

三鶯線臺北大學站、媽祖田站捷運開發案

招商說明會 Q&A

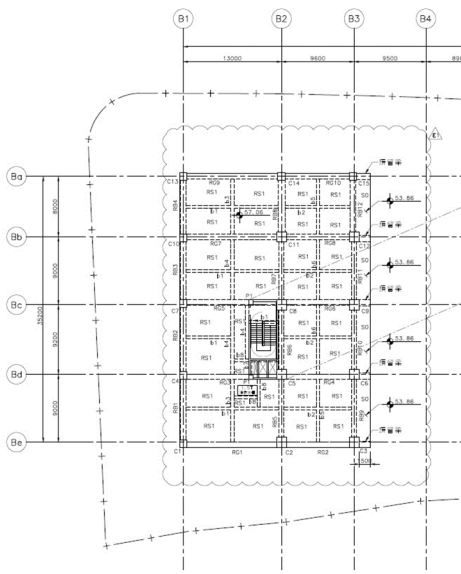
壹、時間：民國 113 年 1 月 29 日（星期一）上午 10 時 00 分

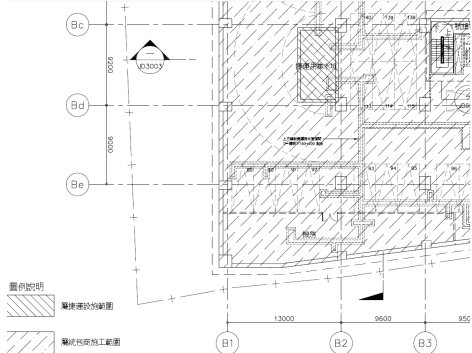
貳、會議地點：新北市政府 307 簡報室

參、潛在投資人提問及機關說明要點：

| 項次 | 潛在投資人提問 | 執行機關與專業服務顧問回覆 |
|----|---|--|
| 一 | <ol style="list-style-type: none">1. 臺北大學站，旁邊有體育場用地，是否有開發計畫及其未來期程為何？2. 臺北大學站有一位私地主，其對產品分回是否有想法？ | <ol style="list-style-type: none">1. 基地周邊體育場用地，已納入「變更三峽都市計畫(公共設施用地專案通盤檢討)」檢討變更，該案刻於內政部都市計畫專案小組進行審議，具體開發計畫尚未確定。2. 本案經召開地主說明會，地主表示尊重投資人未來規劃，初步告知未來選擇產品，以住宅產品為主。 |
| 二 | <ol style="list-style-type: none">1. 規格標評分標準於「三、對都市發展貢獻」中，有關智慧建築、耐震標章等項目，請問是否一定要申請？2. 另外，「響應 2050 淨零碳排路徑政策」等永續開發構想，請問是否有相關具體規劃之建議？ | <ol style="list-style-type: none">1. 臺北大學站及媽祖田站，依所屬都市計畫土地使用分區管制要點規定，皆應取得綠建築標章及通過綠建築分級評估銀級以上。而智慧建築標章及耐震標章並非強制規範，僅提供投資人作為規劃「對都市發展貢獻」項目之參考，如投資人將其納入建築規劃，則可於都市發展貢獻之評分項目爭取較高分數。2. 為配合 2050 年淨零排放政策目標，本府已於 111 年 12 月 28 日通過「新北市氣候變遷因應行動自治條例」(草案)，針對能源轉型、能效提升、循環經濟、智慧運輸與韌性防災五大方針推動淨零碳排， |

| 項次 | 潛在投資人提問 | 執行機關與專業服務顧問回覆 |
|----|---|--|
| | | <p>希冀投資人得配合政策方向規劃本案新建建築物，如設置電動車充電樁、共享運具、引進再生建材、申請效能標章、智慧建築認證等。</p> |
| 三 | <p>1. 共構歸墊費之金額是否已確定？未來還會再調整嗎？</p> <p>2. 兩案主管機關取得容積權值如何計算？此部分主管機關是否會支付委建費用？委建費用為多少或如何計算？</p> | <p>1. 臺北大學站及媽祖田站之共構歸墊費用金額均已確定，並納入甄選文件，臺北大學站約 8.11 億元，媽祖田站約 10.53 億元，詳細金額請參照甄選文件所載內容。</p> <p>2. 主管機關取得容積權值係依照所屬都市計畫規定計算，以開發建物總價值乘以主管機關委建容積占全案實際設計容積率之比率攤分，此部分主管機關將支付委建費用：</p> <p>(1) 臺北大學站：主管機關取得容積為 119.7%，占全案容積 449.4% 之比率(約 26.64%)攤分，此部分主管機關將支付委建費用。</p> <p>(2) 媽祖田站：主管機關取得容積為 70%，占全案容積 370% 之比率(約 18.92%)，此部分主管機關將支付委建費用。</p> <p>3. 未來於建照取得後，將依「新北市大眾捷運系統土地開發權益分配作業原則」相關規定，以建造執照領得日為鑑價基準日，由投資人提送預估興建成本，續由本局委託 2 家專業營建管理廠商鑑定，未來實際委建費用將以權益分配確定結果為準。</p> |
| 四 | <p>依臺北大學站甄選文件，若將地上一至五層之樓高調整，原</p> | <p>原銜接設計是以預留梁作為銜接之構件，若土開大樓改採直</p> |

