

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
1	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定7-1	本系統為低底盤、架空線CBTC GoA2等級之機電系統，各子系統相關規定。詳業主需求書(二)。	<p>• 低底盤電車組設計成本較高，惟本案路線係高架方式構成，低底盤電車是否為最佳選項，容有疑慮；再者日後與基捷、民汐線-分期建設/共軌營運整合，恐有產生介接之疑慮？</p> <p>• 低底盤車輛供應商有限，亦會限制市場競爭及業主選商之空間。</p> <p>• 低底盤因車下空間有限，除了電聯車設備及號誌設備限制提高也會因為需要使用架空線供電模式造成未來民生汐止線及進入南港段之地下段隧道因隧道尺寸需要擴大造成土建成本大幅上升及增加施工困難度之風險。</p> <p>全線路權如是A型路權，是否有低底盤之必要性？如進入基隆段未來有可能會有共用路權而需要低底盤，業主是否有評估因為了滿足該部分較小路段之需求而限制大部分路段設計規格提升全案總經費之利弊？</p> <p>建議業主移除低底盤設計限定，擴大廠商參與意願</p>	<p>1. 為落實中央鐵道產業政策，本計畫及基隆捷運採用的架空線、低底盤系統於國內外已有許多實際案例，屬技術發展成熟的鐵道系統，非屬特殊或專利技術，許多國內、外廠商均具有產製能力，不致產生限制或限縮情形。且汐東捷運/基隆捷運/捷運民生線定位為同一路線分期建設，機電系統將採同一系統，並無介接疑慮，施工上亦無困難。</p> <p>2. 基隆捷運路線目前雖採部分高架及地下化方式，但未來不排除以平面方式進入基隆市區或於基隆端再延伸為市區鐵道公共運輸系統，考量安全性、降低建置成本、縮短工期，及低候車月台減少對都市景觀之衝擊，本案依核定之綜合規劃報告，及配合中央國產化政策採架空線、低底盤系統辦理應屬妥適。</p> <p>維持原條文辦理。</p>	1. 不調整
2	01 投標須知P13	本工程機電系統及軌道工程國內採購之執行規劃與承諾(如投標廠商為新加坡廠商，則可計原產地為新加坡之產品)	軌道工業技術先驅為歐洲德、法、義語及日本等國，新加坡無車輛與號誌專業廠商，此項限縮與國際先進技術廠商合作機會且恐有違公平性原則。 建議放寬加列德、法、日等國	本工程國產化內容適用「臺星經濟夥伴協定」，且基於配合推動國產化政策不予開放，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
3	06 業主需求書二 P 4-18	(1)越位後退行距離應為 0.5~2 公尺之間)內時，應具有自動退行/前進之功能，並須與車上廣播系統連動，以提醒乘客注意安全，其設計細節須經審查核可。	越位後退將危及安全，無法通過安全認證，建議移除。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.4(1)為：「…當列車越位/未到位且在有效範圍(依 IEC 62290-2 及 IEEE 1474.1 附錄 C…」	2. 要修訂
4	05 業主需求書 P16-1	目標：汐東捷運與基隆捷運以及後續捷運民生線續於綜合規劃階段獲致規劃整合原則，三計畫路線將視為一完整路網，路網採單一機電系統，以達機電系統營運維修最佳化目標。 (2) 範圍：後續擴充之機電系統範圍，包括但不限於車輛系統、號誌系統、供電系統、通訊系統、月台門系統、自動收費系統、中央監控系統及軌道工程等。 (3) 期間：本基隆捷運機電系統後續採購預計自本契約簽約日起至契約結束前辦理採購。 (4) 金額：本基隆捷運機電系統及軌道工程後續採購之金額上限為新臺幣 245 億元。	是否會受捷運汐止東湖線之規範約束，恐衍生以小綁大情事，理當慎重考量。現階段 275 億已不足，後續採購金額上限 245 億，顯不理。後續擴充議約期間自本契約簽約日起至契約結束前辦理採購。 總計長達約 7 年(建置期程最後里程碑為 NTP+2460 日), 建置成本變動大, 得標商無法完整財務掌控, 易生變數。 兩方案建議如下： 1. 後續擴充單價依本次汐東案合約單價，後續擴充議約比照台北捷運環狀線二、三期於簽約後兩年內辦理採購，並可隨物價指數調整 2. 配合國產化研發進度，及考量經濟規模，系統一致性等三因素鑑請汐東捷運與基隆捷運或民汐捷運一起發包效益較佳。	1. 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 投標須知壹\十三\(-)\4\h.\(2)及(3) 條文修訂文字： (2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。 (3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。 契約第二十二條後續擴充\四\(-)及(四)條文修訂文字： (一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。 (四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。 2. 基隆捷運綜合規劃核定在即，捷運民生線亦正辦理綜合規劃作業，本標案後續擴充係以汐東捷運實質完工前為擴充期限，如於履約期間核定程序則一併納入辦理。	
5	05 業主需求書 P8-2	汐東線與基隆 LRRT 整合:載客容量(每列車載客量) 265 人/列車(短編組) 530 人/列車(長編組)	請問原第一二階段運營之短編組列車是否需配合修改成為長編組方式運營?在第二、三階段長編組運營模式下，請問列車是否需要常態性解聯，並能由不同短編組列車組合成為長編組列車投入營運?在第二、三階段，列車是否需要能夠同時運行於汐東捷運與基隆捷運路線?建議:考慮未來營運維修效率重新檢視長短編組之需求，不建議採用雙重編組模式，由承商在滿足業主需求 PPHPD 條件下自行規劃號誌系統及車輛型式	維持原條文辦理。	1. 不調整
6	公開閱覽說明會簡報 P4	營運速度 ≤ 70 公里/小時	請問為何時速限制為小於/等於 ≤ 70 公里/小時?請問該限制為設計時速還是營運時速?參考其他中運量輕軌例如高雄黃線設計速限為大於等於 ≥ 90 以上，三鶯線大於等於 ≥ 90 ?因號誌系統為 GoA2 以上，應將時速限制設為大於等於，並非小於/等於，建議設計速限至少 80 以上以符合現行中運量輕軌之營運需求	廠商於設計車輛時，可採 ≥ 80 km/hr 來設計，另實際運轉之營運速度設定最高為 70km/hr，經考量仍維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
7	06 業主需求書二 P 4-3	號誌系統應使用 CBTC(CommunicationBased TrainControl)技術及故障自趨安全之設計, CBTC 技術是利用高度之列車位置偵測及即時連續雙向列車與道旁(或行控中心)數據通訊方式來達成系統內所有列車之行車控制系統, 且不須依賴軌道電路, 而高解析度之列車位置偵測, 其列車位置偵測之誤差值一般而言可達 10 公尺	一般列車位置偵測之誤差值小於十公尺, 建議定義清楚。	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準: 4.1(7)為:「…且不須依賴軌道電路, 而高解析度之列車位置偵測, 其列車位置偵測之誤差值不得大於 10 公尺, 另車載及道旁之處理器…」	2. 要修訂
8	06 業主需求書二 P 4-8	ATO、ATS 子系統涉及安全的功能應達到安全完整性等級 SIL 2 級。	車載 ATC 安全的功能皆屬於 ATP, 故 ATO 只處理非關安全之自動化操作。無須將 ATO 列為 SIL2, 建議刪除	維持原條文辦理。	1. 不調整
9	06 業主需求書二 P 4-9	任何號誌系統相關之可下載資料, 除契約有明定外皆須有 30 天以上之儲存容量, 且應提供下載工具並可快速下載資料, 下載儲存資料之設計與資料內容須於細部設計時, 提送審查核可。有關號誌系統車站及機廠之就地維修訊息, 維修人員可於行控中心及 1 處號誌維修站, 經授權, 在符合行控中心資訊安全要求下, 可透過骨幹網路, 利用遠端下載功能下載維修資訊, 並可燒錄備份, 廠商應於適當地點設置相關工作站, 該地點應經核可。對於號誌設備之就地控制顯示單元警訊及事件、對於設備之各項物理量等, 皆應提供維修人員檢視、下載並查閱歷史紀錄。設備之各項物理量項目至少如下列: A. 號誌端主要交直流電源電壓及電流。B. 依 4.6 章節之	建議移除, 例如 PDC 電壓電流資料過於龐大將造成維修人員負擔, 建議只針對轉轍器物理量及設備異常警訊替代。	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準: 4.1(35)為:『…對於號誌設備之就地控制顯示單元警訊及事件、對於轉轍器設備之各項物理量等…』	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		要求。			
10	06 業主需求書二 P 4-14	有關號誌最短班距及平均速度分析，除第(5)項之要求外，電聯車部份廠商應至少提送下列輸入資料：短班距及平均速度分析，除第(5)項之要求外，電聯車部份廠商應至少提送下列輸入資料： A. 列車於 AW3 及架空線電壓於 750 伏特時之牽引力(kg)與車速 (km/h) 關係圖資料，另以表列方式列出所有速度之對應牽引力值 (每一 km/h 須有一對應值)。 B. 列車於 AW3 及架空線電壓於 750 伏特時之煞車力	建議移除，一般中運量號誌最短班距及平均速度分析對於電聯車廠商之輸入參數不考量電聯車牽引力及剎車力等參數。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除 4.2(6)條文。	2. 要修訂
11	06 業主需求書二 P 4-24	無論車輛位於系統任何位置，皆可進入靜止模式。	建議修改為於夜間任何可能停駐之位置，皆應可進入靜止模式	維持原條文辦理。	1. 不調整
12	06 業主需求書二 P 4-27	應配合通訊系統所設置之對外 WEB 伺服器，提供即時列車位置資料、時刻表及各系統故障訊息等，並得以依據交通部之開放資料平台規範，提供必要資料與其界接，得以提供包含下列(但不限於):列車行車方向、列車位置、車速、車次、時刻表資訊予該平台使用。實質完工前，所有建置相關費用(含測試費)應由廠商負擔。	建議移除，因通訊標範疇介面需釐清。	維持原條文辦理。	1. 不調整
13	06 業主需求書二 P 4-31	4.6 轉轍器技術規定 (1)SB10 站日後與台北市段工程範圍界接之道岔，以及 SB13 與 SB15 站日後與基隆捷運界接之道岔，均應於本	(1)邊界定義不清，須與連鎖區後方一百公尺後設置基隆捷運交接區之止衝擋，以確保行車安全。 (2)導軌中斷屬軌道標設備，危及行車安	(1) 維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		案一併設置轉轍器，相關號誌聯鎖功能亦應先行配置，以利於後續工程施工時汐東線營運順暢無中斷。 (2)由於在轉轍處導軌中斷，導軌功能在轉轍處應有適當設施，以維持導引功能。故應使用輔助引導系統。	全建議移除。	(2) 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除 4.6(2)條文。	2. 要修訂
14	06 業主需求書二 P 4-32	(12) 廠商須提供所有轉轍器重要電氣物理狀態訊息，供維修人員查詢以利其故障判別或進行預防性檢修，該訊息至少應包含但不限於轉轍器狀態、轉動次數、工作電流、推拉力及轉動時間紀錄等，並須經業主審核。廠商須提供必要之電氣物理狀態之故障臨界值，當轉轍器超過故障臨界值(可提供經授權之維護人員設定調整)時，須將告警訊息回傳行控中心。	建議不可設定調整，以免增加維修人員操作責任及後續設定操作錯誤。	維持原條文辦理。	1. 不調整
15	06 業主需求書二 P 4-36	性能驗證測試需依 1.25.10 規定執行外，廠商須委由 TAF 認證之第三公正單位(獨立實驗室)執行，測試前由廠商提供第三公正單位(獨立實驗室)並報業主核定後據以執行，於測試期間由監造單位監視辦理，並由第三公正單位(獨立實驗室)出具測試報告。廠商應於測試前提送測試程序書予業主審核，並於測試程序書經核可後，據以執行該測試。若有任何測試結果未能符合規定，或原設計雖經測試合格但廠商因故需重新修正或變更其設計，則廠商應重新提出測試程序書送	專業性能測試屬於公司內部專業工程師之職責，需釐清性能驗證測試範圍，建議比照北捷規範規定只針對 EMI/EMC 做驗證。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		審，並自費重新測試至通過為止。			
16	06 業主需求書二 P 4-39	(1) SB13 站 示意圖錯誤上下行軌連接互相衝突，運行示意圖多畫兩台轉轍器需修訂。建議比照 Y 型路網大橋頭站 (2) SB15 站 (列車運轉路徑示意如圖 4.10-3 所示) (3) SB10 站及鄰近之中央避車線此機場發車將影響主線班距降低連鎖區效能。	(1)SB13 站示意圖錯誤上下行軌連接互相衝突，運行示意圖多畫兩台轉轍器需修訂。建議比照 Y 型路網大橋頭站土建上下層連鎖區串聯汐東與基隆捷運。八字型土建平面層連鎖區移至 SB12~SB13 站間。 (2)SB15 袋形軌後方須將止衝擋()往後基隆方向延伸。 (3)SB10 站袋形軌建議移往 SB10 與機場進出軌分開。 (6)示意圖轉轍器標號錯誤。上下行不可連結。 (7)袋型軌連鎖區轉轍器只有六台非七台請全面修訂。(無 1B)近機廠端及 SB15 袋型軌。錯誤連鎖區設計將造成整體運轉時間拉的過長。導致班距過長。建議審慎評估來設計線型求得最佳化連鎖區之效能設計。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (6)及(7)修訂圖 4.10-9, 11, 12。	2. 要修訂
17	06 業主需求書二 P 1-20	系統設計年限：廠商所採行、提供予本計畫使用之各機電系統設備與零組件，均須為新品。其正常使用年限於設計上，車輛於正常營運使用之情況下且車輛每年使用 115,000 公里時，其車體及轉向架結構必須有至少 30 年使用壽命之疲勞強度，而不需進行重大之修理、改造或補強。	輕軌系統採購作業指引」係為利我國軌道產業國產化政策之推動，各地方政府辦理之軌道建設，如有接受中央政府一定比例補助者，應依據「輕軌系統採購作業指引(修訂一版)」規定辦理。 指引訂明使用年限須具有至少 25 年的設計使用壽年，設計使用壽年係由「商業運轉日」起算。惟上述「轉向架框」要求設計與製造應能確保其可連續使用 30 年，其依據何來？又國內尚未有長期(25 年以上)實績之廠商如何確認其設計可達此標準？保證？保固？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 系統設計年限：廠商所採行、提供予本計畫使用之各機電系統設備與零組件，均須為新品。其正常使用年限於設計上，車輛於正常營運使用之情況下且車輛每年使用 115,000 公里時，其車體及轉向架結構必須有至少 25 年使用壽命之疲勞強度，而不需進行重大之修理、改造或補強。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			建議將“約定”項目改成“鼓勵”項目並參考「工業合作規範」納入乘數機制達成實質鼓勵效果		
18	06 業主需求書二 P 2-11	車輛噪音限值 (1) 車輛及其車載機電系統/設備應儘可能降低噪音之產生，並應設法防制噪音傳入車廂或週遭環境中。廠商應考慮採用吸音材料及/或隔音板裝置(如車底架裙板等)，以確保列車噪音限值符合本規範之相關規定。	車輛噪音限值 (1) 車輛及其車載機電系統/設備應儘可能降低噪音之產生，並應設法防制噪音傳入車廂或週遭環境中。廠商應考慮採用吸音材料及/或隔音板裝置(如車底架裙板等)，以確保列車噪音限值符合本規範之相關規定。 建議修改為： 廠商應考慮採用吸音材料及/或隔音板裝置(如車底架裙板等)/或軌道潤滑系統，...	維持原條文辦理。	1. 不調整
19	06 業主需求書二 P 2-12	車輛噪音限值 (3) 一列以 70km/hr.(含)以下任何速度行駛於高架路段平直軌上之空載列車(W1)，於車門關閉、所有輔助設備(含空調設備)均運轉之情況下，其最大噪音量均不得超過下列限值規定： A. 車內噪音限值： a. 駕駛室：69 dBA b. 旅客區：76 dBA c. 車間走道：77 dBA B. 車外噪音限值：81 dBA	建議修改為： 一列以 70km/hr.(含)以下任何速度行駛於高架路段平直軌或軌道轉彎處上之空載列車... B. 車外噪音限值：81dBA 如超過其限值，廠商應考慮採用吸音材料及/或隔音板裝置(如車底架裙板等)/或軌道潤滑系統，以確保列車噪音限值符合本規範之相關規定。	維持原條文辦理。	1. 不調整
20	06 業主需求書二 P 4-30	轉轍器技術規定	轉轍器技術規定 本章節並無提及轉轍器之設備耐受度等，建議放入防塵防潮 IP 等級、設備可承受溫度範圍、濕度範圍等	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.6(2)防水防塵等級應至少為 IP67，作業溫度：-5~+75°C，並符合 NF-C 20-711	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				及 IEC60068-2-11 的防腐蝕標準。	
21	06 業主需求書二 P 8-35	土木軌道廠配置設計與設施功能需求 (3) 工程車/機具庫： D. 廠商應提供對應本計畫軌道維修作業之機動性檢測設備，如：手推式鋼軌探傷車(含超音波探傷儀)、雙軌探傷電動台車與手推式軌道檢測設備(軌道線形檢測)，並於廠區內提供適當之儲放及整備區域。	建議改成以下敘述以符合未來汐止及基隆營運需求： 可連續檢測超音波探傷車及軌道檢查功能，用於檢測軌道缺陷，應具備超音波探傷功能。 軌道檢查功能至少須具備線型量測(包含超高、特殊軌水平度、坡度等)、鋼軌皺褶檢測/側向與踏面磨耗量檢測(鋼輪系統)，以及供電軌量測，並具備量測紀錄及數據輸出功能，此車輛應有雙向行駛功能。	維持原條文辦理。	1. 不調整
22	06 業主需求書二 P 8-57	工程車與軌道維修機具需求 (6) 手推式鋼軌探傷車 (7) 雙軌探傷電動台車 (8) 手推式軌道檢測設備	建議改成以下敘述以符合未來汐止及基隆營運需求： 可連續檢測超音波探傷車及軌道檢查功能，用於檢測軌道缺陷，應具備超音波探傷功能。軌道檢查功能至少須具備線型量測(包含超高、特殊軌水平度、坡度等)、鋼軌皺褶檢測/側向與踏面磨耗量檢測(鋼輪系統)，以及供電軌量測，並具備量測紀錄及數據輸出功能，此車輛應有雙向行駛功能。	維持原條文辦理。	1. 不調整
23	投標須知第 1 頁 壹、重要條款 五、招標模式 (四)本機關「允許」投標廠商...	(四) 本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標； <u>廠商家數上限為 5 家。</u>	本工程有機電, 土木含高架橋, 6 座車站與維修機廠, 需多家廠家協力, 敬請放寬共同投標廠商家數至上限為 6 家以上。	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準： (四) 本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標； <u>廠商家數上限為 6 家。</u>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
24	投標須知/第 25 頁/貳之二之(六)之 5	押標金及保證金由共同投標廠商共同繳納或由共同投標協議書所指定之代表廠商繳納。本案須提供擔保者，亦同。	<p>共同投標廠商理應依所占契約比率出具負責部分之保證金。並預付款專戶是為各投標成員在出具預付款，與其保證金時各自提供該專戶預付款專戶。</p> <p>另共同投標廠商中有部分廠家擁有公共工程金質獎之實績，按公共工程之獎勵條件，理應享有履約保證金與預付保證金減半之獎勵優惠，請確認此優惠條件是否適用本標案？</p>	<p>依據「押標金保證金暨其他擔保作業辦法」第 33-5 條「機關辦理採購，得於招標文件中規定優良廠商應繳納之押標金、履約保證金或保固保證金金額得予減收，其額度以不逾原定應繳總額之百分之五十為限。…」，並未開放預付還款保證可減收，本案僅就履約保證金規定優良廠商折減之獎勵，請依原契約規定辦理。</p>	1. 不調整
25	01-投標須知/第 3 頁/五、(六) 2 c xiii 02-契約書(含權責分工表)/42 五十二、其他 (七)	<p>xiii. 優先發展項目</p> <p>1. 轉轍器</p> <p>(七) 廠商於投標預知壹、六、(七)c. xiii. 所列優先發展項目之原產地預屬我國或新函坡者之項目或數量，若未於履約中達成，處以該未達項目契約價金之 50 % 作為損害賠償額預定性違約金。廠商提供之履約標的除原產地預屬我國或新函坡者未達成外，餘與契約、圖說、貨樣規定均相符者，機關得於廠商繳納上述損害賠償額預定性違約金後收受。前述優先發展項目，若研發進度無法配合計畫期程時(即研發成果未能於廠商在廠商辦理期中核定前完成符合汐東業主需求書二所規定之檢測驗證，已完成相關檢測驗證但未更廠商可配合生產或生產量能無法配合安裝時程供應)，除允許廠商提出其他替代品外，廠商可免繳</p>	<p>關於優先發展項目的轉轍器：如果在期中設計確定之前未能滿足業主需求書(二)的相關規定，則將更換為其他轉轍器，但這將對成本和工期產生影響。不僅號誌系統方面，還有軌道設計等介面方面也會強制進行設計更改。我想確認是否可以獲得額外費用和展延工期期限的批准。此外，轉轍器除了作為業主需求書(二)規定的進行轉轍器廠商須提供在原製造地執行 100 萬次之機械生命週期測試驗證外，還需要與聯鎖裝置結合以確保系統安全。並還需要確認與軌道道岔的組合。在安全至上的鐵路系統中，如果 IV&V 要求超出規範的安全驗證才允許商業運行，則 EOT (工期和成本請求) 也應納入考慮範圍。否則，本公司希望從最優先發展項目中排除轉轍器。</p>	<p>有關優先發展項目，於契約書第 9 條五十二、(七)內設有研發進度無法配合計畫期程時(即研發成果未能於廠商辦理期中細部設計獲 N1 前完成符合汐東業主需求書二所規定之檢測驗證，已完成相關檢測驗證但未有廠商可配合生產或生產量能無法配合安裝時程供應)之免責條款，因此基於配合推動國產化政策且有免責條款無需排除任何一項優先發展項目。因此維持原條文辦理。</p>	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		該項對應之損害賠償額預定性違約金，且於廠商承諾達成國產化目標值中扣減該約定項目之占比。			
26	投標須知/第 3~4 頁、第七之(二) 業主需求書(一)/第 16-1、16-2 頁、第 16 點 契約書/第 77 頁、第二十二條	<p>投標須知</p> <p>(二) 本採購案之後續擴充項目：</p> <p>1 有關企劃書內廠商所自填基隆捷運機電系統車輛及號誌系統，及捷運民生線機電系統之車輛部分，依各自有效期間內之報價(詳壹、十三、(一)、4、h.(1))，納入契約作為辦理增購時之依據，且廠商同意以此報價辦理後續擴充，亦不會就此表示異議。</p> <p>2 前目以外之其他後續擴充項目倘屬新增項目者，將依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理議價；前目以外之其他後續擴充項目倘屬原契約既有項目者，係以原契約條件及價金續約核算付款，因後續擴充致原契約所列項目之數量有所增加者，其單價不予調整，倘原契約列有數量增加時之價金調整規定者，亦不適用。</p> <p>業主需求書(一)</p> <p>16. 後續擴充需求</p> <p>(3) 期間：本基隆捷運機電系統後續採購預計自本契約簽約日起至契約結束前辦理採購。</p> <p>契約書</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自</p>	<p>評估風險及報價金額，因物價變動難以預測，實難如以原契約條件及價金辦理擴充採購，基隆捷運之後續擴充期間可能長達 8 年，民生線之後續擴充也未有明確期限，請明確訂定合理的後續擴充期間，否則廠商因後續風險過高，徒增財務風險負擔與成本，後續擴充之條件難以接受，共同投標廠商，恐無法參與本案招標。</p> <p>此外，原契約既有項目以原契約條件及價金續約核算付款，風險過大難以評估，後續擴充應提供物價調整機制，或由廠商提出合理的物價變動佐證資料，以進行後續擴充價金之協商。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>1. 投標須知壹\十三\(-)\4\h.\(2)及(3)條文修訂文字：</p> <p>(2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。</p> <p>(3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。</p> <p>2. 第二十二條後續擴充\四\(-)及(四)條文修訂文字：</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>本採購契約簽訂日起算 8 年內，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(二) 基隆捷運軌道工程：依本案軌道工程之單位造價為基準，依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理議價。……</p>		「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。	
27	契約書/第 7 頁/第五條之一之(一)之 1	<p>本工程預付款為訂約總價 10% (四捨五入以萬元為單位)。預付款於雙方簽定契約，乙方提報預付款使用計畫及辦妥履約各項保證，並提供與預付款同額之預付款還款保證，經甲方核可後於 30 日內，給付第一期預付款(契約總額之 5%)。工作執行計畫書及總工程整體進度綱圖經甲方核定，並提供與預付款同額之預付款還款保證，給付預付款尾款。預付款應於銀行開立專戶，專用於本工程，甲方得隨時查核其使用情形。</p>	<p>本工程預付款為訂約總價 10%，實屬加重廠商財務負擔，為平衡健全現金流(CASH FLOW)，建議調整為目前多數機電與營建工程專案所採用之預付款為訂約總價 20%。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>本工程預付款為訂約時(土木工程、軌道工程及其他機電設施)部分之 10%及機電系統之 20%總和(四捨五入以萬元為單位)。</p>	2. 要修訂
28	契約書/第 6 頁、第四條、一	<p>驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或本契約預定效用，經甲方檢討不必拆換、更換或拆換、更換確更困難，或不必補交者，得於必要時減價收受。採減價收受者，按不符項目標的之甲方認定金額與本契約價金之差價減價收受後，另處罰上開差價 6 倍之懲罰性違約金。……</p>	<p>處罰 6 倍之懲罰性違約金過高，建議改為差價之 10%，並排除合約要求之優先發展項目。</p>	<p>減價收受係因廠商完成之工作與契約規定，但不妨礙安全及使用需求所為之收受，依採購法規定得以處罰懲罰性違約金，與國產化優先發展項目無法達成，另設有損害賠償額預定性違約金不同。另相關倍數係參考過去案例，故維持原條文辦理。</p>	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
29	契約書/第 68 頁、第十七條	十一、除本契約約定期限外，乙方未依甲方通知完成期限或甲、乙雙方協議完成履約期限時，每逾 1 日處以 <u>懲罰性違約金</u> 新臺幣 10,000 元。	請刪除相關懲罰性違約金之約定。因已訂有進度里程碑及對應之逾期違約金，不應另定其他相關罰則。	本項罰則是為控管履約品質及如期提供協議交付工作，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
30	契約書/第 83 頁、第七條附件	四、(五) 除契約變更或追函契約以外而新增工作項目外，因不可歸責於乙方之事由，經甲方同意展延工期所致之工期展延天數之整體考量後時，乙方並得向甲方請求按訂約時 <u>訂約總價(扣營業稅) 2.5%除以訂約時機電系統實質完工天數所得金額乘以機電系統實質完工日期展延天數之工程管理費用</u> ，且其費用以不超過原工程訂約總價 10%為限。如因不可歸責於雙方之事由者，乙方得申請之工程管理費用應予減半。 公式： 展延之工程管理費 = (2.5%訂約總價(扣營業稅) / 訂約時機電系統實質完工天數) * 機電系統實質完工日期展延天數	展延之工程管理費用以 2.5%的訂約總價計算實不足以填補廠商損失。以預算金額 275 億之 2.5%除以 2,580 天，展延一天的工程管理費僅 26 萬餘元，建議提高比例或以核實方式計算廠商實際展延費用，並取消工程管理費用上限，因本案保險、業主辦公室的費用亦是由承包商負責。	本案係依過往案例及對廠商履約工程管理費用損失之補償，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
31	契約書/第 84 頁、第七條附件	八、(三) 機廠用地交付超過預定時間(因非可歸責於乙方之因素調整後)， <u>經展延逾總工期 183 日內，乙方不得主張任何費用</u> 。	廠商管理成本及人力費用，勢必因用地交付時間延後造成之沉重負擔，建議刪除 183 日內不得主張費用之約定。	機廠工作時程係考量相關交付條件在分段、分期交付進場之條件下，考量雙方各負擔部分風險，經評估工期展延扣除 183 日不給管理費補償，應屬合理，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
32	契約書/第 81 頁/統包工程契約第	機電系統(含軌道)期末設計提送完成里程碑為 NTP+540 日	期末設計資料包含細部設計全部資料審查意見完畢後方可提送，部分土木資料將	設計之工程範圍不會因用地交付時程改變，未來設計如與用地範圍不同將以契約	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	七條附件中，第二條(二)「分段進度」里程碑項次 2-6		會在用地交付實際進場後方可確認，故無法在此階段提送。	變更方式辦理。	
33	02-契約書(含權責分工表)/第21頁/第九條 五、	五、 乙方提送完成之相關圖說文件(A3格式縮印圖乙式三份)及資料含電子檔1份送甲方審核，俟甲方核定後，將相關圖說文件各依甲方指定印曬份數，連同設計圖底圖(A1 Mylar_白底透明多元酯軟片)乙份、其A3格式縮印(影印)圖，及相關文件，包括甲方訂定工程契約用之詳細價目表、設計圖電腦磁碟片或光碟片、簽核完成之設計圖掃描檔案、細部設計施工規範之文書資料檔等(份數另定)交由甲方使用。	建議設計圖底圖”A1 Mylar_白底透明多元酯軟片”，修改為”A1”	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 乙方提送完成之相關圖說文件(A3格式縮印圖乙式三份)及資料含電子檔1份送甲方審核，俟甲方核定後，將相關圖說文件各依甲方指定份數，連同設計圖A1圖(含簽署)乙份、其A3格式(含簽署)縮印(影印)圖，及相關文件，包括甲方訂定工程契約用之詳細價目表、設計圖電腦磁碟片或光碟片、簽核完成之設計圖掃描檔案、細部設計施工規範之文書資料檔等(份數另定)交由甲方使用。	2. 要修訂
34	02-契約書(含權責分工表)/第21頁/第十七條 一、	(二) 乙方如未依照本契約「分段進度」里程碑完成進度，應按逾期日數，每日訂約總價 0.5% 計算逾期懲罰性違約金。 (三) 乙方如未依照本契約「機電系統實質完工」里程碑規定之履約期限達成機電系統實質完工，應按逾期日數，每日依訂約總價 1% 計算逾期懲罰性違約金。 (五) 「機電系統竣工」里程碑之履約期限單獨計算逾期懲罰性違約金(包括併入逾期未改正部分)，與前款逾期	計算逾期懲罰性違約金，建議修正”每日訂約總價”改為”每日訂約機電系統工程金額”	逾期違約金其目的是控管本標案之全部工程進度，以達到預防及如期、如質完工之手段，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		懲罰性違約金分開計罰，且不適用前款已收取逾期懲罰性違約金發還或扣抵之規定，按逾期日數每日依訂約總價 0.5% 計算。			
35	02-契約書(含權責分工表)/第 22 頁/第九條 七、(九) 2	2 乙方提送各項設計或計畫性文件審查，除契約另更規定外，原則上甲方審查時程為 21 日(以收文日期為準)，惟若乙方一次送件份數超過 3 份以上，甲方得以函知乙方適度調整合理審查時間。送審資料如不符審查單位需求而更修正之需要，由審查單位指定修正項目、期限(無特殊因素，修正時間為 10 日或另依甲方約定時間)及審查單位複審時程，並通知乙方進行修正。	由於文件送審需要與國外溝通討論，意見翻譯與文件送印製作來回時間，建議”修正時間為 10 日”改為”修正時間為 21 日” 另外比較審查時程為 21 日，修改時間 21 日比較合理且有充分時間準備	為控管設計品質及時程，第一次提送時應已具備相當品質，後續審查則依工程特性提出審查意見，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
36	02-契約書(含權責分工表)/第 81 頁/統包工程契約第七條附件(履約期限規定)一、(三)	(三) 提送工作執行計畫書，甲方審查時程為 21 日(以收文日期為準)。送審資料如不符審查單位需求而更修正之需要，由審查單位指定修正項目、期限(無特殊因素，修正時間為 10 日)及審查單位複審時程，並通知乙方進行修正，直到審查核定後，依第 5 條規定給付預付款。	由於文件送審需要與國外溝通討論，意見翻譯與文件送印製作來回時間，建議”修正時間為 10 日”改為”修正時間為 21 日” 另外比較審查時程為 21 日，修改時間 21 日比較合理且有充分時間準備	為控管設計品質及時程，第一次提送時應已具備相當品質，後續審查則依工程特性提出審查意見，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
37	業主需求書(一)/第 8-10 頁/8.2 工作計畫書及月進度報告 (1)一般規定中項次 A	每月 7 日前，須提送前一個月之月進度報告。此月進度報告應包含工作計畫書及三個月變動進度表之更新	每月提送工作計畫書，考量文件製作時間短，通常僅能規劃初步時程，建議月進度報告中採用時程管制計畫(Schedule Control Plan)。	依過往案例執行方式尚可滿足時程管制要求，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
38	業主需求書(一)/第 8-18 頁/8.3 時程管理(3)參考里程碑中項次 F.行控中心	F. 行控中心	行控中心包含土木、水環、機電等各工種作業項目，建議在各工種中呈現行控中心的工作項目即可。	F. 項屬機電系統部分，土建及其他機電設施相關里程碑另詳分段進度里程碑 2-9(機廠行政大樓結構體完成)及 2-12(完成全線及機廠行政大樓低壓供電)。	1. 不調整
39	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定第 2-8 頁/2.2.8	2.2.8 廠商應規劃本工程沿線各車站機房/櫃、機廠內各房間及工場區各門鎖的使用權責，提供萬用鑰匙系統(Master Key System)使營運機構操作及維修人員可依其權責操作或維護相關設備。廠商提供之萬用鑰匙系統應滿足 下列安全考量： (2)於系統設施設備安裝階段移交至營運階段時，廠商應把所有系統設施設備安裝階段使用的臨時門鎖鎖心拆卸轉換至營運階段所訂定的萬用鑰匙門鎖永久性鎖心	建議機櫃門鎖不需要納入	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.2.9 廠商應規劃本工程沿線各車站機房、機廠內各房間及工場區各門鎖的使用權責，提供萬用鑰匙系統(Master Key System)使營運機構操作及維修人員可依其權責操作或維護相關設備。廠商提供之萬用鑰匙系統應滿足下列安全考量：	2. 要修訂
40	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 10.2.5 可用度(1).C 平均故障間隔時間(Mean Time Between Failures, MTBF)	公閱招標文件定義 MTBF 為系統營運時數總和與故障事件次數總和之比值。	建議修正” C. 平均服務故障間隔時間(Mean Time Between Service Failures):指系統營運時數與停機事件次數之比值” 因機電系統之可用度討論的是營運，故平均失效間隔時間參考依據是 A. 停機事件，故建議將定義從故障事件次數改成停機事件次數。	維持原契約規定。	1. 不調整
41	06-業主需求書(二)機電系統功	(6) 應執行建置「工廠整合模擬 測試驗證平台」，機電系統需建置相關子	由於各系統的產地和開發人員可能在不同的國家和地點，由於設備眾多龐大在工	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	能規範/第 1-104 頁/1.25.1(6)	系統之模擬器，整合模擬測試包含電聯車 TMS、號誌系統（包含車載號誌系統、ATS 自動列車監督系統、CBTC 系統、interlocking 聯鎖系統）、SCADA 系統、月台門系統、通訊系統 BTN 骨幹網路系統、MMIS 系統等，完成系統整合模擬測試，模擬系統營運各種場景。	廠內的模擬實際上不可能的。建議系統間的介面整合在工地進行測試。或是排除號誌系統於工廠整合測試模擬		
42	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-4 頁/4.1 (8)	(8) 廠商設計時需考量日後增設隔音牆、建物、設施等遮蔽物，不得影響全線訊號強度，並應於 RAM 展現後再執行實地動態場強測試，如有未達訊號強度需求之處，廠商應負責改善，且不得主張額外衍生費用。	所有隔音牆、建物、設施等遮蔽物應以招標文件資料為基準，若有增設隔音牆、建物、設施等遮蔽物而雙向接收時最低訊號強度要求，應為設計變更。 建議刪除此項目。	維持原條文辦理。	1. 不調整
43	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-4 頁/4.1 (9)	(9) 號誌系統應包括本計畫之自動列車保護子系統(ATP)、自動列車操作子系統(ATO)、自動列車監視子系統(ATS)、操作及維修設備、軌旁、車站內號誌及監控設備、月臺門、轉轍器、測試軌及車上號誌及監控設備，另應包含工程車之車載號誌系統等。	本號誌系統不包含月臺門設備，建議移除”月臺門”。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.1(8)為：…操作及維修設備、軌旁、車站內號誌及監控設備、轉轍器(略以)	2. 要修訂
44	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-10 頁/4.1 (36)	(36) 廠商應提供符合號誌操作與維修需求之一般測試設備及測試工作桌。 廠商所提供範圍至少包括但不限於以下之敘述： A. 量檢測裝置 a. 數位電錶(multimeter) 10 台 b. 攜帶式示波器(Oscilloscope	本系統號誌需求為 a. 數位電錶(multimeter) 10 台 h. 信標檢測/燒錄儀器 2 套 請確認其他設備是否需要提供?	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		portable) 6 台 c. 實驗室用示波器(Oscilloscope lab) 2 台 d. 頻譜分析儀 (Spectrum Analyzer) 1 台 e. 訊號產生器(Signal Generator) 2 台 f. 頻率計數器 (Frequency Counter) 2 台 g. 電源器(Power Supply) 4 台 h. 信標檢測/燒錄儀器 2 套			
45	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 4-13 頁/4.2/(4)	緊急應變中心 此外，廠商應於適當地點另外設置系統維護專用工作站。系統伺服器及資料庫伺服器需分別設置並皆有熱機備援設計，營運事件印表機與設備事件印表機需分別設置並互為自動備援	1. 建議緊急應變中心號誌系統是否只需提供 2 台 ATS 工作站? 本項目要求的系統伺服器及資料庫伺服器和營運事件印表機與設備事件印表機與 4.5(8)要求為相同的設備,不須額外再在緊急應變中心需設置設置? 建議刪除述敘以免誤解? 2. 建議系統維護專用工作站不需設置在緊急中心?	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 4.2(4)為免於特殊情事發生時中斷捷運系統行車服務,應使緊急應變中心具備號誌系統監控功能,應提供 2 個號誌系統 ATS 工作站,以便人員在無行控中心監控下,從事每日之號誌系統基本營運運轉及記錄相關營運資料記錄,以發揮緊急事故時之最佳處理及復原前之備援機制。	2. 要修訂
46	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 4-19 頁/4.5	行控中心應至少設置行控中心應至少設置 5 個工作台席位(亦稱主控台),號誌、供電須有各自之操控工作站	1. 請問 5 個工作台席皆需要具備 ATS 工作站功能嗎? 2. 行控中心的時刻表排點專用電腦一台是否是安裝於 5 個席位之外的位置?	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
47	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-21 頁/4.5 (3) B	B. 開始營運 應能透過控制台以最簡單之方式啟動系統開始營運。此監控功能至少應包括將列車停妥於車站，啟、閉車門及月臺門並在車站內、車廂顯示適當文字及廣播等功能。	車站內、車廂顯示適當文字及廣播等功能，應屬於通訊系統功能，非號誌系統提供，建議刪除此部分述敘？	維持原條文辦理。	1. 不調整
48	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-22 頁/4.5 (3) D	D. 通訊系統 應能於主控台依本規範第 2.20(列車的功能規範章節) 及第 5 章之要求操作全線車站及所有列車之通訊系統設備。	通訊系統，功能需求，應屬於通訊系統功能，非號誌系統提供，建議刪除此部分述敘？	維持原條文辦理。	1. 不調整
49	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-24 頁/4.5/(5)	廠商應提供一人機介面功能，可讓具權限維護人員編輯： A. 告警的顏色、文字、等級 含行控中心不須看的警訊或事件過濾功能)、警音、席位顯示選擇、編輯權限。 B. 事件清單的文字，以利維運人員判讀。	號誌並無提供此功能設計，建議移除	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.5(5)…並可依照發生的時間、地點、子系統類別、故障等級、關鍵字等，進行分類、篩選、搜尋及顯示。	2. 要修訂
50	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-27 頁/4.5 (8) C	系統伺服器之 CPU 負載，未來於每日營運運轉之平均值不應超過百分之 15	從過去的實際經驗情況來看，即使 CPU 的負荷率為 30%，也可以正常工作，因此建議將指定值設置為 30%。	維持原條文辦理。	1. 不調整
51	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-27 頁/4.5 (8) D	另應提供雙螢幕之號誌模擬訓練電腦及軟體，此訓練設施不得影響正常營運訓練設施不得影響正常營運，可模擬並產生可由營運公司人員自行設計的運轉狀況與設備操作狀況，供學員學	請問此”雙螢幕之號誌模擬訓練電腦及軟體”是指設置於訓練教室的工作站嗎？ 建議行控中心不需要設置雙螢幕之號誌模擬訓練電腦及軟體 若此段述敘功能為訓練教室需求建議移	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.5(8)D『ATS 伺服器…營運事件印表機與設備事件印表機需分別設置並互為自動備援。另號誌系統應配備有回溯…』	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		習，此號誌模擬訓練軟體亦應裝設於訓練教室適當設備以提供人員訓練使用。…。…。訓練部份之功能於訓練教室內亦應設置。…	至 4.2/(3)		
52	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 4-29 頁/4.5 (9)	廠商應依契約提供 ATS 人機介面部分之軟體原始碼(Source code)，以利營運公司進行必要之設定或修改。	本公司負有責任對於 ATS 軟體安全性與軟體版本管控，不能提供軟體原始碼由營運公司自己進行必要之設定或修改，因此本公司無法提供軟體原始碼。 若營運公司自己進行設定或修改造成安全上的事件，本公司將不負責。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，業主需求書(二)原參照條文 4.5(9)刪除，並同步修訂編碼。	2. 要修訂
53	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 4-29 頁/4.6 捷運汐東線預告公告國產化約定項目內容	捷運汐東線預告公告國產化約定項目內容的轉轍器功的簡要需求說明	捷運汐東線預告公告國產化約定項目內容與本 4.6 轉轍器技術規定 有差異，請問提供轉轍器功能是依據 4.6 章節規範來設計？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，4.6 (1) 「…電力驅動轉轍器，且符合 SIL3 等級…」 (2) 「防水防塵等級應至少為 IP67，作業溫度：-5 ~ +75°C。並符合 NF-C 20-711 及 IEC60068-2-11 的防腐蝕標準。」 (3) 「…，轉轍器被移動。於直線鎖定狀態下可允許至少以時速 70 km/h 通過。其轉轍範圍得於 32~100mm 內調整。驅動力得於 1000 至 3500N 範圍內調整，且操作時間最長為 2.5 秒。馬達電壓應採 220Vac 電源。」 (4) 轉轍器之電路繼電器(若有)，應符合 EN 50205 或 IEC 60077-3 認證。其控制電路之設計應且具複式單元架構，	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>若其控制單元裝設於道旁，則應符合 EN 50125-3 近軌安裝撞擊及報動標準之認證，並需符合 EN 50121-4 EMI/EMC 標準。其故障自趨安全應符合 EN 50124-1 規定。且與電子聯鎖控制界面應採 24Vdc 乾接點設置。此外，亦需控制電路之設計應考量除非轉轍器之各部份，包括轉轍器本身之控制電路及/或鎖定機構…」</p> <p>(5) 「…當所有電力來源均喪失時，所有轉轍器須維持鎖定狀態。轉轍器電源供應單元，應具備過電壓、過電流、過熱保護功能。輸入及輸出之絕緣保護至少為 2.2kV。並符合鐵路規範 EN 50155、EN 50121-3-2、EN50121-4。若此供電設備設置於道旁，其防震防衝擊等級應符合 IEC 68-2-27, IEC 68-2-6 或 EN50125-3。」</p>	
54	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-31 頁/4.6/(1)	電力驅動轉轍器。原則上轉轍器安裝位置應一致均裝置於軌道外側，不可裝設於該股軌道中間	1. 請問國產化的轉轍器廠規格是否須符合此規定?	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>4.6(1)廠商應於路線終點車站及軌道橫渡線處裝設轉轍器以利列車反向運轉。此外，機廠亦應裝設轉轍器。上述主線及機廠採用之轉轍器均需為電力驅動轉轍器，且符合 SIL34 等級。此廠商應與相關廠商確定及協商安裝主線轉轍器與機廠轉轍器所需之介面，並提供安裝空間需求及排水需求定義給相關廠商。SB10 站日後與台北市段工程範圍界接之道岔，以及 SB13 與 SB15 站日後與基隆捷運界接之道</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				岔，均應於本案一併設置轉轍器，相關號誌聯鎖功能亦應先行配置，以利於後續工程施作時汐東線營運順暢無中斷。	
55	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 4-31 頁/4.6/(4)	轉轍器廠商須提供在原製造地執行 100 萬次之機械生命週期測試 (Mechanical Life Cycle Test)，測試程序及方法須經核定後方可執行。	1. 請問國產化的轉轍器廠規格是否須符合此規定?	維持原條文辦理。	1. 不調整
56	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 4-32 頁/4.6/(11)	依本規範特殊運轉情境 4.10(5) 節之運轉需求，主線與機廠聯絡線間之轉轍器，不得採用可擠軌型式。此外，主線轉轍器應全數為不可擠軌之型式，以避免意外發生。	1. 請問國產化的轉轍器廠規格是否須符合此規定?	維持原條文辦理。	1. 不調整
57	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 8-35 頁/8.3.9 (3) C	C. 廠商應提供對應本計畫軌道維修作業及列車救援使用之各式工程車輛，至少包含：1 輛救援用機車頭(搭載與本計畫車輛相容之復軌設備，並可牽引救援空載狀態下之列車)、1 輛拉線車兼高空作業車、2 輛維修平台吊車、2 輛軌道維修用吊臂平板車、1 輛磨軌車等工程車輛；各式工程車輛應能於本地之任何氣候條件下操作，且排汗與噪音應符合本國環保署最新頒布之相關法規規範標準，同時應裝設充足之夜間作業照明設施與滅火器，並於車輛前後配置與本計畫車輛相容之自動聯結器。各式工程車輛整體外形及斷面輪廓均須符合本計畫之動/靜態包絡線規定。具自主動力之工程車輛須配備與號誌系統相容 CBTC 技術之	1. 建議將”ATP”文字拿掉,並修改為提供工程車輛的位置偵測、速度超速時的警報功能、在 ATS 上顯示工程車位置 2. 號誌系統是否須提供 7 套車載系統於該項目所列之 7 台具自主動力之工程車? 3. 此 7 套工程車車載系統是否不需要設備複置設計?	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		ATP 車載系統(由號誌系統提供),平時能上主線而不影響營運列車之行駛安全;於駕駛室,車載系統須提供速度限制指示、超速警報及燈號警示等功能,提供駕駛員手動駕駛參考以避免超速;另駕駛室須裝有行車影像紀錄器及可與行控中心通話之無線電通訊設備。			
58	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 1-20 頁/1.6.3	1.6.3 系統相容 A. 號誌系統及通訊系統之需求 B. 行控中心 C. 道旁控制系統 D. 車載行車控制系統	由於工業所有權屬於本公司,故不能提供。	<p>原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準:</p> <p>修訂,1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸,廠商應分析所提供設備之擴充性能,以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」,該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸;廠商提供界面文件,應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目:</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充性能,能滿足未來整個路線的營運需求,包括電腦記憶體容量及網路頻寬,均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件,應至少包括但</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p>	
59	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 1-27 頁/1.6.7	<p>1.6.7 軟體開發</p> <p>(1) 提供的軟體必須提供詳盡的應用開發和配置過程說明，在應用設計中需提供證據證明其二次開發過程嚴格的符合軟體的制定流程。</p> <p>(2) 開發過程中測試人員、驗證和確認人員與開發之間要保持一定的獨立性，每個團隊的主要人員要有其他類似計畫的完整經驗。</p> <p>(3) 本工程軌道系統執行過程所有使用之分析 / 模擬軟體工具，其開發過程應符合 ISO90003 或 CMMI Level 3，且提出相關證明資料，或為公司、相關學術單位或研究機構發行並具有相關使用實績或驗證案例之專業套裝軟體，以降低軟體產品的缺失率，確保分析 / 模擬結果之正確性。</p>	<p>(2) 號誌系統並不適用，建議排除號誌系統。</p> <p>(3) 號誌系統並不適用，建議排除號誌系統。</p> <p>(4) 建議排除號誌系統，因為嵌入式系統沒有恢復程序的概念。</p> <p>(5) 在確定設計規格進行軟體發展，若有修改應設計變更。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>1. 增訂 1.6.7(6):「號誌系統應依業主需求(二)、第 4 章、4.1(49)規定辦理。」</p> <p>2. 另於號誌規範章節增訂，4.1(49)號誌系統須依 EN 50128 及 50129 等安全相關標準，執行安全分析與管理。</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>(4) 廠商應提供所有軟體之復原程式。客製化軟體至少應包含下列項目</p> <p>A. 通訊、自動收費系統。</p> <p>B. 機電系統工程之跨兩子系統及SCADA 界面軟體。</p> <p>C. 人機界面軟體。</p> <p>(5) 本工程於施工階段，如人機界面修改、車站站名及車站站名碼之顯示及內容有修改需求等，廠商須配合辦理本工作，其所需之費用，均已包含於契約相關工作項目及總價內，無 另其他給付，廠商不得藉任何理由要求加價或拒絕辦理。</p>			
60	<p>06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 1-23 頁/1.6.3 (2) E</p> <p>06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第 2-81 頁/2.9.2(1)</p>	<p>1.6.3 (2) E (c) 車輛各子系統 (至少包含但不限於推進系統、煞車系統、車門系統、主供電及輔助電力系統、照明系統、空調系統、車內旅客資訊顯示系統、緊急疏散裝置、列車控制與管理系統、手動駕駛等)控制命令及系統響應之曲線圖、操作模式 (包括但不限於 ATC、列車操作模式、全自動駕駛、手動駕駛、限速駕駛、廠區駕駛、洗車駕駛等)、監控及自我診斷訊息等。</p> <p>2.9.2 (1) 行車模式選擇開關係供司機員手動選擇必要之行車模式，並應能明確辨識。除非經業主核准核定))，行車模式選擇開關應至少包括但不限於全自動 (Auto)、半自動</p>	<p>1. 1.6.3 (2) E (c)之操作模式述敘與2.9.2(1)規定不同，請確認是否應依據2.9.2(1)規範之行車模式?</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，業主需求書(二)原參照條文1.6.3(2)E(c)刪除，並同步修訂編碼。</p>	<p>2. 要修訂</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		(Coded Manual) 、手動 (RestrictedManual Mode) 、洗車模式(Wash、倒車模式 (Reverse 等模式，其設計細節與相關資料應提送業主審核。相關功能詳見本規範第4.4與4.5節。			
61	07-業主需求書(三)軌道工程功能規範/第6-1頁/6.(1)	正線道岔採用可動式岔心，廠商應考量本案之機電系統特性，事先與機電系統進行協商，以減少爾後之界面問題，廠商須依系統整合成果，提送細部設計成果，經機關審核後採用，惟其所衍生之費用含於工程預算中，不得再要求增加任何其他費用及工期。	由於主線上轉轍器使用數量考量，請確認主線上所有道岔(23處)是否皆是使用可動式岔心？	業主需求書(三)6.(1)已有相關規定，維持原規定辦理。	1. 不調整
62	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第1-3頁/1.4.1	1.4.1 參考規範及準則 下列所提國家或國際法規及標準代表必須符合本合同的最低要求。	若規範有使用歐規或美規標準的要求，但 JIS 也有相同內容時，是否可以使用 JIS 標準來代替？	維持原條文辦理。	1. 不調整
63	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第1-7頁/1.4.4	1.4.4 電氣設備相關準則 執行本規範供電系統而提供的設備一般均應符合相關 IEC 或 ANSI/NEMA 標準(以及其他美國標準)，並包括(但不僅限於)下列：	請明確說明是否必須符合所有規格，還是只要符合每個類別中的任何一個規格就可以？	維持原條文辦理。	1. 不調整
64	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/第1-12頁/1.5.1(23)	(23) 土木速限—某一軌道段依實質限制、車輛設計及旅客舒適度所決定之最大容許速度。	請確認土木速度限制是否與 MSS (最大安全速度) 相同？	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
65	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-20 頁/1.6.3 (1)	(1) 一般需求系統相容設計應具有可交換性 (interchangeability) 及可擴充性 (expandability), 廠商應使用開放及標準化之界面, 並考量未來後續延伸廠商在進行後續延伸工程延伸時, 相關軟體及硬體皆應預留必要之界面, 廠商應分析驗證所提供設備之擴充性能, 應執行詳細的性能分析以證實行控中心系統的可擴充性。	我們建議排除號誌系統, 因為本公司之CBTC 系統為非開放性, 故建議此擴充沿用本公司之號誌系統	<p>原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準:</p> <p>修訂, 1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸, 廠商應分析所提供設備之擴充性能, 以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」, 該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸; 廠商提供界面文件, 應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目:</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充性能, 能滿足未來整個路線的營運需求, 包括電腦記憶體容量及網路頻寬, 均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件, 應至少包括但不限於: 系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間, 包含但不限於: 供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58)</p>	
66	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-21 頁/1.6.3 (2) A. d.	d. 廠商須提供相關應用程式介面(API) 或軟體發展工具組(SDK)軟體，並符合下列要求，以利後續設備相容與擴充。	由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸，廠商應分析所提供設備之擴充性能，以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」，該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸；廠商提供界面文件，應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目：</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充性能，能滿足未來整個路線的營運需求，包括電腦記憶體容量及網路頻寬，均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件，應至少包括但不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58、65)</p>	
67	<p>06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-21 頁/1.6.3 (2) A. d.</p>	<p>(b) 所有軟體程式 API 或 SDK 及其 sample code 之程式碼等文件，所有權切結授權提供業主後續發展系統自由使用。</p>	<p>由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸，廠商應分析所提供設備之擴充性能，以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」，該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸；廠商提供界面文件，應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目：</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充</p>	<p>2. 要修訂</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>性能，能滿足未來整個路線的營運需求，包括電腦記憶體容量及網路頻寬，均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件，應至少包括但不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58、65、66)</p>	
68	<p>06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-22 頁/1.6.3 (2) C. a.</p>	<p>a. 道旁控制系統介面：廠商必須提供任何與行控中心獨立通訊之道旁控制單元間互相通訊 (Inter-communication) 之雙向通訊軟體系統協定、參數及虛擬碼 (Pseudo Code)。</p>	<p>由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容 (1) 一般需求 為因應系統後續延伸，廠商應分析所提供設備之擴充性能，以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」，該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸；廠商提供界面文</p>	<p>2. 要修訂</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>件，應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目：</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充性能，能滿足未來整個路線的營運需求，包括電腦記憶體容量及網路頻寬，均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件，應至少包括但不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58、65、66、67)</p>	
69	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-22 頁/1.6.3 (2) C. b.	b. 道旁控制系統與列車上行車控制系統介面：廠商必須提供任何與列車車載行車控制系統間互相通訊之雙向通訊軟體系統協定、參數及虛擬碼。	由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸，廠商應分析所提供</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>設備之擴充性能，以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」，該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸；廠商提供界面文件，應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目：</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充性能，能滿足未來整個路線的營運需求，包括電腦記憶體容量及網路頻寬，均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件，應至少包括但不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58、65、66、67、68)</p>	

