

臺中市議會第2屆第5次定期會

「前瞻計畫」臺中市向中央爭取
相關計畫內容
專案報告



臺中市政府

TAICHUNG CITY GOVERNMENT

臺中市政府研究發展考核委員會

報告人：主任委員 柳嘉峰

中華民國106年5月3日

目錄

壹、 前言	1
貳、 臺中市向中央爭取「前瞻計畫」相關計畫內容	2
一、 本市已納入前瞻基礎建設之計畫	3
(一) 臺鐵成功追分段雙軌化計畫	3
(二) 大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲－追分、大慶－烏日) 暨第二階段彩虹線系統型式選擇評估	3
(三) 臺中捷運藍線	4
(四) 臺中捷運綠線延伸彰化	5
二、 持續爭取納入前瞻基礎建設之計畫	6
(一) 綠能建設	7
(二) 數位建設	7
(三) 水環境建設	7
(四) 軌道建設	10
(五) 城鄉建設	14
參、 結語	16

壹、前言

近年來，國內投資動能不足，政府及公營事業投資均呈負成長，公共建設經費自 97 年達高峰後，也逐年下降，因此，新政府上任後，為因應當前國內外新產業、新技術、新生活趨勢所提出的關鍵需求。以「前瞻、永續與區域均衡」為願景，從「加速推動結構轉型」，以及「全面擴大基礎建設投資」兩大面向切入，規劃未來 30 年國家發展需要的「前瞻基礎建設計畫」，帶頭改善投資環境，進而強化民間投資與激發創業、創新活動，厚植整體經濟成長潛能，做為謀求國家轉型與打造下一世代所需的基礎建設。

爰此，政府將於 8 個年度(106-113 年)內投入 8,824.9 億元，以具有必要性、急迫性與乘數效果(經濟效果、所得效果及就業效果)之前瞻性建設計畫為基礎，優先納入有助區域平衡與聯合治理的跨縣市建設，以及過去成長動能不足地區之重要基礎設施，規劃出「促進環境永續之綠能建設」、「營造智慧國土之數位建設」、「因應氣候變遷之水環境建設」、「建構安全便捷之軌道建設」以及「加強區域均衡之城鄉建設」五大計畫，藉以加速國家經濟轉型、衡平發展及區域融合，預估未來將提高實質 GDP 規模 9,759 億元，可望帶動 1 兆 7,777.3 億元企業投資的附帶效應以及 4 至 5 萬個就業機會外，更能提供舒適、安全、便捷的交通服務，建構安全無虞與防災環境，促成水資源有效利用並永續經營，全民生活環境品質提升，強化國家競爭力。

推動前瞻基礎建設計畫目的之一，是「打造下一世代所需的基礎建設」。臺中市於 2010 年合併升格後，成為中部區域的核心，蔡總統 3 月前來臺中時也曾說：「下一個世代，中臺灣扮演著改變臺灣的角色。」由此可見，臺中肩負著引領中部區域發展的重責，與北、高兩大都會鼎立，構成引領臺灣發展的三大核心。換言之，建設臺中，亦是促進中臺灣崛起，有助全國的區域均衡發展。因此，本府早以前瞻治理之宏觀思維，結合交通、產業、經濟、環境、觀光、社

福以及育才等重要領域，提出「大臺中山手線」、「大臺中環線公路網」、「中臺灣會展中心」、「大臺中綠水園道」及「中臺灣國際創客聚落」五大亮點建設計畫，擘劃臺中未來發展藍圖，更於今年年初特別向張景森政務委員表達本市規劃之訴求。

