

臺中市議會第3屆第11次臨時會

市政府重大工程 開工與執行進度專案報告



報告人：

臺中市政府研究發展考核委員會	主任委員	吳皇昇
臺中市政府建設局	局長	陳大田
臺中市政府都市發展局	局長	黃文彬
臺中市政府經濟發展局	局長	張峯源
臺中市政府交通局	局長	葉昭甫
臺中市政府運動局	局長	李昱勸

中華民國 111 年 6 月 24 日

目錄

壹、前言.....	1
貳、面對問題，勇於出擊，迎接「臺中大建設」.....	1
參、開不了工的要開工.....	2
肆、結語.....	13

壹、前言

各項重大公共工程均須歷經用地取得、規劃、設計、施工等漫長的過程始得成就，期間亦會面臨許許多多不同的變數與困難。加上近兩年來，全球因疫情肆虐，造成營造工程物價指數攀升、各項工程均缺工缺料，公共工程須克服萬難始能順利啟動。

面對過去本市多項重大工程存在的諸多棘手問題，致開工期程延後，進而影響市民權益，盧市長自 107 年 12 月上任以來，即秉持著「開不了工的要開工，完不了工的我們積極完工」之精神，要求市府團隊面對難題要能勇於處理、主動出擊並努力突破困境，才能帶給市民幸福倍增的臺中、不負市民之重託。

貳、面對問題，勇於出擊，迎接「臺中大建設」

政府施政除了創新也需延續，因此，市政的推動過程是具延續性的，除了將好的政策延續辦理外，市府團隊更充實、持續精進既有之政策內容；針對部分因故停止或爭議多年而停滯不前、難以解決之困境，盧市長也帶領市府團隊以負責任的態度，主動挖掘問題並積極面對，進而尋求各種解決管道，以符合民眾需求，達到互惠雙贏。

極具代表性的「臺中國際會展中心」及「臺中綠美圖」已陸續開工，主體工程也將分別於今年及 112 年完工；而臺中巨蛋也終於踏出關鍵的一步，將於今年下半年正式開工，這不僅是臺中第一座結合運動競技及娛樂表演的複合式場館，也將成為臺中盛典經濟的「榮耀地標」。三大指標性建設的階段性成果，奠定臺中未來發展的重要基礎。

另一方面，「大智路打通工程」、「捷運綠線正式通車」等多項重大建設已完成，「太平市民大道」及「溫寮溪旁聯絡道」亦已開工，搭配將於今年復工與開工的「東豐快速道路」及「市政路延伸工程(一期)」，進一步完善本市公路路網；而今年 1 月完工的「豐原轉運中心」與預計今年下半年開工的「水湳轉運中心」，以及各項捷運軌道建設，

更是從根本改善城市的交通運輸系統，打通臺中的任督二脈，大幅提升市民生活便利性。

參、開不了工的要開工

受到 COVID-19 疫情持續影響及各項存在已久的困難，市府團隊積極邀標並持續努力檢討改進。經統計 108 年至 110 年每年平均開工件數 1,383 件，較前 4 年(104 至 107 年)平均開工件數 1,293 件增加 90 件，成長率 7%，顯示年度開工件數顯著增加(詳如下表)。

表：104 年至 111 年 5 月開工件數

年度	104	105	106	107	108	109	110	111 年 1~5 月
開工件數	1,053	1,330	1,294	1,498	1,339	1,456	1,356	573

其中，市民引頸期盼多年的臺中國際會展中心、臺中綠美圖均於 108 年順利開工；臺中巨蛋、水湳轉運中心、臺中大車站計畫轉運中心及停車場等多項建設也即將陸續開工；捷運藍線及臺灣智慧營運塔則分別因民眾使用需求、結合地標精神及經濟效益等各項考量而重新定位規劃，戮力朝向開工目標邁進。

經盤點諸多已完成及進行中的各項建設，彙列以下代表性之重大工程案件，並進一步說明其辦理進度及效益：

一、大智路打通(辦理機關：建設局)

(一)工程效益：

貫穿火車站前後站的「大智路打通」對臺中市有重大意義，大智路打通工程完成，車流穩定且安全性較高，道路線形直通，順暢度較佳。火車站前後站可均衡發展，並有效整合鐵道、國道客運及公車系統，活絡車站周邊整體發展，串

聯成文化景點漫遊路網，吸引觀光人潮。

(二)曾遭遇之困難：

該大樓所有權人原主張都市計畫變更謬誤，認為先前市府未優先考量以地易地、偏移式路口、停 35 用地變更為人行廣場及公私辦都市更新等方案，即以拆除大樓為打通大智路之唯一方案，遂多次動員數百人於歷次公聽會議及本府中庭進行抗爭。

