

臺中市議會第3屆第7次定期會

2018年新市府上任後變更各項
重大建設之變更內容、原因與效
益分析及後續推動進度專案報告



臺中市政府研究發展考核委員會

報告人：主任委員 吳皇昇

中華民國 111 年 4 月 18 日

目 錄

壹、前言.....	1
貳、突破困境 破繭重生.....	1
參、重大建設變更內容、原因與效益分析及後續推動進度...	8
肆、結語.....	15

壹、前言

盧市長自 2018 年 12 月上任以來，秉持著「陽光透明、空氣環保及活水經濟」的施政主軸，在 12 大施政發展策略的帶領之下，帶來臺中幸福的蛻變，與臺中市民迎接更美好的臺中。

當然，市府團隊的施政有創新也有延續，市政的推動過程是延續性的，並不會將前朝的政策全盤打翻，有好的政策除了延續下來外，市府團隊更透過「政策加值」的理念來充實甚至改善原本政策內容；而對於一些因故被停止、或爭議多年仍停滯不前、無法獲得解決的難題，盧市府團隊也以負責任的態度，主動挖掘問題，積極面對問題，尋求各種解決管道，藉由多方對話機制，以創新包容的心廣納各項建議，符合民眾需求，達到互利雙贏，成功推展政策。

貳、突破困境 破繭重生

一、恢復老人健保費自付額補助，敬老愛心卡服務再升級

回顧盧市長上任之初，為了照顧本市老人健保醫療權益，並減輕老人及家人繳費之經濟負擔，首先面對的就是恢復老人健保費自付額補助的難題，由於前朝並未編列相關經費，因此，市府團隊努力籌措財源，辦理追加預算，並爭取議會議員的支持，終於在 2019 年 7 月 1 日起，正式恢復老人健保補助，全市約七成五以上、約 26 萬名長輩受惠，不但保障長輩就醫權益，也大大減輕了年輕人負擔；接續更於 2021 年敬老愛心卡多面向服務再升級，搭乘計程車折抵金額從 50 元提高到起跳價 85 元，搭公車、捷運、國道客運，到國民運動中心運動都可折抵，鼓勵長者多多進行社會參與，健康樂活，迎向精彩人生下半場。

二、公托公幼及親子館倍增，打造友善育兒環境

臺中市在 106 年人口數達到 277 萬人，正式超過高雄市成

為全國第二大城市，且臺中人口相對年輕，對育兒需求亦相對迫切，但臺中市過去卻缺乏足夠的育兒友善措施，盧市長上任前更僅有 5 座公托、4 間親子館，公幼班級數也不足，因此，市府團隊積極推動「公托公幼及親子館倍增計畫」，積極尋找適合場地、透過議員建議或各局處提供餘裕空間、配合各局處場館設立、社會住宅興建，及盤點學校餘裕空間等方式，截至目前，臺中公設民營托嬰中心及社區公共托育家園已從 5 家增至 20 家，未來目標將完成 50 家布建，達到公托 10 倍增；親子館已從 4 間增至 12 家，已達到 3 倍增；公幼預計 4 年內擴增公共化幼兒園至少達 180 班以上，目前也已達 162 班。

三、聯勤招待所變身新舊共融社福基地

位於本市西區的聯勤招待所建於民國 51 年，已於 95 年停止營業，103 年核定為社會福利設施用地，104 年宣布作為「非營利組織與志工發展中心」預備用地使用。然而土地規劃涉及原地上之文資保存與樹木保留等議題，也因此讓聯勤招待所歷經三任市長規劃，仍遲未動工。盧市府團隊為保護原地上之老樹，保留文資歷史記憶，同時兼顧到社會福利服務所需空間之最佳化運用，幾經討論修改，調整整體規劃設計並縮減建築物量體，俾能周全「局部保存、新舊共融」之原則，聯勤招待所工程終露曙光，預計今年 7 月即將開工，保留部分舊建築和全部樹木，並納入親子館、公托等婦幼福利服務，打造全新社福基地。

