

「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」 第 1 次公聽會(第 1 場次，B8 至出土段)會議紀錄

壹、事由：說明「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」之興辦事業概況，依社會、經濟、文化及生態、永續發展、其他因素評估本興辦事業之公益性及必要性，並聽取土地所有權人及利害關係人意見。

貳、時間：115 年 6 月 30 日上午 10 時

參、地點：臺中市沙鹿區公所 5 樓大禮堂

肆、主持人：臺中市政府捷運工程局 連昭榮 主任秘書 紀錄：劉育修

伍、出席單位及人員：詳如後附簽到簿

陸、出席之土地所有權人及利害關係人：詳如後附簽到簿

柒、興辦事業概況：

一、計畫緣起：

- (一) 行政院 107 年 10 月 3 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線可行性研究」。
- (二) 行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」。

二、計畫目的

- (一) 捷運藍線為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與捷運綠線形成十字軸線的捷運路網，與臺鐵山線、海線車站形塑轉乘便利性，建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾養成搭乘綠色運具之習慣，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，帶動大臺中地區整體均衡發展。透過與鐵路高架化、捷運綠線、公車之無縫整合，提升整體公共運輸，活絡沿線產業發展，未來將整合沿線地方建設資源，縮減城鄉差距，同時結合都市計畫並投入公共建設資源，引導人口、產業往捷運沿線發展，營造優質生活及交通環境。
- (二) 目前規劃捷運藍線全長約 24.78 公里，規劃西起臺中港，沿臺灣

大道串聯沙鹿火車站、市政府、臺中火車站，東至新建國市場，沿途經過各大醫院、學校、觀光景點、政經中心，並與捷運綠線交會形成十字路網，全線規劃高架車站 8 座、地下車站 12 座，共設有 20 座車站以及 1 座機廠。透過捷運系統之完善佈建，可引導民眾轉換搭乘綠色運具之使用習慣，有效紓解臺灣大道交通壅塞，並帶動大臺中地區整體均衡發展。

三、計畫概述內容：

- 1、目前規劃捷運藍線全長約 24.78 公里，規劃西起臺中港，沿臺灣大道串聯沙鹿火車站、市政府、臺中火車站，東至新建國市場，沿途經過各大醫院、學校、觀光景點、政經中心，並與捷運綠線交會形成十字路網，全線規劃高架車站 8 座、地下車站 12 座，共設有 20 座車站以及 1 座機廠。

圖 1 捷運藍線計畫示意圖

(二) 計畫範圍

臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍路線西起臨港路四段，沿臺灣大道東行，止於臺灣大道六段之西屯路口北側路段，路線總長約 10.35 公里，現況為道路使用。



圖 2 捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍示意圖

(三) 用地範圍內公私有土地筆數及面積各占用面積百分比：

臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍為臺中市梧棲區、沙鹿區及龍井區等，公有土地面積比例約 66.96%、私有土地面積比例約 10.92%、公私共有土地面積比例約 22.12%（實際仍以分割後地籍為準），詳如下表所示：

權屬	土地筆數	面積(公頃)	百分比(%)
公有土地	352	6.013308	66.96%
私有土地	65	0.980621	10.92%
公私共有土地	67	1.986371	22.12%
合計	484	8.980300	100.00%

備註：本表面積僅供參考，實際使用土地面積及筆數仍以地籍分割成果為準

(四) 用地範圍內私有土地改良物概況：

臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程範圍內現況為臨港路四段、臺灣大道九段至臺灣大道六段已開闢道路用地。

(五) 私有地取得方式：

1. 本案用地取得依據土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 57 條第 1 項及大眾捷運法第 19 條第 2 項及大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法規定等相關規定辦理。
2. 本案土地改良物：依「臺中市辦理公共工程拆遷建築改良物補償自治條例」、「臺中市辦理徵收土地農林作物水產養殖畜禽類補償遷移費查估基準」等相關規定辦理。