在交通上，臺中需要有全面且便捷的交通路網，來促進區域均衡發展。因此我們規劃「大臺中山手線」及「大臺中環線公路網」，強化軌道與公路系統的整合與分工；在產業上，臺中的產業亦需全面轉型升級，而位於臺中水湳經貿園區的「中臺灣會展中心」，即是產業資訊與國際交流的重要推廣平台，不僅有效擴大臺灣的會展經濟，促進經貿發展，更能進一步吸引國內外廠商進駐，有助於打造臺中成為世界級的智慧機械之都；在環境上，我們致力打造臺中成為「宜人居住」且「適合移居」的城市，規劃水環境整體營造，納入人行道與自行車道，建構「水與綠」的親水永續空間；在存舊立新上，進一步規劃「中臺灣國際創客聚落」，將青年流行文化、創業團隊、文創業者，結合於大車站計畫，打破市中心消費高、不適合青年創業之刻板印象，反而做為中部青年創業的孵化器，有助於吸引國內外資金之投入與國際人才之湧入。

以上，五大亮點計畫的提出，不僅切合民意之所向，除著眼於臺中市本身的未來，更能帶動中臺灣發展潛能，有助於全國的整體發展。

貳、臺中市向中央爭取「前瞻計畫」相關計畫內容

今年(106年)3月23日行政院於院會公布前瞻基礎建設計畫並通過「前瞻基礎建設特別條例」草案，而本市的重大建設計畫，多獲得中央政府支持，尤其是大臺中環狀鐵路網（山手線），終於獲得拍版定案，代表著「大臺中 123」（一條山手線、兩大海空港、三大副都心），逐漸進入實質執行階段。

目前草案送請立法院審議，預計本會期完成立法。而立法院於 4

月初經朝野協商後決議將草案交付 6 個委員會聯席審查，並舉辦 6 場「前瞻基礎建設特別條例公聽會」，希望聆聽各界聲音以形成共識。而本市除了配合執行中央納入之軌道計畫外，就前瞻基礎建設計畫五大面向亦提出可對應爭取之項目，全力向中央爭取資源，挹注市政建設。

一、本市已納入前瞻基礎建設之計畫

(一) 臺鐵成功追分段雙軌化計畫

臺中鐵路運輸系統特殊，分為山線及海線，而中間又有山脈阻隔，造成山海之間流動有所受限。為串聯臺鐵山線海線之聯繫，提升鐵路路線容量，本府致力推動大臺中山手線環狀鐵路計畫，其中，「臺鐵成功追分段雙軌化計畫(下環微笑線)」去年(105 年)10 月已獲行政院國家發展委員會同意，今年更納入前瞻基礎建設計畫，計畫總經費為 15.40 億元。

「臺鐵成功追分段雙軌化計畫(下環微笑線)」可說是大臺中山手線之「首部曲」，透過成追線雙軌化的推動，強化臺中山城與沿海區域之聯繫，提供大臺中地區民眾便捷快速及舒適有效率之軌道運輸服務，更將路網延伸至苗栗與彰化，除了有效縮短現行海線至山線地區的行車時間，更提高臺鐵與高鐵優質轉乘服務，彌平城鄉差距。

(二) 大臺中地區山海線計畫第一階段(大甲—追分、大慶—烏日)暨第二階段彩虹線系統型式選擇評估

大臺中山手線環狀鐵路計畫除了成追線雙軌化外，還包括「海線鐵路雙軌高架化」、「山線高架南延(鐵路高架化大慶延伸至烏日站)」以及「彩虹甲后線(大甲新增軌道連接后里)」，能有效串連海線雙港副都心，沿線由南往北自

追分、大肚、龍井、沙鹿、清水、大甲等次核心，全面提升安全，增加軌道旅運容量，一路環繞至銜接山、海線鐵路，並配合現有高架大慶站延伸至烏日地區，有效協調山線及海線之運量及調配，期能帶動山線與海線城市間彼此通勤、文化及觀光等具特方特色之軌道路廊，落實多核心均衡發展，活絡環狀鐵路路網，啟動中台灣崛起之引擎。

山海線計畫第一階段，即為山線鐵路高架化大慶站南沿至烏日站，全長約 3.7 公里，計畫經費為 72.9 億；其次，大甲車站鐵路雙軌高架化至追分車站，並保留臺中港車站支線貨運功能，維持部分平面，雙軌高架化路線長度 25.9 公里，計畫經費為 543.9 億元。另就第二階段彩虹線系統型式選擇進行評估。

