顧自的照本宣科都已經召開三次公聽會了，而每次的公聽會都是作作表面說是</p>	<p>本府依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，於104年11月3日、104年12月29日</p>

<p>聽取人民的意見，實際上卻只是將意見蒐集起來，但卻沒有任何作為，每每開一次公聽會，就像是一次次的凌遲，到底除了聽政府的種種拆除說明後，還能做什麼？難不成只能乖乖接受嗎？訴求什麼的都當屁嗎？盼請政府不要再只是虛應了事，而無視人民的心聲。</p>	<p>及今日，計召開3次公聽會，目的為踐行宣導及溝通程序，以聽取民眾意見並廣納各界意見，其中所有權人及利害關係人之意見，歷次公聽會之陳述意見，均逐一且具體明確答覆，且會後將意見及回覆情形作成會議紀錄後公告周知，並書面通知陳述意見之土地所有權人及利害關係人。並無作表面之情形。</p>
<p>楊○富(書面陳述意見)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 政府應當有智慧拆除合法大樓為人民唾棄，打通大智路有了車潮不等於有人潮。解決火車站往來車流打通大智路並非唯一選項，也不是最好選項。 2. 如果積極重劃振新路以東的土地，以開闢新的聯外道路，一則可以解決車流問題，二則讓東區開發更完整，對東區更有發展空間，三則不致造成民怨沸騰。 	<ol style="list-style-type: none"> 一、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。本案確有開闢之必要。 二、所建議振興路以東的土地開闢道路，仍無法聯繫火車前後站，亦無法解決前述繞道情形。另查市地重劃需依都市計畫之規定辦理，而振興路以東之使用分區為住宅區，就取得公共設施用地為重劃之目的而言，現階段此區無辦理重劃之必要，故本工程仍有優先開闢之必要。
<p>許○砒(書面陳述意見)：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 所謂的打通大智路直通?是把我們一棟合法十二樓的大樓打掉，然後在立刻轉彎通道你們所謂的武德 	<ol style="list-style-type: none"> 一、大智路延伸後，將「直接」武德街抵南京路，並非「轉彎」通到武德街，打通後之大智路即緊鄰轉運站東側。

<p>街，然後再直達南京路，卻不是打通我們合法十二樓大樓直接通到前站，有效促進車站週邊發展……使人納悶？</p> <p>2. 經過這件事情之後，才知道原來台灣政府作業都不是為了人民而著想？從不跟民眾好好的溝通？一切都是黑箱作業強制執行？這就是我們現在台灣政府？真的讓人失望透頂。</p>	<p>二、本府於104年11月3日、104年12月29日及今日，已舉行3次公聽會，即依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，均為踐行宣導及溝通程序，並無黑箱作業情形。</p>
<p>王○筑(書面陳述意見)：</p> <p>這已是第3次公聽，市政府給我們的回應一直答非所問，只是一直強調『大智路打通案過程公開透明』，依法行政。請問真的是公開透明嗎？透明到可以將商業用地逕行變更為【道路用地】？</p> <p>一棟合法取得使照的大樓，現在竟然被操弄成阻礙東南區發展的路霸。我想請問打通大智慧這一棟大樓你們是要如何來繁榮東南區，還是只是為了要配合選舉所開出的政票。</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，並無違誤。</p> <p>二、本案係為配合鐵路高架捷運化，並考量東區交通安全性等因素，與選舉無涉。</p>
<p>劉○圻、蔡○羽、張○馨、陳○瑋、郭○月、蔡○滿、林○芳、林○瑩、陳○華、邱○軒、卓林○葉、林○時、簡○如、劉江○玉、劉○志(書面陳</p>	<p>一、為排除鐵路阻隔造成之都市不均衡發展情形，需開闢大智路延伸道路，以服務新車站及聯繫站區前後，故目前道路還不夠用。</p>

述意見)：

對於台中市新站區的周邊環境我們建議應該多設置休閒廣場、多種植草皮和樹木，道路夠用就好，不要再開路，讓更多汽車近來排放廢氣，製造空氣汙染。

這個都市計畫案是前任市長 10 幾年前規劃的，現在已經不合時宜了，怎麼還要繼續做下去？車站附近已經車多道路也多，根本無需浪費人民的錢開這一條路。

更何況政府徵收人民私有財產是最糟糕的手段，如今又要拆除一棟這麼重要又很新的大智慧文教大樓，如此剝奪這麼多學生的受教權利與老師的就業權利，這種不適當的做法，請政府應該趕快重新檢討，不要浪費公帑，還做傷害人民的事。

二、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，並無不合時宜情形。

三、工程範圍內之土地及地上物等，將依土地徵收條例及相關法規查估並給予合理補償費，以保障所有權人所遭受之財產上損失。

二、本府相關單位補充說明：

(一)都市發展局：鐵路高架化，從都市計畫的程序，是從 96 年 5 月開始公展，至 104 年 7 月 17 日發布實施，前後歷程 8 年，在 96、98 年共辦了 2 次公開展覽，3 次內政部都市計畫委員會的大會，5 次內政部專案小組討論，100.3 針對沒有爭議的部分先發布實施，有爭議視為第二階段，於 104.7.17 才發布實施，有爭議部分為大智慧拆除及建國市場改建計畫，火車站週邊道路，第一到第二階段也花了 4 年，內政部開會過程，所有權人也到台北跟內政部提出訴求，

在大會中已充份表達，過程中，委員來自不同單位，也都是很客觀的，拆一棟大樓是讓人家很難過的，我們能理解，會拖這麼久是有原因的，說沒有溝通，是騙人的，這麼多次開會，你們也都充分表達意見，我們內部也在討論，也是希望能取得大家都能接受的方案，至於陳先生，合法建物是 87 取得合法建照，沒有什麼承諾書，廣兼停變成商業區，至目前並沒有通過，停 35 也有私人土地、臺鐵土地，動那塊同樣要付出土地的徵收費用，整個過程，並沒有掩飾或什麼不好方式，大家應該理性討論。

(二)地政局：首先，地主提到的分割是在土地徵收條例施行細則第 20 條，不是土地徵收條例，細則提到一宗土地部分被徵收，公告徵收前，應囑託分割，如果土地只有部分是道路，就使用到的部分做分割，如果全部是路用地就沒有分割，一般逕為分割是依據都市計畫法第 23 條第 3 項，細部計畫核定發布實施後辦理分割，分割後不一定馬上徵收。別以地易地，例如，停 35 有國私有土地，私有地沒法以地易地，另鐵路局的土地原則要用有償撥用，不是免費。最後，有關徵收市價部分，市府建設局進行查估，於合法範圍內，從優補償，屆時會因查估需求進入建築物，如所有權人不同意，也是尊重你們，到時會依外面行情估算。

(二)交通局：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，未來臺中轉運站啟用，將使大眾交通運輸可達到無縫接軌之目的，相對的在車站週邊的交通道路系統方面，也需做較完善之規劃，經交通效益分析，安全性、順暢性、時效性

等評估，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，後車站的交通更加流暢。

拾肆、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三次公聽會，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。

拾伍、散會：下午 13 時 30 分。

拾陸、會議現場照片



