

臺中市議會第 2 屆第 4 次定期會

新臺中火車站啟用與周邊交通改善(含舊建 國市場)、復興路增設轉運站及大智路、學府 路打通進度 專案報告



臺中市政府交通局、臺中市政府建設局

報告人：王義川 局長、黃玉霖 局長

中華民國 105 年 10 月

目錄

壹、新臺中火車站啟用與周邊交通改善	1
一、計畫緣起	1
二、計畫內容	1
三、後續辦理情形	6
貳、復興路增設轉運站	7
一、計畫緣起	7
二、計畫內容	7
三、計畫進度	8
參、大智路打通工程	9
一、計畫緣起	9
二、計畫內容	9
三、計畫進度	11
四、後續辦理情形	11
肆、學府路打通工程	12
一、計畫緣起	12
二、計畫內容	12
三、計畫進度	13
四、後續辦理情形	13
附件一	14
附件二	16

壹、新臺中火車站啟用與周邊交通改善

一、計畫緣起

「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」將豐原車站至大慶車站間鐵路高架化，並改建豐原、潭子、太原、臺中、大慶等5座現有車站，新建栗林、頭家厝、松竹、精武、五權等5座高架通勤車站，其中松竹、大慶站與臺中捷運線G4、G13站預留轉乘機制。本計畫經前行政院經濟建設委員會(現為國家發展委員會)95年1月2日第1236次會議決議列入「新十大建設計畫」，促使臺鐵、高鐵於烏日站整合，以達到都市交通功能(聯絡高鐵、填平24處地下道並配合臺鐵捷運化增設5處通勤車站)，另臺中、豐原及潭子車站更可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，大幅提高車站地區及其周邊土地價值並促進區域發展。

臺中車站周邊路網共規劃主要聯外道路(中正路、復興路、建國路、民權路)、市區主要道路(中山路、民族路、新民街、武德街、八德街、成功路、南京路、大智路、綠川東西街、互助街、進德路)及地區道路等道路系統，及高架捷運化之鐵路、臺中車站、公車轉運站等大眾運輸系統。

二、計畫內容

「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」預計分兩階段通車，第一階段通車交通部已於8月23、24日辦理履勘作業，經履勘委員實地勘查後，共提出28項應改善事項，其中10項改善事項須於通車前完成，並由交通部確認後，由其決定確切通車時間。

為因應第一階段通車啟用，臺中新站人車動線與周邊交通配合規劃改善，以求通車後人車動線順暢，交通局自今(105)年6月起陸續與營運單位台鐵局及工程單位鐵工局中工處多次開會協調，以不大幅變動既有動線，符合民眾現有乘車習慣等原則，規劃各項交通措施，分項敘述如下：

1、人車動線部分：

- (1) 西站：人車動線與現況完全相同，車輛可由舊站站前廣場的車道進出，旅客仍透過舊站進出，由雙向分流合計6+6公尺寬人行便道，平行跨越舊站月台後，即可進入新站乘車。另為服務行動不便之旅

客，亦備有電動代步車可供使用，方便乘客快速進出(圖1-2)。

(2)東站：一般旅客可由復興路側從廣場徒步進入新站，汽機車轉乘接送則透過新開放之地下停車場，有109席汽車及389席機車位，提供前30分鐘免費停車優惠，方便旅客臨停下上客，透過室內電梯快速進出站。同時東站計程車也將於地下停車場排班，方便旅客利用，並降低對復興路的交通衝擊。另外大勇街及信義街口將增闢臨時汽車停車場，預計可提供115席汽車停車位，旅客可利用該處停車轉乘火車(圖1-4)。