(三) 臺中捷運藍線

臺灣大道為臺中海線進入市中心的主要聯外幹道之一，沿線即有近 60 萬的人口，且行經靜宜大學、弘光科大、東海大學、榮民總醫院、市政府、國家歌劇院等及眾多商辦大樓、觀光消費休閒、醫療、學校及住宅區等區，所以也衍生了龐大的交通運量與交通壅塞問題。

為紓解臺灣大道的壅塞程度，市府近年來致力於推動大眾運輸的發展，除了提出公車 10 公里免費的政策外，更於臺灣大道設置優化公車道，使公車班次倍增，也讓候車時間縮短一半以上，培養市民搭乘大眾運輸之習慣。

因此，評估臺灣大道的運輸需求早已超越興建捷運服務之成本效益，以及建設完成所帶的減碳效益更達 2.8 億元，興建捷運將為臺中帶來的不只是便捷的交通，更能落實綠色運輸的概念，所以本府配合大臺中 123 計畫，提出了「捷運藍線」計畫，路線規劃西起沙鹿火車站，行經臺灣大道至東

區樂業路，串聯沙鹿副都心及臺中都會區，並與捷運綠線、台鐵山線及海線車站共站串聯。全線軌道規劃高架、地下兩種型式，高架段設有 6 處車站、地下段設有 9 處車站，共設有 15 處車站，路線長度 21.3 公里，總經費為 841.64 億元。

未來捷運藍線通車後，由沙鹿車站到市中心的旅行時間可由現在的 50 分鐘縮短至 26 分鐘，大幅轉移私人運具使用率，預估運量能達每日 23.06 萬人，尖峰運量可達每小時 3.91 萬人，並將大眾運輸旅次量提升至 162.7 萬人次/日，佔整體旅次數的 20%，並可活絡沿線產業發展，沿線土地開發效益達 149.08 億元，經濟效益產值達 1,186 億元，將成為臺中都會區東西向的捷運骨幹，更能成為臺中城市發展指標性的象徵。

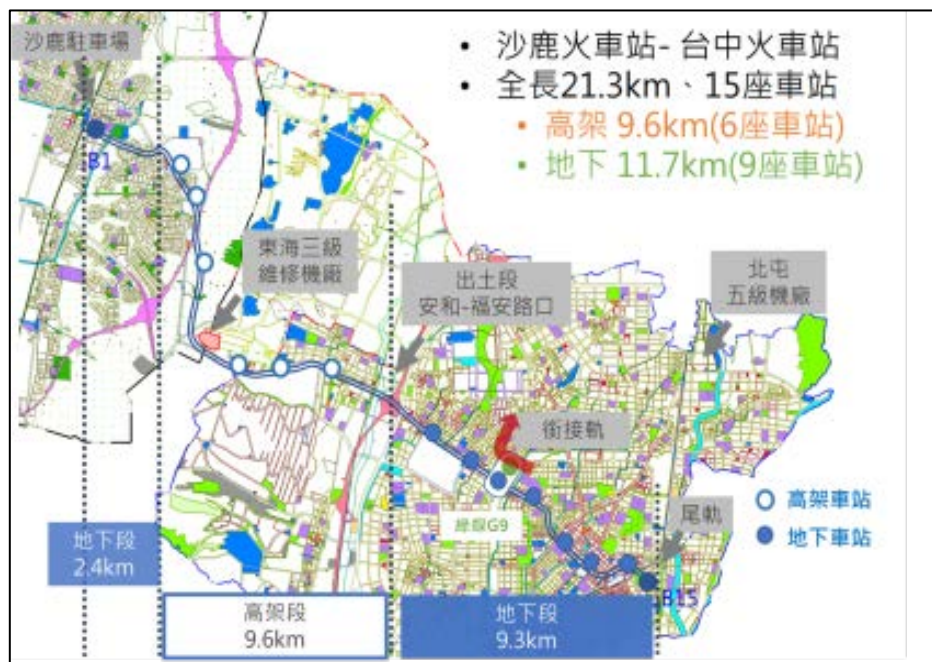


圖 1 臺中捷運藍線示意圖

(四) 臺中捷運綠線延伸彰化

除了山手線、捷運藍線串連山海線外，也將規劃捷運綠線延伸線計畫，包含「北屯-大坑」段及「烏日-彰化」段，全長共計 7.82 公里，總經費為 197.93 億。這次行政院率先核

