

「淡海輕軌運輸系統計畫第二期路網統包工程」公開閱覽 建議事項表

2026/9/11 5:56 PM

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	備註
1.	投標須知 得標廠商資格 暨證件查驗表 (p73)	2. 廠商納稅證明文件	前文沒有納稅證明繳交相關規範 廠商建議：需新增相關規範	原則參採建議修正「得標廠商資格暨證件查驗表」，惟仍依實際招標公告文件內容為準。	更正	
2.	投標須知 壹. 五. (五) 淡海輕軌運輸 系統計畫第二 期路網統包工 程(第○次招 標)投標須知 (第1資格文件 準備須知/審 查表)(p41)	本機關「允許」投標廠商「以分包廠商取代第1投標資格、第2投標資格及第3投標資格」參與本案之投標，有提出以分包廠商取代投標資格之分包廠商時，應提出合作同意書。 第1資格(土建廠商)，分包廠商家數為上限1家。 第2資格及第3資格，得分別以單一分包廠商取代。	前面條文提到分包廠商須提交合作同意書，但第一資格廠商檢核表沒有合作同意書，若第二或第三資格廠商為主標商需與第一資格廠商分包合作是否可行？ 廠商建議：需新增相關項目	原則參採建議修正「第1資格文件準備須知/審查表」，惟仍依實際招標公告文件內容為準。	更正	
3.	投標須知 壹、 重要條款 五、 招標模式： (九)、(十)	(九) 本採購就取得或使 (十) 用無人機部分應符合下列條款 (與招標文件其他條款有不一致者，本條款優先適用)	此兩段文字是否為同一句話？	格式錯置，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： (九) 本採購就取得或使用無人機部分應符合下列條款(與招標文件其他條款有不一致者，本條款優先適用)	更正	
4.	業 主 需 求 書 (二) 1.4	用於本工程的系統與設備，其所依循的所有標準、準則及規範，廠商應併同細部設計審查資料，提送中文或英文版 1 份予機關。	1.11 規範要求送審文件必須為中文。 是否取消英文版？	維持原條文辦理。	否	
5.	業 主 需 求 書 (二) 1.4 (7)	廠商應於各項文件送審前，在工地存放適用於本工程之每種法規及國際標準各一份，專供業主使用。	版權爭議，廠商購置版權無法供它端使用，將涉及侵權 廠商建議：廠商應於各項文件送審前，在工地存放適用於本工程之每種法規及國際標準各一份，專供業主本案文件審查時參考使用	維持原條文辦理。	否	

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	備註
6.	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誦，並依 BS4870 規範焊接程序的審核測誦之條款規定。	軌道業界常引用如 EN15085 標準也適用，建議勿限定。 廠商建議：焊工和焊接程序檢定，須依據美國機械工程師協會 (鍋爐和壓力容器規章第IX節 (ANSI/ASME BPV IX)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。以上規定也適用同等標準例如 CNS、EN 及 ISO 國際標準規定。	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： 1.17.3 (2)焊工和焊接程序檢定，須依據交通部所頒布「我國鐵道類標準整體架構(參考標準)」，鐵路應用—鐵路車輛及其零組件之銲接 CNS 16129-1~5((EN15085-1~5)、ISO 3834-1~5、EN / ISO 15610 規定、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。	更正	
7.	業 主 需 求 書 (二) 1.17.3 (3)	有關結構焊接之檢定須依據 ANSI/AWS D1.1 之規章。	軌道業界常引用如 EN15085 標準也適用，建議勿限定。 廠商建議：有關結構焊接之檢定須依據 ANSI/AWS D1.1 之規章，或同等 CNS、EN 及 ISO 等國際標準規定。	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： 1.17.3 (3)有關結構焊接之檢定須依據交通部所頒布「我國鐵道類標準整體架構(參考標準)」，鐵路應用—鐵路車輛及其零組件之銲接 CNS 16129-1~5((EN 15085-1~5)、ISO 3834-1~5、EN / ISO 15610 規定及 ANSI/AWS D1.1 之規章。	更正	
8.	業 主 需 求 書 (二) 1.21.3	廠商應依時程管制計畫，將建議適合系統操作及維護之訓練人員之種類及數量，包括講師儲備人員之訓練，提送審核。 廠商應提出建議每一受訓學員之進用要求及可衡量之選派標準這些應包括： (1) 所需之資格和/或教育程度。 (2) 所需之技巧和知識程度，或任何	機電系統承商通常沒有人員可進行講師儲備人員訓練，講師儲備人員的訓練應另案單獨辦理。 學員的選派標準凡營運單位所屬人員晉用時已經經過資格篩選，廠商不須再定義資格，且學員是否合資格廠商也無法過問。此內容不符現實。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		所需之特殊才能，例如動手之靈敏度。 (3) 所需英語之講述/聽力及書寫之能力。 業主將挑選最接近所制定之標準之人員，且將在開始訓練之一個月前，告知廠商該等備訓人員之姓名和其訓練後之預定職務。	廠商建議：廠商應依時程管制計畫，將建議適合系統操作及維護之訓練人員之種類及數量，提送審核。 業主將挑選與操作及維護內容最接近職務之人員，且將在開始訓練之一個月前，告知廠商該等備訓人員之姓名			
9.	業 主 需 求 書 (二) 1. 21. 6(6)	所有教材將由業主保留，並無限制複製使用。	有些廠商提供教材為共通性內容，明文”無限複製”會有著作權的爭議。建議修改為”限於本案相關之內部使用”	維持原條文辦理。	否	
10.	業 主 需 求 書 (二) 1. 22. 8(3)	說明書應參照英國國家標準 BS 4884 或其他業主同意的國際標準，並夠詳細足以使業主操作、維護及修理機電設施之每一部分。其中應包括但不限於下列事項：	BS 4884 已廢除，現由 IEC/IEEE 82079 取代 廠商建議：說明書應參照國際電工委員會標準 IEC/IEEE 82079(原英國標準 BS 4884) 或其他業主同意的國際標準，並夠詳細足以使業主操作、維護及修理機電設施之每一部分。其中應包括但不限於下列事項：	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： 1. 22. 8 (3) 說明書應參照國際標準 IEC/IEEE 82079 或其他業主同意的國際標準，並夠詳細足以使業主操作、維護及修理機電設施之每一部分。…(略以)	更正	
11.	業 主 需 求 書 (二) 1. 22. 8(3)E.	設備數據包括所有線圈與機械電樞之電阻、匝數、及絕緣細節，並銅線線徑與絕緣材料、軸承細節、運轉餘隙、磁性線路填隙墊圈之細節、接觸間隙等。凡在可能預期磨耗之處，應提出公差尺寸、電阻器、電容器、電感器、二極體、開流體、電晶體及其他重要零組件之臨界值、特性與額定值應行提出，若需以特定專利項目更換任何上列項目，應行註明。	… 電阻器、電容器、電感器、二極體、開流體、電晶體及其他重要零組件之臨界值、特性與額定值應行提出…。因係由設備/系統廠商整體設計提供，礙於可能有供應商之商業機密而無法取得的情形，建議修改。 廠商建議：針對維修時需更換之電氣元件(LLRU)應提出公差尺寸及其他重要之臨界值、特性與額定值，若需以特定專利項目更換任何上列項目，應行註明。	維持原條文辦理。	否	
12.	業 主 需 求 書 (二) 1. 24. 4(1)	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	輕軌列車的特性為主要設備安裝於車頂，聯結器又多收於聯結器罩內，轉向架周圍又有裙板遮著，若非用於教材教具這些細節多屬浪費，應針對模型列車的特性、用途展現出適當的細	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		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)或其它經業主審查同意之材料。	節。 廠商建議：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)或其它經業主審查同意之材料。			
13.	業 主 需 求 書 (二) 2.1(3)	淡海輕軌二期系統之軌道係採用 1435mm 標準軌距，列車於任何載重、輪徑以及懸吊系統狀態下均應能安全、平穩地行駛於系統內任何路段(含全系統之最大坡度 7%)之軌道上，並應具備順利通過最小水平曲率半徑 25m 之轉彎能力。	最大坡度應依實際路線需求訂定 廠商建議：淡海輕軌二期系統之軌道係採用 1435mm 標準軌距，列車於任何載重、輪徑以及懸吊系統狀態下均應能安全、平穩地行駛於系統內任何路段(最大坡度依實際路線需求訂定)之軌道上，並應具備順利通過最小水平曲率半徑 25m 之轉彎能力。	維持原條文辦理。	否	
14.	業 主 需 求 書 (二) 2.1(11)	車輛以及各車載機電系統/設備(含螺栓扣件、管件…等)之防蝕處理與塗裝防護應至少基於 ISO 12944-2 標準所訂之 C5 環境等級而設計、施作，以確保其對銹蝕損壞之防護能力。	推進/輔助電力系統(CC400)散熱鰭片為鋁質並進行防蝕，因設計時已考量散熱能力，故不再進行塗裝。 廠商建議：車輛以及各車載機電系統/設備(含螺栓扣件、管件…等)之防蝕處理或塗裝防護應至少基於 ISO 12944-2 標準所訂之 C5 環境等級而設計、施作，以確保其對銹蝕損壞之防護能力。	維持原條文辦理。	否	
15.	業 主 需 求 書 (二) 2.1(21)	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)。	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。 請詳業主需求(二)、2.1(20)	否	

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	備註
			廠商建議：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)、EN61373。			
16.	業 主 需 求 書 (二) 2.3.1 (2)	廠商應提送車輛靜止於平直軌上之靜態包絡線圖以及車輛行駛於平直軌上(含主線和車站)、各種不同轉彎半徑(含最小轉彎半徑)路段、車站過站不停之不同速度下之動態包絡線圖(含橫向偏移量)予業主審核。	車站過站不停時的車速為何？路線最高限速？	維持原條文辦理。	否	
17.	業 主 需 求 書 (二) 2.3.3 (2)	車輛最大軸重不得超過 12 公噸。	淡海二期的無架空線變長，所以儲能裝置電容量也需增加，故車體重量上升。 廠商建議：車輛最大軸重不得超過 13 公噸。	維持原條文辦理。	否	
18.	業 主 需 求 書 (二) 2.4.1 (2)A	列車於 W1~W4 載重以及不同線電壓(550V、650V、750V、900V)狀態下，列車牽引力--列車速度之特性曲線圖。	電壓值與 2.4.1(1)統一，刪除 550V	維持原條文辦理。	否	
19.	業 主 需 求 書 (二) 2.4.1 (2)B	列車於 W1~W4 載重以及不同線電壓(550V、650V、750V、900V)狀態下，列車電力煞車之特性曲線圖。	電壓值與 2.4.1(1)統一，刪除 550V	維持原條文辦理。	否	
20.	業 主 需 求 書 (二) 2.4.2(1)	一列載重 W1 之正常列車應能推動或拉動停於淡海輕軌二期系統全線(無架空線供電路段除外)任一地點(含最大坡度以及最小轉彎半徑)、同樣編組長度且為 W4 載重之另一故障列車(亦即推進及/或煞車功能失效之列車)至下一車站，而後在兩列車均為空車(W1)之狀態下，將故障列車推或拉至機廠。	基於乘客安全考量，在營運上將不會發生載客情況下的列車拖救行為。 廠商建議：一列載重 W1 之正常列車應能推動或拉動停於淡海輕軌二期系統全線(無架空線供電路段除外)任一地點(含最大坡度以及最小轉彎半徑)、同樣編組長度且為 W1 載重之另一故障列車(亦即推進及/或煞車功能失效之列車)至下一車站，而後在兩列車均為空車(W1)之狀態下，將故障列車推或拉至機廠。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
21.	業 主 需 求 書 (二) 2.4.3.(1).D.	聯結器應具有緩衝裝置，其特性應能有效地吸收撞擊能量，該裝置承受撞衝擊後應可復原至其能再承受最大衝擊速度為 5km/h 之衝擊。	內文未明訂裝置承受衝撞擊的情境。 廠商建議：聯結器應具有緩衝裝置，其特性應能有效地吸收撞擊能量，一列 W1 載重之列車以 5km/hr. 速度聯掛另一列具相同編組與載重之靜止列車時，該裝置承受撞衝擊後應可復原至其能再承受最大衝擊速度為 5km/h 之衝擊。	維持原條文辦理。	否	
22.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.2(1)	車廂內部座椅、設備櫃等之配置方式，應使座位間之走道寬度儘可能寬敞，以提供車內旅客通行之便利性以及上/下車動線之流暢性。除非經業主核准(核定)，車廂內部走道之淨寬(左右兩側座椅外緣間之距離)不得小於 650mm。	因規範 2.6.2(4)B. 座椅寬為 460mm，造成走道寬度被壓縮 廠商建議：車廂內部座椅、設備櫃等之配置方式，應使座位間之走道寬度儘可能寬敞，以提供車內旅客通行之便利性以及上/下車動線之流暢性。除非經業主核准(核定)，車廂內部走道之淨寬(左右兩側座椅外緣間之距離)不得小於 600mm。	維持原條文辦理。	否	
23.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.2(1)H	「多功能停放區」應設有愛心鈴按鈕，以供輪椅旅客於必要時可按鈴要求司機員提供相關之協助。愛心鈴按鈕之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。	為增加設計彈性應不限定於愛心鈴按鈕，實務上愛心鈴響後，司機仍得前去現場確認，使用通話設備如緊急對講機可在第一時間與需求者對話。	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： 2.6.2.(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。	更正	
24.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.2(6)C	車窗與車門玻璃之構造應有三層，其外層為透明強化安全玻璃、中間層為添加色素之膠合層、內層為設有標記之透明強化安全玻璃。中間膠合層所添加之色素應具不褪色之特性，且其顏色應經業主審查同意。兼具緊急逃生窗功能之玻璃不在此限。	色素應包含添加於玻璃內之方式以增加選料彈性 廠商建議：「多功能停放區」應設有愛心鈴按鈕或通話設備，以供輪椅旅客於必要時可按鈴要求司機員提供相關之協助。 愛心鈴按鈕或通話設備之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。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
25.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.4(3)A	駕駛員座椅應設置於駕駛室之中央位置，以提供司機員寬敞、無礙之良好視線與視野。	因駕駛室設備配置、進出動線規劃之因素，難以加座椅設置在駕駛室正中央處 廠商建議：駕駛員座椅應設置於駕駛室之距駕駛室中心線左右 200mm 幅度內駕駛室之位置，以提供司機員寬敞、無礙之良好視線與視野。	維持原條文辦理。	否	
26.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.4(3)B	駕駛員座椅應可於前後、上下等方向調整其位置，其各方向之可調範圍至少應有 150mm。駕駛員座椅之椅背應可於 90°~120°範圍內調整其傾斜度。駕駛員座椅之每一調整位置均應設有定位卡榫。	依據 UIC 651 的人因工程要求 及 台灣人體計測資料(95%男性&5%女性)，座椅上下方向調整其位置僅需 100mm 以下 廠商建議：駕駛員座椅應可於前後、上下等方向調整其位置，其各方向之可調範圍至少應有 100mm。駕駛員座椅之椅背應可於 90°~120°範圍內調整其傾斜度。駕駛員座椅之每一調整位置均應設有定位卡榫。	維持原條文辦理。	否	
27.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.4(5)C.	除非經業主核准(核定)，雨刷應能掃及、清拭擋風玻璃至少 65%之面積，且其覆蓋範圍應至少為預視能見度面積之 80%。雨刷停止作動時應能自動復歸於起始位置且不得影響司機員之視線。	車輛擋風玻璃設計均與造型相關，故可能擁有超大的擋風玻璃，因此要求擋風玻璃擦拭面積比相較不理想。或是限定於駕駛室前方有效開口的範圍內。 根據 DIN5566 僅要求須符合駕駛員的視野。 廠商建議：除非經業主核准(核定)，雨刷應能掃及、清拭擋風玻璃其覆蓋範圍應至少為預視能見度面積之 80%。雨刷停止作動時應能自動復歸於起始位置且不得影響司機員之視線。	維持原條文辦理。	否	
28.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.5(1)	列車前後兩端均應配備具電氣聯結頭之自動聯結器(以下簡稱聯結器)。列車前後兩端之聯結器應具相同設計特性，以確保其可互換性。	配合一期車輛，應使用不具電氣聯結頭之聯結器 廠商建議：列車前後兩端均應配備不具電氣聯	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			結頭之聯結器。列車前後兩端之聯結器應具相同設計特性，以確保其可互換性。			
29.	業 主 需 求 書 (二) 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。	配合一期車輛，應使用不具電氣聯結頭之聯結器，吸能裝置另設於車體 廠商建議：聯結器應設有手動解聯裝置等，以確保其使用之安全性與便利性。	維持原條文辦理。	否	
30.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.5(4)	聯結器之電氣聯結裝置則應配備解聯後能自動閉合而聯結時能自動開啟之耐候保護蓋。列車線應終止於電氣聯結裝置後方之耐候接線盒內，並以耐候、防蝕之快速接頭與電氣聯結裝置之電纜連接。	配合一期車輛，應使用不具電氣聯結頭之聯結器，建議刪除	維持原條文辦理。	否	
31.	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，除非經業主核准(核定)，應以自動對準為原則。	聯結器平時以摺疊狀態收於車頭內，機械上無法達成自動對準。 廠商建議：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。	維持原條文辦理。	否	
32.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.7(9)	A. 廠商應依下列公式分析/計算轉向架之旋轉阻力係數 X： $X = M / 2Qd$ 上列式中 M：轉向架相對於車體旋轉所需之力矩(N-m)。 Q：平直軌上靜止車輛之車輪垂直荷重標稱值(N)。 d：轉向架軸距(m)。 B. 除非經業主核准(核定)，車輛在各種載重狀態下，不論懸吊系統是否失效，其轉向架旋轉阻力係數均應介於 0.03 至 0.05 之間。	鉸接式多模組車體之轉向架為固定於車體上 廠商建議：全數刪除。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		廠商應提送轉向架旋轉阻力之相關分析/計算資料予業主審核。				
33.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.8 (1) A. e.	集電系統額定工作電壓為 750V DC，最大工作電壓 900VDC，最低為 500V DC，再生煞車過程中可耐壓 950V DC。	電壓值與 2.4.1(1)統一 廠商建議:集電系統額定工作電壓為 750V DC，最大工作電壓 900VDC，最低為 650V DC，再生煞車過程中可耐壓 950V DC。	維持原條文辦理。	否	
34.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.9 (2)A	推進系統應採用變壓變頻式換流器調變電力以供牽引馬達使用。變壓變頻式換流器之電源應為 750V DC 架空線或無架空線供電系統，其於任何列車載重狀態以及輸入電壓範圍為 500~900V DC 之條件下，均應能正常運轉並滿足列車性能之相關需求。	電壓值與 2.4.1(1)統一 廠商建議:推進系統應採用變壓變頻式換流器調變電力以供牽引馬達使用。變壓變頻式換流器之電源應為 750V DC 架空線或無架空線供電系統，其於任何列車載重狀態以及輸入電壓範圍為 650~900V DC 之條件下，均應能正常運轉並滿足列車性能之相關需求。	維持原條文辦理。	否	
35.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.9 (6)	車輪空轉/打滑保護裝置	車輪空轉/打滑保護功能依照設計的不同，有的車輛會有專屬控制器(裝置)，有的車輛會設計到牽引控制器中。 廠商建議：車輪空轉/打滑保護功能	維持原條文辦理。	否	
36.	業 主 需 求 書 (二) 1.20.1(4)	清單應將消耗性備品及替換性備品，依系統、子系統或元件分類，同時應註明消耗性備品及替換性備品名稱、編碼、原廠料號、規格、重量、數量、圖片、單價、購備時間，及製造廠商、供應商聯絡資料，含電話、傳真、電子信箱、地址等	部分製造及供應商堅決拒絕將聯絡資料提供最終業主，故建議改提供整合廠商資訊。 廠商建議：清單應將消耗性備品及替換性備品，依系統、子系統或元件分類，同時應註明消耗性備品及替換性備品名稱、編碼、原廠料號、規格、重量、數量、圖片、單價、購備時間，及製造 廠商 、供應 商 聯絡資料，含電話、傳真、電子信箱、地址等。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
37.	業 主 需 求 書 (二) 1.20.1(2)	…除廠商應依前項 1.20.1.(1)條款自行庫存及提供營運單位者外，廠商亦應另依據備品清單，於實質完工日 30 天前，將清單所列之消耗性備品及替換性備品，提供至業主指定地點。…	由於消耗性備品要求於實質完工日 30 天前提供至業主指定地點，為符合規範需求須更早購入。然而，消耗性備品保存期限最短為一年，有未使用即過期之虞，建議有此條件者可放寬延後購入。 廠商建議：…除廠商應依前項 1.20.1.(1)條款自行庫存及提供營運單位者外，廠商亦應另依據備品清單，於實質完工日 30 天前，將清單所列之消耗性備品及替換性備品，提供至業主指定地點，但前述消耗性備品保存期限較短者可另於正式驗收前提供。…	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： 1.20.1 (2)廠商應於期末設計審查完成後，依各系統之詳細價目表(二)提送備品清單並經業主核可。備品清單表列營運二年所需消耗性備品及替換性備品之項目、數量與金額。除廠商應依前項 1.20.1.(1)條款自行庫存及提供營運單位者外，廠商亦應另依據備品清單，於實質完工日 30 天前，將清單所列之消耗性備品及替換性備品，提供至業主指定地點，如保存期限較短者，廠商應另提送清單並經業主審核同意，可於正式驗收前提供。…(略以)。	更正	
38.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.7(4)A.	車輪、車軸以及軸箱等之設計、製造或測試應符合 UIC、EN 或其他經業主核准之相關國際標準，且應具有輕軌系統之使用實績。	為配合國產化，建議免除實績限制。 廠商建議：車輪、車軸以及軸箱等之設計、製造或測試應符合 UIC、EN 或其他經業主核准之相關國際標準， 且應具有輕軌系統之使用實績。	維持原條文辦理。	否	
39.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.11(1)A.	煞車系統應至少包括再生/電阻式電力煞車、氣動式或液壓式摩擦煞車(應兼具駐車煞車功能)、電磁式軌道煞車、撒砂裝置以及車輪空轉/打滑保護裝置…等設備/裝置，且均應具有輕軌之使用實績。	為配合國產化，建議免除實績限制。 廠商建議：…等設備/裝置， 且均應具有輕軌之使用實績。	維持原條文辦理。	否	
40.	業 主 需 求 書 (二) 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永久之製造日期。	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。 廠商意見：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、	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			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或加掛日期銘牌。			
41.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.14(1)D.	空調系統所用冷媒應為臭氧層破壞潛勢(ODP)為零之環保冷媒,且應採用全密閉迴轉式冷媒壓縮機。	空調有不同形式可選,建議放寬。 廠商意見:…且應採用全密閉迴轉式/ 渦捲式 冷媒壓縮機。	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) D. 空調系統所用冷媒應為臭氧層破壞潛勢(ODP)為零之環保冷媒,且應採用全密閉迴轉式或渦捲式冷媒壓縮機。	更正	
42.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.14(3)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。	否	
43.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.14(3)K.	空調系統關閉時,應在冷媒壓縮機停機之前,先將冷媒打入集液器內。冷媒集液器應能儲存空調系統內 100%之液態冷媒。冷媒集液器應設有冷媒高/低液位檢視窗,且其冷媒進、出管線上均應裝設隔離閥,以利維修作業之進行。	有少數的冷媒經過泵集後留在冷媒盤管裡 廠商意見:…冷媒集液器應能儲存空調系統內 90% 之液態冷媒。…	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(3)K 空調系統關閉時,應在冷媒壓縮機停機之前,先將冷媒打入集液器內。冷媒集液器應能儲存空調系統內之液態冷媒。冷媒集液器應設有冷媒高/低液位檢視窗,且其冷媒進、出管線上均應裝設隔離閥,以利維修作業之進行。	更正	
44.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.14(3)T.	空調系統應採用低煙無毒電纜,電線電纜載流量應滿足使用要求。壓縮機配線應耐高溫 125 度以上,電加熱器內部配線應耐高溫 200 度以上。	EN 規範的 (1)一般車用電纜標準耐溫 120 度 C (2)防火電纜標準耐溫 180 度 C 廠商意見:空調系統應採用低煙無毒電纜,電線電纜載流量應滿足使用要求。壓縮機配線應耐高溫 120 度以上,電加熱器內部配線應耐高溫 180 度以上。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
45.	業 主 需 求 書 (二) 8.3.4(4)	廠商針對機電系統中，有 SIL 需求(SIL>0)的子系統(包括軟體與硬體)，執行獨立安全評估(ISA)與獨立軟體評估(ISWA)時，應於設計階段分別出具評估計畫、評估報告與證明，於製造(廠測)階段、現地測試階段分別出具評估報告與證明以確保達成各項 SIL 需求。 ... 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。 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。 ... 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。	依過去經驗，對 ISA 而言正式報告僅有最終報告一份，且該份報告即為 ISA 出具之證明文件，且依 EN50126 內容第三方不應受整體專案管束。 為符合需求，建議採用雙方可接受之作法，將有爭議之「報告」一詞以「說明」取代，而「證明」改為「報告」。 廠商意見：廠商針對機電系統中，有 SIL 需求(SIL>0)的子系統(包括軟體與硬體)，執行獨立安全評估(ISA)與獨立軟體評估(ISWA)時，應於設計階段分別出具評估計畫、評估說明，於製造(廠測)階段出具評估說明、現地測試階段出具評估報告以確保達成各項 SIL 需求。 ... C. 設計階段 ISA 評估說明：於子系統安全相關最終設計文件獲 N1 後 30 日內提送。 D. 製造(出廠測試)階段 ISA 評估說明：於子系統安全相關出廠測試報告獲 N1 後 30 日內提送。 ... 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，須盡可能配合 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。	否	
46.	業 主 需 求 書 (二) 8.3.4(5)	上述 ISA 機構須具符合 ISO/IEC 17020、17065 等要求的獨立檢測、認證資格，並曾依 EN 50126、EN 50716(原依據 EN 50128 開發的軟體仍得適用)、EN 50129 執行軌道運輸系統的安全評估，具相關實績證明，且應同時提送 ISA 之分包契約，分包契約中列項委托之內	1. 因歐盟與台灣第三方制度不同(ISA 與 IV&V)，同時符合歐盟 ISO/IEC 規定與台灣業主第三方規定將相互矛盾。若以台灣為主的話，應刪除 ISO/IEC 敘述即可。 ISA 為第三方，若契約等內容提送審查即代表 ISA 受規範限制，此將違反 EN50126 第三方須	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		容應確實包含 ISA 相關執行項目。ISA 機構資格文件及分包契約應於 NTP+30 天內由廠商提報，須經業主審查同意。廠商聘任 ISA 機構之相關費用，均已內含於契約相關工作項目價金或契約總價內，不另給付。	獨立之相關內容，即與規範要求符合 EN50126 相互矛盾。 廠商意見：上述 ISA 機構須具符合 ISO/IEC 17020、17065 等要求的獨立檢測、認證資格，並曾依 EN 50126、EN 50716(原依據 EN 50128 開發的軟體仍得適用)、EN 50129 執行軌道運輸系統的安全評估，具相關實績證明 ，且應同時提送 ISA 之分包契約、分包契約中列項委托之內容應確實包含 ISA 相關執行項目。 ISA 機構資格文件及分包契約應於 NTP+30 天內由廠商提報，須經業主審查同意。廠商聘任 ISA 機構之相關費用，均已內含於契約相關工作項目價金或契約總價內，不另給付。			
47.	業 主 需 求 書 (二) 8.3.8(11)	ISA 評估報告_設計階段、製造階段(出廠測試)、測試階段	依過去經驗，對 ISA 而言正式報告僅有最終報告一份，且該份報告即為 ISA 出具之證明文件，且依 EN50126 內容第三方不應受整體專案管束。 為符合需求，建議採用雙方可接受之作法，將有爭議之「報告」一詞以「說明」取代，而「證明」改為「報告」。 廠商意見：ISA 評估 說明及最終報告 _設計階段、製造階段(出廠測試)、測試階段	維持原條文辦理。	否	
48.	業 主 需 求 書 (二) 1.17.3(1)	除非另行規定或核准，焊接須依照相關現行規範中之規定以符合美國焊接工程協會(AWS)或英國標準學院(BSI)之要求或其他經業主核准(核定)同意的國際標準之要求。	未列出 ISO 及 EN 相關規範 建議增加 ISO 或 EN 相關標準。	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： 1.17.3 (1)除非另行規定或核准，車輛系統焊接須依照交通部所頒布鐵路應用—鐵路車輛及其零組件之銲接 CNS 16129-1~5((EN 15085-1~5)、ISO 3834-1~5、EN / ISO 15610 規定，或相關現行規範中之規定以符合美國焊接工程協會(AWS)或英國標準	更正	