四、藍天白雲計畫，守護市民健康

空氣污染一直是臺中市民心中的痛，因此盧市長上任以來，擬定了「先公後私、先大後小」兩大原則，藉由跨局處合作推動「藍天白雲行動計畫」，同時從固定源、移動源及逸散源等三大污染源對症下藥進行管制，藉由強力稽查、嚴格取

締等手段，本市 PM2.5 年平均值已從 104 至 107 年平均 21.3 微克降至 108 至 110 年平均 16.7 微克，改善 4.6 微克、約 21%；空品不良日數也從 104 至 107 年平均 71 天降至 108 至 110 年平均 34 天，改善 37 天、約 52%。台電也承諾將於第一部燃氣機組上線後，隨即啟動拆除 2 部燃煤機組與 1 根煙囪，釋出善意第一步，市府將持續爭取「等值汰舊換新、分散救援、適時降載、提前拆除」4 大訴求，以及「建 2 拆 4」目標早日達成。

五、公私協力，全民守護東大溪

緊臨東海大學校園的東大溪，上游源頭因承接東海夜市商圈及龍井區新東里之餐飲與生活廢污水，嚴重影響附近居民及東海大學生活及生態環境品質，此外，東大溪還面臨河道崩塌、違建及土地占用等問題，可說是當地難以解決的沈痾。為了改善此一困境，市府近 20 年來持續著手進行改善，從設置污水專排截流溝開始，並於 104 年建造東大溪一期水質現地礫間淨化場，惟礙於經費及用地受限問題，讓東大溪的環境整治始終難以澈底進行。盧市府團隊自 109 年 2 月 20 日起，與東海大學公私協力進行「東大溪水環境及鄰近區域環境改善工程」，以民眾參與、滾動調整方式執行計畫，透過高頻度邀請在地里長、民眾、東海大學師生、關心環境的 NGO 團體及周遭國中小等不同對象，與校方合作辦理超過 15 場互動式工作坊、淨溪、座談會相關活動，於 110 年 12 月正式完成啟用，讓東大溪蛻變為親水、親綠、具教育意義的全新容貌，並榮獲「第 21 屆公共工程金質獎」肯定。

六、搶救荔枝森林公園，守護城市森林綠地

北屯區東山段 91、92 及 96 等 3 筆國有土地(面積約 5,300 平方公尺)前身為中廣電台原址，為市府規劃作為興辦共好

社宅預定地，惟在地居民與公民團體為老樹請命，爭取原地保留荔枝森林與老樹，也讓市府面對社宅規劃與老樹保存的兩難困境。盧市長上任後，廣納各界意見並滾動檢討好宅規劃的可能替代方案，在尊重地方居民及公民團體的意見下，為保留這片蘊含歷史、文化、生態的重要場址，守護城市居住的森林綠地，決定採取「兩全其美」的方法，於 108 年 5 月將原有好宅基地改以易地興建且戶數更多，原址並規劃為全市首座「荔枝老樹公園」，保留現存百餘棵樹木與冷卻池遺跡。工程已於 110 年 11 月開工，預計今年 4 月完工，該工程也榮獲「2020 第八屆台灣景觀大獎-環境規劃設計類優質獎」殊榮。

七、 打造湧泉公園，塑造城市開發與環境共生

臺中糖廠區段徵收範圍鄰近臺中火車站，區內土地大多為台糖公司所有，民國 86 年台糖公司於本區進行中華城購物中心之開發，因故停止開發後，開挖之坑洞因地下水位上升成為一大水池，且區內未再引進開發投資案，致使荒廢閒置，嚴重阻礙地方發展。盧市長上任後，為重拾舊城榮景，透過都市計畫專案通盤檢討，重新調整土地使用，以區段徵收方式進行整體開發，並規劃了 6.09 公頃的生態公園，保留 4 公頃的湖泊，藉由引活水入湖、生態綠美化及抽水回補等工程，打造成一都市中濕地，成為野生鳥類、魚類棲息地，成功帶動東區人潮。