定烏日彰化南延段，以捷運綠線 G17 為起點，共設 4 座車站，全線採高架軌道布設，總長度 5.33 公里，總經費為 138.95 億元。未來通車後將可連結臺中及彰化地區，並與高鐵台中站及台鐵新烏日站共站，路線直接進入彰化地區，增加臺中彰化民眾使用軌道運輸之彈性。

未來捷運綠線延伸線通車後，從高鐵臺中站到彰化市區只需要 9 分鐘即可到達，透過交通建設帶動都市發展，更可作為後續捷運延伸至和美、鹿港的基礎，提升促進中部地區整體發展。

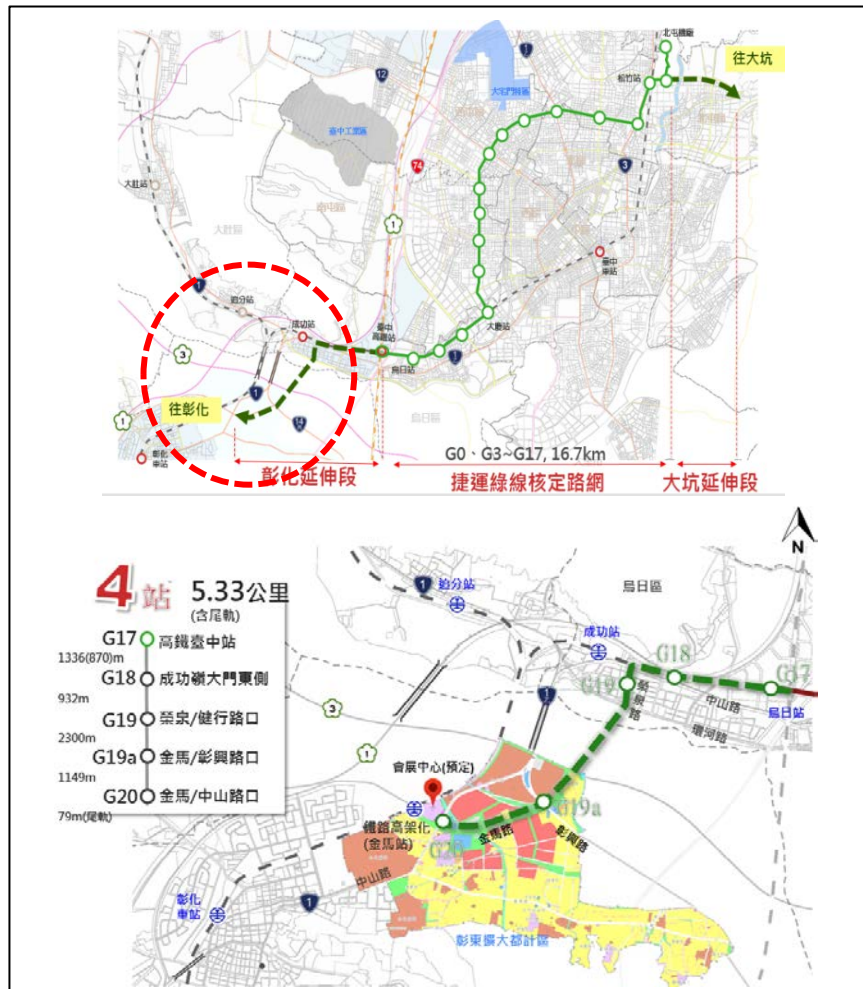


圖 2 臺中捷運綠線延伸彰化示意圖

以上已納入之 4 項軌道建設計畫，未來將創造 3,469 億元經濟效益、土地開發效益 298.14 億元，更能達到減碳效益超過 9.98 億元。

二、持續爭取納入前瞻基礎建設之計畫

(一) 綠能建設

氣候變遷所帶來重大影響，使得政府致力於提升能源效率與導入再生能源做為最重要的減碳策略。為達非核家園之目標，必須加速風能、太陽能等再生能源投資，建設智慧電網，使供電之穩定性獲得保障，期能完備我國綠能發展所需之環境，並帶動公民營企業對再生能源之投資。