捌、興辦事業計畫之公益性評估：

(一) 社會因素評估：

1. 徵收所影響人口之多寡、年齡結構：

本工程用地範圍，含路線、出入口及車站位置勘選均儘量選擇既有道路及公有土地，以降低對當地人口之影響，經清查範圍內土地使用現況為道路使用。梧棲區人口總數約 6 萬 7 千餘人、沙鹿區人口總數約 10 萬 1 千餘人、龍井區人口總數約 7 萬 9 千餘人，本計畫建設完成後，可提供當地居民及公眾便利與安全之交通路網，配合本府相關政策推動，可吸引其他地區人口移入，改善當地居民年齡結構。

2. 徵收計畫對周圍社會現況之影響：

本案工程興建完成可搭配捷運藍線通車時程，於投入捷運車輛至全線營運後，可提升臺中市民通行便捷性，增進市民就業、就學、觀光及醫療等交通需求之便利性，對整體社會生活改善具正面助益。

3. 徵收計畫對弱勢族群生活型態之影響：

本案工程用地範圍內土地使用現況為道路使用，並無居住人口或弱勢族群，故本案對弱勢族群生活型態不致發生影響。另本案工程完工後可提升整體公共運輸，活絡沿線產業發展，進而改善工程範圍

周遭之弱勢族群生活型態。

4. 徵收計畫對居民健康風險之影響程度：

本案工程屬土地徵收條例第3條第2款規定之交通事業，非興建具污染性之工業設施，同時工法採環保、節能綠色工法與技術。工程施作時，會加強周圍環境監測，以減少對環境之衝擊。本案工程完工後可提高公共運輸網路，縮短市民生活就醫救護時間成本，故對市民健康風險有正面影響。

(二) 經濟因素評估：

1. 徵收計畫對稅收影響：

捷運藍線工程興建完工，將可提升臺中地區運輸條件及交通品質，有助於工商產業發展，可提高沿線土地與房屋價值，促進經濟活動，進而增加地方稅收，對稅收有正面影響。

2. 徵收計畫對糧食安全影響：

本工程用地範圍現況為道路，並非農業使用，亦非主要糧食供應地區，故對糧食安全不致產生影響。

3. 徵收計畫造成增減就業或轉業人口：

本案工程用地範圍內土地使用現況皆為道路使用，無增減就業或轉業人口。臺中捷運藍線興建完成後，將帶動周邊地區商業發展，未來捷運通車後之人潮有助帶動周邊用地開發，增加就業機會。整體而言，對就業機會應屬正面影響。

4. 徵收費用及各級政府配合興辦公共設施與政府財務支出及負擔情形：

捷運藍線所需用地取得及建設經費本府已編列預算辦理，足敷本案使用，預算編列未造成財政排擠效果。

5. 徵收計畫對農林漁牧產業鏈影響：

本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況亦為道路使用，並無農林漁牧產業使用，對農林漁牧產業鏈較無產生影響。

6. 徵收計畫對土地利用完整性影響：

本案工程用地現況為道路，配合施工方式將於地上設置捷運高架相

關設施，完工後提供大眾公共運輸，不致影響其土地利用完整性。

(三) 文化及生態因素評估：

1. 因徵收計畫而導致城鄉自然風貌改變：

本案工程行經地區多屬已開發之都市地區及已開闢道路，不致影響城鄉風貌。未來結合交通建設與土地開發，將可促進周邊地區土地再造、提升居民生活品質，並帶動整體地方發展。

2. 因徵收計畫而導致文化古蹟改變：

本案工程範圍內並無公告之文化古蹟、文化景觀及歷史建築，對於文化古蹟並無影響。倘爾後計畫執行階段發現疑似遺址或具古物價值相關情形，將函報臺中市文化資產處妥適處理。

3. 因徵收計畫而導致生活條件或模式發生改變：

本案工程完工後，將改善當地及周邊地區之交通條件，可提供居民便利、舒適交通運輸系統，節省對外交通通勤時間，使居民於日常通勤、就學、就醫及生活往返上更為便利，有助於居民調整日常作息與活動安排，提升整體生活機能與居住品質，對居民生活條件與生活模式之改善具有正面影響。