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	備註
				學院(BSI)之要求或其他經業主核准(核定)同意的國際標準之要求。		
49.	業 主 需 求 書 (二) 2.6.4(4)G	駕駛室擋風玻璃/側窗玻璃應裝設由低壓電源供電並有獨立開關控制之除霧裝置。	除霧裝置目的在於避免玻璃起霧後遮蔽視線影響行駛安全，側窗玻璃相較擋風玻璃尺寸較小，有更多的選擇能達到除霧效果，建議能達到除霧效果之設計皆容許納入考量。 廠商建議：駕駛室擋風玻璃應裝設由低壓電源供電並有獨立開關控制之除霧裝置；側窗玻璃為供電獨立開關或其他除霧方式。	維持原條文辦理。	否	
50.	業 主 需 求 書 (二) 2.4.2 列車拖救性能	(1) 一列載重 W1 之正常列車應能推動或拉動停於淡海輕軌二期系統全線(無架空線供電路段除外)任一地點(含最大坡度以及最小轉彎半徑)、同樣編組長度且為 W4 載重之另一故障列車(亦即推進及/或煞車功能失效之列車)至下一車站，而後在兩列車均為空車(W1)之狀態下，將故障列車推或拉至機廠。	1. 淡海二期路線，於淡水終點站設有架空線充電，符合該規範任一地點。惟拖救任務啟動後，立即進入長達 1.4 公里的河岸無架空線區間，實務上無法使用儲能系統，符合此列車拖救性能要求。 故障列車拖救途經無架空線供電路段，建議使用牽引車進行拖救 廠商建議：(1) 一列載重 W1 之正常列車應能推動或拉動停於淡海輕軌二期系統全線(拖救路徑無架空線供電路段除外)任一地點(含最大坡度以及最小轉彎半徑)、同樣編組長度且為 W4 載重之另一故障列車(亦即推進及/或煞車功能失效之列車)至下一車站，而後在兩列車均為空車(W1)之狀態下，將故障列車推或拉至機廠。	維持原條文辦理。	否	
51.	投標須知 壹.五.(七)	本採購案「不允許」廠商提出「替代方案」。	為避免供應鏈關鍵節點受制，以及國產化比率之提高，不應放棄替代方案的可能性。 廠商建議：建議刪除。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			或本採購案允許廠商提出「替代方案」，但須經業主審查與核可。			
52.	投標須知 壹.十.(三)2f.	上述第 1 資格(土建廠商)、第 2 資格(車輛廠商)或第 3 資格(供電廠商)，若以單獨投標廠商或共同投標廠商之方式參與本標案投標，依共同投標辦法第 7 條，共同投標廠商之成員，不得對同一採購另行提出投標文件或為另一共同投標廠商之成員，如有同條但書所列情形者，依其規定辦理。	為保留工程施作之彈性及避免供應鏈關鍵節點受制，可能須考量放寬限制。 廠商建議：上述第 1 資格(土建廠商)、第 2 資格(車輛廠商)或第 3 資格(供電廠商)，若以單獨投標廠商或共同投標廠商之方式參與本標案投標，依共同投標辦法第 7 條，共同投標廠商之成員，不得對同一採購另行提出投標文件或為另一共同投標廠商之成員，如有同條但書所列情形者，依其規定辦理，但專業分包廠商不受前述限制。	維持原條文辦理。	否	
53.	投標須知 壹.十. 三.(一)1g.	(2) 號誌系統廠商為本案之重要專業分包廠商，應檢附公司登記證明文件或商業登記證明文件(影印本)、廠商信用之證明(投標廠商非拒絕往來戶及最近三年無退票紀錄)、於截止投標日前 15 年內，曾完成捷運系統號誌工程實績。	若未來學術單位或廠商進行研發，則可能受此限制。 廠商建議：(2) 號誌系統廠商為本案之重要專業分包廠商，應檢附公司登記證明文件或商業登記證明文件(影印本)、廠商信用之證明(投標廠商非拒絕往來戶及最近三年無退票紀錄)、於截止投標日前 15 年內，曾完成捷運系統號誌工程實績。	維持原條文辦理。	否	
54.	投標須知 壹.十. 三.(一)5d(5).	(5) 投標廠商所提列設備廠牌，不得加註同等品字樣，並同意於得標後為未來送審及使用之廠牌，填寫順序非優先選用順序，且得標廠商同意所提列設備廠牌，機關有權選擇其中之一，廠商不會就此表示異議；任何相關內容非經機關同意，不得變更。	若未來學術單位或廠商進行研發，則可能受此限制。 廠商建議：(5) 投標廠商所提列設備廠牌，不得加註同等品字樣，並同意於得標後為未來送審及使用之廠牌，填寫順序非優先選用順序，且得標廠商同意所提列設備廠牌，機關有權選擇其中之一，若廠商有更優於現場廠牌之方案，亦可經機關同意後提出；任何相關內容非經機關同意，不得變更。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
55.	投標須知 壹 . 十 三.(一)5d.	主要設備使用計畫表(包括但不限於下列各項)之標題 「廠商填列產地、廠牌及型號或規格」	若未來學術單位或廠商進行研發,則可能受此限制。 廠商建議:主要設備使用計畫表(包括但不限於下列各項)之標題 「廠商填列產地、廠牌及型號或規格及 相關方案 」	維持原條文辦理。	否	
56.	投標須知 貳 . 二十.(十二)2	號誌系統工程:具備捷運系統之號誌系統之工程實績。 具備截止投標日前 15 年內曾完成捷運系統之號誌系統工程實績,其單次契約完工結算金額不少於新臺幣〇〇〇元或累計契約完工結算金額不少於新臺幣〇〇〇元之承做經驗者。	若未來學術單位或廠商進行研發,則可能受此限制。	維持原條文辦理。	否	
57.	業 主 需 求 書 (二) 4.4	轉轍器必須為普遍使用於一或多條輕軌系統使用(含興建中)之型式,廠商須提證明及實績。	若未來學術單位或廠商進行研發,則可能受此限制。 廠商建議:轉轍器必須為普遍使用於一或多條輕軌系統使用(含興建中)之型式+ 廠商須提證明及實績 。	維持原條文辦理。	否	
58.	業 主 需 求 書 (二) 4.5	車載號誌設備的設計應符合輕軌列車環境所需,廠商須提送相關標準、設備實績及備援機制。廠商應提出維生與非維生之規劃原則,維生部分應至少符合 SIL3。	若未來學術單位或廠商進行研發,則可能受此限制。 廠商建議:車載號誌設備的設計應符合輕軌列車環境所需,廠商須提送相關標準+ 設備實績 及備援機制。廠商應提出維生與非維生之規劃原則,維生部分應至少符合 SIL3。	維持原條文辦理。	否	
59.	業 主 需 求 書 (二) 4.6(9)A.	具實績(含興建中)及 SIL3 之第三方安全認證。	若未來學術單位或廠商進行研發,則可能受此限制。 廠商建議:具 實績(含興建中) 及 SIL3 之第三方安全認證。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
60.	業 主 需 求 書 (二) 4.11	…電動轉轍器設備運轉監測系統之設置原則、監測項目的允收標準及告警標準、預防性維護等相關訊息，廠商應提送相關資料及系統安裝實績，並經業主審查與核可。	若未來學術單位或廠商進行研發，則可能受此限制。 廠商建議：…電動轉轍器設備運轉監測系統之設置原則、監測項目的允收標準及告警標準、預防性維護等相關訊息，廠商應提送相關資料 及系統安裝實績 ，並經業主審查與核可。	維持原條文辦理。	否	
61.	業 主 需 求 書 (二) 第 6 章第 6.8.3 節	(11) 提供架空線系統監視。	提供架空線系統監視；架空線系統監視之功能為監控架空線系統和車輛集電弓之間交互接觸之情況，監視設備安裝於車輛集電弓上，並將架空線系統與車輛系統交互情形之異常事件回報行控中心。架空線系統監視設備之電源供應方式可由車輛提供電源，或是由監控設備透過太陽能板及電池提供電源。架空線系統監視設備之訊息傳輸可透過車輛上 WiFi 系統回傳訊號至行控中心。	維持原條文辦理。	否	
62.	業 主 需 求 書 (二) 第 3 章 3.7.3	(6) 架空線系統包含直流牽引配電設備與列車集電弓之間的所有設備，包括基礎、柱、懸臂、橋臂、導線、饋線、吊架、跨接線、接點、張緊設備、分段設備和其它必要設備，而廠商須依照 IEEE 1630 要求行設計、驗收與安裝。	架空線系統包含直流牽引配電設備與列車集電弓之間的所有設備，包括基礎、柱、懸臂、橋臂、導線、饋線、吊架、跨接線、接點、張緊設備、分段設備和其它必要設備，而廠商須依照 EN 50119 以及 IEEE 1630 要求行設計、驗收與安裝。	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： 3.7.3 (6)架空線系統包含直流牽引配電設備與列車集電弓之間的所有設備，包括基礎、柱、懸臂、橋臂、導線、饋線、吊架、跨接線、接點、張緊設備、分段設備和其它必要設備，而廠商須依照 IEEE 1630、EN50119 等相關國際標準要求進行設計、驗收與安裝。	更正	
63.	業 主 需 求 書 (二) 第 3 章 3.7.3	(30) 自動張力平衡裝置應依據架空線系統的張力段選用對應適當之張力輪組，以因應溫度變化對於接觸線以及主吊線產生之長度變化及張力變動。當張力輪組調整時，接觸線以及主吊線應都維持在穩定張力。	自動張力平衡裝置應依據架空線系統的張力段選用對應適當之型號，以因應溫度變化對於接觸線以及主吊線產生之長度變化及張力變動。當溫度變化時，接觸線以及主吊線應都維持在穩定張力。自動張力平衡裝置倘若選用含配重塊以及滑輪組型式，應選用對應適當之張力輪組，以因應溫度變化對於接觸線以及主吊線產生之長度變化及張力變動；當張力輪組調整時，接觸線以及主吊線應都維持在穩定張力。	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： 3.7.3 (30)自動張力平衡裝置應依據架空線系統的張力段選用對應適當之設備，以因應溫度變化對於接觸線以及主吊線產生之長度變化及張力變動。當設備調整時，接觸線以及主吊線應都維持在穩定張力。	更正	

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	備註
64.	業 主 需 求 書 (二) 第 3 章 3.7.3	(31) 當發生接觸線或主吊線斷裂現象,自動張力平衡裝置應可避免用於施力張力的配重墜落軌道,造成架空線系統後續損害。	當發生接觸線或主吊線斷裂現象,自動張力平衡裝置應有可防止架空線系統後續損害之機制,自動張力平衡裝置倘若選用含配重塊以及滑輪組型式,應可避免用於施力張力的配重墜落軌道。	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: 3.7.3 (31)當發生接觸線或主吊線斷裂現象,自動張力平衡裝置應有制止裝置可避免設備本身毀損及墜落軌道,並避免連帶造成整體架空線系統後續損害。	更正	
65.	業 主 需 求 書 (二) 第 3 章 3.7.3	(32) 纏繞在張力輪車輪直徑(配重塊懸掛線)之鋼絲,應選用承受較高的交變彎應力,在張緊的情況下鋼絲不可扭曲及鬆脫。	自動張力平衡裝置倘若選用含配重塊以及滑輪組型式,纏繞在張力輪車輪直徑(配重塊懸掛線)之鋼絲,應選用承受較高的交變彎應力,在張緊的情況下鋼絲不可扭曲及鬆脫。	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: 3.7.3 (32)自動張力平衡裝置倘若選用重錘式,纏繞在張力輪車輪直徑(配重塊懸掛線)之鋼絲,應選用承受較高的交變彎應力,在張緊的情況下鋼絲不可扭曲及鬆脫。	更正	
66.	業 主 需 求 書 (二) 第 3 章 3.7.3	"(33) 自動張力平衡裝置與架空線系統連接後,對應軌道須進行最後定位量測, 包含但不限於下列檢測項目: A. 張力輪組與各別電車線,應進行使用張力量測。 B. 配重的最低水平距離量測。 C. 固定元件必須有足夠的寬度,元件內緣之間的距離應進行量測。如果已安裝張力設備,則靜態計算應予以記錄驗證。 D. 檢查是否可輕易移動及是否可移動輪轂纜線,若移動輪體期間可轉動纏繞纜線時,則重調整張力輪組及張力量測。檢查鎖定板與張力輪組之間距離。 E. 檢查所有纜線接頭。	"自動張力平衡裝置與架空線系統連接後,對應軌道須進行最後定位量測, 包含但不限於下列檢測接觸線以及主吊線應進行使用張力量測。自動張力平衡裝置倘若選用含配重塊以及滑輪組型式,還需進行下列檢測項目: A. 配重的最低水平距離量測。 B. 固定元件必須有足夠的寬度,元件內緣之間的距離應進行量測。如果已安裝張力設備,則靜態計算應予以記錄驗證。 C. 檢查是否可輕易移動及是否可移動輪轂纜線,若移動輪體期間可轉動纏繞纜線時,則重調整張力輪組及張力量測。檢查鎖定板與張力輪組之間距離。 D. 檢查所有纜線接頭。	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: 3.7.3 (33)自動張力平衡裝置與架空線系統連接後,對應軌道須進行最後定位量測,包含但不限於下列檢測項目: A. 通用: a. 檢查鎖定板與張力設備之間距離。 b. 檢查所有纜線接頭。 c. 檢查所有夾件之螺栓有否鎖緊。 d. 檢查本體是否有影響性能之變形及損傷。 e. 檢查平衡裝置狀態與溫度變化的對應關係是否正常 B. 重錘式應額外確認:	更正	

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	備註
				a. 張力輪組與各別電車線，應進行使用張力量測。 b. 配重的最低水平距離量測。 c. 固定元件必須有足夠的寬度，元件內緣之間的距離應進行量測。如果已安裝張力設備，則靜態計算應予記錄驗證。 d. 檢查是否可輕易移動是否可移動輪轂纜線，若移動輪體期間可轉動纏繞纜線時，則重調整張力輪組及張力量測。檢查鎖定板與張力輪組之間距離。		
67.	投標須知 壹之七	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：V23~V21 土建、其他機電設施及機電系統工程(金額上限為新臺幣○○○元)。 （二） 有關企劃書內廠商所自填「淡海二期機電系統後續擴充報價表」，納入契約作為辦理增購時之依據，且廠商須配合以此報價機制辦理後續擴充。 （三） 本採購案之後續擴充項目：依政府採購法第 18 條第 4 項規定辦理議價。	1. 依行政院公共工程委員會 108 年 12 月 3 日工程企字第 1080101022 號函所列「政府採購法第 22 條第 1 項各款執行錯誤態樣」，其中關於第 7 款後續擴充之錯誤態樣指出，機關如於招標文件已載明後續擴充情形，不得強制廠商辦理後續擴充。 2. 本案招標文件目前缺乏 V23~V21 段與河岸段的詳細圖說、缺乏完工期限。在資訊完全不透明、缺乏設計基準的情況下，要求廠商於投標階段進行具法律約束力的報價，顯失公平合理。 3. 基於上述工程會函釋與公平原則，建請機關修正本段條文，刪除投標階段強制報價之限制。	均維持原條文辦理。	否	
68.	投標須知 壹之十三、(一) 3	十三、 企劃書：詳參後附之【企劃書製作範例】 （一） 製作內容及章節順序建議依「投標廠商評選須知」（評選委員評選評分表）評選項目及其子項撰寫，並檢附佐證資料作為附件。 3 土建及機電系統之設計與施工構想：	土建部分亦需要辦理後續擴充，請機關釋疑土建部分後續擴充相關條文	維持原條文辦理。	否	

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	備註
69.	投標須知 壹之十三、(一) 4	4 車輛系統、軌道工程及機電系統特性及規格： …… g. 後續擴充採購報價的完整性及合理性： h. 廠商應提供辦理「V23~V21 機電系統工程」後續擴充之採購報價，並依附表之「淡海二期機電系統後續擴充報價表」進行報價，並於得標後納入契約作為辦理增購時之依據；另「淡海二期機電系統後續擴充報價表」總金額不得超過新臺幣○○○億元(如有外幣應以「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)，如有外幣依本表計算金額超過新臺幣○○○元，則於本案(淡海二期)訂約時應將本表總價以新臺幣○○○元修正納入契約以利後續辦理本項 V23~V21 機電系統後續擴充。 V23~V21 機電系統工程議價各項單價金額為各子系統各項之單價金額×〔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〕；後續擴充於NTP+1 年內啟動；NTP+1 年內辦理之後續擴充其議價公式中之物價調整機制不適用。 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。 本機關辦理擴充採購時，廠商應依契約書第 22 條相關規定辦理議價(約)。	機關辦理擴充採購時，廠商應依契約書第 22 條相關規定辦理議價(約)，但該條並無擴充採購相關規定，請機關釋疑。	原則參採建議補充修改條文，惟仍依實際招標公告文件內容為準。	更正	
70.	投標須知 壹 之 十 三 、 (一)4. h	廠商應提供辦理「V23~V21 機電系統工程」後續擴充之採購報價，並依附表之「淡海二期機電系統後續擴充報價表」進行報價，並於得標後納入契約作為辦理增購時之依據；另「淡海二期機電系統後續擴充報價表」總金額不得超過新	1. 條文提及投標時應提供後續「V23~V21 機電系統工程」後續擴充之採購報價，然查閱招標文件，雖於業主需求書有文字簡述 V22、V21 站配置，但《業主需求書(五)基本設計工程圖說》及相關文件中，均無 V23(不含)~V21 段	原則參採建議補充修改條文，惟仍依實際招標公告文件內容為準。	更正	