東站前方10米道路因目前為尚未與大智路連通，故將採行管制管制，僅作為殘障、緊急救護及工程車輛使用(圖1-3)。

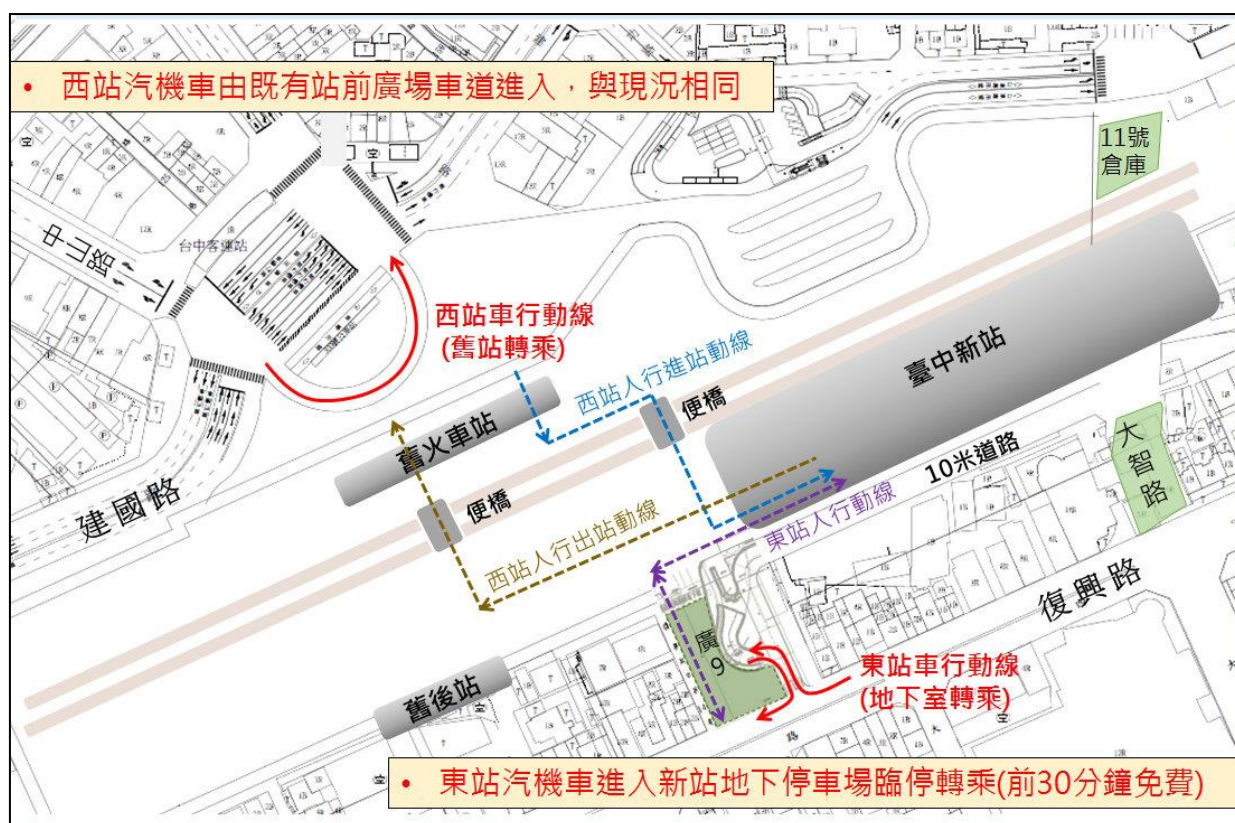


圖 1-1、第一階段啟用後人車動線

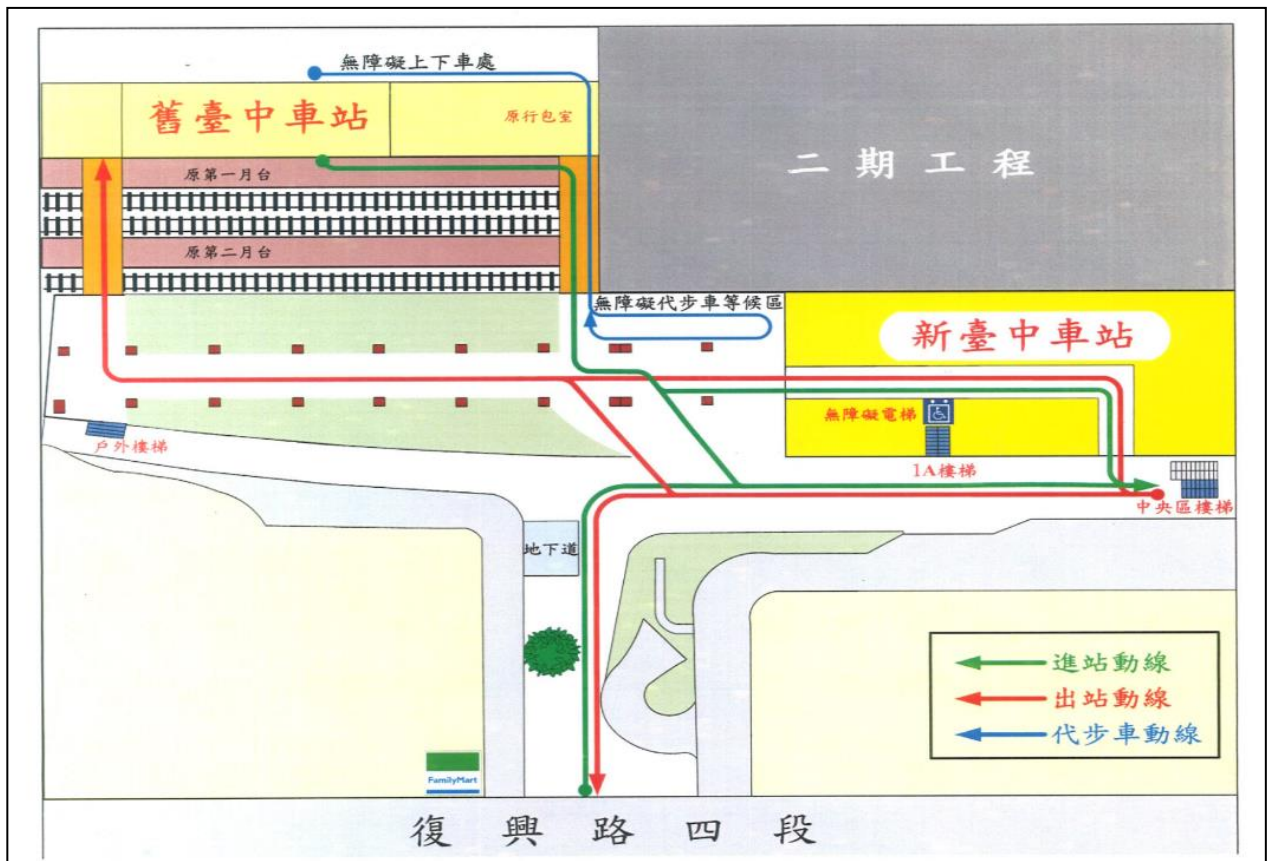


圖 1-2、第一階段啟用後站內人行動線

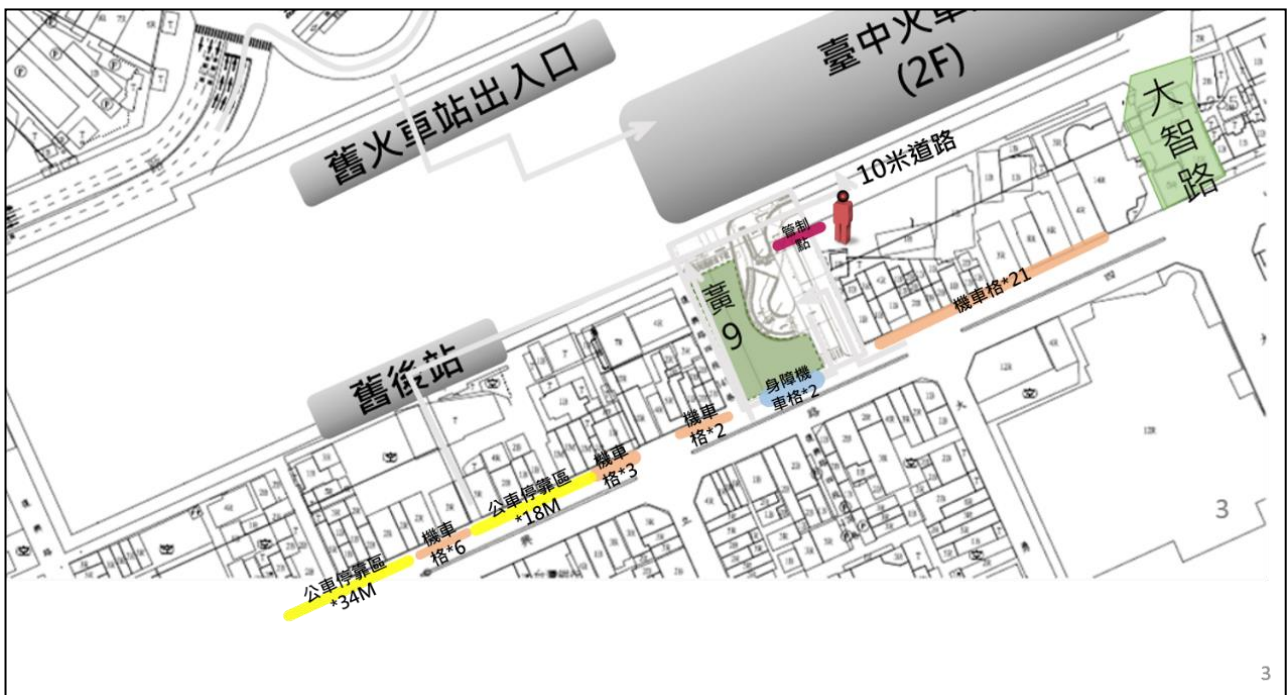


圖 1-3、第一階段啟用後復興路側交通管制



圖 1-4、配合第一階段啟用東站新增停車場

2、公車動線部分：

- (1) 西站：目前西站公車仍依照現有站位及路線行駛，惟因站前廣場預計將於105年11月初開始施工，將影響現有站位，故預計於10月29日凌晨針對西站61條公車路線同時配合調整，將原停靠於西站前之路線分別調整至東協廣場、建國路97號、金沙百貨前、臺灣大道原諾貝爾書局前等，以配合廣場工程施工（圖1-5）。
- (2) 東站：原公車站位設置於廣9前方，現因該處未來將有大量進出地下停車場之車輛通行，為避免動線交織，故站位將配合鐵路高架化通車時程，往前微調至靠近舊後站的位置，以利公車停靠（圖1-6）。