4. 徵收計畫對該地區生態環境之影響：

本案工程範圍內現況尚無稀有物種生態，且範圍內相關動植物生態並無需特別加以保護與迴避之物種，對生態環境並無顯著影響。「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫環境影響說明書」業經前行政院環境保護署（現為環境部）111 年 9 月 29 日以環署綜字第 1111133370 號公告審查結論在案，並經 111 年 12 月 19 日環署綜字第 1110075719 號函已予備查。另捷運藍線通車後，將提升交通運輸效能，有助於節能減碳，提高整體環境品質。

5. 徵收計畫對周邊居民或社會整體之影響：

本案工程完工通車後，有助於改善區域交通服務機能，促進土地合理利用與區域整體發展，帶動周邊經濟活動與公共設施使用效益，增進公共利益，對周邊居民或社會整體有正面影響。

(四) 永續發展因素：

1. 國家永續發展政策：

符合行政院永續發展政策綱領「架構臺灣地區便捷交通網」中「穩健發展以公共運輸為主軸的城際運輸，規劃以線性幹道，軌道為主」。本計畫路線完工後將串聯建構臺中都會區基本軌道路網，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，強化臺中都會通勤運輸能力帶動大臺中地區整體均衡發展，並可提升居民交通及生活便利性，並促進產業及觀光發展，符合國家永續發展之交通發展政策，提供優質公共運輸服務。

2. 永續指標：

捷運屬綠色運輸工具，對節能減碳具實質貢獻。並可減少使用私人運具，增加公共運輸乘客人次，提升大眾運輸服務水準，減輕環境負擔，符合行政院永續發展指標之政策。

3. 國土計畫：

捷運藍線業經行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，且連結臺鐵、捷運綠線，符合「全國國土計畫」城鄉發展空間之發展策略。另本案工程高架穿越之土地係以取得地上權方式辦理，並未改變現有之地面使用狀態，維持原來使用，無須辦理變更都市計畫，符合都市計畫及國土計畫。

(五) 其他因素：

捷運藍線為公益性交通建設，經濟效益包括旅行時間之節省、私人運具乘客轉搭捷運行車成本節省效益、CO₂減量、空氣污染減少、肇事成本減少及增加土地利用價值等。

玖、興辦事業計畫之必要性評估：

一、本計畫目的與預計徵收私有土地合理關連理由：

本計畫路線業經行政院同意辦理，用地範圍以使用公有土地及既有道路為優先，儘量避免使用私有土地，影響土地所有權人，所需用地係為興建捷運系統所需之高架橋樑穿越、車站等相關捷運必要設施使用，惟

路線規劃尚須考量工程施工、地形等因素，仍無法避免取得部分私有土地之地上空間範圍供捷運路線段使用。

二、預計徵收私有土地已達必要最小限度範圍理由：

本案用地範圍所需用地係為興建捷運系統所需之高架橋梁穿越使用，並考量捷運設施與周邊環境之公共安全，本計畫已選用影響土地所有權人損失最小之方案，使用私有土地已達必要最小限度範圍。按「大眾捷運法」、「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法」相關規定，採設定地上權方式辦理，僅使用地面上空部分空間範圍，地面仍做原來之使用。

三、用地勘選有無其他可替代地區及理由：

捷運藍線計畫係綜合考量路線、工程可行性、用地徵收範圍最小化及減少對交通衝擊等因素，所規劃之路線及車站，並報經行政院核定。同時，結構體之配置與設計均已考量減體減量後之最精簡設計，已無其他可替代地區。

四、是否有其他取得土地方式：

本案工程範圍需用土地取得方式依土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 57 條第 1 項及大眾捷運法第 19 條第 2 項及大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法等相關規定以設定地上權方式辦理，無土地所有權人願以捐贈及無償提供使用，亦不適宜以租用或公私有土地交換等方式取得。有關其他取得方式，評估如下：