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	備註
		臺幣○○○億元(如有外幣應以「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),如有外幣依本表計算金額超過新臺幣○○○元,則於本案(淡海二期)訂約時應將本表總價以新臺幣○○○元修正納入契約以利後續辦理本項 V23~V21 機電系統後續擴充。V23~V21 機電系統工程議價各項單價金額為各子系統各項之單價金額×〔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〕;後續擴充於 NTP+1 年內啟動;NTP+1 年內辦理之後續擴充其議價公式中之物價調整機制不適用。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。本機關辦理擴充採購時,廠商應依契約書第 22 條相關規定辦理議價(約)。	之詳細土建、機電圖說。在缺乏設計基準下,實不易提出報價,建請補充。 2. 針對河岸段部分,業主需求書有提其本標案包括河岸段結構,但卻無相關具體圖說資訊,由於河岸工程為本案重點,建請補充詳細圖說或說明。 3. 條文僅載明後續擴充於「NTP+1 年內啟動」,卻未明訂該擴充工程之「實質完工期限」、各階段里程碑及查核點。建請補充相關里程碑與完工時間,以利合理評估與估算後續擴充所需之設備、機具、人力費用及時間成本。 4. 本段條文載明「總金額不得超過新臺幣○○○億元」,金額為空白;然查閱《業主需求書(一) 附錄 J 成本建議書填製說明》第 2.8 款,又明定報價總金額「不得超過新臺幣 6 億元」。請釐清預算,以消除文件間之歧異。 5. 《業主需求書(一)》1.2 表格載明招標範圍為 V26A~V23,後續擴充為「V23(不含)~V21」。針對「V23(不含)」的確切實體界面為何處,招標文件並未給予定義。建請明確定義一、二期工程之實質切分點,以利界定報價範圍。			
71.	投標須知 壹之十三、 (一)5.(11)	主要設備使用計畫表(包括但不限於下列各項) (三) 供電系統 10 緊急發電機	緊急發電機與柴油引擎發電機之定義不同,一般捷運供電系統僅設置柴油引擎發電機,緊急發電機屬水環範疇。此外,同一章節下之水電、環控系統已有緊急發電機,建請釐清或調整文字。	原則參採建議修改條文,惟仍依實際招標公告文件內容為準。	更正	
72.	投標須知 貳之十七	貳、一般條款: 十七、 訂約: (一) 投標廠商除非經規定程序提出異議,否則於投標時,即視為同意本招標文件之全部內容。 (二) 本採購案一經決標,契約即生效力,決標日即為契約生效日。 (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	投標方建議刪除,以使條文更具中立性: (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」),每逾期一日,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;	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		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： 1 投標時應附影印本且屬得標廠商應持有之證件正本者，該正本文件。 2 本採購案未於招標時要求廠商提供加入公會之證明文件，如得標廠商依「工業團體法」、「商業團體法」及其他法律之規定，應加入相關公會者（不包括學會、協會），應另行檢附得標廠商加入當地公會之會員證（影印本）。如廠商登記所在地未設置同業公會者，應另檢附加入當地縣（市）工業或商業公會或法律規定公會之會員證（影印本）。				
73.	投標須知貳之十八	十八、 履約保證金之其他規定： （一） 廠商應於本採購案決標日之次日起「45 日」內繳納履約保證金。但繳納期間逢春節者，繳納期限展延 5 日。 （二） 得標廠商未於規定時間內繳妥保證金者，每逾 1 日，本機關得處以決標金額 5/10000 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 75/10000 為限。得標廠商逾規定日之次日起 15 日內仍未繳妥者，將據以解除、終止契約；本採購案倘規定需繳納押標金者，其所繳納之押標金，不予發還，其已發還者，並予追繳。	投標方建議刪除，以使條文更具中立性： （二） 得標廠商未於規定時間內繳妥保證金者，每逾 1 日，本機關得處以決標金額 5/10000 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 75/10000 為限。得標廠商逾規定日之次日起 15 日內仍未繳妥者，將據以解除、終止契約；本採購案倘規定需繳納押標金者，其所繳納之押標金，不予發還，其已發還者，並予追繳。	維持原條文辦理。	否	
74.	投標須知得標廠商資格既證件查驗表	備註： 3. 廠商送驗時效若不符合招標文件規定者，應依招標文件規定處以懲罰性違約金。	投標方建議修正： 3. 廠商送驗時效若不符合招標文件規定者，應依招標文件規定處以損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
75.	契約書第一條之二、(三十七)	第一條 本契約文件及效力： 二、 定義及解釋： (三十七) 實質完工：全部工程或指定工程依契約完成，已達甲方預期使用功能，並經甲方書面認定者。	投標方建議修正，係因實質完工對投標方執行工程至關重要： (三十七) 實質完工：全部工程或指定工程依契約完成，已達甲方預期使用功能， 並經甲方書面認定者。	維持原條文辦理。	否	
76.	契約書第二條之三、(十一) 第二條之五	第二條 乙方應給付之標的及工作事項： 三、 本統包工程範圍為完成本契約、投標須知、業主需求書、施工規範、工程價目單及招標文件所列內容之設計、施工、保固及相關事宜。工程範圍內容如下： (十一) 依法令規定向政府或主管機關（構）申請及領得本工程所需之證照、審定及檢驗，例如(但不限於)：建築執照、都市設計審查、結構外審、候選綠建築證書及綠建築標章、候選智慧建築證書及智慧建築標章、使用執照、職業安全衛生法令規定之檢驗及許可、消防、維生管線（電力、電信、自來水、污水）等， 五、 除另有約定外，本工程由甲方所提供之工地調查報告及其他資料，係供乙方初步瞭解工地及地下狀況之參考資料。乙方於工程進行時，應負責收集執行本工程所需之一切資料，至少包含相關法令規定之研析、工程地點調查、實測（例如地質鑽探、現地測量等），進行必要之研究、試驗、分析，以應用於本工程範圍之工作，本項費用已包含於訂約總價內。乙方設計依業主需求書(一)8.5 設計管理及權責分工表等規定送審查及核定後，據以施工。 乙方疏於或未能自行獲得並充分了解前述資料，均不得免除其在本契約下所	投標方建議修正： 三、 …工程範圍內容如下： (十一) 依法令規定向政府或主管機關（構）申請及領得本工程所需之證照、審定及檢驗， 例如(但不限於)：建築執照、都市設計審查、結構外審、候選綠建築證書及綠建築標章、候選智慧建築證書及智慧建築標章、使用執照、職業安全衛生法令規定之檢驗及許可、消防、維生管線（電力、電信、自來水、污水）等， 申領證照所需費用（係指代辦勞務、技術簽證及文件製備費用），已包含於訂約總價內，前開證照與工程所需相關規費不在此限。 五、 除另有約定外，本工程由甲方所提供之工地調查報告及其他資料，係供乙方初步瞭解工地及地下狀況之參考資料。乙方於工程進行時，應負責收集執行本工程所需之一切資料，至少包含相關法令規定之研析、工程地點調查、實測（例如地質鑽探、現地測量等），進行必要之研究、試驗、分析，以應用於本工程範圍之工作，本項費用已包含於訂約總價內。乙方設計依業主需求書(一)8.5 設計管理及權責分工表等規定送審查及核定後，據以施工。 乙方疏於或未能自行獲得並充分了解前述資料，均不得免除其在本契約下所應承擔之任何風險或責任。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		應承擔之任何風險或責任。				
77.	契約書第四條之一、(一)	第四條 本契約價金之調整： 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、更換確有困難，或不必補交者，得於必要時減價收受。 (一)採減價收受者，按不符項目標之之契約單價 50 %與不符數量之乘積減價，並處以減價金額 20 %之懲罰性違約金。但其屬尺寸不符約定者，減價金額得就尺寸差異之比率計算之；屬工料不符約定者，減價金額得按工料差額計算之；非屬尺寸、工料不符約定者，減價金額得就重量、權重等差異之比率計算之。	投標方建議修訂契約單價為 10%。 一、驗收結果與規定不符…得於必要時減價收受。 (一)採減價收受者，按不符項目標之之契約單價 1050 %與不符數量之乘積減價，並處以減價金額 20 %之損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
78.	契約書第四條之六、七	六、廠商履約遇有下列政府行為之一，致履約費用增加或減少者，契約價金得予調整： 1. 政府法令之新增或變更。 2. 稅捐或規費之新增或變更。 3. 政府公告、公定或管制價格或費率之變更。 七、前款情形，屬中華民國政府所為，致履約成本增加者，其所增加之必要費用，由機關負擔；致履約成本減少者，其所減少之部分，得自契約價金中扣除。屬其他國家政府所為，致履約成本增加或減少者，契約價金不予調整。	考量原條文排除外國政府行為時之價金調整，使不可歸責、不可控制之制度性風險全由廠商承擔，易反應為提高報價，並產生爭議。爰改採準用前段機制，使成本增減處理一致，建請機關調整： (五)、前款情形，屬中華民國政府所為，致履約成本增加者，其所增加之必要費用，由機關負擔；致履約成本減少者，其所減少之部分，得自契約價金中扣除。屬其他國家政府所為，致履約成本增加或減少者，契約價金不予調整。	維持原條文辦理。	否	
79.	契約書第四條之十	十、契約履約期間，有下列情形之一，且非可歸責於乙方，致增加乙方履約成本者，乙方為完成契約標的所需增加之必要費用，由甲方負擔。但屬第 13 條第 11 款情形、乙方逾期履約，或發生保險契約承保範圍之事故所致損失	投標方建議如下： 1. 考量近年全球受傳染病疫情及國際政經情勢變動之影響，為合理分配不可歸責於雙方之履約風險，爰於第一款納入『瘟疫、傳染病』，並增列關於『貿易政策、關稅及進出口限制』	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		(害)之自負額部分,由乙方負擔: (一)戰爭、封鎖、革命、叛亂、內亂、暴動或動員。 (二)民眾非理性之聚眾抗爭。 (三)核子反應、核子輻射或放射性污染。 (四)善盡管理責任之廠商不可預見且無法合理防範之自然力作用(例如但不限於山崩、地震、海嘯等)。 (五)甲方要求全部或部分暫停執行(停工)。 (六)刪除 (七)刪除 (八)因甲方使用或佔用本工程任何部分,但契約另有約定者不在此限。 (九)騷亂成民變,但因乙方或其分包廠商的員工執行契約所引起者除外。 (十)其他可歸責於甲方之情形。	之變動機制。 2. 近年極端氣候,異常颱風、豪雨造成損害已非廠商可合理防範,建議第四款,納入『颱風、豪雨』,並訂定相關等級。且本契約書(樣稿)中之第十二條災害處理亦將颱風、豪雨定義為天災或不可抗力所生之事故。 4. 綜上,建請調整相關條文如下: (一)戰爭、封鎖、革命、叛亂、內亂、暴動、瘟疫、傳染病或動員。 ... (四)善盡管理責任之廠商不可預見且無法合理防範之自然力作用(例如但不限於山崩、地震、海嘯、颱風、豪雨等)。 ... (六)因機關辦理規劃或提供規範之錯誤。 (七)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。 ... (十一)貿易政策、關稅、制裁和進出口限制的重大變化。			
80.	契約書第四條之十二	十二、 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,過磅前乙方須提送磅秤校正紀錄,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。 在 W4 載重狀態下每車最大軸重不得超過業主需求書(二)第 2 章 2.3.3 規定之重量,若不符規定甲方拒絕收受。 在 W1 載重狀態下車重若超過乙方淡海二期機電系統設計核定成果車重之百分之三(3%)時,每車應就契約規定超出重量部分處以每公斤新臺幣 200 元之懲罰性違約金; 在 W1 載重狀態下車重若超過乙方淡海二期機電系統設計核定成果車重之	投標方建議做以下修改: 十二、 ... 在 W1 載重狀態下車重若超過乙方淡海二期機電系統設計核定成果車重之百分之三(3%)時,每車應就契約規定超出重量部分處以每公斤新臺幣 200 元之損害賠償額預定性懲罰性違約金; ... 設計核定成果車重應不高於乙方於投標階段所提企劃書車重,如設計核定成果車重高於乙方於投標階段所提企劃書車重,則本款罰則應以乙方於投標階段所提企劃書車重計算損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		百分之五（5%）時，甲方拒絕收受。 設計核定成果車重應不高於乙方於投標階段所提企劃書車重，如設計核定成果車重高於乙方於投標階段所提企劃書車重，則本款罰則應以乙方於投標階段所提企劃書車重計算懲罰性違約金。				
81.	契約書第五條之一、(二) 3 第五條之一、(二) 6	第五條 本契約價金之給付條件 一、除本契約另有約定外，依下列條件辦理付款： (二)工程估驗款： 3 於工程完成且 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，及經甲方驗收合格，乙方繳納保固金保證金後，甲方應於乙方提出請款單據後 30 日內 1 次無息結付尾款。 6 俟乙方完成分項細部設計經甲方核定後，乙方應於 90 日內將「詳細價目表(一)」、「詳細價目表(二)」更新，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；經核定後乙方應於最近一期工程估驗款中一併辦理前條已辦理估驗計價款中尚未申請之物價調整款費用。	投標方建議做以下修改： 3 於工程完成且 IV&V 觀察意見及階段性報告所列缺失均已改善完成，…甲方應於乙方提出請款單據後 1530 日內 1 次無息結付尾款。 6 俟乙方完成分項細部設計經甲方核定後，乙方應於 90 日內將「詳細價目表(一)」、「詳細價目表(二)」更新，若屆時仍未提出，每逾 1 日處以損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣 10,000 元；經核定後乙方應於最近一期工程估驗款中一併辦理前條已辦理估驗計價款中尚未申請之物價調整款費用。	維持原條文辦理。	否	
82.	契約書第五條之一、(二) 8 (2)	8 工程費估驗計價 (2) 軌道及其他機電設施(水電、環控及電梯電扶梯)工程費： A 乙方應依「詳細價目表(二)」，並依據核定後之數量，經甲方核准可進場計價之各系統/設備，於運抵現場或乙方指定經甲方同意之地點後，經甲方完成會勘，給付「詳細價目表(二)」內各該項「設備費」金額的 60%。本計價所列付款項目，包括該批系統設備之製造及運送。 B 各系統/設備/軌道完成現場安裝工作，經甲方檢驗合格後，給付「詳細價	投標方建議機關增加本項付款里程碑，相關措辭仍有待進一步協商： A 乙方應依「詳細價目表(二)」，並依據核定後之數量，經甲方核准可進場計價之各系統/設備，於運抵現場或乙方指定經甲方同意之地點後，經甲方完成會勘，給付「詳細價目表(二)」內各該項「設備費」金額的 60%。本計價所列付款項目，包括該批系統設備之製造及運送。 E 當全部備品、特殊工具、特殊測試設備運抵機廠，並經甲方完成點收及檢驗合格後，給付「詳細價目表(二)」內「備品、耗材、特殊工具和特殊測試設備費」項目金額的 90%。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		目表(二)」內各該項「設備費」(軌道工程為各式軌道設備)金額的 30 %。另針對軌道工程部分於完成現場安裝(現場組立)工作，經甲方檢驗合格後，給付「詳細價目表(二)」內各該項「組立與安裝費」項目中，該批系統設備所佔金額的 90 %。 C 各系統/設備完成契約規定之各項測試，並經甲方核可後，給付「詳細價目表(二)」內「測試費」(軌道工程為檢驗費)項目金額的 90%。 D 完成所有教育訓練服務，以及契約規定之計算書、操作手冊、維修手冊、竣工圖、報告、紀錄等送達甲方並經點收核可後，給付「詳細價目表(二)」內「教育訓練費」項目金額的 90%。 E 當全部備品、特殊工具、特殊測試設備運抵機廠，並經甲方完成點收及檢驗合格後，給付「詳細價目表(二)」內「備品、耗材、特殊工具和特殊測試設備費」項目金額的 90%。 F 本項之一般需求工作項目依每次估驗計價金額所占比例計付。 G 依本契約「本標土建、軌道及其他機電設施 (不含電梯及電扶梯)工程完工」里程碑達成，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後，經工程驗收(或部分驗收)且無待解決事項，乙方繳納該項保固保證金後，付清該項工程費尾款。 H. 依本契約「全工程竣工」里程碑竣工，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後經工程驗收且無待解決事項，乙方繳納保固保證金後，付清全部工程費尾款。				
83.	契約書第五條之一、(二) 8(3)	(3)機電系統工程費： A 乙方應依「詳細價目表(二)」核定後之數量，經甲方核准可進場計價之各系	投標方建議機關增加本項付款里程碑，相關措辭仍有待進一步協商：	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		統/設備，於運抵現場或乙方指定經甲方同意之地點後，經甲方完成會勘，給付經甲方核定之「詳細價目表(二)」內各該項「設備費」金額的 60%。本計價所列付款項目，包括該批系統設備之製造、組裝及運送。 B 各系統/設備完成現場安裝(現場組立)工作，經甲方檢驗合格後，給付「詳細價目表(二)」內各該項「組立與安裝費」項目中，該批系統設備所佔金額的 85 %，以及該批系統設備之所佔該項「設備費」金額的 25 %。 C 各系統/設備完成契約規定之各項測試，並經甲方核可後，給付「詳細價目表(二)」內「系統測試費」項目金額的 85%。 D 完成所有國內或國外教育訓練服務，以及契約規定之計算書、操作手冊、維修手冊、竣工圖、報告、紀錄等送達甲方並經點收核可後，給付「詳細價目表(二)」內「教育訓練費」項目金額的 85%。 E 當全部備品、特殊工具、特殊測試設備運抵機廠，並經甲方完成點收及檢驗合格後，給付「詳細價目表(二)」內「備品、耗材、特殊工具和特殊測試設備費」項目金額的 85%。 F 本項之一般需求工作項目依每次估驗計價金額所占比例計付。 G 完成機電系統實質完工，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「詳細價目表(二)」之「系統整合測試費」項目金額的 90%及所有已計價項目之 5%。 H 依本契約規定機電系統竣工且無待解決事項，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後，	A 乙方應依「詳細價目表(二)」核定後之數量，經甲方核准可進場計價之各系統/設備，於運抵現場或乙方指定經甲方同意之地點後，經甲方完成會勘，給付經甲方核定之「詳細價目表(二)」內各該項「設備費」金額的 60%。本計價所列付款項目，包括該批系統設備之製造、組裝及運送。 E 當全部備品、特殊工具、特殊測試設備運抵機廠，並經甲方完成點收及檢驗合格後，給付「詳細價目表(二)」內「備品、耗材、特殊工具和特殊測試設備費」項目金額的 85%。			

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	備註
		付清該項工程費尾款。				
84.	契約書第五條之一、(二) 11	1 1 乙方申請當次估驗之數量不符實際，(如申請估驗圖說所載項目之個數列為已施作，而實際未施作)經查證屬實者，乙方應扣回甲方認定超估或逾算款項，並按甲方認定超估或逾算款項計罰 10%之懲罰性違約金，如乙方申請估驗之數量不符實際，經查證屬實達 3 次以上者，第 3 次起加 1 倍計罰懲罰性違約金。但超估或逾算款項未逾該項目契約金額 2%者，不在此限。	投標方建議做以下修改： 1 1 乙方申請當次估驗之數量不符實際，(如申請估驗圖說所載項目之個數列為已施作，而實際未施作)經查證屬實者，乙方應扣回甲方認定超估或逾算款項，並按甲方認定超估或逾算款項計罰 10%之損害賠償額預定性懲罰性違約金，如乙方申請估驗之數量不符實際，經查證屬實達 3 次以上者，第 3 次起加 1 倍計罰損害賠償額預定性懲罰性違約金。但超估或逾算款項未逾該項目契約金額 2%者，不在此限。	維持原條文辦理。	否	
85.	契約書第五條之一、(二) 12	經雙方書面確定之本契約變更，其新增項目或數量尚未經議價程序議定單價者，得依甲方核定此一項目之預算單價，以 80%估驗計價給付估驗款。	考量工程風險合理分配，且避免機關刻意延宕核定預算來迴避付款責任，建請新增：經雙方書面確定之契約變更，其新增項目或數量尚未經議價程序議定單價者，得依機關核定此一項目之預算單價(倘尚無預算單價，則以廠商報價，於相關預算科目中勻支)，以 80%(由機關於招標時載明，未載明者，為 80%)估驗計價給付估驗款。	維持原條文辦理。	否	
86.	契約書第五條之一、(五)	乙方履約有下列情形之一者，甲方得暫停給付本契約價金至情形消滅為止： 1 履約實際進度因可歸責於乙方之事由，落後預定進度達 10 %，且經甲方通知限期改善未積極改善者。但如更下列情形之一，甲方得恢復核發估驗款或繼續給付估驗款： (1) 乙方如提報趕工計畫經甲方核可並據以實施後，其進度落後情形經甲方認定已按趕工計畫改善者，甲方得恢復核發估驗計價款；如因乙方進度落後實施之趕工計畫，造成甲方管理費用等之增加，該費用由乙方負擔。	考量廠商遲延履約已有逾期違約金作為「損害賠償預定性違約金」，倘機關另追償機關管理費，則與上述規定不符，建請調整 6. 廠商履約有下列情形之一者，機關得暫停給付估驗計價款至情形消滅為止： (1)履約實際進度因可歸責於廠商之事由，落後預定進度達__%(由機關於招標時載明；未載明者，巨額之工程為 10%，未達巨額之工程為 20%)以上，且經機關通知限期改善未積極改善者。但廠商如提報趕工計畫經機關核可並據以實施後，其進度落後情形經機關認定已有改善者，機關得恢復核發估驗計價款；如因廠商進度落後實施之趕工計畫，造成機關管理費	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			用等之增加，該費用由機關自行負擔。			
87.	契約書第五條之一、(六)第五條之一、(七)	(六)工程物價指數調整： 1 物價調整方式：工程進行期間，如遇物價波動時，依「營造工程物價總指數」，就漲跌幅超過 2.5%之部分，於估驗完成後調整工程款。 2 物價指數基期更換時，換基當月起實際施作之數量，自動適用新基期指數核算工程調整款，原依舊基期指數結清之工程款不予追溯核算。 每月公布之物價指數修正時，處理原則亦同。換基前施作之數量，如因基期更換，無法取得換基前之指數資料者，依新基期指數核算工程調整款。 3 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施(均不排除進口製品)，其餘工程項目均無物價調整。 (七)本契約價金依下列物價指數漲跌幅方式計算物價調整款： 1 物調指數調整原則：施作當月總指數比較開標當月(如契約單價有變更者，依變更當月指數)總指數，其指數增減率之絕對值超過 2.5 %者，就漲跌幅超過 2.5 %部分，於估驗完成後就估驗款中之直接工程費調整工程款。 7 規費、規劃費、土地及權利費用、法律費用、管理費(安全衛生費環境保護費、品質管理費、材料、設備檢(試)驗費、管理利潤及工程雜項費用…)、保險費、利息、稅費(但營業稅不予扣除練費、檢(試)驗費、審查費、土地及房屋租金、文書作業費費、協調費、製圖費、攝影費、已支付之預付款、自政府疏浚砂石計畫優先取得之砂石、假設工程項目、機關收入項目不予調整。 8 逐月就已施作部分按當月指數計算	投標方建議全部工程項目皆要給予物價調整，並做以下修正。 (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(均不排除進口製品)，其餘工程項目亦適用均無物價調整。 (七)本契約價金依下列物價指數漲跌幅方式計算物價調整款： 7 規費、規劃費、土地及權利費用、法律費用、管理費(安全衛生費環境保護費、品質管理費、材料、設備檢(試)驗費、管理利潤及工程雜項費用…)、保險費、利息、稅費(但營業稅不予扣除練費、檢(試)驗費、審查費、土地及房屋租金、文書作業費費、協調費、製圖費、攝影費、已支付之預付款、自政府疏浚砂石計畫優先取得之砂石、假設工程項目、機關收入項目不予調整。 8 逐月就已施作部分按當月指數計算物價調整款；但雙方得就部分交貨期較長之項目，或訂料及施工時間間隔較久之項目，於訂料前約定以訂料時或施工前一定月份(不逾訂料前)之指數，計算物價調整款 但逾履約期限(含分期施作期限)之部分則依下列方式調整指數： (1) 不可歸責於雙方時：以實際施作當月指數與本契約約定履約期限當月指數二者較低者為調整依據。 (2) 可歸責於甲方時：以實際施作當月指數為調整依據。 (3) 可歸責於乙方時：則甲方核定之期限以外之物價調整不予給付-逾履約期限係非可歸責於乙方且物價指數下跌而需扣減工程款者方得選擇以契約原訂履約期程所對應之物價指數計算扣減之金額該期間之物價指數上漲	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		物價調整款；但雙方得就部分交貨期較長之項目，或訂料及施工時間間隔較久之項目，於訂料前約定以訂料時或施工前一定月份(不逾訂料前)之指數，計算物價調整款 但逾履約期限(含分期施作期限)之部分則依下列方式調整指數： (1) 不可歸責於雙方時：以實際施作當月指數與本契約約定履約期限當月指數二者較低者為調整依據。 (2) 可歸責於甲方時：以實際施作當月指數為調整依據。 (3) 可歸責於乙方時：則甲方核定之期限以外之物價調整不予給付逾履約期限係非可歸責於乙方且物價指數下跌而需扣減工程款者方得選擇以契約原訂履約期程所對應之物價指數計算扣減之金額該期間之物價指數上漲者，不得據以轉變為需由甲方給付物價調整款且選擇後不得變更，亦不得僅選擇適用部分履約期程。	者，不得據以轉變為需由甲方給付物價調整款且選擇後不得變更，亦不得僅選擇適用部分履約期程。			
88.	契約書第五條之三	三、 乙方履約有逾期懲罰性違約金、損害賠償、採購標的損壞或短缺、不實行為、未完全履約、不符本契約約定、溢領價金或減少履約事項等情形時，甲方得自應付價金中扣抵；其有不足者，得通知乙方給付或自保證金扣抵。	投標方建議做以下修改： 三、 乙方履約有逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金、損害賠償、採購標的損壞或短缺、不實行為、未完全履約、不符本契約約定、溢領價金或減少履約事項等情形時，甲方得自應付價金中扣抵；其有不足者，得通知乙方給付或自保證金扣抵。	維持原條文辦理。	否	
89.	契約書第五條之十一	乙方於履約期間參加甲方召集各項會議及訓練、敦親睦鄰、配合甲方進行設備或材料工程廠(查)驗(含國內及國外)、參加出國考察及舉辦或協辦各類會議等所需相關費用，由乙方負責，甲方不另給付。	因條款涉及之項目(如國外設備廠驗、出國考察、敦親睦鄰等)發生頻率、參與人數、地點及範圍均屬未定數，難於投標階段以合理估算成本並攤提於各單價中。為避免履約期間因認知落差產生爭議且造成廠商參與政府採購可能涉及之法律責任，懇請協助釐清。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
90.	契約書第五條之十二	十二、 乙方應負擔實質完工日前之水電及各項相關費用。後續包括營運演練、初勘、履勘等作業，乙方應提供所需服務，至少包含所有作業之現場人員、技術、設施等；從實質完工日至商業運轉日(RSD)期間所須相關水電費用由乙方支付 50%。	使條文更具中立性，投標方建議刪除： 十二、 乙方應負擔實質完工日前之水電及各項相關費用。後續包括營運演練、初勘、履勘等作業，乙方應提供所需服務，至少包含所有作業之現場人員、技術、設施等；從實質完工日至商業運轉日(RSD)期間所須相關水電費用由乙方支付 50%。	維持原條文辦理。	否	
91.	契約書第八條之二 第八條之四 第八條之二十二	第八條 材料機具及設備 二、 前款工作場地設備，指乙方為本契約履約之場地或履約地點以外專為本契約材料加工之場所之設備，包括施工管理、工人住宿、材料儲放等房舍及其附屬設施。 該等房舍設施，應具備滿足生活與工作環境所必要的條件。 乙方進場之材料、設備及機具，應於工地現場進行必要之丈量，以確保適合於安裝場所之空間。進場之材料、設備及機具應妥善儲放排列整齊，不得妨礙各項作業之操作，並依相關安全衛生規定建立防災措施及救災設備。儲存易燃品或燃料之處所，應有適當之防火隔離措施。 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。 四、 由甲方供應之材料、機具、設備，乙方應提出預定進場日期。如預定進場日期有變更時，甲方應預先書面通知乙方；致乙方未能依時履約者，乙方得依第 7 條附件關於「履約期限延期」之約定，申請延長履約期限；因此增加之必要費用，由甲方負擔。 乙方應依預定進度表之期程，適時進場材料、設備及機具；乙方不得以材料或	使條文更具中立性，投標方建議刪除： 二、 前款工作場地設備，… 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。 四、 由甲方供應之材料、機具、設備，乙方應提出預定進場日期。… 乙方進場之材料、設備及機具於運輸、安裝或測試等過程中，發生任何損毀、損傷等情形，乙方應負擔一切費用並不得請求展延工期。 二十二、 如甲方依第 21 款約定，訂立任何租用主要租賃設備之契約，則甲方在任何該項契約約定下所適當給付之全部金額，以及甲方因訂立該契約而發生之全部費用，包括印花稅，均應視為係依照「契約終止或解除」完成本工程之成本之一部分。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		設備或機具未進場請求展延工期。 乙方進場之材料、設備及機具於運輸、安裝或測試等過程中，發生任何損毀、損傷等情形，乙方應負擔一切費用並不得請求展延工期。 二十二、如甲方依第 21 款約定，訂立任何租用主要租賃設備之契約，則甲方在任何該項契約約定下所適當給付之全部金額，以及甲方因訂立該契約而發生之全部費用，包括印花稅，均應視為係依照「契約終止或解除」完成本工程之成本之一部分。				
92.	契約書第八條之九	所有使用於本工程施工及保固之施工設備應符合中華民國及其目的事業主管機關之有關法令要求。甲方得拒絕乙方使用雖符合上述要求，但經甲方認定不適於乙方使用目的之任何施工設備。任何施工設備一經拒用即不得使用於原定目的，如經甲方指示應即撤離工地。	考量工程風險，本條款代表即使設備完全合法，甲方仍保留絕對裁量權，甲方可以因為設備的規格、性能、或是對特定原因，單方面否決該設備。為避免雙方爭議，建議修改為：「...但經甲方具體舉證並合理說明不適於乙方使用目的之任何施工設備...」。	維持原條文辦理。	否	
93.	契約書第八條之二十六	二十六、在任何時間，對第 12 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、損害，概由乙方負責。	投標方建議加入： 二十六、可歸責於乙方時，在任何時間，對第 12 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、損害，概由乙方負責。	維持原條文辦理。	否	
94.	契約書第八條之三十	三十、甲方於簽署同意支付任何即將運送之所有永久性設備項目費用前，有權要求乙方或令其責成其供應商採取下列全部或部分措施： (一)提供甲方有關該永久性設備之所有權已歸屬於乙方之證明文件。 (二)已將永久性設備運往之目的地適當標示為工地，且屬於甲方之財產，並依甲方之規定管理之（如非貯存於乙方廠房時）。 (三)已將經標示之永久性設備妥為貯存至甲方滿意程度。	使條文更具中立性，投標方建議刪除： (五)提供甲方一份由該永久性設備所在地之合格執業律師所出具之文件證明乙方已將該永久性設備之產權歸屬甲方所有，並不致遭第三者之扣押。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		(四)將所有已依指示而標示及貯存之各項永久性設備及其價值清單提送甲方，並要求其查驗。 (五)提供甲方 1 份由該永久性設備所在地之合格執業律師所出具之文件證明乙方已將該永久性設備之產權歸屬甲方所有，並不致遭第三者之扣押。				
95.	契約書第九條之七、(七) 2	第九條 履約管理 七、 設計管理： (七)乙方應負責對於設計文件品質確保之責任： 2 乙方提送各項設計或計畫性文件審查，除契約另有約定外，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。 同一項目文件資料內容之修正次數逾 3 次者，乙方除應依審查單位之指示繼續修正設計至獲甲方審定為止外，修正及複審期間仍列入履約期限計算，除契約另有約定外，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。	投標方建議做以下修改： 2 ... 同一項目文件資料內容之修正次數逾 3 次者，乙方除應依審查單位之指示繼續修正設計至獲甲方審定為止外，修正及複審期間仍列入履約期限計算，除契約另有約定外，每延遲 1 日處以損害賠償額預定性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。	維持原條文辦理。	否	
96.	契約書第九條之八、(一) 2 第九條之八、(一) 3 第九條之八、(七)	八、 工地管理： (一)本契約履約期間之主要人員、專任人員需求及規定，詳業主需求書(一)之內容。 2 乙方若未依約派駐進場服務，經甲方書面通知限期改正，屆期仍未改正時，甲方得對乙方處以懲罰性違約金，其中計畫經理及計畫副理每人日扣罰新臺幣 30,000 元整，工地負責人每人	投標方建議做以下修改： 2 乙方若未依約派駐進場服務，經甲方書面通知限期改正，屆期仍未改正時，甲方得對乙方處以損害賠償額預定性懲罰性違約金，其中計畫經理及計畫副理每人日扣罰新臺幣 30,000 元整，工地負責人每人日扣罰新臺幣 20,000 元整，現場施工管理人員每人日扣罰新臺幣 10,000 元整。 3 本工程接受工程主管機關及審計機關等相	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		日扣罰新臺幣 20,000 元整，現場施工管理人員每人日扣罰新臺幣 10,000 元整。 3 本工程接受工程主管機關及審計機關等相關單位之查核或調查時，乙方應依機關通知指派相關專業人員會同出席及答覆；無故不到場，每日處以新臺幣 10,000 元整之懲罰性違約金。 (七)乙方於執行內政部規定之專業工程（鋼構工程、基礎工程、施工塔架吊裝及模版工程、庭園、景觀工程、防水工程、預拌混凝土工程）之特定施工項目時，應依「營造業專業工程特定施工項目應置之技術士種類比率或人數標準表」規定辦理。（如附表二） 工地施工期間工地主任應專駐於工地，且不得兼任工地其他職務。違反前述規定，每日處以乙方懲罰性違約金新臺幣 50,000 元。	關單位之查核或調查時，乙方應依機關通知指派相關專業人員會同出席及答覆；無故不到場，每日處以新臺幣 10,000 元整之損害賠償額預定性懲罰性違約金。 (七)... 工地施工期間工地主任應專駐於工地，且不得兼任工地其他職務。違反前述規定，每日處以乙方損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣 50,000 元。			
97.	契約書第九條之八(十二)	本工程於施工期間，如因工程進度落後，甲方認為必須增加工人或夜間加班時，乙方不得拒絕，並不得要求加價。如甲方認為工程作業影響公眾生活作息、或工程界面需要，要求乙方利用例假日施工時，亦同。如甲方或相關交通設施權屬單位，認為工程作業影響公眾及交通安全，要求乙方利用夜間施工時，亦同。	關於條款要求乙方無條件配合增加人力、例假日或夜間施工且不得加價之規定，因未區分「進度落後」及「施工時間變更」之責任歸屬，應不符合政府採購法第 6 條之公平原則。若因不可歸責於乙方之事由（如第三方單位延誤工作面、天災、主管機關變更規定等）導致須趕工或變更作息，相關衍生之趕工成本若全由乙方承擔，顯欠公允。建議將條文修正為「本工程於施工期間，如因可歸責於乙方之事由致工程進度落後，甲方認為必須增加工人或夜間加班時，乙方不得拒絕，並不得要求加價。如因非可歸責於乙方之因素所致者，其衍生之趕工及相關夜間施工作業費用，應依契約變更程序辦理。	維持原條文辦理。	否	
98.	契約書第九條之十、(十) 第九條之十、(十五) 3	十、 工作安全與衛生： (十)乙方應於開工前登錄安全衛生人員資料，報請監造單位審查，經甲方核定後，由甲方督導乙方依規定報請勞動	投標方建議做以下修改： (十)乙方應於開工前登錄安全衛生人員資料，報請監造單位審查，經甲方核定後，由甲方督	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		檢查機構備查；人員異動或工程變更時，亦同。依規定設置之專職安全衛生人員於施工時，應在工地執行職務，不得兼任其他與安全衛生無關之工作。違反前述規定，每日處以乙方懲罰性違約金新臺幣 2,500 元，上開懲罰性違約金之總額，以職業安全衛生管理費總額為上限。 (十五) 查核金額以上之工程，乙方應依「新北市政府加強公共工程職業安全衛生管理及獎勵作業要點」第 2 點所定期限辦理下列事項： 3 違反本目之 1、之 2 約定者，應按延遲日數繳交職業安全衛生管理費 1% 作為懲罰性違約金，並以職業安全衛生管理費總額為上限。	導乙方依規定報請勞動檢查機構備查；人員異動或工程變更時，亦同。依規定設置之專職安全衛生人員於施工時，應在工地執行職務，不得兼任其他與安全衛生無關之工作。違反前述規定，每日處以乙方懲罰性違約金新臺幣 2,500 元，上開損害賠償額預定性懲罰性違約金之總額，以職業安全衛生管理費總額為上限。 (十五) 查核金額以上之工程，乙方應依「新北市政府加強公共工程職業安全衛生管理及獎勵作業要點」第 2 點所定期限辦理下列事項： 3 違反本目之 1、之 2 約定者，應按延遲日數繳交職業安全衛生管理費 1%作為損害賠償額預定性懲罰性違約金，並以職業安全衛生管理費總額為上限。			
99.	契約書第九條之十一、(七)	十一、 工地環境清潔與維護： (七)乙方違規棄置剩餘土石方(或泥漿)及廢棄物，每棄置 1 立方公尺者，處乙方新臺幣 3,000 元之懲罰性違約金，且乙方應於 3 日內清除違規現場；回復原土地使用目的與功能，否則每逾 1 日，每 1 立方公尺另再處乙方新臺幣 300 元之懲罰性違約金。另逾 10 日未清除完成者，甲方並得停止乙方之估驗計價權。	投標方建議做以下修改： (七)乙方違規棄置剩餘土石方(或泥漿)及廢棄物，每棄置 1 立方公尺者，處乙方新臺幣 3,000 元之損害賠償額預定性懲罰性違約金，且乙方應於 3 日內清除違規現場；回復原土地使用目的與功能，否則每逾 1 日，每 1 立方公尺另再處乙方新臺幣 300 元之損害賠償額預定性懲罰性違約金。另逾 10 日未清除完成者，甲方並得停止乙方之估驗計價權。	維持原條文辦理。	否	
100.	契約書第九條之十二、(六)	十二、 交通維持及安全管制措施： (六)本工程如在道路範圍內，乙方於施工前，應依核定之交通維持計畫設置交通維持及安全措施，並通知監造單位到場查驗，經確認後方能進場施作，該查驗之時機為檢驗停留點。未經監造單位同意而進行施作者，處乙方新臺幣 20,000~50,000 元(依新北市施工期間使用道路交通維持計畫送審範圍評定之級距扣罰，第一層者扣罰 5 萬元，第二層者扣罰 3 萬 5 千元，第三層者	投標方建議做以下修改： (六)本工程如在道路範圍內，乙方於施工前，應依核定之交通維持計畫設置交通維持及安全措施，並通知監造單位到場查驗，經確認後方能進場施作，該查驗之時機為檢驗停留點。未經監造單位同意而進行施作者，處乙方新臺幣 20,000~50,000 元(依新北市施工期間使用道路交通維持計畫送審範圍評定之級距扣罰，第一層者扣罰 5 萬元，第二層者扣罰 3 萬 5 千元，第三層者扣罰 2 萬元)之損害賠償額預定性懲罰性違約金。經懲處未改善者，	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		扣罰 2 萬元) 之懲罰性違約金。經懲處未改善者，得採連續處罰。	得採連續處罰。			
101.	契約書第九條之十三	十三、(配合施工)與本契約工程有關之其他工程，經甲方交由其他廠商承包辦理時，乙方負有與其他廠商互相協調配合及合作之義務，使該等工作得以順利進行，如因配合施工致增加不可預知之必要費用，得以契約變更增加契約價金。因工作不能協調配合，致生錯誤、延誤工期或意外事故，其可歸責於乙方者，由乙方負其責任並賠償。受損之一方，應於事故發生之日起 3 日內，以書面通知甲方，由甲方召集乙方及其他廠商協商解決。經雙方 3 次協調仍無法達成協議時，甲方除得逕行裁決外，該爭議無法解決之工程項目，甲方得不予估驗，俟乙方解決上述爭議後再予估驗。該無法達成協議事宜，依採購法第 85 條之 1 規定解決之。	使條文更具中立性，投標方建議刪除： 十三、(配合施工)與本契約工程有關之其他工程，經甲方交由其他廠商承包辦理時，乙方負有與其他廠商互相協調配合及合作之義務，使該等工作得以順利進行，如因配合施工致增加不可預知之必要費用，得以契約變更增加契約價金。…經雙方 3 次協調仍無法達成協議時， 甲方除得逕行裁決外，該爭議無法解決之工程項目，甲方得不予估驗，俟乙方解決上述爭議後再予估驗。 該無法達成協議事宜，依採購法第 85 條之 1 規定解決之。	維持原條文辦理。	否	
102.	契約書第九條之三十二 第九條之三十四 第九條之四十八	三十二、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非營業用車輛，違者逕依公路法第 77 條第 2 項規定舉發外，每輛次應處以新臺幣 1 萬元之懲罰性違約金。但卡車如屬乙方或其分包廠商所有，且經目的事業主管機關核發執照者，不在此限。 三十四、乙方使用於本工程之預拌混凝土，原則應由合格預拌混凝土廠供應。依個案特殊需求需設置工地型預拌混凝土設備者，應評估設置之必要性，並經上級機關同意後，始得允許乙方依相關法規設置工地型預拌混凝土設備，評估項目包括但不限於工地附近 20 公里運距內有無足夠合法預拌混凝土廠，或其產品能否滿足工程之需求。設置工地型預拌混凝土設備者，其處理方式如	投標方建議做以下修改： 三十二、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非營業用車輛，違者逕依公路法第 77 條第 2 項規定舉發外，每輛次應處以新臺幣 1 萬元之損害賠償額預定性懲罰性違約金。但卡車如屬乙方或其分包廠商所有，且經目的事業主管機關核發執照者，不在此限。 三十四、乙方使用於本工程之預拌混凝土，原則應由合格預拌混凝土廠供應。… 4 工程竣工後，預拌混凝土設備之拆除，應列入驗收項目；未拆除時，列入驗收缺點限期改善，逾期之日數，依第 17 條延遲履約約定計算逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金。… 四十八、IV&V 為執行本工程之獨立查證與確證工作時，乙方應配合並協助提供契約約定	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		下： 1 工地型預拌混凝土設備設置生產前，應依職業安全衛生法、空氣污染防治法、水污染防治法、噪音管制法等相關法令，取得各該主管機關許可。 2 工程所需材料應以合法且未超載車輛運送。 3 設置期間應每月製作生產紀錄表，並隨時提供甲方查閱。 4 工程竣工後，預拌混凝土設備之拆除，應列入驗收項目；未拆除時，列入驗收缺點限期改善，逾期之日數，依第17條延遲履約約定計算逾期懲罰性違約金。 5 工程竣工後，預拌混凝土設備拆除完畢前，不得支付尾款。 6 屆期未拆除完畢者，甲方得強制拆除並由乙方支付拆除費用，或由工程尾款中扣除，並視其情形依採購法第101條規定處理。 7 乙方應出具切結書；其內容應包括下列情形： （1）專供本契約工程預拌混凝土材料，不得對外營業。 （2）工程竣工後驗收前或本契約終止（解除）後1個月內，該預拌混凝土設備必須拆除完畢並恢復原狀。 （3）因該預拌混凝土設備之設置造成之污染、損鄰等可歸責之事故，悉由乙方負完全責任。 四十八、IV&V為執行本工程之獨立查證與確證工作時，乙方應配合並協助提供契約約定所需審查文件，及為完成工作包括至現場辦理各項系統測試及穩定性測試見證工作，所需器材、人力及應配合之工作，並參加相關會議，提供必要之說明與協助，以利執行查證與確證工作。乙方若拒絕配合，經查證屬實，	所需審查文件，及為完成工作包括至現場辦理各項系統測試及穩定性測試見證工作，所需器材、人力及應配合之工作，並參加相關會議，提供必要之說明與協助，以利執行查證與確證工作。乙方若拒絕配合，經查證屬實，每次處以損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣30,000元。			