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
70	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-22 頁/1.6.3 (2) C. c.	c. 道旁控制系統對道旁設施之控制：廠商須提供道旁設施對列車出現於軌道上之偵測與註冊之通信協定及電氣規範。	由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸，廠商應分析所提供設備之擴充性能，以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」，該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸；廠商提供界面文件，應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目：</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充性能，能滿足未來整個路線的營運需求，包括電腦記憶體容量及網路頻寬，均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件，應至少包括但不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58、65、66、67、68、69)</p>	
71	<p>06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-22 頁/1.6.3 (2) D. a.</p>	<p>a. 列車與道旁監控系統：廠商須提供列車上之行車控制系統與道旁號誌控制機房內之行車控制系統間即時通訊模組之通訊協定、參數及虛擬碼等。</p>	<p>由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸，廠商應分析所提供設備之擴充性能，以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」，該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸；廠商提供界面文件，應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目：</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充性能，能滿足未來整個路線的營運需求，包括電腦記憶體容量及網路頻寬，均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件，應至少包括但不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介</p>	<p>2. 要修訂</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58、65、66、67、68、69、70)</p>	
72	<p>06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-23 頁/1.6.3 (2) D.a</p>	<p>c. 列車與車載號誌設備：廠商須提供列車上之行車控制系統與列車間控制傳輸所需之控制方式、通訊協定、參數及虛擬碼等。</p>	<p>由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>修訂，1.6.3 章節。</p> <p>1.6.3 系統相容</p> <p>(1) 一般需求</p> <p>為因應系統後續延伸，廠商應分析所提供設備之擴充性能，以證實行控中心系統的可擴充性。廠商亦應於細部設計審查階段提送「系統相容界面文件」，該分析資料可符合未來階段擴充及既有行控中心之電腦系統(即電腦與網路頻寬)已預留可處理未來系統的延伸；廠商提供界面文件，應包括系統方塊圖、系統各層級之配線圖、界面控制文件及說明與其他機電子系統間之操作界面協定。</p> <p>(2) 系統相容界面文件其內容至少但不限於以下項目：</p> <p>A. 廠商應分析所提供設計與設備之擴充</p>	<p>2. 要修訂</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>性能，能滿足未來整個路線的營運需求，包括電腦記憶體容量及網路頻寬，均已預留以處理未來的延伸擴充所需介面。</p> <p>B. 廠商所提供之介面文件，應至少包括但不限於：系統方塊圖、含設備位置之配置圖、各級配線圖、介面控制圖說、操作介面協定等。</p> <p>C. 供電系統於 SB13 車站與基隆捷運所需預留之相關設備空間，包含但不限於：供電系統設備之 22kV 開關設備、整流變壓器、整流器組、直流開關箱、供電系統監控設備、輔助電力供應等開關盤之預留空間、既有設備預留與未來線設備纜線或匯流排銜接點等，以達可符合未來系統整體營運操作需求。</p> <p>(同項次 58、65、66、67、68、69、70、71)</p>	
73	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-36 頁/1.11.3 (2)	H. 印刷電路板圖說按實際尺寸顯示完整的實體印刷電路板佈置，含零組件清單及電路圖。	由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>刪除，1.11.3 (2)、H</p>	2. 要修訂
74	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-50 頁/1.15.1 (4)	絞合銅導線若為任何海外所供應及製造來源則必須符合本規範 1.4.4 相關準則之要求；若為任何本地所供應及製造來源則必須符合同等之中華民國國家標準要求，而其本地製造廠商應為經政府有關單位認可使用"正"字	號誌系統使用之機櫃內設備間配線不適用此規定	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>1.15.1(4)A. 通則、i. 機櫃內設備間配線不適用。</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		標記產品之合格廠家。			
75	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-52 頁/1.15.1 (4)	可撓性導線尺寸小於 0.75mm ² 者不得使用。	號誌系統使用之導線尺寸會小於此規定, 有關詳細尺寸將於細部設計時確認, 建議於號誌系統排除此項規定。	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準: 新增 1.15.1(4)A. 通則、i. 機櫃內設備間配線不適用。 (同項次 74)	2. 要修訂
76	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-55 頁/1.15.1 (4)	主要電纜路徑須在圖面上指明, 並須確實遵守。	號誌系統使用之機櫃內設備間配線不適用此規定	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準: 新增 1.15.1(4)A. 通則、i. 機櫃內設備間配線不適用。 (同項次 74、75)	2. 要修訂
77	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-91 頁/1.22.1 (2)	A. 遇有車輛或其他系統設備之微小異常 (Minor Anomalies) 情形, 行控中心應透過對該車輛或系統設備故障之重新設定而復原系統。 A. 如果車輛或其他系統設備發生輕微故障 (Minor Anomalies), 動作控制中心必須通過重置車輛或系統設備的故障來恢復系統。	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員重置車輛。	維持原條文辦理。	1. 不調整
78	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 1-91 頁/1.22.1 (2)	B. 當行控中心無法重新設定列車, 或其他系統設備之異常情形, 且下一列車亦無法協助時, 則須派遣維修人員前往重新啟動該列車。	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員重置車輛。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
79	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 2-78 頁/2.7 (6)	(6) 除非經業主核准(核定)，廠商應於列車之每一車門旁配備內嵌式，並有防誤觸加蓋板設計之緊急疏散裝置(如緊急把手或其他類似裝置)，該裝置作動時，其抑制(Inhibit)動作應可由行控中心遙控	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員重置車輛。	維持原條文辦理。	1.不調整
80	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 2-81 頁/2.9.2 (1)	除非經業主核准(核定)，行車模式選擇開關應至少包括但不限於全自動(Auto Mode)、半自動(Coded Manual Mode)、手動(Restricted Manual Mode)、洗車模式(Wash Mode)、倒車模式(Reverse Mode)等模式，其設計細節與相關資料應提送業主審核。	作為號誌系統的運轉模式如下。 ATO ATP RM CUTOUT 其中 WASH 模式、Reverse 模式與號誌系統無關。	維持原條文辦理。	1. 不調整
81	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 2-83 頁/2.10.1 (6)	(6) 列車監控資訊系統應與通訊系統/號誌系統互相整合，協調子母鐘系統之介面，執行同步校正頻率一天至少一次。	建議通過具有主時鐘的通信系統進行時間校正。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.10.1 (6)列車監控資訊系統應與通訊系統互相整合，協調子母鐘系統之介面，執行同步校正頻率一天至少一次。	2. 要修訂
82	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-2 頁/4.1 (3)	I. 號誌系統(含月台門)之主要控制時序圖及流程圖，例如：啟動程式化、列車到站及離站等。	月台門與號誌系統有介面關係，但月台門不包含在號誌系統中 建議修改刪除”(含月台門)”	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.1(3)號誌系統之主要控制時序圖及流程圖，例如：啟動程式化、列車到站及離站等。	2. 要修訂
83	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範	有關熱機自動備援設計，主要控制系統之備援裝置應可由行控中心人工遙控切換備援(除複置裝置檢查設計及	請明確說明需要遙控切換的設備有哪些？(雖然是 ATP 系統的要求，但是為什麼提出“除了 ATP 系統”?)	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.1(6)…相關系統架構及細節須經審查	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	/第 4-3 頁/4.1 (7)	ATP 系統外)及設備現場手動切換備援，不論系統設備故障或系統進行手動或自動切換時，皆應有警訊顯示於行控中心。		核定，而系統自動切換條件皆應包含現場設備軟硬體故障。不論系統設備故障或系統進行手動或自動切換時，皆應有警訊顯示於行控中心…。	
84	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-3 頁/4.1 (8)	當正常之通訊路徑故障時，應能自動切換由備援通訊路徑取代，以維持系統之正常運作。	本公司號誌系統為雙系熱備援構成，故於故障發生不需要切換路徑，請刪除”由備援通訊路徑取代”	維持原條文辦理。	1. 不調整
85	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-5 頁/4.1 (12)	(12) 緊急停車按鈕於每一側月台設置兩個，於各 PAO 內亦設置一個，緊急狀況時提供人員旅客使用，防止列車進入月台及停駐列車。	1. 無法對非 CBTC 列車進行處理 (防護) 2. 請明確按下緊急停止按鈕時的緊急停止範圍是該對應的月台還是兩側月台都緊急停止。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.1(11) 緊急停車按鈕於每一側月台設置兩個，按下緊急停止按鈕時應防止列車進入該側月台。於各 PAO 內亦設置一個，緊急狀況時提供人員/旅客使用，防止列車進入兩側月台及停駐列車駛離。	2. 要修訂
86	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 6-9 頁/6.4 (4)	該緊急按鈕需透過實體鑰匙插入該按鈕之鎖孔後，轉動鑰匙以進行重置。	建議 OCC 上的按鈕以軟體方式取代實體按鈕。	維持原條文辦理。	1. 不調整
87	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-5 頁/4.1 (13)	(13) 因人員於軌道斷電時可能於軌道上巡視或走動，道旁設備應有適當之防護及警示措施，以維護人員及設備之安全。	建議請將此規定移到一般安全施工規定之章節	維持原條文辦理。	1. 不調整
88	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-6 頁/4.1 (20)	(20) 廠商須提供斷軌偵測方案，且不得靠軌道電路。	軌道故障檢測是屬於軌道工程非號誌系統，建議刪除此項。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
89	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-7 頁/4.1 (24)	(24) 針對 CBTC 所使用之道旁及車載傳輸接收設備須進行 100 萬次之週期測試 (須模擬列車營運時可達之最高行駛速度)，測試期間系統位置讀取不能有錯誤且傳輸接收封包正確率至少須達 95%，而測試方式需提送測試程序經審查核可。	CBTC 系統為 SIL4 認證,故建議使用 SIL4 認證即可,建議修正此項	維持原條文辦理。	1. 不調整
90	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-7 頁/4.1 (28)	(28) 廠商應建構一套獨立於本規範第 5 章 5.9 節 通訊光纖傳輸系統外之備援數據傳輸網路不可使用相同之光纜	本公司號誌系統為雙系熱備援構成,故於故障發生不需要切換路徑	維持原條文辦理。	1. 不調整
91	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-8 頁/4.1 (28)	當光纖傳輸系統之通訊骨幹當機或中斷無法使用而影響營運時,可經由手動切換至此數據傳輸網路	本公司號誌系統為雙系熱備援構成,故於故障發生不需要切換路徑	維持原條文辦理。	1. 不調整
92	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-9 頁/4.1 (35)	(35) 任何號誌系統相關之可下載資料,除契約有明定外皆須有 30 天以上之儲存容量,且應提供下載工具並可快速下載資料,下載儲存資料之設計與資料內容須於細部設計時,提送審查核可。	除 OCC 設備儲存容量可以擴充是可以達到要求,但其他車載和現場設施等因使用卡版難以增加儲存容量故請排除	維持原條文辦理。	1. 不調整
93	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-9 頁/4.1 (35)	計與資料內容須於細部設計時,提送審查核可。有關號誌系統車站及機廠之就地維修訊息,維修人員可於行控中心及 1 處號誌維修站,經授權,在符合行控中心資訊安全要求下,可透過骨幹網路,利用遠端下載功能下載維修資訊,並可燒錄備份,廠商應於	號誌系統僅 ATS 可支援遠端下載 建議修改	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 4.1(34) 任何行控中心號誌系統相關之可下載資料...下載儲存資料之設計與資料內容須於期中設計時,提送審查核可。對於號誌設備之就地控制顯示單元警	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		適當地點設置相關工作站，該地點應經核可。		訊…。	
94	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-10 頁/4.1 (35)	A. 號誌端主要交直流電源電壓及電流。	號誌系統設備無須紀錄電壓電流故本項目建議刪除。	維持原條文辦理。	1. 不調整
95	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-12 頁/4.1 (48)	電纜/電線須符合 NFPA70 之規定。	號誌系統使用之機櫃內設備間配線不適用此規定。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.1 (46)…前述需求不包含機櫃內設備間配線。	2. 要修訂
96	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-12 頁/4.1 (49)	(49) 號誌系統之電纜導線須有 25% 數量備用	號誌系統使用之機櫃內設備間配線不適用此規定。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.1 (47)…前述需求不包含機櫃內設備間配線。	2. 要修訂
97	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-12 頁/4.2 (2)	(2) 為因應市場上 PC 電腦之快速更替，電腦之升級或替換步驟應設計為可由營運公司自行執行之方式，相關硬體之更替方法及軟體安裝應加入訓練課程中，再者行控中心網路設備、電腦及伺服器等設備規格確認及提供時機在於現場安裝前即可。	號誌軟體僅由號誌廠商修改，若 PC 要更新請通知廠商更新已維護安全。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.2(2) 為因應市場上 PC 電腦之快速更替，行控中心網路設備、電腦及伺服器等設備規格確認及提供時機在於現場安裝前即可。	2. 要修訂
98	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-13 頁/4.2 (3)	應提供號誌系統模擬訓練伺服器及工作站(至少需含講師工作站、路線控制員模擬工作站、隨車人員 司機員模擬工作站各一座)，前方亦應有一大螢幕電視牆，至少以四台 55 吋螢幕組成，相關規格應參考本規範	據我們的理解，安裝在此訓練教室的設備是否與 OCC 一樣的設備？ 請確認？	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		6.13.1(10)H. 條款規定，得以投放模擬之全線列車運轉狀態。			
99	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-16 頁/4.3 (2)	如正常營運煞車系統失效，尾隨列車應即自動啟動緊急煞車將列車煞停以避免追撞，當上述之狀況排除後，列車應能自動起動前進。	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員解除 EB。	維持原條文辦理。	1.不調整
100	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-16 頁/4.3 (3)	若要重新啟動列車則應可由車上手動啟動或由行控中心遙控啟動。	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員解除 EB。	維持原條文辦理。	1.不調整
101	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-16 頁/4.3 (4)	此速度測量系統應具備雙重輸入源，得以辨識車輪是否打滑。	請確認是否可通過安裝在不同車軸上的兩個 TG 輸入來檢測打滑。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.3(4)此子系統應包含速度測量系統，用以量測行車速度。如列車實際之行車速度高於最高安全速限，(略以)。	2. 要修訂
102	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-16 頁/4.3 (4)	其緊急煞車重新啟動應可由車上手動啟動或行控中心遙控啟動。	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員解除 EB。	維持原條文辦理。	1. 不調整
103	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-17 頁/4.3 (5)	解除緊急煞車應可由車上手動或行控中心遙控啟動。	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員解除 EB。	維持原條文辦理。	1. 不調整
104	06-業主需求書 (二) 機電系統功	如採車側車門作疏散，則列車因緊急	由於此功能不是號誌功能，因此建議將其	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	能規範 /第 4-18 頁/4.3 (8)	狀況於站間停車時，應使面對逃生走道側之車門解鎖，並應防止未面對逃生走道側之車門解鎖，而車門解鎖設計方式應具故障自趨安全及複置裝置檢查之功能，且於車門解鎖時須同時立即切斷該站間位置之架空線供電區段之電力，以確保旅客安全，其設計細節應提送審查核可。	轉移到其他章節。		
105	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-19 頁/4.4 (1)	程式靠站停車之功能應準確停於車站定點之±25 公分內之 99.99% 準確性內。當列車越位	建議改為±350mm	維持原條文辦理。	1. 不調整
106	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-19 頁/4.4 (1)	當列車越位 未到位且在有效範圍 依 IEEE 1474.1 附件 C 規定，越位後退行距離應為 0.5~2 公尺之間 內時，應具有自動退行 前進之功能，並須與車上廣播系統連動，以提醒乘客注意安全，其設計細節須經審查核可。	「車上廣播系統連動，以提醒乘客注意安全」屬於通信系統的範疇，建議轉到第 5 章。	維持原條文辦理。	1. 不調整
107	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-19 頁/4.5	所有設備、硬體、軟體及結合必要的技術由廠商提供功能及容量，非屬本系統 範圍之環控系統則需預留監控位置於每一主控台 所需空間應與環控系統介面協調。	建議將環控系統移至其他章節。	維持原條文辦理。	1. 不調整
108	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-21 頁/4.5 (3) A.	藉由路徑切換及列車之調動，行控中心控制員應能夠個別插入及駛離這些列車以加入系統營運服務。並可使列車自機廠內儲車軌以自動方式加入營運。	車輛維修工廠內不需要自動行駛功能，請確認。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
109	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-21 頁/4.5 (3) B.	B. 開始營運 應能透過控制台以最簡單之方式啟動系統開始營運。此監控功能至少應包括將列車停妥於車站，啟、開車門及月台門並在車站內、車廂顯示適當文字及廣播等功能。	列車停妥於車站，啟、開車門及月台門作為系統是可行的，但不在ATS控制範圍內。	維持原條文辦理。	1. 不調整
110	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-22 頁/4.5 (3) E.	E. 緊急停車按鈕 應能於主控台簡單明確地針對全線自動駕駛列車發出緊急煞車指示。	OCC 建議使用軟體方式實現此功能	維持原條文辦理。	1. 不調整
111	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-22 頁/4.5 (4) A.	A. 轉換設定 應能將全線系統正常營運模式轉換為降級營運模式。	由於降級運行模式（Degraded Operation Mode）的詳細要求不明確，因此請補充說明。	維持原條文辦理。	1. 不調整
112	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-22 頁/4.5 (4) B.	B. 停車及前進 應能要求所有或任一列車於全線線上停止前進，停止時間的長短應可依需求作調整設定。	請明確“全線線上停止前進”是否意味著行駛到下一站後停止。	維持原條文辦理。	1. 不調整
113	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4) F.	F. 臨時速限 為處理主線上之緊急或特殊狀況(例如：列車故障、另一軌道緊急維修中、降低夜間行駛噪音及其他列車需降速之情況)，應能以選定路段及選定列車的方式，亦可一次選擇全部路段或全部列車的方式來減低在任何需要區段雙向的車速。也應能對任何	建議臨時限速範圍以路段區間為單位，而不是以列車為單位。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.5(4)F. …及其他列車需降速之情況)，應能以選定路段的方式，亦可一次選擇全部路段來減低在任何需要區段雙向的車速。(略以)	2. 要修訂

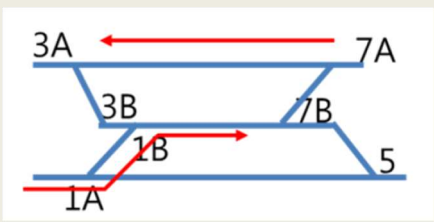
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
114	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4) G.	G. 抑制 (車內緊急疏散裝置) 應能由行控中心遙控抑制所有列車內之緊急疏散裝置被旅客作動時所造成之停車，並使列車能恢復自動模式功能。	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員解除抑制。	維持原條文辦理。	1. 不調整
115	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4) H.	H. 正反向行駛 須能遙控任一或全部列車停車，當列車停車後，可對任一系列車下達正向或反向行駛之指令。	由於有人駕駛時的遠程遙控會引起駕駛員的混亂，因此建議不包括此功能。	維持原條文辦理。	1. 不調整
116	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4)	I. 靜止模式 (Sleep Mode)	由於靜止模式是車輛的功能，因此建議將其移至第 2 章。	維持原條文辦理。	1. 不調整
117	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4) b.	b. 列車靜止模式可由行控中心遙控啟動及解除。	靜止模式應由駕駛員啟動和解除。	維持原條文辦理。	1. 不調整
118	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4) d.	d. 當車輛在靜止模式下，僅有車載之號誌系統設備具有電力。	靜止模式下的電源控制屬於車輛系統的範疇。	維持原條文辦理。	1. 不調整
119	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4) e.	e. 車載之通訊系統 廣播系統、對講機、閉錄電視等 並不於靜止模式下操作。	本功能不是號誌系統要求，而是通訊統的範疇。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
120	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-23 頁/4.5 (4) f.	f. 如斷電後立即啟動靜止模式時，車輛電池最少須持續 10 小時以上，若於 10 小時內解除靜止模式，則車輛不須重新初始化 (reinitialize) 即可恢復正常運作。	維持電池不是號誌系統要求，而是車輛系統的範疇。 即使在 10 小時內，如果電池耗盡，也需要重新初始化。	維持原條文辦理。	1. 不調整
121	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-27 頁/4.5 (8) E.	E. 應配合通訊系統所設置之對外 WEB 伺服器，提供即時列車位置資料、時刻表及各系統故障訊息等，並得以依據交通部之開放資料平台規範，提供必要資料與其界接，得以提供包含下列(但不限於)： 實質完工前，所有建設設施相關費用(含測試費用)應由廠商負。	考慮到與外部服務器連接存在安全問題，請刪除。	維持原條文辦理。	1. 不調整
122	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-29 頁/4.5 (9)	針對系統軟體模組，廠商應將以下的資訊送審查與核可： A. ... B. ...	由於工業所有權屬於本公司，故不能提供。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，業主需求書(二)原參照條文 4.5(9)刪除，並同步修訂編碼。 (同項次 52)	2. 要修訂
123	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-31 頁/4.6 (2)	故應使用輔助引導系統。	請明確定義使用輔助引導系統?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除：4.6(2)	2. 要修訂
124	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-31 頁/4.6	煞車系統煞停。如正常營運煞車系統失效，此時自動列車保護系統(ATP)將啟動緊急煞車，當上述之狀況排除	由於此案件要求為 GOA2 所以建議由熟悉現場情況的駕駛員解除 EB。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	(4)	後，列車將應能自動前進。			
125	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 4-36 頁/4.9 (3)	(3) 性能驗證測試需依 1.25.10 規定執行外，廠商須委由 TAF 認證之第三公正單位(獨立實驗室)執行，測試前由廠商提供第三公正單位(獨立實驗室)並報業主核定後據以執行，於測試期間由監造單位監視辦理，並由第三公正單位(獨立實驗室)出具測試報告。廠商應於測試前提送測試程序書予業主審核，並於測試程序書經核可後，據以執行該測試。若有任何測試結果未能符合規定，或原設計雖經測試合格但廠商因故需重新修正或變更其設計，則廠商應重新提出測試程序書送審，並自費重新測試至通過為止。	已取得 SIL4 驗證的 CBTC 和 SIL2 驗證的 ATS 並無包含於此項目，請確認？	維持原條文辦理。	1. 不調整
126	06-業主需求書 (二) 機電系統功能規範 /第 10-19 頁 /10.3.3 (3)H.f.	f. ATO 和 ATS 子系統的控制相關功能至少需要 SIL≥2。	ATO 與 ATP 為相同設備具有 SIL 4 的功能。建議刪除 SIL 2。	維持原契約規定	1. 不調整
127	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/第 4-43 頁/圖 4.10-11, 圖 4.10-12	 <p>圖 4.10-11 SB15 後方中央避車線運轉需求示意圖 圖 4.10-12 近機廠端中央避車線運轉</p>	運轉示意圖當中，中央避車線轉轍器數量有誤應修正	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂圖 4.10-9, 11, 12。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		需求示意圖			
128	投標須知 P.1 壹、重要條款\ 五、招標模式\ (四)	(四) 本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標；廠商家數上限為 5 家。	本計畫為土建/機電系統之統包採購。考量號誌、車輛及供電為重要專業廠商，專業度高，子系統廠商希望爭取共同具名投標，而非以分包廠商名義參與本計畫。若共同投標廠商家數受限，將增加合組團隊之難度，建議酌予放寬共同投標廠商家數至 6 家。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (四) 本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標； <u>廠商家數上限為 6 家。</u>	2. 要修訂
129	投標須知 P.3 壹、重要條款\ 六、預算金額	(一) 本機關就本採購案預計給付予廠商之預算金額為新臺幣 275 億元正。	國內營建市場面臨缺工、缺料情形，萬大線及環狀線二期之土木工程，即因預算不足，造成數度流標，影響工程進度。而本計畫路線雖長度僅約 5.78 公里，但機電系統如號誌及通訊設備等仍需包含五級機廠之完整配備規模、且機廠有許多聯開共構需求，無法單以單位長度成本估算預算需求。建請參酌近期市場行情以及未來十年物價，調高預算金額。	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議
130	投標須知 P.7 壹、重要條款\ 第十條：投標廠商資格及文件\ (三) 投標廠商特定資格\ 2	a. 甲等綜合營造業廠商(第 1 資格)：投標廠商於截止投標日前 10 年內曾完成如下工程實績： (1) 一般實績：土木建築工程實績，其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5 土建部分預算)元，或累計契約完工結算金額不低於新臺幣(土建部分預算)元之承做經驗者。	建議比照 b. 號誌廠商(第 2 資格)、c. 車輛廠商(第 3 資格)、d. 供電廠商(第 4 資格)，統一調整為投標廠商於截止投標日前 15 年內曾完成如下工程實績。且營造廠商投標資格與土建部分預算有關，請說明預算金額以利廠商準備資格文件。	土建部分預算金額屆時於公開招標階段時公告，而本標案甲等綜合營造業廠商資格開放 3 家廠商共同承攬，故實績認定期間 10 年應可符合，因此維持原契約規定。	1. 不調整
131	投標須知 P.3~4 七、後續擴充\ (二) 本採購案之後續擴充項目	(二) 本採購案之後續擴充項目：1 有關企劃書內廠商所自填基隆捷運機電系統車輛及號誌系統，及捷運	後續擴充項目時程未定，可能長達 8 年以上，以近年國內物價指數波動狀況，廠商實難以預估成本，對廠商風險極高，建	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 1. 投標須知壹\ 十三\ (一)\ 4\ h. \ (2)及	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	<p>契約書 P.77 第二十二條 後續擴充\四 業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.16-1~16-2 16. 後續擴充需求\16.1 基隆捷運機電系統及軌道工程後續擴充</p>	<p>民生線機電系統之車輛部分，依各自有效期間內之報價(詳壹、十三、(一)、4、h.(1))，納入契約作為辦理增購時之依據，且廠商同意以此報價辦理後續擴充，亦不會就此表示異議。</p> <p>2 前目以外之其他後續擴充項目倘屬新增項目者，將依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理</p> <p>議價；前目以外之其他後續擴充項目倘屬原契約既有項目者，係以原契約條件及價金續約核算付款，因後續擴充致原契約所列項目之數量有所增加者，其單價不予調整，倘原契約列有數量增加時之價金調整規定者，亦不適用。</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起算 8 年內，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(二) 基隆捷運軌道工程：依本案軌道工程之單位造價為基準，依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理議價。……</p> <p>(3) 期間：本基隆捷運機電系統後續採購預計自本契約簽約日起至契約結束前辦理採購。</p>	<p>議明訂合理之後續擴充期間，並應提供合理物價調整機制，利廠商合理推估成本。</p>	<p>(3)條文修訂文字：</p> <p>(2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。</p> <p>(3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。</p> <p>2. 第二十二條後續擴充\四\ (一)及(四)條文修訂文字：</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。</p>	

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
132	投標須知 P.10 壹、重要條款\十二、標價\三)	(三) 廠商所填列之標價經匯率換算後，超過本採購預算者為不合格標。本採購案以外幣報價部分，以「決標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率」換算為新臺幣後確認是否超過本採購預算金額，廠商於填列標價時，應自行承擔決標日與投標日期間產生的匯率換算之風險。	影響匯率變化涉及國際政治情勢、各國央行利率決策、通貨膨脹、就業數據、政府債務…等多項因素，短期內大幅波動並非不可能，非廠商得以準確預測而反應於報價內，藉以降低風險之項目，且匯率造成之報價異動不應做為廠價報價合格與否的依據，為降低此影響，建議匯率波動應以「開標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率」計算廠商之標價是否在預算內，機關依採購法判定廠商所提送之投標文件為合格後，即不應再以匯率因素判定為不合格標。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 廠商所填列之標價經匯率換算後，超過本採購預算者為不合格標。本採購案以外幣報價部分，以「截止投標日前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率」換算為新臺幣後確認是否超過本採購預算金額，廠商於填列標價時，應自行承擔決標日與投標日期間產生的匯率換算之風險。	2. 要修訂
133	投標須知 P.19 壹、重要條款\十三、企劃書\五)1	1 請於企劃書中載明依本須知規定應提出之標價組成內容(成本建議書之總表及詳細價目表(二))。 3 成本建議書主要包含工程價目單之總表及詳細價目表(一)。成本建議書填製方式詳成本建議書填製說明。	第 1 與第 3 之說明似有不符，成本建議書所應提出之標價文件為總表及詳細價目表(一)，不是詳細價目表(二)。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 1 請於企劃書中載明依本須知規定應提出之標價組成內容(成本建議書之總表及詳細價目表(一))。	2. 要修訂
134	投標須知 P.20 壹、重要條款\十三、企劃書\五)6	6 如廠商以外幣及新臺幣之複合式報價，其中外幣部份換算為新臺幣之金額超過新臺幣部份之金額者，不視為不合格標，惟廠商得標後，應依該項單價之金額(即為新臺幣加外幣換算為新臺幣之總和，且該外幣以決標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率折算)調整外幣部份之金額至多為單價之一半金額。	外幣佔報價金額之比例係由廠商考量整體投標成本後之評估結果，已包含匯率波動風險、進口產品成本…等因素，得標後調整外幣部分金額會衍生額外的不確定因素，建議刪除本條文。	此項規定原意為廠商以外幣報價不得超過該項目之一半，雙方各吸收一半匯兌風險，而非全由機關吸收該項匯兌風險，因此維持原契約規定。 此外幣原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6 如廠商以外幣及新臺幣之複合式報價，…(即為新臺幣加外幣換算為新臺幣之總和，且該外幣以截止投標日前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				折算)...	
135	投標須知 P.25 貳、一般條款\ 二、投標文件之 內容及要求(六) \5	押標金及保證金由共同投標廠商共同繳納或由共同投標協議書所指定之代表廠商繳納。本案須提供擔保者，亦同。	<p>(1) 依投標須知規定，保證金可由共同投標廠商共同繳納，亦即共同投標成員可依所占契約比率出具其負責之保證金。</p> <p>預付款專戶是否為各投標成員在出具預付款還款保證時各自提供該專戶資訊，即同時會有多個預付款專戶。</p> <p>(2) 預付款還款保證有效期是否可比照履約保證規定，先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少 3 年。</p>	<p>1. 是，依條文規定辦理。</p> <p>2. 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 契約第五條/一/(一)/2 修訂如下： 乙方依本目之 1 約定請求預付款時，應於支領前，依採購法第 30 條第 2 項及「押標金保證金暨其他擔保作業辦法」相關規定，向甲方提供同額之預付款還款保證。乙方以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時，其有效期應較契約規定之最後施工、供應或安裝期限長九十日。但乙方之書面連帶保證繳納，有效期未能立即涵蓋上述有效期，須先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少 3 年。乙方應於有效期屆滿前 30 日辦理完成繳交符合契約約定額度之保證金。</p>	<p>1. 不調整 2. 要修訂</p>
136	投標須知 P.32 壹、重要條款\ 十七、訂約(三)	(三) 得標廠商應於接獲招標機關之得標通知之次日起之本機關 3 上班日內，檢附相關物件，送達本機關查驗(查驗方式請見「得標廠商資格、規格暨證件查驗表」)，每逾期 1 日，本機關得處以決標金額 3/10000 之懲罰性違約金，並自待付契約價金扣抵，惟最多處罰累計總金額為決標金額 36/10000 為限：	廠商之登記設立證件、實績證明文件、專案負責人證照等文件之正本，需經廠商內部核准流程後方可攜出供機關查驗，外國廠商亦需有文件正本寄送至台灣的作業時間，實難於接獲機關通知後 3 上班日內備齊送達，請將此期限放寬至 30 日曆天內完成正本查驗。	參考本府採購範本規定，廠商如有困難，可提出展延申請，維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否												
137	投標須知 P.37 貳、一般條款\二十、其他\ (十一)	<p>(十一) 本工程相關用地因涉及用地取得及地上物拆遷作業，相關用地商之預定時間如下表。</p> <p>用地交付預定時間表</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項次</th> <th>內容</th> <th>用地交付預定時間</th> <th>備</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>機廠</td> <td>NTP+540 日曆天</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>吉林街/福德三路路段</td> <td>NTP+720 日曆天</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> <p>廠商應將上述用地分段、分期交付之條件納入整體考量，並注意用地交付及地上物拆遷之時程限制及影響，納入整體施工計畫，並依業主指示辦理有關配合作業及因應措施。</p> <p>上述如有機廠未及時提供土地之情形，依契約書第9條二十八定辦理。</p> <p>有關機廠用地，如該用地交付超過預計時程，相關規定詳契約附件八。</p>	項次	內容	用地交付預定時間	備	1	機廠	NTP+540 日曆天		2	吉林街/福德三路路段	NTP+720 日曆天		請提供機廠、車站與全線用地之交付分期計畫及時程。	車站及路線段用地交付無延遲疑慮，應無需敘明交付時程，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
項次	內容	用地交付預定時間	備														
1	機廠	NTP+540 日曆天															
2	吉林街/福德三路路段	NTP+720 日曆天															
138	投標須知 P.128 捷運汐止東湖線統包工程投標廠商評選須知 二、評選作業\10	10. 投標廠商所須檢附簡報書面資料(含簡報電子檔者)，建請與投標文件一併遞送，如未於投標時檢附該簡報書面資料(含簡報電子檔者)者，不視為不合格標。但廠商簡報書面資料(含簡報電子檔者)如於現場發送者，評選委員得視其情形予以扣分、給予相對較低之分數或名次。且簡報不得更改廠商投標文件內容，廠商另外提出變更或補充資料者，該資料將不納入評選。	廠商簡報書面資料不得更改廠商投標文件內容，且另外提出變更或補充資料，該資料不納入評選。依此原則，廠商簡報書面資料提出時間並不影響其內容或委員評分作業，建請刪除「但廠商簡報書面資料(含簡報電子檔者)如於現場發送者，評選委員得視其情形予以扣分、給予相對較低之分數或名次。」	避免投標廠商於簡報時發送之簡報內容超出企劃書範圍，造成不公平之情形，因此維持原條文辦理。	1. 不調整												
139	契約書 P.1 第一條 本契約文件及效力\二、定義及解釋\ (六)	(六) 書面，指所有手書、打字及印刷之往來信函及通知，包括電傳、電報及電子信件。	書面，指所有手書、打字及印刷之往來信函及通知，包括電傳、電報、電子信件、電子資料傳輸、行動通訊平台之通知。	本條文參考工程會及本府採購範本之規定，因此維持原條文辦理。	1. 不調整												
140	契約書 P.3 第一條 本契約文件及效力\三	三、本契約所含各種文件之內容如有不一致之處，除另有規定外，依下列原則處理。但契約另有約定或文件內容有誤或係偽造、變造者，不在此限。惟若有	甲、乙方之類似顯然錯誤皆得隨時更正之，或刪除僅對甲方有利之文字如下。 建議刪除"惟若有誤算、誤寫或其他類此	依過往案例執行方式尚可符合要求，因此維持原條文辦理。	1. 不調整												

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		誤算、誤寫或其他類此之顯然錯誤，甲方有權隨時更正之，且乙方不得提出任何賠償損害之要求。	之顯然錯誤，甲方有權隨時更正之，且乙方不得提出任何賠償損害之要求”。		
141	契約書 P.3 第一條 本契約文件及效力\三\五	三、…契約所含各種文件之內容如有不一致之處，除另有約定外，優先順序如下： (五) 業主需求書，分別為「業主需求書(一)整體服務需求及規定」或「業主需求書(二)機電系統功能規範」或「業主需求書(三)軌道工程功能規範」或「業主需求書(四)土建工程及其他機電設施設計規範」或「業主需求書(五) 基本設計工程圖說_指引圖」或網要性土建工程及其他機電設施施工規範」或基本設計工程圖說_參考圖」	請訂定各需求書之優先順序。	各需求書之優先順序於業主需求書(一)已有規定，請詳業主需求書(一)。	1. 不調整
142	契約書 P.3 第一條 本契約文件及效力\三\七	三、本契約所含各種文件…。 (七) 契約約定之其他情形	定義不明，建請刪除。	本條文係指本契約所規定之其他文件，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
143	契約書 P.3 第一條 本契約文件及效力\三\七	三、…契約所含各種文件之內容如有不一致之處，除另有約定外，優先順序如下： (七) 權責分工表	權責分工表為契約書之附錄，契約文件優先序位應等同(一)契約書。	契約已有明確規定契約優先順序，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
144	契約書 P.4 第一條 本契約文件及效力\七	七、 本契約…(略)。書面送達，得以面交簽收、郵寄或傳真至雙方預為約定之人員或處所為之。	書面送達方式請新增電子資料傳輸。	本條文參考工程會及本府採購範本之規定，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
145	契約書 P.5 第二條乙方應給付之標的及工作事項\三	(九) 配合 IV&V 審查之文件提送工作；及依關連契約廠商配合辦理「整體系統獨立查證與確證」之工作補充需求事項專章規定辦理(詳業主需求書(一)附錄E)。	附錄E應為筆誤。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (九)配合 IV&V 審查之文件提送工作；及依關連契約廠商配合辦理「整體系統獨立查證與確證」之工作補充需求事項專章規定辦理(詳業主需求書(一)附錄 D)。	2. 要修訂
146	契約書 P.5 第二條 乙方應給付之標的及工作事項\六	本工程須採用「建築資訊建模 (Building Information Modeling, 簡稱 BIM)」之技術， 工作內容詳如下列文件： 。	未見相關文件名稱。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 工程須採用「建築資訊建模 (Building Information Modeling, 簡稱 BIM)」之技術，工作內容詳如下列文件： <u>業主需求書(一)</u> 。	2. 要修訂
147	契約書 P.6 第四條、本契約價金之調整\一	驗收結果與規定不符，…，得於必要時減價收受。採減價收受者，按不符項目標的之甲方認定金額與本契約價金之差價減價收受後，另處罰上開差價 6 倍之懲罰性違約金。	(1) 處罰 6 倍之懲罰性違約金過高，建議比照「新北市政府工程採購契約範本」改為差價之 20%。 (2) 減價金額及違約金的合計總額建議比照「新北市政府工程採購契約範本」規定「個別項目減價及違約金之合計，以標價清單或詳細價目表該項目所載之複價金額為限」。	減價收受係因廠商完成之工作與契約規定，但不妨礙安全及使用需求所為之收受，依採購法規定得以處罰懲罰性違約金，與國產化優先發展項目無法達成，另設有損害賠償額預定性違約金不同。另相關倍數係參考過去案例，故維持原條文辦理。	1. 不調整
148	契約書 P.7. 第四條 本契約價金之調整\九 (六)、(七)	(六) 刪除 (七) 刪除	廠商於招標公告階段，在有限的備標時間內，僅能依據招標文件及其所附之資料，包括基本設計規劃、施工規範、地質鑽探、地質資料等，評估執行本案所需成本，如於履約階段發現實際情況與前開文件不相符者，應不可歸責於廠商，致增加廠商履約成本者，所需增加之費用應由業	本案係依基設成果製作招標文件，相關圖說納入參考文件供投標廠商參考，得標廠商仍應依業主需求書相關規定辦理細部設計。而招標文件內之綱要性施工規範亦屬參考文件，廠商應自行依其細部設計成果發展施工技術規範，故無廠商所提增列意見「7. 因機關辦理規劃或提供規範之錯	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			主負擔，建議依行政院公共工程委員會統包工程契約範本(112年7月11日版)增列下列規定： 6. 因機關辦理規劃或提供規範之錯誤。 7. 機關提供之地質鑽探或地質資料，與實際情形有重大差異者。	誤。」之情形。 另補充地質調查為廠商之工作範疇，因此亦無廠商所提增列「8. 機關提供之地質鑽探或地質資料，與實際情形有重大差異者」之情形，故所提增列規定意見不予調整，維持原條文辦理。	
149	契約書 P.7 第四條 本契約價金之調整\十一	十一、 乙方應提送每車過磅時間及地點之通知書予甲方，甲方有權參與每車之過磅，過磅前乙方預提送磅秤校正紀錄，並提供第三公正單位報甲方核定後，會同該第三公正單位參與車重過磅及由該第三公正單位提送報告。(以下略)	應定義本條之適用項目。	業主需求書訂有車輛載重之規定，依規定須經第三公正單位見證過磅檢驗，若有超重部分依約訂有超重之處罰機制，請詳業主需求書(二)2.3.3節。	1. 不調整
150	契約書 P.7 第五條 本契約價金之給付條件\一\(-)\1	1. 本工程預付款為訂約總價 10%。	建議考量市場環境，將預付款酌以調整為 20%。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 本工程預付款為訂約時(土木工程、軌道工程及其他機電設施)部分之 10%及機電系統之 20%總和(四捨五入以萬元為單位)。	2. 要修訂
151	契約書 P.8 第五條 本契約價金之給付條件\一\(-)\5	5 乙方應於開工通知... 若發生終止契約，且乙方領有預付款者，應於 30 天內將未扣還之預付款金額，並加其自契約終止日起迄退還日之利息一併退還甲方，其利率以年息 5%計算之。	預付款計息方式建議比照「新北市政府工程採購契約範本」以「中華郵政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率」加計，建請本案比照辦理，以免增加預付款還款保證費用。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5 乙方應於開工通知... 若發生終止契約，且乙方領有預付款者，應於 30 天內將未扣還之預付款金額，並加其自契約終止日起迄退還日之利息一併退還甲方，其利率以「中華郵政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率」計算之。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
152	契約書 P.8 第五條 本契約價金之給付條件一 \\(二)\\5	5 乙方應於開工通知日起 90 日內提出初步「詳細價目表(一)」及初步「詳細價目表(二)」送甲方核定，(以下略)	相關規定建議比照成本建議書\\1.7.2,開工通知日起 90 日內提出初步「詳細價目表(一)」。	「詳細價目表(二)」係作為廠商請款依據，廠商可依需求分項提送，且可依契約規定進版修正，於開工通知日起 90 日提送不影響廠商權益，為利廠商及早辦理估驗計價有所依據及為利工程推動，維持原條文辦理。	1. 不調整
153	契約書 P.9 第五條 本契約價金之給付條件一 \\(二)\\7	7 設計費估驗計價 A 第 1 期：乙方依契約規定提出設計管理計畫，經甲方核定後，給付細部設計費 10%。 B 第 2 期：乙方依契約規定完成各分項期中細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 20%。 第 3 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 30%。 第 4 期：乙方各分項施工估驗進度達 40% 後，給付各分項設計費用之 10%。 第 5 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，經甲方核定後，且該階段 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，給付各分項細部設計費 15%。 第 6 期：乙方各分項施工估驗進度達	(1) 第 3 期各分項期末細部設計工作達 N2 後，總計僅估驗至 60%，設計費需待第 4 期與第 6 期施工估驗進度至 40% 與 70% 方可再估驗，時程太久設計顧問與建築師資金壓力太大，建議刪除第 4 期與第 6 期估驗，第 2 期與第 3 期給付各分項細部設計費 30% 與 40%。 (2) 第 4 期與第 5 期設計費估驗，若第 5 期先達到，是否可先辦理第 5 期估驗計價。	(1) 已充分考量廠商投入設計成本後設計費估驗計價機制，其機制尚屬合理，因此維持原條文辦理。 (2) 依契約規定若符合各項條件，廠商即可提出請款。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		70% 後，給付各分項設計費用之 10%。			
154	契約書 P.11 第五條 本契約 價金之給付條件 一(二)	9 建築資訊模型 BIM 估驗計價以一式計價，其各期之付款條件為： (1) 第一期：乙方提送「BIM 執行計畫書」經甲方核定後，給付「詳細價目表(二)」內「建築資訊模型 BIM」項目金額的 10%。 (2) 第二期：乙方配合設計階段之細部設計進度提送成果經甲方核定後，並完成設計階段 BIM 工作所有契約約定項目，及提交相關成果後，給付「詳細價目表(二)」內「建築資訊模型 BIM」項目金額的 35%。	BIM 請款建議比照設計費，依各分項提送成果辦理計價。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (1)第一期：乙方提送「BIM 執行計畫書」經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 10%。 (2)第二期：乙方配合設計階段之細部設計進度提送成果經甲方核定後，並完成設計階段 BIM 工作所有契約約定項目，及提交相關成果後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 35%。 (3)第三期：乙方於施工進度達 30%，且依最新之施工界面協調會議結果修正 BIM 模型及負責辦理 BIM 各項相關工作，及提交相關成果，經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 15%。 (4)第四期：乙方於施工進度達 60%，且依最新之施工界面協調會議結果修正 BIM 模型及負責辦理 BIM 各項相關工作，及提交相關成果，經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 15%。 (5)第五期：乙方於施工階段依施工界面協調會議結果修正 BIM 模型及負責辦理 BIM 各項相關工作，及提交相關成果，於機電系統實質完工 BIM 工作經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				的15%。 (6)第六期：本機電系統竣工，BIM工作無待解決事項，經甲方核定後，付清該項工程費尾款。	
155	契約書 P.13 第五條 本契約價金之給付條件一 \\(六)\\3	3 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施、軌道工程(均不排除進口製品)，其餘工程項目均無物價調整。	建議機電系統仍應比照土建工程，依營建物價總指數，納入物價指數調整範圍。	(1) 土建部分編列預算係依辦理招標當時營建物價為基準，因此履約期間之物價波動以物調方式辦理，與機電系統物調已含在預算內之方式不同，考量無公正具共識之參考指數、預算編列已含物調、廠商報價亦已含物調等因素，建議機電部分履約階段辦理估驗計價時不再另予以物價調整。 (2) 維持原條文辦理。	1. 不調整
156	契約書 P.13 第五條 本契約價金之給付條件一 \\(六)\\	1 物價調整方式：依行政院主計總處發布之營造工程物價指數之個別項目、中分類項目及總指數漲跌幅，依下列順序調整： (1) 工程進行期間，如遇物價波動時，依預拌混凝土、鋼筋、鋼板、型鋼個別項目指數，就此等項目漲跌幅超過 10%之部分，於估驗完成後調整工程款。 (2) 工程進行期間，如遇物價波動時，依營造工程物價指數所列中分類項目指數，就此等項目漲跌幅超過 5%之部分，於估驗完成後調整工程款。前述中分類項目內含有已依(1)計算物價調整款者，依「營造工程物	(1) 應納入瀝青混凝土。漲跌幅調整之上限 10%過高，應不高於 2.5%。 (2) 漲跌幅調整之上限 10%過高，應不高於 2.5%。	(1) 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (1) 工程進行期間，如遇物價波動時，依預拌混凝土、鋼筋、鋼板、型鋼、瀝青混凝土個別項目指數，就此等項目漲跌幅超過 10%之部分，於估驗完成後調整工程款。 (2) 漲跌幅調整之上限 10%若調整為 2.5%，則物調幅度過大，因此維持原條文辦理。	2. 要修訂 1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		價指數不含(1)個別項目之中分類指數」之漲跌幅計算物價調整款。			
157	契約書 P.17 第七條 履約期限與計算\二\ (二)	(二) 履約標的預於一定期間內送達甲方之場所者，履約期間之末日，以甲方當日下午下班時間為期間末日之終止。當日為甲方之辦公日，但甲方因故停止辦公致未達原定截止時間者，以次一辦公日之同一截止時間代之。	乙方履約以供日曆天計算工期，相關文件之傳送亦可採電子資料傳輸方式傳送甲方，應刪除規定須於一定期間內送達甲方處所之規定。	本案有部分文件提送紙本之規定，因此不得刪除須於一定期間內送達甲方處所之規定。 另涉及契約所規定提送文件，廠商應自行衡酌提送時間，此為因以甲方當日下午下班時間為期間末日之終止，如放寬如提送遇甲方因故停止辦公致未達原定截止時間者得至次一辦公日送達之放寬條款。 維持原條文辦理。	1. 不調整
158	契約書 P.17 第八條 材料機具及設備\二	基於功能性、安全性、適當性之要求或在工程慣例上，為工程施工推行所必需之要項，而在本契約文件中未具體列明之材料及設備，乙方應依照設計需要及甲方之指示辦理。本項費用不另給付。	不合理，建請刪除。	維持原條文辦理。	1. 不調整
159	契約書 P.18 第八條 材料機具及設備\十一	(略) 不論由於何種原因，均由乙方負責以自己之費用儘速將該損害、損失或毀損修復至甲方滿意之程度。	甲方滿意之程度定義不明確，建議更改為符合契約規定。	維持原條文辦理。	1. 不調整
160	契約書 P.18 第八條 材料機具及設備\十一、二十五	乙方或分包廠商所有、或乙方或分包廠商具有控制股權之任何公司所有之全部施工設備、臨時工程及材料，均於運入工地時，應即視為歸屬於甲方之財產。 二十五、 在任何時間，對第 11 款第 2 項約定視為歸屬於甲方財產之任何施工設備、臨時工程或材料之損失、	本條文不合理，請刪除。	履約期間為利工區之管控，工區範圍內之施工設備、臨時工程或材料等歸屬為甲方財產，為利工區統一管理，避免相關設施設備任意移出工區，契約規定並無不合理，因此維持該條文規定。	1. 不修改

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		損害，概由乙方負責。			
161	契約書 P.22~23 第九條 履約管理\七\九) 業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.8-35 8.5 設計管理 \(6)\G	2 乙方提送各項設計或計畫性文件審查，除契約另有規定外，原則上甲方審查時程為 21 日(以收文日期為準)，惟若乙方一次送件份數超過 3 份以上，甲方得以函知乙方適度調整合理審查時間。送審資料如不符審查單位需求而有修正之需要，由審查單位指定修正項目、期限(無特殊因素，修正時間為 10 日或另依甲方約定時間)及審查單位複審時程，並通知乙方進行修正。 標示註記"2"或"3"之圖說，廠商應於收到審查意見發文日後 20 日內重新送審，最遲不得超過審查意見發文日後 30 日，廠商對圖說之所有修改連同變更發生日期，都應在圖說上清楚標明。	建議新增"甲方審查時間應不大於 14 日曆天"。契約書"修正時間為 10 日或另依甲方約定時間"與業主需求書"廠商應於收到審查意見發文日後 20 日內重新送審，最遲不得超過審查意見發文日後 30 日"相抵觸，建議依業主需求書辦理。	契約已規定所需提送各項設計或計畫性文件除應依契約第 9 條七、(九)2 規定時間修正外，且已於契約規定修正時間為 10 日或另依甲方約定時間，與業主需求書(一)所規定之修改時間與契約相衝突。 契約第 9 條七、(九)2. 已明訂契約修改時間，維持原條文辦理，並將業主需求書(一)8.5(6)G. 條文刪除。 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： G. 刪除	2. 要修訂
162	契約書 P.23 第九條 履約管理\七\十一)	(十一) 本工程專業執業技師應於其分包之工程圖說、施工計畫書、成果報告及計算書簽署；分包廠商應就其分包部分與乙方連帶負瑕疵擔保責任。	本工程專業執業技師係依「公共工程專業技師簽證規則」規定於設計完成之圖樣及書表上簽署，並依法令辦理相關簽證或審查。分包廠商之成果另由其所委託之專業職業技師簽證。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (十一) 刪除。	2. 要修訂
163	契約書 P.35 第九條 履約管理\三十一	本工程若有需要以卡車運送土方、砂石、廢棄物，或其他建材時，乙方或其分包廠商應不得使用拼裝車輛或有超載等行車之行為，並應督促該等	若屬情節重大者，違反上開情節得視為屬採購法第 101 條第 1 項第 3 款「擅自減省工料情節重大者」。履約期間查獲 5 次則甲方得依上開規定移送處置，相關規	本條文參考本府採購契約範本之規定，且過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		卡車駕駛人員依照有關道路交通規定辦理，否則甲方得比照有關之道路交通管理處罰條例辦理。違反上開情節，經甲方或監造單位查獲 5 次者，得視為屬採購法第 101 條第 1 項第 3 款「擅自減省工料情節重大者」之情形，甲方並得依有關規定處置。	定過於嚴苛，有失契約比例原則。		
164	契約書 P.35 第九條 履約管理\三十五	乙方及分包廠商於履約時，除依規定申請聘僱或調派外籍勞工者外，均不得僱用外籍勞工。違法僱用外籍勞工者，甲方除通知「就業服務法」主管機關依規定處罰外，情節重大者，得與乙方終止或解除契約。其因此造成損害者，並得向乙方請求損害賠償。	已依「就業服務法」主管機關依規定處罰，甲方得與乙方終止或解除契約之規定過於嚴苛，有失契約比例原則。	本條文參考本府採購契約範本之規定，且過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
165	契約書 P.44 第十條 監造作業\一、二	一、本契約履約期間，甲方得將視案件性質及實際需要指派監造人員駐場，代表甲方監督乙方履行本契約各項約定應辦事項。如甲方委託技術服務廠商執行監造作業時，甲方應通知乙方，技術服務廠商變更時亦同。該技術服務廠商之職權依機關之授權內容，並由甲方書面通知乙方。 二、監造單位所指派的代表，其對乙方之指示與監督行為，效力同監造人員。監造單位對其代表之指派及變更，應通知乙方。	依據權責分工表及本條文所述之工作職掌，本條文各項所指之監造人員應包括專案管理單位。 監造單位所指派的代表，其對乙方之指示與監督行為，效力應同甲方，而非監造人員。甲方對其代表之指派及變更，應由甲方通知乙方。而非由監造單位逕自通知乙方。	本條文參考本府採購契約範本之規定，且過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
166	契約書 P.44 第十條 監造作業\四	四、乙方依本契約提送甲方一切之申請、報告、請款、變更設計(施工階段)及請示事項，除另有約定外，均須送	建請刪除”監造單位在其職權範圍內所作之決定，乙方如有異議時，應於接獲該項決定之日起10日內以書面向甲方表	本條文參考本府採購契約範本之規定，且過往標案執行過程尚無異議，因此維持原	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		經監造單位核轉。乙方依法令規定提送政府主管機關之有關申請及報告事項，除另有約定外，均應先照會監造單位。監造單位在其職權範圍內所作之決定，乙方如有異議時，應於接獲該項決定之日起 10 日內以書面向甲方表示，否則視同接受。	示，否則視同接受。”	條文辦理。	
167	契約書 P.51 第十三條 保險 二\四	(四) 每一事故之自負額為所有設計費總額之 4%	自負額為所有設計費總額之 4% 過高，應不得高於 100 萬。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (四) 每一事故之自負額上限：應不高於所有設計費總額之 4%	2. 要修訂
168	契約書 P.57 第十四條 保證金及履約保證人 十一 三	保固保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時，其有效期至少為保固履約完成日之次日再加 90 日。	基礎及結構物(含防水)等保固期間由乙方保固 5 年，故該項保固保證有效期再加上 90 日會超過現行多數銀行保證期間之上限，建請比照履約保證規定，先以較短有效期繳納，其有效期每次至少 3 年，到期再行展延至保固期滿為止。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 契約第十四條/十一/(三) 修訂如下： (三) 保固保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時，其有效期至少為保固履約完成日之次日再加 90 日。但乙方以銀行開立之不可撤銷擔保信用狀或銀行之書面連帶保證繳納，有效期未能立即涵蓋上述有效期，須先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少 3 年。乙方應於有效期屆滿前 30 日辦理完成繳交符合契約約定額度之保證金。	2. 要修訂
169	契約書 P.68 第十七條 遲延履約 十一	十一、除本契約約定期限外，乙方未依甲方通知完成期限或甲、乙雙方協議完成履約期限時，每逾 1 日處以懲	本工程已訂有進度里程碑之逾期違約金，請刪除本項相關懲罰性違約金之約定。	本項罰則是為控管履約品質及如期提供協議交付工作，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

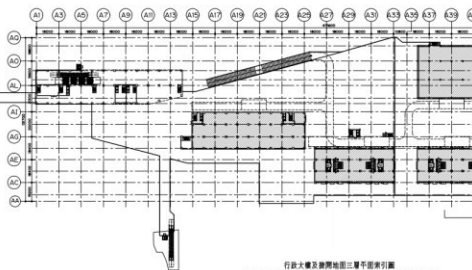
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		罰性違約金新臺幣 10,000 元。			
170	契約書 P.67 第十七條 遲延履約\一\ (二)	(二) 乙方如未依照本契約「分段進度」里程碑完成進度，應按逾期日數，每日訂約總價 0.5% 計算逾期懲罰性違約金。	逾期懲罰性違約金每日訂約總價 0.5% 過高，應調整為 0.05%。	逾期違約金係為控管本標案之全部工程進度，以達到預防及如期、如質完工之成效，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
171	契約書 P.70 第十九條 本契約變更及轉讓\一	…乙方為達契約及規範規定所為之設計，不視為契約變更，乙方不得要求增函契約金額或工期。…	不合理，請刪除。	本案為統包工程，廠商為符合功能規範之設計，非屬契約變更範疇，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
172	契約書 P.83 統包工程契約第七條附件四、履約期限延期\ (五)	(五) 除契約變更或追函契約以外而新增工作項目外，因不可歸責於乙方之事由，經甲方同意展延工期所致之工期展延天數之整體考量後時，乙方並得向甲方請求按訂約時訂約總價(扣營業稅) 2.5% 除以訂約時機電系統實質完工天數所得金額乘以機電系統實質完工日期展延天數之工程管理費用，且其費用以不超過原工程訂約總價 10% 為限。如因不可歸責於雙方之事由者，乙方得申請之工程管理費用應予減半。 公式：展延之工程管理費 = (2.5% 訂約總價(扣營業稅) / 訂約時機電系統實質完工天數) * 機電系統實質完工日期展延天數	1. 因本案工期期間長，展延之工程管理費用以 2.5% 總價計算，實不足以填補廠商損失。建議提高比例並取消工程管理費用上限。 2. 展延之工程管理費計算應以各階段機關核定之展延工期日數計算，非以機電系統實質完工日期之差異作為計算基準。	1. 本條文係依過往標案經驗及對廠商履約工程管理費用損失之補償，因次維持原條文辦理。 2. 本案為統包工程，依契約所訂之機電系統實質完工(含土建等工程完工)，為本工程主要管控期程，故依約為本工程管理費計算基準，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
173	契約書 P.84 統包工程契約第七條附件八、乙方進場日期...	(三) 機廠用地交付超過預定時間(因非可歸責於乙方之因素調整後)，經展延逾總工期 183 日內，乙方不得主張任何費用。	用地交付時間延後將加重廠商管理成本及人力費用之負擔，建議刪除 183 日內不得主張費用之約定。	機廠工作時程係考量相關交付條件在分段、分期交付進場之條件下，考量雙方各負擔部分風險，經評估工期展延扣除 183 日不給管理費補償，應屬合理，因此維持	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																																																								
				原條文辦理。																																																									
174	成本建議書(總表、詳細價目表(一)) P.21 壹.十五管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)	<table border="1"> <tr> <td>壹.十五</td> <td>管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)</td> </tr> </table>	壹.十五	管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)	15%明顯偏低，同期推出之高雄捷運黃線土建統包工程已編列至 20.75%。	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議																																																						
壹.十五	管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)																																																												
175	成本建議書(總表、詳細價目表(一))P.7 壹.三.22 機廠暨行政大樓土建工程 基本設計工程圖說_參考圖 CDP10-AR1203	<table border="1"> <tr> <td>工程名稱</td> <td colspan="3">捷運汐止東湖線統包工程</td> </tr> <tr> <td>施工地點</td> <td colspan="3">新北市</td> </tr> <tr> <td>項次</td> <td>項目及說明</td> <td>單位</td> <td>數量</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22</td> <td>機廠暨行政大樓土建工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.1</td> <td>機廠土木工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.2</td> <td>機廠大地工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.3</td> <td>儲車區結構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.4</td> <td>主維修工廠結構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.5</td> <td>土軌廠結構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.6</td> <td>洗車廠結構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.7</td> <td>行政大樓結構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.8</td> <td>警衛室結構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.9</td> <td>人工平台結構</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.12</td> <td>物品儲存倉庫與供電設施結構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> </tr> </table>	工程名稱	捷運汐止東湖線統包工程			施工地點	新北市			項次	項目及說明	單位	數量	壹.三.22	機廠暨行政大樓土建工程	式	1.000	壹.三.22.1	機廠土木工程	式	1.000	壹.三.22.2	機廠大地工程	式	1.000	壹.三.22.3	儲車區結構工程	式	1.000	壹.三.22.4	主維修工廠結構工程	式	1.000	壹.三.22.5	土軌廠結構工程	式	1.000	壹.三.22.6	洗車廠結構工程	式	1.000	壹.三.22.7	行政大樓結構工程	式	1.000	壹.三.22.8	警衛室結構工程	式	1.000	壹.三.22.9	人工平台結構	式	1.000	壹.三.22.12	物品儲存倉庫與供電設施結構工程	式	1.000	請提供相關連建物之分界定義，包括「人工平台」、「儲車區結構」、「主維修工廠行政大樓」、「物品儲存倉庫結構」等。	機廠各廠房結構體(含地板)屬機廠土建工程，人工平台及捷開地下室屬捷開共構工程，均屬廠商契約施作範圍。	1. 不調整
工程名稱	捷運汐止東湖線統包工程																																																												
施工地點	新北市																																																												
項次	項目及說明	單位	數量																																																										
壹.三.22	機廠暨行政大樓土建工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.1	機廠土木工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.2	機廠大地工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.3	儲車區結構工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.4	主維修工廠結構工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.5	土軌廠結構工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.6	洗車廠結構工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.7	行政大樓結構工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.8	警衛室結構工程	式	1.000																																																										
壹.三.22.9	人工平台結構	式	1.000																																																										
壹.三.22.12	物品儲存倉庫與供電設施結構工程	式	1.000																																																										