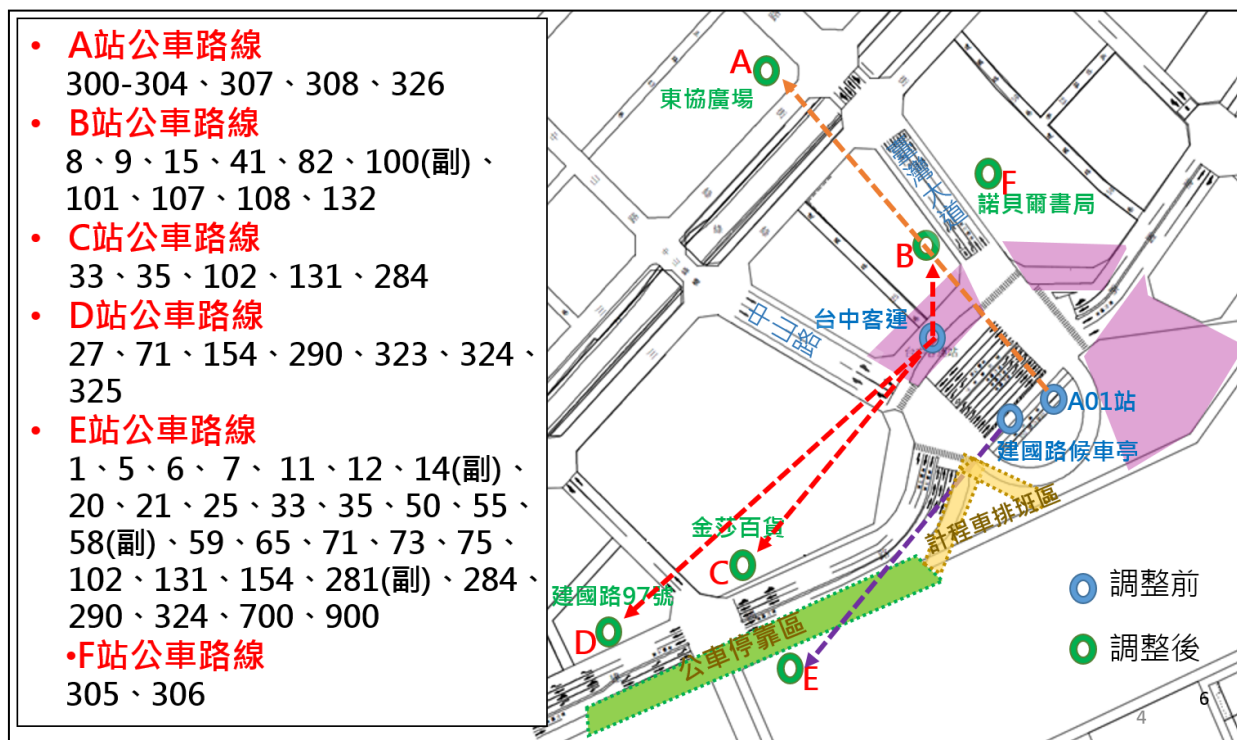


圖1-5、配合西站站前廣場施工，西站公車調整方案(10月29日起)

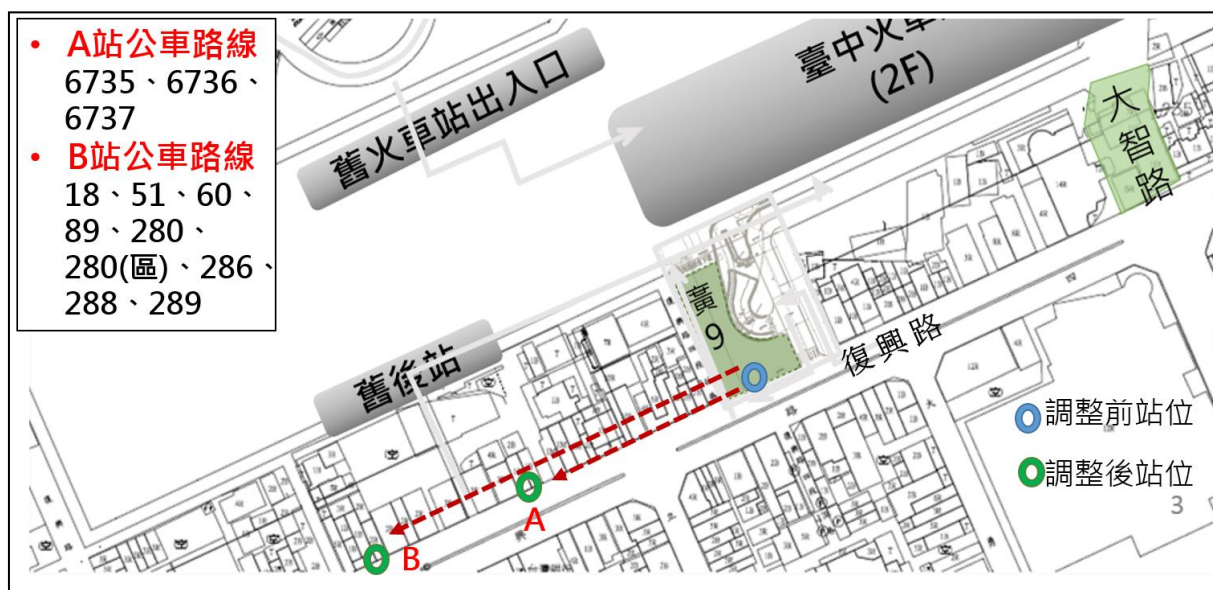


圖 1-6、東站公車站位調整方案（與鐵路高架通車同步）

3、舊建國市場周邊交通規劃：

舊建國市場目前由經發局辦理拆遷事宜，後續規劃作為臨時停車場使用，因該區域在鐵路高架化第二階段通車（預計107年）後，西站轉乘汽機車及台中轉運站公車皆會由當地進出，車流量龐大，故多處將規劃為配對單行道，統一車流方向，初期規劃車流主要透過新民街進入，再由武德路轉八德街離開(如圖1-7)。

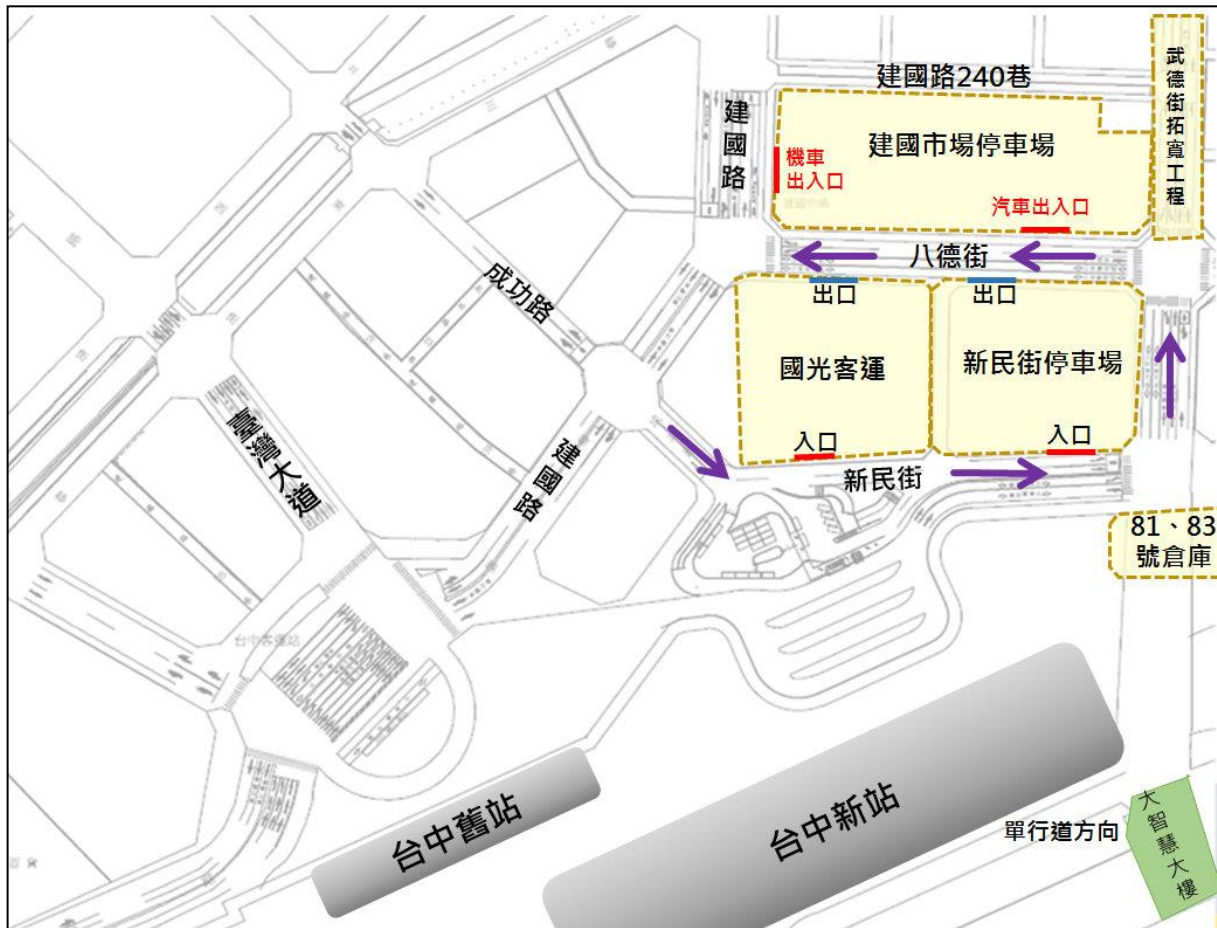


圖 1-7、舊建國場周邊動線規畫

三、後續辦理情形

將持續配合鐵路高架化第一階段通車作業，積極掌握通車時程，提前預為宣傳各項交通措施，讓民眾可以提前因應。實際通車後，將依據各項措施實際執行狀況，持續進行滾動式檢討，提供最符合民眾需要之便捷交通方式，讓鐵路高架化為臺中市帶來最大的發展效益。