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	備註
		每次處以懲罰性違約金新臺幣 30,000 元。				
103.	契約書第十條之四	第十條 監造作業 四、 乙方依本契約提送甲方一切之申請、報告、請款、變更設計及請示事項，除另有約定外，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十日內以書面向甲方表示，否則視同接受。	使條文更具中立性，投標方建議刪除： 四、 乙方依本契約提送甲方一切之申請、報告、請款、變更設計及請示事項，除另有約定外，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十日內以書面向甲方表示一否則視同接受。	維持原條文辦理。	否	
104.	契約書第十一條之四 第十一條之五 第十一條之十二	第十一條 履約品管 四、 乙方分段提送設計審查時，應提送該階段之細部設計圖說、詳細價目表、數量計算書及施工規範等，報請監造單位及甲方審查核可後始得據以施工或供應安裝。 設計如不符甲方需求而有修正之需要，由甲方指定修正項目及期限，並通知乙方進行修正。同一項目設計內容之修正次數逾 3 次者，依第五款約定計算懲罰性違約金。 五、 設計工作之修正次數逾契約約定者，每逾 1 次，扣款懲罰性違約金新臺幣 50,000 元整。懲罰性違約金之支付，甲方得自應付價金中扣抵；其有不足者，得通知乙方繳納或自保證金扣抵。其總額，以設計部分契約價金之 20%為上限。 二十二、 本契約圖說、規範規定乙方提送之各項文件，如計畫、報表、試驗報告、自主檢查表、分段查驗報告等證明文件，乙方之負責人、工地主任、品管人員等均應依該等文件之特性及權責，於上開文件中簽名或用印，文件上簽章者應負刑事及民事責任。上開文件如經	投標方建議做以下修改： 四、 乙方分段提送設計審查時，應提送該階段之細部設計圖說、詳細價目表、數量計算書及施工規範等，報請監造單位及甲方審查核可後始得據以施工或供應安裝。 設計如不符甲方需求而有修正之需要，由甲方指定修正項目及期限，並通知乙方進行修正。同一項目設計內容之修正次數逾 3 次者，依第五款約定計算損害賠償額預定性懲罰性違約金。 五、 設計工作之修正次數逾契約約定者，每逾 1 次，扣款損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣 50,000 元整。損害賠償額預定性懲罰性違約金之支付，甲方得自應付價金中扣抵；其有不足者，得通知乙方繳納或自保證金扣抵。其總額，以設計部分契約價金之 20%為上限。 二十二、 本契約圖說、…如該偽造、變造文書情事造成甲方損失者，甲方得逕行認定該損失金額，由乙方賠償該損失 2 倍之損害賠償額預定性懲罰性金額，以作為民事上之懲罰。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		查核有偽造、變造文書情事者，將予以移送法辦。如該偽造、變造文書情事造成甲方損失者，甲方得逕行認定該損失金額，由乙方賠償該損失 2 倍之懲罰性金額，以作為民事上之懲罰。				
105.	契約書第十三條之六、(三)	第十三條 保險 六、 乙方應於下列期限前投保本契約約定之保險： (三) 乙方未依限完成投保「專業責任保險」者，每逾 1 日甲方得處以乙方本採購案設計費 1/100,000 之懲罰性違約金，未達新臺幣 100 元者，以新臺幣 100 元計。但本目累計之懲罰性違約金以本採購案設計費 1%為上限，未達新臺幣 5,000 元者，以新臺幣 5,000 元計。	投標方建議做以下修改： (三) 乙方未依限完成投保「專業責任保險」者，每逾 1 日甲方得處以乙方本採購案設計費 1/100,000 之損害賠償額預定性懲罰性違約金，未達新臺幣 100 元者，以新臺幣 100 元計。但本目累計之損害賠償額預定性懲罰性違約金以本採購案設計費 1%為上限，未達新臺幣 5,000 元者，以新臺幣 5,000 元計。	維持原條文辦理。	否	
106.	契約書第十四條之二 第十四條之十三、(五) 第十四條之十三、(六)	第十四條 保證金 二、 履約、差額保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀、銀行之書面連帶保證或保險公司之保證保險單繳納時，其有效期至少為契約約定之最後施工、供應或安裝期限之次日再加 120 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。 十三、 乙方所繳納之履約、差額及保固保證金（含其孳息），得部分或全部不發還之情形如下： (五)查驗或驗收不合格，且未於通知期限內依約定辦理，其不合格部分及所造成損失、額外費用或懲罰性違約金之金額，自待付契約價金扣抵仍有不足者，與該不足金額相等之保證金。	投標方建議修正： 二、 履約、差額保證金以銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀、銀行之書面連帶保證或保險公司之保證保險單繳納時，其有效期至少為契約約定之最後施工、供應或安裝期限之次日再加 90 120 日。 十三、 乙方所繳納之履約、差額及保固保證金（含其孳息），得部分或全部不發還之情形如下： (五)查驗或驗收不合格，且未於通知期限內依約定辦理，其不合格部分及所造成損失、額外費用或損害賠償額預定性懲罰性違約金之金額，自待付契約價金扣抵仍有不足者，與該不足金額相等之保證金。 (六)未依契約約定期限或甲方同意之延長期限履行契約之一部或全部，其逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金之金額，自待付契約價金扣抵仍有不足者，與該不足金額相等之保證金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		(六)未依契約約定期限或甲方同意之延長期限履行契約之一部或全部，其逾期懲罰性違約金之金額，自待付契約價金扣抵仍有不足者，與該不足金額相等之保證金。				
107.	契約書第十五條之四、(一) 1 第十五條之五、(二)	第十五條 工程查驗、初驗、驗收、結算及點交 四、工程依本契約施做完竣後，乙方應將履約期間所損壞或遷移之甲方設施或公共設施，予以修復或回復，並將現場堆置之施工機具、器材、廢棄物及非本契約所應有之設施全部運離或清除，並填具竣工報告，經甲方勘驗認可，始得認定為工程完工。辦理工程竣工驗收相關規定，乙方應依業主需求書(一)附錄 B-1「工程施工及驗收基準補充規範」參、驗收規定辦理。 (一)土建、軌道及其他機電設施工程竣工及查驗 1 乙方應於履約標的預定竣工日前或竣工當日提出書面通知，該通知須檢附竣工報告(含竣工圖表、工程結算明細表及相關資料)送請甲方、專案管理單位及監造單位審核確實符合契約約定。除契約另有約定者外，如竣工報告內尚有未完整提送竣工圖表、工程結算明細表及相關資料者，仍得辦理竣工確認，如經確認結果確定竣工者，仍得認定竣工。未完整提送之竣工圖表、工程結算明細表及相關資料應於竣工次日起 30 日內提送完成，逾期未提送且可歸責於乙方時，應依權責分工表規定扣罰懲罰性違約金。甲方應於收到該通知(含竣工報告)之日起 14 日內會同監造單位/專案管理單位及乙方，依據契約、圖說或貨樣核對竣工之項目及數量，以確定是否竣工；乙方未依甲方通知派代表參加者，仍得予確定。	投標方建議做以下修改： 四、…辦理工程竣工驗收相關規定，乙方應依業主需求書(一) 附錄 B-1「工程施工及驗收基準補充規範」參、驗收規定辦理。 (一)土建、軌道及其他機電設施工程竣工及查驗 1 乙方應於履約標的預定竣工日前或竣工當日提出書面通知，…未完整提送之竣工圖表、工程結算明細表及相關資料應於竣工次日起 30 日內提送完成，逾期未提送且可歸責於乙方時，應依權責分工表規定扣罰損害賠償額預定性懲罰性違約金。… 五、 初驗與驗收： (二)…如因可歸責於甲方之事由，延誤辦理初驗或驗收，該延誤期間不計逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金；乙方因此增加之必要費用，由甲方負擔。驗收所發現之瑕疵，乙方應依驗收紀錄載明之改善期限內完成瑕疵改正工作，並通知甲方辦理複驗。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		五、 初驗與驗收： (二)工程經初驗合格後 45 日內，甲方應報請相關單位及上級機關會同辦理驗收，並通知乙方參加，作成驗收紀錄。乙方未依甲方通知派代表參加初驗或驗收者，除法令另有規定外(例如營造業法第 41 條)，不影響初驗或驗收之進行及其結果。如因可歸責於甲方之事由，延誤辦理初驗或驗收，該延誤期間不計逾期懲罰性違約金；乙方因此增加之必要費用，由甲方負擔。驗收所發現之瑕疵，乙方應依驗收紀錄載明之改善期限內完成瑕疵改正工作，並通知甲方辦理複驗。				
108.	契約書第十五條之六	六、 初驗、驗收不合格之處置： (一)本工程如有辦理初驗，且經甲方當時發現與約定不符時，將一次告知所發現之缺失，乙方最遲應於一定期間內「改正」完妥，並應報請甲方初驗之複驗。本目所稱一定期間，由初驗主驗人依個案情形指定，如未指定時，為 14 日。 (三)本工程辦理驗收，如經甲方當時發現與約定不符時，將一次告知所發現之缺失，乙方最遲應於一定期間內「改正」完妥，並應報請甲方驗收之複驗。本目所稱一定期間，由驗收主驗人依個案情形指定，如未指定時，為 14 日。 (四)甲方於驗收之複驗時以不增列新缺失為原則。惟於驗收之複驗，發現驗收當時以外之新缺失者，乙方最遲應於一定期間內「改正」完妥，並應再報請甲方複驗。本目所稱一定期間，由驗收主驗人依個案情形指定，如未指定時，為 14 日。本新增缺失程序，甲方同意不逾 2 次。但每次新增缺失程序，甲方得同時提出多項新增缺失。 (五)初驗、驗收之複驗逾期「改正」完	投標方建議修正： 六、 初驗、驗收不合格之處置： (一)本工程如有辦理初驗，且經甲方當時發現與約定不符時，將一次告知所發現之缺失，乙方最遲應於一定期間內「改正」完妥，並應報請甲方初驗之複驗。本目所稱一定期間，由初驗主驗人依個案情形指定，如未指定時，為 3014 日。 (三)本工程辦理驗收，如經甲方當時發現與約定不符時，將一次告知所發現之缺失，乙方最遲應於一定期間內「改正」完妥，並應報請甲方驗收之複驗。本目所稱一定期間，由驗收主驗人依個案情形指定，如未指定時，為 3014 日。 (四)甲方於驗收之複驗時以不增列新缺失為原則。…如未指定時，為 3014 日。… (五)初驗、驗收之複驗逾期「改正」完妥者，則自應改正完妥之次日起，至乙方確實「改正」完妥，並報請甲方重行複驗之日止，此一期間視為本工程竣工之逾期天數，並應按「最後履約期限」之逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金計算方式計罰。…	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		妥者，則自應改正完妥之次日起，至乙方確實「改正」完妥，並報請甲方重行複驗之日止，此一期間視為本工程竣工之逾期天數，並應按「最後履約期限」之逾期懲罰性違約金計算方式計罰。 改善期限內若遇天災或事變等不可抗力因素或不可歸責於乙方之事由(例如進場維修時間受限)，乙方可依據實情請求申請展延，經甲方同意者得予延長。				
109.	契約書第十五條之七	七、 乙方應依甲方通知時間，會同辦理初驗或驗收作業，如有正當理由，經甲方同意得另定期再行辦理，但以 1 次為限。乙方無理由拒不會同辦理時，甲方得逕行辦理初驗或驗收，並將辦理結果以書面通知乙方，前揭情形甲方必要時得委託公正之第三者協同辦理之，其費用並自乙方尚未領取之工程保留、履約保證金或差額保證金內扣除。	使條文更具中立性，投標方建議刪除： 七、 乙方應依甲方通知時間，會同辦理初驗或驗收作業，如有正當理由，經甲方同意得另定期再行辦理，但以 1 次為限。乙方無理由拒不會同辦理時，甲方得逕行辦理初驗或驗收，並將辦理結果以書面通知乙方。 前揭情形甲方必要時得委託公正之第三者協同辦理之，其費用並自乙方尚未領取之工程保留、履約保證金或差額保證金內扣除。	維持原條文辦理。	否	
110.	契約書第十五條之九 第十五條之十、(一) 第十五條之十、(二)	九、 若本工程須取得目的事業主管機關之使用執照或其他類似文件時，在未取得前，甲方得先行辦理驗收，惟應由乙方(代)取得該使用執照或類似文件後，再予退還保留款，惟如因可歸責於甲方之事由以致延誤時，甲方應先行撥付保留款，但仍應保留契約總價 2%之價金，待取得使用執照或其他類似文件時，再行付款；惟如因可歸責於甲方之事由，致保留契約總價 2%部份超過 6 個月以上時，甲方應先行付款，惟乙方亦須協助甲方取得使用執照或類似文件。乙方須於驗收合格前取得本工程之綠建築標章。違反本項約定者，每逾約定一日扣罰懲罰性違約金新臺幣 30,000 元整。 十、 乙方若屬營造業，於查核、查驗及驗收時，應依下列約定辦理：	投標方建議做以下修改： 九、 …乙方須於驗收合格前取得本工程之綠建築標章。違反本項約定者，每逾約定一日扣罰損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣 30,000 元整。 十、 乙方若屬營造業，於查核、查驗及驗收時，應依下列約定辦理： (一)乙方之專任工程人員及工地主任未依營造業法第 41 條規定在現場說明者或其代理人未獲營造業法主管機關備查者，甲方對該工程應不予查核、查驗及驗收，並通知營造業法主管機關依營造業法第 61 或 62 條規定予以處分；除乙方遇特殊情形且於合理期間內提報甲方並經認定說明合理者外，併處乙方損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣 10 萬元。 (二)前目乙方人員已依營造業法相關規定辦理短期請假並擬由代理人出席者，應報請該管	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		(一) 乙方之專任工程人員及工地主任未依營造業法第 41 條規定在現場說明者或其代理人未獲營造業法主管機關備查者，甲方對該工程應不予查核、查驗及驗收，並通知營造業法主管機關依營造業法第 61 或 62 條規定予以處分；除乙方遇特殊情形且於合理期間內提報甲方並經認定說明合理者外，併處乙方懲罰性違約金新臺幣 10 萬元。 (二) 前目乙方人員已依營造業法相關規定辦理短期請假並擬由代理人出席者，應報請該管主管機關備查後，於查核、查驗及驗收前檢具相關文件以書面向甲方備查，未向甲方書面備查者，處乙方懲罰性違約金新臺幣 1 萬元。	主管機關備查後，於查核、查驗及驗收前檢具相關文件以書面向甲方備查，未向甲方書面備查者，處乙方損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣 1 萬元。			
111.	契約書第十六條之一、(一)第十六條之一、(二)	第十六條 保固 一、 保固期之認定： (一) 起算日： 1 土建、軌道及其他機電設施(水電及環控)工程自其工程竣工、取得使用執照，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，並經甲方正式驗收合格且無待解決事項之次日起算；… (二) 期間： 1 機電系統及其設備，由乙方保固 2 年。 2 車站建築、裝修及景觀等非結構物由乙方保固 2 年。 3 基礎及結構物(含防水)等由乙方保固 5 年。 4 軌道及其他機電設施（水電、環控及電梯電扶梯），由乙方保固 2 年。 5 上述之保固期限係最低需求，若其他契約文件另有約定更高之保固期限，應按該約定辦理。	投標方建議基礎及結構物(含防水)保固部分，修正為 2 年的保固期，並做以下刪除。 1 土建、軌道及其他機電設施(水電及環控)工程自其工程竣工、取得使用執照，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，並經甲方正式驗收合格且無待解決事項之次日起算；…	維持原條文辦理。	否	