八、 打通大智路，縫合臺中火車站前後站

「重視民意 重視溝通」更是盧市長上任以來，要求每個局處推動各項建設務必做到的基本要求，因此，延宕了 13 年的大智路新闢用地的取得，在盧市長上任後有了轉機。大智路打通工程主要因前市府提出的預算及補償方案難以獲得所有權人的同意，致使所有權人自 103 年起就連年抗爭。

自盧市長上任後，市府團隊自 108 年 1 月起平均每週 1-2 次與「大智慧學苑」補習班大樓代表面對面溝通，不論早晚或平假日，只要地主有疑慮，市府團隊均有專人詳細說明，針對地主提出的建議方案，如以地易地、偏移式路口方案…等，市府團隊也一一分析並提供詳細的解釋；同時，市府也積極籌措財源，終獲議會議員支持追加預算，使得補償金額跟上通貨膨脹的腳步，成功取得所有權人的同意，終於 109 年 9 月順利打通，創下「全臺最大住商大樓拆遷案」典範。

九、肉品市場原地轉型活化，創造優質生活環境

臺中市肉品市場自 69 年設置營運，設備老舊、充斥異味飄散、噪音及廢污水排放等問題，對附近居民生活造成極大的影響。過去市府曾經將肉品市場遷建作為方案之一，但不管遷建至何處，仍會造成當地民意反彈，衍生更多糾紛。因此，盧市府為從根本解決問題，經與居民積極溝通後，規劃將肉品市場「原址轉型活化」，以拆建取代遷建，並於現址轉型為複合式商場、公園及社會住宅，一舉讓「鄰避設施」轉變為「鄰聚設施」，為居民創造更良好的生活品質。

十、大安港媽祖文化園區重現曙光

大安港媽祖文化園區是海線重大觀光建設，歷經三任市長均未能順利完成，因市議會附帶決議雕像建議以民間企業勸募認養興建，及不得另行辦理追加預算，故前市府時期透過民間團體辦理公益勸募未果，及澎湖大倉媽祖雕像移設未達共識，造成基座已經完工，卻沒有媽祖雕像的困境，經盧市府團隊秉持「主動解決問題、負責任」的態度，尊重議會決議，在隨俗並尊重地方民意的基礎上，於 110 年 10 月以擲筊方式決定以石雕材質來建造雕像，同時也積極邀請民間單位捐贈，成功獲得民間基金會提案捐贈雕像，讓延宕多年的重大觀光建設重現生機。

十一、捷運綠線正式營運，打造交通新紀元

捷運綠線工程於 98 年正式動工，歷經 104 年施工鋼梁墜落事件暫時停止施工，最終於 109 年 11 月試營運，預計年底前正式通車。但在試營運期間發生電聯車兩節車廂間之半永久式聯結器牽引裝置軸心斷裂事件。即便背負著臺中市民對捷運的滿滿期待，面對此重大事故，盧市長仍然當機立斷暫停試營運，寧可以最謹慎小心的態度，也要守護市民的行車安全，並立即敦聘國內機械、材料、軌道等第三方專家學者成立「捷運故障審查委員會」，以協助市府專業審查臺北市政府捷運工程局與川崎重工提出之整體事件調查報告原因與改善方案，在「唯有安全，才能通車」的堅持下，歷經多次會議討論改善方案，最後確認捷運綠線的改善方案已安全無虞，正式於 110 年 4 月 25 日通車營運，開啟臺中交通新紀元。