貳、復興路增設轉運站

一、計畫緣起

臺中車站周邊路網共規劃主要聯外道路(中正路、復興路、建國路、民權路)、市區主要道路(中山路、民族路、新民街、武德街、八德街、成功路、南京路、大智路、綠川東西街、互助街、進德路)及地區道路等道路系統，及高架捷運化之鐵路、臺中車站、公車轉運站等大眾運輸系統。

隨著鐵路高架化未來啟用，新的臺中火車站周邊地區，將形成臺中大車站區，匯集臺鐵、市區公車、中長途客運、捷運、雙港輕軌及i-Bike等公共運輸系統，建構起「複合式交通運輸系統」，提供民眾健全的大眾運輸路網。

爰此，臺中火車站地區的轉運中心以攔截圈概念進行規劃，採轉運中心服務對象辦理車流分離，臺中轉運中心以服務市區公車為主要對象，公路國道客運之轉運車流則規劃於臺中火車站較外圍的區域，將短、中長途不同特性之客運路線，進行車輛分流策略，改善火車站周圍交通動線複雜問題。

二、計畫內容

火車站前的臺中轉運中心將以建構串聯臺鐵與市區公車為主的轉運中心模式，提供市民便利的軌道與公車轉乘環境；另火車站外圍北側區域，利用現有雙十路與南京路口的車站用地（車二），導入中長途客運路線與雙港輕軌，透過輕軌路線延伸服務中長途客運旅客，形成大臺中東南區重要的轉運節點(圖2-1)。



圖 2-1 臺中大車站計畫圖

未來臺中轉運中心配合大智路打通以及車二轉運中心，公車車流動線可直接通達火車站東站區域，南向往大里、太平及霧峰地區之公車路線，預估可以節省20分鐘之車程，並同時紓解火車站前交通壅塞；且未來中區將以MR. B&B概念由火車站為中心，整合公共運輸工具，規劃有捷運藍線、雙港輕軌、鐵路高架捷運化、579幹線公車及i-Bike等，向外串聯烏日、豐原及雙港副都心及周邊衛星市鎮，建構完整的複合式運輸路網。

三、計畫進度

車二轉運中心已獲交通部公路公共運輸提昇計畫補助200萬元辦理規劃作業，並已於105年9月30日公告招標，將逐步推動實現臺中大車站區計畫，後續將配合招標結果，積極辦理後續規劃作業，以利儘早完成。

壹、大智路打通工程

一、計畫緣起

為改善臺中都會區因鐵路分隔兩側使發展受阻、市區交通不良、平交道安全事故等問題，並增進市區土地利用效率與價值，自民國82年起臺灣交通部鐵路改建工程局即進行「臺中市區鐵路地下化工程計畫」、「臺中市區鐵路立體化工程(局部高架化)」等臺中都會區鐵路改善計畫，其間因政府財政困窘造成計畫延宕。後因應：(1)臺鐵轉型；(2)配合臺中捷運；(3)高速鐵路等交通建設；(4)臺中、豐原及潭子車站地區都市更新契機，推動「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，期整體改善臺中都會區鐵路沿線與車站周邊都市發展。

「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」將豐原車站至大慶車站間鐵路高架化，並改建豐原、潭子、太原、臺中、大慶等5座現有車站，新建栗林、頭家厝、松竹、精武、五權等5座高架通勤車站，其中松竹、大慶站與臺中捷運線G4、G13站預留轉乘機制。該計畫經行政院經濟建設委員會95年1月2日第1236次會議決議列入「新十大建設計畫」，促使臺鐵、高鐵於烏日站整合，以達到都市交通功能(聯絡高鐵、填平24處地下道並配合臺鐵捷運化增設5處通勤車站)，另臺中、豐原及潭子車站更可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，大幅提高車站地區及其周邊土地價值並促進區域發展。

臺中車站周邊路網共規劃主要聯外道路(中正路、復興路、建國路、民權路)、市區主要道路(中山路、民族路、新民街、武德街、八德街、成功路、南京路、大智路、綠川東西街、互助街、進德路)及地區道路等道路系統，及高架捷運化之鐵路、臺中車站、公車轉運站等大眾運輸系統。

二、計畫內容

大智路延伸打通道路係為服務新臺中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「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」應配合辦理之事項。

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，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，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，故本案依據都市計畫將開闢長度約160公尺，寬20公尺之道路，完成後可使旅行時間節省、行車成本節省、肇事成本節省及土地使用效益提升等。

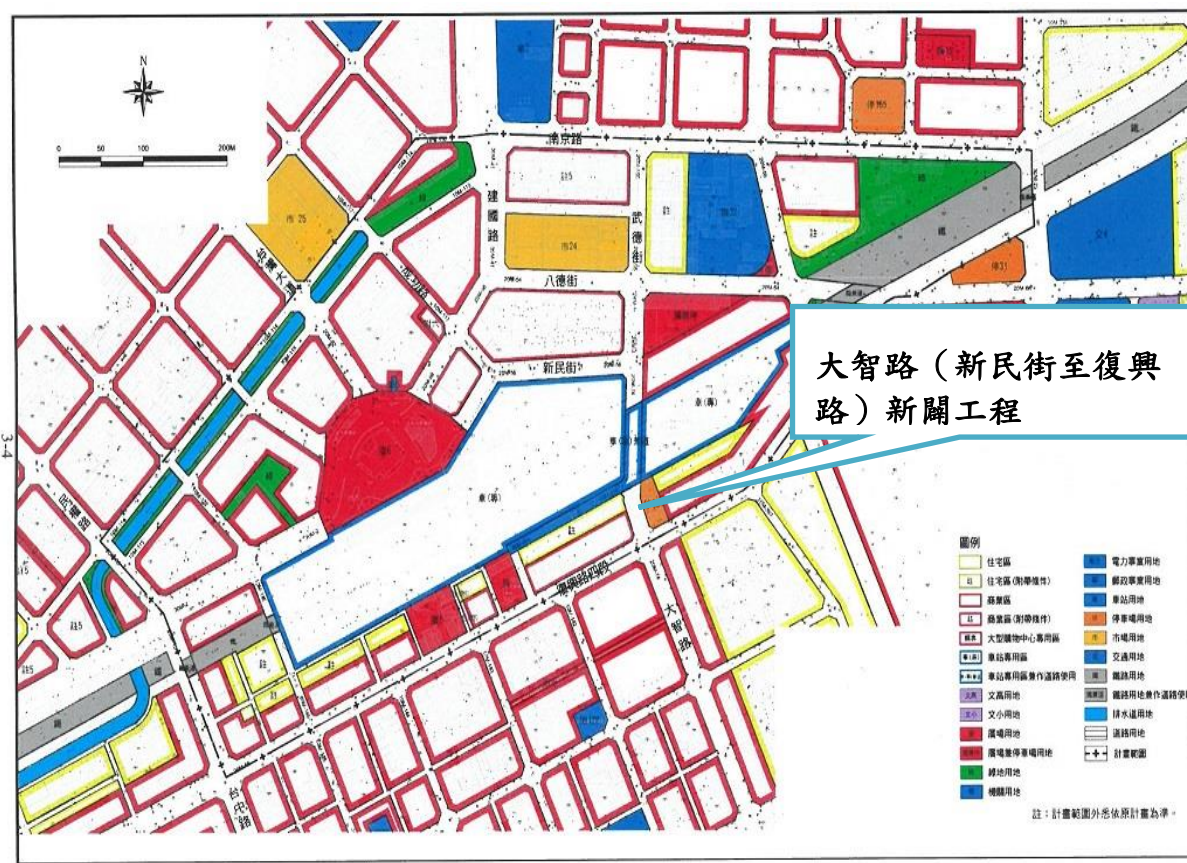


圖1-1 大智路打通示意圖

三、計畫進度

新闢連通大智路(大智慧大樓等變更為道路用地)業經內政部都市計畫委員會同意採行連接前後站之大智路以直通方案辦理，並由本府104年7月17日府授都計字第1040142347、10401423471號公告發布實施，且已分別於104年11月3日、104年12月29日及105年3月29日舉行三次公聽會，截至105年4月本案歷程詳後大事紀(附件一)；另針對大智路開闢如何就社會、經濟、文化、生態、永續發展等因素進行評估，以及經內政部都委會通過在案的過程，各局處亦藉由透過公聽會廣泛聽取並回應土地所有權人及利害關係人相關所關心之議題及意見，相關回覆內容如後(附件二)。