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	備註
112.	契約書第十六條之三 第十六條之十二 第十六條之十三 第十六條之十六	三、保固期內發現之瑕疵，應由乙方於甲方指定之合理期限內負責免費無條件改正。逾期不為改正者，甲方得逕為處理，所需費用由乙方負擔，或動用保固保證金逕為處理，不足時向乙方追償。但屬故意破壞、不當使用、正常零附件損耗或其他非可歸責於乙方之事由所致瑕疵者，由甲方負擔改正費用。在保固期間，有下列情形時： (一) 除了非起因於乙方之疏忽、過失或錯誤，造成意外災害、出軌或相撞，使系統上任何項目產生結構性故障；或 (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%。 這些故障將被視為設計失敗。 當乙方接獲甲方之設計失敗通知時，不論該故障項目安裝於本工程之任何部份，或該項目在本工程其他部份之安裝是否發生故障，或該項目之安裝是否已超過保固期，乙方均應立刻重新設計，並置換此故障項目直至符合契約約定為止，且該費用由乙方自行負擔。 保固期間內若置換、換新或修理之結果可能影響本工程或任何部分之功效，甲方得於該置換、換新或修理完成後1個月內，以書面通知乙方辦理重行試驗，在此種情形下，該試驗應提出試驗合格證明。 甲方得請求乙方賠償因本工程瑕疵所生之損害，且其範圍包括但不限於其營運機構或新北市政府暨所屬機關、機構因本工程系統營運停止所生之損失、為應變營運停止所支出之必要費用、為避免瑕疵再次發生所支出之必要費用等。 十二、如經甲方書面要求，乙方應按甲方之指示，追查發生任何瑕疵、不完善或錯誤之原因，並以書面回報甲方。追查工作之成本，應由乙方負擔。	投標方建議刪除： 三、保固期內發現之瑕疵，應由乙方於甲方指定之合理期限內負責免費無條件改正。逾期不為改正者，甲方得逕為處理，所需費用由乙方負擔，或動用保固保證金逕為處理，不足時向乙方追償。但屬故意破壞、不當使用、正常零附件損耗或其他非可歸責於乙方之事由所致瑕疵者，由甲方負擔改正費用。 在保固期間，有下列情形時：—— (一) 除了非起因於乙方之疏忽、過失或錯誤，造成意外災害、出軌或相撞，使系統上任何項目產生結構性故障；或 (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%。 這些故障將被視為設計失敗。 當乙方接獲甲方之設計失敗通知時，不論該故障項目安裝於本工程之任何部份，或該項目在本工程其他部份之安裝是否發生故障，或該項目之安裝是否已超過保固期，乙方均應立刻重新設計，並置換此故障項目直至符合契約約定為止，且該費用由乙方自行負擔。 保固期間內若置換、換新或修理之結果可能影響本工程或任何部分之功效，甲方得於該置換、換新或修理完成後1個月內，以書面通知乙方辦理重行試驗，在此種情形下，該試驗應提出試驗合格證明。 甲方得請求乙方賠償因本工程瑕疵所生之損害，且其範圍包括但不限於其營運機構或新北市政府暨所屬機關、機構因本工程系統營運停止所生之損失、為應變營運停止所支出之必要費用、為避免瑕疵再次發生所支出之必要費用等。 十二、如經甲方書面要求，乙方應按甲方之指示，追查發生任何瑕疵、不完善或錯誤之原因，並以書面回報甲方。追查工作之成本，應由乙方負擔。 十三、乙方除依本契約負保固責任外，工程	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		十三、 乙方除依本契約負保固責任外，工程保固期間，乙方仍應協助澄清設計疑義。並應依法負瑕疵擔保責任、不完全給付責任及其他法律責任。 十六、 在商業運轉時，當某項缺陷或故障足以危害或損壞營運中之系統或時程，則甲方可依其判斷認定為緊急狀況並口頭通知乙方，乙方應於接獲口頭通知後 4 小時內展開改正工作，並須在甲方指定之期限內完成改正，甲方將在口頭通知後 48 小時內發出書面通知。或者當甲方認為緊急之缺陷或故障可由甲方或甲方之工作人員進行最迅速之修理，則甲方可命令甲方之工作人員依據乙方提供之操作或維修手冊進行改正工作，在此情況下進行改正工作所需之費用由乙方負擔。乙方不得因此改正工作而免除其依據本契約條款所應提供之保固責任。在保固期間於緊急狀況下，乙方得在事先徵得甲方同意之條件下使用甲方庫存之備品，惟須在甲方指定之期限內替換或補足。	保固期間，乙方仍應協助澄清設計疑義。並應依法負瑕疵擔保責任、不完全給付責任及其他法律責任。 十六、 在商業運轉時，…在此情況下進行改正工作所需之費用由乙方負擔。乙方不得因此改正工作而免除其依據本契約條款所應提供之保固責任。在保固期間於緊急狀況下，乙方得在事先徵得甲方同意之條件下使用甲方庫存之備品，惟須在甲方指定之期限內替換或補足。			
113.	契約書第十六條之十七 第十六條之十八	十七、 在保固期結束之前，乙方得在約定返還期限並經甲方書面許可下，使用甲方之庫存備品。此庫存備品是為更換本工程瑕疵部分而準備。乙方並應支付甲方該備品契約單價 2 倍金額之現金抵押金。 十八、 乙方取得上述備品之後，必須於 7 日內向經過甲方核准之供應商訂購置換之備品，並將此訂單影本一份送交甲方存查。所有因訂購此置換備品產生之相關費用皆由乙方負擔。 乙方在申請發還保固保證書之前必須： (一) 將所有自甲方處取得之備品予以補足。 (二) 根據第三款之規定，提供甲方一份被置換備品之清單。	投標方建議修正： 十七、 在保固期結束之前，乙方得在約定返還期限並經甲方書面許可下，使用甲方之庫存備品。此庫存備品是為更換本工程瑕疵部分而準備。乙方並應支付甲方該備品契約單價 12 倍金額之現金抵押金。 十八、 乙方取得上述備品之後，… (二) 根據第三款之規定，提供甲方一份被置換備品之清單。 乙方償還之置換備品經甲方檢驗合格後，甲方應無息返還乙方已繳納之前述該備品押金。 若乙方無法在返還期限前償還或補足所借用之備品，甲方有權沒收該備品之押金。 在保固期結束之前，乙方得在甲方書面許可下，使用甲方所持有之特殊工具及特殊測試設	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		乙方償還之置換備品經甲方檢驗合格後，甲方應無息返還乙方已繳納之前述該備品押金。 若乙方無法在返還期限前償還或補足所借用之備品，甲方有權沒收該備品之押金。 在保固期結束之前，乙方得在甲方書面許可下，使用甲方所持有之特殊工具及特殊測試設備，以使本工程得到適當之維護。 若上述之特殊工具或特殊測試設備因乙方之使用而損壞時，則乙方必須在申請發還保固保證書之前，以相同之新品或以契約單價之金額付給甲方，以賠償該項工具或設備之損壞。 若乙方無法在保固期結束前償還或補足所借用之特殊工具或特殊測試設備，則甲方有權將所有實際之損失從保固保證金中全數扣除而乙方不得反對。	備，以使本工程得到適當之維護。...			
114.	契約書第十七條之一、(一) 第十七條之一、(二) 第十七條之一、(三) 第十七條之一、(四)	第十七條 遲延履約 一、 本契約訂有「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯）工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」、「全工程竣工」二項最後「履約期限」里程碑，另訂有「分段進度」里程碑，相關里程碑皆訂有逾期懲罰性違約金。逾期懲罰性違約金，以日曆天為單位，不扣除任何假日、節日、休息日，因可歸責於乙方之事由，致終止或解除契約者，逾期違約金應計算至終止或解除契約之日止。 (一) 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 0.1%計算逾期懲罰性違約金；其中項次(3-3、3-5)「分段進度」	依據工程會統包工程採購契約範本(115.1.5 版本)規定，逾期違約金為損害賠償額預定性違約金，投標方建議修改如下(本契約應以此規定作為原則)，另請機關釋疑項次(3-3、3-5)「分段進度」里程碑。 一、 本契約訂有「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯）工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」、「全工程竣工」二項最後「履約期限」里程碑，另訂有「分段進度」里程碑，相關里程碑皆訂有逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金。逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金，以日曆天為單位，不扣除任何假日、節日、休息日，因可歸責於乙方之事由，致終止或解除契約者，逾期違約金應計算至終止或解除契約之日止。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		里程碑，若有逾期每日以定額 50,000 元計算逾期懲罰性違約金。 (二) 乙方如未依照本契約「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯) 工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」里程碑規定之履約期限，應按逾期日數，每日依訂約總價 0.2%計算逾期懲罰性違約金。 (三) 若有逾分段進度里程碑，但未逾「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯) 工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」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，於未逾本「履約期限」里程碑之履約期限後發還；若有逾分段進度里程碑，且逾本「履約期限」里程碑之履約期限，其有逾分段進度里程碑已收取之懲罰性違約金者，於計算逾本「履約期限」里程碑履約期限之懲罰性違約金時應予扣抵。 (四)「全工程竣工」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 0.2% 計算。	(一) 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 0.1%計算逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金；其中項次(3-3、3-5)「分段進度」里程碑，若有逾期每日以定額 50,000 元計算逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金。 (二) 乙方如未依照本契約「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯) 工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」里程碑規定之履約期限，應按逾期日數，每日依訂約總價 0.2%計算逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金。 (三) 若有逾分段進度里程碑，但未逾「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯) 工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」之履約期限，其有逾分段進度里程碑已收取之損害賠償額預定性懲罰性違約金者，於未逾本「履約期限」里程碑之履約期限後發還；若有逾分段進度里程碑，且逾本「履約期限」里程碑之履約期限，其有逾分段進度里程碑已收取之損害賠償額預定性懲罰性違約金者，於計算逾本「履約期限」里程碑履約期限之損害賠償額預定性懲罰性違約金時應予扣抵。 (四)「全工程竣工」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)，與前款逾期損害賠償額預定性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 0.2% 計算。			
115.	契約書第十七條之二 第十七條之四	二、採部分驗收者，得就該部分之金額計算逾期懲罰性違約金。 四、「移交時程」和「分段進度、最後	投標方建議修改： 二、採部分驗收者，得就該部分之金額計算逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
	第十七條之十一	履約期限」里程碑逾期違約金採分別計算，逾期懲罰性違約金之總額（含逾期未改正之懲罰性違約金），以合計本契約價金總額之 20%為上限，且不計入第 18 條第 11 款之賠償責任上限金額內。 十一、 給付或扣除逾期或懲罰性違約金並不免除乙方完成本工程施工之義務，亦不免除本契約下乙方之任何其他義務及責任。	四、「移交時程」和「分段進度、最後履約期限」里程碑逾期損害賠償額預定性違約金採分別計算，惟各階段里程碑與最後履約期限之逾期損害賠償額預定性違約金，如係基於同一遲延事實者，不得重複計罰。逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金之總額（含逾期未改正之損害賠償額預定性懲罰性違約金），以合計本契約價金總額之 20%為上限，且不計入第 18 條第 11 款之賠償責任上限金額內。 十一、 給付或扣除逾期或損害賠償額預定性懲罰性違約金並不免除乙方完成本工程施工之義務，亦不免除本契約下乙方之任何其他義務及責任。			
116.	契約書第十七條之十二	十二、 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。	投標方建議刪除： 十二、 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。	維持原條文辦理。	否	
117.	契約書第十八條之二	第十八條 權利及責任 二、 乙方應保證其職員於職務上完成之著作，應依著作權法規定與其職員約定以乙方為著作人，享有著作人格權及著作財產權。乙方依本契約完成之成果報告及文件，以乙方為著作人，但其著作財產權應於完成同時全部讓與甲方，乙方並承諾不行使其著作人格權。乙方得為履行本契約之目的而合理使用，如經甲方之事先書面同意，乙方亦得為履行本契約以外之目的而合理使用。乙方或其分包乙方得因本工程施工之需要而使用此等文件或著作，但除經取得甲方書面同意授權並嚴格遵守其所附加之條件外，乙方或其分包廠商不得有下列行為：(1)贈與、出版、展示、或取走任何與本工程有關之資料、敘述、論說、圖說、圖書、透視圖、廣告、照片、幻	使互惠互利，投標方建議做以下修正： 二、...乙方依本契約完成之成果報告及文件，以乙方為著作人，授權甲方無償使用，但其著作財產權應於完成同時全部讓與甲方。乙方並承諾不行使其著作人格權。乙方得為履行本契約之目的而合理使用，如經甲方之事先書面同意，乙方亦得為履行本契約以外之目的而合理使用。...	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		燈片、影片或其他類似有關本工程之事物。(2)為廣告之目的而使用工地。乙方如違反授權利用之約定或相關約定時，應對甲方因此所受之損害負賠償責任。乙方於設計中使用其本身擁有之任何專利權或專門技術（KNOW HOW）部分，均應向甲方提出詳細說明，並提送其他可行之替代方案供甲方參考。				
118.	契約書第十八條之七 第十八條之九	七、 乙方未依本契約約定完工，肇致本契約另增加之空氣污染防治費用或其他規費稅捐等，概由乙方負責。 九、 本契約領有建造執照或雜項執照時，乙方應於工程竣工時負責請領使用執照（及編定門牌），其規費由甲方負擔。	投標方建議做以下修正： 七、 乙方未依本契約約定完工，肇致本契約另增加之空氣污染防治費用或其他規費稅捐等，概由乙方負責。 九、 本契約領有建造執照或雜項執照時，乙方應於工程竣工時負責請領使用執照（及編定門牌）；但若因不可歸責於乙方之事由導致無法領得者，乙方不負違約及遲延責任，其規費由甲方負擔。	維持原條文辦理。	否	
119.	契約書第十八條之十一 第十八條之十二 第十八條之十五 第十八條之十六，（一） 第十八條之十六，（三）	第十八條 權利及責任 十一、 因可歸責於一方之事由，致他方遭受損害者，一方應負賠償責任，其認定有爭議者，依照爭議處理條款辦理。 （一） 損害賠償之範圍，依民法第 216 條第 1 項規定，以填補他方所受損害及所失利益為限。但非因故意或重大過失所致之損害，契約雙方所負賠償責任不包括「所失利益」。 （二） 除第 17 條約定之逾期懲罰性違約金外，損害賠償金額上限為：本契約價金總額。 （三） 前目訂有損害賠償金額上限者，於法令另有規定，或一方故意隱瞞工作之瑕疵、故意或重大過失行為，或對第三人發生侵權行為，對他方所造成之損害賠償，不受賠償金額上限之限制。 十二、 本工程之履約階段甲方、乙方、監造單位、IV&V 及專案管理單位彼此間之權責詳如「權責分工表」；各工程項目、分工完成期限、逾期或違反罰則，若本契約或業主需求書未規定者，以「權責分工表」規定為準。	投標方建議做以下修正： 十一、 因可歸責於一方之事由，致他方遭受損害者，一方應負賠償責任，其認定有爭議者，依照爭議處理條款辦理。 （二） 除第 17 條約定之逾期損害賠償額預定性懲罰性違約金外，損害賠償金額上限為：本契約價金總額。 （三） 前目訂有損害賠償金額上限者，於法令另有規定，或一方故意隱瞞工作之瑕疵、故意或重大過失行為，或對第三人發生侵權行為，對他方所造成之損害賠償，不受賠償金額上限之限制。 十二、 本工程之履約階段甲方、乙方、監造單位、IV&V 及專案管理單位彼此間之權責詳如「權責分工表」；各工程項目、分工完成期限、逾期或違反罰則，若本契約或業主需求書未規定者，以「權責分工表」規定為準。 十五、 乙方為本工程所需提出申請並獲同意後，遇有關營運機構緊急或臨時維修營運之需	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		項目、分工完成期限、逾期或違反罰則，若本契約或業主需求書未規定者，以「權責分工表」規定為準。 十五、 乙方為本工程所需提出申請並獲同意後，遇有關營運機構緊急或臨時維修營運之需要，致乙方未能於已核准工作時段、路段進場辦理時，乙方不得請求賠償。若可歸責於乙方致已完工通車營運之營運路段之施工界面關係造成營運中斷、設備受損害等，乙方除應負責損害設備修復及人身傷亡之賠償外，另應依附錄 A「營運中斷賠償金之計算方式一覽表」負一切賠償之責。但乙方於事前已申請核准且無可歸責其本身之事由時，不在此限。 十六、 其他 (一) 乙方因設計、施工不符契約、招標文件及補充規定之約定者，所產生之技術與財務風險及甲方之額外費用，應負責完全責任。 (三) …乙方在因應上述法規、工程標準和程序時，不得要求額外費用或延後工程進度。除另有約定外，乙方不得以機具、材料、設備等採購運輸困難，或施工人員聘雇困難為由，要求延展工期。	要，致乙方未能於已核准工作時段、路段進場辦理時，乙方不得請求賠償。若可歸責於乙方致已完工通車營運之營運路段之施工界面關係造成營運中斷、設備受損害等，乙方除應負責損害設備修復及人身傷亡之賠償外，另應依附錄 A「營運中斷賠償金之計算方式一覽表」負一切賠償之責。但乙方於事前已申請核准且無可歸責其本身之事由時，不在此限。 十六、 其他 (一) 乙方因設計、施工不符契約、招標文件及補充規定之約定者，所產生之技術與財務風險及甲方之額外費用，應負責完全責任。 (三) …乙方在因應上述法規、工程標準和程序時，不得要求額外費用或延後工程進度。除另有約定外，乙方不得以機具、材料、設備等採購運輸困難，或施工人員聘雇困難為由，要求延展工期。			
120.	契約書第十九條之一 2、(一) 第十九條之一 2、(三)	第十九條 本契約變更及轉讓 一、 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。	投標方建議做以下修正： 2 必要之網圖及預定計畫資料，以闡明契約履約期限所受之影響。 甲方收到乙方之估算資料後將進行分析，並於	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		2 必要之網圖及預定計畫資料，以闡明契約履約期限所受之影響。 甲方收到乙方之估算資料後將進行分析，並於必要時要求乙方予以澄清，若乙方未於期限內提送相關資料，甲方則逕予評估契約變更之合理成本及履約期限所受之影響。 (一) 基於工程之完整性，甲方對本工程有隨時變更設計或增減工程數量之權利，如因甲方需求變更增減時，乙方應就該變更項目製作詳細價目表，由雙方協議訂定合理單價，作為變更設計之依據，於新增項目單價未協議訂定前，乙方不得藉詞停工(含變更通知工作)。 如因甲方變更設計，需廢棄部分已完成之工程，或已到場之合格材料時，甲方於核實檢驗後，依照契約所定單價或新議訂單價計給之；但已進場材料以實際施工進度需要並經檢驗合格者為限，如因保管不當致影響品質之部分，不予計給。 (三) 乙方原設計符合招標文件及法令規定，但依據都市設計審議結果，或建築主管機關，或與本工程相關主管機關、單位等審查結果致需求變更，或法令變更等非甲、乙方所能控制之因素，設計有變更之必要者，乙方得敘明理由，向甲方申請辦理契約變更；若因而影響辦理期限乙方得協調甲方延長。因計畫變更廢棄不用部分設計服務費付款辦法，除雙方另有協議外，甲方得辦理該部分價金支付方式如下： 1 廢棄不用部分業經甲方審定（以甲方審定通知函為準）者，其服務費按其完成階段應付該項服務費之 80% 支付。 2 廢棄不用部分於乙方各應完成階段已提送作業成果但未經甲方審定者，其服務費由雙方協議訂定，但不得超過其	必要時要求乙方予以澄清，若乙方未於期限內提送相關資料，甲方則逕予評估契約變更之合理成本及履約期限所受之影響。 (一) 基於工程之完整性，... 如因甲方變更設計，需廢棄部分已完成之工程，或已到場之合格材料時，甲方於核實檢驗後，依照契約所定單價或新議訂單價計給之；但已進場材料以實際施工進度需要並經檢驗合格者為限，如因保管不當致影響品質之部分，不予計給。 (三) 乙方原設計符合招標文件及法令規定，但依據都市設計審議結果，或建築主管機關，或與本工程相關主管機關、單位等審查結果致需求變更，或法令變更等非甲、乙方所能控制之因素，設計有變更之必要者，乙方得敘明理由，向甲方申請辦理契約變更；若因而影響辦理期限乙方得協調甲方延長。因計畫變更廢棄不用部分設計服務費付款辦法，除雙方另有協議外，甲方得辦理該部分價金支付方式如下： 1 廢棄不用部分業經甲方審定（以甲方審定通知函為準）者，依乙方實際分用補償其服務費按其完成階段應付該項服務費之 80% 支付。 2 廢棄不用部分於乙方各應完成階段已提送作業成果但未經甲方審定者，其服務費由雙方協議訂定，但不得超過其完成階段應付該項服務費之 75% 支付。 3 廢棄不用部分為上述二款審定或提送之整體工程之一部分者，其設計費依該廢棄部分施工費（不含保險及稅什費）占總施工費（不含保險及稅什費）比例折算上述二款應付費用。 4 施工期間經甲方指定之局部變更設計，乙方應於甲方指定期限內無償提供甲方所需之一切變更圖說資料，提供之變更圖說資料應符合「公共工程專業技師簽證規則」及相關簽證規定；若因此引起重大變更設計，致使乙方增加費用開支時，乙方得提出要求，經甲方同意後比照第二項付款原則辦理。			