十二、催生臺中巨蛋體育場館，打造臺中新地標

臺中巨蛋於胡前市長時期原規劃於水滴經貿園區內興建，後於 102 年更換至 14 期重劃區內；林前市長時期(104 年)重新評估，將臺中巨蛋由 14 期重劃區調整至 11 期重劃區，位於松竹路和崇德路交叉口「文教 7」用地，並規劃以 BOT 方式開放民間投資，惟因 BOT 投資金額龐大，導致潛在投資廠商意願低落，致民間申請人無人提出申請意願。盧市長上任後，經審慎評估原「文教 7」用地規劃地點係屬北屯人口稠密及交通流量繁重地區，難以負荷巨蛋興建後帶來之人潮及車潮，而「文中小六」近 74 線快速道路及國道 1 號大雅交流道，且離松竹火車站、松竹捷運站及臺中高鐵車站等地點車程僅 15 分鐘，交通十分便利，因此最終將臺中巨蛋地點敲定落腳於北屯「文中小 6」用地，並由日本知名建築師隈研吾(KENGO KUMA)建築都市設計事務所與臺灣的九

典聯合建築師事務所聯合承攬規劃設計，預計今年下半年正式開工，打造臺中新地標。

十三、排除投資障礙，打造優質投資環境

在「前店、後廠、自由港」三大經濟主軸推動下，臺中經濟體質與投資環境逐漸改善，然業者仍面對許多投資困境，如企業求才、擴建廠房用地不足、工地嚴重缺工、行政作業繁雜…等問題，打擊投資意願。盧市長上任後，為有效解決廠商各項需求，隨即成立招商工作小組，透過定期實地訪視與不定期召開跨局處協調會議，致力排除廠商面臨之各式困境如：廠區周邊增設公車站牌，提升員工通勤便利性；率全台之先，協助企業資格認定向勞動部申請外籍營建工，解決缺工問題；積極輔導業者辦理毗連非都市土地擴展計畫、民間自辦園區等方式增加用地面積；提供外商開發案取得使用執照、環境影響評估，以及交通影響評估等行政協助，以積極改善臺中投資環境，讓企業能安心投資。

十四、兩大指標開工，開啟臺中大建設年

位於水湳經貿園區的「臺中國際會展中心」及「臺中綠美圖」為奠定本府市政發展的兩大指標性建設，然兩大工程在盧市長上任前皆面臨如施工困難、發包期間大型建案對鋼材需求驟增造成供給市場嚴重失衡，工程成本大幅增加，嚴重影響廠商投標意願，造成遲未開工的困境。為順利推動兩大指標性建設，盧市長上任後指示相關局處積極配合 OT 廠商需求並重新檢討所需經費，在市府團隊積極邀標及持續努力檢討下克服種種困境，市民等了 20 年的臺中國際會展中心第一期主體工程順利於 108 年 3 月開工，預計 112 年主體工程完工；臺中綠美圖一期主體工程已於 108 年 9 月開工，預計 111 年底主體建築完工。

持續秉持「開不了工的要開工，完不了工的要完工」的精神，

包括臺中巨蛋、市政路延伸、水湳轉運中心、臺中大車站計畫轉運中心及停車場、烏日全民運動館等諸多建設將於今年陸續開工，市民期待已久的東豐快速道路也瞄準今年啟動復工，加速臺中往前邁進。

十五、堅守財政紀律，改善財政困境

「財政為庶政之母」，各項建設均要有財政的支持，才能持續推展。臺中自 99 年 12 月 25 日改制直轄市以來，為縮短原臺中縣、市的城鄉差距，市府積極推動各項基礎建設及提升市民福祉政策，但也造成每年歲入不足支應歲出。104 年至 107 年，平均每年預算舉債 216 億元，預警前尚可舉債空間逐年減少，至盧市長上任時，預警前尚可舉債額度僅餘 88 億元，財政狀況岌岌可危。為改善及健全本市財政，本府以零基預算精神及擲節支出原則籌編預算，並落實開源節流、嚴控財務收支，讓珍貴的預算資源發揮最大效益。歲出規模從 108 年原預算的 1,246 億元，逐年攀升至 111 年的 1,512 億元；但建設更多，舉債反而變少，舉債金額由 104 年至 107 年平均每年 216 億元，大幅縮減至 111 年的 96 億元，更是縣市合併以來舉債最少的 1 年。且本市尚可舉債額度已經由 107 年底的 88 億元增加為 111 年的 372 億元，逐漸厚實本市財政體質。未來，市府仍將恪遵財政紀律，厲行開源節流，達到「以財政支援建設、以建設培養財政」的良性循環。