- (一) 租用：本計畫屬永久使用之公用事業，為配合工程施工及後續維護、管理需要，不宜以租用方式辦理。
- (二) 捐贈或無償同意使用：私人捐贈雖係公有土地來源之一，但仍須視土地所有權人意願主動提出，本案迄今尚未接獲土地所有權人同意捐贈或無償同意使用土地之意願。若未來有土地所有權人主動提出，本府將配合完成相關手續。
- (三) 公私有土地交換(以地易地)：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。經查本府都發局於 115 年公告年度公有非公用土地可供交換（新社區 1 筆土地），目前尚未接獲相關所有權人申請投標，故無法採行以地易地方式辦理。

（四）容積移轉：符合「臺中市實施都市計畫容積移轉審查許可條件及作業要點」規定者，土地所有權人欲以容積移轉方式辦理，可依前開規定向臺中市政府都市發展局提出申請。

（五）聯合開發：聯合開發方式雖係公私合作共同進行開發建設方式之一，惟本案工程為使用道路用地，核與聯合開發之立意不同，故不適用聯合開發。

（六）區段徵收或市地重劃：本案工程用地範圍為都市計畫道路用地，現況為臨港路、臺灣大道，仍有維持道路使用需求，故僅以用地範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行。

五、其他評估必要性理由：

（一）捷運藍線為臺中第二條捷運，沿著臺中交通最繁忙的臺灣大道串聯山海屯區，與捷運綠線形成十字軸線的捷運路網，與臺鐵山線、海線車站形塑轉乘便利性，建構臺中都會區基本軌道路網，引導民眾轉化搭乘綠色運具習慣，有效紓解臺灣大道的壅塞程度，帶動大臺中地區整體均衡發展，提供市民高效率之生活型態與產業環境。

（二）期藉由捷運帶動周邊區域各項產業發展，打造成為一個具發展潛力、宜居宜行的國際型都會城市，達到都市再生與經濟永續之目標，具有都市發展性、公共性及便利性等需求。

拾、事業計畫之適當性與合理性評估：

一、臺中市為全國人口增加最快的縣市之一，相關交通建設的擴充、結合整體都市規劃尤顯重要，積極提升大眾運輸使用率，優先推動城市內軌道建設。捷運藍線業經行政院 113 年 1 月 29 日核定「臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫綜合規劃報告」，故有其適當性。

二、本計畫用地範圍儘量使用公有土地及既有道路，並考量工程可行性及

對私有土地影響最小之方式進行規劃，本計畫用地範圍已審慎考量具有適當性與合理性。

拾壹、事業計畫之合法性評估：

- 一、「臺中都會區大眾運輸捷運系統藍線建設計畫」綜合規劃報告書已由中央目的事業主管機關交通部核轉行政院以 113 年 1 月 29 日院臺交字第 1131002068 號函核定在案。
- 二、115 年 2 月 6 日府授捷資字第 11500426561 號公告「臺中捷運藍線 BD01 標範圍工程用地需穿越公、私有土地之上空或地下部分使用空間範圍圖」。
- 三、私有土地依據土地徵收條例第 3 條第 2 款、第 57 條第 1 項及大眾捷運法第 19 條第 2 項及大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理及審核辦法等相關規定及程序辦理，具備合法性。
- 四、照顧地主權益為本局首要原則。因公聽會需有地政、都市計畫等跨機關專業人員現場提供法令諮詢，考量行政運作之即時性，故安排於工作日召開。為彌補假日無法開會之不便，本局已建立多元意見收受管道。地主可於會後透過書面或電話隨時反映訴求，本局亦可指派專人主動協助說明，確保地主權益不受時間與空間限制。