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	備註
		完成階段應付該項服務費之 75%支付。 3 廢棄不用部分為上述二款審定或提送之整標工程之一部分者，其設計費依該廢棄部分施工費（不含保險及稅什費）占總施工費（不含保險及稅什費）比例折算上述二款應付費用。 4 施工期間經甲方指定之局部變更設計，乙方應於甲方指定期限內無償提供甲方所需之一切變更圖說資料，提供之變更圖說資料應符合「公共工程專業技師簽證規則」及相關簽證規定；若因此引起重大變更設計，致使乙方增加費用開支時，乙方得提出要求，經甲方同意後比照第二項付款原則辦理。				
121.	契約書第十九條之二	二、 乙方於甲方接受其所提出須變更之相關文件前，不得自行變更本契約。除甲方另有請求者外，乙方不得因前款之通知而遲延其履約責任。契約變更相關作業規定及程序，應依前款約定之補充規範及表單辦理。 乙方在收到甲方對任何契約變更所作指示或確認其指示時，乙方應立即依指示辦理。未得甲方明示許可前，工作不得因等候協議價格或工作時間而遲延。 如乙方欲按本契約中任何條款要求契約變更時，最遲應於事件發生後 14 天內，以書面提送甲方處理。乙方應保存該事件當時之紀錄，包括支出收據、單據或訂購單等相關證明文件，藉以合理支持乙方於其後提出之此項要求之關聯性，惟甲方已同意辦理契約變更者不得重複提出。 依本條或契約書中任何其他條款下所提出之此項要求，乙方無權要求支付任何利息。	使條文更具中立性，投標方建議刪除： 二、 乙方於甲方接受其所提出須變更之相關文件前，…工作不得因等候協議價格或工作時間而遲延。 如乙方欲按本契約中任何條款要求契約變更時，最遲應於事件發生後 14 天內，以書面提送甲方處理。乙方應保存該事件當時之紀錄，包括支出收據、單據或訂購單等相關證明文件，藉以合理支持乙方於其後提出之此項要求之關聯性，惟甲方已同意辦理契約變更者不得重複提出。 依本條或契約書中任何其他條款下所提出之此項要求，乙方無權要求支付任何利息。	維持原條文辦理。	否	
122.	契約書第十九條之九	九、 甲方如因機關組織或業務調整者，將由整併（或新立）機關概括承擔（受）	為避免擔保權利遭不當流轉予無關第三人金融風險，投標方建議做以下修正：	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		本契約所生之法律地位(包含全部的權利與義務)。	九、 甲方如因機關組織或業務調整者,將由整併(或新立)機關概括承擔(受)本契約所生之法律地位(包含全部的權利與義務)。本契約所附由銀行開發或保兌之不可撤銷擔保信用狀、銀行之書面連帶保證或保險公司之連帶保證保險單,除依前述規定隨同本契約法律地位移轉予概括承受之機關外,非經乙方書面同意,不得轉讓予甲方以外之任何第三人。			
123.	契約書第二十條之九 第二十條之十	第二十條 本契約終止解除及暫停執行 九、 因可歸責於甲方之情形,甲方通知乙方部分或全部暫停執行(停工): (一) 致乙方未能依時履約者,乙方得依第 7 條附件關於「履約期限延期」之約定,申請延長履約期限;因此而增加之必要費用(例如但不限於管理費),由甲方負擔。 (二) 暫停執行期間累計逾 3 個月者,甲方應先支付已依甲方指示由甲方取得所有權之設備。 (三) 暫停執行期間累計逾 6 個月者,乙方得通知甲方終止或解除部分或全部本契約,並得向甲方請求賠償因契約終止或解除而生之損害。因可歸責於甲方之情形無法開工者,亦同。 十、 因非可歸責於乙方之事由,甲方有延遲付款之情形: (一) 乙方得向甲方請求加計年息 1_%之遲延利息。 (二) 乙方得於通知甲方 1 個月後暫停或減緩施工進度、依第 7 條附件關於「履約期限延期」之規定,申請延長履約期限;乙方因此增加之必要費用,由甲方負擔。 (三) 延遲付款達 3 個月者,乙方得通知甲方終止或解除部分或全部本契約,並得向甲方請求賠償因契約終止或解除而生之損害。惟甲方應依契約於終止	投標方建議做以下修正: 九、 因可歸責於甲方之情形,甲方通知乙方部分或全部暫停執行(停工): (二) 暫停執行期間累計逾 3 個月者,甲方應先支付已依甲方指示由甲方取得所有權之設備。 (三) 暫停執行期間累計逾 6 個月者,乙方得通知甲方於收文後 30 日曆天內復工,甲方若未於期限內復工或提出乙方可接受之措施,乙方得通知甲方終止或解除部分或全部本契約,並得向甲方請求賠償因契約終止或解除而生之損害。因可歸責於甲方之情形無法開工者,亦同。 十、 因非可歸責於乙方之事由,甲方有延遲付款之情形: (一) 乙方得向甲方請求加計年息 5+_%之遲延利息。 (二) 乙方得於通知甲方,且甲方未能在收到乙方通知 1 個月後內採取乙方可接受措施,乙方得暫停或減緩施工進度、依第 7 條附件關於「履約期限延期」之規定,申請延長履約期限;乙方因此增加之必要費用,由甲方負擔。 (三) 甲方延遲付款自前述暫停工作起累計達 3 個月者,且乙方仍未收到遭甲方拖欠之應付款或提出乙方可接受之措施,乙方得通知甲方終止或解除部分或全部本契約,並得向甲方請求賠償因契約終止或解除而生之損害。惟甲方應依契約於終止或解除前押提尚未返還之預	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		或解除前押提尚未返還之預付款還款保證。 十三、因契約約定不可抗力之事由，致全部工程暫停執行，暫停執行期間持續逾 12 個月或累計逾 24 個月者，契約之一方得通知他方終止或解除契約。	付款還款保證。 十三、因契約約定不可抗力之事由，致全部工程暫停執行，暫停執行期間持續逾 12 個月或累計逾 180 日曆天 24 個月者，契約之一方得通知他方終止或解除契約。			
124.	契約書第二十条之十五	十五、本契約終止時，自終止之日起，雙方之權利義務即消滅。本契約解除時，溯及本契約生效日消滅。雙方並互負保密義務。 契約終止後之計價，以本契約單價計算至終止日止實際施作完成之工作項目： (一) 於終止契約通知前乙方已依契約完成之工作。 (二) 為本工程或臨時工程所合理訂購物料之費用，於甲方同意接受時，即應付款。 給付乙方之價款應扣抵契約終止或解除前乙方依契約應辦理瑕疵改善之費用。	投標方建議做以下修正： 十五、本契約終止時，自終止之日起，雙方之權利義務即消滅。本契約解除時，溯及本契約生效日消滅。雙方並互負保密義務。 契約終止後之計價，以本契約單價計算至終止日止乙方已履行之契約進度與實際投入之合理成本(包含但不限於已施作完成之工作、已完成之設計、製造中與運輸中之設備、及已訂購物料等)實際施作完成之工作項目： (一) 於終止契約通知前乙方已依契約完成之工作。 (二) 乙方為本工程或臨時工程所合理訂購物料之費用，於甲方同意接受時，即應付款。 給付乙方之價款應扣抵契約終止或解除前乙方依契約應辦理瑕疵改善之費用。	維持原條文辦理。	否	
125.	契約書第二十条之十、(二)	第二十二條 其他 十、依據工程價格資料庫作業辦法第 3 條第 3 項規定，乙方完成細部設計後，經甲方核定之詳細價目表、單價分析表及資源統計表，應依主管機關訂定之「公共工程細目編碼編訂說明」及其各章細目碼編訂規則表辦理，且其細目編碼正確率應達 40%以上(以下簡稱編碼正確率目標值)，並依下列約定辦理： (二) 若前目檢核成果未達編碼正確率目標值者，依下列約定處理： 1. 處以乙方(各該分項，土建細部設計費用；或水電工程細部設計費(含 BMS)；或環控工程細部設計費；或電梯及電扶梯工程細部設計費)「設計之服務費用」0.5%懲罰性違約金，並應限於 30 日內	投標方建議做以下修改： 十、... (二) 若前目檢核成果未達編碼正確率目標值者，依下列約定處理： 1. 處以乙方(各該分項，土建細部設計費用；或水電工程細部設計費(含 BMS)；或環控工程細部設計費；或電梯及電扶梯工程細部設計費)「設計之服務費用」0.5%損害賠償額預定性懲罰性違約金，並應限於 30 日內改正；如因本案工項非屬前開規則表項目之比率較高，致無法達到碼正確率目標值且經乙方提出具體事證或說明，並經甲方核准者，不在此限。 2. 乙方如未依限完成改正，應再處以乙方(各該分項，土建細部設計費用；或水電工程細部設計費(含 BMS)；或環控工程細部設計費；或	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		改正；如因本案工項非屬前開規則表項目之比率較高，致無法達到碼正確率目標值且經乙方提出具體事證或說明，並經甲方核准者，不在此限。 2. 乙方如未依限完成改正，應再處以乙方(各該分項，土建細部設計費用；或水電工程細部設計費(含 BMS)；或環控工程細部設計費；或電梯及電扶梯工程細部設計費)「設計之服務費用」0.1%懲罰性違約金後始得續行辦理。	電梯及電扶梯工程細部設計費)「設計之服務費用」0.1%損害賠償額預定性懲罰性違約金後始得續行辦理。			
126.	契約書第二十二條之十四	十四、 本計畫乙方應配合甲方需求提供相關計畫及資料，並協助相關訓練、系統穩定性測試、演練、初勘、履勘及通車等各階段配合工作，上述配合通車作業，其相關費用已內含於契約價金中，不另給付。	考量工程風險合理分配，投標方建議做以下刪除： 十四、 本計畫乙方應配合甲方需求提供相關計畫及資料，並協助相關訓練、系統穩定性測試、演練、初勘、履勘及通車等各階段配合工作，上述配合通車作業，其相關費用已內含於契約價金中，不另給付。	維持原條文辦理。	否	
127.	契約書統包工程契約第七條附件(履約期限規定)之一、(三)四、(四)四、(五)	一、 工程應於甲方通知之開工日期(NTP)起 30 日內提送工作計畫書交予甲方審查。工作計畫書內容至少須包括但不限於下列項目： (三) 提送工作計畫書，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)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。 四、履約期限延期： (四)乙方於安排施工進度，除應將各里程碑納入時程管控外，並應將相關須送外審文件，所需行政程序作業時間，予以合理考量。 乙方因政府機關之行政單位如都市設計審議或建築執照等審查而逾越分段進度里程碑各分階段工作完成期限或	考量工程風險合理分配，投標方建議修正： (三) 提送工作計畫書，甲方審查時程為 1421 日(以收文日期為準)。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)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。 四、履約期限延期： (四)乙方於安排施工進度，…乙方得敘明理由，向甲方申請展延工期，經甲方同意後得予展延， 但乙方不得要求延展工期期間之工程管理費。 另案件之相關行政流程，因甲方內部行政作業，乙方應自行衡酌預定作業時程，…乙方得敘明理由，向甲方申請展延工期，經甲方同意後得予展延， 但乙方不得要求延展工期期間之工程管理費。 (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	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		履約期限者，乙方得敘明理由，向甲方申請展延工期，經甲方同意後得予展延，但乙方不得要求延展工期期間之工程管理費。 另案件之相關行政流程，因甲方內部行政作業，乙方應自行衡酌預定作業時程，並考量檢(查、試)驗所需時間及甲方受理申請審查及核定時間適時提出；惟若屬行政程序作業所需必要時間，而逾越分段進度里程碑各分階段工作完成期限或履約期限者，乙方得敘明理由，向甲方申請展延工期，經甲方同意後得予展延，但乙方不得要求延展工期期間之工程管理費。 (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%除以訂約時達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1(達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯)工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工)之天數所得金額乘以最後履約期限」里程碑項次 1-1(達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯)工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工)之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	意展延工期所致之工期展延天數之整體考量後時，乙方得檢具相關憑證，向甲方請求給付因該工期展延所實質增加之必要費用(含工程管理費、現場留置費、保險延期費等)，採實支實付給付之。乙方並得向甲方請求按訂約時訂約總價(扣營業稅)2.5%除以訂約時達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1(達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯)工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工)之天數所得金額乘以最後履約期限」里程碑項次 1-1(達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施 (不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯)工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工)之展延天數之工程管理費用，且其費用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：— $\text{展延之工程管理費} = ((2.5\% * A) / B) * C$ 備註：— A：訂約總價(扣營業稅)— B：訂約時達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1 之天數— C：達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1 之展延天數—			

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	備註
		半。 公式： 展延之工程管理費 = $((2.5\% \times A) \div B) \times C$ 備註： A：訂約總價(扣營業稅) B：訂約時達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1 之天數 C：達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1 之展延天數				
128.	契約書統包工程契約第七條附件(履約期限規定)之八、十二	八、乙方進場日期列於投標須知貳、一般條款第 20 點 (十)用地交付預定時間表中，乙方應配合進場施作。此外，當任一施工用地可提前展開作業，乙方在接獲甲方通知後，應立即調整工序開始進行施工作業。 (一) 甲方未能依本條規定提供乙方施工用地時，為降低延遲提供之影響，甲方得要求乙方調整施工順序或工項，乙方應盡全力配合。 (二) 乙方應為其通達至工地所需之特殊或臨時通行權，負擔一切成本及費用。 (三) 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。 (四) 乙方應配合甲方指示期日內提送公告穿越圖說予甲方審查。 十二、附錄 A：營運中斷賠償金之計算方式一覽表	查無用地交付預定時間表，請機關澄清，此外為使條文更具中立性，投標方建議刪除： 八、乙方進場日期列於投標須知貳…應立即調整工序開始進行施工作業。 (一) 甲方未能依本條規定提供乙方施工用地時，為降低延遲提供之影響，甲方得要求乙方調整施工順序或工項，乙方應盡全力配合。 (二) 乙方應為其通達至工地所需之特殊或臨時通行權，負擔一切成本及費用。 (三) 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。 (四) 乙方應配合甲方指示期日內提送公告穿越圖說予甲方審查。 十二、附錄 A：營運中斷賠償金之計算方式一覽表	維持原條文辦理。	否	
129.	契約書捷運工程施工期間交通維持作業程序六、七、八、九、十	六、 乙方未依審定之交通維持計畫施工，每次得處以懲罰性違約金新臺幣[30000]元整，並得連續罰處。 七、 乙方於施工期間須依「捷運工程施工期間交通維持設施自主檢核作業程序」及交通維持自主檢查項目，辦理交	投標方建議做以下修改： 六、 乙方未依審定之交通維持計畫施工，每次得處以損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣[30000]元整，並得連續罰處。 七、 …乙方若於複核時未依作業程序完成，甲方得處以損害賠償額預定性懲罰性違約金	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		通維持自主檢核，並提報甲方另轉請新北市道路交通安全督導會報工作小組複核，以確保行車安全及降低交通衝擊，乙方若於複核時未依作業程序完成，甲方得處以懲罰性違約金新臺幣[10000]元整，並得連續罰處。 八、於施工時，乙方應確實遵照核定之交通維持計畫設置各項安全及交通維持管制設施，並嚴格督促其施工人員確切執行之，必要時，應依據現況予以加強。因應交通實際情況變化，所做各項交通維持作業調整，乙方應即配合不得拒絕，若逾甲乙雙方約定期限改善，每逾1天處以懲罰性違約金新臺幣[5000]元整，並得連續罰處。 九、廠商應指派專人負責，並事先備妥有關交通管制及維持安全所需之各種交通錐、直立導標、警示桶、分隔石、警告燈號、照射燈、閃光箭頭板、施工標誌、活動型拒馬等，並預備適量之備品，以備臨時之需或補充之用。施工期間應隨時注意各項設施之完整性與整齊，若有傾倒、不正、失落、損壞或電力中斷者，應隨時修復或予補充，若未及時修復經道路交通安全督導會報工作小組及甲方查核或民眾通報查證屬實者，每次處以懲罰性違約金新臺幣[5000]元整，並得連續罰處。 十、施工期間，應維持現有道路之交通與安全，施工前應設置適當之交通安全與交通管制設施，對交通繁忙、複雜、交岔路口等，視需要設置足夠之指揮旗手、義交或號誌指揮交通，以維持來往車輛、行人之安全與通暢。便道使用期間，廠商應隨時注意相關交維設施如：圍籬、標誌牌面、號誌等狀況及維護管理，並維護路面平順，相關設施須定時清洗以保持清潔及辨識度，一有設置錯	新臺幣[10000]元整，並得連續罰處。 八、…若逾甲乙雙方約定期限改善，每逾1天處以損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣[5000]元整，並得連續罰處。 九、…若未及時修復經道路交通安全督導會報工作小組及甲方查核或民眾通報查證屬實者，每次處以損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣[5000]元整，並得連續罰處。 十、…廠商使用現有道路亦應隨時注意維護、修補，若未設置指揮旗手或及時修復、調整經甲方查核或民眾通報查證屬實者，每次處以損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣[5000]元整，並得連續罰處。			

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	備註
		誤、損壞、破（污）損、不平、應即修復或調整。廠商使用現有道路亦應隨時注意維護、修補，若未設置指揮旗手或及時修復、調整經甲方查核或民眾通報查證屬實者，每次處以懲罰性違約金新臺幣[5000]元整，並得連續罰處。				
130.	權責分工表細部設計管理階段-工作執行計畫書及工作計畫書	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：依據統包契約未核定不得支付預付款規定。逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：依據統包契約未核定不得支付預付款規定。逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
131.	權責分工表細部設計管理階段-細部設計成果(細部設計圖文資料或計算書之製作)	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
132.	權責分工表細部設計管理階段-施工或材料規範之編擬	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
133.	權責分工表細部設計管理階段-機電設備系統、規格之選擇及設備規範之編擬	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
134.	權責分工表細部設計管理階段-機電系統(含軌道)期初設計	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			性違約金。			
135.	權責分工表細部設計管理階段-機電系統(含軌道)期中設計	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
136.	權責分工表細部設計管理階段-機電系統(含軌道)期末設計	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
137.	權責分工表細部設計管理階段-設計界面圖說整合	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
138.	權責分工表細部設計管理階段-時程管制計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
139.	權責分工表細部設計管理階段-工程價目單編列及更新	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾1日處以懲罰性違約金新臺幣 10,000 元。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾1日處以損害賠償額預定性懲罰性違約金新臺幣 10,000 元。	維持原條文辦理。	否	
140.	權責分工表細部設計管理階段-設計管理計畫/計畫管理資訊系統執行計畫書(PMIS)	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
141.	權責分工表細部設計管理階段-型態管理計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
142.	權責分工表細部設計管理階段-界面管理計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
143.	權責分工表細部設計管理階段-風險管理計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
144.	權責分工表細部設計管理階段-查證與確證(V&V)管理計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
145.	權責分工表細部設計管理階段-BIM 執行計畫書	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
146.	權責分工表細部設計管理階段-系統 RAM 計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
147.	權責分工表細部設計管理階段-資訊系統建置計畫書	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
148.	權責分工表細部設計管理階段-DVD 影像記錄計畫書	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
149.	權責分工表細部設計管理階段-計價時程表	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
150.	權責分工表細部設計管理階段-分年預算需求表	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
151.	權責分工表細部設計管理階段-月資金需求表	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
152.	權責分工表細部設計管理階段-稽核計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
153.	權責分工表細部設計管理階段-系統工程計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
154.	權責分工表細部設計管理階段-資料管理計畫書	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
155.	權責分工表細部設計管理階段-系統穩定性測試計畫(CPP)	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
156.	權責分工表細部設計管理階段-系統安全管理計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
157.	權責分工表施工履約管理階段-開工前：開工後前三個月之詳細工作計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
158.	權責分工表施工履約管理階段-開工前：擬定施工進度表	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
159.	權責分工表施工履約管理階段-開工前：	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：依據統包契約暫停給付本契約價金，每逾 1 日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：依據統包契約	維持原條文辦理。	否	

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	備註
	專業分包廠商及超過 2 億元分包廠商資格審查		暫停給付本契約價金，每逾 1 日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。			
160.	權責分工表施工履約管理階段-開工前：圖面檢討 ■ 設計圖面補充	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元；同一事件複審超過 3 次處以新臺幣 50,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
161.	權責分工表施工履約管理階段-開工前：圖面檢討 ■ 施工圖	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日扣罰工程品管費總額 0.1%懲罰性違約金，並以工程品管費 5%為上限。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日扣罰工程品管費總額 0.1%損害賠償額預定性懲罰性違約金，並以工程品管費 5%為上限。	維持原條文辦理。	否	
162.	權責分工表施工履約管理階段-開工前：營造工地承攬管理認證標章	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日處以安全衛生管理費 1%懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日處以安全衛生管理費 1%損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
163.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：整體工程進度管制(含施工中工期核計)	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日扣罰工程品管費總額 0.1%懲罰性違約金，並以工程品管費 5%為上限。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日扣罰工程品管費總額 0.1%損害賠償額預定性懲罰性違約金，並以工程品管費 5%為上限。	維持原條文辦理。	否	
164.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：營建剩餘土石方流向管制	逾期或違反罰則：統包廠商：違規棄置剩餘土石方(或泥漿)及廢棄物，每棄置 1 立方公尺者，處乙方新台幣 3,000 元之懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：統包廠商：違規棄置剩餘土石方(或泥漿)及廢棄物，每棄置 1 立方公尺者，處乙方新台幣 3,000 元之損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
165.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：公共工程施工日誌或建築物	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日扣罰新台幣 3,000 元之懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日扣罰新台幣 3,000 元之損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
	施工日誌					
166.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：月進度報告	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾1日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾1日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
167.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：操作與維護手冊	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾1日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾1日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
168.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：BIM 作業與成果	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
169.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：風險管理	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
170.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：型態管理	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：稽查缺失依約定期限改善，逾1日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：稽查缺失依約定期限改善，逾1日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
171.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：初步測試計畫	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
172.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：測試程序	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾1日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
173.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：契約變更相關作業：變更設計圖算資料	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：逾 1 日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
174.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：施工估驗計價	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：估驗日加 10 日後逾 1 日處以新臺幣 10,000 元懲罰性違約金。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：估驗日加 10 日後逾 1 日處以新臺幣 10,000 元損害賠償額預定性懲罰性違約金。	維持原條文辦理。	否	
175.	權責分工表施工履約管理階段-施工中：履約階段竣工圖製作	逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日，甲方處以懲罰性違約金 30,000 元，並得暫停支付估驗款。	投標方建議做以下修改： 逾期或違反罰則：1. 統包廠商：每逾 1 日，甲方處以損害賠償額預定性懲罰性違約金 30,000 元，並得暫停支付估驗款。	維持原條文辦理。	否	
176.	權責分工表後續擴充(依約通知啟動)	逾期或違反罰則：統包廠商：未依約辦理議約，依本條款公式，處以損害賠償違約金。	1. 依行政院公共工程委員會 108 年 12 月 3 日工程企字第 1080101022 號函所列「政府採購法第 22 條第 1 項各款執行錯誤態樣」，其中關於第 7 款後續擴充之錯誤態樣指出，機關如於招標文件已載明後續擴充情形，不得強制廠商辦理後續擴充。 2. 本案招標文件目前缺乏 V23~V21 段與河岸段的詳細圖說、缺乏完工期限。在資訊完全不透明、缺乏設計基準的情況下，要求廠商於投標階段進行具法律約束力的報價，顯失公平合理。 3. 基於上述工程會函釋與公平原則，建請機關刪除統包廠商本項逾期或違反罰則。 工作重點：後續擴充(依約通知啟動) 逾期或違反罰則： 統包廠商：未依約辦理議約，依本條款公式，處以損害賠償違約金。	維持原條文辦理。	否	
177.	權責分工表附記	4. 本表所列違約金中，於工程竣工驗收階段項次「竣工報告」統包廠商逾約定期限所計算扣罰之違約金，屬損害賠償額預定性違約金，其餘違反罰則所計	投標方建議做以下修改： 4. 本表所列違約金中，皆屬損害賠償額預定性違約金，其餘違反罰則所計算扣罰之違約金	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		算扣罰之違約金屬懲罰性違約金。	屬懲罰性違約金。			
178.	業 主 需 求 書 (一)第 4 章	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之專業廠商負責，其餘屬機電系統所需之管線由統包廠商負責各機電系統之專業廠商自行施作，相關材料、安裝施工等費用均已含在契約價金內不另給付	本段與業主需求書二機電規範章節內之土建/機電介面內容衝突，依捷運工程慣例預埋套管、預埋管、開口及預埋件等項目因有開口補強、埋設間距等議題，施工時須遵循土建規範、整體施作性及結構補強等，建請考量以水環、機電廠商提供需求後，統由土建廠商整合施作較為一致。	維持原條文辦理。	否	
179.	業 主 需 求 書 (一)第 4 章 4.1 (13)	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。	有關地坪及高架地板須配合土建裝修介面，建請考量維持慣例由廠商(土建部分)負責施作。	維持原條文辦理。	否	
180.	業 主 需 求 書 (一)第 4 章 4.2.2 (2)	路線軌道梁區沿線電纜溝槽/架、機電系統設備基座、電纜溝槽至機電系統設備基座之預埋管及機房廠區內之土木管道，依各內部界面單位需求於CSD/SEM 階段確認後設計施作，相關電纜溝槽、設備基座及預埋管之材料、安裝施工等費用均已含在契約價金內不另給付。	有關電纜槽架及預埋管等機電界面單位需求，因捷運案常有系統機房配合出入口變更案進行大幅度調整，或受法令變更影響大幅調動站體建築設計及消防規劃，建請保留配合變更後路徑更改後之追加彈性如下：「…費用均已含在契約價金內不另給付。若電纜、管線路徑涉及重大變更經工程司核准者，相關配合項目得採實作實算計價」。	維持原條文辦理。	否	
181.	業 主 需 求 書 (一)第 4 章 4.2.2 (7)	機電系統各子系統設備附屬配件及預埋安裝之設施，須配合土建在施作前，由機電系統各子系統設備供應商提供及安裝設備預埋件。	本段與業主需求書二機電規範章節內之土建/機電介面內容衝突，依捷運工程慣例預埋套管、預埋管、開口及預埋件等項目因有開口補強、埋設間距等議題，施工時須遵循土建規範、整體施作性及結構補強等，建請考量以水環、機電廠商提供需求後，統由土建廠商整合施作較為一致。	維持原條文辦理。	否	
182.	業 主 需 求 書 (一)第 8 章 8.1 (9) A	廠商應至少每 3 個月製作一個工作進度攝影影像紀錄提送給業主，契約結束前，所有影像紀錄需剪接成一份完整電子檔提送業主。	文件所述開始時間未予明確界定，尚無法確認開始時機，建議明確說明其起算時點及相關條件，以避免後續執行或認定上產生疑義。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
183.	業 主 需 求 書 (一)第 8 章 8.1 (9) B	在工作完成之後，廠商應提供兩個版本的影像紀錄資料，一個為英文發音，另一個為中文發音，內容展示從開始到完成的進度，影像檔至少 30 至 40 分鐘，並包含土建、機電系統、軌道梁及其他機電設施之主要元件的製造。	機電系統供應商多採用原廠設備，其主要元件之製造過程通常涉及原廠技術及製程保密，供應商一般不會同意提供相關製造影片。建議將條文中「機電系統」之適用範圍予以移除或另行修正，以避免後續不易執行。	維持原條文辦理。	否	
184.	業 主 需 求 書 (一)第 8 章 8.2 (1)	NTP+30 天內提送工作計畫書、三個月變動進度表，NTP+60 天內提出時程管制計畫，NTP+90 天內提送總工程整體進度綱圖及參考里程碑管制表。	工作計畫書、時程管制計畫、總工程整體進度綱圖及參考里程碑管制表這幾份文件性質接近，其中時程管制計畫與綱圖息息相關，建議兩份文件一併提送。依據經驗，初期使用工作計畫書及初步綱圖可滿足時程控管及月報需求。現行所訂定提送日期將在尚未獲得工作計畫審查意見前，即須提送時程管制計畫。若 NTP+180 後提送時程管制計畫，可依據前期提送資料審查意見進行調整，所訂定之時程管制計畫將更為符合業主需求。	維持原條文辦理。	否	
185.	業 主 需 求 書 (一)第 8 章 8.2 (2) 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。	機電系統類設計文件審核時間及設備製造皆容易超過 3 個月，此類規定通常用於土建類，建議增加備註說明長交期設備時間可另行說明。	維持原條文辦理。	否	
186.	業 主 需 求 書 (一)第 12 章	本工程用地因涉及用地取得及地上物拆遷作業，用地交付廠商之預定時間，請詳投標須知相關規定。廠商進場時，應注意配合用地交付的時程限制，納入整體設計作業及施工規劃排程考量，除經業主及廠商共同確認用地交付時程延後將發生工期展延事宜，廠商不得要求工期延長或經費追加。 工程用地範圍(含捷運開發區)內之全部地上物(含地下構造物或設施)，應由廠商負責全部或部分拆除、整理或運離現場及拆除後基地整理、回填等工作，亦包括設計圖說未註明保留者，均已內含於契約，另無其他給付。	1. 請提供目前用地取得的狀況說明，以利評估。 2. 查無用地交付預定時間表，請澄清。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
187.	業 主 需 求 書 (一)附錄 J 2.1	機電系統之工作項目 本費用包括完成工程價目單及業主需求書之機電各子系統「供電系統、通訊系統及自動收費系統」所規定設備及設施或工作所需之人力(含測試、操作、控制員及安全管制協調人員等)費用、其他任何雜項費用、測試耗材以及測試水電費等所發生之相關費用。	二期列車於興建與測試階段，因界面整合、動態測試、系統聯調之需要，勢必將頻繁進入、借用或使用淡海輕軌一期之軌道與五級機廠空間。一期機廠與軌道非本案統包工程之實體施工範圍，請問該機廠空間與軌道之場地租借費用、調度支援與用電需求，建議由機關一併協調和處理。 若一期機廠與軌道和相關調度人員、機具，需由廠商負責，請機關提供其計費標準(如：按日計酬或按次計費之費率表)並提供新北捷運公司之場地(包含用電)、機具和人員維修租借費率清單。 請機關提供新北捷運公司官方核定之「淡海輕軌一期場地(含測試用電)、維修機具及調度運轉人員租借費率清單」作為招標文件附件。	維持原條文辦理。	否	
188.	業 主 需 求 書 (二)1.2.1(5)	1.2.1(5)本工程所採購之 10 列輕軌列車應妥適考量於淡海輕軌一期五級機廠內移動或調車……應提供於本工程路段及未來延伸所需之各級維修作業必要設備，並須具備列車大修功能。	一期機廠已經營運許久，且維修量能與設備是否有增列，目前契約涉及一期現有機廠硬體設施之全面改裝或擴充。能否於投標階段提供「淡海輕軌一期維修機廠既有維修與大修設備技術圖說、配置清冊與相容界面控制文件」作為招標文件附件，以利廠商精確評估修改工程之需求。 如因車輛設計調整所引致之一期機廠既有維修設備修改與擴充工程，其設計審查與完工驗收標準與時間，為配合業主營運需求，相關驗收標準由雙方於細部設計階段，或相容性計畫中，另行議定。	維持原條文辦理。 機廠設備配置竣工圖，統包商可於設計階段提出要求，再予提供。	否	
189.	業 主 需 求 書 (二)1.6.1 (11)	採開放式車站付費方式，惟於候車站將劃設付費區，票證系統則與臺北都會區公車系統及捷運系統整合，採感應式 IC 卡，一票通用到底，單程票原則上採用熱感應式紙票，不再回收與提供其他交通工具轉乘。	輕軌的開放式車站通常無實體閘門，請澄清規範所指之付費區所指？ 因其可能影響土建、機電規劃及報價。	維持原條文辦理。 輕軌車站設置收費讀卡機位置既為付費區。	否	
190.	業 主 需 求 書 (二)1.6.5 (4)	(4) 系統及設備應具有相當的防護設計，以避免受其他系統或設備間所產生之傳導、感應及幅射干擾的影響。除非	一般捷運系統針對 EMC/EMI 之規範，多係依據鐵道相關標準(如 EN 50121 或 IEC	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		經業主核准(核定)外,相關設計應符合歐洲標準 EN50121、EN50155 及 EN55032 或國際電工委員會(International Electrotechnical Comission: IEC)之 IEC62236、IEC60571、IEC60077 及 IEC 61000 要求。	62236), 主要適用於鐵道及列車電子相關設備。EN55032 為多媒體設備之電磁干擾標準, 與鐵道系統設備之適用性較低, 若納入可能造成設備選用限制。建請移除該項要求, 以利設備選商及系統整合。			
191.	業 主 需 求 書 (二)1.25.8 (2)	(2) 業主或其委辦人員得於製造或組裝期間檢驗任何或全部的設備, 業主執行檢驗前應通知廠商, 且廠商不得無理拒絕受檢及拍照紀錄。	多數機電設備之主要元件係由原廠製造, 其製造過程通常涉及原廠技術、製程及智慧財產權之保密要求, 原廠多不允許於生產線或製造區域進行拍照或影像紀錄。即使設備供應商同意現場檢驗, 亦常會限制拍照或影像紀錄, 以符合原廠之保密規定。 建請調整「廠商不得無理拒絕受檢; 惟拍照或影像紀錄應依原廠或製造廠之保密規定辦理。」。	維持原條文辦理。	否	
192.	業 主 需 求 書 (二)2.6.7(1)	G. 轉向架上之相關設備與零組件(如軸承、速度感應器…等)應具備良好之密封性能, 以確保其不為轉向架高壓清洗設備所噴注之蒸氣、熱水或清潔液以及軌旁雨水…等所侵入	請提供轉向架清洗設備所採用的規格與清潔液種類 另外就正常營運維護狀況下, 轉向架如有需進入轉向架清洗已經屬於大修, 基本上轉向架建議都需拆除後進行清洗作業。	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: 2.6.7 (1) G 轉向架進入轉向架清洗區前應依維修作業流程做適當之保護, 未保護之相關設備與零組件(如軸承、速度感應器…等)應具備良好之密封性能, 以確保其不為轉向架高壓清洗設備所噴注之蒸氣、熱水或清潔液以及軌旁雨水…等所侵入。	更正	
193.	業 主 需 求 書 (二)2.15(7)	B. 「車輛每公里耗電率」之測試標準如下: d. 計算方法與公式: (b) 統計 V21 TSS 及 V23 TSS 於 5 次測試期間加總之用電量(EPT)	如遲遲未取得 V23-V21 路段, 或採用分段通車, 此部分將遲遲無法完成測試, 導致影響到通車, 請提供若發生「變更營運終點站(如以 V23 為終點站暫代通車)」時之測試標準和方案。	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: 2.15. (7)B. d. (b)統計 TSS 供電區間於 5 次測試期間加總之用電量(EPT)。	更正	