四、後續辦理情形

本案地上物查估採購，於105年6月15日開標，105年8月9日決標，得標廠商為卓越、宇豐及庭譽等3家不動產估價師，已於105年8月25簽訂契約，預訂105年11召開協議價購會議；查本案105年度核列經費為1億元，其餘費用將提106年度預算先期作業，另有關工程(經費約1仟萬)亦將配合用地取得時程於106年中辦理設計及發包施工作業。

貳、學府路打通工程

一、計畫緣起

為改善臺中都會區因鐵路分隔兩側使發展受阻、市區交通不良、平交道安全事故等問題，並增進市區土地利用效率與價值，自民國82年起臺灣交通部鐵路改建工程局即進行「臺中市區鐵路地下化工程計畫」、「臺中市區鐵路立體化工程(局部高架化)」等臺中都會區鐵路改善計畫，其間因政府財政困窘造成計畫延宕。後因應：(1)臺鐵轉型；(2)配合臺中捷運；(3)高速鐵路等交通建設；(4)臺中、豐原及潭子車站地區都市更新契機，推動「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」，期整體改善臺中都會區鐵路沿線與車站周邊都市發展。

「臺中都會區鐵路高架捷運化計畫」將豐原車站至大慶車站間鐵路高架化，並改建豐原、潭子、太原、臺中、大慶等5座現有車站，新建栗林、頭家厝、松竹、精武、五權等5座高架通勤車站，其中松竹、大慶站與臺中捷運線G4、G13站預留轉乘機制。該計畫經行政院經濟建設委員會95年1月2日第1236次會議決議列入「新十大建設計畫」，促使臺鐵、高鐵於烏日站整合，以達到都市交通功能(聯絡高鐵、填平24處地下道並配合臺鐵捷運化增設5處通勤車站)，另臺中、豐原及潭子車站更可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，大幅提高車站地區及其周邊土地價值並促進區域發展。

因鐵路高架化後，學府路與公館路仍受鐵路阻斷，且該區域為公館路、建國北路及南屯路等道路匯集地點，車流龐大，鐵路阻斷大幅降低該地區道路服務品質及鐵路兩側縫合，爰地方建議學府路打通工程。

二、計畫內容

學府路(建國市場周邊)工程係為服務臺中市南區中興大學周邊之重要動線，將有助於帶動南區發展。

有關「學府路(建國市場周邊)工程」，經查依本局104年2月估算該案總經費計約7,920萬元(含工程費、用地及地上物補償費)，道路打通後將可銜接鐵路兩側，並可打通學府路及公館路，同時公館路、建國北路及南屯路等道路皆匯集點該路口，打通將提升上述道路行駛至鐵路南側之便利性，可便利地方交通，加速地方發展。



圖1-1 學府路打通示意圖

三、計畫進度

- (一) 本案總經費計約 7,920 萬元(含工程費、用地及地上物補償費)。
- (二) 本案經與都市發展局確認，本案目前尚為鐵路用地，目前該案正辦理通盤檢討中，目前已函送內政部辦理都市計畫變更審議辦理使用分區變更，預定後續將改定為鐵兼道用地，變更後方有依據辦理道路開闢。
- (三) 旨案經交通局 105 年 6 月 20 日中市交工字第 1050028639 號函說明本道路確有開通之需求
- (四) 綜上，本案將俟都市計畫變更使用分區，並待預算爭取有著後依據鐵路高架化相關規定研酌辦理開闢。

四、後續辦理情形

本案將俟都市計畫變更使用分區，且預算爭取有著後依據鐵路高架化相關規定研酌辦理開闢。

【附件一】

序號		時間	事項
			「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」都市計畫及用地取得歷程
			1050926
			張溫鷹市長階段：
一	82		原82年行政院原則同意臺中市區鐵路地下化，後因中央為撙節經費改採高架，並經行政院95年2月13日院臺交字第0950002090號函核定。當時無相關協調或承諾事項。
			胡志強市長階段：
一	96.05.16		變更台中市都市計畫（配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—台中車站地區）案於96年5月16日、98年12月15日都市計畫公開展覽。96年5月16日草案公展時即於停35西側（即現大智慧大樓處）規劃一條20公尺計畫道路，以打通大智路。
二	96.10.18		臺中市都委會96年10月18日第222次會議審議決議，有下列各點意見需修正，略以「依據劃定範圍規定需優先辦理都市更新整體開發；於配合台中都會區鐵路高架捷運化之重大建設必要時，則採一般徵收、撥用等方式取得公共設施用地，土地使用分區並恢復為原分區。」。
三	96.12.20		臺中市都委會96年12月20日第223次會議審議通過。
四	98.9.8		內政部都委會98年9月8日第714次會議審議決議「關於臺中市政府提案修正『建國市場周邊地區優先辦理都市更新單元』之範圍，將變更為廣場及道路用地之內容劃出建國市場周邊優先辦理都市更新單元範圍，並改採一般徵收（撥用）方式辦理，其範圍面積3.25公頃修正為3.02公頃乙節，同意依臺中市政府所提修正內容通過。」。本次會議僅決議由都市更新改採一般徵收方式辦理。
五	99.3.19		臺中市都委會99年3月19日第243次會議審議決議，將專案小組意見及人民陳情意見轉請內政部審查，另請地政單位從優辦理土地公告現值評定，請建設局檢討高樓層拆遷補償標準，以利合理補償並從優處理。
六	99.9.7		內政部都委會99年9月7日第738次會議審議決議，涉及都市計畫更新之變更案部分，依第714次會議決議辦理，另編號變5變更案，由臺中市政府廣為妥善辦理後，再提送內政部都委會討論。
七	100.3.10		本府100年3月10日公告實施變更台中市都市計畫（配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—台中車站地區）（第一階段）案。其中大智路北向銜接臺中車站主體都市計畫變更步及現況拆遷補償協調，內政部都委會暫予保留。
八	101.5.10		臺中市都委會101年5月10日第12次會議審議決議：「大智路延伸新闢道路係為服務新車站及聯繫車站前後之重要交通動線，亦為行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」中，市府應配合辦理之事項，建議應維持原變更方案。」。
九	101.9.14		臺中市都委會101年9月14日第14次會議審議決議，略以「二、…開發方式修正採一般徵收、撥用方式辦理。三、經綜合考量大智路延伸線形之順暢性、安全性、配合鐵路高架站區出入道路使用之時程急迫性、地主意願等層面，且採都市更新方式辦理將無法符合重大建設期程需求，維持原變更方案，並採一般徵收、撥用方式辦理。」。