五、

拾貳、土地所有權人及利害關係人之意見，及對其意見之回應與處理情形：

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
1	林○亨、林○廷	115.06.30	一、開會時間在假日才能對地主方便。 二、無法接受用地上權方式作用地取得。 三、台灣大道還有很多未徵收的土地，這次不處理何時才能處理？	一、感謝土地所有權人所提之建議。「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」第 1 次公聽會，係考量高架穿越工程路線較長且土地所有權人眾多，爰以多場次方式辦理公聽會，聽取土地所有權人及利害關係人寶貴意見。有關建議於假日舉辦公聽會一節，因公聽會需有地政、都市計畫等跨機關專業人員現場提供法令諮詢，考量行政運作之即時性，故安排於工作日召開。市府十分重視民眾表達意見的權益，地主可於會後透過書面或電話隨時反映訴求，本府亦可指派專人主動協助說

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				明，確保地主表達意見權益不受時間限制。 二、「臺中捷運藍線(BD01工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例及大眾捷運法第19條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第57條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。 三、本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部103年11月3日交路字第1030034384號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。另本府建設局回應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。
2	許○英 (口述)	115.06.30	請問容積移轉公式計算。 參閱大眾捷運法。	一、依據「都市計畫容積移轉實施辦法」及「臺中市實施都市計畫容積移轉審查許可條件及作業要點」規定，依本案使用土地為都市計畫內之「道路用地」，屬「公共設施保留地」且為私人所有者，於扣除已領取補償之換算公式下，得依

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				法作為容積移轉之「送出基地」。 二、由於該土地已因設定地上權而領取補償，為避免重複受補償，其容積移轉換算必須採用「扣除補償之換算公式」，將原先設定地上權已取得之補償價值予以扣除，以計算可移入之實質容積。公式如下：接受基地移入容積＝送出基地之土地面積×（申請容積移轉當期送出基地之公告土地現值／申請容積移轉當期接受基地之公告土地現值）×接受基地之容積率×〔1－（送出基地因國家公益需要設定地上權、徵收地上權或註記供捷運系統穿越使用時之補償費用／送出基地因國家公益需要設定地上權、徵收地上權或註記供捷運系統穿越使用時之公告土地現值）〕 三、另送出基地須經本府各目的事業主管機關（捷運工程局或建設局）同意贈與後，方能辦理後續容積移轉事宜。並依「都市計畫容積移轉實施辦法」及本市容移要點之規定，容積移轉申請應由「接受基地」之所有權人備妥相關文件（包含送出基地所有權人同意書），併同建造執照提出申請。
3	曾○豐	115.06.30	已經 10 幾年了，縣市已合併，還是要以市價徵收即可，容積移轉、地上權都不適用。（就走一般徵收）。	一、本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部 103 年 11 月 3 日交路字第 1030034384 號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。另本府建設局回應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。 二、「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例及大眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。
4	陳○義	115.06.30	用地走一般徵收程序。	一、「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例及大眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。 二、本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部 103 年 11 月 3 日交路字第 1030034384 號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。另本府建設局回

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。
5	陳○芳	115.06.30	一、本次與上次臺灣大道公聽會有何不同 二、我是 B8 車站地主也有其他地在台灣大道上，為何是以地上權方式處理，都以徵收市價方式處理。 請幫我協調如何處理。	一、臺中捷運藍線高架段，在台中港特定區計畫都市計畫區的 B4 站到機廠用地間，在高架橋梁穿越範圍之落墩土地，因部分土地為私有或公私共有土地，為利於捷運工程施作，需進行土地取得作業，且維持其道路用地機能，因此擬將該部分土地由道路用地變更為「捷運系統用地(兼供道路使用)」，並於 115 年 3 月 25 日假臺中市沙鹿區公所 5 樓大禮堂辦理「變更台中港特定區計畫(配合臺中都會區大眾捷運系統藍線建設計畫)道路用地為捷運系統用地(兼供道路使用)案」公開展覽前座談會。 本次公聽會係依土地徵收條例第 10 條規定舉行「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」第 1 次公聽會(第 1 場次，B8 至出土段)，聽取土地所有權人及利害關係人之意見。 二、「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例及大眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。
6	陳○彥 (台中市惠來	115.06.30	一、優先直接徵收。 二、應用重劃、區段	一、「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」依土地徵收條例及大