當然，臺中港的離岸風電產業專區已納入前瞻基礎建設計畫，除此之外，由於中彰外海擁有世界優良的海上風場，本府也將與彰化縣府一同發展離岸風電，強化綠能產業，共創能源、經濟與環境三贏局面。

(二) 數位建設

「數位建設」計畫以「超寬頻網路社會發展」為核心，除了寬頻建設外，同時推動網路安全、數位內容、數位服務、人才培育等基礎建設，一方面確保產業發展之需求，一方面確保民眾的網路公民權，以完備臺灣發展「數位國家、創新經濟」的基石，因此，本府也將進一步爭取「防救災行動通訊基礎建設」、「發展數位文創，普及高畫質服務」，特別著重城鄉網路落差的縫合、數位內容的發展以及數位學習環境的整備，縮短數位落差，強化區域均衡發展。

(三) 水環境建設

為爭取行政院前瞻基礎建設計畫-水環境計畫，本府也做好準備，提出水與環境、水與安全及水與發展等三大主軸共13項子計畫，總計184億元，盼奠定臺中未來8年城市水治理基礎。

1. 水與環境-水質、安全、生態兼顧 幸福城市指標工程

「每一個幸福的城市，都擁有一條美麗的河流」，河川的生態化與水質良窳，是國際上檢視一個城市是否進步的指標，流經本市舊城都心區之綠川、柳川、葫蘆墩圳等排水，早期以河岸景色綠意優美聞名，但因為經濟發展的因素，將河道人工化及加蓋，房屋緊鄰河川，長期下來造成水質惡化並成為環境髒亂死角。

但其中柳川臺灣大道-民權路段經市府二期工程的改造，水質已有顯著改善，由原先嚴重污染降為輕度污染。同時率先全台導入先進的低衝擊開發工法，增加河道透水面達 4,000 平方公尺，打造可彈性調整水資源的呼吸河道；縮減 16 米道路空間還地於河，藉以拓寬兩側護岸改為緩坡，廣植草皮、柳樹、淨水植物等各種植栽，使得原有三面光河道大變身，水清魚現綠意盎然，成為一條讓市民親近的幸福河川。柳川也因此榮獲中央第 16 屆公共工程品質金質獎之肯定，自去年 12 月啟用以來，不但成為本市新興打卡景點，也帶動第二市場周邊攤商生意成長 50%，深獲廣大市民的認同好評，是舊城區再生、打造幸福宜居城市的指標工程。

市府為擴大整治成果，讓更多市民也能享有優質水綠河岸空間，藉由這次前瞻基礎建設計畫，提出包括綠川再生、柳川延續、葫蘆墩圳、旱溪排水（大康橋計畫）等水環境改善計畫，經費約 52 億元，希望讓大臺中舊城區過去骯髒惡臭、不見天日的都市排水風貌，能蛻變成市民最有感的幸福城市後花園。

2. 水與安全-打造韌性城市 滿足市民防洪安居的最基本需求

本市幅員廣大，轄管河川及區排共計 132 條、總長 420 公里、雨水下水道總長 584 公里，各種類型的野溪、雨水下

水道、灌溉系統、中小排、區排、河川橫互遍佈 29 個行政區，居民的生活與水息息相關，臺中可說是一座水的城市。

受到全球暖化與氣候變遷的影響，短延時強降雨日益頻繁，極端氣候對城市防洪的考驗越趨劇烈，雖過去幾年透過易淹水地區水患治理計畫、流域綜合治理計畫的持續整治，淹水區域已大幅改善，惟本市幅員廣大、各類排水河川眾多，排水治理需求經費龐大，很難一步到位，仍有海線大肚山西麓區域、山線新社、屯區大肚山東麓區域、部份行政區如大里、霧峰、大甲等市區街道尚有零星水患亟待治理。