序號		時間	事項
			「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」都市計畫及用地取得歷程
			1050926
十	102.10.1		內政部都委會102年10月1日第812次會議審議決議：「本案因臺中市政府於會中所提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。」。
十一	102.11.28		內政部都市計畫委員會再提會討論第4次會議決議，依下列各點研商可行替代方案： (一)若大樓不拆，以東側停車場用地作為聯繫前後站之可行性，並研擬周邊地區交通行動線、安全之因應對策。 (二)若經審慎評估，仍以拆除大樓方案辦理，應評估下列之可行性 1.適度提高並以市價徵收或補償土地及地上物，可行性。 2.重新評估並詳予計算本案變更範圍併同鄰近停車場用地(停35)、住宅區及商業區，以都市更新方式或其他整體開發方式辦理之可行性。
十二	103.1.3 103.5.8		黃副市長國榮召開協商會議，就大智路開通營運方案請交通局儘速確定替代方案與車站結構之影響範圍確認方案內容，並請建設局評估原方案（拆除大智慧大樓）之財務需求及可行性。
十三	103.6.20		交通局於103年6月20日召開「配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—臺中車站地區周邊界面協商會議」，提供替代方案，都市發展局將就該會議決議內容及相關權責單位配合研提替代方案陳報內政部都委會審議。
十四	103.7.9		都市發展局局長率隊至現地向當地里長及里民說明該路段都市計畫辦理情形，將地方意見提供內政部都委會審議參考。
十五	103.7.30		本市議會針對臺中車站周邊地區配套措施成立專案小組，共召開7次會議，於103年7月30日配合當地里長建議大智路打通之事項決議請本府儘速提內政部都委會審議。
十六	103.10.24		建設局召開「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」協議價購第一次專案研商會議
十七	103.10.28		內政部都市計畫委員會103年10月28日召開本案第5次專案小組會議決議，請臺中市政府與商業大樓及土地所有權人先行協商，如有具體共識意見則逕提委員會審議，如無法達成共識，則再交由專案小組繼續討論。
			林佳龍市長階段：
一	104.01.30		建設局召開「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」協議價購第二次專案研商會議
二	104.02.04		建設局邀集相關單位及土地所有權人召開協議價購說明會，決議如下： 1.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。 2.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。 3.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。

「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」都市計畫及用地取得歷程

1050926

序號	時間	事項
三	104.04.07	交通局104年4月7日配合內政部都市計畫委員會審議提出「臺中車站大智打通道路服務水準分析報告」，內政部都委會104年4月7日第848次會議審議通過，同意採大智路直通方案辦理，並請臺中市政府積極與現有住戶及土地所有權人依法妥予溝通、協調及研訂適當補償措施。
四	104.07.17	公告實施變更台中市都市計畫（配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—台中車站地區）（第二階段）案，大智路打通路段即為此一階段公告實施都市發展局104.07.17辦理都市計畫書圖公告。
五	104.08.20	新綠建築開發公司因變更都市計畫事件不服臺中市政府(都市發展局)104.6.24府授都計字第1040134771號函提起訴願。
六	104.09.24	臺中市政府(都市發展局)附具答辯書送訴願管轄機關(內政部)。
七	104.09.07	都市發展局104.09.07-104.10.08辦理樁位公告。
八	104.11.03	臺中市政府(建設局)召開「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」第一次公聽會
九	104.11.23	內政部104.11.23函送訴願決定書(認為訴願法第77條第8款「非行政處分」應為不予受理之決定)
十	104.12.29	臺中市政府(建設局)召開「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程」第二次公聽會
十一	105.3.29	臺中市政府(建設局)召開「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
十二	105.6.1	「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程用地查估採購案」公告招標
十三	105.8.9	「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程用地查估採購案」決標予卓越、宇豐及庭譽等3家不動產估價師
十四	105.8.25	「東區大智路(站區至新民街至復興路)新闢工程用地查估採購案」簽訂契約

【附件二】

有關陳情都市發展方面之議題	都發局回應及處理情形
張○銘、唐○娟、陳○吉、李○元、社團法人中華民國工業安全衛生協會、張○音、張○英、黃○哲(詹○貴律師代理)： 一、經查，位於台中市東區復興路4段231之1號之台中大智慧學苑大樓(下稱系爭大樓)係屬「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷連他計畫一台中車站地區)」(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，為因應台鐵高架捷連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連化計畫」之重大建設(下稱	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連化計畫」，本府應配合辦理之事項，故有其興建之必要。 二、本市為臺灣中區主要核心城市，臺中車站週邊地區因受限於早期街廓及道路劃設規模等，使其機能與活力逐漸衰退，為符合鐵路高架計畫此一重大建設帶來發展之契機，達到再現本市舊城區榮景，落實市區文化資產保存，實有必要將車站前後站加以串連，活化該區域土地及現有在地文化資產、觀光藝文之利用，開闢本工程能創造出聯絡前後站之新動線，具高度公益性，因有配合未來道路使用之時程急迫性，倘以都市更新方式辦理，期程冗長，又涉公私有土地致權屬整合困難，範圍內土地多為交通部臺灣鐵路管理局管理，本府無法主導更新事宜，且全案共同負擔(建商開發成本)及風險高

94 年鐵路高架計畫），乃依都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款辦理迅行變更。

二、惟，依據行政院經濟建設委員會 95 年 1 月 2 日第 1236 次委員會議，針對系爭 94 年鐵路高架計畫審議後所獲致之結論為：「（一）本計畫已列入十大建設計畫……另外，台中、豐原及潭子車站已列入營建署辦理之都市更新計畫，未來車站高架化計畫將可配合都市更新計畫，一併整體更新開發，可大幅提高車站地區及其週邊土地價值並促進區域發展，爰本案路廊規劃原則同意，並請續辦路廊之細部設計作業。

（二）有關台中、豐原及潭子車站地區之規劃，應調增騰空土地之商業空間及面積，調減公共設施用地之比例，以彰顯計畫辦理之財務效益。前述規畫之檢討（包括都市設計）及與都市更新計畫之整合、協調作業，請交通部成立專案小組聘請台中市、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

等，實不可行，宜以一般徵收方式辦理；另查行政院經濟建設委員會 95 年 1 月 2 日第 1236 次會議審議核定之「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」，要求本府於 96 年 6 月底前應完成都市計畫變更，本府於同年申請辦理變更並經內政部核准在案，此為配合 94 年鐵路高架計畫案，係屬中央、直轄市或縣（市）興建之重大設施，符合都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款「迅行」變更之規定。

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

畫核定之內容係以車站高架他計畫配合都市更新之開發手段，以促進都市土地有計畫之再開發利用，且令地方政府應於期限之內完成都市計畫之變更。迺系爭 99 年變 5 案之變更理由非但未採都市更新之方式辦理，反而採取對於人民受憲法所保障之財產權侵害最為強烈之徵收手段，與上開 94 年鐵路高架計畫已顯有未合。又其餘變更理由更將大智路延伸新闢道路之方案藉口為行政院核定 94 年鐵路高架計畫應配合辦理之事項，先不論 94 年鐵路高架計畫並未規畫此項變更內容，將原作為商業區及住宅區之系爭大樓闢建為道路用地，亦與上開 94 年鐵路高架計畫明示有關台中車站之規劃應調增商業空間並調減公共設施用地比例之目標相悖，未能彰顯計畫辦理之財務效益，可見系爭 99 年第二階段主要計畫與 94 年鐵路高架計畫之規劃內容已有所抵觸，顯然不符都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款之規定。從而，既系爭 99 年第二階段主要計畫與 94 年鐵路高架計畫實質規劃內容已經脫鉤，倘仍欲辦理本件個案變

更，台中市政府自應另尋依據，重向內政部為都市計畫變更之另案申請。

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

宕，早已使本案欠缺為配合中央興建重大設施應予個案變更之實質必要性，顯已違反都市計畫法第 27 條第 1 項第 4 款個案變更之規定，亦與上開最高行政法院判決不符，故本件之徵收既未依從合法、合理之都市計畫而來，自難謂合法正當。	
陳○吉： 一、我們隔壁的協益大樓政府都可以為了避免拆除他們小小的樓梯間，而改變路線，為什麼我們這棟完整的地上 12 樓地下 2 樓合法補習、辦公大樓竟要把它給拆除，太不公平了我們無法接受，我們合理懷疑其中是不是有利益輸送，有人從中不法獲利，懇請政府啟動政風及檢調深入調查。我們今天必須大聲的告訴臺中市政府，我們勢必誓死捍衛我們的大樓，誰都不能動我們的財產，我們絕對誓死抗爭、永不退縮，我們呼籲林佳龍市長好不容易換黨執政，前朝錯誤的政策，現任市長應勇於承擔修正錯誤才不會把您未來燦爛政治前途給斷送在這本裡。市長大人請三思…	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。 二、本工程範圍內之建築物，如為合法建造，不因都市計畫變更而為不合法建物，本府仍將依「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」及相關補償規定，辦理查估並發給補償費。 本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，敬請台端支持