參、重大建設調整內容、原因與效益分析及後續推動進度

另經盤點自盧市長上任以來，各局處因政經環境改變、配合民眾需求，致有需調整計畫內容之重大建設，其調整內容、原因、效益分析與後續進度臚列如下：

一、 臺灣智慧營運塔（辦理機關：經發局、都發局）：

（一） 調整內容：

- 1、融合前兩任市長政策之優點，同時重視地標精神及經濟效益，將智慧營運中心重新定位為「臺灣智慧營運塔」。
- 2、原規劃辦理設計興建後再行 OT 委外經營，為節省興建經費成本以減輕財政負擔，目前由本府經濟發展局研議採 BOT 方式推動。

（二） 調整原因：為融合前兩任市長政策之優點，同時重視地標精神及經濟效益，將智慧營運中心重新定位為「臺灣智慧營運塔」，考量本案工程經費龐大，自 105 年起即匡列總工程預算在案，惟 105 年至 110 年 7 月止物價已上漲逾 24% 以上，預估至少增加成本 19.632 億元；為減少本市財政負擔，本府爰採納議會多位議員之建議，「臺灣智慧營運塔」規劃採 BOT 方式進行後續招商及興建營運事宜，引進民間參與投資，目前由本府經濟發展局積極爭取促參經費，並融合原規劃地標、營運內容辦理可行性評估及先期規劃，俟完成評估規劃後，再依其結果辦理後續事宜。

（三） 效益分析：

- 1、 本案汲取相關產業營運模式及管理方針，以提供產業扶植及地方產業升級發展為方向外，另邀集知名數位產業團隊、中部相關工商產業共同研商未來經營趨勢，並由市府召開跨局處會議，商討再定位內容，以打造兼具地標性及智慧營運內容並符合民眾需求的建築。
- 2、 因本案財務負擔如轉由民間投資者承擔，預估可節省興建經費成本約達百億元以減輕財政負

擔並促進臺中商業經濟繁榮。

- (四) 後續推動進度：預計 111 年上半年前完成委託專業顧問公司辦理促參前置作業，包含可行性評估、先期規劃等，目前採購案預計於 111 年 4 月 15 日辦理評選作業，希冀今年完成可行性評估。

二、臺中捷運藍線綜合規劃(含環境影響評估)(辦理機關：交通局)：

(一) 調整內容及原因：(與可行性研究比較)：

- 1、機廠位置調整：可行性研究規劃臺中港機廠，因臺中港機廠用地無法取得，臨海鹽蝕問題造成後續維護成本提升，綜合規劃改為龍井機廠，亦可增加營運彈性及災害防護。
- 2、臺中港段路線調整：可行性研究規劃於臺灣大道臨港路口設置 BA1 站，因配合機廠位置調整及重新檢討該區域都市計畫及鄰近觀光區域等需求，優化站位設置地點，綜合規劃改於臨港路中橫一路口設置 B1 站。
- 3、沙鹿市區段路線調整：可行性研究規劃於沙鹿火車站周邊設置地下站 B1 站，且路線無直行臺灣大道較為彎繞，經評估路線設置於既有道路，可避免穿越民宅，降低用地取得風險；且路線截彎取直，可縮短路線距離，增加營運效率；另因路線跨越大甲斷層，考量後續維護風險，調整原地下型式，改為高架型式，更改後亦可避免出土段及對周邊道路永久影響。綜上，綜合規劃調整於沙鹿陸橋設置高架站 B4 站，並調整路線為直行臺灣大道，再於沙鹿高工及竹林國小間增設高架站 B5 站，調整後整體路線更為直捷，營運