保障市民安居不淹水是城市治理的基本功，本府除持續做好日常的各類排水清淤、維護管理及相關防汛整備工作，也透過前瞻基礎建設計畫，提出包括完善南山截水溝、筏子溪、潭子外圍截水道、七星排水等區域排水；九渠溝、北坑溪、南勢坑溪等野溪治理；加速建置雨水下水道等全方位的綜合治水計畫，經費約 79 億元，藉由上中下游全流域一次到位的水患治理，打造臺中成為一座韌性城市、海綿城市，讓所有的市民都能免於水患的威脅。

3. 水與發展-缺水不是未來式 再生水計畫 現在不做明天就會後悔

氣候變遷、旱澇不均問題越來越嚴重，據經濟部指出，120 年臺中將面臨用水缺口 3 萬噸/日，若再加上自來水需求量與日俱增，用水缺口恐高達 28 萬噸/日，缺水危機恐不再是未來式，而是現在進行式。傳統水源開發受阻，開發新興多元水源已刻不容緩，而質穩量定的水資源回收中心再生水則是最好的替代水源，可取代自來水提供工業使用，增加民生用水調配彈性，挹注用水缺口，降低缺水風險。

為解決大臺中即將可能面臨的缺水危機，本府藉由本次

前瞻基礎建設計畫契機，提出水資源回收中心放流水回收再利用開發計畫，推動再生水打造都市小水庫，成為自來水的替代水源，不受乾旱季影響，經費約 53 億元，以落實水資源永續循環利用，打造水永續的韌性城市。



圖 3 大臺中前瞻水環境計畫

本次水環境計畫預期帶來的效益，透過向中央爭取 184 億元的前瞻水利建設投資，可帶動創造 7,000 個就業機會，改善淹水面積 700 公頃、保護 3.7 萬人口、增加每日 14.5 萬噸民生用水(相當於 58 萬人每日自來水用量)調配彈性、節省傳統水源開發成本 61 億元、節省污染處理費用每年 3,500 萬元，受益人口更將達到 70 萬人，打造臺中成為一個水安全、水潔淨、水生態、水永續的韌性水岸城市。

(四) 軌道建設

除了上述行政院優先納入四項計畫加速推動辦理外，本府仍持續推動大臺中 123 之發展願景，以山手線為運輸骨幹，結合 MR.B&B 交通系統，發展捷運路網，更提出「雙港輕軌」、「捷運藍線進屯區」、「捷運藍線至臺中港」、「捷運綠線延伸

至大坑」以及「苗栗海線鐵路雙軌化」等 5 項計畫，爭取支持納入前瞻基礎建設計畫，讓路網延伸山海屯，串聯彰化苗栗，打造四通八達的中台灣交通網，提升公共運輸使用率，進而增加服務人次。

1. 雙港輕軌捷運

本計畫規劃串連臺中港、臺中國際機場、沙鹿清水副都心、中科、水湳經貿園區、干城轉運中心至大里霧峰地區，並與捷運藍線、綠線銜接，全線共 45.21 公里，總經費 754 億元，未來完工後，預估沿線可服務人口數預估可超越 50 萬人，具重要性與效益性。

2. 捷運藍線延伸至屯區

由於屯區人口及產業急速成長，市區與屯區運輸規劃串連具推動必要性，因此將捷運藍線延伸進太平等屯區，與大平霧輕軌系統及山手線銜接，帶動區域縫合，縮短城鄉差距，進而完整大臺中軌道路網，更能落實 TOD 導向發展，同步引導人口、產業、公共建設等資源投入沿線各區，以加速發揮捷運藍線帶動區域多核心均衡發展之效益。