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

造成這樣的結果，難道是政府一步一步把我們逼向絕路（死路）的手段嗎？如果是這樣，那我們一直以為可以信任的政府實在太可怕了，政府對善良人民百姓用手段、謀略，這樣的政府我們還可以信任嗎？這樣的政府絕對被人民百姓給唾棄，當我們被政府逼迫到只剩『死路』一條，我們勢必最後臨死一搏。

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

地方公共建設。

利。	
賴○魁(原大樓設計建築師)： 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。 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。 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。	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。 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。 三、本府於辦理公共建設，均依循相關法令執行。旨揭都市計畫自 96 年 5 月 17 日起辦理公開展覽，歷經各審議程序，經內政部都市計畫委員會 104 年 4 月 7 日第 848 次會議審議通過，並由本府 104 年 7 月 17 日府授都計字第 1040142347 號公告發布實施「變更台中市都市計畫主要計畫(不包括大坑區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫-台中車站地區)案(第二階段)」，並依土地徵收條例規定，舉行公聽會等用地取得作業，並無便宜行事情形。
張○銘：	一、本案「變更台中市都市計畫

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。 政府浪費公帑：不東移，徵收土地拆除大樓，浪費數億經費。	主要計畫(不包括大坑風景區)(配合台中都會區鐵路高架捷運化計畫—台中車站地區)書(第二階段)」經內政部都市計畫委員會第 848 次會議審議通過，臺中市政府於 104 年 7 月 17 日發布實施，並囑託地政事務所依據都市計畫道路中心樁位逕為分割地籍。其都市計畫有關審議、公開展覽、陳報核定、發佈實施及逕為分割等事項均依都市計畫法第 19 至 21 條、23 條及 28 條規定辦理，並無非法變更道路用地情形。 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。
張○音： 一、此大樓基地是我出生的地方。父親于民國八十二年逝世後留給我們三姊妹的遺產。當時就已為商業區用地。在民國八十五年和勝井建設公司合建，八十七年完工，六月領照為台中市第一棟合法的專業補教大樓。我們不願意被徵收，也不願意被拆除。 二、本案從胡市長到現任林市長	一、大智路延伸新闢道路係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，亦為市中心聯繫東區之重要道路，將有助於帶動東區發展，同時也為行政院核定「台中都會區鐵路高架捷運化計畫」臺中市政府應配合辦理之事項，有其興闢之必要。且案經內政部都市計畫委員會第 848 次會議審議通過，且於 104 年 7 月 17 日發布實施。敬請支持

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。	地方公共建設。 二、本府前依內政部都市計畫委員會專案小組103年10月28日會議紀錄建議事項，於104年2月4日邀集所有權人、本市東南區議員、都發建設水利委員會及相關單位召開說明會議，就市府得提供之土地(含地上物)權利價值，及所有權人建議以換地或利用停35用地，將建物東移辦理等方案進行說明，其結論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	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

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

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。

府就是有這個權力”，可憐的老百姓對政府的信賴保障在哪？本案如果依照市府計畫執行，台中市政府放著自己的停車場用地不使用，而執意拆除合法民居，讓自己的土地變成路邊角地，這不是坑殺老百姓，圖利自己，成就的卻又是市政府的利益，明顯是”球員兼裁判”的不公不義。	
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。	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。
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？	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。
賴○常： 本案可促進地方發展，是否有實際數據評估？	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。
張○英： 冤枉！這棟大樓就像活生生的壯小孩被扼殺。 一、我是原先的地主，在此長大，祖業在此，我是 4 年級。 二、小時，先父因為房屋稅負無法負擔，都不敢蓋房子。 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	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，

此繁榮。 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。 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。	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。
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。	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，廣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。

有關陳情交通方面之議題	交通局回應及處理情形
張○銘、唐○娟、陳○吉、李○元、社團法人中華民國工業安全衛生協會、張○音、張○英、黃○哲(詹○貴律師代理)： 一、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，分析評估有關新闢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	一、本工程採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙 T 路口連通大智路將造成道路服務水準降低，應係以道路順接方式連通大智路最能達成之公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙 T 路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停 35 用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，則採用雙 T 路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。本府已儘量將私益之損害降至最低，且能達成本市中心促進更新再發展之重大公益，實已符合公共利益

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。

二、再者，系爭大樓坐落基地東側

及比例原則。

二、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。

毗鄰「停 35」用地，自 75 年台中市政府編定為停車場預定地迄今已逾 20 年，均因經費不足而未辦理徵收，又因作為公共設施保留地無法為其他用途之使用，為低度開發之土地，倘將系爭 99 年變 5 案開通大智路之線型再往東移約 12 公尺，擬定停 35 用地變更為道路用地，不僅能夠達到原規畫以計畫道路闢建作為聯繫前、後站交通動線用地，又能夠避免拆除系爭大樓致生土地所有權人之生計及居住安置問題，顯然為一較佳之替代方案。且停 35 之停車場預定地大部分屬台灣鐵路管理局所有，僅需辦理撥用便可順利並迅速完成興辦之事業，既可促進社會祥和、避免人民抗爭、減少社會成本，又能增進人民對政府之信賴與整體社會利益，如考量實際使用需求及公有土地之利用，顯無再行徵收系爭大樓作為道路使用之必要。又雙 T 路口之設計於都市計畫中比比皆是，且行之有年，僅需妥善規劃標線及號誌分流控管，應不致對周邊地區之交通行車動線及交通安全產生太大影響。甚且，系爭 99 年變 5 案為避免拆除系爭大樓隔壁協

益大樓之樓梯間，已於內政部所屬都市計畫委員會專案小組 101 年 12 月 6 日第 2 次會議討論後，決議將原規畫之線型往東側微調 8 公尺，致變更內容已非全然採取「道路順接」之規畫。現僅需再次往東側進行微調，即能避免強制剝奪人民之財產權、工作權與居住利益，併兼顧欲實現之公益與現存續中之公益及私益，以達成最少損害之原則。	
張○銘： 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。	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。
劉○勝： 市政府針對本案都市計畫粗糙，缺乏專業評估，浪費公帑大智路打通其實僅通車到南京路，且在過復興路後依原規劃其實馬上就來個右彎。然屋業主有提建議案僅需再偏移個 12 公尺，利用近 30 年未開發之停 35 用地，其實也就接回原計畫路上了，但市政府一再說雙 T 口有多危險等等云云，就是執意不變更。然請問台灣不是很多地方都	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

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？	順接方式連通大智路最能達成之公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙T路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停35用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，則採用雙T路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車站週邊停車空間之缺乏，反而更無助於車站前後站之串連。故採道路順接方式連通大智路，以使得私益之損害降至最低，並能達成本市中心促進更新再發展之重大公益。
林○裕： 一、回歸專業，讓行政確保中立，多聽取各方意見，讓顧問設計公司，詳細進行整體交通改善，提出最佳之方案或替代方案，充分雙方，官方討論之。 二、本案若該路(目前顧問公司的提案)向東邊橫移約12m，就可避免拆除大智慧大樓，建請該顧問公司就大樓住戶所提方案詳細評估等。	一、本案工程係為服務新車站及聯繫站區前後之重要動線，需進行打通，倘採東移之替代方案連通，預測分析結果顯示，因打通後復興路往西方向及左轉交通量皆增加，路口服務水準降低不具可行性，相關評估結果，均於104年4月7日提報內政部都市計畫委員會第848次會議一併討論。 二、本工程採用道路順接之方式延伸大智路新闢道路，實係大智路與復興路皆為四線道之主要幹道，評估現階段尖峰時間之車流量，及未來鐵路高架建設完成後，銜接鐵