本案於所有權人強力抗爭時期，均用心協調，針對渠等所提各項疑義、訴求及相關爭議，皆於都市計畫變更前之各次會議前置作業與各權責單位研商，並於抗議現場詳細說明，建立彼此良好信任基礎，奠定日後獲得全數所有權人同意協議價購之成功基礎，無需以強制徵收方式取得，在未動用強制力手段下，讓懸宕 13 年的大智路貫通計畫於 109 年 4 月 13 日啟動大樓拆除工程。

(三)因應對策及積極作為：

1、把握「四大黃金原則」兼顧公共利益與個人權益

本府推動城市建設，在公共利益與民意等不同面向思考下，把握「四大黃金原則」，終於完成用地取得，為大智路貫通工程邁進重要一步：

(1)編妥預算：原編列 4 億元經費協議價購，低於周遭商業大樓及土地行情價，導致所有權人無法接受，市府聽取民意，積極籌措財源，終獲朝野議員支持追加預算 3.3 億元，成功取得協議。

(2)隨時 On Call：為了與所有權人建立良好溝通，市府同仁 24 小時 On Call，甚至向擔任醫師的所有權人掛號看病，只為了說上幾

句話，盼藉此取得信任基礎。

(3)大海撈針：由於所有權人多達 24 位且分居各地，市府透過各種方式，取得所有權人聯繫，最後一位所有權人還特地從國外回臺，同意市府價購方案。

(4)換位思考：說明過程，部分所有權人因過去誤解，難免會有情緒，市府同仁仍不放棄溝通，付出最大的誠意，讓大智路打通計畫有大進展。

2、以市民最大利益出發，引領臺中大躍升

早在九成所有權人皆同意時，市府便可採取強制徵收，但並未如此做，因陳大田局長表示「在盧秀燕市長心中，是視民如子的，她總是傾聽市民心聲，照顧好每一位市民。也就是說，強制徵收是最後手段，非不得已，我們絕不採取！」。

二、捷運綠線正式通車(辦理機關：交通局)

(一)工程效益：

捷運綠線已於 110 年 4 月 25 日正式通車營運，進一步完善本市交通路網，全線累積運量在疫情中持續成長，迄今已達到 800 萬人次。

(二)曾遭遇之困難：

捷運綠線原計 109 年 12 月通車，惟 109 年 11 月試營運期間發生電聯車半永久式聯結器牽引裝置軸心斷裂事件，盧市長為維護市民行車安全，立即指示暫停試營運並成立故障審查委員會，以最嚴謹態度面對本事件，並在確保安全無虞之前提下，於 110 年 4 月 25 日通車營運。

(三)因應對策及積極作為：

面對此重大事故，盧市長指示邀集專家學者成立「捷運故障審查委員會」，協助本府審查本事件之肇因及改善方式，經委員會審查判斷材料安全裕度不足為主要肇因，並評估北捷局所提之改善方案無安全疑慮，同時要求廠商提出「保固延長」、「提供備品」、「產品手冊修改」及「監控運轉」等 44 項品質承諾，目前皆已落實辦理，持續確保營運之安全性及可靠度。

三、臺中綠美圖(辦理機關：建設局)

(一)工程效益：

綠美圖提供閱覽、展示、導覽等公共服務功能外，亦肩負全市閱讀推廣、藝術發展、文物典藏與研究等政策與規劃使命，並輔導整合臺中市各圖書分館及美術展覽空間資源，整體提升城市文化設施服務。預計 111 年 12 月前完成主體工程，接續辦理特殊裝修工程，預計 114 年開館營運。

(二)曾遭遇之困難：

臺中綠美圖全計畫預算為 46 億 1,930.8 萬元(主體工程總預算為 39 億元、特殊裝修預算 3 億 8,400 萬元、文化局自辦經費 3 億 3,530.8 萬元)。主體建築工程前於 107 年間辦理工程發包，因營建材料及工資與市場價格差異頗大，本案採用外牆鋁擴張網、帷幕及隔震結構系統之施工界面與工序較為複雜，加上發包期間大型建案對於鋼材需求驟增造成供給市場嚴重失衡，以致影響廠商投標意願，致 107 年 3 次流標(107 年 6 月 8 日、10 月 9 日、10 月 19 日)未能順利完成招標。