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
	遺址保護協會理事長)		徵收。 三、可採用“公辦”容積移轉，市有建地很多，可以接收容積。 四、市府是一體的，都發與地政應主導土地徵收。 五、請再確實調查沿線文化資產。	眾捷運法第 19 條暨其子法「大眾捷運系統工程使用土地上空或地下處理審核辦法」規定，穿越私有土地上空之情形，主管機關得就其需用之空間範圍，與土地所有權人協議設定地上權，故屬高架穿越路線、出入口及車站等應以設定地上權方式取得，協議不成時，準用土地徵收條例規定徵收地上權；另地上權設定後，若有土地徵收條例第 57 條土地不能為相當使用之情形者，所有權人可循該條規定請求徵收所有權。 二、本案工程用地範圍為都市計畫道路用地，現況為臨港路、臺灣大道，仍有維持道路使用需求，故僅以用地範圍辦理區段徵收或市地重劃亦不可行。 三、符合「臺中市實施都市計畫容積移轉審查許可條件及作業要點」規定者，土地所有權人欲以容積移轉方式辦理，可依前開規定向臺中市政府都市發展局提出申請。 四、本案工程都市計畫使用分區為道路用地，現況作為臨港路、臺灣大道使用，依交通部 103 年 11 月 3 日交路字第 1030034384 號函略以：「捷運係為成就公共運輸，在原有道路上再興闢公共設施，對原地主並無妨害或加重損害，有關既成道路之取得應由道路主管機關循序辦理協議或徵收取得，非屬捷運主管機關之處理權責。」，爰本府捷工局就道路上方穿越空間範圍設定地上權，後續另函請道路主管機關本府建設局辦理道路用地取得作業。另本府建設局回應如下：本案倘涉及民眾訴求全面徵收周邊道路土地，因既成未徵收道路屬全國性通案議題，在中央尚未有全國一致性可行政策前，採市價全面徵收方式確有財政上困難，未來仍將秉持兼顧都市發展與私權保障之原則，持續與相關單位研議可行方案，並視整體財政狀況與相關政策法令，通盤審酌評估。 五、本案工程範圍內並無公告之文化古蹟、

編號	所有權人或利害關係人姓名	陳述日期	陳述意見內容	回應及處理結果
				文化景觀及歷史建築，對於文化古蹟並無影響。倘爾後計畫執行階段發現疑似遺址或具古物價值相關情形，將函報臺中市文化資產處妥適處理。
7	陳○豐	115.06.30	針對 B08 車站高架橋下台灣大道 6 段和正英路之十字交叉路口，是否可以持續保留南、北雙向路口的左轉專用車道？讓現行車輛出入正英路和到都會公園的民眾車輛，爾後也可和現行的道路使用通行權一樣，避免造成未來民眾的困擾。	一、正英路口配合原路口規劃以橋墩偏心型式保留北向左轉車道功能。 二、南向因結構安全問題，橋墩配置於道路中央，無法配置左轉車道。查該路口現況為 T 字路口，南向應無左轉需求，其它如迴轉需求部分，本府皆持續研析辦理。

拾參、結論：

感謝各位鄉親撥冗參與本次會議「臺中捷運藍線(BD01 工程)高架穿越工程用地取得作業」第 1 次公聽會(第 1 場次，B8 至出土段)，本次為第一場次，考量高架穿越工程路線較長且土地所有權人眾多，將以分區段、多場次方式辦理公聽會，以利聽取土地所有權人及利害關係人寶貴意見。本案已向出席各相關單位、土地所有權人及利害關係人說明清楚並充分了解計畫內容及目的、用地範圍勘選說明、興辦事業之公益性及必要性綜合評估分析及展示相關資料於會場，有關本次公聽會土地所有權人及利害關係人以書面或言詞陳述之意見，本局將彙整相關意見後，將回應與處理情形列入本次會議紀錄，且將於會後郵寄予土地所有權人及利害關係人，並公告周知及同時登錄公告於本府及本府捷運工程局網站。

拾肆、散會：上午 10 時 50 分。

拾伍、會議現場照片：