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	備註
194.	業 主 需 求 書 (二)2.17.1(2)	2.17.1 測試設備 (2) 廠商應至少提供但不限於推進系統、煞車系統、輔助電力系統(含靜態換流器與電池充電器)、車門系統以及空調系統等測試用之檯式測試設備(Bench Test Unit, BTU)各2套。..... 車輛各機電系統/設備之檯式測試設備應固定裝設於維修機廠之相關工場內,廠商應協調、整合機廠相關系統提供其所需之電源及/或空壓氣源。	請提供目前可使用之電源容量/電壓與壓縮空氣品質/流量,以便評估報價	維持原條文辦理。	否	
195.	業 主 需 求 書 (二)3.2 (5)	廠商應依本契約要求進行牽引電力系統分析,並依系統分析結果及營運需求,決定系統運轉所需之 TSS 最佳設置位置及數量,本計畫原規劃牽引動力變電站位置及數量僅供參考。供電系統設備(包括 TSS),如整流變壓器、整流器、斷路器和電纜,其連續額定值等應依據電力系統模擬分析結果訂定。	投標階段依據業主提供的 TSS(牽引動力變電站)位置與數量來估算成本報價,但得標後,卻必須依據牽引電力系統模擬分析結果「增加」TSS 的數量,或是將供電設備升級。因此投標階段建請機關明定投標報價與後續模擬之基準,應以「招標圖說原規劃之 TSS 位置與數量」為準,或增加「若得標後依機關核定之牽引電力系統模擬分析結果,需增加 TSS 數量,則將再辦理契約變更並追加給付費用」之條款。	維持原契約規定。	否	
196.	業 主 需 求 書 (二)3.3 (7)	平面路口號誌用電則向台電申請一回路用電,另再從車站提供一回路低壓供電,提供雙回路電源及自動切換開關(ATS),平時由台電供電,市電斷電時,ATS 自動切換至車站供電,雙回路互相備援。	一般而言,輕軌內部供電系統較一般市電穩定,且輕軌供電系統亦有雙迴路備援供電,建議平面路口號誌由供電系統供電即可,不需向台電申請用電。	維持原契約規定。	否	
197.	業 主 需 求 書 (二)3.3 (2)	配合一期供電系統架構,V21TSS 以聯絡斷路器引接 V26TSS 22.8KV 匯流排,V23TSS 以聯絡斷路器引接 V09TSS 22.8KV 匯流排,V21TSS 與 V23TSS 以聯絡斷路器引接,構成一個環路供電網路,任一 TSS 故障時,均能由鄰近 TSS 轉供,以達到相互備援的目的。	關於 V23TSS 引接至 V09TSS,請確認一期已有預留相關電纜路徑與銜接匯流排,並至少提供 V26 至 V09 圖說以利評估。	維持原條文辦理。	否	
198.	業 主 需 求 書 (二)3.4 (6)	淡海輕軌一期牽引動力變電站及機廠動力變電站 22.8kV 電源引接之台電變電所位置為仙渡 E/S 及沙崙 D/S,供電	依據同章節 3.3(2)敘述,二期供電系統應是由 V21TSS 引接至 V26TSS、V23TSS 引接至 V09TSS、V21TSS 引接至 V23TSS,因此二期供	維持原契約規定。	否	

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	備註
		至 G01 站及 G08 站。廠商應與台電協調上述電纜之連接及台電與本工程牽引動力變電站所有保護電驛之安裝、設定、測試與整體保護系統之整合測試工作，此一工作應包括但不限於規範之內容。	電系統應與台電仙渡 E/S 及沙崙 D/S 無 22.8kV 之電纜連接，請澄清。	本條文為台電引接供電規定與用電申請規定，契約條文僅為說明淡水海一期工程引接位置。		
199.	業 主 需 求 書 (二)3.6.2 (2)	DTSS 機房內依供電系統特性設置相關供電設備，主要設備包含但不限於整流變壓器、輔助變壓器、12 脈波整流器組、隔離開關、斷路器、設備機箱、高低壓配電盤、遠端遙控裝置、蓄電池、充電機與高低壓電纜等，供電系統設計可參考(但不限於)供電系統圖說所示(圖 3-2A 或圖 3-2B)，廠商需依所提供系統之特性進一步規劃設計。	查無圖 3-2A、圖 3-2B，請澄清。	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： (2)DTSS 機房內依供電系統特性設置相關供電設備，主要設備包含但不限於整流變壓器、輔助變壓器、12 脈波整流器組、隔離開關、斷路器、設備機箱、高低壓配電盤、遠端遙控裝置、蓄電池、充電機與高低壓電纜等，供電系統設計可參考(但不限於)供電系統圖說所示(圖 3-2)，廠商需依所提供系統之特性進一步規劃設計。	更正	
200.	業 主 需 求 書 (二)3.7.4	車載供電系統 廠商若使用車載供電系統時，廠商應依下列規定辦理： (1) 車載供電系統包含直流牽引配電設備與列車集電裝置之間的所有設備，包括充電設備、絕緣支撐組件和附屬組件及其它必要設備。 (2) 充電設備之電壓等級、連續電流承載能力等電氣特性和機械特性應符合列車瞬時充電需求。 (3) 充電設備位置和長度應考量列車集電裝置之相關位置、淨空包絡線以及溫度效應。 (4) 絕緣支撐組件應能支撐候車站充電設備重量、確保充電設備與鄰近導體間的絕緣以及承受熱脹冷縮之位移。 (5) 充電設備未與大地絕緣的所有暴露導體，必須接地並不得接至回流電路。	車載供電系統應屬第 2 章 車輛系統功能規範一部份，建請調整。	維持原契約規定。 請詳業主需求(二)2.6.8 集電/儲能系統	否	

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	備註
		(6) 採用車載供電系統時，須於供電區間沿線處電車線桿的頂端裝設突波保護裝置，以防止雷擊突波。 (7) 若在車站充電，則只有在車輛集電弓碰觸充電導體時，充電導體才可通電(energize)。 (8) V21 車站及 V22 車站設置充電設備，架空導電軌可與月台屋頂共構，設置長度 8 公尺，以利駕駛員停等區微調。				
201.	業主需求書 (二)3.7.4	輔助電力供應 (1) 廠商應提供新建候車站及牽引動力變電站，以及擴充機廠及行控中心供應至少 4 小時備援電力，設備包括電池充電器、電池組及維持設備必要電力品質之 3 相不斷電系統(UPS)，並應與下游相關聯用電廠商協調最終之容量及電壓額定，以供應全線下列設備不斷電系統(UPS)電力需求： A. 號誌系統 B. 通訊系統 C. 自動收費系統 D. 中央監控系統 (SCADA)，包含交控中心及行控中心系統 E. 供電系統 F. 水環系統 (於貨櫃式牽引動力變電站內緊急照明、插座、通風、消防火警、BMS 設備)，消防用 UPS 容量需求依消防法規辦理	依據以往慣例，UPS 應僅需至多 1 個小時供應能力即可滿足需求，建議調整。	維持原契約規定。	否	
202.	業主需求書 (二)4.1(67)	廠商須提供斷軌偵測方案，且不得依靠軌道電路。此斷軌偵測方案，須提送業主審核。軌道之道岔若使用可動式岔心，廠商須配合提供另一套轉轍器及相關之號誌控制設備，並提送業主審核。	一般斷軌偵測多為軌道電路，建請釐清禁止使用軌道電路的原因，或建議合適替代方案。	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： 4.1 (67) 廠商須提供斷軌偵測方案，且不得依靠軌道電路。此斷軌偵測方案，須提送業主審核。軌道之道岔若使用可動式岔心，廠商須配合提供另一套轉轍器及相關之號誌控制設備。	更正	

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	備註
				備，並提送業主審核。		
203.	業 主 需 求 書 (二)4.5 (20)	廠商應提供輕軌號誌系統功能與設備，及安全等級至少 SIL3 以上，以滿足於正常營運時一股道距 V21 站適當距離處之前方路段(往 V21 站方向)自動減速並限制輕軌列車司機員於此路段到 V21 站前之最高行駛速限為 20 公里/小時)的需求，輕軌號誌系統需提供足夠的設備與功能，以滿足限制司機員於此路段，僅能減速進入 V21 站月台而無法再行加速之用。	此條款與 4.1(25)不同，廠商須滿足車輛功能規範所規定，於任一股道距 V21 站適當距離處之前方路段(往 V21 站方向)，自動減速並限制輕軌列車司機員於此下坡路段到 V21 站前之最高行駛速限為 30 公里/小時的需求，請澄清。	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： 4.5 (20)廠商應提供輕軌號誌系統功能與設備，及安全等級至少 SIL3 以上，以滿足於正常營運時一股道距 V21 站適當距離處之前方路段(往 V21 站方向)自動減速並限制輕軌列車司機員於此路段到 V21 站前之最高行駛速限為 30 公里/小時)的需求，輕軌號誌系統需提供足夠的設備與功能，以滿足限制司機員於此路段，僅能減速進入 V21 站月台而無法再行加速之用。	更正	
204.	業 主 需 求 書 (二)4.14.3 (3) F. i.	路口控制器設備，由供電系統提供備援電力，需至少維持 1 小時。	UPS 是否應具備 1 個小時供應能力即可滿足需求，請確認。	維持原條文辦理。	否	
205.	業 主 需 求 書 (二)5.2.1 (6)	除契約另有規定外，於戶外或有雨水濺入機櫃之處，應提供戶外型機櫃或機廂，其外裝防護等級至少須依據 IEC 60529 標準並可符合 IP 65 之要求，及提供必要之安全防護(如鎖)及門禁警報偵測，門禁警報偵測狀態應傳送至行控中心、車站站務室 (PAO) 及保全據點等處。	門禁報警偵測狀態觸發時提供對象為何？機電系統內並無門禁系統，是要提供給土建、SCADA 還是 CMFT？	維持原條文辦理。	否	
206.	業 主 需 求 書 (二)5.2.1 (8)	廠商應派專責人員提供技術服務及協助業主與公眾無線網路主管機關洽談設備安裝位置及相關界面要求，另須配合公眾無線網路設備安裝之位置提供所需電源及箱體。	條文所述需提供公眾無線網路設備安裝位置之電源及箱體，惟目前尚未明確界定箱體之功能與規格。 建議釐清箱體是否僅作為電源界接用途之電源箱，或需提供可供公眾無線網路設備安裝之設備箱體(含空間、散熱及配線需求)。俾利後續設備容量、安裝位置及相關工程範圍之規劃與設計。	維持原條文辦理。 廠商須配合公眾無線網路設備安裝之位置提供所需電源及箱體。	否	

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	備註
207.	業 主 需 求 書 (二)5.4.1(2) 、 5.4.1(13)	(2) 通訊系統須含各項設備、軟體、控制單元、界面、設備箱、纜線及管線等，以及提供主電源供應中斷時之電池支援系統或不斷電系統。應於 V21 至 V26A 候車站、號誌設備室(SER)、TSS 附近等處規劃機房或戶外型機廂，以設置通訊系統及其他系統之設備。 (13) 通訊系統範圍任何一個主要供應電源的故障事故下，應有 4 小時輔助電力提供通訊系統之電話系統、旅客資訊顯示系統(不含車站顯示器)、列車多媒體資訊顯示系統(不含列車顯示器)、數位無線電通訊系統、時鐘系統(不含子鐘)、通訊傳輸系統、閉路電視系統、廣播系統、公眾無線網路等系統各項設備獨立運轉，所需輔助電力由供電系統負責提供，詳見功能規範所述。	條文 5.4.1(2)提及「通訊系統須提供主電源供應中斷時之電池支援系統或不斷電系統」，5.4.1(13) 則載明「通訊系統各項設備所需 4 小時輔助電力...由供電系統負責提供」。請協助釐清前述兩項需求是否屬相同備援電力需求，並確認是否均由供電系統統一提供。或通訊系統除接受供電系統提供之 4 小時輔助電力外，仍需另行配置設備端之電池支援系統或 UPS 不斷電系統，以作為主電源瞬斷或切換期間之備援用途。	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： 5.4.1 (2)通訊系統應於 V21 至 V26A 候車站、號誌設備室(SER)、TSS 附近等處規劃機房或戶外型機廂，以設置通訊系統及其他系統之設備。	更正	
208.	業 主 需 求 書 (二)5.5.2(5)	廠商須提供直線電話系統，其設置要求如下： E. 各電梯內部及各電梯各樓層外部。	電梯廠商已於車站電梯車廂內部提供對講機，請確認機電標是否還需於車站電梯車廂內部提供直線電話。	維持原條文辦理。	否	
209.	業 主 需 求 書 (二)5.6.3.(4) .H	H. 顯示器的外框應採用經過處理過的熱浸鍍鋅或耐腐蝕性金屬材料產品(或其他經業主核准之其他材質)，並具散熱功能及防止雨水滲入設備。廠商須提供全機外殼、材質、詳細安裝方式之整機測試(如相關電源模組、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。	條文要求設備須完成成套耐溫檢測並經第三方驗證，惟目前尚未明確定義耐溫測試條件與驗證標準。建議釐清本案耐溫需求之溫度範圍，以利後續設備選型、散熱設計及第三方驗證執行。	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： 5.6.3(4) H. 顯示器的外框應採用經過處理過的熱浸鍍鋅或耐腐蝕性金屬材料產品(或其他經業主核准之其他材質)，並具散熱功能及防止雨水滲入設備。廠商須提供全機外殼、材質、詳細安裝方式之整機測試(如相關電源模組、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，檢測結果須符合 IEC60068 及 IEC 60529，並提送業主審核。	更正	

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	備註
210.	業 主 需 求 書 (二)5.6.4.(22).D	D. 廠商應參考淡海輕軌一期之設置情形，並以讓乘客於月台乘客區最遠處且無遮蔽環境下，能看清楚最近 PIDS(乘客雙眼視力至少 1.0)所顯示的內容為目標，細部設計時提出設計內容，且送審核可方得施作。	條文位於列車多媒體資訊顯示系統章節，惟內容提及「月台乘客區最遠處」之視認條件，與列車內顯示系統實際設置場域似有不一致情形。考量列車多媒體資訊顯示系統係設置於車廂內，建議確認本條文是否應調整為以「列車內乘客區最遠處且無遮蔽環境下」作為顯示可視性設計基準，以符合系統實際使用情境及後續設計驗證需求。	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： 5.6.4(22) D. 廠商應參考淡海輕軌一期之設置情形，並以讓乘客於月台乘客區最遠處且無遮蔽環境下，能看清楚最近 PIDS(乘客雙眼視力至少 1.0)所顯示的內容為目標，細部設計時提出設計內容，且送審核可方得施作。(刪除)	更正	
211.	業 主 需 求 書 (二)5.7.1.(5)	有關專用無線電專用頻道，淡海輕軌二期應採用淡海輕軌一期無線電頻段，並藉由 Frequency Reuse (頻率再使用)的特性，及藉由無線電場強量測，以確認淡海輕軌一期的無線電波不影響淡海輕軌二無期運作。且須由無線電場強量測確認，V21 至 V26A 各淡海輕軌二期車站，不受淡海輕軌一期無線電及台北淡水捷運線於淡水車站之無線電頻率干擾。	條文提及淡海輕軌二期數位無線電系統應可抵抗淡海輕軌一期無線電之干擾，惟考量一期與二期系統間應具備整合、相容或互通需求，若將一期系統視為干擾來源，與整體系統整合方向似有邏輯上不一致之處。建議釐清一期與二期無線電系統間之規劃原則，是否應以相容整合、頻率協調及共同運作為設計目標，而抗干擾需求則主要針對非本系統之外部無線電系統或鄰頻干擾來源，以利後續系統架構與驗證方式之確認。	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： 5.7.1 (5)有關專用無線電專用頻道，淡海輕軌二期應採用淡海輕軌一期無線電頻段，並藉由 Frequency Reuse (頻率再使用)的特性，及藉由無線電場強量測，以確認淡海輕軌一期的無線電波不影響淡海輕軌二無期運作。且須由無線電場強量測確認，V21 至 V26A 各淡海輕軌二期車站，不受淡海輕軌一期無線電同頻/鄰頻干擾及台北淡水捷運線於淡水車站之無線電頻率干擾。	更正	
212.	業 主 需 求 書 (二)5.7.3.(5)	淡海輕軌二期數位無線電通訊系統應有保護，可抵抗其他無線電系統之干擾，含淡海輕軌一期無線電及台北捷運淡水線於淡水捷運車站無線電。	條文提及淡海輕軌二期數位無線電系統應可抵抗淡海輕軌一期無線電之干擾，惟考量一期與二期系統間應具備整合、相容或互通需求，若將一期系統視為干擾來源，與整體系統整合方向似有邏輯上不一致之處。建議釐清一期與二期無線電系統間之規劃原則，是否應以相容整合、頻率協調及共同運作為設計目標，而抗干擾需求則主要針對非本系統之外部無線電系統或鄰頻干擾來源，以利後續系統架構與驗證方式之確認。	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： 5.7.3 (5)淡海輕軌二期數位無線電通訊系統應有保護，可抵抗其他無線電系統之干擾，(如淡海輕軌一期無線電同頻/鄰頻干擾及台北捷運淡水線於淡水捷運車站無線電頻率)。	更正	

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	備註
213.	業 主 需 求 書 (二)5.7.5.(12)	廠商應負責安裝列車上數位無線電通訊系統設備，本系統應配合車輛系統安裝地點，於本系統列車上相關設備運抵至車輛系統指定之地點(所需相關費用由本系統負責)，並配合安裝及測試。	考量列車設備安裝涉及車體開孔、配線空間等車輛整合議題，建議列車上數位無線電設備之安裝作業，由車輛系統統一執行，通訊系統則負責提供設備、安裝介面資料、技術支援及配合測試。此方式較有利於車輛整體施工管理、界面整合及後續維護責任釐清，亦可降低多系統廠商於車上施工之協調與介面風險。	維持原條文辦理。	否	
214.	業 主 需 求 書 (二)5.8.2.(2)	須整合淡海輕軌一期所設置母鐘系統及提供淡海輕軌二期所需之母鐘設備且具相互備援模式，且廠商須提供母鐘系統及具詳細即時時間與日期資訊。對閏年及每月、日期、時間的變化，可自動補償調整。廠商於細部設計時，提出其實際執行需求方式及所需設備等內容，如有其他整合方式亦可提出，經送審同意後據以施作，且為達成此淡海輕軌一期及淡海輕軌二期整合所需要增加之軟體及硬體設備，均為廠商之契約責任範圍。	請澄清契約需求為(1)保留一期既有母鐘系統，並於二期新增母鐘設備，且一期與二期母鐘彼此互為備援；亦或是(2)由二期新增母鐘系統整併或取代一期既有母鐘功能，並且二期母鐘須有互為備援功能。	維持原條文辦理。	否	
215.	業 主 需 求 書 (二)5.9.2.(4).B	二期每一個車站皆設置主邊援交換器及副邊援交換器各一套，其主邊緣交換器連接至 OCC 之主核心路由交換器，而副邊緣交換器連接至 OCC 之副核心路由交換器，二者可形成一組主副備援運作，且每一處線路須有獨自光纖/電纜連接，形成星狀網路架構。	條文提及主、副邊緣交換器至 OCC 核心交換器之線路須具「獨自光纖／電纜連接」，惟目前尚未明確定義其實際需求係指使用同一條光纜內之獨立芯數，或需採用完全獨立之實體光纜。另亦未說明主、副路徑是否需採不同管道或實體路由配置。上述差異將影響光纜配置方式、土建介面、備援等級及整體建置成本，建議進一步釐清本案對主副備援線路之實際獨立性需求與設計原則，以利後續系統設計與報價依據一致。	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： 5.9.3 (1)廠商須沿軌道於上下行軌各佈設一條光纜芯數至少為 48 芯以上須單模鍍裝光纖。	更正	
216.	業 主 需 求 書 (二) 5.9.2.(9)	淡海輕軌二期通訊傳輸系統須提供所有子系統終端連接，並保證具體的服務質量要求。為確保整體網路品質，對於淡海輕軌一期及淡海輕軌二期通訊傳輸系統一起執行系統壓力測試，以確認面臨大量網路封包或連線時，無不穩定的狀況發生並能保持正常運作。廠商須	考量淡海輕軌一期通訊傳輸系統已屬正式營運系統，若直接對一期及二期整體正式網路共同執行大量封包或高負載之壓力測試，可能影響既有營運服務之穩定性與系統可靠度。建議釐清本條文所述系統壓力測試之執行方式與範圍，確認是否可於模擬環境、測試平台或隔	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		於測試前，須提送系統壓力測試程序書及各式測試結果檢核表單與允收標準等內容，且經業主審查核准後據以進行此項測試。	離測試網路進行相關驗證，或一期既有營運系統僅需辦理正常負載下之整合與相容性測試。另建議明確定義測試條件、流量範圍及執行時機，以避免影響既有營運系統正常運作。			
217.	業 主 需 求 書 (二)5.9.2.(12)	於淡海輕軌二期建置後之通訊傳輸網路系統，須進行『淡海輕軌一期及淡海輕軌二期傳輸網路之系統壓力測試』，應藉由壓力測試之進行，此整體淡海輕軌一期及淡海輕軌二期傳輸網路能在最高規範要求下之進行資料傳輸運作時，仍能維持整體於淡海輕軌一期及淡海輕軌二期傳輸性能之穩定。如因為能符合『淡海輕軌一期及淡海輕軌二期傳輸網路系統壓力測試』之性能需求，其所需對淡海輕軌一期及淡海輕軌二期傳輸網路之改善施作，均屬廠商之契約責任範圍。	考量淡海輕軌一期傳輸網路已屬既有營運系統，本條文要求一期及二期整體傳輸網路共同執行系統壓力測試，並將符合壓測需求所需之網路改善施作納入本案契約責任範圍，惟目前尚未明確定義一期既有系統之現況基準、性能條件、壓力測試方式及改善範圍。若一期既有設備或架構已存在原始容量限制或歷史設計條件，相關改善責任之界面仍需進一步釐清。建議明確定義壓力測試條件、執行範圍、驗收標準及一期既有系統改善責任邊界，並確認是否以不影響既有營運系統正常運作為原則進行相關測試與驗證。	維持原條文辦理。	否	
218.	業 主 需 求 書 (二) 5.9.3.(5)	於淡海輕軌二期各車站(V21 至 V26A)再至機廠等各車站間、SER、TSS、淡海輕軌一期各車站(V11 至 V26)等處提供專屬光纖(Dedicated Dark Fiber)供其他各子系統使用。及提供額外 50%備份光纖芯數容量供後續擴充使用。且每條光纜芯數至少為 48 芯以上。各傳輸節點所需光纖熔接與光纖配線盤設置等施作，均屬廠商之契約責任範圍。	(1) 請澄清專屬光纖(Dedicated Dark Fiber)是否包含通訊傳輸系統二期車站連接OCC之星狀網路以及其他各子系統使用。 (2) 請澄清"額外 50%備份光纖芯數容量"之計算基準，係以整條光纜總芯數為基準(例如採用 48 芯規格光纜，須預留 24 芯)，或以實際使用芯數另行增加 50%預留容量準(例如使用 48 芯光纜，須額外預留 24 芯)。	維持原條文辦理。 "額外"50%備份光纖芯數容量，係以整條光纜總芯數為基準(例如採用 48 芯規格光纜，須預留 24 芯)。	否	
219.	業 主 需 求 書 (二)5.10.2.(16)	其他系統產生觸發之信號，包含但不限於如火警警報觸動、火災偵測、電扶梯緊急停止開關、電梯對講機、V21 至 V26A 車站之直線電話、門禁管制系統之緊急求救押扣等啟動時，就近之攝影機應即時輸出影像訊號至行控中心、旅客詢問處等之監視器，廠商須整合淡海輕軌一期所設置閉路電視系統設備及提供淡海輕軌二期所需閉路電視系統設備，以使淡海輕軌一期及二期之閉路電視系統動作正確。	考量淡海輕軌一期閉路電視系統已屬既有營運系統，其原有系統功能及聯動邏輯原則上應已於一期工程完成驗證與確認。惟本條文提及須使一期及二期閉路電視系統「動作正確」，目前尚未明確定義其責任範圍與驗證基準。建議釐清本案責任範圍是否以一期與二期系統間新增介接、聯動及整合功能正常運作為原則，而非包含一期既有系統原有功能之全面重新驗證或改善責任，以避免後續系統整合及驗收認知差異。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
220.	業 主 需 求 書 (二) 5.10.(10)	淡海輕軌二期通訊系統在行控中心須對淡海輕軌一期所設置之通訊設備進行整合，淡海輕軌二期應擴充原來淡海輕軌一期 OCC 之通訊既有軟體，於各席位之通訊各操作台(硬體設備)須新增硬體操控台設備，應能滿足淡海輕軌一期及淡海輕軌二期操控之所需，設備須先送審核可，及採先建後拆。並於非營運期間進行系統測試，其可符合淡海輕軌一期及淡海輕軌二期之需求，再進行替換。	本條文已說明淡海輕軌二期通訊系統原則上採擴充一期既有通訊軟體方式辦理，惟後續提及「各席位之通訊各操作台須新增硬體操控台設備」及「採先建後拆並進行替換」等內容，目前尚無法明確判斷本案是否需同步汰換一期既有操作台硬體設備，或僅新增二期所需之操作台與相關設備。建議進一步釐清一期既有 OCC 操作台設備之保留、擴充及替換原則，以及實際需更新之硬體範圍，以利後續系統設計、設備配置及報價範圍確認。	維持原條文辦理。	否	
221.	業 主 需 求 書 (二) 5.14.(1)	廠商應協調、整合通訊系統，提供車載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，並配合車載通訊系統進行相關測試作業。	考量列車設備安裝涉及車體開孔、配線空間等車輛整合議題，建議列車上車載通訊設備之安裝作業，由車輛系統統一執行，通訊系統則負責提供設備、安裝介面資料、技術支援及配合測試。此方式較有利於車輛整體施工管理、界面整合及後續維護責任釐清，亦可降低多系統廠商於車上施工之協調與介面風險。	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： 5.14 (1) 廠商應協調、整合通訊系統，提供列車通訊設備所需之裝設空間與電源，由車輛系統統一執行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。	更正	
222.	業 主 需 求 書 (二) 5.14.(6)	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。	考量列車設備安裝涉及車體開孔、配線空間等車輛整合議題，建議列車上列車通訊設備之安裝作業，由車輛系統統一執行，通訊系統則負責提供設備、安裝介面資料、技術支援及配合測試。此方式較有利於車輛整體施工管理、界面整合及後續維護責任釐清，亦可降低多系統廠商於車上施工之協調與介面風險。	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： 本項條文 5.14(6)與 5.14(1)重複，刪除。 5.14 (6)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。	更正	
223.	業 主 需 求 書 (二)7.2 (8)	現金計數及處理設備：處理候車站所收集之現金，加以分類、裝袋、運送及儲存。	招標文件中查無「現金計數及處理設備」規格的，請補充。	維持原條文辦理。 請詳業主需求(二)7.3.1 及表 7.3.2-1 自動收費系統設備數量	否	