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		 <p style="text-align: center; font-size: small;">行政大樓及機房內設三樓平面圖(原行圖) ADMINISTRATION BUILDING 3RD FLOOR NEW PLAN</p>			
176	<p>成本建議書填製說明 P.2 1.7 成本建議書填製說明</p> <p>契約書 P.8 第五條 本契約價金之給付條件 一、本契約依下列規定辦理付款 (二) 工程估驗款：</p>	<p>廠商應依據契約書本文第 5 條一、(二) 5. 規定，應於開工通之日起 90 日內提出初步「詳細價目表(一)」送機關核定。俟完成細部設計經機關核定後 90 日內，應提送並更新「詳細價目表(一)」、「詳細價目表(二)」及「單價分析表」，經機關核定後作為估驗計價基礎。</p> <p>乙方應於開工通知日起 90 日內提出初步「詳細價目表(一)」及初步「詳細價目表(二)」送甲方核定，若屆時仍未提出，每逾 1 日處以懲罰性違約金新臺幣 10,000 元；乙方所提出之初步「詳細價目表(一)」及初步「詳細價目表(二)」，甲方得分段核定，並得依此分段核定之初步「詳細價目表(二)」辦理估驗計價。期間有關適用物價調整之工程項目，其估驗計價之物價調整費用，將於「詳細價目表(二)」核定後再一併無息追函減申請給付。</p>	<p>與契約書本文第 5 條不一致，建議依成本建議書之規定。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>成本建議書填製說明 1.7.2 修訂如下：</p> <p>1.7.2 詳細價目表(一) 為各主要工作項目之一式分項價格，除經業主同意，其內容及項目不得變更。廠商應依據契約書本文第 5 條一、(二) 規定，應於開工通之日起 90 日內提出初步「詳細價目表(一)」及初步「詳細價目表(二)」送機關核定。</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
177	成本建議書填製說明 P.5 2.3.11 安全衛生費 2.3.13 品質管理費	2.3.11 安全衛生費 廠商應依照職業安全衛生法及其相關法令及本契約所需辦理之安全衛生管理工作，估算並填報安全衛生費，填報費用不得低於工程價目單詳細價目表所載明之加成計價百分比。 2.3.13 品質管理費 廠商應依照本契約相關條款規定填報品質管理費，填報費用不得低於工程價目單詳細價目表所載名之加成計價百分比。	上開費用建議訂定上限。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.3.11 安全衛生費 廠商應依照職業安全衛生法及其相關法令及本契約所需辦理之安全衛生管理工作，估算並填報安全衛生費。 2.3.13 品質管理費 廠商應依照本契約相關條款規定填報品質管理費。	2. 要修訂
178	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-6 6.1.1 工作範圍 \(6)\B	(6) 大地工程設計 B. 機廠(含捷開大樓)、機廠整地、邊坡處理、機廠進出場道路及軌道、機廠內溝渠改道、與行政大樓(含前述所有附屬設施及地下室)之大地工程設計，包括基礎、擋土、防洪牆設計、邊坡設計、機廠進出場道路及軌道基礎、行政大樓基礎、相關地下開挖型式(斜坡明挖、擋土壁與支撐系統)、建物保護、監測系統等。	本案工作項目包含機廠防洪牆，請提供防洪牆之基設平面配置圖。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 補充防洪牆平面配置圖(CDP10-AR1001)。	2. 要修訂
179	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-7 6.1.1 工作範圍 \(7)	(7) 結構工程設計 D. 捷開捷運結構(含地下室)。 E. 機廠內各廠房、行政大樓及捷開捷	機廠工作範圍包含捷開捷運結構與供未來捷開始用之人工平台層，請問未來捷開大樓是否為鋼構建造？	未來捷開大樓結構型式由廠商提出捷運開發界面報告書供投資人參考；捷開大樓基本設計報告將納入參考文件供廠商參考，維持原規定辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		運結構(含所有附屬設施、地下室)及供未來捷開使用之人工平台層。			
180	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-20 6.1.5 車站建築 \ (1) 業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.12-2 12.捷運開發	(1) 概述 廠商在進行機廠及各車站細部設計之前，需先向業主確認用地範圍，若有與招標文件不同時，應以發布實施都市計畫之範圍進行細部設計，廠商不得以此要求契約變更。 註 1：基地範圍、地點及土地使用管制以發布實施之都市計畫內容為準，且不涉及契約變更。	若差異太大，最終發布實施之都市計畫非廠商於投標當時所能預見，建請修正為「投標階段之都市計畫若與最終核定之都市計畫有所差異時，依契約規定辦理」。	依核定都市計畫範圍進行細部設計，不涉及契約變更，依原契約規定辦理。	1. 不調整
181	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-32 6.1.7 大地工程 \ (12) 綱要性土建工程及其他機電設施 施工規範 (上冊) P.01725-6 3.2.6 竣工斷面測量	(12) 不同結構型式交界路段，如橋台接高架及機廠軌道在 RC 板與原土路基界面處等，廠商須考量不同型式結構所產生之差異沉陷量，及確保營運階段之殘餘差異沉陷量需滿足行車安全及軌道角變量不超過 1/1,000 之設計需求。 (1) 高架段及地面段以里程整樁，於直線段每10 公尺、曲線段每 5 公尺及線形變化處均量測一處。 (2) 機廠軌道區，於直線段每 10 公尺、曲線段每 5 公尺及線形變化處均量測一處。 (3) 彙編縱及橫斷面測量，成果依工程司核可格式，述明斷面、位置、里程、高程，並比較斷面及高程之設計	施工規範 1725-6 中僅說明高架段及機廠軌道區之竣工斷面測量標準，並未規定不同型式結構、原土路基界面處差異沉陷之測量及驗收標準為何？。	沉陷驗收標準以業主需求書(一)相關規定為準，依原契約規定辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		值、實測值、差值、容許值，送工程司審查。			
182	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P6-46 6.3.2 排水\4)	(4) 機廠整地完成面除須依設計規範要求至少達 200 年重現期洪水位，另滯洪沉砂池需考量以重力排放為原則，機廠永久滯洪沉砂池之入流量 估算須採至少 100 年重現期距標準。	本機廠並未位於山坡地範圍，且位於都市計畫區，建議依據出流管制計畫規定，永久性排水結構考量滯洪需求即可，滯洪池量體設計可依據出流管制計畫規定頻率年設計。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.3.2 排水(4)「…提送出流管制計畫書並經主管機關核可後方行施作，機廠滯洪沉砂池以重力排放為原則。」	2. 要修訂
183	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P6-47 6.3.2 排水\6)	(6) 車站及機廠所屬污、廢水經蒐整、處理並符合放流水標準後，經主管機關核可後，始可排放至下游排水路或公共污水下水道系統。廠區內污、廢水相關設施及聯外污水管道之設計、施作及申請排放等屬廠商工作事項。	若本計畫聯外污水管道設計，因甲方或主管機關要求，需配合治理計畫範圍外之區域，由於計畫基地外用地，應由業主取得或協調用地後，廠商再辦理相關後續作業，且相關衍生增加施工費用及工期，應另外編列給付。	車站及機廠...處理並符合放流水標準後，經主管機關核可後，亦可申請排放至下游排水路系統，維持原規定辦理。	1. 不調整
184	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-71 6.5.3 機廠\5)	(5) ...廠商應就所採取之處理工法預先進行小規模現地試驗，配合沉陷監測評估工法可行性以回饋設計。廠商並應評估軌道設施的基礎承载力及長期差異沉陷是否滿足軌道角變量不超過1/1,000 之設計需求。	若進行小規模的填土預壓試驗，地表載重影響深度較淺，載重無法傳至深層黏土層的情況下難以判斷預壓工法是否發揮成效。 建議只需進行地調之室內試驗搭配預壓期間的監測資料比對，即可確認壓密狀況是否滿足軌道設施使用需求。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.5.3 機廠(5)「...廠商應就所採取之處理工法預先進行前導試驗或現場試作，配合沉陷監測評估工法可行性以回饋設計。」	2. 要修訂
185	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P6-104 6.6.15 景觀工程\1)\D	(1) 植栽調查及處理計畫 D. 移植保活率為 100%；植栽修剪時須領有「新北市景觀樹木修剪技術合格證」者方能辦理修剪工作。	樹木移植需在適合的季節與充足的時間才「有機會」達到百分百存活率，為符合契約工期無法符合移植保活率 100%，建議酌與放寬，或是工期將植栽移植之季節與時間納入考量。	目前環評案大都承諾移植保活率為 100%，且新北市府移植計畫書要求趨嚴，維持原規定辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
186	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-106 6.7 標誌工程	標誌系統設計廠商應參照業主需求書(四)設計規範及綱要性施工規範規定編訂標誌圖案手冊(包括字型、字體、符號、色彩及標誌造型),再據以發展各車站及其附屬設施之標誌配置圖與細部設計圖。	為避免旅客使用困擾,應與已營運之捷運系統標誌系統有一致性,建議由機關頒布標誌手冊,再由統包工程據以發展各車站及其附屬設施之標誌配置圖與細部設計圖。	維持原條文辦理。	1. 不調整
187	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-129 6.9 機廠(1)\I	(1) 通則 I. 未來營運公司於機廠內屋頂平台可能有設置太陽能板之需求,廠商應考量本工程預留太陽能板相關基礎座,惟需避免影響屋頂自然採光之需求。	本機廠建物屋頂大多為供未來土開大樓使用之人工平台,請澄清機廠哪幾棟建物需要設置太陽能板以及裝置容量、模板種類與型式為何?	人工平台的柱位均需預留,太陽能板設計參數由廠商提出,經業主審查同意後納入設計辦理,依原契約規定辦理。	1. 不調整
188	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.6-142 6.9 機廠(5)\C\c	(5) 機廠設計 C. 機廠設計成果文件應包括但不限於下列項目: c. 成果報告書	需求書(四)第七章僅提供成果查核表,但需求書(一)6.9.(5)C項只說明設計成果文件“應包括但不限成果報告書”,建議應確定報告書內容,以避免將來文件提送時出現爭議。	業主需求書(四)第七章係針對機電系統,業主需求書(一)第六章為土建及其它機電設施工程需求,依原契約規定辦理。	1. 不調整
189	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.8-32 8.5 設計管理\ (2)	(2) 廠商之設計圖說 …前述設計圖說,土建工程、水環工程及電梯及電扶梯工程含期初設計、期中設計及期末設計,軌道系統則涵蓋期初設計、期中設計及期末設計等,包括供永久性工程及臨時工程各階段用之一切圖說。	(1) 設計圖分三階段設計提送,期初與期中設計審查建議是否達8.5.(6).B規定之「N2」狀態,即可進入下階段送審。 (2) 圖說提送階段越多,設計與審查時期越長,越不利於整體工期,建議設計圖分為期中與期末設計送審。	機電系統(含軌道)為三階段提送,土建(含水環)係兩階段提送,為確保品質,依原契約規定辦理。	1. 不調整
190	業主需求書(一) 整體服務需求及規定	(6)圖說審查 G. 標示註記"2"或"3"之圖說,廠商應	(1) 本案為統包工程,由統包商依施工進度自行決定進版時間,若涉及界面協商與方案評估,30日實無法完	契約已規定所需提送各項設計或計畫性文件除應依契約第9條七、(九)2規定時間修正外,且已於契約規定修正時間為10	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	P.8-35 8.5 設計管理 \(6)\G	於收到審查意見發文日後 20 日內重新送審，最遲不得超過審查意見發文日後 30 日，廠商對圖說之所有修改連同變更發生日期，都應在圖說上清楚標明。	整修訂計算書、設計圖、文件印刷及發文，若勉強進版，徒增設計與審查負擔，反不利於整體進度，建議刪除本條文。 (2) 建請明訂審查期限，以排定設計時程。	日或另依甲方約定時間，與業主需求書(一)所規定之修改時間與契約相衝突。 而契約第 9 條七、(九)2. 已有明訂契約修改時間，因此維持上述條文，並將業主需求書(一)8.5(6)G. 條文刪除。 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： G. 刪除	
191	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.8-45 8.7 界面管理 \(4)\F	(4) CSD 及 SEM 圖 F. 廠商於提送 CSD/SEM 設計圖說時，應同時進行 BIM 之 3D 建模檢討，並需於各階段細設文件提出時一併提出成果報告，各專業均應依據核定之成果發展 CSD/SEM 施工圖說。	(1) "各階段"細設文件為何，是否為期中或期末設計階段？或是其他定義？ (2) 此處所指成果報告定義為何？ (3) 期初與期中設計階段尚無法提出 CSD/SEM 設計圖說，建議改為期末設計獲 N2 時提出 CSD/SEM 設計圖說。	1. CSD/SEM 設計圖說係採期中、期末兩階段提送。 2. 成果報告請依業主需求書(一)第 14 章規定辦理。 3. 近期捷運設計(萬大線二期及南、北環)均已採從 BIM 產出設計圖說(設計階段即需建模)，故原契約規定執行上應無問題，為確保品質，因此維持原規定辦理。	1. 不調整
192	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.8-49 8.9 文件圖說管理\ (1)	(1) 送審圖說文件份數需求及配合作業 除業主另有指示外，廠商每次送審之送審圖說文件份數為 12 份，包含電子檔光碟 2 份，…。廠商所建置之計畫管理資訊系統(PMIS)正式上線且功能與安全性均經確認符合要求後，送審圖說文件紙本之份數可減少，惟定稿本仍應以紙本為主。	(1) 為落實新北市政府節能減碳目標，減少紙張耗費，在 PMIS 正式上線前，審查文件提送仍可透過網路提供電子檔，每次送審文件 12 份建議酌減。 (2) PMIS 正式上線後，紙本份數可減少至幾份，建議明訂數量。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (1) 送審圖說文件份數需求及配合作業…除業主另有指示外，廠商每次送審之送審圖說文件份數為 8 份，包含電子檔光碟 2 份，…。廠商所建置之計畫管理資訊系統(PMIS)正式上線且功能與安全性均經確認符合要求後，送審圖說文件紙本之份數仍維持 8 份，惟定稿本仍應以紙本為主。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																										
193	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.10-1 10.1.3 施工中若發現...	10.1.3 施工中若發現疑似文化資產存在，廠商應即停止施工，並依文化資產保存法相關規定辦理。	「施工中若發現契約未載明或政府公開資訊未揭露之文化資產，相關費用非投標階段廠商所能預估，建議新增「相關衍生費用依契約規定辦理，以避免不必要之爭議。」	依契約第 19 條第 1 款訂有「設計有變更之必要者，應經甲方同意或依甲方之通知辦理。其變更係不可歸責於乙方者，乙方得向甲方請求償付履約所增加之必要費用。」之規定，廠商依約得提出契約變更主張，因此維持原條文規定辦理。	1. 不調整																										
194	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.12-1 12.捷運開發	<table border="1"> <tr> <td>預定捷運開發場站</td> <td>SB11 站及機廠</td> <td>SB12 站</td> </tr> <tr> <td>基地位置</td> <td>吉林街南側</td> <td>同興路與福德二路交叉口東北側</td> </tr> <tr> <td>基地範圍</td> <td>約 11.23 公頃</td> <td>約 0.93 公頃</td> </tr> <tr> <td>擬變更都市計畫後土地使用分區</td> <td>捷運開發區</td> <td>捷運開發區</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">擬變更都市計畫後土地使用強度</td> <td>建蔽率</td> <td>80%</td> </tr> <tr> <td>容積率</td> <td>250%</td> </tr> <tr> <td>辦理甄選投資人相關文件定稿預定時程</td> <td>註 2</td> <td>註 2</td> </tr> <tr> <td>預定規劃</td> <td>住宅、商辦、零售商業</td> <td>住宅、零售商業</td> </tr> <tr> <td>預定分工</td> <td>✓ 廠商需負責機廠全區域(含捷運開發 A 區及 B 區)之施工圍籬及維管工作。</td> <td>廠商需負責捷開基地全區域之施工圍籬及維管工作，倘經業主通知改由投資人設計及興建捷運設施，則</td> </tr> </table>	預定捷運開發場站	SB11 站及機廠	SB12 站	基地位置	吉林街南側	同興路與福德二路交叉口東北側	基地範圍	約 11.23 公頃	約 0.93 公頃	擬變更都市計畫後土地使用分區	捷運開發區	捷運開發區	擬變更都市計畫後土地使用強度	建蔽率	80%	容積率	250%	辦理甄選投資人相關文件定稿預定時程	註 2	註 2	預定規劃	住宅、商辦、零售商業	住宅、零售商業	預定分工	✓ 廠商需負責機廠全區域(含捷運開發 A 區及 B 區)之施工圍籬及維管工作。	廠商需負責捷開基地全區域之施工圍籬及維管工作，倘經業主通知改由投資人設計及興建捷運設施，則	表中所示捷開大樓容積率是否已包含相關獎勵容積之上限，並作為捷運開發地下室結構與基礎設計之依據。	實際容積率以發布實施都市計畫內容為準，維持原條文辦理。	1. 不調整
預定捷運開發場站	SB11 站及機廠	SB12 站																													
基地位置	吉林街南側	同興路與福德二路交叉口東北側																													
基地範圍	約 11.23 公頃	約 0.93 公頃																													
擬變更都市計畫後土地使用分區	捷運開發區	捷運開發區																													
擬變更都市計畫後土地使用強度	建蔽率	80%																													
	容積率	250%																													
辦理甄選投資人相關文件定稿預定時程	註 2	註 2																													
預定規劃	住宅、商辦、零售商業	住宅、零售商業																													
預定分工	✓ 廠商需負責機廠全區域(含捷運開發 A 區及 B 區)之施工圍籬及維管工作。	廠商需負責捷開基地全區域之施工圍籬及維管工作，倘經業主通知改由投資人設計及興建捷運設施，則																													
195	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.12-2 12.捷運開發		<p>(1) 捷運開發 B 區除施工圍籬外與維管外，是否無其他施工需求。</p> <p>(2) 捷運開發 B 區地籍是否為獨立地號，與機廠是否為不同宗土地。</p> <p>(3) 捷運開發 B 區是否毋需辦理捷運開發基地概念設計。</p>	<p>依原契約業主需求書(一)6.9(1)G 配合增修”整地”文字。</p> <p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>G. 機廠捷開大樓 B 區位於機廠西南側，捷運警察辦公室設置於該區一樓，該區域之整地及維管屬廠商工程範圍，惟結構工程非屬工程範圍。</p>	2. 要修訂																										

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否									
		<table border="1"> <tr> <td>預定捷運開發場站</td> <td>SB11 站及機廠</td> <td>SB12 站</td> </tr> <tr> <td>基地位置</td> <td>吉林街南側</td> <td>同興路與福德二路交叉口東北側</td> </tr> <tr> <td></td> <td> ✓ 捷運開發 A 區：由廠商設計及興建捷運設施(含地下結構)。 ✓ 捷運開發 B 區：預計由投資人設計及興建捷運設施，惟廠商仍需負責該區域之維管至本工程竣工日或投資人進場為止。 </td> <td>廠商應配合辦理並帳，且仍需負責該區域之維管至本工程竣工日或投資人進場為止。</td> </tr> </table>	預定捷運開發場站	SB11 站及機廠	SB12 站	基地位置	吉林街南側	同興路與福德二路交叉口東北側		✓ 捷運開發 A 區：由廠商設計及興建捷運設施(含地下結構)。 ✓ 捷運開發 B 區：預計由投資人設計及興建捷運設施，惟廠商仍需負責該區域之維管至本工程竣工日或投資人進場為止。	廠商應配合辦理並帳，且仍需負責該區域之維管至本工程竣工日或投資人進場為止。			
預定捷運開發場站	SB11 站及機廠	SB12 站												
基地位置	吉林街南側	同興路與福德二路交叉口東北側												
	✓ 捷運開發 A 區：由廠商設計及興建捷運設施(含地下結構)。 ✓ 捷運開發 B 區：預計由投資人設計及興建捷運設施，惟廠商仍需負責該區域之維管至本工程竣工日或投資人進場為止。	廠商應配合辦理並帳，且仍需負責該區域之維管至本工程竣工日或投資人進場為止。												
196	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.13-1 13.用地取得\3)	(3)廠商於取得使用權之既有道路或公有設施(如公園等)範圍，應依據主管機關相關規定及協調會議結論，負責道路或公有設施之維護管理，衍生之一切費用已內含於契約價金。	此處衍生之一切費用應不包含，民眾發生非可歸責於廠商之意外，而衍生之求償或國賠費用。	廠商依約負有道路或公有設施維護管理責任，履約期間若於維管範圍發生有民眾之意外及衍生求償或國賠事宜，廠商依契約第 18 條仍需協助業主釐清之責避免遭第三人請求損害賠償，至於若經釐清非可歸責廠商責任，則無衍生賠償費用之情事，維持原條文辦理。	1. 不調整									
197	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 P.15-2 15.3 關連單位相關界面		機廠滯洪池容量大小影響施工經費與工程甚鉅，基設階段是否已與新北市水利局協商區排草濫溪排水幹線治理計畫期程，以確認滯洪池下游排放水路之容量以及滯洪池容量。	廠商依出流管制相關規定辦理計畫送審，依原契約規定辦理。	1. 不調整									
198	業主需求書(一) 整體服務需求及規定附錄 F 設計管制需求 2.1 細部設計之期初設計	根據廠商投標設計與技術提案進一步發展之細部設計，應包括期初設計圖說、計算書與報告。期初設計應具有充分之細節，以展現設計的主要要素與發展技術設計所需之必要文件等。	圖說提送階段越多，設計與審查時期越長，越不利於整體工期，建議設計圖分為期中與期末設計送審。	機電系統(含軌道)為三階段提送，土建(含水環)係兩階段提送，為確保品質，依原契約規定辦理。	1. 不調整									

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否														
199	業主需求書(一) 整體服務需求及規定附錄 F 設計管制需求 2.1.1-1 細部設計之期初設計報告及圖說清單	提交之期初設計至少應包括(但不限於)表 2.1.1-1 所列項目及其他業主需求書相關規定：	若機關堅持期初設計為必要階段，建議土木工程之期初僅需提送8線形設計與9機廠配置與需求，其他土木工程如編號11~15，18~21，24~26於期中設計或期末設計或施工階段方可提出。	機電系統(含軌道)為三階段提送，土建(含水環)係兩階段提送，為確保品質，依原契約規定辦理。	1. 不調整														
200	業主需求書(一) 整體服務需求及規定附錄 F 設計管制需求 2.1.1-1 細部設計之期初設計報告及圖說清單	12 設計與施工規範	設計規範廠商可以修改嗎?	設計規範屬契約文件，除因設計需要並經業主同意外，原則不得修改，依原契約規定辦理。	1. 不調整														
201	業主需求書(四) 土木工程及其他機電設施設計規範 P.3-21 3.5.2 基礎工程\四	(三)設計之承載力 1. 樁基礎設計採用之安全係數如下： <table border="1" data-bbox="443 1042 891 1246"> <thead> <tr> <th rowspan="2">考慮因素</th> <th colspan="2">安全係數</th> </tr> <tr> <th>常時載重</th> <th>特殊</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>樁端支承力^(H-1)</td> <td>3.0</td> <td>2.</td> </tr> <tr> <td>樁表面摩擦阻力</td> <td>2.0</td> <td>1.</td> </tr> <tr> <td>抵抗拉拔力^(H-2)</td> <td>不允許拉力產生</td> <td>2.</td> </tr> </tbody> </table>	考慮因素	安全係數		常時載重	特殊	樁端支承力 ^(H-1)	3.0	2.	樁表面摩擦阻力	2.0	1.	抵抗拉拔力 ^(H-2)	不允許拉力產生	2.	於 112 年 6 月公布並將於 113 年 1 月正式生效之新版建築物基礎構造設計規範中，針對樁基礎的樁端支承力和摩擦力之安全係數 (FS2 和 FS1) 進行調整，以調整樁端支承和摩擦力之承載力貢獻。(並非全面調嚴) 請確認本案樁基礎設計時需遵循業主需求書(四)或 113 年將生效之新設計規範? 因新規範影響樁基礎數量甚鉅，若引用新規範，預算是是否已考量新規範。	目前設計(含施工估算)係依現行設計規範辦理，若因應法規、規範更新，則依契約規定辦理。	1. 不調整
考慮因素	安全係數																		
	常時載重	特殊																	
樁端支承力 ^(H-1)	3.0	2.																	
樁表面摩擦阻力	2.0	1.																	
抵抗拉拔力 ^(H-2)	不允許拉力產生	2.																	

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																													
			<p style="text-align: center;">表 5.3-1 垂直支承力安全係數</p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">支承力推估方法</th> <th colspan="2">槽載重試驗</th> <th colspan="2">支承力推估</th> </tr> <tr> <th>FS₁</th> <th>FS₂</th> <th>FS₁</th> <th>FS₂</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>載重情況</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>常時載重情況</td> <td>1.8</td> <td>2.5</td> <td>2.5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>短期載重情況</td> <td>1.3</td> <td>1.8</td> <td>1.8</td> <td></td> </tr> <tr> <td>極界限界狀態</td> <td>1.1</td> <td>1.3</td> <td>1.2</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	支承力推估方法	槽載重試驗		支承力推估		FS ₁	FS ₂	FS ₁	FS ₂	載重情況					常時載重情況	1.8	2.5	2.5		短期載重情況	1.3	1.8	1.8		極界限界狀態	1.1	1.3	1.2			
支承力推估方法	槽載重試驗		支承力推估																															
	FS ₁	FS ₂	FS ₁	FS ₂																														
載重情況																																		
常時載重情況	1.8	2.5	2.5																															
短期載重情況	1.3	1.8	1.8																															
極界限界狀態	1.1	1.3	1.2																															
202	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.4-37 4.3 機廠及行控中心\三	(三)室內材料及裝修 5. 門扇及門框 (7)門扇上若設置有玻璃視窗，應採用鐵絲網玻璃。	鐵絲網玻璃防火時效最高為 1 小時。建議修改內容如下： (7) 門扇上若設置有玻璃視窗，應採用鐵絲網玻璃或符合該防火門防火時效之防火玻璃。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除業主需求書(四)4.3. 三(7)有關門扇設置玻璃窺視窗規定	2. 要修訂																													
203	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-5 6.2.3 低壓配電系統\一\ (二)	兩組低壓開關箱必須經過內部以連結饋線(Tie Feeder)加以連結，當雙迴路電源中之任何一組 380 伏主電源失效時，供電中之另一組低壓開關箱必須自動經由內部連結饋線供電給已故障開關箱之必要性及維生性負載。當總停電時，由機廠緊急發電機供電給各車站低壓開關箱之維生性匯流排負載。	建議改為各車站緊急電力由供電系統柴油發電機供應。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (二) 兩組低壓開關箱必須經過內部以連結饋線(Tie Feeder)加以連結，當雙迴路電源中之任何一組 380 伏主電源失效時，供電中之另一組低壓開關箱必須自動經由內部連結饋線供電給已故障開關箱之必要性及維生性負載。當停電時，由供電系統設置於機廠之柴油發電機供應給各車站低壓開關箱之維生性匯流排負載。	2. 要修訂																													
204	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-10 6.2.3 低壓配電系統\三\ (三)\13	13. 每一自立式開關箱必須包含一座 100mm 高之 RC 混凝土基座。所有開關箱及其配件至少應為一般室內型 NEMA 1，低壓配電盤必須為實施品質管理系統(CNS12681)經標檢局認可登錄證明且於有效期限之配電盤工廠承	10-綱要性土建工程及其他機電設施施工規範(下冊)\ 第 16441 章 低壓配電盤 \2.1.3 結構\ (2)低壓配電盤的成品須符合CNS、NEMA 或 IEC 的要求。但此設計需求規定為至少應為一般室內型 NEMA	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.2.3 低壓配電系統\三\ (三)\12. (略以)每一自立式開關箱必須包含一座 100mm 高之 RC 混凝土基座。所有開關箱及	2. 要修訂																													

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																											
		製，經由該廠依有關試驗標準試驗合格，並檢附試驗報告。	1，兩者有抵觸。	其配件至少應為一般室內型，低壓配電盤必須為實施品質管理系統(CNS12681)經標檢局認可登錄證明且於有效期限之配電盤工廠承製，經由該廠依有關試驗標準試驗合格，並檢附試驗報告。																												
205	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-10 6.2.3 低壓配電系統\三 \(三)\18\1)	(1) 廠站之高低壓動力及照明插座幹線電纜應使用交連聚乙烯(XLPE)材料作為其外層絕緣、被覆材料。控制電纜採 PVC 絕緣 PVC 被覆控制電纜(CVV)，照明及插座回路採 PVC 絕緣電線。	電纜之被覆材料是否應修正為聚氯乙稀(PVC)?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (1) 廠站之高低壓動力及照明插座幹線電纜應使用交連聚乙烯(XLPE)材料作為其外層絕緣、(PVC)被覆材料。控制電纜(CVV)採 PVC 絕緣 PVC 被覆；照明及插座回路採 PVC 絕緣電線。	2. 要修訂																											
206	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-10 6.2.3 低壓配電系統\三 \(三)\18\5)	(5) 設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具能有效防鼠蟻侵蝕防護能力(如:高低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜等)。	該段說明出自低壓配電系統，並非弱電系統，請說明主幹電纜是否不應該包含電話電纜及光纖電纜?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 契約條文將移至，6.1.1 一般要求、十、設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具能有效防鼠蟻侵蝕防護能力(如下表：低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜)。 <small>十、設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具能有效防鼠蟻侵蝕防護能力(如下表：低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜)。</small>	2. 要修訂																											
				<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th>名稱</th> <th>接續端(從)</th> <th>接續端(到)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="3">電力電纜</td> <td>供電變壓器二次側</td> <td>低壓配電盤主 ACB 設備一次側</td> </tr> <tr> <td>發電機</td> <td>低壓配電盤</td> </tr> <tr> <td>總配線箱</td> <td>各種層分配箱</td> </tr> <tr> <td rowspan="3">電話系統電纜</td> <td>各種建築物總配線箱 MDF</td> <td>各種建築物總配線箱 MDF</td> </tr> <tr> <td>總配線箱</td> <td>各種層分配箱</td> </tr> <tr> <td>各種建築物總配線箱 DDF</td> <td>各種建築物總配線箱 DDF</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">通訊傳輸光纖電纜</td> <td>各種建築物總配線箱 DDF</td> <td>各種建築物總配線箱 DDF</td> </tr> <tr> <td>各種層分配箱</td> <td>各種層分配箱</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">火警系統光纖電纜</td> <td>各種火警受信總機</td> <td>行政大樓火警受信總機</td> </tr> <tr> <td>各種火警受信總機</td> <td>各種火警受信總機</td> </tr> </tbody> </table>	名稱	接續端(從)	接續端(到)	電力電纜	供電變壓器二次側	低壓配電盤主 ACB 設備一次側	發電機	低壓配電盤	總配線箱	各種層分配箱	電話系統電纜	各種建築物總配線箱 MDF	各種建築物總配線箱 MDF	總配線箱	各種層分配箱	各種建築物總配線箱 DDF	各種建築物總配線箱 DDF	通訊傳輸光纖電纜	各種建築物總配線箱 DDF	各種建築物總配線箱 DDF	各種層分配箱	各種層分配箱	火警系統光纖電纜	各種火警受信總機	行政大樓火警受信總機	各種火警受信總機	各種火警受信總機	
名稱	接續端(從)	接續端(到)																														
電力電纜	供電變壓器二次側	低壓配電盤主 ACB 設備一次側																														
	發電機	低壓配電盤																														
	總配線箱	各種層分配箱																														
電話系統電纜	各種建築物總配線箱 MDF	各種建築物總配線箱 MDF																														
	總配線箱	各種層分配箱																														
	各種建築物總配線箱 DDF	各種建築物總配線箱 DDF																														
通訊傳輸光纖電纜	各種建築物總配線箱 DDF	各種建築物總配線箱 DDF																														
	各種層分配箱	各種層分配箱																														
火警系統光纖電纜	各種火警受信總機	行政大樓火警受信總機																														
	各種火警受信總機	各種火警受信總機																														
207	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-11 6.2.3 低壓配電	20. 當導線管內安裝三條以上導線，或三條以上導線安裝於電纜線槽(Trunking) 或電纜架(Cable Tray) 上，但未相互保持間距時，每一導線	導線或電纜之最大電流額定須依 NEC(NFPA)310 之規定降低調整，因 NEC 標準之電纜主要以美規為主，而本案之電纜則是以公制為主，兩者會有抵觸。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 每一導線或電纜之最大電流額定須依據用戶用電設備裝置規則辦理。	2. 要修訂																											

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	系統\三\三\20	或電纜之最大電流額定須依 NEC(NFPA70)310 之規定降低調整，所有額定計算須以環境溫度35°C為條件。			
208	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-12 6.2.3 低壓配電系統\三\23\2)	23 導線管 (2) 屋內牆上隔間內部、懸吊天花板內等處之露明導線管及隱蔽位置之導線管採用 EMT 管，EMT 管僅可適用於混凝土預埋管。但避雷系統引下導線及接地系統需使用PVC 管。	適用於混凝土預埋管是否應為 PVC 管？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (2) 屋內牆上隔間內部、懸吊天花板內等處之露明導線管及隱蔽位置之導線管採用 EMT 管，PVC 管僅可適用於混凝土預埋管。但避雷系統引下導線及接地系統需使用 PVC 管。	2. 要修訂
209	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-16 6.2.3 低壓配電系統\五\2)\8	五、幹線設備 (二) 設計原則 8. 匯流排槽採用 3φ4W+1/2G 型，匯流排槽應為銅導體、整體絕緣、金屬外殼或模鑄式，屋內型為防塵防水型(至少須為 IP68(含)以上之等級)，並須符合消防法規耐燃保護之規定，中性線所用之匯流排安培容量與各相安培容量相同，並具備 50%容量之接地匯流排。	Busway規範中提到須為IP68(含)以上等級及絕緣材料F級(耐溫1550C)，如台中綠線914A標IP55(含)以上等級及絕緣材料F級(耐溫155°C)；三鶯線為IP55(含)以上等級及絕緣材料F級(耐溫155°C)；萬大線860標為IP54(含)以上等級及絕緣材料F級(耐溫155°C)，因此建議修正為IP55(含)以上等級及絕緣材料F級(耐溫155°C)。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 匯流排槽採用 3φ4W+1/2G 型，匯流排槽應為銅導體、整體絕緣、金屬外殼或模鑄式，屋內型為防塵防水型(至少須為 IP55(含)以上之等級)，涉及緊急電源部份須符合消防署認證規定，中性線所用之匯流排安培容量與各相安培容量相同，並具備 50%容量之接地匯流排。	2. 要修訂
210	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-37 6.2.6 設計計算書\一\1)\8	一、設計計算書除接地系統之計算列於土建工程計算書外，至少應包括下列項目： (一) 電纜架、電纜線槽容量分析(含預留量)。	請澄清電纜架之預留量是多少？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (一) 電纜架、電纜線槽容量(含預留量)，依用戶用電設備裝置規則規定分析計算。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
211	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-38 6.2.8 接地系統設備\一\ (一)	一、設計概要 (一) 依電力、電信、資訊及避雷設備種類分別設置獨立接地系統	(1) 因資訊係屬電信範疇內，是否與電信共用同一個接地系統就好或是需另獨立一個資訊用的接地系統？ (2) 如需另獨立一個資訊用的接地系統，其接地電阻要求為何？	維持原條文辦理。	1. 不調整
212	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-45 6.2.11 弱電系統\一\ (二)\2	一、電話系統 (二) 設計需求 2. 各樓梯間或(管道間)設置配線箱。	(1) 該配線箱是指電話用或是包含資訊用配線箱都要？ (2) 若該樓層有多處樓梯，不管是否有電話或資訊的需求，是否每一個樓梯間都須設置配線箱？	維持原條文辦理。	1. 不調整
213	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-45 6.2.11 弱電系統\一\ (二)\4\ (4)	一、電話系統 (二) 設計需求 4. 電話與資訊配管配線 (4) 各室內空間皆設置電話與資訊插座。一樓入口及各層門廳均預留公共電話插座，並預留電源以利電信單位銜接。	各室內空間是否包含平時無人的機房，如泵浦室、通風機房、空調機房...等？「設計空間需求表」亦無說明。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.2.11 /一、電話系統、(二)設計需求、4. 電話與資訊配管配線、(4) 各居室空間設置電話與資訊插座。一樓入口及各層門廳均預留公共電話插座，並預留電源以利電信單位銜接。 (同項次 213)	2. 要修訂
214	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-46 6.2.11 弱電系統\二	二、數位電視共同天線系統 本案於機廠設數位電視等視訊系統之相關設備及插座。	綱要性土建工程及其他機電設施施工規範(下冊)中缺共同天線系統規範	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 補增，第 16782 章共同天線系統規範	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																																																																													
215	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-55 6.2.12 建物管理系統(BMS)五(二)\1	五、廠站監控需求概述說明 (二) 水電設施監控系統 1. 機廠監控需求概述分述如下： 緊急求助警報系統 <table border="1" data-bbox="416 459 891 740"> <tr> <td>(a)</td> <td>男廁、女廁、無障礙廁所(親子廁所)緊急求助警報系統警示信號(含廁所)</td> </tr> <tr> <td>(b)</td> <td>設備故障，異常停止或自動執行警報蜂鳴器及/或語音警報，且螢幕上閃存於記憶體之文字串，概述該警報時，警報蜂鳴器及/或語音警報應變為穩定。故障排除後點選「復歸」正常狀態。蜂鳴器及/或語音警報報，蜂鳴器及/或語音警報應再度作</td> </tr> <tr> <td>(c)</td> <td>環控系統控制室MC 盤內需預留足</td> </tr> <tr> <td>(d)</td> <td>AED箱門開啟</td> </tr> </table>	(a)	男廁、女廁、無障礙廁所(親子廁所)緊急求助警報系統警示信號(含廁所)	(b)	設備故障，異常停止或自動執行警報蜂鳴器及/或語音警報，且螢幕上閃存於記憶體之文字串，概述該警報時，警報蜂鳴器及/或語音警報應變為穩定。故障排除後點選「復歸」正常狀態。蜂鳴器及/或語音警報報，蜂鳴器及/或語音警報應再度作	(c)	環控系統控制室MC 盤內需預留足	(d)	AED箱門開啟	(1) 緊急求助警報系統包含廁間使用狀況顯示，但並無廁間使用狀況顯示的說明或圖面，請再補充廁間使用狀況的需求為何？ 緊急求助警報系統中的「自動執行緊急模式」是指什麼？ (2) 說明中「環控系統控制室 MC 盤須預留足夠端子排之介面」，因 MC 盤屬 BMS 設備，與緊急求助警報系統無關，為何會列在緊急求助警報系統裡？ (3) 說明中「環控系統控制室 MC 盤須預留足夠端子排之介面」，其中足夠的意思是指多少%？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (c)環控系統控制室 MC 盤內需預留 20% 端子排之介面。	2. 要修訂																																																																					
(a)	男廁、女廁、無障礙廁所(親子廁所)緊急求助警報系統警示信號(含廁所)																																																																																	
(b)	設備故障，異常停止或自動執行警報蜂鳴器及/或語音警報，且螢幕上閃存於記憶體之文字串，概述該警報時，警報蜂鳴器及/或語音警報應變為穩定。故障排除後點選「復歸」正常狀態。蜂鳴器及/或語音警報報，蜂鳴器及/或語音警報應再度作																																																																																	
(c)	環控系統控制室MC 盤內需預留足																																																																																	
(d)	AED箱門開啟																																																																																	
216	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-66 6.3.1 一般要求二	二、管線識別： <table border="1" data-bbox="416 1114 891 1399"> <thead> <tr> <th>管線類別</th> <th>管線顏色</th> <th>字體與流向箭頭顏色</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日用冷水</td> <td>藍(pantone630c)</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>日用熱水</td> <td>黃(pantone yellow c)</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>污水</td> <td>橘紅(pantone 021c)</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>雨排水</td> <td>黑</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>通氣管</td> <td>白</td> <td>黑</td> </tr> <tr> <td>消防栓系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>撒水系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>水霧系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>泡沫系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> </tr> <tr> <td>低污染氣體</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> </tr> </tbody> </table>	管線類別	管線顏色	字體與流向箭頭顏色	日用冷水	藍(pantone630c)	白	日用熱水	黃(pantone yellow c)	白	污水	橘紅(pantone 021c)	白	雨排水	黑	白	通氣管	白	黑	消防栓系統	紅(pantone186c)	白	撒水系統	紅(pantone186c)	白	水霧系統	紅(pantone186c)	白	泡沫系統	紅(pantone186c)	白	低污染氣體	紅(pantone186c)	白	因通氣管於施工規範(下冊)第15152章規定採用C1類管(平頭式鑄鐵管)，但市面上大多數鑄鐵管廠商，並無生產白色鑄鐵管，是否可採其他顏色(以可以採購到的顏色為主)? 惠請補充。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 透氣管顏色改為「黑色」，字體改「白色」。 二、管線識別。 <table border="1" data-bbox="1451 1121 1832 1294"> <thead> <tr> <th>管線類別</th> <th>管線顏色</th> <th>字體與流向箭頭顏色</th> <th>簡寫符號</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日用冷水</td> <td>藍(pantone630c)</td> <td>白</td> <td>冷水</td> </tr> <tr> <td>日用熱水</td> <td>黃(pantone yellow c)</td> <td>白</td> <td>熱水</td> </tr> <tr> <td>污水</td> <td>橘紅(pantone 021c)</td> <td>白</td> <td>污水</td> </tr> <tr> <td>雨排水</td> <td>黑</td> <td>白</td> <td>雨排水</td> </tr> <tr> <td>通氣管</td> <td>白</td> <td>黑</td> <td>通氣管</td> </tr> <tr> <td>消防栓系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>消防栓</td> </tr> <tr> <td>撒水系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>撒水</td> </tr> <tr> <td>水霧系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>水霧</td> </tr> <tr> <td>泡沫系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>泡沫</td> </tr> <tr> <td>低污染氣體</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>氣體簡別名稱</td> </tr> </tbody> </table>	管線類別	管線顏色	字體與流向箭頭顏色	簡寫符號	日用冷水	藍(pantone630c)	白	冷水	日用熱水	黃(pantone yellow c)	白	熱水	污水	橘紅(pantone 021c)	白	污水	雨排水	黑	白	雨排水	通氣管	白	黑	通氣管	消防栓系統	紅(pantone186c)	白	消防栓	撒水系統	紅(pantone186c)	白	撒水	水霧系統	紅(pantone186c)	白	水霧	泡沫系統	紅(pantone186c)	白	泡沫	低污染氣體	紅(pantone186c)	白	氣體簡別名稱	2. 要修訂
管線類別	管線顏色	字體與流向箭頭顏色																																																																																
日用冷水	藍(pantone630c)	白																																																																																
日用熱水	黃(pantone yellow c)	白																																																																																
污水	橘紅(pantone 021c)	白																																																																																
雨排水	黑	白																																																																																
通氣管	白	黑																																																																																
消防栓系統	紅(pantone186c)	白																																																																																
撒水系統	紅(pantone186c)	白																																																																																
水霧系統	紅(pantone186c)	白																																																																																
泡沫系統	紅(pantone186c)	白																																																																																
低污染氣體	紅(pantone186c)	白																																																																																
管線類別	管線顏色	字體與流向箭頭顏色	簡寫符號																																																																															
日用冷水	藍(pantone630c)	白	冷水																																																																															
日用熱水	黃(pantone yellow c)	白	熱水																																																																															
污水	橘紅(pantone 021c)	白	污水																																																																															
雨排水	黑	白	雨排水																																																																															
通氣管	白	黑	通氣管																																																																															
消防栓系統	紅(pantone186c)	白	消防栓																																																																															
撒水系統	紅(pantone186c)	白	撒水																																																																															
水霧系統	紅(pantone186c)	白	水霧																																																																															
泡沫系統	紅(pantone186c)	白	泡沫																																																																															
低污染氣體	紅(pantone186c)	白	氣體簡別名稱																																																																															

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
217	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-77 6.3.4 給排水系統(一)、(二) 綱要性土建工程及其他機電設施施工規範 (下冊)P.15410-7 2.12 熱水設備	二、熱水設備 (一)熱水製熱設備之製熱供給水溫之設計需求……。 (二)熱水管路採逆迴水或熱動閥……。 2.12.1 熱水系統應採熱泵熱水器……。 2.12.3 熱泵熱水器應為整組式設備……。	(1) 依業主需求書(四)6.3.4 給排水系統中規定，熱水係採用逆迴水及熱動閥等熱水循環系統；但施工規範(下冊)第 15410 章規範熱水系統應採整組式熱泵熱水器，請問以何者為準。 (2) 是否需設置熱水系統，若有，請提供需要熱水供給的位置點。 (3) 若為熱水循環系統，須規劃機房空間擺放相關設備，配管路徑也較長；若使用熱泵熱水器，價格亦較高，若熱水使用點不多(ex. 僅廁所洗面盆使用)，是否於廁所設置瞬熱型熱水器或儲熱型電熱水器？較符合經濟效益。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 二、熱水設備 (一)工作人員盥洗室及沖淋間應設置即熱式壁裝熱水器供淋浴使用，若盥洗室數量超過五處，且集中設置於附近時應評估採用儲水槽式電能熱水器，並提供熱水至盥洗室內之洗手盆及淋浴設備。 (二)儲水槽式電能熱水器之加熱時間及儲水容量，應足夠提供所銜接之洗手盆及淋浴設備使用；熱水器應為整組式設備，包括加熱裝置、水位裝置及必要之控制設備。 (三)熱水管路配置需考量最近距離配置，以達到即時供熱之效果。	2. 要修訂
218	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-78 6.3.4.給排水系統(一)\5	四、排水系統 (一)設計需求 5. 所有污水管、廢水管、污水池、集水坑等，均連接透氣管，以保持各衛生器具水封完整，避免臭氣散逸及維持管路水流通暢。	所有衛生器具銜接之污、廢水管，是否取消透氣管，全面改用吸氣閥？以節省配管空間，惠請補充。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5. 所有污水管、廢水管、污水池、集水坑等，均連接透氣管，以保持各衛生器具水封完整，避免臭氣散逸及維持管路水流通暢。衛生器具可採吸氣閥設置，吸氣閥應經中華民國國家標準及國際標準試驗合格，方能使用。	2. 要修訂
219	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-84~6-85 6.4.3 設計條件	表 6.4-1 各空間空調/通風設計條件表	經查，需求書(四)僅6.2.4節之四十五有關照度基準將機廠各工廠、區域、處所與倉庫等詳列，對比表 6.4-1 所列的空間較少。建議表 6.4-1 可依照上述照度基準	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，表 6.4-1 各空間空調/通風設計條件表。	2. 要修訂

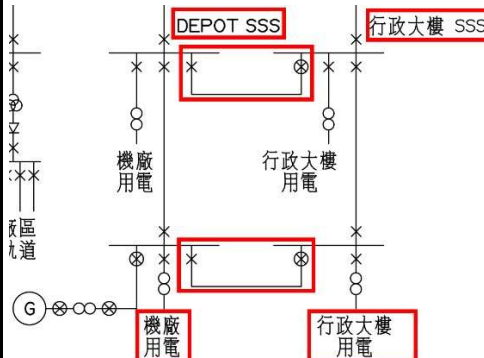
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否						
			提供 各空間空調/通風設計條件。								
220	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-90 6.4.6 排煙設計要求\(\十)	十、 穿越任何具防火時效…，另防火風門之開啟狀態亦應有適當訊號作監視，並有適當檢視孔以易於檢視，其設置地點應於風管外明顯處標示以利維護。	待確認是否只限電動防火風門提供開啟狀態訊號，依法規於鄰近防火風門的風管上設置檢修口，應可做為檢視用，或仍需另外開檢視孔。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.4.6(十) 穿越任何具防火時效之牆面或樓板的排煙風管，應設置多葉片式防火風門，其熔鍊動作溫度依消防法法規辦理，另防火風門之開啟狀態亦應有適當訊號作監視，亦可從風管外面可看出開啟狀態，並有適當檢視孔以易於檢視，其設置地點應於風管外明顯處標示以利維護。	2. 要修訂						
221	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.6-92 6.4.8 管路系統佈置\-\(一)	一、水管系統 (一)各支幹管及空調設備均設置水量平衡閥及測試接頭，供各管路及設備依負荷需求、水量平衡及校正用。	是否是在管路上另設測試接頭供管路試壓或沖洗等使用？建議只需針對主管路設置。	維持原條文辦理。	1. 不調整						
222	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.附錄 A-10 附錄 A 空間及設施需求	二、 維修工廠 MAIN WORKSHOP <table border="1" data-bbox="414 1125 884 1173"> <tr> <td>41</td> <td>空調機房</td> <td>78</td> <td></td> <td>1800 ×2500</td> <td>2</td> </tr> </table>	41	空調機房	78		1800 ×2500	2	建議維修工廠圖說內容增加「空間需求表」中所需的空調機房空間。	基設圖說僅供參考，廠商需依業主需求書(四)附錄 A 空間及設施需求表內及機電系統實際需求進行設計，依原契約規定辦理。	1. 不調整
41	空調機房	78		1800 ×2500	2						
223	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.附錄 A-15 附錄 A 空間及設	五、 牽引動力變電站 DEPOT SUBSTSTION	建議牽引動力變電站圖說內容增加「空間需求表」中所需的廁所空間。	基設圖說僅供參考，廠商需依業主需求書(四)附錄 A 空間及設施需求表內及機電系統實際需求進行設計，依原契約規定辦理。	1. 不調整						

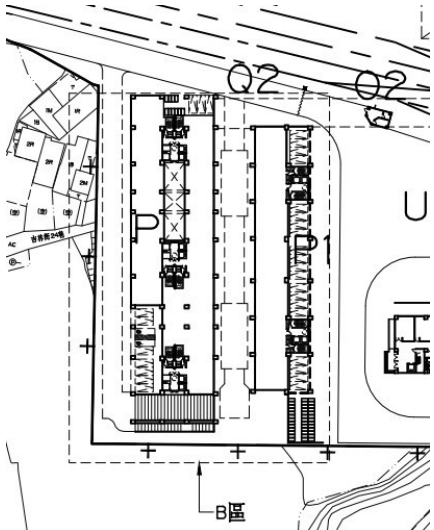
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																		
	施需求	<table border="1"> <tr> <td>7</td> <td>廁所</td> <td>-</td> <td>2.5</td> <td>900 × 2100</td> <td>1</td> </tr> </table>	7	廁所	-	2.5	900 × 2100	1															
7	廁所	-	2.5	900 × 2100	1																		
224	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.附錄 A-19 附錄 A 空間及設施需求	<p>七、行政管理中心 CONTROL CENTER BUILDING</p> <table border="1"> <tr> <td>41</td> <td>淋浴間(男、女分設)</td> <td>-</td> <td>2.5</td> <td>900 × 2100</td> <td>1</td> </tr> <tr> <td>42</td> <td>親子廁所(含尿布檯)</td> <td>-</td> <td>2.5</td> <td>電動橫拉門</td> <td></td> </tr> <tr> <td>43</td> <td>導覽室</td> <td>40</td> <td>3</td> <td>900 × 2100</td> <td>1</td> </tr> </table>	41	淋浴間(男、女分設)	-	2.5	900 × 2100	1	42	親子廁所(含尿布檯)	-	2.5	電動橫拉門		43	導覽室	40	3	900 × 2100	1	建議行政管理中心圖說內容增加「空間需求表」中所需的淋浴間(男女分設)、親子廁所、導覽室等空間。	基設圖說僅供參考，廠商需依業主需求書(四)附錄 A 空間及設施需求表內及機電系統實際需求進行設計，依原契約規定辦理。	1. 不調整
41	淋浴間(男、女分設)	-	2.5	900 × 2100	1																		
42	親子廁所(含尿布檯)	-	2.5	電動橫拉門																			
43	導覽室	40	3	900 × 2100	1																		
225	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 P.附錄 A-22 附錄 A 空間及設施需求	<p>十、物品保存倉庫 STORAGE BUILDING</p> <table border="1"> <tr> <td>2</td> <td>物品儲存倉庫</td> <td>3000</td> <td></td> <td>1800 ×2500 或不 銹鋼捲門</td> <td>2</td> </tr> </table>	2	物品儲存倉庫	3000		1800 ×2500 或不 銹鋼捲門	2	物品儲存倉庫於「空間需求表」面積標示為3000m ² ，而圖CDP10-AR 1236物品儲存倉庫面積約1170m ² ，請確認空間需求面積為何？若為3000 m ² 是否有足夠用地。	基設圖說僅供參考，廠商需依業主需求書(四)附錄 A 空間及設施需求表內及機電系統實際需求進行設計，依原契約規定辦理。	1. 不調整												
2	物品儲存倉庫	3000		1800 ×2500 或不 銹鋼捲門	2																		
226	綱要性土建工程及其他機電設施施工規範 (下冊)P.13700-6 3.3 備品	<p>3.3.1 依「業主需求書(一)整體服務需求及規定」6.8.9 備品、耗材、特殊工具及特殊測試設備之供應章節規定辦理。須包含但不限於下列各項：</p> <p>(1) 門禁卡片 (2) 感應式讀卡機 (3) 刷卡單元 (4) 緊急按鈕</p>	備品數量並無具體列出，此部分數量應以何為依據？	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>第 13700 章 3.3.1 備品數量至少如下： 門禁卡設計數量 20% 感應式讀卡機一組 刷卡單元一組 緊急按鈕設計數量 10% 磁簧偵測器設計數量 10%雙鑑式偵測器設計數量 10%</p>	2. 要修訂																		