(三)因應對策及積極作為：

臺中綠美圖工程歷經多次流標，為利工程推動分階段進

行發包，第一期工程為主體建築工程，第二期為特殊設備及裝修工程。盧市長上任後，由秘書長召開會議確認綠美圖回歸原計畫預算內容，並由建設局陳大田局長拜訪臺北及臺中優質廠商、廣徵業界意見，經多次召開工程說明會後順利招標，一期主體工程已於 108 年 9 月開工，目前分區進行鋼構及帷幕工程施作，已於 111 年 5 月辦理上梁典禮，預計 111 年底主體建築完工並接續辦理特殊裝修及設備工程施工，預計 114 年開館啟用。

四、臺中國際會展中心(辦理機關：建設局)

(一)工程效益：

臺中國際會展中心位於水湳智慧城北側入口門戶，發展目標為指標性及帶領經貿產業最重要之推展交流平台，建構擘劃更具前瞻性、國際性及創意性的都市環境，奠定中臺區塊與國際接軌的堅定基石。臺中國際會展中心將朝加強會議與展覽兩大方向發展，透過主展場、多功能會議中心兩大區併行發展，結合週邊的水湳轉運中心、城市文化館、中央公園等重大建設，進行景觀整體規劃改造。

(二)曾遭遇之困難：

臺中國際會展中心新建工程原自 101 年起編列總工程預算為 51 億 8,074 萬元，因營建材料及工資與市場價格差異頗大，屋頂金屬板、鋼構桁架及空間桁架等因造型特殊，材料加工製造難度高，於 107 年間僅於原預算額度內(51 億 8,074 萬元)辦理第一期工程發包，以致需另再籌經費辦理第二期室內裝修及機電空調工程。

(三)因應對策及積極作為：

盧市長上任後拍板定案，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 月底開工，盧市長並

指示秘書長、建設局及經發局召開多次檢討會議，配合 OT 需求建議將會議棟階梯會議室改為平面多功能會議室、調整會議棟樓層載重及淨高等，重新檢討需另籌措經費辦理項目之必要性並與 OT 協商投資項目，共計減省約 2.4 億元。

為利二期工程順利推動，即早啟動以加速會展中心營運期程，本府積極籌措二期工程所需預算 16.87 億，並經議會於 109 年 10 月審議同意在案，雖適逢高科技廠商設廠及 COVID-19 疫情影響造成缺工加劇、外勞引進困難，物價指數漲幅甚大且有持續上漲之趨勢，且本案量體龐大、介面複雜，雖有影響廠商投標意願，但在本府積極邀標及持續努力檢討下克服種種困境，順利於 110 年 11 月決標。二期工程包含建築物內部裝修、衛浴設備、照明設備、空壓系統、空調系統及機電工程等，已於 111 年 4 月順利開工，本案預計 111 年 7 月辦理上梁典禮、112 年主體完工，透過一、二期工程併行施作，加速會展中心早日完工啟用，預計 113 年完工、114 年啟用。

五、臺中大車站計畫轉運中心及停車場(辦理機關：交通局)

(一)工程效益：

為持續推動舊城區發展，本府推動「臺中大車站計畫暨立體停車場暨轉運中心新建工程」，以「共站分流」概念，重新定位舊城區新核心，透過立體連通平臺及人本交通空橋系統擴大公共運輸核心地區，除紓緩站前交通負荷，並引導人潮分流至周邊據點，串聯文化、商業、綠帶及開放空間，如綠空鐵道、帝國製糖廠臺中營業所、臺中州廳、綠川及柳川等景點，有效帶動地方繁榮發展。

「大車站計畫」興建地下停車場及轉運中心，基地位於臺中車站東北隅，北達南京路、南至新民街、西接建國路，

設置地下一至三層汽車停車場，約可提供汽車停車位 560 席、機車停車位 1,000 格及自行車停車位 150 格，並將平面層規劃臺中轉運中心-北站，提供大客車 12 席，另為符合市民使用需求及強化該處公共設施便利性及因應未來捷運系統帶來之人潮，本計畫新建人工平臺將行人動線立體化，串聯干城商業區至臺中火車站，引導分流人潮至周邊文化、商業據點。

(二)曾遭遇之困難：

本計畫於 107 年 6 月 20 日交通部公路總局第一次核定補助經費(新臺幣 3 億 9,632 萬 1,000 元)，惟 107 年 6 月 20 日至 107 年 12 月 7 日計畫推展停滯，惟盧市長上任後於 108 年 5 月 8 日指示前瞻計畫補助案申請展延期程，並於 109 年 12 月 25 日公路總局同意辦理前瞻計畫補助款(第二次核定)新臺幣 3 億 9,632 萬 1,000 元，且交通部公路總局規定期程於 110 年底前完成工程發包，故便緊鑼密鼓推動各項作業，專案管理技術服務 109 年 12 月 4 日決標；委託規劃設計監造技術服務 110 年 2 月 23 日決標。嗣後便積極推動趕辦各項審查作業，採用必要之併行審查作業，促使本案各應辦事項得以加速並壓縮作業期程，並於 110 年 11 月 11 日辦理工程上網招標事宜，期能達成 110 年底完成工程發包之目標。