| 項次 | 潛在投資人提問 | 執行機關與專業服務顧問回覆 |
|----|--|---|
| | <p>預留梁之鋼筋位置無法使用，新結構的銜接是否得以植筋在捷運設施 B3 軸線的柱子上？</p>  | <p>接於柱植筋銜接時，建議投資人團隊應確認該銜接方式是否將對既有柱之強度產生影響，若經評估具可行性，得於開發建議書提出修正方案，並於取得投資人資格後，與主管機關研商後續辦理方式。</p> |
| 五 | <p>依臺北大學站甄選文件，對於財務能力認定原則，須以最近一會計年度(112 年會計年度)營利事業所得稅完稅，檢附 112 年所得稅完稅的資料。然由於會計多於 5 月初查帳、5 月底繳稅，恐來不及於申請書件送件日 5 月 15 日提供 112 年所得稅完稅資料，故請問最近一會計年度能否不限於認列 112 年度？</p> | <p>考量營利事業所得稅申報及繳納期間為每年 5 月 1 日至 5 月 31 日，而臺北大學站申請截止日為 113 年 5 月 15 日，為便於申請人完備能力證明文件，後續將採補充公告，開放申請人亦得提供 111 年度營利事業所得稅完稅證明。</p> |
| 六 | <p>依臺北大學站甄選文件，對於開發能力認定原則，若單一年度可達到單一實績金額 8.7 億，是否僅提供當年度之財報即可？</p> | <p>依臺北大學站投資人須知七、(二)1.規定：「檢附我國會計師查核簽證之開發實績彙總表(附件 1-13)及其所附開發實績之各年度財務報表，...」，故僅需提供該單一開發實績之當年度財報即可。</p> |
| 七 | <p>依臺北大學站甄選文件，捷運設施含捷運轉乘機車空間等皆已選定其使用範圍，未來捷開不得侵入其範圍。 1. 地面轉乘設施及人行道能否</p> | <p>1. 本站轉乘車位數係依臺北都會區大眾捷運系統三鶯線暨周邊土地開發綜合規劃報告書內容，留設 280 輛機車停車位，本出入口實際劃設數</p> |

| 項次 | 潛在投資人提問 | 執行機關與專業服務顧問回覆 |
|----|--|---|
| | <p>重新規劃？</p> <p>2. 考量整體的人行動線，是否可於一樓南側之轉乘機車處設置人行道？</p> <p>3. 是否可將部分轉乘機車停車位移至台北大學？</p> | <p>量為 25 輛(其中 255 輛劃設於對側加油站後綠地)。投資人倘欲重新規劃地面轉乘設施及人行道動線，需符合原規劃之轉乘車位數量，且後續仍需經本府捷運工程局辦理捷運土地開發建築物都市設計審議聯席會議審議通過後執行。</p> <p>2. 有關轉乘機車停車位是否可移設至復興路對側另一出入口一節，倘係指移設至對側加油站後方綠地，考量非屬捷運開發區範圍，且都市設計內容業已審議通過，已無餘裕空間，目前由統包商辦理施工作業中，故無法將機車轉乘停車位所需數量移至該處；如為其他場域，應敘明土地使用方式及後續管理維護規劃，經主管機關同意後執行。</p> |
| 八 | <p>依台北大學站甄選文件，目前地下室三層有設置集水坑，請問集水坑版下淨高多少公分？</p>  | <p>經專管顧問確認該集水坑屬捷運設施範圍，為捷運水箱空間，位置於地下三層，惟未來維修將由地下二層之水箱人孔進出，依目前細部設計該集水坑版下淨高為 40 公分。</p> |
| 九 | <p>依台北大學站甄選文件，由於部分捷運設施上方承載土開範圍的容積，需在捷運站體內結構補強，請問是否可以在不影響捷運設施的情況下進行結構補強？</p> | <p>依台北大學站投資人須知十六、(三)4.規定：「投資人須以開發大樓新開發量體及原設計載重，重新檢核整體結構設計作適當結構補強之必要性，並依法提送結構外審。惟投資人須</p> |

| 項次 | 潛在投資人提問 | 執行機關與專業服務顧問回覆 |
|----|---|---|
| | | <p>自行評估並於開發建議書中提出新開發量體進行結構補強之可行性及其對捷運設施空間之影響，經主管機關同意後由投資人施作，…」故投資人在不影響捷運設施空間之前提下，得於開發建議書中提出具可行性之結構補強方案，並於取得最優申請人資格後，經主管機關同意後由投資人施作。</p> |
| 十 | <p>依臺北大學站甄選文件，結構設計時僅考量 5 層樓商場裙樓及住宅的設計方案，部分柱子原先只考量承載 5 層樓的商場空間，柱子尺寸較小，故投資人評估無商場可行性改採住宅重新規劃時，無法將過多之容積移置該處，量體規劃受限。</p> | <p>依臺北大學站投資人須知十六、(三)4.規定：「投資人須以開發大樓新開發量體及原設計載重，重新檢核整體結構設計作適當結構補強之必要性，並依法提送結構外審。…」如投資人認為有較佳設計構想應考量以結構補強方式於開發建議書提出，惟仍應留意投資人須知十六、(一)3.規定：「投資人之建築設計應依「臺北大學站 (LB07) 出入口 2 捷運開發大樓界面報告書」(112 年 11 月 0 版)之結構條件及相關建築法令允許下應達到允建容積上限，若未能達到時，應於開發建議書中具體詳細說明原因…」之方式辦理。</p> |