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		(5) 磁簧偵測器 (6) 雙鑑式偵測器			
227	綱要性土建工程及其他機電設施施工規範 (下冊)P.15105-5 2.1.1 管和管件類別	(2) A2 類管—壓力配管用碳鋼鋼管(熱浸鍍鋅)STPG C. 接頭：50 mm 及以下之管線採螺紋式接合，與閥類銜接若採凸緣(法蘭)接合，則凸緣(法蘭)應符合 CNS 7555 及 7556 滑入熔接式鋼製管凸緣(法蘭)(配合閥類等級)之規定，凸緣(法蘭)墊圈符合 CNS 10774 K4080 規定。	惠請釋疑 65mm 及以上之接頭應採機械接頭或焊接。	維持原條文辦理。	1. 不調整
228	綱要性土建工程及其他機電設施施工規範 (下冊)P.15152-4 2.1.2 露明之管線與配件	(1) C1 類管：除特別註明外，重力排放之污水管系統與配件，應採用……。	施工規範(下冊)第15152章2.1.2露明之管線與配件，沒有規範到給水系統管線應採用何種管材，惠請補充。	維持原條文辦理。	1. 不調整
229	基本設計工程圖說_參考圖 CIV00-PS0201		請澄清此「供電系統單線示意圖」是否有誤？低壓開關箱經過內部以連結饋線(Tie feeder)加以連結，應非 Depot 及行政大樓 SSS 連結饋線(Tie feeder)？	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
230	基本設計工程圖說_參考圖 CDP10-AR1001		由於機廠未來需整地至防洪高程以上，與捷運開發 B 區是否需整地至防洪高程以上，如需整地，與鄰近區域將有高程是否有足夠用地銜接；如捷運開發 B 區無需整地，與機廠將有高程差，排水與周遭道路將有銜接問題。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.9(1)G「機廠捷開大樓 B 區…該區域之整地及維管屬廠商工程範圍…」	2. 要修訂
231	基本設計工程圖說_參考圖		建議招標文件提供基本設計圖電子檔。	廠商確定得標另行提供 CAD 檔，維持原條文辦理。	1. 不調整
232	基本設計工程圖說_參考圖 CDP10-CE0310 CDP10-AR0404	依圖 CDP10-AR0404 廢棄物清理區與特殊物品倉庫空間淨高需求 5M，建築物頂部高程 116.75 進出廠線里程 0+133~0+185 軌頂高程 T/R117.59~114.853	廢棄物清理區與特殊物品倉庫與進出廠線結構版高程衝突，請說明此兩棟建築物之位置。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 調整圖說(CDP10-AR1001、CDP10-AR1265)	2. 要修訂
233	基本設計工程圖說_參考圖		請提供機廠戶外位於結構版上之軌道斷面標準圖(例如滯洪池頂版上)。	請參閱基本設計工程圖說 TRACK-TK0103	1. 不調整
234	基本設計工程圖說_參考圖 CDP10-AR1001	機廠配置圖	依「擬定汐止都市計畫(配合捷運汐止東湖線建設計畫)(SB11、SB12、SB13、SB14、SB15 站及機廠)細部計畫案-計畫書」規定：本計畫區之建築物應經「新北市都市	依「新北市都市設計及土地使用開發許可審議會」結論辦理，維持原規定。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			<p>設計及土地使用開發許可審議會」依「新北市都市設計審議原則」及「新北市捷運系統及其設備都市設計審議原則」審議通過，捷運系統用地應先經本府捷運工程局審定並報請「新北市都市設計及土地使用開發許可審議會」大會報告。</p> <p>而依「新北市捷運系統及其設備都市設計審議原則」規定：</p> <p>五、捷運機廠應符合下列規定：</p> <p>(一)沿建築線應留設四公尺人行步道。</p> <p>(二)考量捷運場(廠)站之安全維護，得設置圍牆，如採實牆設置其外側應以一點五公尺以上之灌叢綠籬作為緩衝規劃。</p> <p>依目前機廠配置規劃並未完全滿足需沿建築線應留設四公尺人行步道及圍牆外側應以一點五公尺以上之灌叢綠籬作為緩衝之規定。</p> <p>本基地面積狹小，若要以「新北市捷運系統及其設備都市設計審議原則」規定留設退縮，將有用地不足的問題。</p>		
235	基本設計工程圖說_參考圖 CIV00-GE 0001		<p>基設圖說僅包含地質調查鑽孔平面及柱狀圖，請提供中興工程顧問公司 2022 年之「汐止東湖線捷運計畫基本設計地質調查報告」(含土壤試驗成果)，以利承载力評估及填土預壓規劃。</p>	<p>地質調查報告納入參考文件，請依正式公告文件為準。</p>	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>一般說明： GENERAL NOTES:</p> <p>1. 所示標高係以基隆平均海水面為基準。 ELEVATIONS SHOWN ARE WITH REFERENCE TO THIS PROJECT DATUM WHICH IS MEAN SEA LEVEL AT KEELUNG.</p> <p>2. 鑽孔及試驗記錄取自下列之現地調查報告： BORING LOGS AND TESTING RECORDS WERE TAKEN FROM THE FOLLOWING REPORT OF FIELD INVESTIGATION.</p> <p>⊕ BL,BS,系列 中興工程顧問公司2022年之「汐止東湖線捷運計畫基本設計」增補 BO SCHEDULED BOREHOLE FOR GEOTECHNICAL INVESTIGATION, FOR PROJECT BASIC DESIGN, BY SINOTECH ENGINEERING CONSULTANT</p>			
236	附錄 14-1 第一次審查意見回復表 (1) P.7	3. 本計畫機廠原則將採全區(含 1、2 期)一次辦理都市計畫變更,用地則區分 2 期分階段辦理取得。	請說明機廠位置是否依程序完成都市計畫變更?且用地分 2 期時間取得,預定完成時間為何?若交地時間無法依據排定時間提供時,則衍生工期及費用應辦理追加。	維持原條文辦理。	1. 不調整
237	附錄 14-1 第一次審查意見回復表 (1) P.37	依水利法 83-8 條「…依都市計畫法申請都市土地使用分區或公共設施用地變更,義務人除應依前條辦理外,應先提出出流管制規劃書向目的事業主管機關申請…」,故將另案於都市計畫變更階段同步提出出流管制規劃書。	依審查意見回覆,配合都市計畫變更階段同時提出出流管制規劃書,請提供規劃書以利後續本案製作出流管制計畫書參考。	出流管制規畫書配合都市計畫變更期程提出,維持原規定辦理。	1. 不調整
238	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第四章號誌系統功能規範 4.1(40)	號誌系統之車載與道旁無線通訊傳輸設備、路徑及通道等,不得與車載 CCTV 及 PIDS 等共用	<p>業主需求書未敘明車載 CCTV 或 PIDS 系統之相關無線通訊傳輸系統功能要求。</p> <p>建議參考近年中運量新建線功能規範,於第五章通訊系統新增如「列車影像回傳行控影像解析度至少達特定畫素及每秒張數達特定圖框(frame per second)」之條文,以利廠商選用合適之技術與設備方案。</p>	維持原條文辦理。	1. 不調整
239	06-業主需求書(二)機電系統功能規範	列車內之數位儲存裝置應配有安全鎖,其設計及配置應利於其硬碟裝置可於 5 分鐘內移除並更換。	數位儲存裝置之安全鎖可分為物理層以特殊螺絲鎖固蓋板或軟體層密碼及磁區上鎖等手段,本條款上下文應指物理方	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準:	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	第五章通訊系統功能規範 5.11.4(6)		式。 針對可快速移除並更換之功能要求，建議納入數位儲存裝置支援熱插拔之規範，則無須設備斷電便可完成維護工作。 列車內之數位儲存裝置應配有物理性安全鎖，其設計及配置應利於其硬碟裝置可於5分鐘內移除並更換，硬碟裝置並應具有熱插拔功能。	5.11.4(5)D. 列車內之數位儲存裝置及其電源電路應設置於配有安全鎖之空間內，其硬碟裝置可於5分鐘內完成熱插拔更換作業。	
240	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 第五章通訊系統功能規範 5.11.4(7)	影像儲存硬碟應有密碼設定功能，對於電源電路及硬碟本體應有保護保全措施並加鎖，未經授權人員不得任意存取及修改儲存資料。	儲存硬碟於【電源電路之保護保全手段並加鎖】其定義不清楚，建議移除電源電路四字。 影像儲存硬碟應有密碼設定功能，對於電源電路及硬碟本體應有保護保全措施並加鎖，未經授權人員不得任意存取及修改儲存資料。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.11.4(5)E. 影像儲存硬碟應有密碼設定功能，對於硬碟本體應可針對指定磁區進行加密，未經授權人員不得任意存取及修改儲存資料。	2. 要修訂
241	投標須知第3頁 第壹、五、(七)	「不允許」廠商提出「替代方案」	「不允許」廠商提出「替代方案」之範疇為何？	本案為統包，相關設計及工法均僅供參考，因此皆無允許替代方案	1. 不調整
242	02-契約書(含權責分工表)第五條、一、(六)工程物價指數調整	說明工程物價指數調整假設工程項目不予調整	建議列明項目	契約書第5條一、(七)7. 已規定假設工程項目不適用物調，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
243	03-成本建議書(總表、詳細價目表(一))	有關費用中之管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)。	有關費用中之管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)，經查詢目前高雄捷運黃線編列約為20.7%，本案似乎嚴重偏離市場行情，建議調整提升廠商投標意願。	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
244	業主需求書(一) 整體服務需求及規定中 6. 土建及其它機電設施工程需求之 6-22 及 6-23 頁及 03-成本建議書(總表、詳細價目表(一))	W. 有關開發基地內建築物整體工程(包含大樓與捷運設施)及連接站體之出入口連通道,全部交由投資人設計施工。但萬一投資人未能配合通車時程進場時,出入口連通道及基地內大樓與捷運設施共構部份,則以增購方式委由本計畫統包商辦理設計施工。	有關開發基地內建築物整體工程(包含大樓與捷運設施)及連接站體之出入口連通道,全部交由投資人設計施工。但萬一投資人未能配合通車時程進場時,出入口連通道及基地內大樓與捷運設施共構部份,則以增購方式委由本計畫統包商辦理設計施工。 與標單中之捷運汐止東湖線捷運開發大樓共構結構代辦工程有何不同?	納入考量,請依正式公告文件為準	2. 要修訂
245	業主需求書(一) 整體服務需求及規定中 6. 土建及其它機電設施工程需求之 6-85 頁	b. 出入口A(包括2座電扶梯及1部無障礙電梯): (a) 由站體連通空橋跨越高速公路後於南湖高中圍牆側校地設置出入口A。 (b) 出入口A設置於南湖高中學校用地,採公共設施用地多目標使用方式,廠商應協調主管機關同意使用方式取得用地。廠商施工前應先提供設計圖說進行協商,並依協商結果辦理且依規定完成建築管理行政程序,有關本項工程屬契約範圍。	有關出入口A設置於南湖高中學校用地,採公共設施用地多目標使用方式,廠商應協調主管機關同意使用方式取得用地?關於取得用地應屬業主應辦事項?	維持原條文辦理。	1. 不調整
246	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 6-90 頁	b. 出入口A(包括2座電扶梯、樓梯及1部無障礙電梯): (a) 設置於同興路北側之開發基地內,出入口A土開用地若取得困難時,廠商應配合業主指示研析其他之替代方案。 (b) 出入口B土開大樓除設置出入口垂直動線及轉乘設施外,尚須設置售票機及刷卡機、廁所(含無障礙、親子廁所)、清潔人員休息/工具室、日用	設置於同興路北側之開發基地內,出入口A土開用地若取得困難時,廠商應配合業主指示研析其他之替代方案。 本項研析工作屬廠商之契約範圍,若產生替代方案,建請納入變更設計?	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 6.6.2(4)C. b(a)「...出入口A捷開用地若取得困難無法及時提供,工項減作,並依契約書第4條二、該項金額不予給付;另應於未來銜接出入口A處設置可拆式設施或構造...」	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		水箱及泵浦室等必要機電空間及設備等，本項工作待業主通知後啟動。			
247	業主需求書(一) 整體服務需求及規定中 6.土建及其它機電設施工程需求之 6-95 頁	b. 出入口A (包括2座電扶梯、樓梯及1部無障礙電梯)： (a) 位於汐止運動公園用地內；進出動線規劃應考量雙向進出需求，且應注意建築量體應與現況游泳館建築物保持適當距離及進出動線，且不可影響現況跑道之完整性。 (b) 土地取得：出入口A位於運動公園，採公共設施用地多目標使用方式，廠商應協調主管機關同意使用方式取得用地。	有關土地取得：出入口A位於運動公園，採公共設施用地多目標使用方式，廠商應協調主管機關同意使用方式取得用地？ 關於取得用地應屬業主應辦事項？	維持原條文辦理。	1. 不調整
248	業主需求書(一) 整體服務需求及規定中 6.土建及其它機電設施工程需求之 6-95 頁	復舊設計工作：廠商未來需與公園主管機關協商復舊範圍並提供設計圖說	應確認辦理原則。	復舊範圍以指引圖內之用地範圍線為原則，依原契約規定辦理。	1. 不調整
249	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 6-96 頁	出入口B土開用地若取得困難，廠商應研析其他替代方案。本項工作屬廠商契約範圍。	後續若產生替代方案，是否納入變更設計？ 關於取得用地應屬業主應辦事項，並建議納入契約變更。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 出入口B土開用地若取得困難無法及時提供，「SB15 出入口及捷運範圍開發大樓共構工程」之工項減作，並依契約書第4條二、該項金額不予給付；另應於未來銜接出入口B處設置可拆式設施或構造，以利未來與出入口B銜接貫通。本項工作屬廠商契約範圍。	2. 要修訂
250	業主需求書(一) 整體服務需求及規定	廠商應積極協助用地取得相關配合事宜，所衍生之一切費用，均已內含於契約價金。	廠商應積極協助用地取得相關配合事宜，所衍生之一切費用，應屬契約變更範疇較為合理。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	13-1 頁 用地取得				
251	業主需求書(一) 整體服務需求及規定 15-2 頁 關連計畫界面	新北市範圍之吉林街與福德三路於本計畫範圍內有道路拓寬工程，機關將於捷運主體工程施作前，先將道路拓寬完成。	先將道路拓寬完成(交付程度為何?)，是否包含管遷?	重大管線均已配合道路拓寬遷移完成，後續廠商仍需依管線調查成果處理；道路拓寬完工後施工圍籬將交付統包商接續施做捷運墩柱。	1. 不調整
252	業主需求書(一) 2.2 營運要求 2.2.5 (2)p2-7	除SB12站，本工程其餘高架車站需於站體內部提供廁所服務旅客；SB12站廁所將設置於與捷運開發大樓共構的出入口，後續若捷運開發大樓共構的出入口由投資人興建，本工程廠商需預留興建及維護管理相關介面。	本工程廠商需【預留興建及維護管理相關介面範圍】為何?	廠商需依製作、完成之「捷運開發界面報告書」等提供捷運與捷運開發建物共構之說明、介面設計依據、標準等供參考，並可據以設計捷運開發大樓之資料，維持原規定辦理。	1. 不調整
253	業主需求書(一) 1.2 本工程建設範圍(3)BP1-5	行政辦公區應至少滿足本計畫、基隆捷運及捷運民生線於目標年使用的空間需求。	何謂【目標年使用的空間需求】?	空間需求可參考業主需求書(四)附錄 A，後續廠商設計時應再與業主確認後辦理設計。	1. 不調整
254	業主需求書(一) 2.4.10 維修/營運/資產管理資訊系統計畫 p2-20	維修/營運/資產管理資訊系統，廠商應考量後續路線需求，採可擴充軟體之架構設計，預留後續通車路線與本工程管理資訊系統銜接擴充使用	維修/營運/資產管理資訊系統，需預留的量體為何?	本項工作係辦理資訊管理系統之設計/建置，軟硬體均考慮本工程之需求，惟其設計需採開放式架構，以利未來路線可採介接方式擴充，維持原條文辦理。	1. 不調整
255	業主需求書(一) 4.1 一般要求 (8)P4-3	廠商應辦理SB10站與既有捷運東湖站、SB14站與台鐵汐科站及SB13~15站未來與基隆捷運介面間之設計、施工及營運等整合、法規檢討、相關設施與設備檢討，並納入本工程已進行必要之增設、復舊、改善或調整。	是否應屬【變更設計】範疇?	本計畫與旨述相關結構體之設計、施工及營運等整合、法規檢討、相關設施與設備檢討，並納入本工程以進行必要之增、復舊、改善或調整工作，依契約均屬廠商工作範圍，因此按原契約規定辦理。	1. 不調整
256	業主需求書(一) 6.1 前言 P6-2	本工程相關用地交付廠商之日起，廠商即需負責相關養護責任與風險(如相關道路管線養護工作及延生國賠等)，廠商需自行考量擬定相關因應方式。	【道路管線養護工作】所指的範圍為何?	道路管線養護工作範圍以指引圖上之維管範圍線為原則。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
257	業主需求書(一) 6.1.16 兩側禁限建範圍之檢討及修訂 P6-41	廠商應依據大眾捷運法及大眾捷運系統兩側禁限建辦法規定，並參考業主所提供之相關資料，檢討及修訂本工程範圍之兩側禁限建範圍，並將成果(包含書圖及其電腦檔)提送業主，並協助業主辦理施工期間兩側禁限建申請案件審查及與兩側禁限建範圍檢討及修訂之相關事宜。	【修訂兩側禁限建範圍】表示意思為何?	依據大捷法，兩側禁限建範圍係於細設成果確認後提出，基設階段訂定之禁限建範圍僅供參考，廠商仍須配合檢討修訂。	1. 不調整
258	業主需求書(一) 6.3.1 管線 (1)P6-43	有關管線之永久遷移、臨時遷移、就地防護、代辦工程、經費負擔、申請手續、查驗及災變處理等，除法令另有規定者外，悉依大眾捷運法及新北市大眾捷運系統工程管線處理要點辦理，業主得提供必要之協助。	【有關管線之永久遷移、臨時遷移、就地防護、代辦工程、經費負擔、申請手續、查驗及災變處理等】，相關處理費用是否應納入契約變更範疇?	管線遷移費用已納入契約(管線工程)並採實作計價，而相關協調處理費用亦已納入契約(一般規定)價金內，依原契約規定辦理。	1. 不調整
259	業主需求書(一) 13 用地取得 (1)(2)P13-1	用地取得	用地取得應屬業主應辦事項，廠商應積極協助用地取得配合事宜。	維持原條文辦理。	1. 不調整
260	業主需求書(一) 12 捷運開發 P12-1	捷運開發	SB12站、SB15站、SB11站，關聯捷運開發共構大樓之需求為何?	捷運開發共構大樓基本設計報告納入參考文件，請依正式公告文件為準。後續廠商仍需依「捷運開發界面報告書」等內容需求為主。	1. 不調整
261	成本建議書填製說明 2.3	有關本計畫範圍地上物拆除費用已包含於工區清理、拆除及工址調查項下	依”地上物”字眼是否可增加【若遇地下障礙物則非屬承攬範圍內】?	廠商依契約規定需辦理建物調查(含公共結構物)，應可確認工程範圍內是否有地下結構物影響施工，故結構物開挖及相關處理費用均已納入契約價金內，因此依原契約規定辦理。	1. 不調整
262	成本建議書填製說明 1.7.2 契約書本文第 5 條一、(二).5	成本建議書：廠商應依據契約書本文第 5 條一、(二)5. 規定，應於開工通之日起 90 日內提出初步「詳細價目表(一)」送機關核定。 契約書：乙方應於開工通知日起 90	開工後 90 日是否需提送「詳細價目表(二)」核定?且完成細設後提送之更新「詳細價目表(一)」、「 細 價目表(二)」是否可修正項目內容及各項金額(於契約總價內挪用)	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		日內提出初步「詳細價目表(一)」及初步「詳細價目表(二)」送甲方核定。			
263	投標須知貳.二十.(十一)	有關機廠用地，如該用地交付超過預計時程，相關規定詳契約第7條附件八。	未見契約第7條附件八內容	請見契約書第7條附件的第八點	1. 不調整
264	投標須知 P.1 壹、重要條款五、招標模式 (四)本機關「允許」投標廠商...	(四)本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標； 廠商家數上限為5家 。	本案為土建及機電統包工程，因近期營造工程量能供不應求，營造廠可承攬的總額有限，且號誌、車輛、供電等，皆屬本案重要專業廠商，專業程度高，較難以分包廠商的資格代替，可共同投標廠商家數過少較難以成案，請酌予放寬共同投標廠商家數至少6家以上。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (四) 本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標； 廠商家數上限為 6 家 。	2. 要修訂
265	投標須知 P.3 壹、重要條款六、預算金額	(一)本機關就本採購案預計給付予廠商之預算金額為 新臺幣 275 億元 正。	近期決標之萬大線CQ890標(土建工程)：決標金額為180億35萬元，CQ890標路線長度約6.62公里(含8座高架車站)，其中未含細部設計費用；環狀線北機廠：決標金額約為101億元。本計畫路線長度僅為5.78公里，其中機電系統工程含括五級機廠之完整設備、通訊及自動收費之完整後台系統、號誌系統之完整核心設備...等等，並需考量民生汐止線及基隆捷運、捷運聯開...等整合需求，以單位長度成本概估法評估預算實難反映實際市場價格，近期相似專案僅(主線+機廠土建工作)決標金額即高達281億元，超過本案土建+機電總預算，本案預算遠遠不足，請參酌市場行情並調高預算金額，增加廠商投標意願。	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議
266	投標須知 P.20 壹、重要條款十三、企劃書(五) 6.如廠商以外幣...	6 如廠商以外幣及新臺幣之複合式報價，其中外幣部份換算為新臺幣之金額超過新臺幣部份之金額者，不視為不合格標， 惟廠商得標後，應依該	廠商投標已考量匯率波動風險、進口產品成本...等因素，得標後調整外幣部分金額會衍生額外的不確定因素，建議刪除本條文。	此項規定原意為廠商以外幣報價不得超過該項目之一半，雙方各吸收一半匯兌風險，而非全由機關吸收該項匯兌風險，因此維持原契約規定。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		項單價之金額(即為新臺幣加外幣換算為新臺幣之總和,且該外幣以決標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率折算)調整外幣部份之金額至多為單價之一半金額。		其外幣原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 6 如廠商以外幣及新臺幣之複合式報價,...(即為新臺幣加外幣換算為新臺幣之總和,且該外幣以截止投標日前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率折算)...	
267	投標須知 P.19 壹、重要條款 十三、企劃書 (五)本採購案標價... 1.請於企劃書中載明...	1 請於企劃書中載明依本須知規定應提出之標價組成內容(成本建議書之總表及詳細價目表(二))。 3 成本建議書主要包含工程價目單之總表及詳細價目表(一)。成本建議書填製方式詳成本建議書填製說明。	第1與第3之說明似有不同,成本建議書所應提出之標價文件為總表及詳細價目表(一),不是詳細價目表(二)。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 1 請於企劃書中載明依本須知規定應提出之標價組成內容(成本建議書之總表及詳細價目表(一))。	2. 要修訂
268	投標須知 P.32 壹、重要條款 十七、訂約 (三)得標廠商應於...	(三)得標廠商應於接獲招標機關之得標通知之次日起之本機關3上班日內,檢附相關物件,送達本機關查驗(查驗方式請見「得標廠商資格、規格暨證件查驗表」),每逾期1日,本機關得處以決標金額3/10000之懲罰性違約金,並自待付契約價金扣抵,惟最多處罰累計總金額為決標金額 36/10000為限;	廠商登記設立證件、實績證明、專案負責人證照等文件正本,需經廠商內部核准流程後方可攜出供機關查驗,外國廠商亦需有文件正本寄送至台灣的作業時間,實難於接獲機關通知後3上班日內備齊送達,建請將此期限放寬至30日曆天內完成正本查驗。	廠商如有困難,可提出展延申請,因此維持原條文辦理。	1. 不調整
269	投標須知/P.25/貳之二之(六)之5 契約書/P.7/第五條之一之(一)之1	押標金及保證金由共同投標廠商共同繳納或由共同投標協議書所指定之代表廠商繳納。本案須提供擔保者,亦同。 本工程預付款為訂約總價10%(四捨五入以萬元為單位)。預付款於雙方簽定契約,乙方提報預付款使用計畫及辦妥履約各項保證,並提供與預付款同額之	依投標須知規定,保證金可由共同投標廠商共同繳納,亦即共同投標成員可依所占契約比率出具其負責之保證金。預付款專戶是否為各投標成員在出具預付款還款保證時各自提供該專戶資訊,即同時會有多個預付款專戶。 預付款還款保證有效期是否可比照履約保證規定,先以較短有效期繳納者,其有	1. 是,依條文規定辦理。 2. 原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 契約第五條/一/(一)/2 修訂如下: 乙方依本目之1約定請求預付款時,應於支領前,依採購法第30條第2項及「押標金保證金暨其他擔保作業辦法」相關規	1. 不調整 2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		預付款還款保證，經甲方核可後於30日內，給付第一期預付款(契約總額之5%)。工作執行計畫書及總工程整體進度綱圖經甲方核定，並提供與預付款同額之預付款還款保證，給付預付款尾款。 <u>預付款應於銀行開立專戶</u> ，專用於本工程，甲方得隨時查核其使用情形。	效期每次至少3年。	定，向甲方提供同額之預付款還款保證。乙方以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時，其有效期應較契約規定之最後施工、供應或安裝期限長九十日。但乙方之書面連帶保證繳納，有效期未能立即涵蓋上述有效期，須先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少3年。乙方應於有效期屆滿前30日辦理完成繳交符合契約約定額度之保證金。	
270	契約書/P.8/第五條之一之(一)之5	若發生終止契約，且乙方領有預付款者，應於30天內將未扣還之預付款金額，並加其自契約終止日起迄退還日之利息一併退還甲方， <u>其利率以年息5%計算之。</u>	現行其他政府標案預付款計息方式多以「中華郵政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率」加計，建請本案比照辦理。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5 乙方應於開工通知... 若發生終止契約，且乙方領有預付款者，應於30天內將未扣還之預付款金額，並加其自契約終止日起迄退還日之利息一併退還甲方，其利率以「中華郵政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率」計算之。	2. 要修訂
271	契約書/P.57/十一之(三)	保固保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時， <u>其有效期至少為保固履約完成日之次日再加90日。</u>	基礎及結構物(含防水)等保固期間由乙方保固5年，故該項保固保證有效期再加上90日會超過現行多數銀行保證期間之上限，建請先行以有效期至少3年繳納，到期再行展延至保固期滿為止。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 契約第十四條/十一/(三) 修訂如下： (三) 保固保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時，其有效期至少為保固履約完成日之次日再加90日。但乙方以銀行開立之不可撤銷擔保信用狀或銀行之書面連帶	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				保證繳納，有效期未能立即涵蓋上述有效期，須先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少 3 年。乙方應於有效期屆滿前 30 日辦理完成繳交符合契約約定額度之保證金。	
272	投標須知/第 3~4 頁、第七之(二) 業主需求書(一)/第 16-1、16-2 頁、第 16 點 契約書/第 77 頁、第二十二條	<p>投標須知</p> <p>(二) 本採購案之後續擴充項目：</p> <p>1 有關企劃書內廠商所自填基隆捷運機電系統車輛及號誌系統，及捷運民生線機電系統之車輛部分，依各自有效期間內之報價(詳壹、十三、(一)、4、h.(1))，納入契約作為辦理增購時之依據，且廠商同意以此報價辦理後續擴充，亦不會就此表示異議。</p> <p>2 前目以外之其他後續擴充項目倘屬新增項目者，將依政府採購法第18條第4項規定辦理議價；前目以外之其他後續擴充項目倘屬原契約既有項目者，係以原契約條件及價金續約核算付款，因後續擴充致原契約所列項目之數量有所增加者，其單價不予調整，倘原契約列有數量增加時之價金調整規定者，亦不適用</p> <p>業主需求書(一)</p> <p>16. 後續擴充需求</p> <p>(3) 期間：本基隆捷運機電系統後續採購預計自本契約簽約日起至契約結束前辦理採購。</p> <p>契約書</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起算8年內，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價</p>	<p>因物價變動難以預測，如以原契約條件及價金辦理擴充採購，實難評估風險及報價金額；此外，原契約既有項目以原契約條件及價金續約核算付款，風險過大難以評估，建議後續擴充應提供物價調整機制以進行後續擴充價金之協商。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>1. 投標須知壹\十三\(-)\4\h.\(2)及(3)條文修訂文字：</p> <p>(2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。</p> <p>(3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。</p> <p>2. 第二十二條後續擴充\四\(-)及(四)條文修訂文字：</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		表」，做為辦理增購時議價(約)之依據。 (二) 基隆捷運軌道工程:依本案軌道工程之單位造價為基準,依政府採購法第18條第4項規定辦理議價。……		前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。	
273	契約書/第6頁、第四條、一	驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或本契約預定效用，經甲方檢討不必拆換、更換或拆換、更換確更困難，或不必補交者，得於必要時減價收受。採減價收受者，按不符項目標的之甲方認定金額與本契約價金之差價減價收受後，另處罰上開差價 6倍之懲罰性違約金 。……	處罰6倍之懲罰性違約金過高，建議修改為差價的10%；減價金額及違約金的合計總額，以「規定不符項目標的」之契約價金為限。	減價收受係因廠商完成之工作與契約規定，而不妨礙安全及使用需求所為之收受，依採購法規定得以處罰懲罰性違約金，與國產化優先發展項目無法達成，另設有損害賠償額預定性違約金不同。另相關倍數係參考過去案例，故維持原條文辦理。	1. 不調整
274	契約書/第13頁、第五條	(六) 工程物價指數調整： 3 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施、軌道工程(均不排除進口製品)， 其餘工程項目均無物價調整 。	請將機電系統依營建物價總指數納入物價指數調整範圍。	(1) 土建部分編列預算係依辦理招標當時營建物價為基準，因此履約期間之物價波動以物調方式辦理，與機電系統物調已含在預算內之方式不同，考量無公正具共識之參考指數、預算編列已含物調、廠商報價亦已含物調等因素，建議機電部分履約階段辦理估驗計價時不再另予以物價調整。 (2) 維持原條文辦理。	1. 不調整
275	契約書/第44頁、第十條	四、乙方依本契約提送甲方一切之申請、報告、請款、變更設計(施工階段)及請示事項，除另更約定外，均須送經監造單位核轉。乙方依法令規定提送政府主管機關之有關申請及報告事項，除另有約定外，均應先照會監造單位。 監造單位在其職權範圍內所作之決定，乙方如有異議時，應於接獲該項決定之日起10日內以書面向甲方表示，否則視同接受。	建請刪除”監造單位在其職權範圍內所作之決定，乙方如有異議時，應於接獲該項決定之日起10日內以書面向甲方表示，否則視同接受。”	本條文參考本府採購契約範本之規定，且過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
276	契約書/第 68 頁、第十七條	十一、除本契約約定期限外，乙方未依甲方通知完成期限或甲、乙雙方協議完成履約期限時，每逾1日處以 <u>懲罰性違約金</u> 新臺幣10,000元。	本工程已訂有進度里程碑及對應之逾期違約金，不應另定其他期限，請刪除相關懲罰性違約金之約定。	本項罰則是為控管履約品質及如期提供協議交付工作，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
277	契約書/第 83 頁、第七條附件	四、(五) 除契約變更或追函契約以外而新增工作項目外，因不可歸責於乙方之事由，經甲方同意展延工期所致之工期展延天數之整體考量後時，乙方並得向甲方請求按訂約時 <u>訂約總價(扣營業稅) 2.5%除以訂約時機電系統實質完工天數所得金額乘以機電系統實質完工日期展延天數之工程管理費用</u> ，且其費用以不超過原工程訂約總價10%為限。如因不可歸責於雙方之事由者，乙方得申請之工程管理費用應予減半。公式： 展延之工程管理費=(2.5%訂約總價(扣營業稅)/訂約時機電系統實質完工天數*機電系統實質完工日期展延天數	以預算金額275億的2.5%除以2,580天，計算展延一天的工程管理費僅26萬餘元，建議提高比例或以實支方式計算廠商實際展延費用，並取消工程管理費用上限。	本條文係依過往標案經驗及對廠商履約工程管理費用損失之補償，因次維持原條文辦理。	1. 不調整
278	契約書/第 84 頁、第七條附件	八、(三) 機廠用地交付超過預定時間(因非可歸責於乙方之因素調整後)， <u>經展延逾總工期183日內，乙方不得主張任何費用</u> 。	用地交付延後必造成廠商管理成本及人力費用的沉重負擔，建議刪除 183日內不得主張費用之約定。	機廠工作時程係考量相關交付條件在分段、分期交付進場之條件下，考量雙方各負擔部分風險，經評估工期展延扣除 183日不給管理費補償，應屬合理，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
279	契約書/第 34 頁、第九條	二十八、 本契約使用的土地，由甲方於開工前提供，其地界由甲方指定。如因甲方未及時提供土地，致乙方未能依時履約者，乙方得依「新北市政府興辦公共工程展延工期審核注意事項」規定，申請延長履約期限；因此增加之必	地上(下)物的清除，依據工程慣例由甲方負責，建議改為”其地上(下)物的清除，由甲方負責處理。	因本契約另有規定廠商需配合辦理之拆除事項，因此維持原條文辦理。。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																																										
		要費用，由甲方負擔。該土地之使用如更任何糾紛，除因可歸責於乙方所致者外，由甲方負責；其地上（下）物的清除，除另有規定外，由甲方負責處理。 除本契約(含第一條一、所列各項)另有規定外，由甲方負責處理。																																													
280	03-成本建議書(總表、詳細價目表(一)) 11-基本設計工程圖說_參考圖 CDP10-AR1203	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 15%;">工程名稱</td> <td colspan="2">捷運汐止東湖線統包工程</td> </tr> <tr> <td>施工地點</td> <td colspan="2">新北市</td> </tr> <tr> <td>項次</td> <td>項目及說明</td> <td>單位</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22</td> <td>機廠暨行政大樓土建工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.1</td> <td>機廠土木工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.2</td> <td>機廠大地工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.3</td> <td>儲車區結構工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.4</td> <td>主維修工廠結構工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.5</td> <td>土軌廠結構工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.6</td> <td>洗車廠結構工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.7</td> <td>行政大樓結構工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.8</td> <td>警衛室結構工程</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.9</td> <td>人工平台結構</td> <td>式</td> </tr> <tr> <td>壹.三.22.12</td> <td>物品儲存倉庫與供電設施結構工程</td> <td>式</td> </tr> </table> 	工程名稱	捷運汐止東湖線統包工程		施工地點	新北市		項次	項目及說明	單位	壹.三.22	機廠暨行政大樓土建工程	式	壹.三.22.1	機廠土木工程	式	壹.三.22.2	機廠大地工程	式	壹.三.22.3	儲車區結構工程	式	壹.三.22.4	主維修工廠結構工程	式	壹.三.22.5	土軌廠結構工程	式	壹.三.22.6	洗車廠結構工程	式	壹.三.22.7	行政大樓結構工程	式	壹.三.22.8	警衛室結構工程	式	壹.三.22.9	人工平台結構	式	壹.三.22.12	物品儲存倉庫與供電設施結構工程	式	請提供關連建物分界定義，包括「人工平台」、「儲車區結構」、「主維修工廠結構」、「行政大樓」、「物品儲存倉庫與供電設施結構」等等。	機廠各廠房結構體(含地板)屬機廠土建工程，人工平台及捷開地下室屬捷開共構工程，均屬廠商契約施作範圍。	1. 不調整
工程名稱	捷運汐止東湖線統包工程																																														
施工地點	新北市																																														
項次	項目及說明	單位																																													
壹.三.22	機廠暨行政大樓土建工程	式																																													
壹.三.22.1	機廠土木工程	式																																													
壹.三.22.2	機廠大地工程	式																																													
壹.三.22.3	儲車區結構工程	式																																													
壹.三.22.4	主維修工廠結構工程	式																																													
壹.三.22.5	土軌廠結構工程	式																																													
壹.三.22.6	洗車廠結構工程	式																																													
壹.三.22.7	行政大樓結構工程	式																																													
壹.三.22.8	警衛室結構工程	式																																													
壹.三.22.9	人工平台結構	式																																													
壹.三.22.12	物品儲存倉庫與供電設施結構工程	式																																													
281	業主需求書(四) 3-21	樁基礎設計採用之安全係數如下：	於112年6月公布並將於113年1月正式生效之新版建築物基礎構造設計規範中，針對樁基礎的樁端支承力和摩擦力之安全係數(FS2和FS1)進行調整，以調	目前設計(含施工估算)係依現行設計規範辦理，若因應法規、規範更新，則依契約規定辦理。	1. 不調整																																										

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																																																
		<table border="1"> <tr> <td rowspan="2">考慮因素</td> <td>載重組合</td> <td colspan="2">安全係數</td> </tr> <tr> <td></td> <td>常時載重</td> <td>特殊載重</td> </tr> <tr> <td></td> <td>樁端支承力^(註一)</td> <td>3.0</td> <td>2.0</td> </tr> <tr> <td></td> <td>樁表面摩擦阻力</td> <td>2.0</td> <td>1.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>抵抗拉拔力^(註二)</td> <td>不允許拉力產生</td> <td>2.5</td> </tr> </table>	考慮因素	載重組合	安全係數			常時載重	特殊載重		樁端支承力 ^(註一)	3.0	2.0		樁表面摩擦阻力	2.0	1.5		抵抗拉拔力 ^(註二)	不允許拉力產生	2.5	<p>整樁端支承和摩擦力之承载力貢獻。(並非全面調嚴)</p> <p>請問本案樁基礎設計時需遵循業主需求書(四)或113年將生效之新設計規範?</p> <p>表 5.3-1 垂直支承力安全係數</p> <table border="1"> <tr> <td rowspan="2">載重情況</td> <td>支承力推估方法</td> <td colspan="2">樁載重試驗</td> <td colspan="2">支承力推估公式</td> </tr> <tr> <td></td> <td>FS1</td> <td>FS2</td> <td>FS1</td> <td>FS2</td> </tr> <tr> <td></td> <td>常時載重情況</td> <td>1.8</td> <td>2.5</td> <td>2.5</td> <td>3.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>短期載重情況</td> <td>1.3</td> <td>1.8</td> <td>1.8</td> <td>2.5</td> </tr> <tr> <td></td> <td>極限限界狀態</td> <td>1.1</td> <td>1.3</td> <td>1.2</td> <td>1.5</td> </tr> </table>	載重情況	支承力推估方法	樁載重試驗		支承力推估公式			FS1	FS2	FS1	FS2		常時載重情況	1.8	2.5	2.5	3.5		短期載重情況	1.3	1.8	1.8	2.5		極限限界狀態	1.1	1.3	1.2	1.5		
考慮因素	載重組合	安全係數																																																			
		常時載重	特殊載重																																																		
	樁端支承力 ^(註一)	3.0	2.0																																																		
	樁表面摩擦阻力	2.0	1.5																																																		
	抵抗拉拔力 ^(註二)	不允許拉力產生	2.5																																																		
載重情況	支承力推估方法	樁載重試驗		支承力推估公式																																																	
		FS1	FS2	FS1	FS2																																																
	常時載重情況	1.8	2.5	2.5	3.5																																																
	短期載重情況	1.3	1.8	1.8	2.5																																																
	極限限界狀態	1.1	1.3	1.2	1.5																																																
282	業主需求書(一)整體服務需求及規定 6.3.2 (6) P6-47	車站及機廠所屬污、廢水經蒐整、處理並符合放流水標準後，經主管機關核可後，始可排放至下游排水路或公共污水下水道系統。廠區內污、廢水相關設施及聯外污水管道之設計、施作及申請排放等屬廠商工作事項。	本計畫聯外污水管道設計，若因甲方或主管機關要求，需配合治理計畫範圍外的區域，計畫基地外用地，應由業主取得或協調用地後，廠商再辦理後續相關作業，相關衍生增加施工費用及工期，應納入契約變更辦理。	車站及機廠...處理並符合放流水標準後，經主管機關核可後，亦可申請排放至下游排水路系統，維持原規定辦理。	1. 不調整																																																
283	11-基本設計工程圖說_參考圖/CDP10-AR1001	機廠配置圖	依「擬定汐止都市計畫(配合捷運汐止東湖線建設計畫)(SB11、SB12、SB13、SB14、SB15站及機廠)細部計畫案-計畫書」規定：本計畫區之建築物應經「新北市都市設計及土地使用開發許可審議會」依「新北市都市設計審議原則」及「新北市捷運系統及其設備都市設計審議原則」審議通過，捷運系統用地應先經本府捷運工程局審定並報請「新北市都市設計及土地使用開發許可審議會」大會報告。 而依「新北市捷運系統及其設備都市設計審議原則」規定： 五、捷運機廠應符合下列規定：	依「新北市都市設計及土地使用開發許可審議會」結論辦理。	1. 不調整																																																

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			<p>(一) 沿建築線應留設四公尺人行步道。</p> <p>(二) 考量捷運場(廠)站之安全維護，得設置圍牆，如採實牆設置其外側應以一點五公尺以上之灌叢綠籬作為緩衝規劃。依目前機廠配置規劃並未完全滿足需沿建築線應留設四公尺人行步道及圍牆外側應以一點五公尺以上之灌叢綠籬作為緩衝之規定。</p> <p>本基地面積狹小，若要以「新北市捷運系統及其設備都市設計審議原則」規定留設退縮，將有用地不足的問題。</p>		
284	08-業主需求書(四)土建工程及其他機電設施設計規範/4-37 頁	(7) 門扇上若設置有玻璃視窗，應採用鐵絲網玻璃。	<p>鐵絲網玻璃防火時效最高為1小時。建議修改內容如下：</p> <p>(7) 門扇上若設置有玻璃視窗，應採用鐵絲網玻璃或符合該防火門防火時效之防火玻璃</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>刪除 4.3. 三(7)條文。</p>	2. 要修訂
285	05-業主需求書\6. 土建及其它機電設施工程需求\6.1 前\6.1.1 工作範圍\ (7) 結構工程設計\ E	<p>D. 捷開捷運結構(含地下室)。</p> <p>E. 機廠內各廠房、行政大樓及捷開捷運結構(含所有附屬室)及供未來捷開使用之人工平台層。</p>	請問未來捷開大樓是否為鋼構建造？	未來捷開大樓結構型式由廠商提出捷運開發界面報告書供投資人參考；捷開大樓基本設計報告將納入參考文件供廠商參考，維持原規定辦理。	1. 不調整
286	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/P6-164 6.6.15(1)	D. 移植保活率為 100%；	樹木移植需在適合的季節與充足的時間“有機會”達到百分百存活率，為符合契約工期無法符合移植保活率100%，建議酌與放寬，或是工期將植栽移植之季節與時間納入考量。	目前環評案大都承諾移植保活率為100%，且新北市府移植計畫書要求趨嚴，維持原規定辦理。	1. 不調整
287	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/P8-32 8.5.(2)	廠商之設計圖說…。前述設計圖說，土建工程、水環工程及電梯及電扶梯工程含期初設計、期中設計及期末設計，軌道系統則涵蓋期初設計、期中設計及期	設計圖分三階段設計提送，期初與期中設計審查是否達8.5.(6).B 規定之”N2”，即可進入下階段送審；建議設計圖分為期中與期末設計送審。	為確保品質，維持原規定。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		末設計等，包括供永久性工程及臨時工程各階段用之一切圖說			
288	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/P8-35 8.5.(6)	G. 標示註記"2"或"3"之圖說，廠商應於收到審查意見發文日後20日內重新送審，最遲不得超過審查意見發文日後30日，廠商對圖說之所有修改連同變更發生日期，都應在圖說上清楚標明。	1. 本案為統包工程，由統包商依施工進度自行決定進版時間，若涉及界面協商與方案評估，30日實無法完整修訂計算書、設計圖、文件印刷及發文，若勉強進版，徒增設計與審查負擔，反而不利於整體進度，刪除本條文。 建請明訂審查期限，以排定設計時程。	審查期限於契約第九條履約管理已有相關規定，依原契約規定辦理。	1. 不調整
289	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/P8-45 8.7.(4)	F. 廠商於提送CSD/SEM設計圖說時，應同時進行BIM之3D 建模檢討，並需於各階段細設文件提出時一併提出成果報告，各專業均應依據核定之成果發展CSD/SEM施工圖說。	1. “各階段”細設文件為何，是否為期中或期末設計階段?或是其他定義? 此處所指成果報告定義為何? 3. 期初與期中設計階段尚無法提出CSD/SEM設計圖說，建議改為期末設計獲N2時提出CSD/SEM設計圖說。	1.CSD/SEM 設計圖說係採期中、期末兩階段提送。 2. 成果報告請依業主需求書(一)第14章規定辦理。 3. 為確保品質，維持原規定辦理。 維持原規定辦理。	1. 不調整
290	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/P12-1 . 12. 捷運開發		表中所示捷開大樓容積率是否已包含相關獎勵容積之上限，並作為捷運開發地下室結構與基礎設計之依據。	依汐東捷運都市計畫公開展覽版之土地使用分區管制要點，捷運開發區建築物，不再依其他法令規定申請容積獎勵，及申請容積移轉。實際容積率以發布實施都市計畫內容為準，依原契約規定辦理。	1. 不調整
291	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/P13-1 13.(3)	廠商於取得使用權之既有道路或公有設施(如公園等)範圍，應依據主管機關相關規定及協調會議結論，負責道路或公有設施之維護管理，衍生之一切費用已內含於契約價金。	民眾發生非可歸責於廠商之意外，而衍生之求償或國賠費用，應不屬承商之責。	廠商依約負有道路或公有設施維護管理責任，履約期間若於維管範圍發生有民眾之意外及衍生求償或國賠事宜，廠商依契約第18條仍需協助業主釐清之責避免遭第三人請求損害賠償，至於若經釐清非可歸責廠商責任，則無衍生賠償費用之情事，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
292	11-基本設計工程圖說_參考圖		建議招標文件提供基本設計圖電子檔。	廠商確定得標另行提供CAD檔，維持原條	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				文辦理。	
293	02-契約書/P9 第五條第一(二)款	<p>7 設計費估驗計價</p> <p>A 第1期：乙方依契約規定提出設計管理計畫，經甲方核定後，給付細部設計費10%。</p> <p>B第2期：乙方依契約規定完成各分項期中細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2後，給付各分項細部設計費20%。</p> <p>C 第3期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲N2後，給付各分項細部設計費30%。</p> <p>D 第4期：乙方各分項施工估驗進度達40%後，給付各分項設計費用之10%。</p> <p>E 第5期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，經甲方核定後，且該階段 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，給付各分項細部設計費15%。</p> <p>F 第6期：乙方各分項施工估驗進度達70%後，給付各分項設計費用之10%。</p>	<p>第3期各分項期末細部設計工作達N2後，總計僅估驗至60%，設計費需待第4期與第6期施工估驗進度至40%與70%方可再估驗，時程太久設計顧問與建築師資金壓力太大，建議刪除第4期與第6期估驗，第2期與第3期給付各分項細部設計費30%與40%。</p> <p>第4期與第5期設計費估驗，若第5期先達到，是否可先辦理第5期估驗計價。</p>	<p>(1) 已充分考量廠商投入設計成本後設計費估驗計價機制，其機制尚屬合理，因此維持原條文辦理。</p> <p>(2)依契約規定若符合各項條件，廠商即可提出請款。</p>	1. 不調整
294		<p>9 建築資訊模型 BIM 估驗計價以一式計價，其各期之付款條件為：</p> <p>(1)第一期：乙方提送「BIM 執行計畫書」經甲方核定後，給付「詳細價目表(二)」內「建築資訊模型 BIM」項目金額的 10%。</p> <p>(2)第二期：乙方配合設計階段之細部設計進度提送成果經甲方核定後，並</p>	<p>BIM請款建議比照設計費，依各分項提送成果辦理計價。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>(1)第一期：乙方提送「BIM 執行計畫書」經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 10%。</p> <p>(2)第二期：乙方配合設計階段之細部設計進度提送成果經甲方核定後，並完成設</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>完成設計階段 BIM 工作所有契約約定項目，及提交相關成果後，給付「詳細價目表(二)」內「建築資訊模型 BIM」項目金額的 35%。</p>		<p>計階段 BIM 工作所有契約約定項目，及提交相關成果後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 35%。</p> <p>(3)第三期：乙方於施工進度達 30%，且依最新之施工界面協調會議結果修正 BIM 模型及負責辦理 BIM 各項相關工作，及提交相關成果，經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 15%。</p> <p>(4)第四期：乙方於施工進度達 60%，且依最新之施工界面協調會議結果修正 BIM 模型及負責辦理 BIM 各項相關工作，及提交相關成果，經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 15%。</p> <p>(5)第五期：乙方於施工階段依施工界面協調會議結果修正 BIM 模型及負責辦理 BIM 各項相關工作，及提交相關成果，於機電系統實質完工 BIM 工作經甲方核定後，給付「建築資訊模型 BIM」項目金額的 15%。</p> <p>(6)第六期：本機電系統竣工，BIM 工作無待解決事項，經甲方核定後，付清該項工程費尾款。</p>	
295	<p>08-業主需求書 (四)土建工程及其他機電設施設計規範 三、低壓配電系統(三)設計需求 \13</p>	<p>13. 每一自立式開關箱必須包含一座 100mm 高之 RC 開關箱及其配件至少應為一般室內型 NEMA 1，實施品質管理系統(CNS12681)經標檢局認可登錄之配電盤工廠承製，經由該廠依有關試驗標準試驗報告。</p>	<p>10-綱要性土建工程及其他機電設施施工規範(下冊)\第 16441 章 低壓配電盤\2.1.3 結構\ (2) 低壓配電盤的成品須符合 CNS、NEMA 或 IEC 的要求。然此設計需求規定為至少應為一般室內型 NEMA1，兩者似有抵觸。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>6.2.3 低壓配電系統\三\ (三)\12. (略以)每一自立式開關箱必須包含一座 100mm 高之 RC 混凝土基座。所有開關箱及其配件至少應為一般室內型，低壓配電盤必須為實施品質管理系統(CNS12681)經</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				標檢局認可登錄證明且於有效期限之配電盤工廠承製，經由該廠依有關試驗標準試驗合格，並檢附試驗報告。 (同項次 204)	
296	08-業主需求書 (四)土木工程及其他機電設施設計規範 三、低壓配電系統(三)設計需求 \18	18. 電纜與配線 (1) 廠站之高低壓動力及照明插座幹線電纜應使用交連聚乙烯(XLPE)材料作為其外層絕緣、被覆材料。控制電纜採 PVC 絕緣 PVC 被覆控制電纜(CVV)，照明及插座回路採 PVC 絕緣電線。	電纜的被覆材料是否應修正為PVC?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (1) 廠站之高低壓動力及照明插座幹線電纜應使用交連聚乙烯(XLPE)材料作為其外層絕緣、(PVC)被覆材料。控制電纜(CVV)採 PVC 絕緣 PVC 被覆；照明及插座回路採 PVC 絕緣電線。 (同項次 205)	2. 要修訂
297	08-業主需求書 (四)土木工程及其他機電設施設計規範 三、低壓配電系統(三)設計需求 \20	20. 當導線管內安裝三條以上導線，或三條以上導線(Trunking)或電纜架(Cable Tray)上，但未相互保護或電纜之最大電流額定須依 NEC (NFPA70)310 之規定，有額定計算須以環境溫度 35°C 為條件。	導線或電纜的最大電流額定須依 NEC(NFPA)310之規定降低調整，因NEC標準之電纜主要以美規為主，而本案之電纜則是以公制為主，兩者似有抵觸。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 每一導線或電纜之最大電流額定須依據用戶用電設備裝置規則辦理。 (同項次 207)	2. 要修訂
298	08-業主需求書 (四)土木工程及其他機電設施設計規範 五、幹線設備 (二)設計原則\8	8. 匯流排槽採用 3φ4W+1/2G 型，匯流排槽應為銅質金屬外殼或模鑄式，屋內型為防塵防水型(至少須為 IP55 等級)，並須符合消防法規耐燃保護之規定，中性線之容容量與各相安培容量相同，並具備 50%容量之裕量。	Busway 規範中提到須為 IP68(含)以上等級及絕緣材料 F 級(耐溫 1550C)，如台中綠線 914A 標 IP55(含)以上等級及絕緣材料 F 級(耐溫 155°C)；三鶯線為 IP55(含)以上等級及絕緣材料 F 級(耐溫 155°C)；萬大線 860 標為 IP54(含)以上等級及絕緣材料 F 級(耐溫 155°C)，因此	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 匯流排槽採用 3φ4W+1/2G 型，匯流排槽應為銅導體、整體絕緣、金屬外殼或模鑄式，屋內型為防塵防水型(至少須為 IP55(含)以上之等級)，涉及緊急電源部份須符合消防署認證規定，中性線所用之匯	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			建議修正為 IP55(含)以上等級及絕緣材料 F 級(耐溫 155°C)。	流排安培容量與各相安培容量相同，並具備 50%容量之接地匯流排。 (同項次 209)	
299	08-業主需求書 (四)土木工程及其他機電設施設計規範 第六章設施機電 \6.2.6 設計計算書	(一) 電纜架、電纜線槽容量分析	請澄清電纜架之預留量是多少?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (一) 電纜架、電纜線槽容量 (含預留量)，依用戶用電設備裝置規則規定分析計算。 (同項次 210)	2. 要修訂
300	08-業主需求書 (四)土木工程及其他機電設施設計規範 第六章 設施機電/6.2.3 /三 / (三)/23 導線管	(2) 屋內牆上隔間內部、懸吊天花板內等處之露明導線管採用 EMT 管，EMT 管僅可適用於混凝土系統引下導線及接地系統需使用 PVC 管。	適用於混凝土預埋管是否應為PVC管?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (2) 屋內牆上隔間內部、懸吊天花板內等處之露明導線管及隱蔽位置之導線管採用 EMT 管，PVC 管僅可適用於混凝土預埋管。但避雷系統引下導線及接地系統需使用 PVC 管。 (同項次 208)	2. 要修訂
301	08-業主需求書 (四)土木工程及其他機電設施設計規範 第六章 設施機電/ 6.2.8/一、設計概要	一、設計概要 (一) 依電力、電信、資訊及避雷設備種類分別設	因資訊係屬電信範疇內，是否與電信共用同一個接地系統就好或是需另獨立一個資訊用的接地系統?如需另獨立一個資訊用的接地系統，其接地電阻要求為何?	維持原條文辦理。 (同項次 211)	1. 不調整
302	08-業主需求書 (四)土木工程及其他機電設施設計規範	(5) 設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具保護能力(如:高低壓電力電纜、電話電纜及光纖	因該段說明出自低壓配電系統，並非弱電系統，所以主幹電纜是否不應該包含電話電纜及光纖電纜?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 契約條文將移至，6.1.1 一般要求、十、	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																					
	第六章 設施機電/6.2.3 /三 / (三)/18 電纜與配線			<p>設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具有有效防鼠蟻侵蝕防護能力(如下表：低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜)。</p> <p>十、設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具有有效防鼠蟻侵蝕防護能力(如下表：低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜)。</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>名稱</th> <th>接續端(從)</th> <th>接續端(到)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">電力電纜</td> <td>供電變壓器二次側</td> <td>低壓配電櫃主 ACB 設備一次側</td> </tr> <tr> <td>發電機</td> <td>低壓配電櫃</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">電話系統電纜</td> <td>總配線箱</td> <td>各種層分配箱</td> </tr> <tr> <td>各種建築物總配線箱 MDF</td> <td>各種建築物總配線箱 MDF</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">通訊傳輸光纖電纜</td> <td>總配線箱</td> <td>各種層分配箱</td> </tr> <tr> <td>各種建築物總配線箱 DDF</td> <td>各種建築物總配線箱 DDF</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">火警系統光纖電纜</td> <td>各種火警受信總機</td> <td>行政大樓火警受信總機</td> </tr> </tbody> </table> <p>(同項次 206)</p>	名稱	接續端(從)	接續端(到)	電力電纜	供電變壓器二次側	低壓配電櫃主 ACB 設備一次側	發電機	低壓配電櫃	電話系統電纜	總配線箱	各種層分配箱	各種建築物總配線箱 MDF	各種建築物總配線箱 MDF	通訊傳輸光纖電纜	總配線箱	各種層分配箱	各種建築物總配線箱 DDF	各種建築物總配線箱 DDF	火警系統光纖電纜	各種火警受信總機	行政大樓火警受信總機	
名稱	接續端(從)	接續端(到)																								
電力電纜	供電變壓器二次側	低壓配電櫃主 ACB 設備一次側																								
	發電機	低壓配電櫃																								
電話系統電纜	總配線箱	各種層分配箱																								
	各種建築物總配線箱 MDF	各種建築物總配線箱 MDF																								
通訊傳輸光纖電纜	總配線箱	各種層分配箱																								
	各種建築物總配線箱 DDF	各種建築物總配線箱 DDF																								
火警系統光纖電纜	各種火警受信總機	行政大樓火警受信總機																								
	303	08-業主需求書(四)土木工程及其他機電設施設計規範第六章 設施機電/ 6.2.11 /一、電話系統	(4) 各室內空間皆設置電話與資訊插座。一樓入口及公共電話插座，並預留電源以利電信單位銜接	各室內空間是否包含平時無人的機房，如泵浦室、通風機房、空調機房...等？”設計空間需求表”亦無說明	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>6.2.11 /一、電話系統、(二)設計需求、4. 電話與資訊配管配線、(4) 各居室空間設置電話與資訊插座。一樓入口及各層門廳均預留公共電話插座，並預留電源以利電信單位銜接。</p> <p>(同項次 213)</p>	2. 要修訂																				
304	08-業主需求書(四)土木工程及其他機電設施設計規範第六章 設施機電/ 6.2.11 /一、電話系統	(二) 設計需求 1. 依規定設置電信室，供引進纜線及設置第一類電專用空間，並預留冷氣孔，設置獨立電表。 2. 各樓梯間或(管道間)設置配線箱。	該配線箱是指電話用或是包含資訊用配線箱都要?若該樓層有多處樓梯，不管是否有電話或資訊的需求，是否每一個樓梯間都須設置配線箱?	<p>維持原條文辦理。</p> <p>(同項次 212)</p>	1. 不調整																					
305	10-綱要性土木工程及其他機電		請提供共同天線系統規範。	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p>	2. 要修訂																					

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	設施施工規範(下冊) 業主需求書(四) P.6-46	二、 數位電視共同天線系統 本案於機廠設數位電視等視訊系統之相		補增，第 16782 章共同天線系統規範 (同項次 214)	
306	10-綱要性土建工程及其他機電設施施工規範(下冊) 第 13700 章 門禁管制設備	3.3 備品 3.3.1 依「業主需求書(一)整體服務需求及規定」6.8.9 備品及特殊測試設備之供應章節規定辦理。須包含但不限 (1) 門禁卡片 (2) 感應式讀卡機 (3) 刷卡單元 (4) 緊急按鈕 (5) 磁簧偵測器 (6) 雙鑑式偵測器	備品數量並無具體列出，此部分數量應以何為依據？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 第 13700 章 3.3.1 備品數量至少如下： 門禁卡設計數量 20% 感應式讀卡機一組 刷卡單元一組 緊急按鈕設計數量 10% 磁簧偵測器設計數量 10%雙鑑式偵測器設計數量 10% (同項次 226)	2. 要修訂
307	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 6-90 頁/6.4.6 排煙設計要求	防火風門之開啟狀態亦應有適當訊號作監視，並有適當檢視孔以易於檢視，其設置地點應於風管外明顯處標示以利維護。	待確認是否只限電動防火風門提供開啟狀態訊號?依法規於鄰近防火風門的風管上設置檢修口，應可做為檢視用，是否仍需要另外開檢視孔。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.4.6(十) 穿越任何具防火時效之牆面或樓板的排煙風管，應設置多葉片式防火風門，其熔鍊動作溫度依消防消防法規辦理，另防火風門之開啟狀態亦應有適當訊號作監視，亦可從風管外面可看出開啟狀態，並有適當檢視孔以易於檢視，其設置地點應於風管外明顯處標示以利維護。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				(同項次 220)	
308	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 6-92 頁/ 6.4.8 管路系統佈置	各支幹管及空調設備均設置水量平衡閥及測試接頭	是否是在管路上另設測試接頭供管路試壓或沖洗等使用?建議只需針對主管路設置。	維持原條文辦理。 (同項次 221)	1. 不調整
309	施工規範(下冊) 第 15152 章衛生給排水配管 2.1.2 露明之管線與配件頁碼: 15152-4	施工規範(下冊)第15152 章. 1.2 露明之管線與配件: (1)C1 類管:除特別註明外,重力排放之污水管系統與配件,應採用……。	施工規範(下冊)第15152章2.1.2露明之管線與配件,沒有規範到給水系統管線應採用何種管材,惠請補充。	維持原條文辦理。 (同項次 228)	1. 不調整
310	業主需求書(四) 6.3.4.二、熱水系統頁碼:P6-77 施工規範(下冊) 第 15410 章給排水及衛生器具 2.12 熱水設備頁碼: 15410-7	業主需求書(四) 6.3.4. 二、熱水系統:二、熱水設備 (一)熱水製熱設備之製熱供給水溫之設計需求……。 (二)熱水管路採逆迴水或熱動閥……。 施工規範(下冊)第15410章2.12熱水設備: 2.12.1 熱水系統應採熱泵熱水器……。 2.12.3 熱泵熱水器應為整組式設備……。	依業主需求書(四)6.3.4給排水系統中規定,熱水係採用逆回水及熱動閥等熱水循環系統;但施工規範(下冊)第15410章規範熱水系統應採整組式熱泵熱水器,請問以何者為準。 是否需設置熱水系統,若有,請提供需要熱水供給的位置點。 若為熱水循環系統,須規劃機房空間擺放相關設備,配管路徑也較長;若使用熱泵熱水器,價格亦較高,若熱水使用點不多(ex. 僅廁所洗面盆使用),是否於廁所設置瞬熱型熱水器或儲熱型電熱水器?較符合經濟效益。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 二、熱水設備 (一)工作人員盥洗室及沖淋間應設置即熱式壁裝熱水器供淋浴使用,若盥洗室數量超過五處,且集中設置於附近時應評估採用儲水槽式電能熱水器,並提供熱水至盥洗室內之洗手盆及淋浴設備。 (二)儲水槽式電能熱水器之加熱時間及儲水容量,應足夠提供所銜接之洗手盆及淋浴設備使用;熱水器應為整組式設備,包括加熱裝置、水位裝置及必要之控制設備。 (三)熱水管路配置需考量最近距離配置,以達到即時供熱之效果。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																																												
				(同項次 217)																																													
311	業主需求書(四) 6.3.4.四、排水系統頁碼：P6-78	業主需求書(四) 6.3.4. 四、排水系統。(一)設計需求第5項規定： 所有污水管、廢水管、污水池、集水坑等，均連接透氣管，以保持各衛生器具水封完整，避免臭散逸……。	所有衛生器具銜接的污、廢水管，是否可取消透氣管，全面改用吸氣閥？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 所有污水管、廢水管、污水池、集水坑等，均連接透氣管，以保持各衛生器具水封完整，避免臭氣散逸及維持管路水流通暢。衛生器具可採吸氣閥設置，吸氣閥應經中華民國國家標準及國際標準試驗合格，方能使用。 (同項次 218)	2. 要修訂																																												
312	業主需求書(四) 6.3.1 機械工程一般要求頁碼：P6-66	業主需求書(四) 6.3. 機械工程中 6.3.1 一般要求第二項管線識別表格規定： 通氣管之管線顏色採用白色。	市面上大多數鑄鐵管廠商，並無生產白色鑄鐵管，是否可採其他顏色？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 二、管線識別。 <table border="1"> <thead> <tr> <th>管線類別</th> <th>管線顏色</th> <th>字體與流向管頭顏色</th> <th>簡寫符號</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>日用冷水</td> <td>藍(pantone630c)</td> <td>白</td> <td>冷水</td> </tr> <tr> <td>日用熱水</td> <td>黃(pantone yellow c)</td> <td>白</td> <td>熱水</td> </tr> <tr> <td>污水</td> <td>橘紅(pantone 021c)</td> <td>白</td> <td>污水</td> </tr> <tr> <td>雨排水</td> <td>黑</td> <td>白</td> <td>雨排水</td> </tr> <tr> <td>通氣管</td> <td>白</td> <td>白黑</td> <td>通氣管</td> </tr> <tr> <td>消防栓系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>消防栓</td> </tr> <tr> <td>觀水系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>觀水</td> </tr> <tr> <td>水霧系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>水霧</td> </tr> <tr> <td>泡沫系統</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>泡沫</td> </tr> <tr> <td>低污染氣體</td> <td>紅(pantone186c)</td> <td>白</td> <td>氣體藥劑名稱</td> </tr> </tbody> </table> (同項次 216)	管線類別	管線顏色	字體與流向管頭顏色	簡寫符號	日用冷水	藍(pantone630c)	白	冷水	日用熱水	黃(pantone yellow c)	白	熱水	污水	橘紅(pantone 021c)	白	污水	雨排水	黑	白	雨排水	通氣管	白	白黑	通氣管	消防栓系統	紅(pantone186c)	白	消防栓	觀水系統	紅(pantone186c)	白	觀水	水霧系統	紅(pantone186c)	白	水霧	泡沫系統	紅(pantone186c)	白	泡沫	低污染氣體	紅(pantone186c)	白	氣體藥劑名稱	2. 要修訂
管線類別	管線顏色	字體與流向管頭顏色	簡寫符號																																														
日用冷水	藍(pantone630c)	白	冷水																																														
日用熱水	黃(pantone yellow c)	白	熱水																																														
污水	橘紅(pantone 021c)	白	污水																																														
雨排水	黑	白	雨排水																																														
通氣管	白	白黑	通氣管																																														
消防栓系統	紅(pantone186c)	白	消防栓																																														
觀水系統	紅(pantone186c)	白	觀水																																														
水霧系統	紅(pantone186c)	白	水霧																																														
泡沫系統	紅(pantone186c)	白	泡沫																																														
低污染氣體	紅(pantone186c)	白	氣體藥劑名稱																																														
313	綱要性土建工程及其他機電設施施工規範(下冊) 第 15105 章 管材 2.1.1.(2).C	2類管—壓力配管用碳鋼鋼管(熱浸鍍鋅)STPG C. 接頭：50 mm及以下之管線採螺紋式接合，與閥類銜接若採凸緣(法蘭)接合，則凸緣(法蘭)應符合 CNS 7555 及 7556滑入熔接式鋼製管凸緣(法蘭)(配合閥類等級)之規定，凸緣(法蘭)墊圈符合 CNS 10774 K4080規定。	65mm及以上的接頭是採用機械接頭處理或焊接方式辦理？	維持原條文辦理。 (同項次 227)	1. 不調整																																												
314	投標須知(P.7)	車輛廠商(第3資格)：	台灣車輛公司為國內唯一生產過捷運系	依大捷法第3條第1項本法所稱大眾捷運	1. 不調整																																												