惟業經 110 年 12 月 7 日、110 年 12 月 14 日二次開標皆無廠商投標致流標，無法於 110 年底完成發包作業，本案恐遭交通部公路總局撤回前瞻補助款。

(三)因應對策及積極作為：

原評估可符合交通部公路總局規定期於 110 年度完成發包作業，然經召開流廢標會議檢討後，概因疫情影響營建市

場缺工、缺料及營建物價持續攀升之情形所致；後經檢討市場大宗物資漲幅狀況，並於 111 年 1 月 10 日重新上網招標（第一次修正），交通局接於 111 年 1 月 17 日參加公路總局進度落後檢討會，經公路總局 111 年 1 月 24 日函發會議紀錄同意展延至 111 年 3 月底完成工程決標。

惟 111 年 2 月 8 日、111 年 2 月 15 日第三次、第四次開標仍因適逢市場缺工缺料情形嚴重流標；遂就針對流廢標原因進行檢討及修正發包文件（改變假設工程擋土工法）；111 年 2 月 24 日辦理第五次上網（第二次修正）招標，本案 111 年 3 月 23 日流標；111 年 3 月 29 日再次開標，1 家廠商投標，111 年 3 月 30 日召開工程評選會，於 111 年 4 月 1 日工程決標，111 年 5 月 13 日簽訂工程契約，現預計 111 年 6 月 28 日辦理工程開工。

六、臺中市巨蛋體育館（辦理機關：運動局）

（一）工程效益：

臺中巨蛋包含符合國際標準的主場館、副場館、實驗小學及附屬事業。可提供室內籃球、排球、羽球、網球、擊劍、角力、武術、空手道、柔道、拳擊及跆拳道等技擊類運動的專業運動賽事場地，更能作為大型展演及藝文交流活動的多元場域，讓大型賽事、大型表演未來以臺中為優先選擇。此外，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組成的臺日合作團隊聯手，將臺中巨蛋打造成國際級巨蛋，將成為臺灣具代表性的新地標。

（二）曾遭遇之困難：

原巨蛋體育館選址，前市長胡志強時期已設定於 14 期文中小 6 用地，後於前市長林佳龍時期遷至 11 期松竹路、

崇德路口的文教7用地，但該地段位於住宅區，腹地狹小，且交通壅塞問題難解。當時採用BOT促參招標開發巨蛋，無廠商投標，也導致興建期程延宕。原定中央補助2億元興建北屯區國民運動中心，也因改變巨蛋計畫而遭註銷，致使北屯國運中心興建期程延誤，遲至111年3月25日才在盧市長任內動工。

(三)因應對策及積極作為：

盧市長上任後即刻啟動巨蛋計畫，順應民意將巨蛋選址回歸14期重劃區環中路一段、榮德路西南側用地，占地6.95公頃，投入總經費65億元。本案已於111年5月20日取得建造執照，預計於111年6月29日開標，可望於今(111)年11月動工。巨蛋完工後可容納1萬5,500觀眾席以上，規劃符合國際標準的主場館、副場館，作為多項運動賽事、大型展演及藝文交流場域。

七、水湳轉運中心(辦理機關：交通局)

(一)工程效益：

水湳轉運中心採複合型國道客運轉運城進行規劃設計，以轉運及商業分棟方式規劃，轉運中心主體建築地下3層樓、地上4層樓為設計原則，其中地下3層為停車場，地面層為市區公車使用，2至3層為國道客運月台層，4層則為商業空間及行控中心等，並規劃與機場捷運(橘線)車站採共構設置，預留未來與商業大樓局部連通及設置大客車專用道之使用空間。

考量捷運路網推動，搭配區域轉運中心規劃，應以提升轉運效率為設計目標，以實現臺中市成為臺灣交通樞紐中心之目標。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。並搭配機場捷運計畫推動，應於轉運中心地下樓層預留連通介面，以利日後民眾轉乘。