	路高架站出入口及交通轉運站之交通動線，並審酌大智路延伸線形之順暢性及安全性等層面，再考量採用雙T路口連通大智路將造成道路服務水準降低，應係以道路順接方式連通大智路最能達成之公益目的；且鐵路高架計畫此一重大建設之完成，勢將造成此一區域對於道路服務水準的需求倍增，倘採取雙T路口方式連通大智路，而將現有已做為停車場預定地之停35用地撥用作為道路用地，將造成此一區域停車用地之高度不足，則採用雙T路口不僅將造成道路服務水準降低，亦使得臺中車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。
賴○常： 一、本案可改善交通？是否有經過實際評估？有具體數據嗎？ 二、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	一、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

了改善交通拆除補習班大樓。	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。 二、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。
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。	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。

有關陳情土地方面之議題	地政局回應及處理情形
張○銘、唐○娟、陳○吉、李○元、社團法人中華民國工業安全衛生協會、張○音、張○英、黃○哲(詹○貴律師代理)： 一、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	一、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。 二、因本工程所造成之土地及地上物等損失，本府將依據「土地徵收條例」、「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」及「土地及土地改良物徵收營業損失補償基準」等相關規定予以補償。另本路線採道路順接之方式，詳如前述，係由本府交通主管機關專業評估後，提請內政部審議通過，始辦理都市計畫變更，無欠缺專業評估情形。 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

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。

二、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

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。

他補償措施或適宜之開發方式，以杜爭議。」、「請台中市政府詳予調查本案變更範圍內土地所有權人（包含土地持有面積、比例、建築物所屬樓層數）對於以都市更新或其他整體開發方式辦理之意願，俾供研擬建議意見之參考。」然而，台中市政府除同樣援引辦理時程具急迫性，大智路延伸新關道路係為配合捷連高架計畫而有興闢之必要性等理由，並主張「權利關係人」希望採市價徵收方式辦理，而徵收地上物為商業使用大樓「較無居住安置問題」，遽認定宜採取一般徵收、撥用方式辦理，顯然未充分說明變更計畫內容之公益性、適當性、合法性及滿足比例原則之需求。因而，專案小組於101年12月6日第2次提案討論之審查意見內續為建議：「請台中市政府詳予向土地及建築物所有權人說明有關土地及地上物徵收補償相關措施及內容，並補充上開所有權人之意願調查，俾供委員會審議之參考。」、「有關台中市政府評估本案變更範圍無法併同鄰近停車場用地（停35）及附近地區，

以都市更新方式或其他整體開發方式辦理乙節，請該府再加強補充理由，並納入計畫書中敘明，以利查考。」、「本案變更內容明細表之變更理由，講台中市政府加強補充說明，以資妥適。」惟依台中市政府所提出之問卷調查關於「配合重大建設開通大智路之意願」問題，約 55.56%之土地所有權人數均不贊成，不贊成之面積比例達約 76.86%；另關於「大智路採一般徵收辦理開發意願」，顯示約 61.11%土地所有權人數不贊成，不贊成之土地面積比例約 94.82%，反對意見比例之高，足證系爭 99 年變 5 案擬定以徵收方式取得公共事業所需之土地，強制剝奪人民之財產權，已惹起強烈民怨，台中市政府所稱「權利關係人」希望採取市價徵收方式云云，已顯無稽。且台中市政府辦理於 104 年都市更新可行性評估，認為「大智路及周邊地區」開發報酬率僅 12%而不具更新可行性，然而台中市政府都市計畫審議委員會原先於 98 年就「大智路都市更新單元」評估結果尚有 32.13%之開發報酬率，二者評估結

果差距甚遠，顯見台中市政府之評估欠缺專業事證依據，難以令人信服。	
張○銘： 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。	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。
張○音： 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。	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。
許○坤： 同意大智路打通，但需注意權利人的權益。	本案係依土地徵收條例第 10 條及其施行細則第 10 條規定，舉行二場公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人之陳述意見，其工程範圍內之土地及地上物，將由本府依相關查估規定，給予損失補償。
陳○英： 請政府思考評估，一棟合法的建築案建築，為何要憑藉無任何數據	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

依據並考量該棟建築的工作權。 尊重各住戶業主的權益。	權益。
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有利。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。 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。 另針對鄉親所提建議大智路打通路段向東移至停 35 的問題，因為停 35 面對復興路那四棟建築物已被列為歷史建築不能拆除也不能移，所以並不具可行性。 現在土地徵收條例修改後，土地徵收市價都已經很高了，其他損	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。

失也會依據相關法令補償，藉由本計畫可解決路衝的問題，所有權人亦可以考慮承租台糖土地重新興建。	
振興里里長劉作文(言詞陳述意見): 都市發展的推動，多少都會造成損失，車站周邊還有許多舊建物，為了新車站的風貌，建議政府整體通盤檢討，加強與地方溝通協調，聽取鄉親的意見寶貴，並予以合理的補償。	本案土地及地上物所有權人，因本工程所受損失，本府將依相關查估規定，辦理補償。
鄭功進議員(言詞陳述意見): 公聽會目的為聽取地方鄉親的心聲，並不是動員其他地區的人力，民意代表就會因此而屈服。我是台中後火車站在地生長的，因為後火車站的發展有開闢道路之需求，所以今天我會站出來支持本案。 後火車站到前站，要經過一個復興陸橋的大轉彎，容易造成嚴重的傷亡事故。都市的再開發一定要先有破壞，為了後火車站的發展，糖廠也開發了，酒廠也已經轉型為文化園區，不能因為少數住戶的利益影響到東區 17 萬、太平 20 萬、大里 20 萬及霧峰 7 萬多人口的發展。 本案為臺中新車站聯繫站區前後之重要動線，若不將大智路打	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。

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。	
--	--

有關其他方面之議題	建設局回應及處理情形
張○銘、唐○娟、陳○吉、李○元、社團法人中華民國工業安全衛生協會、張○音、張○英、黃○哲(詹○貴律師代理)： 一、未按「需用土地人興辦事業徵收土地時，應依下列因素評估興辦事業之公益性及必要性，並為綜合評估分析：……二、經濟因素：包括徵收計畫對稅收、糧食安全、增減就業或轉業人口、徵收費用、各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形、農林漁牧產業鏈及土地利用完整性。……」土地徵收條例第3條之2定有明文。經查，系爭大樓因交通地理位置便捷，每日進出補習學生人數達數千人，又因系爭大樓為經改制前之行政院勞工委員會所認可之職訓場所及國家技能檢定合格場所，儼然成為當地地標，帶來活絡周邊環境商業活動之效果，對於促進台中市東南區整體之經濟發展，實功不可沒。而系爭大樓諸多區分所有權人及其所屬教職員工均係仰賴補習班租金收入維生，更為伊等全家生	一、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。 二、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。

活之所繫，本案擬徵收系爭大樓，勢必將導致伊等所有權人所賴之商業大樓遭到強制拆除，而頓失重要之經濟來源，多位區分所有權人現甚至需倚靠藥物始能成眠，足徵本件徵收影響伊等生活甚鉅。何況，另覓地理位置便利、設備健全，並適宜舉辦國家考試與技職訓練之場地及能容納大量學生之補習場所談何容易，補習學生之受教權及補習班教師之工作權，均將因本件系爭大樓之徵收而受有嚴重侵害。迺本件都市計畫及徵收之進行，俱未評估採行一般徵收手段對渠等生活所造成之實際影響，顯然違反前開土地徵收條例第 3 條之 2 之規定，故而，本件徵收自應確實評估本案對上開土地所有權人及利害關係人等經濟生活之衝擊後，始得廣續辦理，否則即有重要資訊漏未判斷之違法瑕疵。

二、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！	
社團法人中華民國工業安全衛生協會(林○男代理)： 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。	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。
賴○魁(原大樓設計建築師)： 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。	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。
劉○勝： 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	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。

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。	
陳○英： 請政府思考評估，一棟合法的建築案建築，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。	因本工程致生工作權之影響者，如有接受職業訓練需求，得洽本府勞工局、台中就業服務中心或上勞動力發展署「臺灣就業通」網站，查詢相關就業與職業訓練服務，相關機關均將給予必要之協助。