圖 4 臺中捷運藍線延伸至屯區示意圖

3. 捷運藍線延伸至臺中港

大臺中 123 發展藍圖在市府的努力下，逐步落實推動，一條山手線已獲納入前瞻基礎建設計畫，兩大海空港及三大副都心隨著市府都市整體規劃、重大公共建設及產業引入推動而向上成長。而雙港副都心除了人口持續成長外，在市府進行整體規劃下，結合完整的大台中山手線、捷運藍線、雙港輕軌等交通建設，配合引入三井 outlet 等產業進駐。

預估未來旅運需求可以打破當初交通部的審查意見「該路段需求量低」，因此市府重新規劃了捷運藍線延伸路網，將現有捷運藍線從現有的沙鹿火車站延伸到台中港，目前有兩個初步方案，說明如下。

(1) 高架捷運路線

在沙鹿火車站以共站方式興建高架軌道向西延伸並增設四站，分別為沙鹿高工、梧棲童綜合醫院、文化路與臺灣大道路口及臺中港，初估延伸長度約 6.22 公里，增加經費約 211.54 億元(當年幣值,民國 151 年)。另因須重建沙鹿陸橋，尚須工程經費 8 億元，故總經費約 219.54 億元。

(2) 地下捷運路線

經過沙鹿車站後向北以地下形式轉進臺灣大道，增設三站，分別為梧棲童綜合醫院、文化路與臺灣大道路口及臺中港，初估延伸長度約 4.22 公里，增加經費約 254.52 億元(當年幣值,民國 151 年)。

4. 捷運綠線延伸大坑

捷運綠線延伸至彰化現階段已納入前瞻基礎建設計畫，為考量大台中各區域為來發展，經評估後仍需規劃「北屯-大坑」段，路線規劃以 G3 站為起點向東延伸至大坑經補庫 G1 站，全線採高架軌道布設，總經費 68.11 億元。未來將搭

配捷運綠線與大平霧輕軌系統形成環狀路網，預計通車後將帶動新社、東勢周邊觀光休憩人口可達 300 萬人次之經濟效益。



圖 5 捷運綠線延伸大坑示意圖

5. 苗栗海線雙軌化

中部地區鐵路系統於臺中以北至苗栗竹南，分山線及海線兩線進行營運，惟海線地區部分路段為單軌，致鐵路營運具有容量限制，服務班次較少，因此，目前除本府山手線計畫已規劃海線雙軌高架化之區域外，海線單軌路段共計 4 段(大甲-日南、苑裡-通霄、新埔-白沙屯及大山至談文)，可望透過推動苗栗海線雙軌化，將海線地區全面雙軌化，可大幅提升鐵路容量及使營運調度更加彈性化，並可結合本府所

推動山手線之彩虹線，將可有效提升整體鐵路營運容量，並可配合區域整合發展需求及地區運輸需求，推行多元的列車營運模式。爰本府已向中央爭取苗栗海線雙軌化納入前瞻基礎建設計畫中，並補助苗栗縣政府經費辦理。