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	壹、十、(三)、2.c	<p>投標廠商於截止投標日前 15 年內曾完成如下工程實績：</p> <p>(1) 捷運系統車輛工程實績，其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5 車輛部分預算)元，或累計契約完工結算金額不低於新臺幣(車輛部分預算)元之承做經驗者。</p> <p>(2) 廠商應具有捷運系統不銹鋼或鋁合金車輛車體焊接實績。</p>	<p>統車輛與輕軌車輛之在地公司，</p> <p>1. 配合工業合作計畫與外商合作捷運系統車輛以 CBU(全製裝)之工程實績是否滿足(1)工程實績資格?</p> <p>2. 本案所需車種為 LRRT(輕軌捷運)，台灣車輛公司已完工之淡海輕軌/安坑輕軌是否滿足(1)工程實績資格?</p> <p>3. 建議修改為“軌道系統車輛工程實績”</p>	<p>系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統，輕軌係捷運系統之一種態樣。</p>	
315	投標須知(p.10) 壹、十三、(一)、4. h	<p>h. 後續擴充採購報價的完整性及合理性：</p> <p>(1) 廠商應自填辦理基隆捷運及捷運民生線之車輛系統後續擴充採購報價，依下表填列車輛每列之報價，其報價應為汐東捷運成本建議書總表內(車輛系統細部設計費+車輛系統)÷3 之平均單價(車輛系統費用包括詳細價目表(一)所列一般需求、設備費、組立及安裝費、系統測試費、教育訓練費、備品、耗材、特殊工具及特殊測試設備費之各項費用)。</p>	<p>問題點：</p> <p>後續擴充價格會因國際原物料波動影響，8 年內報價不得變動在實務上不可能。故建議可由廠商自行增列後續擴充調價條件。</p> <p>建議事項：</p> <p>(1) 廠商應自填辦理基隆捷運及捷運民生線之車輛系統後續擴充採購報價，依下表填列車輛每列之報價，其報價應為汐東捷運成本建議書總表內(車輛系統細部設計費+車輛系統)÷3 之平均單價(車輛系統費用包括詳細價目表(一)所列一般需求、設備費、組立及安裝費、系統測試費、教育訓練費、備品、耗材、特殊工具及特殊測試設備費之各項費用)，其調價條件可由投標廠商自行增列。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>1. 投標須知壹\十三\(\一)\4\h.\(2)及(3)條文修訂文字：</p> <p>(2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。</p> <p>(3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。</p> <p>2. 第二十二條後續擴充\四\(\一)及(四)條文修訂文字：</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。 (四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。	
316	契約書 第十六條一、(一)、2	有部分先行使用之必要或已履約之部分更減損滅失之虞，辦理部分驗收或分段查驗供驗收之用者，除無起算保固期可能之部分外，自驗收或分段查驗結果符合契約規定之次日起算。	有部分先行使用之必要或已履約之部分更減損滅失之虞，甲方必須先行辦理部分驗收或分段查驗供驗收之用者，除無起算保固期可能之部分外，自驗收或分段查驗結果符合契約規定之次日起算。	本條文參考本府採購契約範本之規定，且過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
317	契約書(P.65) 第十六條三、(二)	本工程之任何項目發生故障及因而造成之其他故障，總數超過 15%。	問題點： 本次標案車輛系統僅3列車，母數過少，任一故障發生即超過15%(如:集電弓)，建議車輛系統故障率另定。 建議事項： 建議排除車輛系統或故障率另定(數量稀少之設備或部品建議訂65%)。	本案係發生於保固期間，基本上捷運系統已經RAMDT驗證符合契約規定方能辦理驗收及啟動保固，系統應已趨於穩定，萬一保固期發生如廠商列舉集電弓故障而造成系統故障應屬相當嚴重之事故，當屬廠商之嚴重瑕疵並應依約立即檢討改善，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
318	業主需求書(一) 8.1(9)C.	C. 所有錄影資料應為業主可接受的拍攝人員所合法製造(錄影資料應包括空拍內容，廠商應對其所提供資料之合法性負責，若因相關法令規定而執行困難時，廠商得提出說明分析及替代方式經業主同意後辦理)其內容及安排應於 NTP+90 日內送業主同意。	問題點： 空拍需有民航法合法證照，且本案僅基隆市可飛，台北市、新北市為限制飛行區域，是否不限制必須空拍？ 建議事項： C. 所有錄影資料應為業主可接受的拍攝人員所合法製造(錄影資料應包括空拍內容，廠商應對其所提供資料之合法性負責，若因相關法令規定而執行困難時，廠	如條文所述：「...，若因相關法令規定而執行困難時，廠商得提出說明分析及替代方式經業主同意後辦理」，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			商得提出說明分析及替代方式經業主同意後辦理) 其內容及安排應於 NTP+90 日內送業主同意。		
319	業主需求書(二) 1.4.1	參考規範及準則	問題點： 各標準縮寫所代表的意義有部分錯誤如(20) BS 全名為 British Standards 應為”英國標準” 另(21) EN 要稱為歐盟標準或歐洲標準應統一後續條文如 1.4.3 有不同名稱 建議事項： 應重新檢視各縮寫意義及統一規範中的中文名稱	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (21) 歐洲標準(EN)。	2. 要修訂
320	業主需求書(二) 1.4.3	號誌相關準則	問題點： 各標準縮寫所代表的意義有部分錯誤，誤套上協會如(15) DIN 全名為 Deutsche Industrie-Norm 應為”德國工業標準” (16) JIS 現在日方已更名為”日本產業標準” 另(5) EN 與 1.4.1 中文名稱不同 建議事項： 應重新檢視各縮寫意義及統一規範中的中文名稱	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (14)德國工業標準(DIN)。 (15)日本產業標準(JIS)	2. 要修訂
321	業主需求書(二) 1.5.2	縮寫	問題點： EN 要稱為歐盟標準或歐洲標準應統一 建議事項： 應重新檢視各縮寫意義及統一規範中的中文名稱	維持原條文辦理。	1. 不調整
322	業主需求書(二)	定線參數	問題點：	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	1.6.1(2)		<p>“主線絕對需求：≤50 公尺，機廠段絕對需求：≤ 50 公尺” 意思是路線上的所有曲率半徑均小於等於 50 公尺？</p> <p>建議事項： 應為大於等於符號” ≥”</p>	<p>公告文件內容為準：</p> <p>A. 平面曲線最小曲率半徑： 主線絕對需求：≥50 公尺，機廠段絕對需求：≥50 公尺</p>	
323	業主需求書(二) 1.6.5(10)	(前略)量測方法採用 BS EN 50500 標準。廠商必需依照 BS EN 50500 相關檢測頻率區段(以下略)	<p>問題點： BS EN 50500 其意義為做為英國標準發行之 EN 50500</p> <p>建議事項： 應統一為 EN 50500</p>	維持原條文辦理。	1. 不調整
324	業主需求書(二) 1.17.3(2)	焊工和焊接程序檢定，須依據美國機械工程師協會(ASME)鍋爐和壓力容器規章第 IX 節(ANSI/ASME BPV-IX)，或英國標準學院規範 BS4871，電焊工之工作依核定焊接程序作業審核測試，並依 BS4870 規範焊接程序的審核測試之條款規定。	<p>問題點： 增加或其他經業主同意的國際標準</p> <p>建議事項： (2) 焊工和焊接程序檢定，須依據美國機械工程師協會(ASME)鍋爐和壓力容器規章第 IX 節(ANSI/ASME BPV- IX)，或英國標準學院規範 BS4871、CNS、ISO 或其他經業主同意之標準，電焊工之工作依核定焊接程序作業審核測試，並依 BS4870 或 ISO 規範焊接程序的審核測試之條款規定。</p>	維持原條文辦理。	1. 不調整
325	業主需求書(二) 1.21.1	(前略)他們將必須根據其預定職務接受技術方面及講課技巧方面之訓練。(以下略)	<p>問題點： 相關供應商均僅能提供技術方面訓練，無法提供”講課技巧方面”之訓練</p> <p>建議事項： 建議刪除”講課技巧方面之訓練”，或於</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>廠商必須訓練由業主選定並派遣之人員，或為他們安排訓練課程，這些人員中將包括講師儲備人員在內，他們將必須根據其預定職務接受技術方面相關訓練。根據此項要求，廠商須於開工日後 730 日內</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			機電系統之外另立教育訓練專章。	提送訓練計畫予業主審核，並包括課程簡介及授課內容大綱及其期間和授課地點。	
326	業主需求書(二) 1.21.6(4)	A. 筆記本：在課堂時間或當做家庭作業之一部份，學員所蒐集之筆記及有關的資料。	問題點： 學員手冊內通常有足夠的空間作筆記，單獨之筆記本無必要 建議事項： 建議取消此項目	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除，1.21.6(4)、A。	2. 要修訂
327	業主需求書(二) 1.21.6(7)	(前略)所有訓練課程電子媒體將成為業主所擁有之機密資料，業主將不允許除了業主(Employer)與營運單位以外之任何第三者使用、複製或持有訓練課程電子媒體。	問題點： 對於通用性的設備，其教學媒體並非針對特定客戶而製，無法限定廠商不得再給其他單位使用 建議事項： 請刪除此項目，或是針對專為本專案製成之媒體。	維持原條文辦理。	1. 不調整
328	業主需求書(二) 1.21.8	授課員之訓練	問題點： 設備供應商只提供其負責項目的訓練，無法提供訓練授課員的項目 建議事項： 教人如何當教師非設備廠商之專業，無廠商可對應，建議刪除	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除，1.21.8。	2. 要修訂
329	業主需求書(二) 1.24.4	廠商除應依業主需求書(一)提供紀錄進度之照片及 DVD 影像紀錄外，另須依下列需求提供捷運車輛縮尺外觀模型及車輛組裝宣傳影片：	問題點： 影像紀錄建議直接提供電子檔即可，畫質比 DVD 更好 建議事項： 建議 DVD 字樣刪除或提供雲端檔案。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 業主需求(一)8.1(9)DVD-影像記錄，刪除 DVD。 E. 影像紀錄資料應以電腦儲存媒體的格	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				式製作。	
330	業主需求書(二) 1.24.4(1)	(1) 捷運車輛縮尺外觀模型(不含內裝) 廠商應提供 1 列, 比例為 1:24 之列車模型(含放置該模型之軌道基座、外部透明壓克力保護盒, 以及中英文銘牌設備)。車輛縮尺外觀模型需能展示至少包括但不限於車體、車燈、車窗、車門、車頂設備、車底設備、聯結器、轉向架(可與車體分離)及車間走道等設備。模型材料採用 Polyurethane(聚氨酯)或其它經業主審查核准(核定)之材料	問題點: 低底盤車之車底設備通常藏在車體內, 與底座距離過小無法呈現, 另放於透明壓克力保護盒內之模型要求轉向架可與車體分離無意義, 1:24 模型的體積相當大, 若無適當的支撐設施, 分離轉向架的行為很容易造成模型傾倒損壞 建議事項: (1) 捷運車輛縮尺外觀模型(不含內裝)廠商應提供 1 列, 比例為 1:24 之列車模型(含放置該模型之軌道基座、外部透明壓克力保護盒, 以及中英文銘牌設備)。車輛縮尺外觀模型能展示的項目應送業主審核。模型材料採用 Polyurethane(聚氨酯)或其它經業主審查核准(核定)之材料。	維持原條文辦理。	1. 不調整
331	業主需求書(二) 1.24.4(2)	(2) 捷運車輛組裝宣傳影片 廠商應提供長度至少 5 分鐘(含)以上之捷運車輛宣傳影片, 影片內容需包括車輛之外觀及內裝介紹、車輛組裝之紀錄影像, 以及車輛行駛於計畫路線具特色之車站、機廠並結合公共藝術意象, 於通車運轉後情景等資訊。	問題點: 內容包含整個捷運工程, 建議修改標題。 建議事項: 建議修改 (2) 捷運工程宣傳影片 廠商應提供長度至少 5 分鐘(含)以上之捷運工程宣傳影片, 影片內容需包括車輛之外觀及內裝介紹、車輛組裝之紀錄影像, 以及車輛行駛於計畫路線具特色之車站、機廠並結合公共藝術意象, 於通車運轉後情景等資訊。	維持原條文辦理。	1. 不調整
332	業主需求書(二)	E. 廠商應提供製作完成品 DVD 光碟片	問題點:	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標	2. 要修訂


捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	1.24.4(2)E	100片以及藍光光碟片10片(均內含中文版、英文版及片盒、說明文字等)、母帶及播放用 MPEG-2, MPEG-4 檔。	建議取消光碟載體 建議事項： 建議直接提供電子檔	公告文件內容為準： E. 廠商應提供製作完成品之電子檔(均內含中文版、英文版及說明文字等)及播放用 MPEG 格式檔。	
333	業主需求書(二) 2.1 (6)	列車之組成車輛(以下簡稱車輛)應採用 100%低地板車廂。車廂每一車門入口處地板表面距鋼軌頂面之高度不得大於 350mm (轉向架上方經業主核准/核定之部分車廂地板區域除外)。	問題點： 建議設定公差。 建議事項： 建議增加公差為+0/-20	維持原條文辦理。	1. 不調整
334	業主需求書(二) 2.1 (10)	車輛之設計除應考量相關強度、性能以及功能…等需求外，尚應注意其對酸雨與鹽害等嚴苛環境條件之防護措施，以確保車體、轉向架以及其他相關金屬結構件…等具備至少 25 年之使用壽命。	問題點： 除車體與轉向架外，其餘相關金屬結構件不應要求 25 年之使用壽命 建議事項： 建議刪除”以及其他相關金屬結構件”字樣	維持原條文辦理。	1. 不調整
335	業主需求書(二) 2.1 (15)	廠商應對其所提供車輛以及各車載機電系統/設備之設計、製造、組裝、測試、性能、功能以及營運與維修之安全性負完全責任，且應簽具切結書，保證保固期滿後 10 年(含)內，各式備品之來源無虞。	問題點： “切結書”及”10 年(含)內”的規定 建議事項： 建議改為保證保固期滿後 10 年(含)內，各式備品之來源無虞或同等替代品。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.1(15) 廠商應對其所提供車輛以及各車載機電系統/設備之設計、製造、組裝、測試、性能、功能以及營運與維修之安全性負完全責任，且應簽具切結書，保證保固期滿後 10 年(含)內，各式備品或同等替代品之來源無虞。	2. 要修訂
336	業主需求書(二) 2.1(20)	用於軌道車輛之電氣設備與元件如接觸器、電驛、斷路器等))，應選用符合 EN 50155/IEC 60571 標準，其中端子台另應符合 IEC60068 2 27 標準衝擊測試及 IEC 60068 2 6 標準振動測試。	問題點： 車輛的振動測試標準為 EN 61373，其中 EN61373 的衝擊測試是依照 IEC60068-2-27，但是振動測試是依照 IEC60068-2-47 或 IEC60068-2-64。 為增加設計的靈活性，建議加入 EN 61373	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			與實績。 建議事項： (20) 用於軌道車輛之電氣設備與元件如接觸器、電驛、斷路器等))，應選用符合 EN 50155/IEC 60571 標準，其中端子台另應符合 IEC 60068 2 27 標準衝擊測試及 IEC 60068 2 6 標準振動測試、EN61373 或具有軌道車輛使用實績。		
337	業主需求書(二) 2.4.1 E.	急衝度限值：0.75m/s ³	問題點： 依交通部頒 <u>輕軌系統建設及車輛技術標準規範</u> 107年版，急衝度為1.3 m/s ³ 另依交通部頒 <u>捷運軌道車輛技術標準規範</u> 110年版，急衝度為0.8 m/s ³ ~0.96 m/s ³ 及前案低底盤車輛經驗，急衝度數據應不會低於1.0 m/s ³ 以下 建議事項： 因本案為 LRRT 車型，建議修改為”急衝度限值:1.3 m/s ³ (但以1.0 m/s ³ 為目標)”	維持原條文辦理。	1. 不調整
338	業主需求書(二) 2.4.1(2)	廠商應提送列車速度、加減速率以及急衝度…等性能之相關設計細節含模擬分析計算資料以及牽引力特性曲線…等予業主審核。廠商應提送之列車牽引力特性曲線至少應包括：	問題點： 急衝度是牽引力與煞車力的變化速度，係牽引系統與煞車系統在控制設計依據，並沒有性能與模擬分析等資料，因此建議刪除。 建議事項： (2) 廠商應提送列車速度、加減速率 以及急衝度 …等性能之相關設計細節含模擬分析計算資料以及牽引力特性曲線…等	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			予業主審核。廠商應提送之列車牽引力特性曲線至少應包括：		
339	業主需求書(二) 2.5 (2)	廠商所提之各設計建議方案，其內容除相關之書面說明資料外，應以電腦模擬之3D彩色立體透視圖清楚展現車體外觀造型與顏色配置、車廂/駕駛室內裝樣式與顏色配置以及車內設施(如座椅/博愛座、放置輪椅/腳踏車之多功能停放區、握桿、扶手、拉環、車門、車窗以及車間走道…等)之配置方式。廠商應確保其電腦模擬3D彩色立體透視圖所呈現之顏色與實際顏色一致而無失真情形。	問題點： “顏色一致而無失真”過於籠統，一般環境下的顏色會隨太陽角度、天氣、周遭反光條件有所變化，實際面上不可能呈現無色差。 建議事項： 建議刪除規範要求” 廠商應確保其電腦模擬3D彩色立體透視圖所呈現之顏色與實際顏色一致而無失真情形”	維持原條文辦理。	1. 不調整
340	業主需求書(二) 2.6.2(1)K	車廂內部之前後兩端以及車內緊急對講機位置等處應設置金屬製之車輛編號牌，且每一車廂應有其專屬之編號。	問題點： 建議不限定金屬製，以增加設計彈性，如高雄輕軌二階段之車號即為非金屬製 	維持原條文辦理。	1. 不調整
341	業主需求書(二) 2.6.3(3)	車內設有「多功能停放區」之車廂，其於輪椅及/或進腳踏車出入口之車	問題點： 以國際標準 ISO 7001 為基礎之輪椅、腳	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		門處應有輪椅及/或腳踏車之相關標誌，且應以中、英文雙語標示其相關說明。	<p>踏車圖形即可，中、英文雙語標示在有限的版面下畫蛇添足，目前各地捷運均僅以圖形標示。</p>  <p>建議事項： 刪除”且應以中、英文雙語標示其相關說明”</p>	2.6.3(3)車內設有「多功能停放區」之車廂，其於輪椅及/或進腳踏車出入口之車門處應有輪椅及/或腳踏車之相關標誌。	
342	業主需求書(二) 2.6.3(4)	車體外部每側之前後兩端應設置金屬製之車輛編號牌，且其編號應與車廂內部之編號一致。	<p>問題點： 鉸接式車輛有緊 5m 之短車身，若規定前後兩端應設置金屬製車號牌將對外觀是種衝擊，資訊也過多，如高雄輕軌僅車體之一端有車號，車號標示也非金屬質。</p>  <p>建議事項： 為增加設計彈性，建議修改為：車體外部每側之適當位置應標明車輛編號，且其編</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，2.6.3(4)車體外部原則每側之前後兩端應設置金屬製之車輛編號牌，且其編號應與車廂內部之編號一致。</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			號應與車廂內部之編號一致		
343	業主需求書(二) 2.6.3 (5)	A. 警笛音：警笛音之作動係由司機員手動操作，用以警醒列車較遠距離前方之人員、車輛或當列車近距離前方發生緊急狀況時示警之用。警笛響音於距其發生端前方 30m 處且於軌道中心線上所測得之音量不得低於 80 dBA。 B. 警鈴音：警鈴音之作動 係由司機員手動操作，用以警醒列車近距離前方之人員、車輛或作為列車到站 離站示警之用。警鈴響音於距其發生端前方 30m 處且於軌道中心線上所測得之音量不得低於 75dBA。 C. 蜂鳴音：蜂鳴音之作動應於列車切換至倒車模式時自動啟動，且應與倒車警示燈連鎖作動。蜂鳴音應為間歇式。蜂鳴響音於距其發生端前方 30m 處 且於軌道中心線上所測得之音量不得低於 70dBA。	考量環保噪音相關規定，建議音量降至 75dBA。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.6.3(5)每一列車之前後兩端均應設有相關警音裝置，應至少提供下列各式警醒功能，以提高行車安全，並提供相關使用實績及測試標準。警音裝置之響音音量應可調整： A. 警笛音：警笛音之作動係由駕駛室隨車員手動操作，用以警醒列車較遠距離前方之人員、車輛或當列車近距離前方發生緊急狀況時示警之用。 B. 警鈴音：警鈴音之作動係由駕駛室隨車員手動操作，用以警醒列車近距離前方之人員、車輛或作為列車到站/離站示警之用。 C. 蜂鳴音：蜂鳴音之作動應於列車切換至倒車模式時自動啟動，且應與倒車警示燈連鎖作動。蜂鳴音應為間歇式。	2. 要修訂
344	業主需求書(二) 2.6.4 (7) G.	司機員專用置物箱櫃	問題點： 司機員專用置物箱櫃過於侷限 建議事項： 建議更改為”司機員專用置物區”	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.6.4(7)G 駕駛室隨車員專用置物區。	2. 要修訂
345	業主需求書(二) 2.6.5(8)	於主線上或機廠內任一地點(含最大坡度/最小轉彎半徑路段)之列車，均應能順利且安全地完成其聯結器之聯結與解聯作業，無須於道旁以人工對準。	問題點： 此功能需靠轉向架的水平轉動與聯結器的連結達成，對於轉向架不在車體最前端的車輛無法對應此功能。 建議事項：	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.6.5(2)聯結器應能同時自動完成機械、電氣以及氣源(若列車採用氣動煞車設備時)等之聯結或解聯作業。聯結器應	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			於主線上或機廠內任一地點(含最大坡度/最小轉彎半徑路段)之列車，均應能順利且安全地完成其聯結器之聯結與解聯作業，無須於道旁以人工對準。	設有手動解聯裝置及吸能裝置等，以確保其使用之安全性與便利性。 2.6.5(8)於主線上或機廠內任一地點(含最大坡度/最小轉彎半徑路段)之列車，均應能順利且安全地完成其聯結器之聯結與解聯作業，除非經業主核准(核定)，應以自動對準為原則。	
346	業主需求書(二) 2.6.9 (2)	C. 除非經業主核准核定變壓變頻式換流器應採用 IGBT 功率半導體元件，且其功率半導體應使用非浸式之冷卻方式。	問題點： 目前已知的牽引系統散熱方式有： 自然冷卻如台鐵的 EMU800 強制風冷如淡海/安坑輕軌 強制水冷如台鐵的 E500 電力機車 為了降低牽引系統的空間需求，無法採用自然冷卻方案，但是強制風冷與水冷方案都是可採行的方案，所以建議將非浸式刪除以增加產品選用彈性。 建議事項： C. 除非經業主核准核定變壓變頻式換流器應採用 IGBT 功率半導體元件，且其功率半導體應使用非浸式之冷卻方式。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.6.9(2)C 除非經業主核准(核定)，變壓變頻式換流器應採用 IGBT 功率半導體元件。	2. 要修訂
347	業主需求書(二) 2.6.9 (3)B	(前略)牽引馬達應為防滴式構造，以防止灰塵與雨滴進入。	問題點： 理由:建議增加構造形式，以擴大供應商來源。 建議事項： 建議增加:全密閉式構造 (前略)牽引馬達應為防滴式構造或全密閉式構造，以防止灰塵與雨滴進入	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.6.9(3)B 牽引馬達應為自冷式設計，需能自行吸入空氣冷卻而不需使用外加之冷卻風扇。	2. 要修訂
348	業主需求書(二)	(前略)且定子繞組應施以真空浸透絕	問題點：	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	2.6.9 (3)E	緣。	理由:建議增加構造形式,以擴大供應商來源。 建議事項: 建議增加:真空加壓浸透絕緣(前略)且定子繞組應施以真空浸透絕緣或真空加壓浸透絕緣。	公告文件內容為準: 2.6.9(3)E 牽引馬達轉子之機械強度應能承受最大牽引出力、電力煞車連續作動、轉子嚴重空轉以及轉子失速…等嚴苛負荷而不致損壞。除非經業主核准(核定),牽引馬達應採用預先成型之定子繞組。	
349	業主需求書(二) 2.6.10 (2)	B. 除非經業主核准核定靜態換流器應符合 IEC 61287 相關規定,並採用 IGBT 功率半導體元件,且其功率半導體應使用非浸式之冷卻方式。功率半導體應有過載保護設計,且不得使用保險絲為其過載保護元件。相關測試應搭配實際空調設備及靜態換流器運轉情境執行。	問題點: 目前已知的輔助供電系統散熱方式有自然冷卻如台鐵的 EMU800 強制風冷如淡海/安坑輕軌 強制水冷如台鐵的 E500 電力機車 為了降低供電系統的空間需求,無法採用自然冷卻方案,但是強制風冷與水冷方案都是可採行的方案,所以建議將非浸式刪除以增加產品選用彈性。 建議事項: B. 除非經業主核准核定靜態換流器應符合 IEC 61287 相關規定,並採用 IGBT 功率半導體元件,且其功率半導體應使用非浸式之冷卻方式。功率半導體應有過載保護設計,且不得使用保險絲為其過載保護元件。相關測試應搭配實際空調設備及靜態換流器運轉情境執行。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 2.6.10(2)B 除非經業主核准(核定),靜態換流器應符合 IEC 61287 相關規定,並採用 IGBT 功率半導體元件。功率半導體應有過載保護設計,且不得使用保險絲為其過載保護元件。相關測試應搭配實際空調設備及靜態換流器運轉情境執行。	2. 要修訂
350	業主需求書(二) 2.6.10 (2)	D. 靜態換流器應能輸出下列交流電源: 電壓為 380 V AC、頻率為 60Hz 之三相交流電 電壓為 110 V AC、頻率為 60Hz 之單相交流電	問題點: 一般我們會使用繞線式變壓器將 380Vac 降壓成 110Vac,而該變壓器的安裝位置不一定會在靜態換流器中,為了增加設計的靈活性建議要求輔助供電系統必須提供的電壓種類,而不是指定靜態換流器必須	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 2.6.10(2)D(刪除)	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			<p>直接輸出。</p> <p>建議事項： D. 靜態換流器應能輸出輔助供電系統應能提供下列交流電源： 電壓為 380 V AC、頻率為 60Hz 之三相交流電 電壓為 110 V AC、頻率為 60Hz 之單相交流電</p>		
351	業主需求書(二) 2.6.11 (3) E.	<p>摩擦煞車之煞車片，其材料應能與煞車碟盤匹配、相容，且不得含有石棉或其他類似之有害物質。在 W4 載重狀態以及純摩擦煞車之情況下，全新煞車碟盤至少應有 160,000km 之使用壽命，全新煞車片至少應有 4,800km 之使用壽命。</p>	<p>問題點： 壽命驗證須依據車輛使用情況或標準進行模擬，因本案為新造車，故不會有車輛使用情況進行驗證，故擬建議採用標準進行模擬並提出壽命預估，此預估不與日後車輛使用情況相互比對</p> <p>建議事項： 建議刪除在 W4 載重狀態以及純摩擦煞車之情況下，全新煞車碟盤至少應有 160,000km 之使用壽命，全新煞車片至少應有 4,800km 之使用壽命。 增列依據 EN 13452-1、EN13452-2 或 CNS 8489 鐵路車輛用合成閘瓦或 CNS 15972 鐵路車輛碟式煞車及其應用標準進行壽命模擬。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>2.6.11(3)E 摩擦煞車之煞車片，其材料應能與煞車碟盤匹配、相容，且不得含有石棉或其他類似之有害物質。</p>	2. 要修訂
352	業主需求書(二) 2.6.11 (3) I.	<p>不論廠商係採用空壓或液壓作動之摩擦煞車設備，其相關之撓性軟管應符合 EN、IEC 或其他經業主核准(核定)之相關國際標準，且應在其上打印清晰且永久之製造日期。</p>	<p>問題點： 市面上之撓性軟管並不會打印製造日期，多於管身會打印製造標準及規格，僅軟管可於管身上刻印製造日期。</p> <p>建議事項：</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>2.6.11(3)I 不論廠商係採用空壓或液壓作動之摩擦煞車設備，其相關之撓性軟管應符合 EN、IEC 或其他經業主核准(核定)之相關國際標準，且應在其上打印清晰且</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			建議考量加掛日期銘牌。	永久之製造日期或加掛日期銘牌。	
353	業主需求書(二) 2.6.14 (1) A	駕駛室應另設一組專屬之空調系統及加熱裝置。	問題點： 空調機內部會配置冷暖氣功能，建議不要另外加裝加熱裝置。 建議事項： 駕駛室應另設一組專屬之空調系統 及加熱裝置 。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.6.14 (1). A. 每一車廂旅客區應至少裝設一組頂置式空調系統，且每一組空調系統均應配備雙冷媒壓縮機組。若廠商因其車輛系統之空間特性，無法於每一車廂裝設專屬之空調系統時，應提出其如何滿足本規範第 2.6.14.(2). B 節需求之設計細節及相關說明，並應經業主核准(核定)。駕駛室應另設一組專屬之空調系統。 2.6.14 (2). E. (刪除)	2. 要修訂
354	業主需求書(二) 2.6.14 (2)	E. 駕駛室加熱裝置 a. 除非經業主核准核定))，駕駛室內近駕駛座椅處應設有電熱式加熱裝置，其安裝方式應能使司機員易於操作與控制。 b. 駕駛室之加熱裝置，其風扇應為可提供高低風速之雙轉速設計，且其加熱線圈或類似組件應至少具備「低熱能」與「高熱能」兩段加熱功能。 c. 駕駛室之加熱裝置應至少具備下列各項操控功能： (a)開啟 (b)關閉 (c)低速：提供低熱能低風速 (d)高速：提供高熱能高風速	問題點： 空調機內部會配置冷暖氣功能，建議不要另外加裝加熱裝置。 建議事項： 刪除	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.6.14 (1). A. 每一車廂旅客區應至少裝設一組頂置式空調系統，且每一組空調系統均應配備雙冷媒壓縮機組。若廠商因其車輛系統之空間特性，無法於每一車廂裝設專屬之空調系統時，應提出其如何滿足本規範第 2.6.14.(2). B 節需求之設計細節及相關說明，並應經業主核准(核定)。駕駛室應另設一組專屬之空調系統。 2.6.14 (2). E. (刪除) (同 353 項次)	2. 要修訂
355	業主需求書(二) 2.6.14 (3)	G 蒸發器通風扇應兼具緊急通風扇之功能。當緊急供電時，蒸發器通風扇	問題點： 在緊急的情況下為了提高人員的舒適度	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		應能至少持續運轉 30min. 並應能提供 W3 載重 狀態下，每人至少 300 L/min. 所需之新鮮空氣量且於第 30min. 末時，其緊急通風量不得低於 270 L/min./人。本項需求亦適用於駕駛室之緊急通風設計。	<p>需要提供緊急通風，緊急通風是車內循環+新鮮空氣組成，所以建議定義 300L/min 為通風量而非全新鮮空氣。</p> <p>建議事項： G 蒸發器通風扇兼具緊急通風扇之功能。當緊急供電時，蒸發器通風扇應能至少持續運轉 30min. 並應能提供 W3 載重狀態下，每人至少 300 L/min. 所需之新鮮空氣量緊急通風量且於第 30min. 末時，其緊急通風量不得低於 270 L/min./人。本項需求亦適用於駕駛室之緊急通風設計。</p>		
356	業主需求書(二) 2.6.14 (3)	P. 空調機組如有控制裝置、變頻器、變流器等電子裝置時，其性能應符合 IEC 60571 或 EN 50155 等相關規定，變流器應符合 IEC 612871 之相關規定。	<p>問題點： 若該等控制裝置、變頻器、變流器等電子裝置於整機測試時已包含，表示整機符合要求，應不需再執行此項測試。</p> <p>建議事項： 空調機組如有控制裝置、變頻器、變流器等電子裝置時，若該等設備於整機測試時未包含，則其性能應符合 IEC 60571 或 EN 50155 等相關規定，變流器應符合 IEC 612871 之相關規定。</p>	維持原條文辦理。	1. 不調整
357	業主需求書(二) 2.8(3)	廠商應於每列車至少設置 2 處「多功能停放區」，其相關需求(含標誌/圖案、扶手/握桿、愛心鈴以及固定設施…等)應符合本規範第 2.6.2 及 2.6.3 節之規定。	<p>問題點： 愛心鈴僅能發出警告聲響和訊息，司機無法與乘客通話了解狀況，以目前列車長度較長，只能單方面發出聲響的愛心鈴不符合緊急需要</p> <p>建議事項： 建議將愛心鈴改為能通話之緊急對講機</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>2.6.2 (1).H. 多功能停放區」應設有緊急對講機裝置，其位置與設置高度應能確保輪椅旅客使用時之可及性與便利性。</p> <p>2.6.4 (7).H 其他之必要設施。</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				2.8 (3)廠商應於每列車至少設置 2 處「多功能停放區」，其相關需求(含標誌/圖案、扶手/握桿、緊急對講機裝置以及固定設施…等)應符合本規範第 2.6.2 及 2.6.3 節之規定。」	
358	業主需求書(二) 8.2(2)B	B. 在合理的維修排程下，機廠維修區應至少滿足 33 列車的 1~3 級之維修作業，與 46 列車的 4~5 級之維修作業需求。	包含基隆路線的後續擴充，計畫追加 23 列的車輛需求外，機廠的維修場地以及設備要求明定第一級至第三級維修需能容納 33 列車輛，第四級&第五級需能容納 46 列車輛其背後的邏輯以及理由為何？	維持原條文辦理。	1. 不調整
359	業主需求書(二) 10.3.4(4)	A. ISA 評估計畫應依最新版 EN50126/50128/50129 系列安全標準規劃，內容至少應包含 (1)目標和範圍 (2)評估過程(3)評估項目(含各階段之安全相關評估文件清單) (4)允收標準及不符合項目之處理方式(5)紀錄文件之內容和形式需求，廠商應於期初設計(概念設計)文件提送前，將子系統 ISA 評估計畫提送業主審查同意後方可實施，並配合最新文件提送清單進版更新。	問題點： 1. ISA 是執行功能安全符合性評估，並不涉及規範所述允收標準也無權定義允收標準。「允收標準及不符合項目處理方式」應予刪除。 2. 獨立評估機構，不能提供不符合項目之處理方式，此有違獨立評估之獨立性。ISO/IEC 17020、17065 標準中明白規範評估機構不能涉及專案中其他角色(如 PCM 及 IV&V 均屬之) 及提供解決方案是被評估者的責任。 建議事項： A. ISA 評估計畫應依最新版 EN50126/50128/50129 系列安全標準規劃，內容至少應包含(1)目標和範圍(2)評估過程 (3)評估項目(含各階段之安全相關評估文件清單) (4)允收標準及不符合項目之處理方式 (5)紀錄文件之內容和形式需求，廠商應於期初設計(概念設計)文件提送前，將子系統 ISA 評估計畫提送	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			業主審查同意後方可實施，並配合最新文件提送清單進版更新。		
360	業主需求書(二) 10.3.4(4)	B. 廠商提送各階段之安全相關評估文件前需經 ISA 評估無意見，並檢附 ISA 評估意見紀錄後，方得提送業主審查。	<p>問題點：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. EN 50126 /50128/50129 很清楚定義所談得是「功能安全」，而非規範所述「安全相關」。而本規範未定義「安全相關」範圍或項目，恐造成爭議。 2. ISA 評估的方式與方法依 EN 50126/50128/50129 獨立執行，不應另行於規範中作其他要求。 3. 要求審核規範指定的文件，破壞獨立性。 4. 此項工作在專案中業主已交由總顧問(PCM)執行之，無需重複。 5. 安全相關範圍隨意擴大，將嚴重增加廠商作業 ISA 評估所需之時程與費用。 <p>建議事項： <u>B. 廠商提送各階段之安全相關評估文件前需經 ISA 評估無意見，並檢附 ISA 評估意見紀錄後，方得提送業主審查。</u> *此與 ISA 立意違背，建議整段刪除</p>	維持原條文辦理。	1. 不調整
361	業主需求書(二) 10.3.4(4)	C. 設計階段 ISA 評估報告：於子系統安全相關最終設計文件獲 N1 後 30 日內提送。	此與 ISA 立意違背，建議整段刪除	維持原條文辦理。	1. 不調整
362	業主需求書(二) 10.3.4(4)	D. 製造出廠測試階段 ISA 評估報告：於子系統安全相關出廠測試報告獲 N1 後 30 日內提送。	此與 ISA 立意違背，建議整段刪除	維持原條文辦理。	1. 不調整
363	業主需求書(二) 10.3.4(4)	E. 現場測試階段 ISA 最終報告：於現場系統整合測試作業完成後 30 日內提送。	<p>問題點：</p> <p>ISA 最終報告提出前尚有多項工作須完成，其計劃提送日期應於 ISA 評估計畫中</p>	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			提出。 建議事項： E. 現場測試階段-ISA 最終報告：其計劃提送日期應於 ISA 評估計畫中提出。		
364	業主需求書(二) 10.3.4(4)	F. ISA 最終報告應於上述時限內提送契約中各子系統訂有之 SIL 需求部分之評估，以配合 IV&V 作業；廠商於設計時 如發展出其他之 SIL 需求，相關評估內容應併同所有觀察意見關閉後另外提送完整 ISA 最終報告。	問題點： 1. ISA 是獨立，IV&V 也是獨立，應依據專案時程而不應互相配合之。 2. 依據 EN 50126 /50128/50129 標準標準 以系統而言，V&V 的報告是 ISA 評估的重要項目之一，是 ISA 評估作業中非常關鍵的證據。換言之，V&V 報告完整呈現，才能有助 ISA 最終報告的正面結果。 而 IV&V 也是依據 EN 50126 /50128/50129 標準執行，只是範圍是全系統(多個系統)，有需要參考的應該是各系統的 V&V 相關資料而非 ISA 報告。 *以上各角色相關工作內容及人員資質請參考 EN 50126-2:2017 附錄 G 建議事項： F. ISA 最終報告應於上述時限內提送契約中各子系統訂有之 SIL 需求部分之評估以配合 IV&V 作業；廠商於設計時如發展出其他之 SIL 需求，相關評估內容應併同所有觀察意見關閉後另外提送完整 ISA 最終報告。	維持原條文辦理。	1. 不調整
365	11-基本設計工程圖說_參考圖	P. 259 CDP10-AR-1203, P311	主維修機廠及駐車廠的上方(3 樓以上區域)，在圖面上看起來似乎還有其他建物存在，請問是有什麼樣的規劃？又，其規	屬廠房建物的梯間，相關設計條件請依正式公告文件為準	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		CDP10-AR1401	劃的設計條件是否能夠提供？		
366	投標須知 壹、重要條款 五、 招標模式：(七)	本採購案「不允許」廠商提出「替代方案」。	<ol style="list-style-type: none"> 1. 本工程為統包工程，廠商如在既定路廊範圍內，依橋梁設計需求選用與基本設計不同基礎型式，例如筒式基礎或樁基礎是否構成「替代方案」，亦或選用不同橋梁材料與基設圖不同時，是否構成「替代方案」。 2. 在既定路廊範圍內，路線水平/縱向線形是否可調整，此調整是否構成「替代方案」。 3. 請說明業主需求書(五)“基本設計工程圖指引圖”是否為本工程/契約唯一正式圖說，基本設計工程圖說僅為廠商估價用參考圖說且不具設計拘束性，廠商設計與前述基本設計工程圖說不同時是否不構成「替代方案」。 4. 承上，針對土建工程特性，建議增訂：本採購案僅「允許」廠商於「履約時」在不降低原有功能條件下，可提出可縮減工期、減省成本或提高效率之替代方案。 	本案為統包，相關設計及工法均僅供參考，因此皆無允許替代方案，維持原條文辦理。	1. 不調整
367	投標須知 壹、重要條款 十、 投標廠商資格及文件： (三) 投標廠商特定資格：	<p>2 具有相當經驗或實績者：</p> <p>a. 甲等綜合營造業廠商(第 1 資格)：</p> <p>投標廠商於截止投標日前 10 年內曾完成如下工程實績：</p> <p>(1) 一般實績：土木建築工程實績，其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5 土建部分預算)元，或累計契</p>	投標廠商特定資格與” 土建部分預算 ”相關，主辦機關是否將揭漏該預算金額以利提供廠商準備合格文件	土建部分預算金額屆時於公開招標階段時公告。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否												
		約完工結算金額不低於新臺幣(土建部分預算)元之承做經驗者。															
368	投標須知 貳、一般條款： 二十、其他： (十一)	本工程相關用地因涉及用地取得及地上物拆遷作業，相關用地交付廠商之預定時間如下表。 <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <caption>用地交付預定時間表</caption> <thead> <tr> <th>項次</th> <th>內容</th> <th>用地交付預定時間</th> <th>備註</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>機廠</td> <td>NTP+540 日曆天</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>吉林街/福德三路路段</td> <td>NTP+720 日曆天</td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	項次	內容	用地交付預定時間	備註	1	機廠	NTP+540 日曆天		2	吉林街/福德三路路段	NTP+720 日曆天		請提供圖說說明涉及用地取得及地上物拆遷作業之 位置及範圍 (如地籍地號)以利廠商納入整體施工計畫及排程	本計畫用地請詳契約圖說(用地範圍圖)，依契約規定辦理。	1. 不調整
項次	內容	用地交付預定時間	備註														
1	機廠	NTP+540 日曆天															
2	吉林街/福德三路路段	NTP+720 日曆天															
369	契約書 第五條 本契約價金之給付條件、7 設計費估驗計價	(1) 土建、軌道及其他機電設施(水電、環控及電梯電扶梯)細部設計費： 各分項細部設計費分 7 期得分別辦理估驗計價，申請估驗時乙方應提出請款明細表等規定文件，經甲方核定後給付。 A 第 1 期：乙方依契約規定提出設計管理計畫，經甲方核定後，給付細部設計費 10%。 B 第 2 期：乙方依契約規定完成各分項期中細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 20%。 C 第 3 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 30%。 D 第 4 期：乙方各分項施工估驗進	1. 細部設計費用實務上皆發生於工程初始階段，其計價進度與施工進度關聯性不高，建議取消左列第 4 和 6 期與施工進度相關之計價條件。 2. 承上，建議第 2 和 3 期給付各分項細部設計費更改為 40%和 40%。 3. 左列第 5 期計價條件與 IV&V 觀察意見，與土建細部設計關聯度較低，多數意見皆可反映於期中/期末設計文件，建議取消本項計價條件或改為給付各分項細部設計費 5%。 4. 綜上，建議土建細部設計費修正為 5 期給付，分別為 10%(期初)、40%(期中)、40%(期末)、5%(IV&V)、5%(尾款)。	已充分考量廠商投入設計成本後設計費估驗計價機制，其機制尚屬合理，因此均維持原條文辦理。	1. 不調整												

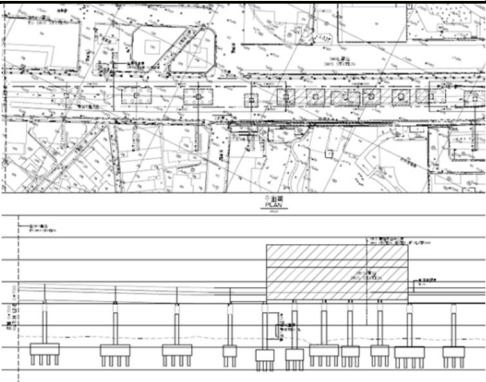
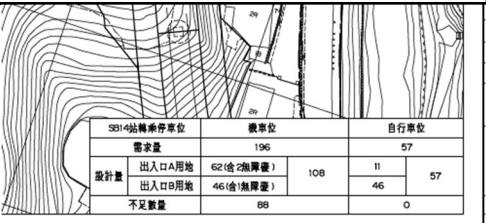
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>度達 40%後，給付各分項設計費用之 10%。</p> <p>E 第 5 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，經甲方核定後，且該階段 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，給付各分項細部設計費 15%。</p> <p>F 第 6 期：乙方各分項施工估驗進度達 70%後，給付各分項設計費用之 10%。</p> <p>G 第 7 期：乙方得分別依最後履約期限里程碑規定，於工程驗收(或部分驗收)結算後且無待解決事項，並提出保固期間設計責任切結書後，付清各分項設計費用尾款。</p>			
370	契約書 P23、P45 第九條 七、設計管理(九) 第 11 條 五	2. ……除契約另更規定外，每延遲 1 日處以懲罰性違約金新臺幣 10,000 元整；複審超過 3 次者，依第 11 條第 5 款辦理。	依過往經驗，統包細設易受用地取得、界面、捷運開發相關議題、施工現況、未決事項等因素，或有新的審查意見，或臨時有會議決議議題須納入設計，許多不可控變因，易影響設計時程、超出回覆期限及 3 次進版限制，故建議不設定該兩項懲罰性違約金。桃園捷運綠線統包工程未定有懲罰性違約金。	為如期提供協議交付工作及施工期間履約品質，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

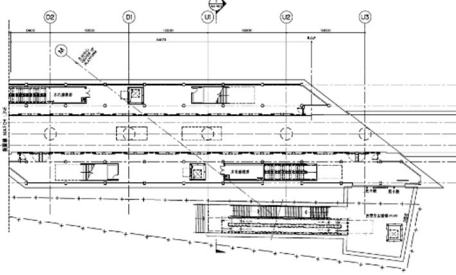
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																																																																																										
371	成本建議書 詳細價目表一 [標單]	<p>新北市政府捷運工程局 詳細價目表一[標單]</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>工程名稱</th> <th colspan="2">捷運汐止東湖線統包工程</th> <th colspan="2">會計科目</th> </tr> <tr> <th>施工地點</th> <th colspan="2">新北市</th> <th colspan="2">工程編號</th> </tr> <tr> <th rowspan="2">項次</th> <th rowspan="2">項目及說明</th> <th rowspan="2">單位</th> <th rowspan="2">數量</th> <th colspan="2">金額(元)</th> </tr> <tr> <th>新臺幣</th> <th>外幣</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>貳</td> <td>捷運汐止東湖線捷運開發大樓共構結構代辦工程</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.一</td> <td>細部設計費用</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.二</td> <td>SB12出入口及捷運範圍開發大樓共構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.三</td> <td>SB15出入口及捷運範圍開發大樓共構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.四</td> <td>機廠捷運開發大樓共構工程</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>合計(貳.一~貳.四)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.五</td> <td>安全衛生費</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.六</td> <td>環境保護費</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.七</td> <td>品質管理費</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.八</td> <td>材料、設備檢(試)驗費</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td>貳.九</td> <td>管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)</td> <td>式</td> <td>1.000</td> <td></td> <td></td> </tr> <tr> <td></td> <td>總價(總計)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	工程名稱	捷運汐止東湖線統包工程		會計科目		施工地點	新北市		工程編號		項次	項目及說明	單位	數量	金額(元)		新臺幣	外幣	貳	捷運汐止東湖線捷運開發大樓共構結構代辦工程					貳.一	細部設計費用	式	1.000			貳.二	SB12出入口及捷運範圍開發大樓共構工程	式	1.000			貳.三	SB15出入口及捷運範圍開發大樓共構工程	式	1.000			貳.四	機廠捷運開發大樓共構工程	式	1.000				合計(貳.一~貳.四)					貳.五	安全衛生費	式	1.000			貳.六	環境保護費	式	1.000			貳.七	品質管理費	式	1.000			貳.八	材料、設備檢(試)驗費	式	1.000			貳.九	管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)	式	1.000				總價(總計)					<p>1. 依據投標須知，壹、重要條款、七、後續擴充： (一) 本採購案保留未來後續擴充之權利，預計擴充之項目為： 1 基隆捷運機電系統及軌道工程。 2 捷運民生線機電系統及軌道工程。 左列成本建議書之詳細價目表空白單，陳列捷運汐止東湖線捷運開發大樓共構結構代辦工程，請釐清該項目是否為本標案之擴充之項目。</p> <p>2. 依業主需求需書(一)、6.6.2 車站及機廠設計特別要求、(2)捷運開發用地內之工作範疇、A. 廠商之服務工作和 B. 廠商之設計內容之所述內容，廠商所提供與本項有關之設計服務工作(含基設)其計價是否提列於左列成本建議書之詳細價目表空白單細部設計費用項目內，又該項付款條件請補充說明。</p>	<p>1. 代辦惟本契約範圍工作非屬後續擴充。 2. 捷運共構結構代辦工程均已列入本計畫工程費用。</p>	<p>1. 不調整</p>
工程名稱	捷運汐止東湖線統包工程		會計科目																																																																																												
施工地點	新北市		工程編號																																																																																												
項次	項目及說明	單位	數量	金額(元)																																																																																											
				新臺幣	外幣																																																																																										
貳	捷運汐止東湖線捷運開發大樓共構結構代辦工程																																																																																														
貳.一	細部設計費用	式	1.000																																																																																												
貳.二	SB12出入口及捷運範圍開發大樓共構工程	式	1.000																																																																																												
貳.三	SB15出入口及捷運範圍開發大樓共構工程	式	1.000																																																																																												
貳.四	機廠捷運開發大樓共構工程	式	1.000																																																																																												
	合計(貳.一~貳.四)																																																																																														
貳.五	安全衛生費	式	1.000																																																																																												
貳.六	環境保護費	式	1.000																																																																																												
貳.七	品質管理費	式	1.000																																																																																												
貳.八	材料、設備檢(試)驗費	式	1.000																																																																																												
貳.九	管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)	式	1.000																																																																																												
	總價(總計)																																																																																														
372	[標單]	<table border="1"> <tbody> <tr> <td>貳.九</td> <td>管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)</td> <td></td> <td></td> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	貳.九	管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)					<p>因應市場現況，利管稅是否應提升至少20%以上</p>	<p>納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準</p>	<p>3. 待研議</p>																																																																																				
貳.九	管理利潤、保險及稅什費(累計之15%)																																																																																														

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																											
373	基本設計工程圖參考圖		如圖 SE-0020 大同路 SB15 因月台居中，軌道設兩邊，西側鋼橋橋面可否兩兩分離，中間空出，因無道岔無需連貫，可減少無用之橋面積？	基本設計圖說_參考圖僅供參考，廠商可以實際需求辦理設計。	1. 不調整																											
374	指引圖及參考圖		請提供 CIV00-SE001~CIV00-SE0021 及各車站月台層平面圖的電子檔，以利進行工程研析。	廠商確定得標另行提供 CAD 檔，	1. 不調整																											
375	參考圖 SB140-AR1001	 <table border="1" style="margin-top: 10px;"> <thead> <tr> <th colspan="2">SB14站轉乘停車位</th> <th colspan="2">機車位</th> <th colspan="2">自行車位</th> </tr> <tr> <th colspan="2">需求量</th> <th colspan="2">196</th> <th colspan="2">57</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">設計量</td> <td>出入口A用地</td> <td>62(含2輛單車)</td> <td rowspan="2">108</td> <td>11</td> <td rowspan="2">57</td> </tr> <tr> <td>出入口B用地</td> <td>46(含1輛單車)</td> <td>46</td> </tr> <tr> <td colspan="2">不足數量</td> <td colspan="2">88</td> <td colspan="2">0</td> </tr> </tbody> </table>	SB14站轉乘停車位		機車位		自行車位		需求量		196		57		設計量	出入口A用地	62(含2輛單車)	108	11	57	出入口B用地	46(含1輛單車)	46	不足數量		88		0		如左圖所示，SB14 站轉乘機車位已明顯不足，請說明何處可提供更多轉乘設施用地(其他車站亦有類似問題)。	<p style="color: red;">原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>業主需求書(一)6.1.5 車站建築(1) R.車站應提供足夠轉乘設施量，廠商應就轉乘停車空間配置及其設施設備提出建議方案，...如轉乘設施設計施工超出用地範圍仍屬廠商工作範圍。</p>	2. 要修訂
SB14站轉乘停車位		機車位		自行車位																												
需求量		196		57																												
設計量	出入口A用地	62(含2輛單車)	108	11	57																											
	出入口B用地	46(含1輛單車)		46																												
不足數量		88		0																												
376	業主需求書(一)	6.3.1 管線 (略)	本節提到 161KV 特高壓管、中油油(氣)管等屬高風險管線，且本標沿線其他地下管線複雜，不確定性較高，施工風險偏高，建議管線遷移契約價金比照隔音牆之計價方式，以實作數量計算，以符合公平原則。	<p style="color: red;">原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>6.1.3(3)「新北市政府及臺北市政府所屬機關之管線...由廠商負責辦理，並以實作數量計價；其它管線...原則由管線單位自行辦理...」。</p>	2. 要修訂																											

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
377	業主需求書(一) C. SB12 站 & 參考圖 SB120-AR2016		<p>依業主需求書(一)6.6.2 節 C. SB12 站</p> <p>該小節之 c. 出入口 B 所述「(a) 考量萬一出入口 A 土開基地開發時程無法配合通車時，初期以單出入口 B 營運時須提供…」，惟如左圖(參考圖 SB120-AR2016)所示，SB12 站出入口 B 與站體月台銜接之通道口位於站體東南側末端，當萬一發生上述初期以單出入口 B 營運之情境時，該側月台之另一側末端旅客因僅能單一方向逃生，此時其與最近逃生路徑間(註:此時最近逃生路徑僅剩下該銜接通道口)之水平步行距離將大於 40m，恐不符業主需求書(四)4.2.5 節車站疏散計畫之公共空間的緊急疏散規定:「…(二)月台疏散時間必須小於 4 分鐘，旅客於月台層任一點前往緊急通道、電扶梯或樓梯等逃生路徑之水平步行距離不得超過 60m。但在僅有單一逃生方向，其與最近逃生路徑間之水平步行距離不得大於 40m。」。綜合上述，該單出入口 B 營運之情境將無法滿足車站逃生需求，請求釋疑。</p>	<p>若無法在規定時間內將人員全部疏散至安全點，須藉由工程分析證明其安全性妥適無虞，依原契約規定辦理。</p>	1. 不調整
378	業主需求書(四) 土建工程及其他 機電設施設計規範 6.2.3.一(二)節	原條文:【…由機廠緊急發電機供電給各車站…】。	<p>建議修正:【…由供電系統設置於機廠緊急發電機供電給各車站…】。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 依業主需求書(二)機電系統功能規範，各車站緊急電力由供電系統柴油發電機供應。 	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準:</p> <p>(二) 兩組低壓開關箱必須經過內部以連結饋線(Tie Feeder)加以連結，當雙迴路電源中之任何一組 380 伏主電源失效時，供電中之另一組低壓開關箱必須自</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				動經由內部連結饋線供電給已故障開關箱之必要性及維生性負載。當停電時，由供電系統設置於機廠之柴油發電機供應給各車站低壓開關箱之維生性匯流排負載。 (同項次 203)	
379	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 6.2.3.二.(一)節	原條文：【捷運機廠低壓供電由供電廠商於設施變電站提供二組高壓變壓器供二次側引接，提供雙迴路經常供電之3相4線60赫380/220伏負載電源，並設一台緊急發電機，供應變電站、維修工廠、駐車廠、土木軌道維修廠等動力、照明、插座、通風及空調等設備電源。另機電系統廠商於行政大樓設置二組高壓變壓器供二次側引接，提供雙迴路經常供電之3相4線60赫380/220伏負載電源，並設一台緊急發電機，供應行政大樓動力、照明、插座、電梯、空調等設備電源。……】	<ul style="list-style-type: none"> ● 原條文「供電廠商」、「機電系統廠商」與6.2.3.四.(一)所述：【廠商(機電系統部分)應於機廠設置兩台緊急發電機組(一台備援)及二套不斷電系統(UPS)含電池組。另廠商(水電環控部分)應於行政大樓設置一台緊急發電機組……】不同。 ● 如上述發電機數量亦不相同。 ● 高壓變壓器是否屬供電系統亦未明確。 	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>二、機廠低壓供電及配電</p> <p>(一)機廠供電由供電系統於變電站及行政大樓設置二組高壓變壓器供二次側引接，提供雙迴路經常低壓供電之3相4線60赫380/220伏負載電源。另水環系統於行政大樓設置緊急發電機，供應變電站、維修工廠、駐車廠、土木軌道維修廠及行政大樓動力、照明、插座、電梯、空調等設備電源。上述二組單元變電站設備容量，統包廠商應於細設階段依據契約文件之設計要求，進行整體土建工程配置及設計。其設計與施工應符合中華民國國家標準及當地主管機關之法規及規則。</p>	2. 要修訂
380	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 6.2.3.三.(三).7節	原條文：【每個高壓變壓器組均裝設進相電容器，使用低壓靜態切換開關式電容模組，並含自動功率改善裝置，以能自動將功率因數改善至95%以上。】	● 原條文高壓變壓器進相電容器與6.2.3.三.(二).3節之進相電容器可合併，本條建議刪除。	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>刪除6.2.3.三.(三).7</p>	2. 要修訂
381	業主需求書(四) 土建工程及其他	原條文：【(5) 設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具能有效防鼠蟻	建議修正：【(5) 設於室內之非鎧裝及非耐燃/耐熱電纜，如為主幹電纜應具能有	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																													
	機電設施設計規範 6.2.3. 三.(三).18.(5)節	侵蝕防護能力(如:高低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜等)。	效防鼠蟻侵蝕防護能力(如:高低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜等)。 ● 目前尚無耐燃耐熱之防鼠蟻電纜產品。	公告文件內容為準： 契約條文將移至，6.1.1 一般要求、十、設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具有有效防鼠蟻侵蝕防護能力(如下表：低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜)。 <small>十、設於室內之非鎧裝電纜，如為主幹電纜應具有有效防鼠蟻侵蝕防護能力(如下表：低壓電力電纜、電話電纜及光纖電纜)。</small> <table border="1" data-bbox="1512 502 1803 694"> <tr> <td>名稱</td> <td>接續端(從)</td> <td>接續端(到)</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">電力電纜</td> <td>供電變壓器</td> <td>低壓配電櫃主 ACB</td> </tr> <tr> <td>二次側</td> <td>設備一次側</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">電話系統電纜</td> <td>發電機</td> <td>低壓配電櫃</td> </tr> <tr> <td>總配線箱</td> <td>各種層分配箱</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">通訊傳輸光纖電纜</td> <td>各種建築物</td> <td>各種建築物</td> </tr> <tr> <td>總配線箱 MDF</td> <td>總配線箱 MDF</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">火警系統光纖電纜</td> <td>總配線箱</td> <td>各種層分配箱</td> </tr> <tr> <td>各種建築物</td> <td>各種建築物</td> </tr> <tr> <td></td> <td>總配接配線箱 DDF</td> <td>總配接配線箱 DDF</td> </tr> <tr> <td></td> <td>各種火警受信總機</td> <td>行政大樓火警受信總機</td> </tr> </table> (同項次 206、302)	名稱	接續端(從)	接續端(到)	電力電纜	供電變壓器	低壓配電櫃主 ACB	二次側	設備一次側	電話系統電纜	發電機	低壓配電櫃	總配線箱	各種層分配箱	通訊傳輸光纖電纜	各種建築物	各種建築物	總配線箱 MDF	總配線箱 MDF	火警系統光纖電纜	總配線箱	各種層分配箱	各種建築物	各種建築物		總配接配線箱 DDF	總配接配線箱 DDF		各種火警受信總機	行政大樓火警受信總機	
名稱	接續端(從)	接續端(到)																																
電力電纜	供電變壓器	低壓配電櫃主 ACB																																
	二次側	設備一次側																																
電話系統電纜	發電機	低壓配電櫃																																
	總配線箱	各種層分配箱																																
通訊傳輸光纖電纜	各種建築物	各種建築物																																
	總配線箱 MDF	總配線箱 MDF																																
火警系統光纖電纜	總配線箱	各種層分配箱																																
	各種建築物	各種建築物																																
	總配接配線箱 DDF	總配接配線箱 DDF																																
	各種火警受信總機	行政大樓火警受信總機																																
382	業主需求書(四) 土建工程及其他機電設施設計規範 6.2.8.二.(四).1 節	原條文：【1. 電力系統、靜接地及電話系統接地 $\leq 1 \text{ ohm}$ 】	建議修正：【 1. 電力系統 $\leq 1 \text{ ohm}$ 2. 靜接地 $\leq 4 \text{ ohm}$ 3. 電話系統接地 $\leq 10 \text{ ohm}$ 】。 ● 高架車站基地面積較小，恐無法容納所有 1 歐姆接地系統。 ● 靜接地系統依目前捷運系統均採用 4 歐姆作為設計基準。 ● 依【建築物屋內外電信設備設置技術規範】第 14 條：一般建築接地電阻值為 25 歐姆，設置電信室之建築物接地電阻值為 10 歐姆】，建議以較高標準 10 歐姆作為設計基準。	維持原條文辦理。 (同項次 211)	1. 不調整																													
383	投標須知 壹、五、(四) 第 1 頁	(四)本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標；廠商家數上限為 5 家。	本計畫屬國內近期重大交通建設，除一般捷運工程複雜之土建、機電、系統及設備等整合問題外，本案尚須考量後續基隆捷	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (四) 本機關「允許」投標廠商以「共	2. 要修訂																													