(二)曾遭遇之困難：

109 年 COVID-19 疫情爆發，導致物價飆漲，111 年初烏俄戰爭爆發，營建成本繼續增加。加上受台積電擴廠影響，營造廠商須搶工、搶料、搶機具以趕工。在工程成本飆漲、缺工、缺料的困境下，近年國內各縣市之公共工程頻流標，本案工程招標期程亦受影響。

(三)因應對策及積極作為：

1. 配合捷運路網發展及轉運中心定位，儘速完成水湳轉運中心規模確認及細部設計。同時於地下 1 樓停車場預留結構，未來可與機場捷運車站直接連通。同時爭取都市設計審議通過、取得建造並成功爭取逐年編列預算，並於 110 年 12 月辦理公告招標。
2. 招標期間積極因應市場狀況檢討招標文件，以符合市場行情。111 年 6 月開標已有廠商投標，且資格審查符合規定，接續辦理評選、議價及簽約等事宜，預計於 111 年下半年開工，形塑臺中市客運轉運新門戶。

八、臺灣智慧營運塔(辦理機關：經發局、都發局)

(一)工程效益：

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」。本案汲取相關產業營運模式及管理方針，除提供產業扶植及地方產業升級發展外，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。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。

(二)曾遭遇之困難：

本案截至去(110)年 9 月為止，由都發局規劃興建並 OT(營運-移轉)模式委外營運，興建成本將超過百億元，造成市政財務龐大壓力。

(三)因應對策及積極作為：

後奉指示改由經發局採以 BOT(新建-營運-移轉)方式辦理，開放民間參與興建及營運，市府毋須投入建造成本，擲節本市財政預算及資源，並透過民間的資金、創意及管理技術，興建及營運一體，讓公共服務品質更好。

經發局於 110 年 11 月、12 月陸續完成預評估、公告程序並簽准市府授權事宜，今(111)年 4 月 28 日決標委託台灣世曦股份有限公司(下簡稱顧問公司)辦理 BOT 前置作業，包含可行性評估、先期規劃及招商事宜等。

九、捷運藍線(辦理機關：交通局)

(一)工程效益：

捷運藍線目前規劃全長 24.8 公里，路線西起臺中港，沿臺灣大道串聯沙鹿火車站、市政府、臺中火車站，東至臺糖生態園區，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，完成後將進一步完善本市交通路網，帶給市民更加便利之交通。

(二)曾遭遇之困難：

捷運藍線前已於 110 年 3 月 4 日提報綜合規劃報告書予交通部審查，惟交通部持續針對經費增加及責任歸屬、自

償率下降、分段推動及營運等議題，要求本府說明及修正，針對上揭議題，已補充說明如下：

1. 經費增加及責任歸屬、自償率下降：本府已多次說明及分析 10 年營造工程物價指數波動幅度之情形及對於捷運經費之影響，並加強說明物價之漲幅為地方政府難以控制及預測；另原可行性研究規劃於臺中港設置機廠，並於該處規劃開發基地，其估計開發收益達 96.04 億元，惟綜合規劃階段經多次與交通部航港局及港務公司討論後，遲未能達共識，爰改設龍井機廠，取消本處之開發規劃，造成開發效益減損、自償率下降，此亦非屬地方政府之責。
2. 分段推動及營運：本府則已說明，原可行性研究，行政院已經同意路線延伸到臺中港，臺中海線地區的居民對於臺灣大道仰賴程度相當的高，不應以城鄉差距的狀況，要求分段推動，且分段推動既無法節省營運成本，且效益也不佳，仍建議應採全線核定，一次興建辦理。

綜上，本府皆已依相關審查意見說明及修正報告書，惟迄今尚未通過交通部審核程序。

(三)因應對策及積極作為：

綜合規劃報告書已再於 111 年 5 月 11 日再次提報與交通部審查中，後續將持續配合中央審查程序，於各中央審查程序中妥善說明，積極爭取，以期早日核定，後續本府亦將持續進行滾動式檢討，以期儘早完工通車。

肆、結語

在 COVID-19 疫情持續警戒下，市府團隊除全心全力應對疫情變化外，也在防疫條件許可下，努力推動 12 大施政發展策略及各項重

大建設。面對本市多項重大工程所遭遇的多項挑戰，盧市長帶領市府團隊各個擊破、一一解決，而諸多建設的開工與完工，不僅讓市民有感，也強化了企業選擇投資臺中的決心，奠定了臺中未來發展的重要基礎。

回首過往，市府團隊已努力突破並陸續完成多項和市民生活息息相關、讓市民有感的重大建設；放眼未來，我們將持續朝向「富市臺中 新好生活」這個核心願景而努力，使臺中成為最宜居的幸福城市。