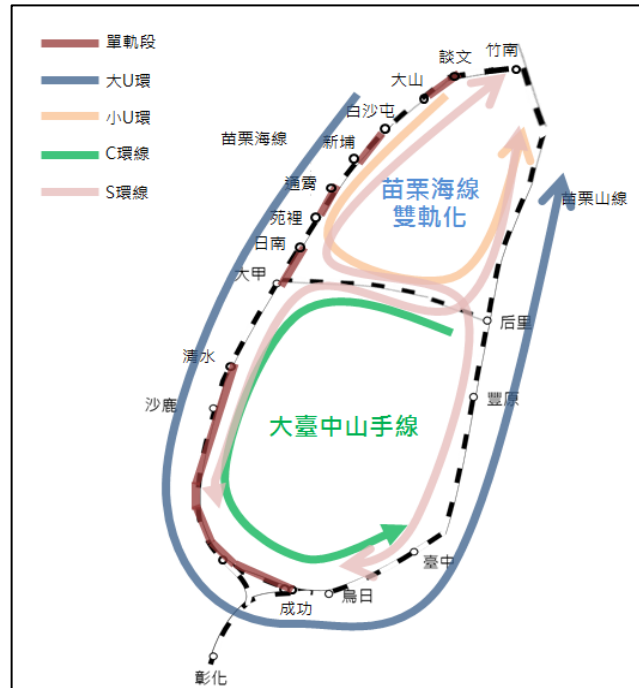


圖 6 苗栗海線雙軌化示意圖

(五) 城鄉建設

基層的公共建設，是國家發展不可或缺的根基，因此行政院預計在 4 年內投入 1,372 億元特別預算，推動民眾有感之十大工程計畫，包括改善停車問題、提升道路品質、城鎮之心工程（改善中型城鎮都心機能，帶動舊市區更新）、開發在地型產業園區、文化生活圈建設、校園社區化改造、公共服務據點整備、營造休閒運動環境、客家浪漫臺三線、原民部落營造等。將優先推動可以配合區域聯合治理的跨縣市建設，以及過去投入不足、發展相對落後地區的重要基礎設施，藉以促進地方整體發展以及區域平衡。

上述十大工程建設很難讓中央「由上而下」去主導，而

是讓了解地方需求的縣市政府，「由下而上」提出符合地方需求的建設主題，一方面足以凸顯縣市發展特色，另一方面則是可以讓人民切身有感的工程。因此，針對城鄉建設的十大主要工程項目，本市皆積極研提計畫，爭取預算。

就臺中而言，明後年都將舉辦大型國際活動，分別是明年的世界花卉博覽會，及後年的東亞青年運動會。以東亞青年運動會來說，希望除了培育運動競技人才，同時營造優質友善的運動場館與設施環境，以提升全民運動風氣，因此在「營造休閒運動環境」計畫，本府提出將於外埔鐵山營區打造國際壘球村、開發大雅體育園區、改善社區的簡易運動場地，以及規劃興建太平、北屯與清水國民運動中心等。

其次，臺中是製造業的重鎮，中央「5+2」創新產業中的智慧機械及航太產業，也以臺中作為基地，因此台中非常需要擴大工業用地之腹地，但台中目前仍有為數眾多的未登記工廠，造成管理不易、甚至對環境造成威脅，當然也不利產業進一步發展。因此，「開發在地產業園區」計畫中，將提出關連工業區三期公共設施闢設、太平產業園區、潭子聚興產業園區與神岡豐洲科技工業園區二期，健全工業區生產環境，形入符合「產業治理」、「環境高值」以及「永續管理」之平價產業園區。

此外，改善停車問題、提升道路品質、文化生活圈建設、校園社區化改造、公共服務據點整備以及原民部落營造等，大部分計畫都有明確服務對象，雖然投資金額不大，但工期短，可以創造可觀就業機會。若能以區域發展的高度進行，將可透過區域合作共創多贏。

從以上相關建設可以看出，前瞻基礎建設具有「加強區域均衡」的重要政策意涵，尤其城鄉建設扮演的角色舉足輕

重。地方不僅需要充分發揮區域聯合治理的精神，更有賴中央的支持與整合。

參、結語

為加速推動結構轉型、全面擴大基礎建設投資，中央地方合作是翻轉台灣經濟的不二法門，當然「機會是留給準備好的人」！自 104 年起本府即全盤檢討市政建設及都市計畫，並提出 2025 台中好生活旗艦計畫。同時陸續具體落實政見，兩年來，包括爭取臺中航空站升格為國際機場、舊城區的柳川整治、臺中公園內的日月湖清淤、綠川掀蓋及整治、豐原地區的軟埤仔溪整治、葫蘆墩圳掀蓋與整治，以及捷運綠線即將在 2018 年試運轉，都是台中市的亮眼成績。

由於臺中正處於「囡仔轉大人」的關鍵階段，需要大建設來推動各項奠基工程；即將登場的 2018 世界花卉博覽會及 2019 東亞青年運動會，這兩大盛事也將大幅提升本市的國際能見度；因此，本市感謝中央政府提出前瞻基礎建設之用心，更期待透過中央這一劑大補帖，能讓臺中順利脫胎換骨，實現宜居城市、生活首都之目標。