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			<p>運及捷運民生線之需求與擴充，且肩負國車國造及超過 50%國產化之重要使命，介面、需求及要求均遠高於一般捷運工程。</p> <p>另因工程完工後可取得工程實績，有利於廠商爭取後續之相關公共工程，故廠商多要求具名共同投標，建請放寬共同投標廠商家數上限由 5 家增加為 6 家，否則投標團隊難以組成。</p>	同投標」方式參與本案之投標； <u>廠商家數上限為 6 家</u> 。	
384	投標須知 壹、五、(六)2 第 1 頁	2. 非條約或協定國家之廠商：(依據外國廠商參與非條約協定採購處理辦法第 4 條第 2 項及第 3 項規定：我國廠商所供應財物或勞務之原產地非屬我國者，視同外國廠商。條約協定國廠商所供應財物或勞務之原產地為非條約協定國者，視同非條約協定國廠商。)	我國廠商所供應財物或勞務之原產地非屬我國者，視同外國廠商。若供應財務或勞務之部分(如財務之 30%)，其原產地非屬我國者，是否亦視同外國廠商？	是，本工程適用「臺星經濟夥伴協定」，除外如屬非條約協定國者視同外國廠商。	1. 不調整
385	投標須知 壹、六、(一) 第 3 頁	本機關就本採購案預計給付予廠商之預算金額為新臺幣 275 億元正	<p>1. 捷運工程預算編列偏離市場行情，台北捷運南北環多個施工標及桃園捷運綠線 GC04 統包標皆已流標多次，若干施工標預算雖已調高 70%至 80%仍無廠商投標。如本案預算編列之基準及方式與上開標案相似，則土木工程之預算恐至少需調高等同比例，另須加上執行統包工程之合理風險準備金，或可彌補未來 8 年期間物價上漲之部分損失；</p> <p>2. 本案主線段之若干主要管線雖已先行以要徑工程發包，但是否可順利決標，或於工程執行階段遭遇其他困難</p>	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			<p>而導致工期延誤，進而影響本案執行，且管線遷移無法由廠商主導，時程亦難以掌控，近期決標之萬大線CQ890標(土建工程)就遭遇投標前無法預料之其他管線遷移問題，管線遷移之風險可見一斑；</p> <p>3. 捷運工程較其他建築及一般土木工程更為複雜，工程人員養成不易，本案編列管理利潤、工程保險費及稅什費為施工費之15%，反觀112年7月7日公告招標之高雄捷運小港林園線RLC01標土建及設施機電統包工程之管理利潤、工程保險費及稅什費已調高為施工費之20.75%。</p> <p>4. 綜觀近年捷運工程發包採購情形，流標數次已為常態，探究其根本原因，多為機關參考已發包之前案物價水準，或以單位造價法進行預算概估及編列，惟個案特性不同，且捷運工程施工期程較長，從參考前案物價進行預算編列到本案實際施工執行之間所生之物價落差甚鉅，為達成2032年汐東線完工之目標，建議本案預算考量目前市場物價水準，並預估未來9年半施工期間漲幅，建議調高預算金額為400億元。</p>		
386	投標須知 壹、七、(二) 1~2 第3頁	<p>投標須知 壹、七、(二)</p> <p>1. 有關企劃書內廠商所自填基隆捷運機電系統車輛及號誌系統，及捷運民生線機電系統之車輛部分，依各自有</p>	<p>廠商應於投標時提供後續擴充項目之報價，且廠商同意以此報價辦理後續擴充，預計自本契約簽約日起至契約結束前辦理採購。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>1. 投標須知 壹\十三\(-)\4\h.\(2)及</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	<p>契約書 第五條一、(六)3 第 13 頁</p>	<p>效期間內之報價(詳壹、十三、(一)、4、h.(1))，納入契約作為辦理增購時之依據，且廠商同意以此報價辦理後續擴充，亦不會就此表示異議。</p> <p>2. 前目以外之其他後續擴充項目倘屬新增項目者，將依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理議價；前目以外之其他後續擴充項目倘屬原契約既有項目者，係以原契約條件及價金續約核算付款，因後續擴充致原契約所列項目之數量有所增加者，其單價不予調整，倘原契約列有數量增加時之價金調整規定者，亦不適用。</p> <p>契約書 第五條 一、(六)</p> <p>3. 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施、軌道工程(均不排除進口製品)，其餘工程項目均無物價調整。</p>	<p>此報價之有效期至本契約結束，如後續擴充案無縫接軌且順利發包，再歷經 4~5 年後才陸續進場施作。換言之，廠商須於現在提供報價，但實際進場施作最晚可能是 13 年以後。如後續擴充案發包不幸延誤或因預算編列等其他問題而暫緩，則實際施作時間必須因此再順延，建議在辦理後續擴充採購時，給予廠商提供期間物價波動之佐證資料，合理調整報價金額供業主審查之協商機制。</p>	<p>(3)條文修訂文字：</p> <p>(2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。</p> <p>(3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。</p> <p>2. 第二十二條後續擴充\四\ (一)及(四)條文修訂文字：</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。</p>	
387	<p>投標須知 壹、十、(二)2 第 5 頁</p>	<p>2 與履約能力有關者：廠商信用證明(單獨投標廠商及共同投標廠商均應檢附，分包廠商無須檢附)：</p>	<p>票據交換機構出具之查覆單目前僅有查覆單位圖章，並未加蓋經辦員章或有權人章，請釋疑。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>2 與履約能力有關者：廠商信用證明</p>	<p>2. 要修訂</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>投標廠商非拒絕往來戶及最近三年無退票紀錄：應檢附票據交換機構或受理查詢之金融機構於截止投標日前半年內所出具，且可證明該投標廠商「非屬拒絕往來戶」及「自查詢日往前推算三年內無退票紀錄」之『第一類票據信用資料查覆單』或『第二類票據信用資料查覆單』（影印本）（如有退票但已辦妥清償註記者，視同無退票紀錄）。該查覆單應加蓋經辦員章、有權人章及查覆單位圖章。</p>		<p>（單獨投標廠商及共同投標廠商均應檢附，分包廠商無須檢附）： 投標廠商非拒絕往來戶及最近三年無退票紀錄：應檢附票據交換機構或受理查詢之金融機構於截止投標日前半年內所出具，且可證明該投標廠商「非屬拒絕往來戶」及「自查詢日往前推算三年內無退票紀錄」之『第一類票據信用資料查覆單』或『第二類票據信用資料查覆單』（影印本）（如有退票但已辦妥清償註記者，視同無退票紀錄）。</p>	
388	投標須知 壹、十、(三) 1.b. 第 6 頁	<p>b. 若為共同投標廠商，共同投標之每一成員其實收資本額不低於上述規定金額之五分之一，且總和不低於上述規定金額；或每一成員其財務報告之權益(淨值)不得低於上述規定金額之五分之一，總和不低於上述規定金額，且各成員之財務狀況均應符合上述(2)項之(b)及(c)之規定。</p>	<p>經查應無(2)項之(b)及(c)之規定，請確認。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修正為 ii 及 iii，如下： b. 若為共同投標廠商，共同投標之每一成員其實收資本額不低於上述規定金額之五分之一，且總和不低於上述規定金額；或每一成員其財務報告之權益(淨值)不得低於上述規定金額之五分之一，總和不低於上述規定金額，且各成員之財務狀況均應符合上述(2)項之 ii 及 iii 之規定。</p>	2. 要修訂
389	投標須知 壹、十、(三) 1.c. 第 6 頁	<p>c. 上一會計年度：係指招標時之上一商業會計年度（自元月一日至同年十二月卅一日）。 最近一年度：係指招標時前年之商業會計年度，用於上一商業會計年度財務報告未及簽證或審定時使用。</p>	<p>如外國廠商所屬國家之會計年度非自元月一日至同年十二月卅一日，是否得適用其最近一年度之會計年度，請釋疑。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： c. 上一會計年度：係指招標時之上一商業會計年度（自元月一日至同年十二月卅一日，如為外國廠商，依該國會計年度認定月份辦理。</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
390	投標須知 壹、十、(三)2.a. 第 7 頁	a. 甲等綜合營造業廠商(第 1 資格): 投標廠商於截止投標日前 10 年內曾完成如下工程實績:(1)一般實績:土木建築工程實績,其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5 土建部分預算)元,或累計契約完工結算金額不低於新臺幣(土建部分預算)元之承做經驗者。	有關土木建築工程實績,如該工程僅包括土木工項,未包含任何建築工項,是否仍符合本項規定之一般實績,請釋疑。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 投標廠商於截止投標日前 10 年內曾完成如下工程實績:(1)一般實績:土木或建築工程實績,其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5 土建部分預算)元,或累計契約完工結算金額不低於新臺幣(土建部分預算)元之承做經驗者。	2. 要修訂
391	投標須知 壹、十二、(三) 第 10 頁	(三) 廠商所填列之標價經匯率換算後,超過本採購預算者為不合格標。本採購案以外幣報價部分,以「決標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率」換算為新臺幣後確認是否超過本採購預算金額,廠商於填列標價時,應自行承擔決標日與投標日期間產生的匯率換算之風險。	近期匯率波動較大,以日圓為例,日圓兌換新台幣匯率於 112 年 1 月 14 日為 0.237,112 年 7 月 3 日則為 0.215,半年內日圓跌幅達 9.28%,建議採截止投標日前一辦公日之匯率換算。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 廠商所填列之標價經匯率換算後,超過本採購預算者為不合格標。本採購案以外幣報價部分,以「截止投標日前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率」換算為新臺幣後確認是否超過本採購預算金額,廠商於填列標價時,應自行承擔決標日與投標日期間產生的匯率換算之風險。	2. 要修訂
392	投標須知 壹、十七、(三) 第 32 頁	(三) 得標廠商應於接獲招標機關之得標通知之次日起之本機關 3 上班日內,檢附相關物件,送達本機關查驗(查驗方式請見「得標廠商資格、規格暨證件查驗表」),每逾期 1 日,本機關得處以決標金額 3/10000 之懲罰性違約金,並自待付契約價金扣抵,惟最多處罰累計總金額為決標金額 36/10000 為限。	得標廠商接獲招標機關之得標通知之次日起之本機關 3 上班日內,須檢附相關物件送達機關查驗,惟外國廠商之重要文件正本仍留存於該國,建議合理放寬廠商繳驗正本之期限。	廠商如有困難,可提出展延申請,因此維持原條文辦理。	1. 不調整
393	投標須知 貳、二、(三)	(三) 廠商應遞送投標文件份數:企劃書、成本建議書及簡報書面資料為 20	1. 有關企劃書、成本建議書及簡報書面資料為 20 份,是否包含附件?且不分正	1. 包含附件,無正副本之分。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																
	第 24 頁	份，企劃書光碟片 2 份其餘文件為正本 1 份副本 4 份共 1 式 5 份。	本及副本？請釋疑。 2. 其餘文件為正本 1 份副本 4 份共 1 式 5 份，何謂「其餘文件」，是否為基本資格文件及特定資格文件？請釋疑。	2. 是 維持原條文辦理。																	
394	投標須知 文件審查表 第 58-62 頁	具有相當經驗或實績者：本別為「正本」	文件審查表-本別-「具有相當經驗或實績者」須提供正本審查，建議修正為影本。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修正為影印本。	2. 要修訂																
395	投標須知 貳、十八、(四) 第 34 頁	投標廠商應繳履約保證金額度之折減及補繳規定	有關優良廠商減半繳納履約保證金，建議增列押標金。	此為本標案規定，因此維持原條文辦理。	1. 不調整																
396	投標須知 貳、二十、(十一) 第 37 頁 業主需求書(一) 6.3.1 (9) 第 6-45 頁 捷運汐東線要徑工程 工程採購契約 第七條一、(一)-(二)	投標須知 貳、二十、(十一) 本工程相關用地因涉及用地取得及地上物拆遷作業，相關用地交付廠商之預定時間如下表。 <table border="1" data-bbox="421 917 884 1069"> <thead> <tr> <th colspan="4">用地交付預定時間表</th> </tr> <tr> <th>項次</th> <th>內容</th> <th>用地交付預定時間</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>機廠</td> <td>NTP+540 日曆天</td> <td></td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>吉林街/福德三路段</td> <td>NTP+720 日曆天</td> <td></td> </tr> </tbody> </table> 業主需求書(一) 6.3.1 (9) 汐止區大同路道路中央有臺灣自來水股份有限公司第一區管理處之既有 Wφ600 mm 輸水管線，已配合要徑工程辦理永久遷移，廠商於設計高架橋墩基礎時，應套繪自來水管線遷移竣工圖說並配合避開。 捷運汐東線要徑工程採購契約 第七條 一、	用地交付預定時間表				項次	內容	用地交付預定時間		1	機廠	NTP+540 日曆天		2	吉林街/福德三路段	NTP+720 日曆天		1. 除所列兩筆用地訂有交付預定時間外，本案其他所有用地是否皆可於本案決標時全部一次交付，請釋疑。 2. 本工程用地預定交付時間表項次 2 吉林街/福德三路段 NTP.+720 日曆天，約配合「捷運汐東線要徑工程」最後里約期限。惟要徑工程標大同路自來水管線遷移工期需時 360 日曆天，且依業主需求書(一)所述：「本標設計高架橋墩基礎時，應套繪自來水管線遷移竣工圖說並配合避開」，意即本標施工前自來水管線已遷移完成，惟本工程未見大同路相關用地交付規定？建議增列大同路用地交付時程說明。	本計畫用地請詳契約圖說(用地範圍圖)，依契約規定辦理。	1. 不調整
用地交付預定時間表																					
項次	內容	用地交付預定時間																			
1	機廠	NTP+540 日曆天																			
2	吉林街/福德三路段	NTP+720 日曆天																			

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>(一)「最後履約期限」里程碑：NTP+780 日曆天本工程竣工，或中油油管完成遷移後 240 日曆天本工程竣工(以最遲到達為準)。</p> <p>(二)「移交時程」里程碑：為 NTP+360 日曆天完成大同路自來水管遷移工程。</p>			
397	投標須知 評選須知 二、(二)4. 第 128 頁	4. 受評廠商簡報時，其出席人數應不得超過 10 人。	建議另增列 1 名翻譯。	<p>增列 1 名翻譯，原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>4. 受評廠商簡報時，其出席人數應不得超過 10 人，有外國廠商參與投標時，可增加翻譯 1 人為限（僅能負責翻譯工作），且參與人員（翻譯除外）均應為企劃書內所列之人員，並出示授權書及身分證件，經工作小組核對無誤後，始得進入評選會場。其他受評廠商應先行退場。</p>	2. 要修訂
398	<p>投標須知 壹、十三、(一)4h.(1) 第 14 頁</p> <p>業主需求書(一)16.3(1)(2) 第 16-2 頁</p>	<p>(1)廠商應自填辦理基隆捷運及捷運民生線之車輛系統後續擴充採購報價，依下表填列車輛每列之報價，其報價應為汐東捷運成本建議書總表內(車輛系統細部設計費+車輛系統)÷3 之平均單價(車輛系統費用包括詳細價目表(一)所列一般需求、設備費、組立及安裝費、系統測試費、教育訓練費、備品、耗材、特殊工具及特殊測試設備費之各項費用)。</p> <p>(1)基隆捷運機電系統依投標須知壹、十三、(一)4h. 及業主需求書(一)附錄 M 之相關規定填列「基隆捷運機</p>	<p>投標須知第 134~136 頁有提供基隆捷運機電系統後續擴充數量表，捷運民生線是否亦可提供擴充數量表，以利廠商填寫相關單價。</p>	<p>民生線目前僅在正重新辦理綜規階段，基隆捷運之擴充數量係已辦理基隆捷運必要之基設才能提供，因此現階段無法提供民生線相關數量表。維持原條文辦理。</p>	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		電系統後續擴充報價表」，相關規格應依業主需求書(一)附錄 N 辦理。 (2)捷運民生線依投標須知壹、十三、(一)4h.(1)辦理車輛部分之報價外，其餘各系統除供電系統外，應參酌業主需求書(二)之相關章節辦理。			
399	業主需求書(一) 6.1.12 第 6-37 頁	廠商應對業主提供之管線圖說作詳細的核對及評估，並依最新資料加以修正，並將所有管線(含管線單位自辦部分)與本計畫施工衝突之處連同其修正和改道建議，至少於細部設計成果期中送審前向業主提出管線遷移計畫簡報。 (1)廠商同時也應負責對現有管線的拆遷，和由管線單位透過業主所提出對現有管線計畫擴充之需求進行設計。 (4)管線單位自辦部分，廠商應單獨編列一套工程估算書一併於各階段送審時提供業主參考，相關遷移設計及施工雖由管線單位自辦，廠商仍需負責整合及協調。	1. 屬本標負責遷移之管線，其設計作業由哪個單位負責進行？ 2. 管線單位自辦遷移部分，依(4)說明，其設計及施工均由管線單位負責，本標是否僅需針對管線單位設計成果進行整合，若有衝突提出改道建議即可？ 3. 第(4)點管線單位自辦部分包含設計及施工，此條文所指「工程估算書」其內容包含和者？是否僅針對本標需配合施工之數量計算？	1. 管線遷移施工權責區分依業主需求書(一)6.3.1(3)辦理，遷移作業包含設計及施工。 2. 依業主需求書(一)6.3.1(2)，廠商須提出所有管線之遷移計畫(含管線單位自辦遷移部分)，針對管線單位自辦遷移部分，廠商須提供必要之協助(如道路挖掘許可、交通維持改道等)，並須負責規劃適當之埋設位置。 3. 工程估算書係針對管線單位自辦部分之管線。 維持原條文辦理。	1. 不調整
400	業主需求書(一) 6.3.2(6) 第 6-47 頁	(6)車站及機廠所屬污、廢水經蒐整、處理並符合放流水標準後，經主管機關核可後，始可排放至下游排水路或公共污水下水道系統。廠區內污、廢水相關設施及聯外污水管道之設計、施作及申請排放等屬廠商工作事項。	因聯外污水管銜接涉及用地取得等相關事宜，牽涉範圍廣且變數多，非統包商可實質掌握，所衍生之額外費用與工期應視個案給付。	車站及機廠...處理並符合放流水標準後，經主管機關核可後，亦可申請排放至下游排水路系統，維持原規定辦理。	1. 不調整
401	契約書 第四條	一、驗收結果與規定不符，而不妨礙	因減價收受而受罰差價 6 倍之懲罰性違約	減價收受係因廠商完成之工作與契約規	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	一、第 5 頁	安全及使用需求，亦無減少通常效用或本契約預定效用，經甲方檢討不必拆換、更換或拆換、更換確更困難，或不必補交者，得於必要時減價收受。採減價收受者，按不符項目標之甲方認定金額與本契約價金之差價減價收受後，另處罰上開差價 6 倍之懲罰性違約金。	金偏高，建議採行政院公共工程委員會統包工程契約範本(112 年 7 月 11 日版)預訂之 20%。	定，但不妨礙安全及使用需求所為之收受，依採購法規定得以處罰懲罰性違約金，與國產化優先發展項目無法達成，另設有損害賠償額預定性違約金不同。另相關倍數係參考過去案例，故維持原條文辦理。	
402	契約書 第四條、九 (六)(七) 第 7 頁	(六) 刪除 (七) 刪除	廠商於招標公告階段，在有限的備標時間內，僅能依據招標文件及其所附之資料，包括基本設計規劃、施工規範、地質鑽探、地質資料等，評估執行本案所需成本，如於履約階段發現實際情況與前開文件不相符者，應不可歸責於廠商，致增加廠商履約成本者，所需增加之費用應由業主負擔，建議依行政院公共工程委員會統包工程契約範本(112 年 7 月 11 日版)增列下列規定： 6. 因機關辦理規劃或提供規範之錯誤。 7. 機關提供之地質鑽探或地質資料，與實際情形有重大差異者。	本案依基設成果製作招標文件，且相關圖說僅納入參考文件內公細設參考，廠商仍應依業主需求辦理細設，招標文件內之網要性施工規範亦屬參考文件，廠商應自行依其細設成果發展施工技術規範，因此不會有原規定「7. 因機關辦理規劃或提供規範之錯誤。」之情形。 另補充地質調查為廠商工作範疇，因此亦無「8. 機關提供之地質鑽探或地質資料，與實際情形有重大差異者」，因此 7. 8. 二項予以刪除。維持原條文辦理。	1. 不調整
403	契約書 第五條一、(一) 1 第 7 頁	1. 本工程預付款為訂約總價 10%...。預付款應於銀行開立專戶，專用於本工程，甲方得隨時查核其使用情形。	1. 公共工程檢(查)驗嚴謹且程序繁複，土木工程類鋼構造型特殊，不利於生產效率，國內多家大型鋼構廠已不願參與公共工程，或報價遠高於一般行情，而本案鋼構數量龐大，需事先訂料並給予相對訂金才會列入生產排程，建議將預付款調高為訂約總價 20%。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 本工程預付款為訂約時(土木工程、軌道工程及其他機電設施)部分之 10%及機電系統之 20%總和(四捨五入以萬元為單位)。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			<p>2. 依財政部 87 年 2 月 2 日台財稅第 871929475 號函公布之「聯合承攬工程進項憑證之處理方式」規定，如共同投標成員採分別開立統一發票，以作為列帳及營業稅進項稅額扣抵憑證，則預付款及各期工程估驗款應匯入各自開立之銀行帳戶，換言之，預付款之銀行專戶數量應等同於共同投標廠商家數。</p>		
404	<p>契約書 第五條一、(二)7 第 9 頁</p>	<p>A 第 1 期：乙方依契約規定提出設計管理計畫，經甲方核定後，給付細部設計費 10%。</p> <p>B 第 2 期：乙方依契約規定完成各分項期中細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 20%。</p> <p>C 第 3 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 30%。</p> <p>D 第 4 期：乙方各分項施工估驗進度達 40%後，給付各分項設計費用之 10%。</p> <p>E 第 5 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，經甲方核定後，且該階段 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，給付各分項細部設計費 15%。</p> <p>F 第 6 期：乙方各分項施工估驗進度達</p>	<p>統包商完成各分項期末細部設計工作後總計設計費僅請領 10+20+30=60%，後續須待「施工估驗進度達 40%後」方可續請領設計費用。工程初期設計單位須投注大量人力資源進行設計作業，此設計費用估驗佔比造成設計顧問及建築師資金壓力，恐降低廠商投標意願，建議酌予調高初期設計估驗佔比。</p>	<p>為確保設計廠商於施工中仍具有相當服務品質，故於施工中有 2 期共有 20%設計費，以確保標案執行無礙，依契約規定並無執行問題，因此維持原條文辦理。</p>	<p>1. 不調整</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		70%後，給付各分項設計費用之10%。 G第7期：乙方得分別依最後履約期限里程碑規定，於工程驗收(或部分驗收)結算後且無待解決事項，並提出保固期間設計責任切結書後，付清各分項設計費用尾款。			
405	契約書 第五條一、(六)3. 第13頁	3 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施、軌道工程(均不排除進口製品)，其餘工程項目均無物價調整。	建請將水電環控、其他機電設施、軌道工程及核心機電系統之部分或全部工程項目納入物價指數調整範圍內，並依行政院主計總處發布之營造工程物價總指數調整工程款。	(1) 土建部分編列預算係依辦理招標當時營建物價為基準，因此履約期間之物價波動以物調方式辦理，與機電系統物調已含在預算內之方式不同，考量無公正具共識之參考指數、預算編列已含物調、廠商報價亦已含物調等因素，建議機電部分履約階段辦理估驗計價時不再另予以物價調整。 (2) 維持原條文辦理。	1. 不調整
406	契約書 第十七條一、(二)(三) 第67頁	(二) 乙方如未依照本契約「分段進度」里程碑完成進度，應按逾期日數，每日訂約總價 0.5% 計算逾期懲罰性違約金。 (三) 乙方如未依照本契約「機電系統實質完工」里程碑規定之履約期限達成機電系統實質完工，應按逾期日數，每日依訂約總價 1% 計算逾期懲罰性違約金。	計算逾期懲罰性違約金，建議應採訂約總價扣除廠商依契約里程碑要求已完成工程項目之金額較為合理。	逾期違約金目的是控管本標案之全部工程進度，以達到預防及如期、如質完工之手段，另依採購契約要項「四十五、逾期違約金計算」採契約金額一定比例之規定，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
407	契約書 第十七條八、 第68頁	八、刪除	建議依行政院公共工程委員會統包工程契約範本(112年7月11日版)增列下列規定。 (九) 契約訂有分段進度及最後履約期限，且均訂有逾期違約金者，屬全部	依契約書第17條一、(四)「若有逾分段進度里程碑，但未逾機電系統實質完工之履約期限，其有逾分段進度里程碑已收取之懲罰性違約金者，於未逾機電系統實質完工之履約期限後發還；若有逾分段進度	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			<p>完工後使用或移交之情形，其逾期違約金之計算原則如下：</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 未逾分段進度但逾最後履約期限者，計算逾最後履約期限之違約金。 2. 逾分段進度但未逾最後履約期限，其有逾分段進度已收取之違約金者，於未逾最後履約期限後發還。 3. 逾分段進度且逾最後履約期限，其有逾分段進度已收取之違約金者，於計算逾最後履約期限之違約金時應予扣抵。 4. 分段完工期限與其他採購契約之進行有關者，逾分段進度，得計算違約金，不受第2目及第3目之限制。 	<p>里程碑，且逾機電系統實質完工之履約期限，其有逾分段進度里程碑已收取之懲罰性違約金者，於計算逾機電系統實質完工履約期限之懲罰性違約金時應予扣抵。」，已清楚說明「分段進度」及「最後履約期限」里程碑之處罰機制，因此維持原條文辦理。</p>	
408	契約書 第十七條 十一、第 68 頁	十一、除本契約約定期限外，乙方未依甲方通知完成期限或甲、乙雙方協議完成履約期限時，每逾 1 日處以懲罰性違約金新臺幣 10,000 元。	請明確規範此條文所述「乙方未依甲方通知完成期限」之事項或刪除相關規定，避免日後執行任意引用此條文	本項罰則是為控管履約品質及如期提供協議交付工作，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
409	契約書 統包工程契約第七條附件 四、(五) 第 83 頁	(五)除契約變更或追加契約以外而新增工作項目外，因不可歸責於乙方之事由，經甲方同意展延工期所致之工期展延天數之整體考量後時，乙方並得向甲方請求按訂約時訂約總價(扣營業稅)2.5%除以訂約時機電系統實質完工天數所得金額乘以機電系統實質完工日期展延天數之工程管理費用，且其費用以不超過原工程訂約總價 10%為限。如因不可歸責於雙方之事	1. 捷運工程較其他建築及一般土木工程更為複雜，工程人員養成不易，本案編列管理利潤、工程保險費及稅什費為施工費之 15%，反觀 112 年 7 月 7 日公告招標之高雄捷運小港林園線 RLC01 標土建及設施機電統包工程之管理利潤、工程保險費及稅什費已調高為施工費之 20.75%。本節工期展延之工程管理費為訂約總價 2.5%已明顯偏低，而廠商實際工程管理費用已達	1. 2 本條文係依過往標案經驗及對廠商履約工程管理費用損失之補償，因次維持原條文辦理。 3. 本案為統包工程，依契約所訂之機電系統實質完工(含土建等工程完工)，為本工程主要管控期程，故依約為本工程管理費計算基準，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		由者，乙方得申請之工程管理費用應予減半。	<p>約 10%或更高，建議該比例應合理調高。</p> <p>2. 工期展延之工程管理費用，累計金額上限 10%亦應合理調高。</p> <p>3. 本節僅就機電系統實質完工期展延給予工程管理費，並未考慮其他工項之里程碑，而其他里程碑卻訂有相對罰則，對其他共同投標廠商(如土建)並不合理，建議應就訂有罰則之所有里程碑，亦給予工期展延之工程管理費用。</p>		
410	契約書 統包工程契約第七條附件 八、(三) 第 84 頁	(三)機廠用地交付超過預定時間(因非可歸責於乙方之因素調整後)，經展延逾總工期 183 日內，乙方不得主張任何費用。	機廠用地交付超過預定時間，不可歸責於廠商，不僅相關分段進度里程碑及竣工期限應同步展延，乙方並得依統包工程契約第七條附件相關規定，向甲方請求展延期間之工程管理費用。	機廠工作時程係考量相關交付條件在分段、分期交付進場之條件下，考量雙方各負擔部分風險，經評估工期展延扣除 183 日不給管理費補償，應屬合理，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
411	契約書 承攬廠商品質管制規定(工程契約附件) 七、(五) 第 105 頁	(五) 前述品管人員任期為自開工日起至本標工程全部竣工日止。	考量本案決標後至施工部分開工前仍有一段時間進行細部設計作業，建議將多數品管人員之任期延後自施工部分開工日起算，安衛人員亦同，請釋疑。	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>前述品管人員任期為自開工日起至本標工程全部竣工日止；惟本工程於開工日起至基樁優先工程施作期間，乙方得先以 3 位品管人員為原則，後續於其他工程開始施工前則應符合契約規定最少人數 4 員。</p>	2. 要修訂
412	成本建議書(總表、詳細價目表(一)) 標單 壹、九及 壹、十	隔音牆工程及機廠管道工程 採實作數量計算	請告知各項實作數量，以利估算成本。	採實作數量計價者於詳細價目表一皆有敘明數量，維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否																			
413	成本建議書(總表、詳細價目表(一)) 標單壹、十五	壹、十五 管理利潤、保險及稅什費(累計之 15%)	捷運工程較其他建築及一般土木工程更為複雜，工程人員養成不易，本案編列管理利潤、工程保險費及稅什費為施工費之 15%，反觀 112 年 7 月 7 日公告招標之高雄捷運小港林園線 RLC01 標土建及設施機電統包工程之管理利潤、工程保險費及稅什費已調高為施工費之 20.75%，建議應合理調高此項比例。	本案係依工程慣例及對廠商履約工程管理費用損失之補償，維持原條文辦理。	1. 不調整																			
414	業主需求書(四) 3.5.2 四、(三) 1. 第 3-21 頁	1. 樁基礎設計時採用之安全係數如下： <table border="1" data-bbox="412 703 842 842"> <thead> <tr> <th rowspan="2">考慮因素</th> <th colspan="3">安全係數</th> </tr> <tr> <th>常時載重</th> <th>特殊載重</th> <th>極限載重</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>樁端支承力(n-)</td> <td>3.0</td> <td>2.0</td> <td>1.25</td> </tr> <tr> <td>樁表面摩擦阻力</td> <td>2.0</td> <td>1.5</td> <td>1.25</td> </tr> <tr> <td>抵抗拉力(n=)</td> <td>不允許拉力產生</td> <td>2.5</td> <td>1.5</td> </tr> </tbody> </table>	考慮因素	安全係數			常時載重	特殊載重	極限載重	樁端支承力(n-)	3.0	2.0	1.25	樁表面摩擦阻力	2.0	1.5	1.25	抵抗拉力(n=)	不允許拉力產生	2.5	1.5	「建築物基礎構造設計規範」依內政部 112.06.20 台內營字第 1120807974 號令修正發布，並自中華民國一百十三年一月一日生效。 本案樁基礎應依循業主需求書(四)表列安全係數，抑或應考量上述規範要求？請澄清。	目前設計(含施工估算)係依現行設計規範辦理，若因應法規、規範更新，則依契約規定辦理。	1. 不調整
考慮因素	安全係數																							
	常時載重	特殊載重	極限載重																					
樁端支承力(n-)	3.0	2.0	1.25																					
樁表面摩擦阻力	2.0	1.5	1.25																					
抵抗拉力(n=)	不允許拉力產生	2.5	1.5																					
415	業主需求書(一) 6.6.15 (1) D 第 6-104 頁	D. 移植保活率為 100%；植栽修剪時須領有「新北市景觀樹木修剪技術合格證」者方能辦理修剪工作。	移植保活率 100%過於嚴苛，建議酌予放寬保活率。	目前環評案大都承諾移植保活率為 100%，且新北市府移植計畫書要求趨嚴，維持原規定辦理。	1. 不調整																			
416	業主需求書(一) 8.5 (6) G. 第 8-35 頁	標示註記"2"或"3"之圖說，廠商應於收到審查意見發文日後 20 日內重新送審，最遲不得超過審查意見發文日後 30 日，廠商對圖說之所有修改連同變更發生日期，都應在圖說上清楚標明。	為求有效掌握圖說審查時效及契約對等原則，建議亦明確說明圖說審查時限。	審查期限於契約第九條履約管理已有相關規定，維持原條文辦理。	1. 不調整																			
417	基本設計工程圖說		本案路幅廣闊且管線龐雜，建議提供基本設計工程圖說 CAD 檔，供廠商有效視圖。	廠商確定得標另行提供 CAD 檔，維持原條文辦理。	1. 不調整																			
418	基本設計工程圖說		依管線圖資顯示，大同路上自來水管線未與本標基礎衝突，故本案前期工程「捷運	1. 大同路 600mm 自來水管與橋墩基礎長距離平行抵觸，自來水管遷移後原有	1. 不調整																			

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	圖號 CIV00-UT 0109~CIV00-UT 0113		<p>汐止東湖線要徑工程」有關大同路上自來水遷移，是否為原址管線更新？</p> <p>查大同路上瓦斯管線與本案新設墩柱基礎多處衝突，瓦斯管線若與本案施工時同時進行遷移，施工交維改道範圍恐有無法配合之疑慮，將嚴重影響當地交通。另查新台五路一段南側污水管線與新設橋墩基礎多處衝突，倘將基礎偏心北移恐又將與高壓電管抵觸，建議上揭瓦斯與污水管線併入本標前期要徑工程，由管線權責單位先行進行遷移。</p>	<p>600mm 管線就地廢棄。</p> <p>2. 大同路及新台五路其他管線經查與橋墩基礎係局部抵觸，建議於管線試挖確認位置後，如無法以調整基礎方式避開時，再行辦理遷移。</p> <p>3. 維持原條文辦理。</p>	
419	基本設計工程圖說 圖號 CIV00-UT 0110		圖示本標墩柱基礎多處與鐵路設備衝除，相關鐵路設備拆除、遷移由哪個單位負責？	依業主需求書(一)15.2(4)該區域鐵路設備拆除屬臺鐵68站EI號誌改善工程辦理(第三軌路廊騰空)，依原契約規定辦理。	1. 不調整
420	基本設計工程圖說 圖號 CIV00-SE 0017		S14 車站東側里程 EVT 0+150.000 處墩柱坐落於等高線密集之斜坡面上，此墩柱工址依新北市政府城鄉發展局 2023-01-11「擬定汐止都市計畫(配合捷運汐止東湖線建設計畫)(SB11、SB12、SB13、SB14、SB15 站及機廠)細部計畫案-計畫圖」查詢顯示，其用地東、西側均屬保護區範圍，故此墩柱東側之 2R、3R 等房建物是否有侵占國有地之嫌？施工前是否已拆除？抑或可列入開工前用地取得及地上物拆遷作業？以利擋土護坡作業並確保民宅安全。	該區域拆遷作業依都市計畫變更成果辦理。維持原條文辦理。	1. 不調整
421	基本設計工程圖說 圖號 CIV00-SE		南興路西側里程 EVT 0+224.000 處墩柱東南側恰與兩座鐵皮屋建物(T)緊鄰，經查本區山坡地屬水保範圍及山崩地滑潛勢	該區域拆遷作業依都市計畫變更成果辦理。維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	0018		敏感區域，且地勢陡峭須採棧橋型式施作施工便道與作業平台，建議該處民宅是否可列入開工前用地取得及地上物拆遷作業?以利大型機具進出本區域作業。		
422	綱要性土木工程及其他機電設施施工規範(上冊)第 02252 章 1.2.1 第 02252-1 頁	(1)台灣省自來水公司：該管線單位將依圖說所示位置設計、遷移及建造受施工影響之自來水管線設施。 (2)台灣電力公司（台電）：將負責、拆除或遷移現有高架電力線及附屬設施。並將依圖說所示位置辦理設計、遷移及建造受施工影響之電力管線設施。 (4)各區瓦斯公司將依圖示位置設計、遷移及重建受施工影響之天然瓦斯管線設施。 (5)中華電信公司：該公司將負責依圖說所示位置設計、遷移及建造受施工影響之電信管線設施，並負責、拆除或遷移現有高架電信線及附屬設施。	此條文中多處出現「圖說」之說明，此圖說意指為何？由哪個單位負責繪製與整合？	依據業主需求書 6.3.1(2)，統包商須彙整所有管線資料後(含管線單位自辦部分)套繪於契約管線圖說內。維持原條文辦理。	1. 不調整
423	綱要性土木工程及其他機電設施施工規範(上冊)第 02252 章 1.2.1 第 02252-1 頁	(2)台灣電力公司（台電）：將負責、拆除或遷移現有高架電力線及附屬設施。並將依圖說所示位置辦理設計、遷移及建造受施工影響之電力管線設施。	工程範圍若有地下電力管線及附屬設施，由哪個單位負責拆除遷移？	管線遷移施工權責請依業主需求書(一)6.3.1(3)辦理。維持原條文辦理。	1. 不調整
424	綱要性土木工程及其他機電設施施工規範(上冊)第 02252 章 1.2.1	(5)中華電信公司：該公司將負責依圖說所示位置設計、遷移及建造受施工影響之電信管線設施，並負責、拆除或遷移現有高架電信線及附屬設施。	工程範圍若有地下電信線及附屬設施，由哪個單位負責拆除遷移？	管線遷移施工權責請依業主需求書(一)6.3.1(3)辦理。維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	第 02252-1 頁				
425	綱要性土木工程及其他機電設施施工規範(上冊)第 02252 章 1.2.3 第 02252-2 頁	(6)路燈系統及設備。	既有路燈照明由哪個單位拆除？施工期間臨時道路照明哪個單位負責？臨時照明所需電力費用由哪個單位支付？	依業主需求書(一)6.3.1(3)，路燈設施(含施工中臨時遷移、永久遷移及拆除繳庫)均由統包商辦理。 施工期間廠商因照度不足所增設之臨時照明電力費用由廠商自行負責。 施工期間路燈照明電力費用由設施所屬機關支付。 維持原條文辦理。	1. 不調整
426	公開閱覽公告	閱覽廠商或民眾意見之送達期限：112/07/17	本案之招標文件條款眾多，相關規範及圖說亦需仔細閱覽後方能提出意見，自 112/7/7 開始公開閱覽至 112/7/17 之截止日期僅有 11 天，廠商實無法詳細閱覽所有文件，請放寬公開閱覽意見之送達期限至 112/7/31。	依原規定期程辦理。	1. 不調整
427	投標須知 P.1 壹、重要條款 五、招標模式 (四)本機關「允許」投標廠商…	(四)本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標； <u>廠商家數上限為 5 家</u> 。	本案為土建+機電統包採購，因近期營造工程供不應求，營造廠商可承攬之總額有限，且號誌、車輛、供電皆屬本案之重要專業廠商，專業程度高，難以用分包廠商的資格代替之，共同投標廠商家數過少難以成案，請酌予放寬共同投標廠商家數至 6 家，否則廠商難以投標，請確認。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (四) 本機關「允許」投標廠商以「共同投標」方式參與本案之投標； <u>廠商家數上限為 6 家</u> 。	2. 要修訂
428	投標須知 P.3 壹、重要條款 六、預算金額	(一) 本機關就本採購案預計給付予廠商之預算金額為 <u>新臺幣 275 億元</u> 正。	近期決標之萬大線 CQ890 標(土木工程)，決標金額為 180 億 35 萬餘元，本標路線長度約 6.62 公里(含 8 座高架車站)，且未含細部設計費用；環狀線北機廠之決標金額為 101 億餘元；此外，本計畫路線長度僅 5.78 公里，但機電系統工程仍需包含五級機廠之完整設備、通訊及自動收費之完整後台系統、號誌系統之完整核心設備…等，以單位長度成本概估法評估預算	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			實難反映實際市場價格，近期相似專案僅主線+機廠土建设工作之決標金額合計即高達 281 億餘元，超過本案土建+機電總預算，本案預算難有廠商投標，建請參酌近期市場行情調高預算金額。		
429	投標須知 P.10 壹、重要條款 十二、標價 (三)廠商所填列之標價...	(三) 廠商所填列之標價經匯率換算後，超過本採購預算者為不合格標。本採購案以外幣報價部分，以「 <u>決標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率</u> 」換算為新臺幣後確認是否超過本採購預算金額， <u>廠商於填列標價時，應自行承擔決標日與投標日期間產生的匯率換算之風險。</u>	投標日至決標日之匯率變化非廠商可控之因素，由廠商自行承擔此期間之匯率波動風險確有困難，應以「開標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率」計算廠商之標價是否在預算內，機關依採購法判定廠商所提送之投標文件為合格標，即不應再以匯率因素判定為不合格標。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 廠商所填列之標價經匯率換算後，超過本採購預算者為不合格標。本採購案以外幣報價部分，以「截止投標日前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率」換算為新臺幣後確認是否超過本採購預算金額，廠商於填列標價時，應自行承擔決標日與投標日期間產生的匯率換算之風險。	2. 要修訂
430	投標須知 P.20 壹、重要條款 十三、企劃書 (五) 6.如廠商以外幣...	6 如廠商以外幣及新臺幣之複合式報價，其中外幣部份換算為新臺幣之金額超過新臺幣部份之金額者，不視為不合格標， <u>惟廠商得標後，應依該項單價之金額(即為新臺幣加外幣換算為新臺幣之總和，且該外幣以決標前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率折算)調整外幣部份之金額至多為單價之一半金額。</u>	外幣佔報價金額之比例係由廠商考量整體投標成本後之評估結果，已包含匯率波動風險、進口產品成本...等因素，得標後調整外幣部分金額會衍生額外的不確定因素，建議刪除本條文。	此項規定原意為廠商以外幣報價不得超過該項目之一半，雙方各吸收一半匯兌風險，而非全由機關吸收該項匯兌風險，因此維持原契約規定。 其外幣原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6 如廠商以外幣及新臺幣之複合式報價，...(即為新臺幣加外幣換算為新臺幣之總和，且該外幣以 <u>截止投標日</u> 前一辦公日臺灣銀行外匯交易收盤即期賣出匯率折算)...	2. 要修訂
431	投標須知 P.19 壹、重要條款 十三、企劃書 (五)本採購案標	1 請於企劃書中載明依本須知規定應提出之標價組成內容(成本建議書之總表及詳細價目表(二))。 3 成本建議書主要包含工程價目單之	第 1 與第 3 之說明似有不符，成本建議書所應提出之標價文件為總表及詳細價目表(一)，不是詳細價目表(二)。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 1 請於企劃書中載明依本須知規定應提	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	價… 1.請於企劃書中載明…	總表及詳細價目表(一)。成本建議書填製方式詳成本建議書填製說明。		出之標價組成內容(成本建議書之總表及詳細價目表(一))。	
432	投標須知 P.32 壹、重要條款十七、訂約 (三)得標廠商應於…	(三) <u>得標廠商應於接獲招標機關之得標通知之次日起之本機關 3 上班日內，檢附相關物件，送達本機關查驗</u> (查驗方式請見「得標廠商資格、規格暨證件查驗表」)，每逾期 1 日，本機關得處以決標金額 3/10000 之懲罰性違約金，並自待付契約價金扣抵，惟最多處罰累計總金額為決標金額 36/10000 為限：	廠商之登記設立證件、實績證明文件、專案負責人證照等文件之正本，需經廠商內部核准流程後方可攜出供機關查驗，外國廠商亦需有文件正本寄送至台灣的作業時間，實難於接獲機關通知後 3 上班日內備齊送達，請將此期限放寬至 30 日曆天內完成正本查驗。	廠商如有困難，可提出展延申請，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
433	投標須知 P.128 捷運汐止東湖線統包工程投標廠商評選須知二、評選作業 10.投標廠商所須…	10. 投標廠商所須檢附簡報書面資料(含簡報電子檔者)，建請與投標文件一併遞送，如未於投標時檢附該簡報書面資料(含簡報電子檔者)者，不視為不合格標。 <u>但廠商簡報書面資料(含簡報電子檔者)如於現場發送者，評選委員得視其情形予以扣分、給予相對較低之分數或名次。且簡報不得更改</u> 廠商投標文件內容，廠商另外提出變更或補充資料者，該資料將不納入評選。	廠商簡報書面資料為投標文件之摘要，並非投標文件之變更或補充，與投標文件一併遞送或於簡報現場發送並無區別，應不致影響評選委員之評分作業，簡報書面資料之發送時間與廠商之整體表現、履約能力、計畫構想…等亦無關聯，建請刪除「但廠商簡報書面資料(含簡報電子檔者)如於現場發送者，評選委員得視其情形予以扣分、給予相對較低之分數或名次。」	避免投標廠商於簡報時發送之簡報內容超出企劃書範圍，造成不公平之情形，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
434	投標須知/P.25/貳之二之(六)之 5 契約書/P.7/第五條之一之(一)之 1	押標金及保證金由共同投標廠商共同繳納或由共同投標協議書所指定之代表廠商繳納。本案須提供擔保者，亦同。 本工程預付款為訂約總價 10%(四捨五入以萬元為單位)。預付款於雙方簽定契約，乙方提報預付款使用計畫及辦	(1) 依投標須知規定，保證金可由共同投標廠商共同繳納，亦即共同投標成員可依所占契約比率出具其負責之保證金。請確認預付款專戶是否為各投標成員在出具預付款還款保證時各自提供該專戶資訊，即同時會有多個預付款專戶。 (2) 請確認預付款還款保證有效期是否	1. 是 2. 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 契約第五條/一/(一)/2 修訂如下： 乙方依本目之 1 約定請求預付款時，應於支領前，依採購法第 30 條第 2 項及「押標金保證金暨其他擔保作業辦法」相關規	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>妥履約各項保證，並提供與預付款同額之預付款還款保證，經甲方核可後於 30 日內，給付第一期預付款(契約總額之 5%)。工作執行計畫書及總工程整體進度網圖經甲方核定，並提供與預付款同額之預付款還款保證，給付預付款尾款。預付款應於銀行開立專戶，專用於本工程，甲方得隨時查核其使用情形。</p>	<p>可比照履約保證規定，先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少 3 年。 (3) 建議將機電系統之預付款調整為 20%；土建部分維持 10%</p>	<p>定，向甲方提供同額之預付款還款保證。乙方以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時，其有效期應較契約規定之最後施工、供應或安裝期限長九十日。但乙方之書面連帶保證繳納，有效期未能立即涵蓋上述有效期，須先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少 3 年。乙方應於有效期屆滿前 30 日辦理完成繳交符合契約約定額度之保證金。</p> <p>3. 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>本工程預付款為訂約時(土建工程、軌道工程及其他機電設施)部分之 10%及機電系統之 20%總和(四捨五入以萬元為單位)。</p>	
435	契約書/P.8/第五條之一之(一)之 5	<p>若發生終止契約，且乙方領有預付款者，應於 30 天內將未扣還之預付款金額，並加其自契約終止日起迄退還日之利息一併退還甲方，其利率以年息 5%計算之。</p>	<p>現行其他政府標案預付款計息方式多以「中華郵政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率」加計，建請本案比照辦理，以免增加預付款還款保證費用。</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>5 乙方應於開工通知... 若發生終止契約，且乙方領有預付款者，應於 30 天內將未扣還之預付款金額，並加其自契約終止日起迄退還日之利息一併退還甲方，其利率以「中華郵政股份有限公司牌告一年期郵政定期儲金機動利率」計算之。</p>	2. 要修訂
436	契約書/P.57/十一之(三)	<p>保固保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證</p>	<p>基礎及結構物(含防水)等保固期間由乙方保固 5 年，故該項保固保證有效期再加上 90 日會超過現行多數銀行保證期間之</p>	<p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>保險單繳納時，其<u>有效期至少為保固履約完成日之次日再加 90 日</u>。</p>	<p>上限，建議比照履約保證規定，先以較短有效期繳納，其有效期每次至少 3 年，到期再行展延至保固期滿為止。</p>	<p>契約第十四條/十一/(三) 修訂如下： (三) 保固保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀繳納，或取具銀行之書面連帶保證、保險公司之連帶保證保險單繳納時，其有效期至少為保固履約完成日之次日再加 90 日。但乙方以銀行開立之不可撤銷擔保信用狀或銀行之書面連帶保證繳納，有效期未能立即涵蓋上述有效期，須先以較短有效期繳納者，其有效期每次至少 3 年。乙方應於有效期屆滿前 30 日辦理完成繳交符合契約約定額度之保證金。</p>	
437	<p>投標須知/第 3~4 頁、第七之(二) 業主需求書(一)/第 16-1、16-2 頁、第 16 點 契約書/第 77 頁、第二十二條</p>	<p>投標須知 (二) 本採購案之後續擴充項目： 1 有關企劃書內廠商所自填基隆捷運機電系統車輛及號誌系統，及捷運民生線機電系統之車輛部分，依各自有效期間內之報價(詳壹、十三、(一)、4、h.(1))，納入契約作為辦理增購時之依據，且廠商同意以此報價辦理後續擴充，亦不會就此表示異議。 2 前目以外之其他後續擴充項目倘屬新增項目者，將依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理議價；前目以外之其他後續擴充項目倘屬原契約既有項目者，係以原契約條件及價金續約核算付款，因後續擴充致原契約所列項目之數量有所增加者，其單價不予調整，倘原契約列有數量增加時之價金調整規定者，亦不適用。 h. 後續擴充採購報價的完整性及合</p>	<p>因物價變動難以預測，如以原契約條件及價金辦理擴充採購，實難評估風險及報價金額，後續擴充報價部分請給予物調機制，否則廠商因後續風險過高難以評估，不會接受後續擴充之條款，無法參與本案招標。此外，基隆捷運後續擴充期間長達 8 年，廠商實無法估算風險，敬請刪除。此外，請比照環狀線二期，明訂廠商應於機關通知報價後 2 年內完成議價(約)，如因不可歸責於廠商之事由未能完成議價(約)，則廠商不應被處以損害賠償額預定性違約金。</p>	<p>另契約已有規定議價不成係可歸責於廠商之情形(乙方拒絕提送報價辦理議價(約)，或未於機關通知日起 90 內提供報價)才處罰違約金，應屬合理。 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 1. 投標須知壹\十三\(-)\4\h.\(2)及(3)條文修訂文字： (2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。 (3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>理性：</p> <p>(1) 廠商應自填辦理基隆捷運及捷運民生線之車輛系統後續擴充採購報價，依下表填列車輛每列之報價，其報價應為汐東捷運成本建議書總表內(車輛系統細部設計費+車輛系統)÷3之平均單價(車輛系統費用包括詳細價目表(一)所列一般需求、設備費、組立及安裝費、系統測試費、教育訓練費、備品、耗材、特殊工具及特殊測試設備費之各項費用)。</p>		<p>物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。</p> <p>2. 第二十二條後續擴充\四\(-)及(四)條文修訂文字：</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。</p>	
438	<p>投標須知/第 3~4 頁、第七之(二) 業主需求書(一)/第 16-1、16-2 頁、第 16 點 契約書/第 77 頁、第二十二條(接續前項)</p>	<p>業主需求書(一)</p> <p>16. 後續擴充需求</p> <p>(3) 期間：本基隆捷運機電系統後續採購預計自本契約簽約日起至契約結束前辦理採購。</p> <p>契約書</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起算 8 年內，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(二) 基隆捷運軌道工程：依本案軌道工程之單位造價為基準，依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理議價。……</p>	<p>因物價變動難以預測，如以原契約條件及價金辦理擴充採購，實難評估風險及報價金額，後續擴充報價部分請給予物調機制，否則廠商因後續風險過高難以評估，不會接受後續擴充之條款，無法參與本案招標。此外，基隆捷運後續擴充期間長達 8 年，廠商實無法估算風險，敬請刪除。此外，請比照環狀線二期，明訂廠商應於機關通知報價後 2 年內完成議價(約)，如因不可歸責於廠商之事由未能完成議價(約)，則廠商不應被處以損害賠償額預定性違約金。</p>	<p>契約已有規定議價不成係可歸責於廠商之情形(乙方拒絕提送報價辦理議價(約)，或未於機關通知日起 90 內提供報價)才處罰違約金，應屬合理。</p> <p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>1. 投標須知壹\十三\(-)\4\h.\(2)及(3)條文修訂文字：</p> <p>(2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數] ; 基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				<p>相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。</p> <p>(3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指數為準。</p> <p>2. 第二十二條後續擴充\四\ (一)及(四)條文修訂文字：</p> <p>(一) 基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。</p> <p>(四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。</p>	
439	契約書/第 6 頁、第四條、一	<p>驗收結果與規定不符，而不妨礙安全及使用需求，亦無減少通常效用或本契約預定效用，經甲方檢討不必拆換、更換或拆換、更換確更困難，或不必補交者，得於必要時減價收受。採減價收受者，按不符項目標的之甲方認定金額與本契約價金之差價減價收受後，另處罰上開差價 6 倍之懲罰性違約金。……</p>	<p>處罰 6 倍之懲罰性違約金過高，建議改為差價之 10%，減價金額及違約金的合計總額，以「不符項目標的」之契約價金為限。</p>	<p>減價收受係因廠商完成之工作與契約規定，但不妨礙安全及使用需求所為之收受，依採購法規定得以處罰懲罰性違約金，與國產化優先發展項目無法達成，另設有損害賠償額預定性違約金不同。另相關倍數係參考過去案例，故維持原條文辦理。</p>	1. 不調整
440	契約書/第 13	(六) 工程物價指數調整：	建請將核心機電系統依營建物價總指	(1)土建部分編列預算係依辦理招標當時	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	頁、第五條	3 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施、軌道工程(均不排除進口製品)，其餘工程項目均無物價調整。	數，納入物價指數調整範圍。	營建物價為基準，因此履約期間之物價波動以物調方式辦理，與機電系統物調已含在預算內之方式不同，考量無公正具共識之參考指數、預算編列已含物調、廠商報價亦已含物調等因素，建議機電部分履約階段辦理估驗計價時不再另予以物價調整。 (2)維持原條文辦理。	
441	契約書/第 44 頁、第十條	四、乙方依本契約提送甲方一切之申請、報告、請款、變更設計(施工階段)及請示事項，除另更約定外，均須送經監造單位核轉。乙方依法令規定提送政府主管機關之有關申請及報告事項，除另有約定外，均應先照會監造單位。 <u>監造單位在其職權範圍內所作之決定，乙方如有異議時，應於接獲該項決定之日起 10 日內以書面向甲方表示，否則視同接受。</u>	建請刪除”監造單位在其職權範圍內所作之決定，乙方如有異議時，應於接獲該項決定之日起 10 日內以書面向甲方表示，否則視同接受。”	本條文參考本府採購契約範本之規定，且過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
442	契約書/第 68 頁、第十七條	十一、除本契約約定期限外，乙方未依甲方通知完成期限或甲、乙雙方協議完成履約期限時，每逾 1 日處以 <u>懲罰性違約金</u> 新臺幣 10,000 元。	本工程已訂有進度里程碑及對應之逾期違約金，不應另定其他期限，請刪除相關懲罰性違約金之約定。	本項罰則是為控管履約品質及如期提供協議交付工作，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
443	契約書/第 83 頁、第七條附件	四、(五)除契約變更或追函契約以外而新增工作項目外，因不可歸責於乙方之事由，經甲方同意展延工期所致之工期展延天數之整體考量後時，乙方並得向甲方請求按訂約時訂約總價(扣營業稅) 2.5%除以訂約時機電系統實質完工天數所得金額乘以機電系統實質完工日期展延天數之工程管理費用，且其費用以不超過原工程訂約總	因本案保險、業主辦公室的費用是由承包商負責，且本案工期期間長，展延之工程管理費用以 2.5%的訂約總價計算實不足以填補廠商損失。以預算金額 275 億之 2.5%除以 2,580 天，展延一天的工程管理費僅 26 萬餘元，建議提高比例或以核實方式計算廠商實際展延費用，並取消工程管理費用上限。	本條文係依過往標案經驗及對廠商履約工程管理費用損失之補償，因次維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>價 10%為限。如因不可歸責於雙方之事由者，乙方得申請之工程管理費用應予減半。</p> <p>公式： 展延之工程管理費 = (2.5%訂約總價(扣營業稅) / 訂約時機電系統實質完工天數) * 機電系統實質完工日期展延天數</p>			
444	契約書/第 84 頁、第七條附件	<p>八、(三) 機廠用地交付超過預定時間(因非可歸責於乙方之因素調整後)，經展延逾總工期 183 日內，乙方不得主張任何費用。</p>	<p>用地交付時間延後勢必造成廠商管理成本及人力費用之沉重負擔，建議刪除 183 日內不得主張費用之約定。</p>	<p>機廠工作時程係考量相關交付條件在分段、分期交付進場之條件下，考量雙方各負擔部分風險，經評估工期展延扣除 183 日不給管理費補償，應屬合理，因此維持原條文辦理。</p>	1. 不調整
445	契約書/第 34 頁、第九條	<p>二十八、本契約使用的土地，由甲方於開工前提供，其地界由甲方指定。如因甲方未及時提供土地，致乙方未能依時履約者，乙方得依「新北市政府興辦公共工程展延工期審核注意事項」規定，申請延長履約期限；因此增加之必要費用，由甲方負擔。該土地之使用如更任何糾紛，除因可歸責於乙方所致者外，由甲方負責；其地上(下)物的清除，除另有規定外，由甲方負責處理。除本契約(含第一條一、所列各項)另有規定外，由甲方負責處理。</p>	<p>地上(下)物的清除，依據工程慣例由甲方負責，建議改為”其地上(下)物的清除，除另有規定外，由甲方負責處理。除本契約(含第一條一、所列各項)另有規定外，由甲方負責處理。”</p>	<p>本契約另有規定廠商需配合辦理之拆除事項，因此維持原條文辦理。</p>	1. 不調整
446	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 2.3.4 載客容量	<p>(1) 每列車於座位坐滿且立位密度以 6 人/m² 站滿旅客之載重狀態下，其載客容量不得少於 530 人。</p>	<p>綜合規劃之立位密度為 5 人/m²，依交通部頒佈之捷運軌道車輛技術標準規範-鋼軌鋼輪型式，2.3.1 W4=W2+60kg/人 × 7 人/m² × A-適用於運量服務指標、逃生避難及列車運轉性能之設計。</p>	<p>維持原條文辦理。</p>	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			部頒規範係以W4立位密度7人/m2來評估運量服務指標，建請依部頒規範W4來設定載容量。		
447	投標須知 P.7~8 2 具有相當經驗或實績者： c. 車輛廠商(第3資格)：	c. 車輛廠商(第3資格)： 投標廠商於截止投標日前15年內曾完成如下工程實績： (1) 捷運系統車輛工程實績，其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5車輛部分預算)元，或累計契約完工結算金額不低於新臺幣(車輛部分預算)元之承做經驗者。 (2) 廠商應具有捷運系統不銹鋼或鋁合金車輛車體焊接實績。	依大眾捷運法第3條之1「本法所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統。」，故淡海輕軌、安坑輕軌、高雄環狀輕軌車輛亦屬於捷運系統車輛，請確認。	依大捷法第3條第1項所稱大眾捷運系統，指利用地面、地下或高架設施，使用專用動力車輛，行駛於導引之路線，並以密集班次、大量快速輸送都市及鄰近地區旅客之公共運輸系統，故輕軌亦屬捷運系統之一。	1. 不調整
448	投標須知/P.37/一般條款二十	用地交付預定時間表	目前僅列出2個用地交付時間，請詳列各站及軌旁用地交付日期。	車站及路線段用地交付無延遲疑慮，無需敘明交付時程，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
449	契約書/P.81/統包工程契約第七條附件中，第二條(二)「分段進度」里程碑項次2-6	機電系統(含軌道)期末設計提送完成里程碑為NTP+540日	期末設計資料包含細部設計全部資料審查意見完畢後方可提送，部分土木資料將會在用地交付實際進場後方可確認，故無法在此階段提送。	設計之工程範圍不會因用地交付時程改變，未來設計如與用地範圍不同將以契約變更方式辦理。	1. 不調整
450	業主需求書(一)/P.8-10/8.2 工作計劃書及月進度報告(1)一般規定中項次A	每月7日前，須提送前一個月之月進度報告。此月進度報告應包含工作計劃書及三個月變動進度表之更新	工作計畫書需於NTP+30日提出，考量文件製作時間較短，通常僅能規劃初步時程，建議月進度報告中可採用時程管制計畫(Schedule Control Plan)。	本條文依過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整
451	業主需求書(一)/P.8-12/8.2 工作計劃書及月進度報告(1)一般規定中項次H	除非經業主核可，工作執行期間各項作業應不能超過三個月，並以日為單位表達。本工程計算日期為所有日曆天	部分作業項目如設計文件從提送到獲得N1核可、設備採購下單、製造，其工期皆會超過3個月，無法再過度拆解。	本條文依過往標案執行過程尚無異議，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
452	業主需求書 (一)/P.8-13/8.2 工作計畫書及月 進度報告 (1)一 般規定中項次 N.c	三個月變動進度表的作業持續期間， 除經業主同意外，不得超過兩個星期。	部分作業項目如設計文件從提送到獲得 N1 核可、設備採購下單、製造，其工期皆 會超過 2 個星期，無法再過度拆解。	本條文依過往標案執行過程尚無異議，因 此維持原條文辦理。	1. 不調整
453	業主需求書 (一)/P.8-16/8.3 時程管理	廠商應於 NTP+60 日內，提送時程管制 計畫(Schedule Control Plan)，內容 需包含土木工程、機電系統、軌道系 統及其他機電設施之設計、採購、製 造、施工、安裝、測試、穩定性測試 及竣工驗收等全部作業，其中詳細網 圖及網圖分析須考量本工程之特性、 契約文件相關要求以及業主管理程序 及需求製作。廠商應於 NTP+90 日內提 送總工程整體進度網圖及參考里程碑 管制表。	1. 時程管制計畫是否等同於一般專案所 謂的契約基準時程 (CBS Contract Baseline Schedule) 2. 時程管制計畫提送日期為 NTP+60 日， 而總工程整體進度網圖為 NTP+90 日，兩 者日期不相同。 時程管制計畫提送日期如為 NTP+60 日， 而工作計畫書提送日期為 NTP+30 日，兩 者僅差距 30 日。在收到業主對於工作計 畫書審查意見後無法反映到時程管制計 畫中。故意建議將時程管制計畫提送日期 至少延後至 NTP+180 日，待初步時程確定 無誤後再進行細部規劃。	本條文依過往標案執行過程尚無異議，因 此維持原條文辦理。	1. 不調整
454	業主需求書 (一)/P.8-16/8.3 時程管理(1)時程 網圖製作原則中 項次 C	詳細網圖內之各作業項目其概估工期 不可過長，…(中間省略)…此外，作 業項目亦不可過度拆分，惟工進分析 (cycle time analysis)須有完整說 明。	請說明工期不可過長之定義?部分作業項 目如設計文件從提送到獲得 N1 核可、設 備採購下單、製造，其工期皆會超過 3 個 月，在作業項目不可過度拆分的前提下會 有前後矛盾的困難，建請澄清確認。	本條文依過往標案執行過程尚無異議，因 此維持原條文辦理。	1. 不調整
455	業主需求書 (一)/P.8-17/8.3 時程管理(1)時程 網圖製作原則中 項次 F	工率或工進分析需考量天候或所有可 能影響因子等假設條件	工率或工進分析一般皆採用平均工期之 計算方式，無法考慮天候或其他影響因 子，建議刪除本條規定。	本條文依過往標案執行過程尚無異議，因 此維持原條文辦理。	1. 不調整
456	業主需求書 (一)/P.8-18/8.3	i. 監督管理	此項無法以獨立作業項目呈現，建請刪 除。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標 公告文件內容為準：	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	時程管理(2)時程網圖格式及內容中項次 A.i			A. 進度表內容:詳細進度表之作業項目至少應包含如下項目: a. 契約載明之里程碑; ... h. 與政府、相關單位或界面單位之協調與應辦事項; i. 材料訂購、生產及運送進場;	
457	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 10.2.5 可用度(1).C 平均故障間隔時間 (Mean Time Between Failures, MTBF)	公開招標文件定義 MTBF 為系統營運時數總和與故障事件次數總和之比值。	因機電系統之可用度討論的是營運,故平均失效間隔時間參考依據是 A. 停機事件,故建議將定義從故障事件次數改成停機事件次數。 建議修正為 C. 平均服務故障間隔時間 (Mean Time Between Service Failures):指系統營運時數與停機事件次數之比值	維持原契約規定。	1. 不調整
458	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 10.3.3 系統安全分析(3).H. a.	廠商應依據 EN50126、EN50128、EN50129 要求執行整體安全等級配當 (SIL Allocation),如有需要,廠商應委託第三方單位執行獨立安全評估 (ISA)與獨立軟體評估 (ISWA),並出具證明以確保達成各項 SIL 需求。 a. 供電系統內之監控系統: SIL ≥ 2 b. SCADA 系統之供電遠端遙控功能: SIL ≥ 2	有關 a. 供電系統內之監控系統與 b. SCADA 系統之供電遠端遙控功能非採用硬線設計,建請刪除需執行 ISA 與 ISWA,並出具證明以確保達成各項 SIL 需求。	維持原條文辦理。	1. 不調整
459	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 10.3.5 安全風險管理	(略)	06-業主需求書(二)機電系統功能規範中並未提供風險矩陣圖及其嚴重度等級、發生率等級之定義。 請澄清廠商是否可提出合理的風險矩陣圖及其嚴重度等級、發生率等級定義作為系統保證作業之依據?	維持原條文辦理。	1. 不調整
460	06-業主需求書(二)機電系統功	廠商須於 SB10 站、SB11 站、SB14 站及 SB15 站提供後續擴充之 22.8kV 斷	(1)請確認澄清 SB11 站於供電系統示意單線圖(圖號:CIV00- PS 0201)上並無提	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	能規範第 3.3(16) 及供電系統示意單線圖(圖號:CIV00- PS 0201)	路器!	供後續擴充 22.8kV 斷路器之需求! (2)基捷及北捷民汐線機電系統尚未正式公告相關資料，無法確認 22.8kV 斷路器之規格容量與數量，建請修正為「廠商須於 SB10 站、SB11 站、SB14 站及 SB15 站預留後續擴充之 22.8kV 斷路器所需設置空間及相關管線需求」!	公告文件內容為準： 圖號:CIV00- PS 0201，新增 SB11 站未來擴充開關。 3.3(16)廠商須於 SB10 站、SB11 站、SB14 站及 SB15 站預留後續擴充之 22.8 kV 開關所需設置空間、管線需求、預埋件、控制電源、電驛介面、監控介面等。	
461	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 3.3(18) 及 11-基本設計工程圖說_參考圖	廠商可設計為工廠預組裝型式牽引動力變電站(貨櫃式)	經確認公開資料「11-基本設計工程圖說_參考圖」於 SB10 站~SB15 站站體結構圖說內已規設「TSS 牽引動力變電站機房」，建請刪除廠商仍可設計為工廠預組裝型式牽引動力變電站(貨櫃式)相關資料!	維持原條文辦理。	1. 不調整
462	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 3.9(14)	站台下的電纜通道、變電所電纜夾層的電纜架上應設置「線型感溫火警探測器」!	該火警探測器是否需通過消防送審?建請移至土建水環系統之工作範疇!	維持原條文辦理。	1. 不調整
463	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 3.4(6)F.i	低壓水電設備需使用之直流電源亦應由供電廠商提供!	建請修正為:低壓水電設備需使用之直流電源由水電廠商自行提供!	維持原條文辦理。	1. 不調整
464	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 3.5.6(4)A	所有延著軌旁佈放之高低壓交流電纜及光纖均應採用鎧裝電纜。	由於鎧裝光纖為特製品，建請修正光纖不需要採用鎧裝電纜!	維持原條文辦理。	1. 不調整
465	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第 3.11(1)	廠商應提供車站、機廠、牽引動力變電站及行控中心供應至少 4 小時輔助電力。	UPS 電力容量可提供至少 60 分鐘營運之運作。建請修正為:廠商應提供車站、機廠、牽引動力變電站及行控中心供應至少 1 小時輔助電力。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 3.11(1)廠商應提供車站、機廠、牽引動力變電站及行控中心供應至少 1 小時輔助	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				電力。	
466	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第3.3(3)J與3.4(6)C.e.	軌旁「電壓限制裝置(VLD)及相關附屬設備」	供電系統之「電壓限制裝置」係為過電壓保護裝置(OVPD)，與號誌系統須提供列車靠站及月台門動作訊號給 VLD (Voltage Limited Device) 電壓限制裝置有所不同。建請澄清確認?	維持原條文辦理。 請詳業主需求(一)附錄 G	1. 不調整
467	06-業主需求書(二)機電系統功能規範第10.3.3系統安全分析(3)H a.b	廠商應依據 EN50126、EN50128、EN50129 要求執行整體安全等級配當(SIL Allocation)，如有需要，廠商應委託第三方單位執行獨立安全評估(ISA)與獨立軟體評估(ISWA)，並出具證明以確保達成各項 SIL 需求。 a. 供電系統內之監控系統：SIL ≥ 2 b. SCADA 系統之供電遠端遙控功能：SIL ≥ 2	有關 a. 供電系統內之監控系統與 b. SCADA 系統之供電遠端遙控功能非採用硬線設計，建請刪除需執行 ISA 與 ISWA，並出具證明以確保達成各項 SIL 需求。	維持原條文辦理。	1. 不調整
468	01-01.投標需知/第3頁，壹、重要條款七、後續擴充：(二)	(二)本採購案之後續擴充項目： 1 有關企劃書內廠商所自填基隆捷運機電系統車輛及號誌系統，及捷運民生線機電系統之車輛部分，依各自有效期間內之報價(詳壹、十三、(一)、4、h.(1))，納入契約作為辦理增購時之依據，且廠商同意以此報價辦理後續擴充，亦不會就此表示異議。 2 前目以外之其他後續擴充項目倘屬新增項目者，將依政府採購法第18條第4項規定辦理議價；前目以外之其他後續擴充項目倘屬原契約既有項目者，係以原契約條件及價金續約核算付款，因後續擴充致原契約所列項目之數量有所增加者，其單價不予調整，倘原契約列有數量增加時之價金	原契約項目擴充不應以原契約條件及價金續約核算付款，需有合理物調。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 1. 投標須知壹\十三\(-)\4\h.\(2)及(3)條文修訂文字： (2) 議價各項單價金額為廠商企劃書所填「後續擴充報價表」之各項填入單價金額 × [議價當月累計平均物價指數/契約簽訂當月月平均物價指數]；基隆捷運後續擴充 20 列車其中交付時程與汐東捷運相同之 3 列車，其議價公式中之物價調整機制不適用。 (3) 後續擴充議約時，以物價指數係以中華民國行政院主計處所公告之營造工程物價指數中分類項目(四)金屬製品類指	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		調整規定者，亦不適用。		數為準。 2. 第二十二條後續擴充\四\ (一)及(四)條文修訂文字： (一)基隆捷運機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛及號誌系統之報價，做為辦理增購時議價(約)之依據。 (四)捷運民生線機電系統後續擴充：自本採購契約簽訂日起至本工程實質完工前，乙方應以投標文件之企劃書內所填「後續擴充報價表」車輛系統之報價(每列車輛單價同基隆捷運車輛單價)，做為辦理增購時之依據。	
469	06-業主需求書(二)/第1-19頁，第1章機電一般規範1.6.1本工程系統基本特性包括：(2)定線參數	(2)定線參數 A. 平面曲線最小曲率半徑： 主線絕對需求：≤50公尺，機廠段絕對需求：≤50公尺 B. 最大縱坡：≤6%	請說明並確認主線絕對需求為≤50公尺或≥50公尺，機廠段絕對需求為≤50公尺或≥50公尺，若為≤50公尺，請明確說明平面曲線最小曲率半徑多少公尺。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： A. 平面曲線最小曲率半徑： 主線絕對需求：≥50公尺，機廠段絕對需求：≥50公尺	2. 要修訂
470	05-業主需求書(一)/第8-2頁，第八章8.1機電系統參數之一致，一、車輛系統		本章節的最小轉彎半徑(主線)與06-業主需求書(二)/第1-19頁，第1章機電一般規範1.6.1本工程系統基本特性包括：(2)定線參數中平面曲線最小曲率半徑規定為≥50公尺(契約≤50公尺是否為誤植)不一致，將影響後續設計，請澄清確認主線段最小轉彎半徑為何?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： A. 平面曲線最小曲率半徑： 主線絕對需求：≥50公尺，機廠段絕對需求：≥50公尺	2. 要修訂
471	06-業主需求書(二)/第1-19頁，	(2)定線參數 A. 平面曲線最小曲率半徑：	本章節的最小轉彎半徑(主線)與05-業主需求書(一)/第8-2頁，第八章8.1機	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	第1章機電一般規範 1.6.1 本工程系統基本特性包括：(2) 定線參數	主線絕對需求：≤50 公尺，機廠段絕對需求：≤ 50 公尺 B. 最大縱坡：≤6%	電系統參數之一致，一、車輛系統：最小轉彎半徑(主線)規定為≥50 公尺(契約≤50 公尺是否為誤植)不一致，將影響後續設計，請澄清確認主線段最小轉彎半徑為何？	公告文件內容為準： A. 平面曲線最小曲率半徑： 主線絕對需求：≥50 公尺，機廠段絕對需求：≥50 公尺	
472	05-業主需求書(一)/第4-1頁，4. 土建與機電系統之內部界面	預埋管需求與權責，如屬建築物部分之開口、套管及基礎，由統包廠商負責土建專業廠商負責，其餘屬機電系統所需之管線由統包廠商負責各機電系統專業廠商自行施作，相關材料、安裝施工等費用均已含在契約價金內不另給付；另針對管群/管溝由統包廠商負責土建專業廠商負責施工，該部分依詳細價目表所列項目採實作計價。	關於跨域廠區建築物電管、排水管線、回收水和汗水系統等之地下預埋管的部分，應屬於統包廠商負責土建專業廠商負責之範圍。	維持原條文辦理。	1. 不調整
473	05-業主需求書(一)/第4-3頁，4. 土建與機電系統之內部界面 4.1 一般要求(9)	為避免機電系統施工需求受限於土建施工精度與工進影響，機電系統所屬機房之地坪、高架地板及空調設備，由廠商(機電系統部分)負責施作	機電系統所屬機房之地坪、高架地板及空調設備應屬土木水環施作，施工精度則由土木水環施作後的完成面上由機電系統廠商二次施作進行微調。	維持原條文辦理。	1. 不調整
474	05-業主需求書(一)附錄 F 設計管制需求/附錄 F - 6 第 2 章設計階段提交內容 2.2.3	施工設計提案應為連貫且完整的一套文件，應從前述設計單元進一步細分。有關施工設計的詳細內容，除需滿足施工、安裝及測試之需要外，施工設計之 BIM 模型發展程度應達契約文件之 BIM 相關規定及 AIA E202LOD (Level of Development) 400 以上	滿足施工、安裝及測試所需之之 BIM 模型發展 LOD (Level of Development) 200 即可達成。	維持原條文辦理。	1. 不調整
475	06-業主需求書(二)/第1-47頁，1.14.5 工地安全	廠商設備測試合格證明 A. 吊裝及升降設備應經測試達核可之安全範圍，並妥為標識。在這些設	A. 廠商設備測試合格證明均為國內勞檢單位檢查合格後頒佈，相關證書均為中文。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	(9)	<p>備於工地使用之前，一份中英對照經驗驗證之檢驗合格證明書應提送審查核准。</p> <p>B. 廠商應準備並保存一份新版本之登記簿，內含所有工程使用之吊裝及有關升降設備之測試合格證明。該登記簿應自開工日起存放工地以備查驗。</p>	<p>B. 業界施工機具皆為專業廠商提供，雖廠商所有機具皆由國內勞檢單位檢查合格後頒發使用證書，但因每次派赴現場施作之機具無法保證為同一部，故無法存放所有機具之合格證明於現場備查。</p>	<p>1. 14.5 工地安全(9)</p> <p>A. 吊裝及升降設備應經測試達核可之安全範圍，並妥為標識。在這些設備於工地使用之前，應檢附主管機關檢驗合格證明書提送業主備查。</p>	
476	<p>05-業主需求書(一)/第6-134頁，6.9 機廠(4) 機廠設施及設備 A. a. & b.</p>	<p>A. 各區配置設計與設施功能需求請詳見業主需求書(二)，廠商應配合系統營運與維修需求，完成機廠設施及設備之設計，包括但不限於下列各項：</p> <p>a. 維修區域：應至少包括，但不僅限於捷運列車駐車廠(含特洗線)、主維修工廠、洗車線、測試軌、物料儲存區(含物料儲存倉庫、特殊物品/危險品儲存倉庫)、土木軌道廠(含軌道維修工廠/區、工程車/機具庫)、污水處理場(設施)及廢棄物處理場等。其中，主維修工廠內由檢修區、頂升區(含臨修區、大修區)、轉向架及附屬零組件維修區、地下車輪車床區、各式維修室/區/工廠/機房、噴漆塗裝室、電動車輛停駐/充電區、辦公區/休息區等組成；</p> <p>b. 輔助配置區域：包括廠區道路、照明和安全圍籬、物料儲存區(含一般備品倉庫(含電子零件儲存區)、特殊物品倉庫、空調倉庫、廢料區、軌道備品區、危險物品倉庫、高壓氣瓶倉庫、倉庫辦公室等，包含容納料架、</p>	<p>維修區域與輔助配置區域的汙水處理設施應屬土建專業廠商工項。</p>	<p>本工程為土/機合併統包，相關專業分工、權責由廠商自行協調。維持原條文辦理。</p>	<p>1. 不調整</p>