效能較佳。

- 4、正英路段新增站位：可行性研究於正英路口無規劃設置站位，經配合公聽會多數民眾所提意見重新評估後，因正英路屬主要連通道路，可配合該路口停車場用地，增設站位，故綜合規劃調整於正英路口規劃設置 B8 站。
- 5、龍井段站位調整：可行性研究於國際街口設置高架 B9 站，因配合後續民眾陳情意見，重新評估國際街服務範圍及服務效益，重新評估後，因原 B9 站與 B10 站重疊之服務範圍，多為農業區及公墓等，爰將 B9 站西移，且該站改為地下站位，亦可設置地下連通道及出入口，同時服務國際街及遊園南/北路之民眾。故綜合規劃調整將站位西移至國際街與遊園南/北路之間，並設置地下連通道與出入口，以同時服務國際街及遊園南/北路。
- 6、西屯段路線調整：可行性研究規劃於臺灣大道安和路口及福安路之間設置出土段，因可行性研究高架段軌道坡度高於設計建議值，且出土段設置於道路車流量較多之區域，故調整出土段位置，並將原高架段位置調整為地下段，降低坡度減少營運風險。故綜合規劃出土段改於臺灣大道中興路口北側，B9 至 B11 站改為地下車站，並再增設 B12 站。
- 7、舊市區段路線調整：可行性研究舊市區段行走臺灣大道轉民權路，接回臺中火車站，經評估減少轉彎段，將可減少穿越民宅，使路線更為直捷，增加營運效益，降低用地取得風險，並可於

臺中火車站旁設置 B19 站，達成直接轉乘之目的，增加便利性。故綜合規劃改為直行臺灣大道至臺中火車站。

- (二) 效益分析：臺中捷運藍線綜合規劃作業是以可行性研究報告為基礎接續辦理，並考量工程技術可行性、周邊都市發展、用地取得等因素，以更高的精度，如實檢討可行性研究的站位、路線及經費並加以優化調整。藍線全線 24.8 公里，沿線共設 20 座車站，預計未來由臺中港至臺中火車站的旅行時間可由目前的 90 分鐘縮短至 45 分鐘，每日運量可達 24.4 萬人，可大幅轉移私人運具使用率，並活絡沿線產業發展。
- (三) 後續推動進度：目前已完成臺中捷運藍線綜合規劃作業，前已於 110 年 3 月 4 日初次提送綜合規劃報告書予交通部，經交通部辦理現勘、第 1 次書面審查、初審會議，本府再於 110 年 12 月 7 日提送修正後報告書予交通部，交通部再於 111 年 3 月 3 日提供第 2 次書面意見，刻正由本府修正報告中，後續將積極配合中央審查流程，爭取中央核定，以期核定後可配合設計階段早日進場施工、通車。

三、非營利組織與志工發展中心新建工程(辦理機關:社會局):

- (一) 調整內容：原預計拆除舊建物興建地上 9 層地下 3 層建築物，調整為興建地上 4 層地下 3 層，並保留樹木(採部分樹木基地內移植)及保留舊建築部分牆面之歷史痕跡，與新建部分整合，以達局部保存、新舊共融之效益。
- (二) 調整原因：因樹木保留及文資保存議題，經邀集各專家學者確認無老樹並不予指定為古蹟及歷史建築，並附帶決議「局部保存、新舊共融」。

(三) 效益分析：

- 1、 原預計興建建物高度大幅降低，降低周邊環境壓迫和當地環境景觀更為和諧融合，並保留基地內樹木及歷史牆面，提高綠化面積及保留地方鄰里記憶場所精神。
- 2、 未來於建物內納入親子館、世代共融活動基地、多功能服務空間(含聯勤歷史展示)、公托中心、婦女發展基地、多功能服務空間、NPO 志工發展空間及非營利組織共享交流空間等，以利推動各項社會福利。

(四) 後續推動進度：本案已於 111 年 1 月 19 日核定基本設計，另都市設計審議已於 111 年 3 月 9 日召開都審(大會)，會議決議修正後通過，事務所已送都市設計審議審定書予建設局審查，另訂於 111 年 4 月 8 日辦理細部設計審查。