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		搬運機具、及安全防護設施，且地坪應具有止滑易清洗功能)、牽引動力變電站、行政訓練中心(含駕駛模擬器)、污水處理設施、滯洪沉砂池、廢棄物收集暫存場等設施；			
477	06-業主需求書(二)/第8-42頁，第8章8.3.10洗車線配置設計與設施功能需求(4)	(4) 廠商應提供可符合列車外部尺寸、形狀及可達最大清洗面積之自動洗車設備，清洗範圍至少需涵蓋列車兩側及端面。	穿越式規劃的洗車機就過往實際操作洗車過程，可能會有列車速度差異和人員誤動作的因素導致車身有所損傷，故近年台北捷運所規劃和使用之穿越式洗車機均無設置端面清洗功能，而目前高鐵所更新的洗車系統亦取消端面清洗功能，列車端面皆於清洗區以人工方式進行清潔，建議將列車端面清洗要求取消。 建議修改為” 廠商應提供可符合列車外部尺寸、形狀及可達最大清洗面積之自動洗車設備，清洗範圍至少需涵蓋列車兩側及端面。”	維持原條文辦理。	1. 不調整
478	06-業主需求書(二)/第8-53頁，第8章8.5工程車與軌道維修機具需求(1)救援用機車頭A.	須為柴油引擎自力驅動之鋼輪鋼軌形式車輛，軌距規格為1435mm。車輛規格應符合本計畫之最大軸重、車輛動靜態包絡線及建築界線等要求，並具備行駛於本計畫路線…	建議增加路軌兩用工程車，以膠輪驅動，以滿足於較高坡度作業時所需要的磨擦力，和車輛可以行駛於較小轉彎半徑。 條文建議修改為” 須為柴油引擎自力驅動之鋼輪鋼軌形式車輛或路軌兩用工程車，軌距規格為1435mm。車輛規格應符合本計畫之最大軸重、車輛動靜態包絡線及建築界線等要求，並具備行駛於本計畫路線…	維持原條文辦理。	1. 不調整
479	06-業主需求書(二)/第8-53頁，第8章8.5工程車與軌道維修機具需求(1)救援	…車輛車體(符合EN12663或其他同等級之標準)、轉向架(符合EN13749或其他同等級之標準)、車輪(符合EN13262或其他同等級之標準)、車軸(符合EN13261或其他同等級之標準)	目前規範書中所註明之EN12663，EN13262，EN13261及EN13749均用於電聯車；工程車對於結構及轉向架設計應採用其他等級之規範，建議將電聯車與工程車的適用標準分別要求。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	用機車頭 A	及輪軸組(符合 EN 13260 或其他同等級之標準)之強度及相關性能須滿足相關國際標準。...			
480	06-業主需求書(二)/第 8-54 頁, 第 8 章 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (2) 拉線車兼高空作業車 A	...車輛車體(符合 EN12663 或其他同等級之標準)、轉向架(符合 EN13749 或其他同等級之標準)、車輪(符合 EN 13262 或其他同等級之標準)、車軸(符合 EN 13261 或其他同等級之標準)及輪軸組(符合 EN 13260 或其他同等級之標準)之強度及相關性能須滿足相關國際標準。...	目前規範書中所註明之 EN 12663 , EN 13262, EN 13261 及 EN13749 均用於電聯車;工程車對於結構及轉向架設計應採用其他等級之規範,建議將電聯車與工程車的適用標準分別要求。	維持原條文辦理。	1. 不調整
481	06-業主需求書(二)/第 8-54 頁, 第 8 章 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (3) 維修平台吊車 A	...車輛車體(符合 EN12663 或其他同等級之標準)、轉向架(符合 EN13749 或其他同等級之標準)、車輪(符合 EN 13262 或其他同等級之標準)、車軸(符合 EN 13261 或其他同等級之標準)及輪軸組(符合 EN 13260 或其他同等級之標準)之強度及相關性能須滿足相關國際標準。...	目前規範書中所註明之 EN 12663 , EN 13262, EN 13261 及 EN13749 均用於電聯車;工程車對於結構及轉向架設計應採用其他等級之規範,建議將電聯車與工程車的適用標準分別要求。	維持原條文辦理。	1. 不調整
482	06-業主需求書(二)/第 8-55 頁, 第 8 章 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (4) 軌道維修用吊臂平板車 A	...車輛車體(符合 EN12663 或其他同等級之標準)、轉向架(符合 EN13749 或其他同等級之標準)、車輪(符合 EN 13262 或其他同等級之標準)、車軸(符合 EN 13261 或其他同等級之標準)及輪軸組(符合 EN 13260 或其他同等級之標準)之強度及相關性能須滿足相關國際標準。...	目前規範書中所註明之 EN 12663 , EN 13262, EN 13261 及 EN13749 均用於電聯車;工程車對於結構及轉向架設計應採用其他等級之規範,建議將電聯車與工程車的適用標準分別要求。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 須為鋼輪鋼軌形式車輛,軌距規格為 1435mm。車輛規格應符合本計畫之最大軸重、車輛動靜態包絡線及建築界線等要求,並具備受曳引時符合本計畫路線與機廠內最小曲率半徑及最大坡度使用之性能,且應能於本國任何氣候條件下正常曳引運作。...須具備本計畫車輛相容之自動連結器,並具有符合本計畫路線使用及作業需求之照明設備。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
483	06-業主需求書(二)/第 8-56 頁, 第 8 章 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (5) 磨軌車 A	...車輛車體(符合 EN12663 或其他同等級之標準)、轉向架(符合 EN13749 或其他同等級之標準)、車輪(符合 EN 13262 或其他同等級之標準)、車軸(符合 EN 13261 或其他同等級之標準)及輪軸組(符合 EN 13260 或其他同等級之標準)之強度及相關性能須滿足相關國際標準。	目前規範書中所註明之 EN 12663, EN 13262, EN 13261 及 EN13749 均用於電聯車;工程車對於結構及轉向架設計應採用其他等級之規範,建議將電聯車與工程車的適用標準分別要求。	維持原條文辦理。	1. 不調整
484	06-業主需求書(二)/第 8-56 頁, 第 8 章 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (5) 磨軌車 A, F, G	A. 須為柴油引擎自力驅動之鋼輪鋼軌形式車輛,軌距規格為 1435mm。 F. 應為雙頭駕駛艙設計,駕駛艙尺寸及座位數量須依作業需求訂定,廠商應提出配置方式與設計予業主審查與核定。 G. 除本計畫路線與使用環境外,磨軌車亦應滿足以下條件,以利車輛能夠被調派至其他路線執行磨軌作業:最小曲率半徑 R=25 m、最大軸重 12 公噸、最大坡度 7%、鋼軌型式包含槽型軌與工型軌。	雙頭駕駛艙柴油引擎自力驅動之鋼輪鋼軌形式車輛軸距過長無法於轉彎半徑 R25m 進行磨軌作業,建議使用無需雙頭駕駛室的機車頭拖動無動力磨軌車廂進行設計規劃以完成所要求功能。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (5) 磨軌車 G. 除本計畫...執行磨軌作業:最小曲率半徑 R≥50 公尺、最大軸重 12 公噸、最大坡度 7%、鋼軌型式包含槽型軌與工型軌。	2. 要修訂
485	06-業主需求書(二)/第 8-26 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (9) D.	(9) 牽引馬達及齒輪箱維修區: D. 廠商應提供動態測試所需之相關測試設施(須與牽引馬達性能相容)及安全設施。	業主需求書(二) 2.18.1 測試設備(2)要求提供 BTU 各 2 套,8.4 (4)表 8.4-1 主要維修設備清單中要求提供的測試設備與設施應屬電聯車子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
486	06-業主需求書(二)/第 8-27 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工	(11) 煞車系統維修區: C. 廠商應依據所提供之列車煞車系統型式,須提供煞車組件測試設備。	業主需求書(二) 2.18.1 測試設備(2)要求提供 BTU 各 2 套,8.4 (4)表 8.4-1 主要維修設備清單中要求提供的測試設備與設施應屬電聯車子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	廠配置設計與設施功能需求 (11) C.				
487	06-業主需求書(二)/第 8-29 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (13)	(13) 空調機維修區: A. 空調機維修區內應能執行空調機模組拆解、清潔、維修、組裝及測試工作, 廠商應依據所提供之列車空調機組型式與維修作業需求, 配置所需設備及設施。	業主需求書(二) 2.18.1 測試設備(2)要求提供 BTU 各 2 套, 8.4 (4)表 8.4-1 主要維修設備清單中要求提供的測試設備與設施應屬電聯車子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
488	06-業主需求書(二)/第 8-31 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (16) A, B	(16) 集電弓工廠: A. 集電弓工廠內應能執行集電弓模組拆解、清潔、維修、組裝及測試工作, 廠商應依據所提供之列車集電弓型式與維修作業需求, 配置所需設備及設施。 B. 廠商應依製造商之建議提供集電弓組件測試設備。	業主需求書(二) 2.18.1 測試設備(2)要求提供 BTU 各 2 套, 8.4 (4)表 8.4-1 主要維修設備清單中要求提供的測試設備應屬電聯車子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
489	06-業主需求書(二)/第 8-31 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (17) A, B	(17) 車門及月台門工廠: A. 車門及月台門工廠內應能執行列車車門模組拆解、清潔、維修、組裝及測試工作, 廠商應依據所提供之列車車門型式與維修作業需求, 配置所需設備及設施。 B. 廠商應依製造商之建議提供列車車門與月台門組件測試設備。	應屬電聯車子及月台門子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
490	06-業主需求書(二)/第 8-32 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (18)	(18) 聯結器工廠: A. 聯結器工廠內應能執行聯結器模組清潔、維修及測試工作, 廠商應依據所提供之列車聯結器型式與維修作業需求, 配置所需設備及設施。 B. 廠商應依製造商之建議提供聯結	業主需求書(二) 2.18.1 測試設備(2)要求提供 BTU 各 2 套, 8.4 (4)表 8.4-1 主要維修設備清單中要求提供的測試設備與設施應屬電聯車子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	A, B, C	器組件測試設備。 C. 於聯結器工廠內可執行聯結器探傷作業。			
491	06-業主需求書(二)/第 8-33 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (21) A	(21) 電氣/電子工廠: A. 廠商應就所提供之列車及機電系統型式, 提供電氣及電子零組件維修與測試設備、儀器及工具。如: 列車電力推進系統與控制模組測試台、焊接設備、萬用電表、電阻表、電流表、電源供應器、示波器、信號產生器等。	業主需求書(二) 2.18.1 測試設備(2)要求提供 BTU 各 2 套, 8.4 (4)表 8.4-1 主要維修設備清單中要求提供的測試設備與設施應屬電聯車子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
492	06-業主需求書(二)/第 8-45 頁, 第 8 章 8.4 主要維修設備清單 (4) 表 8.4-1 主要維修設備清單	車輛動力電能模組維修區 完整電力模組拆卸、清潔、維修、組裝及測試設備與設施 (符合車輛電力、動能系統型式規格)	測試設備與設施應屬電聯車子系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
493	06-業主需求書(二)/第 8-45 頁, 第 8 章 8.4 主要維修設備清單 (4) 表 8.4-1 主要維修設備清單	供電系統維修工廠 供電系統測試裝置 (符合供電系統型式規格)	測試裝置應屬供電系統提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
494	06-業主需求書(二)/第 8-45 頁, 第 8 章 8.4 主要維修設備清單 (4) 表 8.4-1 主要維修設備清單	自動收費機工廠 自動收費機測試裝置 (符合自動收費機型式規格)	測試裝置應屬自動收費提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
495	06-業主需求書(二)/第 8-45 頁, 第 8 章 8.4 主要	(4) 表 8.4-1 主要維修設備清單	各子系統之特殊工具均已列入各子系統供應範圍。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	維修設備清單 (4) 表 8.4-1 主要維修設備清單				
496	06-業主需求書(二)/第 8-56 頁, 第 8 章 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (9) 移動式電阻火花焊接機 B	B. 移動式電阻火花焊接機可於焊軌場內執行長焊鋼軌焊接作業, 亦可搭配本計畫提供之工程車輛, 移動至需求地點執行焊軌作業; 焊機貨櫃箱整合焊接機, 掛載於平台車上時須符合本運輸計畫之車輛界限條件。	貨櫃型火花焊接機無法於與主線段執行線上焊接作業, 因線上焊接所用的設計規劃均與貨櫃箱型有差異, 箱櫃箱高度一般為 2.6m, 加上焊接作業時所需的空間與載台高度, 會超過動態包絡線限制, 因此建議僅於焊軌場內執行長焊鋼軌焊接作業。	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準: 8.5 工程車與軌道維修機具需求 (9) 移動式電阻火花焊接機 B. 移動式電阻火花焊接機可於焊軌場內執行長焊鋼軌焊接作業, 亦可搭配本計畫提供之工程車輛, 移動至需求地點執行焊軌作業; 焊接機搭載於平台車上須符合本運輸計畫之車輛界限條件。	2. 要修訂
497	06-業主需求書(二)/第 8-33 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (22) A, J	(22) 噴漆塗裝室: A. 噴漆塗裝室空間規畫應能讓列車貫通執行噴塗作業。 J. 噴漆塗裝室內之空氣污染防治設備, 應可提供列車進行空調機散熱盤管吹塵清潔之除塵作業。廠商亦應提供空調機散熱盤管吹塵所需之設施及設備。	經參閱 CDP10-AR 1234 地面一層平面圖, 噴漆場地後方軌道長度不足, 無法供列車完全貫通和除塵等作業, 請說明如何執行?	維持原條文辦理。	1. 不調整
498	06-業主需求書(二)/第 8-33 頁, 第 8 章 8.3.7 各式維修室/區/工廠配置設計與設施功能需求 (22) D	(22) 噴漆塗裝室: D. 廠商應提供列車在噴漆塗裝室之進、出及定位所需之路軌兩用電動列車牽引車或牽引裝置。	業主需求書(二) 8.4(4)表 8.4-1 主要維修設備清單噴漆塗裝室未列出路軌兩用電動列車牽引車或牽引裝置數量, 請澄清說明。	維持原條文辦理。	1. 不調整
499	06-業主需求書(二)/第 8-34 頁, 第 8 章 8.3.8 物料儲存區配置設	(2) 物料儲存區空間規劃設計應可滿足本機廠最大維修量能(33 列車的 1~3 級維修作業與 46 列車的 4~5 級維修作業)之倉儲容量; 物料儲存區內	CDP10-AR 1236 基本設計工程圖說平面圖中無標示物料儲存區之淨空間高度和淨空間尺吋, 請提供相關空間尺吋並標示於相關圖說以利規劃。	基設圖說僅供參考, 廠商需依業主需求書(四)附錄 A 空間及設施需求表內及機電系統實際需求進行設計, 維持原條文辦	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	計與設施功能需求 (2)	人員作業及物料搬運動線應具便捷性與安全性，堆高機或搬運車作業空間應充足。		理。	
500	06-業主需求書(二)/第 8-34 頁，第 8 章 8.3.8 物料儲存區配置設計與設施功能需求 (5)	(5) 廠商應於物料儲存倉庫內設計規劃一恆溫、恆濕之獨立儲存空間，用以存放精密電子零組件。	經參閱 CDP10-AR 1236 基本設計工程圖說平面圖，電子零件儲存區標示不清楚，請澄清說明該空間是否為電子零件儲存區 A20-A21，AH-AI 並補充相關圖說說明。	維持原條文辦理。 請詳見基本設計工程圖說_參考圖 CDP10-AR 1236 以及 CDP10-AR 1232。	1. 不調整
501	基本設計工程圖說平面圖 CDP10-AR 1202 和 CDP10-AR 1201		經參閱 CDP10-AR 1202 和 CDP10-AR 1201 基本設計工程圖說平面圖，物品儲存倉庫之貨梯 (A14-A15 AF-AG)的機坑位置與 B1 停車位規劃重疊，請說明該重疊位置的規畫為何?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 取消下方停車位，詳基本設計圖說 CDP10-AR 1225、AR 1226 及 CDP10-AR 1235、AR 1236。	2. 要修訂
502	綜合規劃報告 Ch_13 財務專章	表 13.2-2 軌道智慧化系統設備	未於業主需求書(一)、(二)、(三)、(四)、(五)中看到功能需求描述，煩請確認。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 增訂業主需求書(一)1.2、(12)	2. 要修訂
503	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定 1.6.2	修訂 5.6.3(7)條文，並以下列條文取代： (7) 廠商應於機廠、南港車站、SB13 車站、SB15 車站及八堵車站提供無線傳輸設備，以於列車停駐時自動即時更新列車多媒體資訊(如政令宣導、乘客須知、一般文字訊息、公益節目、緊急訊息、列車訊息、新聞、氣象及商業廣告等)。列車多媒體資訊更新資訊完成後應將接收完成之最新版本回應行控中心，以提供行控中心控制員查詢各列車多媒體資訊目前顯示之版	請釐清該項是取代 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.3 (7)還是 5.6.3 (8)。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 業主需求書(一)附錄 N 原參照條文 1.6.2 變更為 1.5.2	2. 要修訂

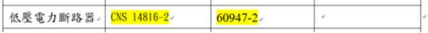
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		本。			
504	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定 1.6.3	修訂 5.7.(5)條文，並以下列條文取代： (5) 各車站大廳、出入口、通訊、號誌設備室、月台門設備室、主變電站、牽引動力變電站、車站設備變電站、交會車站連通道、車站辦公室及機廠(例如：詢問處、站務中心、員工休息室、駐警室、值班室、站長室及駕駛休息室、車務車班辦公室、派班中心、車站職員室等)，房間安裝子鐘需求依車站規劃而定。	請釐清該項是取代 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.7 (5)還是 5.7 (6)。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 業主需求書(一)附錄 N 原參照條文 1.6.3 變更為 1.5.3	2. 要修訂
505	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定 1.6.7	修訂 5.10.1(3)、(6)條文，並以下列條文取代： (3) 設有站務室(PAO)之車站應提供閉路電視控制設備，及可於通訊系統多功能操作台(CMFT)依權責調播攝影機及錄影影像畫面，調閱權責可由系統設定及提供營運機構具權限之人員登入設定。 (6) 汐東捷運行控中心及緊急應變中心監控系統已提供大銀幕顯示牆，廠商須將閉路電視各項功能與汐東捷運整合，投影畫面模式經由 SCADA 設定後，螢幕內容須經由 CMFT 操作台設定。CMFT 操作台須配合 SCADA 系統顯示模式預設 CCTV 系統攝影機相關顯示畫面，顯示內容須包括 5.10.2 節各相關章節需求。	請釐清該項是否確定取代 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.10.1 (3)及 5.10.1 (6)。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 業主需求書(一)附錄 N 原參照條文 1.6.7 變更為 1.5.7	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
506	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定 1.6.8	修訂 5.10.2(7)、W 條文，並以下列條文取代： W. 主變電站及牽引動力變電站設置球型高速全功能攝影機 2 部。	請釐清該項是取代 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.10.2 (7) W. 還是 5.10.2 (7) V.。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 業主需求書(一)附錄 N 原參照條文 1.6.8 變更為 1.5.7	2. 要修訂
507	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定 4.	土建與機電系統之內部界面 有關辦理土建與機電系統之內部界面工作其所需之費用，除另有規定外，均已包含於契約相關工作項目及總價內，另無其他給付，廠商應依契約、本工作需求、業主指示及其他有關規定辦理，不得藉任何理由要求加價或拒絕辦理。 預埋管需求與權責，如屬建築物部分之開口、套管及基礎，由統包廠商負責土建專業廠商負責，其餘屬機電系統所需之管線由統包廠商負責各機電系統專業廠商自行施作，相關材料、安裝施工等費用均已含在契約價金內不另給付；另針對管群/管溝由統包廠商負責土建專業廠商負責施工，該部分依詳細價目表所列項目採實作計價。	請確認機電系統所需之預埋管係由土建專業廠商施作。	維持原條文辦理。	1. 不調整
508	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 1.4.4	電氣設備相關準則 執行本規範供電系統而提供的設備一般均應符合相關 IEC 或 ANSI/NEMA 標準(以及其他美國標準)，並包括(但不僅限於)下列：	經查 IEC 60502 主要係針對 3.8/6.6KV~19/32KV 等高壓電纜，不適用於低壓電纜，故建請刪除。	維持原條文辦理。	1. 不調整
509	06-業主需求書(二)機電系統功	電氣設備相關準則 執行本規範供電系統而提供的設備一	a. 請澄清 IEC 60947 Pt.2 是否意指 IEC 60947-2。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	能規範 1.4.4	般均應符合相關 IEC 或 ANSI/NEMA 標準(以及其他美國標準),並包括(但不僅限於)下列:	因應國產化需求,請於「低壓電力斷路器」之規範新增 CNS 14816-2 標	公告文件內容為準: 低壓電力斷路器 CNS 14816-2IEC 60947-2 	
510	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 1.11.5 (9)	(9)給廠商之進一步資料 業主有權可於工程進行當中,隨時提供廠商此種為正確與適當執行本工程所需之進一步圖說與指示,廠商應執行並受其約束。	1. 建請明示以「正式行文」之方式辦理此項,以避免「隨時提供」廠商圖說涉及設計變更事宜。	維持原條文辦理。	1. 不調整
511	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 1.22.2	在每天營運結束之前,應於車站及車上宣佈停止營運之實施,同時每一車站之點矩陣顯示器亦應顯示該訊息。列車應繼續營運,使所有車上旅客有充份時間完成其旅程。列車之操作停止後,站務人員將巡視系統,鎖上所有車站門禁,及巡視每一車站。	1. 有關本條文所提之「點矩陣顯示器」,是否應依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.2 修改為統一字眼「旅客資訊顯示器」。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 1. 22.2 在每天營運結束之前,應於車站及車上宣佈停止營運之實施,同時每一車站之旅客資訊顯示器亦應顯示該訊息。列車應繼續營運,使所有車上旅客有充份時間完成其旅程。列車之操作停止後,站務人員將巡視系統,鎖上所有車站門禁,及巡視每一車站。	2. 要修訂
512	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 4.9 (5)	廠商除依本契約及廠商品質計畫書所規定且必要之任何材料設備檢(試)驗外,亦應依契約所要求之檢(試)驗辦理,其檢驗項目之檢驗規範及方法規定如下:	1. 煩請澄清此表所述之「第 1 章附表 1-1」為何?	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 4.9 (5)「詳本規範 1.15.1(4)J」	2. 要修訂
513	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.2 (2)	廠商所交付機關之軟體及文件資料,業主擁有使用及複製權力,日後得修改、複製,系統廠商不得有異議(僅限由廠商自行設計、開發之軟體與文件)。	1. 本條文所述之「複製權力」應只適用於廠商「針對本案」開發之軟體,請明確定義。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
514	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.2 (4)	在保固完成前，標準軟體應免費予以更新，所有自行開發之軟體其智慧財產權應屬於業主，在正式驗收前將所有軟體程式碼交給業主。	有關本條文所述之「所有自行開發之軟體其智慧財產權應屬於業主」應僅供針對本案開發之軟體智財權及程式碼，請明確定義。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.2 (4) 在保固完成前，標準軟體應免費予以更新，在正式驗收前將所有標準軟體交給業主。	2. 要修訂
515	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.4. (19) A.	輸出功率：須符合在所有區域其音壓輸出比圍噪音高出 10dB 以上(視需要可調整)，並最大可達 90dBA 的規定。	依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.4. (15)需求，「於車站公共區域內任一點音壓應大於背景噪音 6dB 以上。」，與本條文所描述「所有區域其音壓輸出比圍噪音高出 10dB 以上」之音壓輸出規格不同。請釐清本條文描述之「10dB 以上」是否為設備規格需求？或是所有區域音壓設置需求？	維持原條文辦理。	1. 不調整
516	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.5.2 (2) A.	廠商須提供與行控中心及旅客站務室 (PA0)，通話之直線電話系統，其設置需求如下： A. 軌旁(包括機廠)	請釐清該直線電話設置之地點是否為軌旁「緊急跳脫站」設備箱內。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.5.2(2) A. 車站與車站間之軌旁設置兩支，安裝位置於設計階段提送。 5.5.2(2)K 機廠軌旁位置提供 10 線(含電話機)安裝位置於設計階段提送。	2. 要修訂
517	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.5.2 (2) A.	廠商須提供與行控中心及旅客站務室 (PA0)，通話之直線電話系統，其設置需求如下： G. 各電梯內部及各電梯各樓層外部	依據依據 08-業主需求書(四)土建工程及其他機電設計規範 6.5.1 五、(二) 5 (4)，電梯廠商已於車站電梯車廂內部提供對講機，請確認是否還需要提供直線電話。	維持原條文辦理。	1. 不調整
518	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範	當直線電話按鈕按下，行控中心及旅客站務室 (PA0) 的直線電話服務操控台能自動響鈴同時須具有來話顯示功	a. 請釐清本條文之直線電話是否意指對講機？因依照 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.5.2 (1)需求「當直線電話	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	5.5.2 (4)	能，且行控中心及旅客站務室(PAO)啟動該直線電話時，就近之攝影機影像應立即顯示於工作站。	的話筒拿起，行控中心及旅客站務室(PAO)，的電話能自動響鈴，…」，故直線電話應規劃為「拿起即能通話」，而非需設置按鈕才可通話。 b. 由於不是每支直線電話附近皆設有攝影機(如軌旁緊急跳脫站、配電室、設備房等)，請確認本條文之直線電話是否為對講機。	5.5.2(4)當直線電話按壓啟動時，行控中心及旅客站務室(PAO)的電話能自動響鈴，同時須具有來話顯示功能，並具多方通話之功能，且行控中心及旅客站務室(PAO)啟動該直線電話時，就近之攝影機影像應立即顯示於工作站。	
519	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.5.2 (5)	廠商須整合提供各車站電梯內部對講機按鈕按下，至行控中心及旅客站務室(PAO)的直線電話服務操控台，應能自動響鈴同時須具有來話顯示功能，且當行控中心及旅客站務室(PAO)啟動該對講機時，就近之攝影機影像應立即顯示於工作站。	a. 依據 08-業主需求書(四)土木工程及其他機電設計規範 6.5.1 五、(二) 5(4)，車站電梯車廂對講機應由電梯廠商提供，非通訊系統範疇，請刪除本條文「提供」字眼。 b. 建請補充電梯廠商與閉路電視系統界面之相關說明，以利功能執行。建議說明如「電梯廠商應提供電梯內部對講機至電話系統界面(如 SIP、T1/E1 或類比界面等)，電話系統須整合提供各車站電梯內部對講機按鈕按下，…」。	維持原條文辦理。	1. 不調整
520	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.5.4 (2)	直線電話使用於軌旁、機廠建物時，須為「按即能通話」的工業型電話機。	依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.5.2 (1)需求「當直線電話的話筒拿起，行控中心及旅客站務室(PAO)，的電話能自動響鈴，…」，故直線電話應規劃為「拿起即能通話」；但於 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.5.4 (2)卻闡明直線電話要有「按即能通話」，與 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.5.2 (1)需求有牴觸，故請澄清直線電話話機是否有按鈕需求；或是本案規劃有兩種型式的直線電話？若是，請新增相關說明。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.5.2(4)當直線電話按壓啟動時，行控中心及旅客站務室(PAO)的電話能自動響鈴，同時須具有來話顯示功能，並具多方通話之功能，且行控中心及旅客站務室(PAO)啟動該直線電話時，就近之攝影機影像應立即顯示於工作站。	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
521	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.1 (2)	車站旅客資訊顯示器應於每車站每側月台各提供 3 個雙面 LED 顯示器，大廳每一收費區提供 2 個 LED 顯示器，每面面板顯示器以 55 吋或以上比例為設計單元，須提送業主核定。	依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.2 (2)之 LED 顯示器需求，車站旅客資訊顯示器應為點矩陣面板，但一般 LCD 顯示器才會使用 55 吋以表示面板大小；故請澄清車站旅客顯示器是 LED 顯示器還是 LCD 顯示器？	維持原條文辦理。	1. 不調整
522	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.1 (12)	廠商應提供適宜本捷運系統之旅客資訊顯示系統軟體，行控中心控制員可依權限上載所需播放之影片、訊息或圖檔，所有的軟體使用須對業主及業主指定人員施以教育訓練。	若依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.2 (1)，全車站旅客資訊顯示器採 LED 顯示器(點矩陣顯示器)，則該面板無法撥放上傳影片，故請刪除本條文「播放之影片」字眼。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.6.1(12)廠商應提供適宜本捷運系統之旅客資訊顯示系統軟體，行控中心控制員可依權限上傳所需播放之訊息或動態圖檔，所有的軟體使用須對業主及業主指定人員施以教育訓練。	2. 要修訂
523	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.2 (16)	廠商須提供全機外殼、材質、詳細安裝方式之整機測試(含相關電源模組、多媒體播放器等)須達符合本案環境 IP-55 等級以上防護驗證證明及成套耐溫檢測後須送第三方單位驗證檢測，檢測結果須送業主審核。	本章節主要敘述車站 LED 顯示器需求，而該條文所述之「多媒體撥放器」應不屬於車站旅客資訊顯示系統功能要求範疇，建請刪除本條文「多媒體撥放器」字眼。	維持原條文辦理。	1. 不調整
524	06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.6.2 (17)	本線與其他捷運(SB10)及鐵路系統(SB14)將有界接，廠商應考量於交會站互設旅客資訊顯示器時之需求，以提供列車等資訊顯示；廠商應另外提供完整資訊，安裝車站及位置應提送業主核准。行控中心及車站旅客資訊顯示器系統均應預留此銜接軟硬體之需求，並應配置管線至契約範圍之土木界接處，以利爾後之擴充。	關於交會站互設旅客資訊顯示器時之需求(顯示資訊內容、設備安裝位置及數量)，建請明確規範或提供原則性的設置條件。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
525	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.6.3(14)	廠商應於行控中心提供列車多媒體資訊顯示系統工作站。控制員可經由多媒體資訊顯示系統工作站選擇列車，可選擇任一系列車、群組列車或全部列車，以進行編輯、插入即時及預錄之任何訊息。行控中心控制員亦可經由通訊系統多功能操作台(CMFT)選擇任一系列車、群組列車或全部列車以進行編輯、插入即時及預錄之任何訊息。	請明確規範列車多媒體資訊顯示系統工作站於行控中心之設置數量。	維持原條文辦理。	1. 不調整
526	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.7 (2)	母鐘(配置可使用 24 小時的備用電池)設於行控中心，母鐘標準時間源自全球衛星定位系統(GPS)，其時間信號提供給行控中心、機廠控制中心所有電腦設備及提供訊號至各廠站之次母鐘與子鐘。	請釐清該條文「24 小時的備用電池」是否為當電源中斷時，母鐘設備維持內部時間源設備運作之電池(鋰電池)?	維持原條文辦理。	1. 不調整
527	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.7.(9)	行控中心、備援行控中心、機廠及緊急應變中心應提供各兩部子鐘，其數字高度至少 6 英吋，其解析度至少到秒。另外子母鐘若有關年、月、日、星期、分、秒特殊需求顯示設定與位置應提送業主核准後決定。	依照 05-業主需求書(一)整體服務需求及規定 1.2，本工程建設範圍無「備援行控中心」需求說明，請釐清子鐘裝設需求。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.7(9)行控中心、機廠及緊急應變中心應提供各兩部子鐘，其數字高度至少 6 英吋，其解析度至少到秒。另外子母鐘若有關年、月、日、星期、分、秒特殊需求顯示設定與位置應提送業主核准後決定。	2. 要修訂
528	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.8 (13)	行控中心應能透過控制台終止系統營運，旅客資訊顯示系統應配合終止營運指令，得以預先公告，包含系統緊急的停止服務，並於車站、列車內廣播及顯示適當的文字內容。列車應將乘客運送至允許地方下車後再開往預定位置停駛。」。	請釐清「終止營運」應是由號誌系統判定再傳送相關資訊給 CMFT，且因列車相關資訊也需由號誌系統提供給旅客資訊顯示系統顯示，故此條文之工作應屬號誌系統範疇。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
529	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.9.2 (4)	光纖傳輸網路之架構、光纖配置、設備或模組之複置裝置、設備選用等應配合號誌系統的設計性能及其高可靠度的要求。	通訊系統與號誌系統因營運角色不同，且光纖傳輸網路無 SIL 需求，規範所述應配合號誌系統的設計性能及其高可靠度要求，是否表示光纖傳輸系統設計須符合 SIL 需求？請明確定義。	維持原條文辦理。	1. 不調整
530	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.9.2 (12)	為避免單一光纖傳輸系統故障影響車站號誌系統及其他重要維生系統之資料傳輸及行控中心監控之功能，車站/行控中心之號誌系統設備(包括其他重要維生系統)可藉由(2)環狀光纖骨幹傳輸系統互為備援之功能，及建立備援之啟動機制，以確保設備間之資料傳輸正常運作，本系統如主線路故障斷線時，系統應能在 200ms 以內自動切換路徑並恢復正常服務。廠商應針對上述通訊備援需求，提供完整解決方案，並提供相關之設備(含網路傳輸設備)及連接(包括纜線、配管及配件等)。	因通訊傳輸系統無 SIL 需求，故無法達成本條文所述之「可藉由(2)環狀光纖骨幹傳輸系統互為備援之功能」。請修改為「...可藉由(2)環狀光纖骨幹傳輸所提供之 2 個通訊傳輸埠，做為號誌系統光纖傳輸系統備援使用，及建立...」。	維持原條文辦理。	1. 不調整
531	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.10.2 (14) I.	調整監控系統 CCTV 可視角度：「監控攝影機可視角需涵蓋戶外盤體，便於行控中心人員監看車站不斷電電池機櫃現況」，後續相關設計審查需經業主審查核可為原則。	本條文屬車站攝影機需求，而非本章節之機廠範圍，煩請確認。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除 5.10.2 (14) I	2. 要修訂
532	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.10.1 (2)	可透過預設不同的「預警」規則，讓系統自動發出警報。	系統只能針對已發生事件進行偵測，無法進行預判工作，請將本條文所提之「預警規則」修改為「告警規則」。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.10.1(2)數位閉路電視系統應能運用最新的科技設備及電腦軟體技術，透過攝影機所擷取到的目標可主動積極偵測及辨識圖像間差異性，執行即時影像分析，及可透過預設不同的告警規則，讓系統自動	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				發出警報。	
533	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.10.2 (14) D.	各電梯內應設置 2 部(若電梯內有鏡子可設置 1 部) 固定式攝影機，本系統與電梯廠商之界面同車站區電梯介面規範。當攝影機偵測到旅客有跌落情況或蹲坐停留時間過久，應能經由本系統自動偵測圖像間差異性及辨識分析，並自動發出警報及行控中心監視器螢幕畫面應能該影像訊息。	依據 08-業主需求書(四)土建工程及其他機電設計規範 6.5.2 五、(二) 5 (3)，機廠電梯車廂攝影機應由電梯廠商提供，非通訊系統範疇，請刪除本條文。	維持原條文辦理。	1. 不調整
534	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.10.2 (15) G.	可由機廠警衛室(或業主指定地點)或停車場管理室(或業主指定地點)各提供 2 部以上監視器，並可手動遙控攝影機以監視停車場狀態，監視應傳回行控中心監視。	依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.10.1 (4)，閉路電視控制設備並無設置於停車場管理室，建請刪除本條文之「或停車場管理室(或業主指定地點)各」等字眼。	維持原條文辦理。	1. 不調整
535	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.10.3 (2) C.	全線車站每一電扶梯之上、中、下乘場處及電梯車廂內外：當攝影機偵測到有人員跌落情況或蹲坐停留時間過久，應能經由自動偵測辨識圖像間差異性及分析，自動發出警報訊息傳送至站務室(PAO 提醒站務人員及行控中心監視器螢幕畫面能鎖定該影像訊息。	請明確定義本條文之判定標準。因當人潮擁擠時，恐無法判斷「當攝影機偵測到有人員跌落情況或蹲坐停留時間過久」。	維持原條文辦理。	1. 不調整
536	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.10.3 (3)	SCADA 系統需能接收及顯示核心機電系統所發出告警與緊急畫面，進而依告警等級管理核心機電警報。	請明確說明 SCADA 與閉路電視系統界面相關資訊，以利功能執行。建議修改為「CCTV 系統應提供 SDK 或 API，由 SCADA 系統整合，接收及顯示核心機電系統所發出告警與緊急畫面，進而依告警等級管理核心機電警報。」。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
537	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.1 (1)	廠商應協調、整合通訊系統，提供列車通訊設備之裝設空間與所需電源，且應負責安裝各該設備及提供相關管線，並配合通訊系統進行相關測試作業。	請釐清此條文所述之「廠商」是否應為「電聯車系統商」？	維持原條文辦理。	1. 不調整
538	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.1 (2)	列車時刻表應依據號誌系統提供之資料顯示列車時刻表所需資訊。廠商應負責協調及整合號誌系統。	列車時刻表非通訊系統範疇，請協助釐清此條文是否應由號誌系統負責整合。	維持原條文辦理。	1. 不調整
539	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.2 (1) B. f.	司機員應可經由列車駕駛室對列車外廣播訊息。	有關此條文所述之列車外部無裝設廣播喇叭，請明確定義本條文所述之「列車外」。	維持原條文辦理。	1. 不調整
540	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.2 (1) E.	列車通訊系統的電纜/電線規範，應提送業主核准。廠商應提供列車通訊設備之電纜接頭以及安裝零件，以牢固不易脫落且易於安裝為主，列車通訊連接頭並須有防呆設計且符合 IEC60571 與 IEC61373 之規定防震動之要求。列車通訊設備，例如緊急內部通訊系統、設備外箱、控制器、面板等) 應使用厚度不少於 1.5mm 之鍍鋅或耐腐蝕性材料或同等級規定。	請修改為列車通訊系統的電纜/電線規範應由「電聯車」提送業主審查。	維持原條文辦理。	1. 不調整
541	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.2 (3) C.	緊急對講機之設計，旅客只要觸壓一次按鈕不須持續按壓即可與司機員或行控中心進行雙向通訊，每節車廂之緊急對講機應可同時使用。	推估本案全列車緊急對講機(PIC)同時使用約有 10 具以上，依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.11.2 (1) F.，PIC 係透過 TETRA 進行傳輸，因 TETRA 傳輸有 Time Slot 及頻寬的限制，故請設置 PIC 同時使最大數量以不超過 4 具為佳，還請補充說明每節車廂之緊急對講機應	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			可同時使用之數量。		
542	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.2 (5) F.	列車廣播應設置廣播控制設備並能播放數位預錄及口播功能，每段預錄訊息須有簡單中文標題提示及完整之內容文字說明，預錄訊息可依不同屬性進行歸類以方便站務人員選擇操作。行控中心之預錄訊息需儲存，儲存裝置之容量及營運機構之使用需求應可自由規設並經業主核准。行控中心須能對單一車站或一群車站發出空襲等民防警報及五種不同的告警聲響，其操作須密碼保護並記錄操作時間、人員、動作等資料，並具備自動定時排程廣播之功能，有關定時排程之功能設計與操作流程須提送審核。廣播系統須使用先進的數位信號處理 (DSP, Digital Signal Processing) 技術、數位語音矩陣 (digital audio matrixes)、網路架構及數位化設備。	本章節主要描述「列車廣播系統」，而本條文之功能描述與 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.4 (14)之車站廣播系統功能條文幾乎相同，故請確認本條文是否屬於列車廣播系統範疇。	維持原條文辦理。	1. 不調整
543	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.4 (4)	攝影機系統應具有連續 7 天，每天 24 小時的紀錄能力。	攝影機本身並無規劃內裝記憶卡，無法紀錄連續 7 天，每天 24 小時。請釐清本條文所述之「攝影機系統」是否意指車廂之閉路電視系統網路影像錄影機(NVR)。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 業主需求書(二)原參照條文 5.11.4(4)變更為 5.11.4(5)A 5.11.4.(5)A. 廠商應於列車上提供防震功能之數位影像儲存裝置，其規格應符合: A 基本容量至少可儲存列車所有攝影機須達 30 日(每日 24 小時全時錄影)，依序自動覆蓋且應易於拆裝，錄影機設備須預留	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				錄影擴充容量及攝影機界接擴充埠。	
544	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.4 (6)	列車內之數位儲存裝置應配有安全鎖，其設計及配置應利於其硬碟裝置可於 5 分鐘內移除並更換。	數位儲存裝置一般由機殼以螺絲固鎖，有硬碟抽取盒設計，安全鎖採用軟體加密方式，外部由機櫃上鎖保護；故請將本條文修改為「列車內之數位儲存裝置應配有軟體加密保護，其…」。	業主需求書(二)原參照條文 5.11.4(6)變更為 5.11.4(5)E 維持原條文辦理。	1. 不調整
545	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.11.4 (6)	影像儲存硬碟應有密碼設定功能，對於電源電路及硬碟本體應有保護保全措施並加鎖，未經授權人員不得任意存取及修改儲存資料。	一般符合工業級硬碟規範之設備具備軟體加密方式，外部由機櫃上鎖保護；故請將本條文刪除「並加鎖」之字眼。	業主需求書(二)原參照條文 5.11.4(7)變更為 5.11.4(5)F 維持原條文辦理。	1. 不調整
546	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.12.2 (34)	同軸電纜須符合 U. S. MIL-C-28830 之規定，並應為低損失之型式。	目前市面上各大廠之同軸線纜為低損失形式，但無符合 U. S. MIL-C-28830 標示，請參考 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 4.1 (48)號誌系統之寫法，修改為「同軸電纜須符合 U. S. MIL-C-28830 或 IEC 或 EN 標準之規定，並…」。	維持原條文辦理。	1. 不調整
547	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.12.2 (37) A. a.	為與列車無線電通話，在中央控制室、機廠控制中心及檢閱訓練室應提供無線電操控台，此操控台包含無線電系統控制及監視設備。	有關 06-業主需求書(二)機電系統功能規範內文提及「中央控制室」、「機廠控制中心」、「行控中心」、「備援行控中心」及「緊急應變中心」，請說明各地點之位置。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.12.2 (37) A. a. 為與列車無線電通話，在各車站旅客站務室(PA0)、行控中心、緊急應變中心及訓練教室應提供無線電操控台，此操控台包含無線電系統控制及監視設備。	2. 要修訂
548	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.12.3	列車無線電設備	依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範 5.11.2 列車數位無線電設備應歸屬於列車通訊設備，請釐清該章節之「列車無線電設備」係針對特殊車輛還是電聯車？	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
549	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.12.3 (1)	廠商應提供 12 台符合 TETRA 標準及通過 TETRA 標準相容性測試 (Inter-Operability Test) 之無線電車機，車機應具有選擇使用群組、模式選擇和連接電話系統通訊等功能，可程式化(programmable)設置。	本條文所述之「12 台符合 TETRA 標準及通過 TETRA 標準相容性測試 (Inter-Operability Test) 之無線電車機」無法判定是供電聯車還是特殊車輛使用，還請協助釐清。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.12.3(1) 廠商應於各列車提供符合 TETRA 標準及通過 TETRA 標準相容性測試 (Inter-Operability Test) 之無線電車機，車機應具有選擇使用群組、模式選擇和連接電話系統通訊等功能與可程式化 (programmable) 設置。	2. 要修訂
550	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.12.3 (12)	所有的列車無線電設備須含 GPS，提供無線電操控台之定位功能，以形成完整的無線電通訊網。	列車無線電設備若需含 GPS，則須於列車外加裝 GPS 天線。考量列車車頂已設置其他設備(如 TETRA、WiFi 天線、集供電設備等)，故不建議再增加列車頂需安裝設備之數量；且號誌系統已有取得列車位置之設備，建議採用與號誌系統界接方式來取得列車位置。請刪除本條文。	維持原條文辦理。	1. 不調整
551	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.12.4 (6)	工程需考量日後增設隔音牆、建物、設施等遮蔽物，不得影響全線訊號之涵蓋率，於 RAM 展現後應再執行實地動態場強測試，如未達到涵蓋率需求，廠商應負責改善，不得額外主張衍生費用。	請明確定義「日後」期間範圍，以避免衍生費用歸屬爭議。	業主需求書(二)原參照條文 5.12.4(6)變更 為 5.12.1(21) 維持原條文辦理。	1. 不調整
552	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 5.14 (3)	廠商除依本契約及廠商品質計畫書所規定且必要之任何材料設備檢(試)驗外，亦應依契約所要求之檢(試)驗辦理，其檢驗項目之檢驗規範及方法規定如下：	此表中「STM E662」是否為「ASTM E662」？煩請協助確認。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： ASTM E662	2. 要修訂
553	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範	表 7.3.2-1 自動收費系統設備數量表內的 CPS 及設備 (含防毒軟體及所需伺服器、無線資料存取點、PC、印表機、UPS、交換機等硬體)	建議移除「無線資料存取點」，經查招標內容對於無線資料存取點只有 DPS 場站有需求 (請參考 7.3.1 章節的整體系統架構圖)，請求釋疑 CDPS 需要無線資料存取點	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 表 7.3.2-1 自動收費系統設備數量表內	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	7.3.2		的需求為何？	的 CPS 及設備（含防毒軟體及所需伺服器、有線或無線資料存取點、PC、印表機、UPS、交換機等硬體）	
554	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 7.5.4 (2) A.	A. 各類參數調整與更新：自舊有自動收費系統繼承相關參數內容，含費率表參數、尖離峰優惠參數、系統營運參數等。舊有參數與本系統新增之參數，應同時具備即時與排程更新之功能供業主選擇。	建請澄清「舊有自動收費系統繼承相關參數內容」其意指為何？ 日後得標廠商應能取得業主提供之相關文件，確保廠商設計能夠完全相容。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 7.5.4 (2) A. 各類參數調整與更新：自本案 CPS 繼承相關參數內容，含費率表參數、尖離峰優惠參數、系統營運參數等。舊有參數與本系統新增之參數，應同時具備即時與排程更新之功能供業主選擇。	2. 要修訂
555	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 7.6.2 (1) E.	E. 需具備電池供電與外接電源之設計。	該項目與 F. 項目內容相同，建請修正澄清需求。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 7.6.2 (1)、F(刪除)	2. 要修訂
556	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 7.6.3 (2) O.	O. 售票增值機應安裝監視攝影機及對講機(攝影機與對講機由通訊系統提供)，旅客可透過通訊系統光纖網路通訊相關影音數據至行控中心或指定位置與旅客服務及設備控制員聯絡，攝影機安裝位置及相關案裝方式須提送業主審查核可。	建請澄清描述中「旅客可透過通訊系統光纖網路通訊相關影音數據至行控中心或指定位置」其指定位置為何？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 7.6.3 (2) O. 售票增值機應安裝監視攝影機及對講機(攝影機與對講機由通訊系統提供)，旅客可透過對講機與行控中心或本路線車站站務室(PAO)通話聯繫，前述設備安裝位置及安裝方式須提送業主審查核可。	2. 要修訂
557	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 7.7 (1)	(1) 基於保全考量，廠商需提供自動收費系統非法使用偵測系統及權限設定設計須經業主核准(核定)，以限制對各種自動收費設備之操作。此非法使用偵測系統應與現有已營運線自動收費系統相容並至少需含特點如下：	建請澄清「現有已營運線自動收費系統」為哪些既有路線，日後得標廠商應能取得業主提供之相關文件，確保廠商設計能夠完全相容。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 7.7 (1) 基於保全考量，廠商需提供自動收費系統非法使用偵測系統及權限設定設計須經業主核准(核定)，以限制對各	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				種自動收費設備之操作。此非法使用偵測系統應與現有已營運之淡海、安坑及三鶯線自動收費系統相容並至少需含特點如下：	
558	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 7.9.2 (5)	車站、機廠之網路交換機應採無風扇設計、使用環境工作溫度(Operating Temperature)應優於攝氏-40 到 70°C(如設置於 24 小時有提供冷氣空調機房處者，得使用攝氏-20 到 50°C 之設備)、工作環境相對濕度 5%~95%、提供備援式雙電源輸入，電源輸入切換不得中斷交換機正常操作及產品須通過以下認證： A. 安全(Safety)符合：UL 60950-1 或 EN60950-1。 B. EMI 符合：FCC Part 15 或 EN 55022。 C. EMS 符合：EN 61000-4 相關規範認證。 D. 振動：IEC 60068-2-6 相關規範認證。 E. 通訊中斷及電源中斷時會輸出告警。 F. 乙太網路備援能力切換回覆時間應小於 50 ms。	一般國際(國外品牌)供應商之工業等級交換機設備產品大多都是支援-40 ~ 65°C，故請調整本條文之環境工作溫度，以利設備選用之彈性。	維持原條文辦理。	1. 不調整
559	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 7.12.1.(8)	下列項目之可靠度以平均故障間隔時間 (MTBF, Mean Time Between Failure)表示： 交易次數需求 MCBF	建請修正為：交易次數需求 MTBF	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 7.12.1.(8) 下列項目之可靠度以平均故障間隔時間(MTBF, Mean Time Between Failure)表示：	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				交易次數需求 MTBF	
560	01 工程投標須知-P36 /二、投標文件之內容及要求：二十、其他(五)	新北市政府採購處刻正開發「新北市政府公共工程品質管理資訊系統」，得標廠商應依機關需求配合辦理下列事項，其衍生費用納入廠商服務成本，不另給付： 1 於該系統試辦期間，配合試辦事宜。 2 於該系統開發完成後，配合使用之。	有關廠商登入「新北市政府公共工程品質管理資訊系統」權責部份請如下說明： 1. 是由機電系統統包廠商及土建統包廠商分別登入系統。 是否要設置專人負責登入系統或是兼職即可。	未規定需專職人員，維持原條文辦理。	1. 不調整
561	06 業主需求書(二)機電系統功能規範-P1-71/1.17 設計與製造 1.17.4 塗裝(5)產品 A.	油漆製造廠商須為中華民國經濟部工業局評定為甲等之本國廠商，或已通過品質、環保與職業安全衛生的國際標準驗證如 ISO 9001、ISO 140001 與 OHSAS 18001 享有聲譽之國際公司並經業主核可，將可被接受。	有關環保的國際標準驗證應為 ISO 14001 招標文件請修正。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 1.17.4 塗裝(5)產品 A. 油漆製造廠商須為中華民國經濟部工業局評定為甲等之本國廠商，或已通過品質、環保與職業安全衛生的國際標準驗證如 ISO 9001、ISO 14001 與 OHSAS 18001 享有聲譽之國際公司並經業主核可，將可被接受。	2. 要修訂
562	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/第 8-35 頁/8.5.(6)	G. 標示註記"2"或"3"之圖說，廠商應於收到審查意見發文日後 20 日內重新送審，最遲不得超過審查意見發文日後 30 日，廠商對圖說之所有修改連同變更發生日期，都應在圖說上清楚標明。	有關圖說重新送審日期，因本案為大統包，部分文件將涉及多項界面需整合土機統包廠商之意見，且統包精神設計進度應隨實際施工需求安排時程，建請新增廠商收到審查意見後可與審查單位另行約定進版日期之彈性。	契約已規定所需提送各項設計或計畫性文件除應依契約第 9 條七、(九)2 規定時間修正外，且已於契約規定修正時間為 10 日或另依甲方約定時間，與業主需求書(一)所規定之修改時間與契約相衝突。 而契約第 9 條七、(九)2. 已有明訂契約修改時間，因此維持上述條文，並將業主需求書(一)8.5(6)G. 條文刪除。 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： G. 刪除	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
563	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/第 8-45 頁/8.7.(4)	F. 廠商於提交 CSD/SEM 設計圖說時，應同時進行 BIM 之 3D 建模檢討，並需於各階段細設文件提出時一併提出成果報告，各專業均應依據核定之成果發展 CSD/SEM 施工圖說。	考量統包案於設計初期相關設備尺寸、規格尚未經業主核准，尚無法進行 CSD/SEM BIM 3D 建模之檢討，建議定義為於期末設計階段圖說獲得 N2 核可後提出。	維持原條文辦理。	1. 不調整
564	02-契約書/第 9 頁/第五條第一(二)款第 7 項	7 設計費估驗計價 A 第 1 期：乙方依契約規定提出設計管理計畫，經甲方核定後，給付細部設計費 10%。 B 第 2 期：乙方依契約規定完成各分項期中細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 20%。 C 第 3 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，設計文件審查結果標示註記獲 N2 後，給付各分項細部設計費 30%。 D 第 4 期：乙方各分項施工估驗進度達 40%後，給付各分項設計費用之 10%。 E 第 5 期：乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，經甲方核定後，且該階段 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，給付各分項細部設計費 15%。 F 第 6 期：乙方各分項施工估驗進度達 70%後，給付各分項設計費用之 10%。	有關設計估驗計價，因各分項施工估驗達 70%之期程較長，又細部設計須從工程開始即啟動作業，對廠商之資金將造成一定壓力。建議刪除第 6 期並分別調整第 2 期及第 3 期給付細部設計費為 25%及 35%。	已充分考量廠商投入設計成本後設計費估驗計價機制，其機制尚屬合理，因此維持原條文辦理。廠商依契約規定若符合各項條件，廠商即可提出請款。	1. 不調整
565	02-契約書/第 9 頁/第五條第一(二)款第 7 項	(2)機電系統(包括車輛系統、供電系統、號誌系統、通訊系統、月台門系統、行控中心、自動收費系統、機廠	考量機電系統設計各分項期末細部設計核定時間所需期程較長，又細部設計須從工程開始即啟動作業，對廠商之資金將造	已考量相關作業期程，因此維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>設備等)細部設計費：</p> <p>A 乙方依契約規定完成各分項期中細部設計工作，經甲方核定後，得分別辦理估驗計價，給付各分項細部設計費 30%。</p> <p>B 乙方依契約規定完成各分項期末細部設計工作，經甲方核定後，且該階段 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，得分別辦理估驗計價，給付各分項細部設計費 55%。</p> <p>C 完成機電系統實質完工檢查，且該階段 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，經甲方核定後，給付乙方機電系統細部設計費之 5%。</p> <p>D 依本契約規定機電系統竣工且無待解決事項，並提出保固期間設計責任切結書後，付清細部設計費用尾款。</p>	<p>成一定壓力。建請分別調整第 A 期及第 B 期給付細部設計費為 40%及 45%。</p>		
566	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/第 8-32 頁/8.5.(2)	<p>廠商之設計圖說…。前述設計圖說，土建工程、水環工程及電梯及電扶梯工程含期初設計、期中設計及期末設計，軌道系統則涵蓋期初設計、期中設計及期末設計等，包括供永久性工程及臨時工程各階段用之一切圖說</p>	<p>統包工程設計進度將隨施工需求發展，為提升文件審查效率及現場工程進度，建請考量新增期初與期中審查獲” N2” 核可後即算完成並可提送下一階段文件。</p>	<p>為確保工程品質，因此維持原條文辦理。</p>	1. 不調整
567	02-契約書(含權責分工表)/第 42 頁/五十二、其他(七)	<p>(七) 廠商於投標須知壹、六、(七)c. xiii. 所列優先發展項目之原產地須屬我國或新加坡者之項目或數量，若未於履約中達成，處以該未達項目契約價金之 50 % 作為損害賠償額預定性違約金…前述優先發展項目，若研</p>	<p>1. 請說明” 研發成果未能於廠商在廠商辦理期中核定前完成” 之期中是否指期中細設核定。</p> <p>2. 因土建及機電進度有前後之分，若優先發展項目未能於廠商在機電期中核定前完成測試驗證而需提出替代品，若此時土</p>	<p>1.是，已修正為研發成果未能於廠商辦理期中細部設計獲 N1 前完成符合汐東業主需求書二…。</p> <p>原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：</p> <p>(七) 乙方於投標須知壹、六、(七)c. xiii.</p>	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		發進度無法配合計畫工期時(即研發成果未能於廠商在廠商辦理期中核定前完成符合汐東業主需求書二所規定之檢測驗證,已完成相關檢測驗證但未更廠商可配合生產或生產量能無法配合安裝時程供應),除允許廠商提出其他替代品外,廠商可免繳該項對應之損害賠償額預定性違約金,且於廠商承諾達成國產化目標值中扣減該約定項目之占比。	建設計已經核定完成甚至是結構已完成施作,將會涉及土建結構修改及機電系統需重新辦理驗證程序,建請新增廠商可依此辦理展延及追加相關衍生費用。	所列優先發展項目之原產地須屬我國或新加坡者之項目或數量,……。前述優先發展項目,若研發進度無法配合計畫工期時(即研發成果未能於廠商辦理期中細部設計獲 N1 前完成符合汐東業主需求書二所規定之檢測驗證,已完成相關檢測驗證但未有廠商可配合生產或生產量能無法配合安裝時程供應),……。2. 基於配合推動國產化政策且有免責條款,如有涉及展延或衍生費用依契約規定辦理。	
568	07-業主需求書(三)軌道工程功能規範/第 6-1 頁/6.(1)	正線道岔採用可動式岔心,廠商應考量本案之機電系統特性,事先與機電系統進行協商,以減少爾後之界面問題,廠商須依系統整合成果,提送細部設計成果,經機關審核後採用,惟其所衍生之費用含於工程預算中,不得再要求增加任何其他費用及工期。	請確認全線可動式岔心數量為何?因該項目必須與號誌轉轍器配合,請協助確認是否目前主線所有道岔皆須採用可動式岔心?	業主需求書(三) 6.(1)已有相關規定,維持原條文辦理。	1. 不調整
569	05-業主需求書(一)整體服務需求及規定/第 2-22 頁/2.4.11	2.4.11 雲平台服務功能與架構 廠商應遵循交通部鐵道局「建立 5G 智慧鐵道運輸及監理環境計畫」專案管理暨雲平台相關技術、規格及技術規範,建置本工程之營運安全管理平台,以彙整土建、軌道及機電系統相關之感測資料,並可順利上傳至交通部鐵道局之鐵道雲平台。	請確認有關”建置本工程之營運安全管理平台”之需求規範為何?以何種方式建置平台?目前需求書尚無相關資訊可供廠商規劃建置方式及費用,建請澄清該雲平台相關技術、規格及技術規範及營運安全管理平台之實際需求並納入需求書。如現階段尚無法確認平台需求,建請於本項目保留廠商後續得依實際執行成果另行辦理工期展延及費用追加之可行性。	原則參採建議修改如下,惟仍依實際招標公告文件內容為準: 新增業主需求書(一)2.5 章節	2. 要修訂
570	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.1(3)B	系統架構(應儘採用中央式管理架構及傳輸系統應儘採獨立方式設計,並須符合國際標準)。	基於道旁無線傳輸通訊網路與車載網路的完整性與未來擴充性,建議此項規範可較明確定義可使用 IP 基礎的號誌通訊。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
571	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.1(8)	高解析度之列車位置偵測，其列車位置偵測之誤差值一般而言可達 10 公尺	一般來說，CBTC 系統在車站與主線上運行，最大的列車位置偵測誤差值為+/-30 公尺。在特定位置，例如列車須停止在站間主線上。當列車折返或在駐車位置，列車位置偵測誤差值則會因著土軌基礎設施有所變動。建議此項可修改如下： "高解析度之列車位置偵測，其列車位置偵測之誤差值會因列車停止位置而有改動，一般而言，列車在車站與主線上運行可達+/-30 公尺或在特定區域例如折返點或駐車點可達+/-10 公尺，廠商應於設計階段提供相關資料供機關審核。"	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.1(7)為：「…且不須依賴軌道電路，而高解析度之列車位置偵測，其列車位置偵測之誤差值不得大於 10 公尺，另車載及道旁之處理器…」 (同項次 7)	2. 要修訂
572	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.1(8)	當通訊傳輸故障回復後，號誌系統應迅速回復正常運轉	一般少於 5 秒的短時間通訊失效不應影響營運，長時間通訊失效則有可能導致列車在路網中變成未知位置狀態，然而，列車仍然可以移動但無法啟用列車分離，即便是 CBTC 車載設備仍然知道此列車位置，然而需要透過篩選程序始可能確保列車分離。因此，建議可請廠商提出相關通訊失效時的應變程序等相關設計資料供機關審核。	維持原條文辦理。	1. 不調整
573	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.1(25)	當通訊傳輸故障回復後，號誌系統應迅速回復正常運轉，不可因延誤回復運轉影響系統營運。	一般少於 5 秒的短時間通訊失效不應影響營運，長時間通訊失效則有可能導致列車在路網中變成未知位置狀態，然而，列車仍然可以移動但無法啟用列車分離，即便是 CBTC 車載設備仍然知道此列車位置，然而需要透過篩選程序始可能確保列車分離。因此，建議可請廠商提出相關通訊失效時的應變程序等相關設計資料供機關審核。	維持原條文辦理。	1. 不調整
574	業主需求書(二)	列車上之車載設備需符合 IEC61373 之	依據此項規範要求列車設備的振動標	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	機電系統功能規範 4.1(11)	防震動要求，並需考慮列車無空調時車載系統仍應能正常營運運轉，相關設計應提送審查核可。	準，建議可參考 EN50155。	公告文件內容為準： 4.1(10) 列車上之車載設備需符合 EN50155 之要求，並需考慮列車無空調時車載系統仍應能正常營運運轉，相關設計應提送審查核可。	
575	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(20)		基於本規範提出 CBTC 系統需求，CBTC 列車偵測應由計軸器與自動列車控制來實現，斷軌偵測系統屬於一獨立子系統，例如：超音波檢查車 (Ultrasonic Inspection Vehicle)，且此系統應由機廠設備廠商提供，因此，建議此項規範需求應移至本規範章節 8.5 工程車與軌道維修機具需求	維持原條文辦理。	1. 不調整
576	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(22)	廠商須提供裝置於設備房間(含機廠與車站)之獨立空調，供測試期間或環控之空調系統故障時使用，於設備測試開始前須安裝啟用，相關容量大小應足以供應號誌/月台門設備室整體需求，廠商須與土建廠商協調安裝位置及空調排水問題。	此項規範要求之獨立空調系統安裝，不屬於號誌廠商的供應範疇，建議應由系統整合廠商或是土建廠商提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
577	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(22)	廠商須提供裝置於設備房間(含機廠與車站)之獨立空調，供測試期間或環控之空調系統故障時使用，於設備測試開始前須安裝啟用，相關容量大小應足以供應號誌/月台門設備室整體需求，廠商須與土建廠商協調安裝位置及空調排水問題。	此項規範要求之獨立空調系統安裝，不屬於號誌廠商的供應範疇，建議應由系統整合廠商或是土建廠商提供。	維持原條文辦理。	1. 不調整
578	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(23)	列車如因緊急狀況於站間停車(含車輛之規範)，於高架段時，應防止未面對逃生走道側之車門解鎖，避免乘客	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		跌傷。對車門解鎖應具故障自趨安全及複置檢查之功能，相關設計須經業主審核。			
579	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(30)	此信標應採用被動式設計	依據此設備特性應新增"無使用電池"，建議修改如下： "此信標應採用被動式設計且無使用電池"	維持原條文辦理。	1. 不調整
580	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(36)C.	C. 測試工作桌 4 檯。	最新的號誌系統設備為多層 PCB 設計且無法經使用測試工作桌而被單獨修護或測試，然而，當發生問題，基本上可透過廠商提供的診斷系統提供故障訊息以利維修人員檢修，本標規範要求四組，建議機關再評估，並依據實際設備維修需求以及此路線僅設置一個機廠，並釐清一組特殊測試設備可滿足需求。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂 4.1(35)C.：「測試工作桌 1 檯」 修訂附錄 N, 1.4.3 條文為：「修訂 4.1(34)、(35)主條文。… (35) C. 測試工作桌 3 檯」	2. 要修訂
581	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(44)	各燒錄的唯讀記憶體皆應至少提供兩套，以供後續各項設備維護使用	目前，最新系統已不再使用可燒錄的唯讀記憶體，建議刪除。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除 4.1(44)	2. 要修訂
582	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(46)	號誌廠商應負責即時提供足夠之行車資訊以完成本契約廣播系統、點矩陣顯示器及列車通訊等契約要求之所有相關功能。	依據此項規範要求，此為號誌與通訊系統間的介面議題，號誌廠商僅提供所需的列車服務資訊並透過兩邊同意的通訊協定傳給通訊系統，附帶一提，整體 PIDS 功能應不屬於號誌系統範疇。	維持原條文辦理。	1. 不調整
583	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.1(33)	相關特定的行車間距及安全需求須不受其影響，災害預警之警告值及行動值，廠商應於設計階段提送審查與核可。	此項災害預警之警告值及行動值應由災害告警系統(DisasterWarningSystem)定義並傳送給號誌系統，建議再釐清並修改。	維持原條文辦理。	1. 不調整
584	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.2(4)	應提供至少 2 個號誌系統 ATS 工作站，以便人員在無行控中心監控下，從事每日之號誌系統基本營運運轉及	此項需求不盡明確，例如：請釐清"以便人員在無行控中心監控下，從事每日之號誌系統基本營運運轉及記錄相關營運資料	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準：	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		記錄相關營運資料記錄，以發揮緊急事故時之最佳處理及復原前之備援機制	記錄"，"發揮緊急事故時之最佳處理及復原前之備援機制"？	4.2(4)為免於特殊情事發生時中斷捷運系統行車服務，應使緊急應變中心具備號誌系統監控功能，應提供 2 個號誌系統 ATS 工作站，以便人員在無行控中心監控下，從事每日之號誌系統基本營運運轉及記錄相關營運資料記錄，以發揮緊急事故時之最佳處理及復原前之備援機制。 另廠商得依業主需求書(一)2.4.9 緊急應變計畫章節需求執行。	
585	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.3(5)	解除緊急煞車應可由車上手動或行控中心遙控啟動	依據 IEEE1474，此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統。	維持原條文辦理。	1. 不調整
586	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.3(8)	若列車無法在車站定位停車或車速無法為零或停靠站煞車失效時，此時車門及月台門應不得開啟，當上述之狀況排除後，車門及月台門方得開啟，否則列車將開往下一車站。列車如因緊急狀況於站間停車時，應依車輛系統採用列車車側車門作疏散之設計(詳見本規範第 2.7.(6)節)，進行對應之車門聯鎖控制。如採車側車門作疏散，則列車因緊急狀況於站間停車時，應使面對逃生走道側之車門解鎖，並應防止未面對逃生走道側之車門解鎖，而車門解鎖設計方式應具故障自趨安全及複置裝置檢查之功能，且於車門解鎖時須同時立即切斷該站間位置之架空線供電區段之電力，以確保旅客安全，其設計細節應提送審查核可。	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/ 頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
587	業主需求書(二) 機電系統功能 規範 4.4(1)	應具有自動退行/前進之功能	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整
588	業主需求書(二) 機電系統功能 規範 4.5(3)A.	列車調派應能以自動方式調派列車進入系統，列車應能容易地置於運作及維修場所(於正常營運模式下電聯車應能以自動方式送至維修廠(含維修區、清洗區等)出入口、及機廠內其他任何車軌，包括儲車軌)。	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整
589	業主需求書(二) 機電系統功能 規範 4.5(4)A.	轉換設定應能將全線系統正常營運模式轉換為降級營運模式。	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整
590	業主需求書(二) 機電系統功能 規範 4.5(3)A.	可使列車自機廠內儲車軌以自動方式加入營運。	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整
591	業主需求書(二) 機電系統功能規 範 4.5(4)G.	抑制(Inhibit)車內緊急疏散裝置	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整
592	業主需求書(二) 機電系統功能規 範 4.5(4)H.	正反向行駛	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整
593	業主需求書(二) 機電系統功能規 範 4.5(4)I.	靜止模式(SleepMode)為避免因道旁系統斷電，造成停駐於道旁之列車無法立即投入營運運轉，故應於全線(含機廠)提供下列靜止模式功能，若廠商因系統設計之不同而提供不同之設計時，廠商於細部設計階段應經業主核准(核定)。 a. 車輛將藉由操作”靜止模式(SleepMode)，使車輛之電力消耗需求大量減少。	此為 CBTCGoA4 系統的一般功能，但不適用於 GoA2 系統，依據 IEEE1474，此建議應由駕駛員來手動控制。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		b. 列車靜止模式可由行控中心遙控啟動及解除。 c. 無論車輛位於系統任何位置，皆可進入靜止模式。			
594	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.5(9)	人機操作界面應使用圖形使用界面(GraphicUserInterface)(簡稱GUI),而GUI之設計應以WINDOWDRIVEN之方式設計。	依據此項規範為 Linux 系統，則此項WindowsDriver 要求是無效的。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 4.5(9)人機操作界面應使用圖形使用界面(GraphicUserInterface)(簡稱 GUI)	2. 要修訂
595	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.5(9)	廠商應依契約提供 ATS 人機介面部分之軟體原始碼(Sourcecode)，以利營運公司進行必要之設定或修改。	基於廠商設計責任與安全考量，號誌廠商不提供軟體原始碼，若機關或未來營運單位對原始碼做任何修改，廠商將一概不負責任何損失且無賠償責任，且此為 ESCOW 協議一部分。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，業主需求書(二)原參照條文 4.5(9)刪除，並同步修訂編碼。 (同項次 122)	2. 要修訂
596	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.5(9)A.	A. 進行中設計 a. 一般操作過程 b. 每一模組的簡潔說明 c. 資料正確性及一致性的要求 d. 邏輯流程圖 e. 資料流程圖 f. 記憶體預估容量 g. 界面定義 h. 演算法的確認 i. 時序的需求及限制 j. 安全規範 k. 性能規範 B. 最後設計前之設計 a. 流程圖或結構圖以便了解整個處理	建議再評估並刪除此項規範要求，廠商依據相關國際規範要求皆會依據獨立評估單位要求提供細部軟體開發流程、邏輯圖、流程圖，基於廠商內部資料與智慧財產權，將不會提供給機關審核。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，業主需求書(二)原參照條文 4.5(9)刪除，並同步修訂編碼。 (同項次 122、595)	2. 要修訂

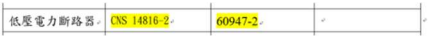
捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		器軟體 b. 以程式設計語言或虛擬碼說明完整演算法 c. 輸入資料的定義 d. 輸出資料的定義 e. 中斷結構的定義 f. 程式參數 g. 用於處理器及子系統自我測試的診斷程序 h. 錯誤處理程序 i. 資料辭典 j. 軟體修改的指引，包括參數修改的限制及衝擊			
597	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.6(6)	6)全線之所有轉轍器均應配備額外之維修用輔助電源，以及主線上之所有轉轍器均應配備強力照明裝置，上述之配備須提送業主審查核可。	依據此項規範要求，有關土木設施設備等應屬於土建標範疇，建議再評估並修改。	維持原條文辦理。	1. 不調整
598	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.6(2)	由於在轉轍處導軌中斷，導軌功能在轉轍處應有適當設施，以維持導引功能。故應使用輔助引導系統。	道岔的導軌應為軌道標廠商範疇，建議再評估並修改。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除：4.6(2) (同項次 123)	2. 要修訂
599	業主需求書(二) 機電系統功能規範 4.10(1)C	C. 號誌設計須確保圖 4.10-1 與圖 4.10-2 黃底框列範圍之班距在 2.5 分鐘以下。(黃底框列範圍為汐東線與基隆捷運共軌路段示意，包含 SBI3 主線平面交岔處，至 SBI5 站後尾軌處。)	廠商提醒，考慮此項規範要求，一般係因著列車性能、土木速限與系統設計支援，號誌系統為支援的一步，但整體仍基於相關的模擬結果進行整體設計。	維持原條文辦理。	1. 不調整
600	業主需求書(二) 機電系統功	C. 號誌設計須確保圖 4.10-4 與圖 4.10-5 黃底框列範圍之班距在 2.85 分	廠商提醒，考慮此項規範要求，一般係因著列車性能、土木速限與系統設計支援，	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	能規範 4.10(3)C	以下。(即 SB10 站及鄰近之中央避車線示意，至 SB11 部份月台區域)	號誌系統為支援的一步，但整體仍基於相關的模擬結果進行整體設計。		
601	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.1(8)	廠商設計時需考量日後增設隔音牆、建物、設施等遮蔽物，不得影響全線訊號強度，	此項規範需求應限制於特定區域或時間區間，而土建進度為動態滾動式更新，而系統設計階段較難臆測或掌控外部的未來干擾因素。	維持原條文辦理。 (同項次 42、551)	1. 不調整
602	業主需求書(二)機電系統功能規範 4.8(1)B.c.	確認高架旅客安全疏散之監控需求。	此項規範需求不盡正確，廠商建議應再評估並修改關聯廠商應提供號誌廠商列克安全疏散路徑與逃生門方向等，另，請釐清說明此處之"監控需求"為何?	維持原條文辦理。	1. 不調整
603	來函說明內容投標須知		1. 依據貴局於公開閱覽公告之預算金額與業主需求書(一)提及本案之工作範疇，經評估大環境的經濟情況與約需求之工作內容等，建議機關應再行研議預算總金額之合理性與發包可行性。	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議
604	來函說明內容投標須知		2. 建議本案可將機電系統與軌道工程合併發包，但與土木工程(含機廠、水電環控等)分開發包，以利吸引較多國內外廠商參與投標。	此為機關採購之考量及需求，請依公開招標之公告文件為準。	1. 不調整
605	來函說明內容業主需求書(二)		3. 根據本標案之業主需求書(一)、業主需求書(二)要求本案之號誌系統應採用 CTBCGoA2system 之有人駕駛系統，經廠商內部號誌系統專家檢視後，發現有部分格要求不符合國際規範 IEEE1474foroGoA2/GoA4 部分協定，相關意見內容可詳閱附件的廠商意見清單，懇請機關再次檢視並修正。	依函文附件所提意見，逐項檢視及答覆說明。	1. 不調整
606	來函說明內容業主需求書(二)		4. 根據本標案之業主需求書(二)要求本案之號誌系統應採用 CTBCGoA2system 之有人駕駛系統，經廠商內部號誌系統專家檢視後，發現有部分規範要求不明確或有	依函文附件所提意見，逐項檢視及答覆說明。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			疑問, 相關意見內容可詳閱附件的廠商意見清單, 懇請機關再次檢視並修正。		
607	來函說明內容 業主需求書(二)		5. 根據本標案之業主需求書(二)要求本案之號誌系統應採用 CTBCGoA2system 之有人駕駛系統, 經廠商內部號誌系統專家檢視後, 發現有部分系統介面相關要求不明確或有爭議, 相關意見內容可詳閱附件的廠商意見清單, 懇請機關再次檢視並修正。	依函文附件所提意見, 逐項檢視及答覆說明。	1. 不調整
608	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/1-18, 1.6(5)	機電系統設計須符合 EN 50159 及行政院所頒最新版之資通安全管理法規定。機電系統設計應具減少受外部電腦病毒入侵之機會, 外部網路連線時(包含所有與其他系統界接之介面), 廠商應提供防火牆設備以防止第三者駭客入侵。	機電系統設計須符合 EN 50159 及公告法標當時行政院所頒最新版之資通安全管理法規定。機電系統設計應具減少受外部電腦病毒入侵之機會, 外部網路連線時(包含所有與其他系統界接之介面), 廠商應提供防火牆設備以防止第三者駭客入侵。	維持原條文辦理。	1. 不調整
609	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/1.4.4	電氣設備相關準則 執行本規範供電系統而提供的設備一般均應符合相關 IEC 或 ANSI/NEMA 標準(以及其他美國標準), 並包括(但不僅限於)下列:	IEC 60502 係針對 3.8/6.6KV~19/32KV 等高壓電纜, 非低壓電纜之規範, 建議於此處刪除。	維持原條文辦理。 (同項次 508)	1. 不調整
610	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/1.4.4	電氣設備相關準則 執行本規範供電系統而提供的設備一般均應符合相關 IEC 或 ANSI/NEMA 標準(以及其他美國標準), 並包括(但不僅限於)下列:	1. IEC 60947 Pt. 2 應為誤植, 建議修正為 IEC 60947-2。	原則參採建議修改如下, 惟仍依實際招標公告文件內容為準: 低壓電力斷路器 CNS 14816-2IEC 60947-2 	2. 要修訂
611	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /3-104, 3.10(2)	行控中心之電力監控系統, 於每一牽引動力變電站 TSS 之交流 22kV/ 直流 750V 各主迴路至少應能顯示 22kV 及直流之電壓、電流、仟瓦及功率因	建議修正如下: 行控中心之電力監控系統, 於每一牽引動力變電站 TSS 之交流 22kV/ 直流 750V 各主迴路至少應能顯示 22kV 及直流之	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		數等值，並應能有適當之報表及工具作為全日及全年電力負載之分析及提供電費計算功能，而不正常值並應能於行控中心產生警報。	電壓、電流、仟瓦及功率因數等值，並應能有適當之報表及工具作為全日及全年電力負載之分析，而不正常值並應能於行控中心產生警報。		
612	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/5-6, 5.4(8)	行控中心及緊急應變中心亦可對任一特定車站，或任何路線上的全部車站和機廠等建築物及列車進行一般廣播、緊急廣播之口播及預錄語音廣播，其中緊急廣播之預錄語音視需要，可與車站及列車資訊顯示系統同步顯示廣播內容，另車站緊急廣播之預錄語音視需要亦可與車站資訊顯示系統同步顯示廣播內容。	此功能規範所列之對列車進行廣播，以及需與列車資訊顯示系統同步顯示廣播內容，應改由通訊系統多功能操作台來提供，建議修正如下： “行控中心及緊急應變中心之通訊系統多功能操作台亦可對任一特定車站，或任何路線上的全部車站和機廠等建築物及列車進行一般廣播、緊急廣播之口播及預錄語音廣播，其中緊急廣播之預錄語音視需要，可與車站及列車資訊顯示系統同步顯示廣播內容，另車站緊急廣播之預錄語音視需要亦可與車站資訊顯示系統同步顯示廣播內容。”	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 修訂，5.4(8) 行控中心及緊急應變中心之通訊系統多功能操作台亦可對任一特定車站，或任何路線上的各車站及列車進行一般廣播、緊急廣播之口播及預錄語音廣播，其中緊急廣播之預錄語音視需要，可與車站及列車資訊顯示系統同步顯示廣播內容，另車站緊急廣播之預錄語音視需要亦可與車站資訊顯示系統同步顯示廣播內容。	2. 要修訂
613	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/5.6.1 (2)	車站旅客資訊顯示器應於每車站每側月台各提供 3 個雙面 LED 顯示器，大廳每一收費區提供 2 個 LED 顯示器，每面面板顯示器以 55 吋或以上比例為設計單元，須提送業主核定。	依規範車站旅客資訊顯示器應為點矩陣面板 LED 顯示器，尺寸定義應以點間距換算外框尺寸。前述面板尺寸 55 吋屬 LCD 顯示器之規範值，建議修改此規範定義。	維持原條文辦理。	1. 不調整
614	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/5-15, 5.6.1(3)	(3) 公車資訊到站顯示器應於每車站每一出口提供一面 LED 公車顯示器，自動即時更新各車站旅客資訊顯示器之公車到站資訊出口處	各捷運車站之“公車到站及動態訊息”可由營運公司自行向各地方政府交通局進行申請後，由各地方政府交通局配合會勘後設置。在實務上，桃園捷運股份有限公司已向台北市政府交通局、新北市政府交通局及桃園市政府交通局提出申請，各地方政府交通局也在會勘後配合設置“公車到站及動態訊息”的 LCD 看板，建議刪除此功能，由營運公司向各地方政府	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			交通局申請設置即可。		
615	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/5.6.1 (12)	廠商應提供適宜本捷運系統之旅客資訊顯示系統軟體，行控中心控制員可依權限上載所需播放之影片、訊息或圖檔，所有的軟體使用須對業主及業主指定人員施以教育訓練。	若依據 06-業主需求書(二)機電系統功能規範全車站旅客資訊顯示器採 LED 點陣顯示器，LED 顯示器無法撥放影片，建議刪除本條文中「影片」。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.6.1(12)廠商應提供適宜本捷運系統之旅客資訊顯示系統軟體，行控中心控制員可依權限上傳所需播放之訊息或動態圖檔，所有的軟體使用須對業主及業主指定人員施以教育訓練。	2. 要修訂
616	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/5.6.2 (16)	廠商須提供全機外殼、材質、詳細安裝方式之整機測試(含相關電源模組、多媒體播放器等)須達符合本案環境 IP-55 等級以上防護驗證證明及成套耐溫檢測後須送第三方單位驗證檢測，檢測結果須送業主審核。	本系統採用 LED 顯示器，無多媒體撥放器，建議刪除本條文中「多媒體撥放器」。	維持原條文辦理。	1. 不調整
617	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/5.10.2 (14) D.	各電梯內應設置 2 部(若電梯內有鏡子可設置 1 部) 固定式攝影機，本系統與電梯廠商之界面同車站區電梯介面規範。當攝影機偵測到旅客有跌落情況或蹲坐停留時間過久，應能經由本系統自動偵測圖像間差異性及辨識分析，並自動發出警報及行控中心監視器螢幕畫面應能該影像訊息。	依據 08-業主需求書(四)土木工程及其他機電設計規範 6.5.2 五、(二)5(3)，機廠電梯車廂攝影機應由電梯廠商提供，非通訊系統提供設備，且影像行為分析需有足夠的取像距離，在狹小的電梯空間難以辨識電梯內人員的動作，為避免日後契約執行上之爭議，建議刪除本條文。	維持原條文辦理。	1. 不調整
618	06-業主需求書(二)機電系統功能規範/5.10.3 (2) C.	全線車站每一電扶梯之上、中、下乘場處及電梯車廂內外：當攝影機偵測到有人員跌落情況或蹲坐停留時間過久，應能經由自動偵測辨識圖像間差異性及分析，自動發出警報訊息傳送至站務室(PAO 提醒站務人員及行控中心監視器螢幕畫面能鎖定該影像訊息。	影像行為辨識需有環境條件配合且系統建置後需要長時間的學習與調整期，技術上很難達到 100%的辨識率，本案皆為戶外車站光源變動性大，對影像辨識的準確率將更差，甚至會有高誤判率，為避免造成日後的履約爭議，建議刪除影像辨識相關功能需求。	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
619	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/5.14(3)	廠商除依本契約及廠商品質計畫書所規定且必要之任何材料設備檢(試)驗外，亦應依契約所要求之檢(試)驗辦理，其檢驗項目之檢驗規範及方法規定如下：	表中「STM E662」應為誤植，建議修正為「ASTM E662」。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： ASTM E662	2. 要修訂
620	06-業主需求書 (二) 5.5.3 自動電話	(3) 在行控中心(機廠)至少要提供120 門電話門號及 240 具話機，另須提供值機台及截答設備各一台。	建議修改 另須提供值機台及數位用戶交換機具截答功能。	維持原條文辦理。	1. 不調整
621	06-業主需求書 (二) 5.12.1 數位無線電系統	(18) 不得使用線上射頻或中頻放大器作為道旁連續區域無線電延伸覆蓋。	建議釋疑”線上射頻”？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 5.12.1.(18)不得使用射頻或中頻放大器作為道旁連續區域無線電延伸覆蓋。	2. 要修訂
622	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-1, 6.1 (2)	廠商須於行控中心提供號誌監控系統、SCADA 監控系統、列車及司機員派遣系統全線功能等；各機電系統監控系統的功能請參照各機電系統功能規範，SCADA 監控系統、列車及司機員派遣系統相關功能如本章節相關規定。	建議刪除所需提供號誌監控系統及列車及司機員派遣系統全線功能如下： 廠商須於行控中心提供 SCADA 監控系統功能等；各機電系統 監控系統的功能請參照各機電系統功能規範，SCADA 監控系統相關功能如本章節相關規定。	維持原條文辦理。	1. 不調整
623	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-1, 6.1 (6)	中央監控系統(SCADA)須符合 IEC 60870 標準之最新版本，其設計須符合行政院所頒最新版之資通安全管理法及 EN 50159 規定	1. 建議修正條文下： 中央監控系統(SCADA)須符合 IEC 60870 標準之最新版本，其設計須符合公告決標當時行政院所頒最新版之資通安全管理法及 EN 50159 規定 2. 請問中央監控系統須符合 EN50159 的範疇或規範是哪些？	維持原條文辦理。	1. 不調整
624	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-2, 6.1 (13)	廠商應另外設置號誌系統及供電系統維護專用工作站(設置地點由業主決定)，這些專用工作站須提供授權，可對行控主電腦進行遠端監控。	建議修正如下： 廠商應另外設置中央監控系統維護專用工作站(設置地點由業主決定)，這些專用工作站須提供授權，可對行控主電腦進行	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			遠端監控。		
625	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/6-5, 6.2(13) E	廠商提供車站的 SCADA 伺服器有以下功能：	建議修正為廠商提供的 SCADA 伺服器有以下功能：	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.2(13)：廠商提供的 SCADA 伺服器有以下功能：	2. 要修訂
626	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-10, 6.4(3)	行控中心操作人員應能於主控臺工作站控制全線軌道各電力區段牽引電力的啟斷，亦應能將主線全線的牽引電力立刻全部切斷。主線及機廠全區斷電功能應另以按鈕或開關設計，相關位置數量等應經業主核准核定當電力 SCADA 系統之通訊骨幹故障離線或 SCADA 無法遙控切斷牽引電力時，此按鈕或開關功能皆不得喪失。廠商應考慮避免誤觸、作動警示、具迴路監視功能、系統安全與可靠度等提供必要之設計，以降低誤動作對營運之影響及降低故障而功能喪失造成無法使用之風險，相關設計應經業主核准核定。	建議下述說明移至第 3 章供電系統規範 “主線及機廠全區斷電功能應另以按鈕或開關設計，相關位置數量等應經業主核准核定當電力 SCADA 系統之通訊骨幹故障離線或 SCADA 無法遙控切斷牽引電力時，此按鈕或開關功能皆不得喪失”。	維持原條文辦理。	1. 不調整
627	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-10, 6.4(4)	廠商應依本規範第 4 章號誌系統 4.1(12) 緊急停車按鈕於每一側月台設置兩個，於各 PAO 內亦設置一個，緊急狀況時提供人員旅客使用，防止列車進入月台及停駐列車。此外，於行控中心需分別設置主線及機廠之緊急停車按鈕，相關位置數量等應經審查核可，於緊急時得以按壓後，分別將主線或機廠區域列車全數煞停。無論何處之緊急停車按鈕按壓作動後，	建議刪除 6.4(4)	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		將發生告警聲響。該緊急按鈕需透過實體鑰匙插入該按鈕之鎖孔後，轉動鑰匙以進行重置。			
628	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-19, 6.11.2(2)	SCADA 系統需能接收及顯示核心機電系統所發出告警與緊急畫面，進而依告警等級管理核心機電警報。	建議修正如下： SCADA 系統需能接收及顯示核心機電系統所發出告警，進而依告警等級管理核心機電警報。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.11.2(2)SCADA 系統需能接收及顯示核心機電系統所發出告警，進而依告警等級管理核心機電警報。	2. 要修訂
629	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-23, 6.13.1(7) 06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-23, 6.13.1(8)	廠商應依本功能規範 4.5 節(8)F. 條款，於行控中心提供號誌相關設備。	建議刪除。已於 4.5 節(8)F. 條款說明	維持原條文辦理。	1. 不調整
630	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-23, 6.13.1(8)	行控中心應設置最新世代監視顯示設備，以顯示全線捷運系統包括主線及機廠內列車及系統營運狀態，模擬顯示板應採用最新世代設計、工作站及網路設備應採用最新世代產品，並皆須經審查核可。	建議將模擬顯示板修正為大螢幕，用詞統一 修正如下： 行控中心應設置最新世代監視顯示設備，以顯示全線捷運系統包括主線及機廠內列車及系統營運狀態，大螢幕應採用最新世代設計、工作站及網路設備應採用最新世代產品，並皆須經審查核可	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 6.13.1(8)行控中心應設置最新世代監視顯示設備，以顯示全線捷運系統包括：主線及機廠內列車及系統營運狀態，監視顯示設備應採用最新世代設計、工作站及網路設備應採用最新世代產品，並皆須經審查核可。	2. 要修訂
631	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-27 6.13.3	供電系統遙控外站 如 TSS 及 SSS 須裝置現場之遠端終端單元 (RemoteTerminalUnits, RTU) (RemoteTerminal Units, RTU)，此裝置負責蒐集彙整所有供電設備之 DI/DO/AI/IED 通訊等資料讀	建議修正如下： 如 TSS 及 SSS 須裝置現場之遠端終端單元 (RemoteTerminal Units, RTU) RTU)，此裝置負責蒐集彙整所有供電設備之 DI/DO/AI/IED 通訊等資料讀取功能。細節	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		取儲存參數設定等功能。細節須依本規範第 3 章供電系統規定施作。	須依本規範第 3 章供電系統規定施作。		
632	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /6-37 6.15	6.15 列車及司機員派遣系統	建議移至第 4 章號誌系統	維持原條文辦理。	1. 不調整
633	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/7.5.4 (2) A.	A. 各類參數調整與更新：自舊有自動收費系統繼承相關參數內容，含費率表參數、尖離峰優惠參數、系統營運參數等。舊有參數與本系統新增之參數，應同時具備即時與排程更新之功能供業主選擇。	「舊有自動收費系統繼承相關參數內容」本案為新建置工程，此處之舊有自動收費系統定義為何？ 若本案確有舊有自動收費系統，且日後系統建置有界接、整合或引用等，若能於招標階段揭露舊系統相關技術資料與文件，可讓廠商可更準確評估，避免日後的爭議。 若不方便於招標階段揭露，業主應於契約簽訂後，提供相關舊有自動收費之相關文件，確保廠商設計能夠完全相容。若遇資料不足時，業主應確保契約商能取得必要性資料或參數，以利系統相容性作業。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 7.5.4 (2) A. 各類參數調整與更新：自本案 CPS 繼承相關參數內容，含費率表參數、尖離峰優惠參數、系統營運參數等。舊有參數與本系統新增之參數，應同時具備即時與排程更新之功能供業主選擇。 (同項次 554)	2. 要修訂
634	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範/7.7 (1)	(1) 基於保全考量，廠商需提供自動收費系統非法使用偵測系統及權限設定設計須經業主核准（核定），以限制對各種自動收費設備之操作。此非法使用偵測系統應與現有已營運線自動收費系統相容並至少需含特點如下：	條文中提及「現有已營運線自動收費系統」，建議將需要涵蓋之現有已營運線明確定義並列於條文中。 未來如有相容性整合需求，業主應於契約簽訂後，提供相關舊有自動收費之相關文件，確保廠商設計能夠完全相容。若遇資料不足時，業主應確保契約商能取得必要性資料或參數，以利系統相容性作業。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 7.7 (1) 基於保全考量，廠商需提供自動收費系統非法使用偵測系統及權限設定設計須經業主核准（核定），以限制對各種自動收費設備之操作。此非法使用偵測系統應與現有已營運之淡海、安坑及三鶯線自動收費系統相容並至少需含特點如下：	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
				(同項次 557)	
635	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /9-13,9.6(6)	(6)廠商需注意安裝月台門多媒體資訊顯示器後，不可影響本節第 9.7(6)項之要求，另廠商須向土建水環提出需求及協調，於適當地點提供「月台門廣告顯示器」之系統接地匯流排，供月台門多媒體資訊顯示器使用。	「月台門廣告顯示器」建議修正為「月台門多媒體資訊顯示器」。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： (6)廠商需注意安裝月台門多媒體資訊顯示器後，不可影響本節第 9.7(6)項之要求，另廠商須向土建水環提出需求及協調，於適當地點提供月台門多媒體資訊顯示器之系統接地匯流排，供月台門多媒體資訊顯示器使用。	2. 要修訂
636	06-業主需求書 (二)機電系統功能規範 /9-13,9.6(7)	(7)月台門多媒體資訊顯示器應能顯示即將到站列車之各車廂擁擠度狀態，提供乘客預知各車廂擁擠度的狀態。	需要明確指出“列車即將到站各車廂擁擠度狀態資訊”由哪個子系統提供，並在該系統功能規範中說明，否則此功能將無法達到。	維持原條文辦理。 請參閱業主需求(二)2.1(21)	1. 不調整
637	綜合規劃報告 Ch_13 財務專章	表 13.2-2 軌道智慧化系統設備	公閱資料內未看到相關系統與需求描述及規範，煩請確認軌道智慧化系統設備是否需建置及建置項目。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 增訂業主需求(一)1.2 (12)說明。	2. 要修訂
638	綜合規劃		按交通部鐵道局規劃之「基隆南港間通勤軌道建設計畫下稱基隆捷運」於綜合規劃階段已有評析板南線延伸樟樹灣站之可行性詳見基隆捷運綜合規劃 3.12 節。鐵道局評估二方案，分別為以台鐵第三軌路廊延伸經過南陽大橋地下站，終點樟樹灣站之方案一以及沿新北市大同路廊地下延伸，新設南陽大橋地下站，終點樟樹灣站之方案二。 由於鐵道局對於板南線延伸樟樹灣之方案，已有初步路線評估，建議汐東線樟樹灣站仍應預留板南線延伸之介面，以供未	本工程 SB13 站與基隆捷運樟樹灣站共構分站，已預留基隆捷運銜接機制，後續基隆捷運方案調整亦可配合銜接，另鐵道局雖就板南線延伸樟樹灣站有 2 方案，但綜整評估結果仍以推動基隆捷運為主，維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			來可能之轉乘空間避免日後二度施工造成營運不便。		
639	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.2 一般規定 (14)	廠商並必須依據業主指示提供所有各項設備製造組裝、工廠測試檢驗、吊裝搬運、工地安裝驗證測試過程之完整照片及錄影影片，以做為後續教育訓練及操作維修手冊之內容。廠商應提送設備運送計劃、安裝程序書、安裝作業管理基準及安裝注意事項等書面報告，於設備運送前送審核定。	是否可將完整影片及錄影影片修改為重要階段，需提供錄影及影片紀錄？	維持原條文辦理。	1. 不調整
640	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.5.1 配電盤 (switchboard)、配 (分)電箱(panel)	除原廠經定型測試認證核可設備外，承載及端接供電系統之設備、儀器、電纜及線路所必需的配電盤 (switchboard)、配 (分) 電箱 (panel)、儀表板 (gauge boards)、小亭 (kiosk)、匯線箱 (marshalling) 及連接箱 (junction boxes) 等，應有堅固的構造，有均勻的外觀，且除非有其他特別規定，室內採 SUS304 不鏽鋼，戶外採 SUS316 不鏽鋼材質製造及靜電粉體塗裝防鏽處理，且不得有銳角或鋒利邊緣情況產生	1. 室內牽引電力設備是否可以使用碳鋼粉體烤漆？ 2. 裝設於室外的牽引電力設備 ((隔離開關盤) 是否可使用防火 (flame resistant)、玻璃纖維，不通風、且符合 IP55 需求？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 3.5.1. 除原廠經定型測試認證核可設備外，承載及端接供電系統之設備、儀器、電纜及線路所必需的配電盤 (switchboard)、配 (分) 電箱 (panel)、儀表板 (gauge boards)、小亭 (kiosk)、匯線箱 (marshalling) 及連接箱 (junction boxes) 等，應有堅固的構造，有均勻的外觀，且除非有其他特別規定，應使用耐蝕、耐候性高及經防蝕處理之材料，且不得有銳角或鋒利邊緣情況產生，並須能防止蟲害及水氣」。	2. 要修訂
641	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.7 牽引動力系統 3.7.1 一般規定 (8)	每一整流器盤應配置所有必要之設備，其包括(但不限於)下列各項： A. 矽二極體組 B. 二極體熔絲 C. 熔絲監視及突波保護設備	1. 負極隔離開關不涵蓋在整流器內，是否可改為獨立隔離開關設備，並與整流器盤併盤連接？ 2. 法蘭盤是否為銅匯流排連接之導口箱設計？	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		D. 內部匯流排 E. 供外部匯流排使用之連接及法蘭盤(flange) F. 負極隔離開關。			
642	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.7 牽引動力系統 3.7.1 一般規定 (8)	如果所提供的整流器盤為全密封型(totally-enclosed)，則盤體內應提供照明設施及自動防潮電熱器。整流器控制室須為一獨立空間以利操作、維護	整流器控制室是否可與負極隔離開關盤合併，整流器相關訊號皆顯示在負極隔離開關盤盤面上？	維持原條文辦理。	1. 不調整
643	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.7 牽引動力系統 3.7.1 一般規定 (13)	每一整流器之負端接線應接有負電隔離開關以及分流器(shunt，供安培計使用)而形成負電端子。整流器之負電端子應經由電纜或匯流排而連接至牽引變電室之負極匯流排。隔離開關之設計及構造應使開關只可在無負載情況下開啟或投入。負電隔離開關與整流斷路器之間應提供鑰匙連鎖設施。盤體指示燈至少： A. 164-1 接地故障跳脫 B. 164-2 接地故障跳脫 C. 隔離開關啟斷/投入狀態 D. 分段開關啟斷/投入狀態 E. 現場/遙控模式 F. 電熱器動作等。	1. 整流器控制室是否可與負極隔離開關盤合併，整流器相關訊號皆顯示在負極隔離開關盤盤面上 2. 負電隔離開關及分流器(SHUNT)是否可安裝於負極隔離開關盤內？ 3. 負電隔離開關與整流斷路器之間的鎖匙連鎖設施，是否可使用電器連鎖方式？	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 3.7.1(13)負電隔離開關與整流斷路器之間應提供鑰匙連鎖設施或經業主核可之電氣連鎖方式。	2. 要修訂
644	業主需求書(二) 機電系統功能規	框架保護線路上應裝設可偵測並紀錄	1. 框架故障電流測試是否僅於工廠廠驗	維持原條文辦理。	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	範 3.7 牽引動力系統 3.7.1 一般規定 (14)	框架洩漏電流趨勢之監測預警功能。框架保護功能應於系統整合測試期間，應採以測試電流通過框架保護電驛方式進行檢測，以確認此框架保護功能正常運作。	時針對單一元件測試?並於系統整合測試期間採用跳脫訊號方式測試設備連鎖動作?		
645	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.7 牽引動力系統 3.7.1 一般規定 (27)	直流隔離開關應提供一可拆卸 (removable)之手把以供(緊急)手動操作使用，並提供機械性之開關位置顯示，且在開關箱門關上時可明顯看到該位置顯示。裝設於室外的封箱體為獨立支撐，使用防火(flame resistant)、低煙的強化玻璃纖維樹脂製造，不通風、符合 IP55 需求	是否可採用原設計已含不可拆卸設計之手動操作機構(轉輪)以供(緊急)手動操作使用?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 3.7.1(27)直流隔離開關應提供一手把以供(緊急)手動操作使用，並提供機械性之開關位置顯示。	2. 要修訂
646	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.7 牽引動力系統 3.7.1 一般規定 (43)	直流動力設備-任何溫度控制器應經由 IEC 61850 或 RS485傳送溫度控制器各頻道接收到的即時溫度值及最高溫度值至 SCADA。溫度控制器與 SCADA 間資訊應整合為 SCADA I/O Mapping 提送審核。直流動力設備-任何跳脫信號應經由硬線迴路及 Modbus TCP/IP protocol 通信迴路傳送至 SCADA。	1. 溫度控制器訊號傳輸方式是否可增加 Modbus TCP/IP通訊協定傳至SCADA? 2. 跳脫訊號是否可硬線迴路或Modbus TCP/IPprotocol通信迴路擇一傳送至 SCADA?	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 3.7.1(43)「直流動力設備-任何溫度控制器應經由 RS485 或 Modbus、TCP/IP protocol 通信迴路傳送溫度控制器各頻道接收到的即時溫度值及最高溫度值至 SCADA。	2. 要修訂
647	業主需求書(二) 機電系統功能規範 3.8 變壓器 3.8.1 樹脂模鑄式變壓器	A. 整流變壓器：內部繞組結構應採三繞組或經審查核可之型式。一次側相數為三相 22kV(△接線或△移相±7.5°接線) 阻抗電壓保證值(變壓器於自然冷卻條件時測試其阻抗值) 24KV 級 4000KVA 及以下為 6%	1. 本案是否需要相移±7.5°接線? 2. 整流變壓器在24Kv級配合整流器組匹配計算，其阻抗電壓無法限制在6% 3. 整流變壓器須有在捷運系統在周溫40°C之下，可承受150%額定負載2小時及300%額定負載1分鐘而不受損，且整流變壓器需可於100%負仔下連續運轉，此為 IEC60146 責務(Duty	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 刪除 3.8.1(3)A. 「(△接線或△移相±7.5°接線)」。 刪除 3.8.1(3)A. 「阻抗電壓保證值(變壓	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
		<p>保固期至少 5 年，保固期間內若損壞，設備廠商須於損壞 8 小時內派代表至現場處理。在周溫 40℃之下，超載前的穩定負載為 70%額定負載(初載)時，可承受 150%額定負載2 小時及 300%額定負載 1 分鐘而不受損。</p> <p>樹脂模鑄乾式變壓器-Class F(155℃)；以電阻法測定之線圈溫升不高於 80 K (不含諧波效應)以預留諧波過熱的空間。</p>	<p>Class VI)規範所訂。是否可不採用超載前的穩定負載為70%額定負載(初載)時之限制?</p> <p>4. 依IEC 60076規定樹脂模鑄乾式變壓器線圈溫升要求應為100K，非為80K</p>	<p>器於自然冷卻條件時測試其阻抗值) 24KV 級 4000KVA 及以下為 6%。」。</p> <p>刪除 3.8.1(3)A. 「超載前的穩定負載為 70%額定負載(初載)時」。</p> <p>3.8.1(6)B. 以電阻法測定之線圈溫升不高於 100K。</p>	
648	<p>基本設計工程圖說 供電系統單線圖 CIV00-PS 0201 P432</p>		<p>1. SB10, SB11, SB12, SB13, SB14, SB115 TSS之22.8Kv電力來源為TPC 22.8Kv，與供電系統單線圖圖說與參考資料資料夾內的總合規劃報告ch07_路線、系統及營運規劃(章節7.2.3供電系統二、牽引動力變電站，P7-12)，其供電架構不同</p> <p>2. 依據總合規劃報告ch07_路線、系統及營運規劃(章節7.2.3供電系統二、牽引動力變電站，P7-12)，請確認每一牽引電力車站之整流器組為一套或兩套?</p>	<p>維持原條文辦理。</p> <p>請詳業主需求(二)3.2(7)B. 及 3.3(7) 章節</p>	1. 不調整
649	<p>基本設計工程圖說 直流系統架構示意圖 CIV00-PS 0202 P433</p>		<p>1. SB10, SB11, SB12, SB13, SB14, SB115 TSS是否有設置正極隔離開關或是整流斷路器?</p>	<p>維持原條文辦理。</p> <p>請詳業主需求(二) 3.7 章節</p>	1. 不調整
650	<p>業主需求書 (二) 2.3.4(1)</p>	<p>每列車於座位坐滿且立位密度以6人/m²站滿旅客之載重狀態下，其載客容量不得少於530人</p>	<p>建議依照交通部頒 “捷運軌道車輛技術標準規範110年版” 立位空間7人/m²—適用於運量服務指標、逃生避難及列車運轉</p>	<p>維持原條文辦理。</p>	1. 不調整

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
			性能之設計。 每列車於座位坐滿且立位密度以7人/m ² 站滿旅客之載重狀態下，其載客容量不得少於530人		
651	業主需求書 (二)2.4.9(1)	(1)安裝於車廂內之元件(含內裝襯板)不得產生任何可感知之共振，以免引起車上旅客聽覺或視覺上之不適。安裝於車體上之任何元件或組件，其自然頻率不得與來自轉向架、車體或軌道之任何強制性振動產生共振，且自然頻率之差最小值，應不小於2Hz。	車體及轉向架自然頻率之差最小值為2Hz(適用高底盤車輛)，不適用於低底盤車輛且無法達到該值。 建議刪除。 安裝於車廂內之元件(含內裝襯板)不得產生任何可感知之共振，以免引起車上旅客聽覺或視覺上之不適。安裝於車體上之任何元件或組件，其自然頻率不得與來自轉向架、車體或軌道之任何強制性振動產生共振，且自然頻率之差最小值，應不小於2Hz。	原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 2.4.9(1)安裝於車廂內之元件(含內裝襯板)不得產生任何可感知之共振，以免引起車上旅客聽覺或視覺上之不適。車體與轉向架的自然頻率之差值應保證在整個運行速度範圍內不得引起車輛共振現象，並須提供模擬檢核。	2. 要修改
652	業主需求書 (二)2.6.14(3)D	D. 空調系統應設置電離式空氣淨化裝置主動調控殺菌清潔空氣，以確保車內循環空氣之品質；空氣淨化裝置為淨化車循環空氣設備，應與2.6.14(1)F、2.6.14(3)C所述之空氣濾清裝置有所區別。	電離式空氣淨化裝置無車輛相關國際標準，無依據辦理採購及驗收；且如加裝電離式空氣淨化裝置以目前案例有操作環境及振動將不符合車輛相關國際標準之問題，建議刪除。	維持原條文辦理。	1. 不調整
653	投標須知	公開招標等標期	建議公開招標時之等標期能給予充分時間準備。建議等標期至少四個月以上。	納入考量，請依公開招標之公告文件為準	1. 不調整
654	投標須知	公告預算	建請考量國內土建營建成本普遍漲價，以及國際原物料皆大幅漲價之情形。建議提高統包預算。	納入考量，後續將參酌近期市場行情以及物價漲跌情形調整預算金額，請依正式公告文件為準	3. 待研議
655	投標須知 壹、重要條款	c. 車輛廠商(第3資格)： 投標廠商於截止投標日前15年內	c. 車輛廠商(第3資格)：	為鼓勵車輛業者參加，已調整實績認列期	2. 要修訂

捷運汐止東湖線統包工程公開閱覽廠商意見建議事項表

項次	文件名稱/頁次及條款	招標文件規定	廠商意見	機關回復	更正與否
	<p>十、投標廠商資格及文件： (三)投標廠商特定資格：</p>	<p>曾完成如下工程實績： (1)捷運系統車輛工程實績，其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5 車輛部分預算)元，或累計契約完工結算金額不低於新臺幣(車輛部分預算)元之承做經驗者。 (2) 廠商應具有捷運系統不銹鋼或鋁合金車輛車體焊接實績。</p>	<p>投標廠商於截止投標日前 20 年內曾完成入下工程實績： (1)捷運系統車輛工程實績，其單次契約完工結算金額或數量不低於招標車輛部分預算或數量之五分之二，或累計契約完工結算金額或數量不低於招標車輛部分預算或數量之承做經驗者。 (2)廠商應具有捷運系統不銹鋼或鋁合金車輛車體焊接或組裝實績。</p>	<p>間開放至 20 年，其餘維持原契約規定。 原則參採建議修改如下，惟仍依實際招標公告文件內容為準： 車輛廠商資格修訂如下： 投標廠商於截止投標日前 <u>20</u> 年內曾完成如下工程實績： (1)捷運系統車輛工程實績，其單次契約完工結算金額不低於新臺幣(2/5 車輛部分預算)元，或累計契約完工結算金額不低於新臺幣(車輛部分預算)元之承做經驗者。 (2) 廠商應具有捷運系統不銹鋼或鋁合金車輛車體焊接實績。</p>	

~以下空白~