四、 水滴轉運中心（辦理機關：交通局）：

(一) 調整內容：建築規模縮減，原規劃為地上 7 層、地下 4 層，調整為地上 4 層、地下 3 層。

(二) 調整原因：

- 1、 考量捷運路網推動，搭配區域轉運中心規劃，提升轉運中心功能與相互搭配運能，並以提升轉運效率為設計目標，故提出「北水滴、南烏日」國道客運雙核心發展，另搭配豐原轉運中心與臺中轉運中心的推動，實現臺中市成為臺灣交通樞紐中心之目標。
- 2、 同時參採臺北交九轉運中心的經驗，轉運中心的席位調度是未來營運的成功關鍵。透過科技讓車輛停等時間與民眾搭乘時間效率最佳化，

有效落實站內車輛管制，將可提高席位使用率。

- 3、 另搭配機場捷運計畫推動，亦於轉運中心地下樓層留設共構介面，以利日後整體開發。

(三) 效益分析：

- 1、 加速完成水湳轉運中心設計定案，取得都市設計審議通過，並成功爭取逐年預算編列。
- 2、 整合國道客運、市區公車、iBike 等運具，提供民眾便捷的公共運輸服務。
- 3、 同時配合機場捷運(橘線)車站位置，於地下 1 層停車場預留結構與捷運穿堂層直接連通。
- 4、 實現轉運中心的分區定位，落實臺灣交通樞紐中心之目標。

(四) 後續推動進度：已於 111 年 3 月 29 日辦理工程第三次公開招標，將盡快完成工程招標作業。

五、 臺中市巨蛋體育館興建工程（辦理機關：運動局）：

- (一) 調整內容：由北屯區 11 期重劃區移至 14 期重劃區。
- (二) 調整原因：經評估原規劃之北屯區 11 期重劃區週邊建設呈現飽和狀態，交通已顯擁擠，同時原 11 期重劃區場址建設已影響北屯國民暨兒童運動中心之動工期程，故遷址回原 14 期重劃區。14 期重劃區占地 6.95 公頃，規劃面積較原 11 期場址大，預計興建主、副場館、實驗小學及商場，規劃完善，週邊交通亦相對發達。

(三) 效益分析：

- 1、 交通便利：本案基地北臨台 74 號道路及 80 米環中路，東臨 40 米榮德路、西臨同榮東路、南臨崇德 19 路，基地可透過 40 米洲際路與洲際棒球場串連，交通便利性佳。

2、 基地面積變大：整體用地為 6.95 公頃，可設計興建主、副場館，符合國際水準的多功能、多用途運動場館，其能舉辦國際性各類型運動比賽、職業比賽，基地整體規劃完整。

3、 帶動 14 期重劃區周邊發展：藉由重大建設推動，進而帶動周邊腹地發展，加速城市發展。

(四) 後續推動進度：巨蛋體育館規劃設計已達 100% ，工程公開閱覽已於 111 年 4 月 6 日辦理第二次上網並辦理工程招商說明會，預計 111 年 11 月開工。

肆、結語

「永續臺中」是盧市長上任以來最重要的政策目標，不管是胡前市長或林前市長的建設規劃，只要是對臺中好的建設，就會延續，以花博為例，胡前市長爭取辦理，林前市長接手負責籌劃，盧市長任內負責完成，大家各司其職、各有貢獻；再以「區域治理」為例，由胡前市長倡議，林前市長落實成立由臺中、彰化、南投、苗栗四縣市共同組成「中彰投苗區域治理平台」，盧市長上任後擴大合作範圍，新增雲林縣、嘉義市、新竹縣 3 縣市，成立「中臺灣區域治理平台」，擴大縣市合作版圖。

市政的建設是持續的，沒有意識形態之爭，只有如何在有限的財政資源下，為民眾謀求最大的福祉，才是盧市長施政最重要的核心價值，持續帶領臺中蓬勃發展並提升市民福祉，這才是市民真實有感的「富市臺中 新好生活」。