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	備註
				表，及 7.5.1 規定。		
224.	業 主 需 求 書 (二)7.6.1 (2)	候車站刷卡機至少應包含以下功能： 可接受國內合法電子票證公司發行之交通 IC 卡電子票證（以下簡稱「IC 卡」），符合交通部「電子票證系統之多功能卡片規劃書最新版」之票卡，可提供 8 組（含）以上之 SAM 卡插槽，意即未來須可擴充到 8 張（含）IC 卡電子票證。	目前市場上活躍的電子票證約僅有 3 至 4 家，建議減少插槽數量，以避免不必要之體積與軟體問題，並降低未來整合測試時之風險（若屆時不足 8 家可能有無法驗收之疑慮）。	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： 7.6.1(2) A. 可接受國內合法電子票證公司發行之交通 IC 卡電子票證（以下簡稱「IC 卡」），符合交通部「電子票證系統之多功能卡片規劃書最新版」之票卡，可提供 4 組（含）以上之 SAM 卡插槽，意即未來須可擴充到 4 張（含）IC 卡電子票證。	更正	
225.	業 主 需 求 書 (二)7.6.4 (2)	攜帶型驗票機：內容敘述僅能針對電子票證與單程票進行查票，但其餘各章節有提及多元支付功能（信用卡及電子支付 QR）。	建請釐清攜帶型驗票機是否須具備多元支付搭乘之查驗與補票功能？	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： 7.5.4(2) T. 攜帶型驗票機應具備多元支付搭乘之查驗與補票功能。	更正	
226.	業 主 需 求 書 (二)8.2.3(5)	可靠度關鍵項目清冊。	建議業主明確訂定何為可靠度關鍵項目。	維持原條文辦理。	否	
227.	業 主 需 求 書 (二)8.2.6	(1) DRACAS 應由廠商執行與建立，並提供一份在製造、施工及安裝過程中，發生問題原因和失效處理的歷史紀錄文件。 (2) 廠商須應在製造、安裝、測試與試運轉過程中，透過操作與維修資訊回饋的作為，用 DRACAS 來監控設備安全與 RAM 之性能。	DRACAS vs FRACAS? DRACAS 與 FRACAS 都是可靠度工程（Reliability Engineering）中用來管理故障資料與改善措施的系統，但兩者在應用範圍、目的與管理深度上有所不同。以下從工程管理角度做系統化比較。 DRACAS(Data Reporting and Corrective Action System) → 資料回報與矯正措施系統 目的：蒐集產品或設備的故障/異常資料，追蹤並執行改善措施 核心重點：Data Reporting + Corrective	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			Action FRACAS (Failure Reporting, Analysis, and Corrective Action System) → 故障回報、分析與矯正措施系統 目的：系統化管理故障報告，進行故障分析，實施矯正措施 核心重點：Failure Reporting + Analysis + Corrective Action 製造、安裝及測試階段的品質計畫與驗證活動，與 DRACAS 流程存在重複執行之虞，若品質改善建議與 DRACAS 改善建議相左時廠商無所適從。另依據美軍 MIL-STD-2155 及國際軌道實務經驗，多以 FRACAS「紀錄產品或系統故障、分析其根本原因」並「採取糾正措施以防止再次發生」的封閉循環管理流程，提升營運可用度及安全。			
228.	業 主 需 求 書 (二)8.3.2 (3) B	此等關鍵子系統或設備，應具故障自趨安全之設計或採複置裝置檢查，俾使任何故障或功能喪失時，皆不會導致不安全狀況。	【複置裝置】建議改為【備援裝置】。	維持原條文辦理。	否	
229.	業 主 需 求 書 (二)8.3.2 (3) C	當任何子系統、設備及元件之故障，會導致人員受傷、主要系統損壞或營運中斷時，則廠商應採複製裝置、熱機自動備援，或依故障自趨安全原則進行設計。	建議名詞【複聯裝置、熱機自動複置】改為「備援」或「熱備援」。	維持原條文辦理。	否	
230.	業 主 需 求 書 (二)8.3.3 (2) C	廠商應將災害分析的結果，使用關聯資料庫型式的災害登記冊紀錄，此資料庫需能對災害減輕納入設計做追蹤，並對未來營運單位任何工作地點所發生的災害，及所有的作業行動，提供簡易存取的功能。	建議再評估「資料庫功能之軟體」需求並載明具體要求，抑或使用 excel 管理災害登記冊即可。	維持原條文辦理。	否	
231.	業 主 需 求 書 (二)8.3.3(2) D	D. 廠商應定期維護災害登記冊，並對所有相關單位所提出的災害減輕措施，進行完整之辨識和紀錄作業。	建議明確訂定維護災害登記冊的週期。	維持原條文辦理。	否	
232.	業 主 需 求 書 (二)8.3.3 D(d)	d. 對天然災害所特別提出之特殊或有效的減輕措施。	請提供天然災害的定義。 另請提供遭遇天然災害時的營運條件	維持原條文辦理。	否	

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	備註
				請詳契約主文第十二條		
233.	業主需求書 (二)8.3.3 (3) H	廠商應依據 EN50126、EN 50716(原依據 EN 50128 開發的軟體仍得適用)、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	1. 依據 IEC 61508 SIL係指安全功能(safety function)，安全功能來自分析(危害分析)，SIL 等級亦須分析，因此應當將所要求的安全功能描述清楚。 例如:供電系統內之監控系統:SIL ≥ 2 究竟指的是什麼功能？ 如果指的是緊急斷電(Emergency Cut-Off)應當直接寫供電系統內之緊急斷電功能:SIL ≥ 2 。 2. 淡海輕軌之供電為非全線之架空線設計，然而此處的 SIL 要求較合適於採用第三軌之供電設計，因此請檢視此處 SIL 需求是否有過度要求(Over design)的狀況。	維持原條文辦理。	否	
234.	業主需求書 (二)8.3.7 (3)	(3) 安全證明應依據最新版 CENELEC EN50129 之架構進行撰寫，同時內容應包含 SIL 需求已被滿足之獨立安全評估 (ISA) 佐證資料，另應配合 IV&V 作業及因應階段通車初履勘作業需求分別提交安全證明文件。	建議修改(3) 安全證明應依據最新版 CENELEC EN50129 之架構進行撰寫，「同時內容應包含 SIL >0 需求已被滿足之獨立安全評估 (ISA)佐證資料」，另應配合 IV&V 作業及因應階段通車初履勘作業需求分別提交安全證明文件。	維持原條文辦理。	否	
235.	業主需求書 (四)1.1	第二期路網計畫路線範圍……經 V25、V24、V23 站後，於文化路口改採雙軌無架空線進入中正路老街，設置 V22 站，至淡水捷運站南側設置 V21 站止。	若得標廠商開工後，因機關或第三方因素導致 V23-V21 段無法施工，導致 V23 站至 V21 站路段無法按預定進度取得用地或交付工區，建請機關明訂「分段交付工區」與「分段通車」之合約應變機制，與調整相關測試和保固起算措施	維持原條文辦理。	否	
236.	業主需求書 (四)2.2.4 二、十	輕軌候車站及沿線基地排水之排洪斷面採用 5 年重現期距降雨強度設計為原則，或依當地主管機關要求設計。輕軌設施排水系統採 20 年迴歸期暴雨作為設計依據。	請澄清哪些具體範圍適用 20 年標準？哪些範圍適用 5 年標準？若兩者定義重疊時，應以何者為準？	維持原條文辦理。	否	
237.	業主需求書 (四)6.3.4 二、(一)	車站內之污水，原則上以重力方式，經污水管路進緩衝槽後再排放至車站外公共污水下水道系統，如無公共污水下	建請提供 V21~V26A 沿線目前「已確認無法接入公共污水下水道」的車站清單，以利評估	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		水道系統，則需在地面層設置建築物污水處理裝置及緩衝槽等設施，先行處理至符合環保規定標準，再排放至車站外指定點。	處理設備與土建成本。			
238.	業主需求書(五)基本設計工程圖說指引圖	基本設計工程圖說_指引圖缺少V21~V23間線路資訊	缺少 V21~V23 間線路資訊，如圖號 CIV00-CE 2035 顯示 V21~V26A 站平縱剖面圖(上行線)第 5 張共 12 張，但並未見前四張內容。	維持原條文辦理。	否	
239.	詳圖號	基本設計工程圖說_參考圖缺少V21~V23間線路資訊	缺少 V21~V23 間線路資訊，如圖號 CIV00-GE 2005 顯示土層鑽孔平面及柱狀圖第 5 張共 12 張，但並未見前四張內容。	維持原條文辦理。	否	
240.	綱要性土建工程及其他機電設施施工規範 1.6.2	廠商應確認土方來源非為紅火蟻入侵區，否則使用之材料應依第 1.4.3(2)、1.4.4(1)及 1.4.5(3)之有關規定偵查及監測以確認無紅火蟻方得使用。其後於保固期間，構造物回填區如發現紅火蟻，廠商應負責滅除。	輕軌系統多屬開放式空間或平面段，紅火蟻的擴散極有可能是營運後從周邊環境自然遷徙而來，不一定是回填土方所夾帶。建請修正為保固期間若發現紅火蟻，經查屬於回填土方所夾帶者，由廠商始負滅除責任。若屬周邊自然生態擴散，應由當地病媒防治機關處理。	維持原條文辦理。	否	
241.	綱要性土建工程及其他機電設施施工規範 3.1.9 (8)、(9)	於靠近公共管線設施處使用機具進行開挖之前，應以人工試挖之方式，事先進行全面且充分之初步調查工作，並於施作 48 小時前通知線屬單位派員駐場指導、會勘，以確認公共管線設施之位置。如此類公共管線設施具危險性，應以人工挖出，並在進行機械開挖之前，予以充分保護。 試挖應分階段進行，每次深度以 2.5 公尺以+D74 內為原則，夜間作業應有足夠照明且監工應全程監控	依《營造安全衛生設施標準，未設置擋土支撐等防護設備前，人工開挖深度應以 1.5 公尺為限。超過 1.5 公尺深之管線，應由甲、乙雙方協議改採機具開挖，並在進行機械開挖之前，予以充分保護。	維持原條文辦理。	否	
242.	01-投標須知-淡海二期統包-1150515 p.4 七、(一)	請提供本案擴充部分之預算金額		預算金額尚在檢討中，請依實際招標公告文件內容為準。	更正	

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	備註
243.	契約第一條(3) 1 / P 4	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，…。 前項優先順序兼有 2 目以上情形者，由機關擇一為之。 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：	契約書有以下描述： 第一條 三、第一項〔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： 第三項〔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：〕 第三條第一項與第三條均為針對契約各種文件內容如有不一致時的優先順序所作規定，且規定優先順序不一，應為重複規定，應刪除重複規定。 建議修改為： 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： 廠商投標文件 契約條款 開標、決標紀錄 投標須知 工程價目單之總表 業主需求書 第二項〔前項優先順序兼有 2 目以上情形者，由機關擇一為之。〕建議修改為 同一優先順位之文件，其內容有不一致之處，屬甲方文件者，以對乙方有利者為準；屬乙方文件者，以對甲方有利者為準。	維持原條文辦理。	否	
244.	契約第一條第三 1 / P4	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。	建議刪除本條款：「惟若有誤算、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。」 係因投標廠商係依招標文件及報價基準提出報價，倘甲方後續以「顯然錯誤」為由進行更正，並排除乙方任何損害賠償請求權，將導致風險不對等，實屬顯失公平，亦有違誠信原則及契約風險分配之基本原則，建議予以刪除或	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			至少調整為雙方合理分擔之機制。			
245.	契約第二條第四 / P 6	四、乙方提出之材料或設備，須符合甲方招標文件之規定及契約標之之功能、效益目的。其有不合者(包括於甲方核定後才發現者)，應予修正，並由乙方負擔費用。 另為達成本工程所需之各項設施、設備、材料，雖未敘明於契約或招標文件，但為本工程所必需具備之設施者，乙方亦應負責設計施工，並不得要求增加契約金額或補償。	另為達成本工程所需之各項設施、設備、材料，而為本工程所必需者，廠商亦應負責設計施工，並不得要求增加工期、契約金額或補償。 (建議刪除「雖未敘明於契約或招標文件」)	維持原條文辦理。	否	
246.	契約第四條第四 / P 7	四、為完成履約標的所必須具備或提供之工程、財物及勞務，只要符合原招標文件之範圍，乙方應負責設計、施工、供應或安裝，不得要求增加契約價金或補償。	[原招標文件範圍內]之措辭定義模糊且缺乏明確性。為避免對專案範圍產生歧義，並確保法律確定性，謹建議依本契約第一條第二項所明定之定義與解釋，將內文修改為『本工程之範圍』 建議改為： 四、為完成履約標的所必須具備或提供之工程、財物及勞務，只要符合本工程之範圍，乙方應負責設計、施工、供應或安裝，不得要求增加契約價金或補償。	維持原條文辦理。	否	
247.	契約第四條第七 / P 7	前款情形，屬中華民國政府所為，致履約成本增加者，其所增加之必要費用，由甲方負擔；致履約成本減少者，其所減少之部分，得自本契約價金中扣除。其他國家政府所為，致履約成本增加或減少者，本契約價金不予調整。	外國政府行為變更所致風險屬於廠商無法預見、也無法抗拒的「不可抗力」因素。將此類宏觀風險全數轉嫁給廠商，有欠公允。建議將其他國家政府行為變更比照不可抗力條款處理，雙方應重新協商合理調整契約價金。 建議修改為： 前款情形，屬中華民國政府所為，致履約成本增加者，其所增加之必要費用，由甲方負擔；致履約成本減少者，其所減少之部分，得自本契約價金中扣除。其他國家政府所為，致履約成本增加或減少者，雙方應重新協商合理調整	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			契約價金。			
248.	契約第五條第一第(一)1 / P8	第五條 本契約價金之給付條件 一、除本契約另有約定外，依下列條件辦理付款：(一)預付款： 1 本工程預付款為新臺幣訂約時契約金額10%內(四捨五入以萬元為單位)元正，預付款於雙方簽定契約後，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。	由於乙方已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以確保還款，為確保專案現金流穩定，並維持工程能持續順利推進，廠商建議提高預付款比重以為施工之必要合理安排。 建議修改為：(一)預付款： 1 本工程預付款為新臺幣訂約時契約金額30% (四捨五入以萬元為單位)元正…。 建議同時將付款條件更改為里程碑付款，建議調整為以下付款結構比例： - 設計費：10% - 一般雜項費用：1% - 設備費：65% - 安裝費：15% - 測試費：5% - 其餘 4% 用於訓練、備品備件、試運轉及BIM 相關項目。	維持原條文辦理。	否	
249.	契約第五條第一第(五)第3 / P 13	(五)乙方履約有下列情形之一者，甲方得暫停給付本契約價金至情形消滅為止： 3 未履行本契約應辦事項，經通知仍延不履行者。	未履行應辦事項應僅限於可歸責於乙方事由始符合政府採購法公平合理宗旨。 建議修改為：因可歸責於乙方之 事由致未履行本契約應辦事項，經通知仍延不履行者。	維持原條文辦理。	否	
250.	契約第5條第一第(六)第3 / P 1	3 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施(均不排除進口製品)，其餘工程項目均無物價調整。	近年來國際及國內市場之原物料價格、運輸物流成本及各類工程工資波動劇烈且極難預測，若將其餘工程項目之物價通膨風險全數由乙方概括承受，恐有失公允，亦將嚴重超出廠商在投標時所能合理精算與控制之商業風險範疇。為避免影響整體工程之推進效率與施工品質，基於合約公平誠信原則及風險合理分擔，	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			謹建議修正本條文，將「本工程之全數項目(包含其餘工程項目)」均納入物價指數調整機制。 3 本工程提供物價指數調整項目為土建、其他機電設施(均不排除進口製品)，以及其餘工程項目。			
251.	契約第七條附件(履約期限規定)第四第(四)	乙方因政府機關之行政單位如都市設計審議或建築執照等審查而逾越分段進度里程碑各分階段工作完成期限或履約期限者，乙方得敘明理由，向甲方申請展延工期，經甲方同意後得予展延，但乙方不得要求延展工期期間之工程管理費。 另案件之相關行政流程，因甲方內部行政作業，乙方應自行衡酌預定作業時程，並考量檢(查、試)驗所需時間及甲方受理申請審查及核定時間適時提出；惟若屬行政程序作業所需必要時間，而逾越分段進度里程碑各分階段工作完成期限或履約期限者，乙方得敘明理由，向甲方申請展延工期，經甲方同意後得予展延，但乙方不得要求延展工期期間之工程管理費。	鑒於相關行政審查程序(包括但不限於都市設計審議、建築執照申請及其他政府機關審查)屬非可歸責於乙方之事由，且其作業時程多非乙方所能合理控制，為符合誠信原則及契約風險合理分配之基本原則， 建議修正如下： 乙方因政府機關之行政單位(包括但不限於都市設計審議、建築執照審查等)之審查或核定程序，而致未能依約完成分段進度里程碑或履約期限者，乙方得敘明理由，向甲方申請展延工期，並得請求該展延期間所發生之合理工程管理費(包含但不限於現場管理費用及間接成本)。 另本工程涉及之相關行政程序，如因政府機關或甲方內部行政作業所需必要時間，而致影響分段進度里程碑或履約期限者，乙方亦得申請展延工期，並得請求該展延期間之合理工程管理費。 前述工期展延及費用請求，應以該延誤非可歸責於乙方為限，並依實際影響之期間及合理發生之費用計算。	維持原條文辦理。	否	
252.	工程契約第七條附件(履約期限規定)第四第(五)以及第八(三)	(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%除以訂約時達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1(達成本工程範圍包含	1. 乙方就不可抗力事件或其他非可歸責乙方之事件，致影響進度綱圖要徑之作業進行，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，經機關同意展延工期時，乙方有權獲得工期展延及相應之直接與間接成本補償；惟 (a) 在契約非可歸責事件	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯）工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工）之天數所得金額乘以最後履約期限」里程碑項次 1-1（達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯）工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工）之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： $\text{展延之工程管理費} = ((2.5\% \times A) / B) \times C - 183$ 備註： A：訂約總價（扣營業稅） B：訂約時達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1 之天數 C：達成「最後履約期限」里程碑項次 1-1 之展延天數 （三）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。	之價格的 10% 計算，且（b）僅於展延天數逾機電系統竣工延誤超過 30 日者，乙方得請求展延補償費用。 2. 工期延長之直接成本補償（直接成本部分）須合理證明。契約第 7 條第四第（五）之展延補償之 10% 上限規定，僅適用於約定之間接成本（liquidated indirect costs），包括但不限於因延誤所引致的額外專案管理費用。 3. 展延補償費公式 =（訂約時 8% 契約價金 / 訂約時系統機電竣工天數）x（系統機電竣工日期展延天數 - 30 日）			
253.	契約第十一條第二十一/P46	二十一、甲方提供設備或材料供乙方履約者，乙方應於收受時作必要之檢查，以確定其符合履約需要，並作成紀錄。設備或材料經乙方收受後，其滅失或損害，由乙方負責。	由於設備或材料的所有權方必須檢查其性能，因此建議刪除以下。 " 甲方提供設備或材料供乙方履約者，乙方應於收受時作必要之檢查，以確定其符合履約需要，並作成紀錄。設備或材料經乙方收受後，	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			其滅失或損害，由乙方負責。"			
254.	契約第十一條第二十一及第二十四/P46	二十一、 甲方提供設備或材料供乙方履約者，乙方應於收受時作必要之檢查，以確定其符合履約需要，並作成紀錄。設備或材料經乙方收受後，其滅失或損害，由乙方負責。 二十四、 其他 (一)乙方於收到核准之品質計畫前，除甲方另有指示或有條件同意先行施作外，不得對本工程需要品質管制工作且尚未核准之部分進行施工。 (二)甲方或任何其他代表人員當時未加以批駁或拒絕之任何工作或材料，並不影響甲方嗣後批駁或拒絕任何工作或材料之權利。 (三)甲方及其所授權之任何人員，在任何時間均得進入本工程、工地及一切工作場所、或本工程所需材料、製品及設備之製造工場與處所。乙方應負責取得此項通達之權利，並協助進場之相關安排作業。	將第二十一與第二十四互相對照可顯示不對等[雙重標準存在]。第二十一規定甲方提供的設備/材料，乙方必須在「收受時」做檢查並負責。一旦收下，後續所有的滅失或損壞全部由乙方承擔。但第二十四卻規定甲方或其監造代表在施工现场「當時沒有批駁或拒絕」的工作或材料，「並不影響甲方嗣後批駁或拒絕之權利」，雙方風險分配明顯失衡。且乙方若經甲方同意後已經施作工項若甲方仍能與事後要求拆掉重做，也破壞公共工程內涵的信賴保護精神。又甲方及其所授權之任何人員，在任何時間均得進入本工程或工地等一切場所若不幸發生工安意外，或導致現場材料設備損壞，乙方難以釐清責任，故應限於通知乙方後之合理時間內方屬合理，此點亦可參照第十一條第十二第(九)類似規定。 準此，謹建議如同前述刪除第二十一，並將第二十四修改如下： (一)乙方於收到核准之品質計畫前，除甲方另有指示或有條件同意先行施作外，不得對本工程需要品質管制工作且尚未核准之部分進行施工。但如因可歸責於甲方之事由致甲方延遲核准，因而影響本工程之關鍵進度者，其受影響之工期應予等比例順延，且乙方不負逾期違約責任。 (二)甲方或任何其他代表人員當時未加以批駁或拒絕之任何工作或材料，並不影響甲方嗣後批駁或拒絕任何工作或材料之權利，但僅限於乙方故意隱瞞工作或材料存有重大隱蔽瑕疵，且該瑕疵確係可歸責於乙方事由所致者，否則甲方嗣後不得任意批駁、拒絕或要求重作。 (三)甲方及其所授權之任何人員，得於 24 小時前通知乙方後在合理工作時間得進入本工	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			程、工地及一切工作場所、或本工程所需由第三方供應之材料、製品及設備之製造工場與處所。乙方應盡商業上合理努力協助安排進場作業，惟仍應遵守各該工場之門禁安全及商業秘密保護規範。			
255.	契約第十五條第三	三、工程部分完工後，如有部分先行使用之必要或已履約之部分有減損減失之虞者，應先就該部分辦理驗收或分段查驗供驗收之用，並得就該部分支付價金及起算保固期。可採部分驗收方式者，優先採部分驗收；因時程或個案特性，採部分驗收有困難者，可採分段查驗供驗收之用。分段查驗之事項與範圍，應確認查驗之標的符合契約約定，並由參與查驗人員作成書面紀錄。供甲方先行使用部分之操作維護所需費用，除契約另有約定外，由甲方負擔。但工程保留款須待本契約全部驗收合格，繳交保固保證金後再予核退。 甲方提前使用該完成部分不得視為解除乙方依本契約對該部分工作所應負之責任，亦不表示甲方已放棄契約中之任何條款…	工程部分完工後既已辦理驗收起算保固期，即應返還廠商工程保留款，而非扣留至整個專案結束才能拿回，如此不僅失去了「部分驗收、部分支付價金」用來舒緩廠商現金流的實質意義，亦有失公允。 另外，一旦由甲方先行使用，設備控制權已在甲方手上進行運轉或消耗，依照民法相關規定，標的物之利益及風險自移轉時點即由受讓人承擔，但本條卻違反該原則仍規定「不得解除乙方責任」，會造成甲方獲利卻由乙方承受不可控風險的不合理狀況，同時乙方會陷入極難舉證的困境，極易被強迫承擔非可歸責於己的修復責任，有違誠信與公平合理原則。因此建議修改如下： 三、工程部分完工後，如有部分先行使用之必要或已履約之部分有減損減失之虞者，應先就該部分辦理驗收或分段查驗供驗收之用，並得就該部分支付價金及起算保固期。可採部分驗收方式者，優先採部分驗收；因時程或個案特性，採部分驗收有困難者，可採分段查驗供驗收之用。分段查驗之事項與範圍，應確認查驗之標的符合契約約定，並由參與查驗人員作成書面紀錄。供甲方先行使用部分之操作維護所需費用，除契約另有約定外，由甲方負擔。該部分工程保留款，得於該部分經部分驗收合格（或因甲方先行使用而辦理分段查驗完成）後，由甲方依該部分占契約總價之比例核退之，其餘工程保留款須待本契約全部驗收合格，繳交保固保證金後再予核退。 甲方提前使用該完成部分於先行使用之日起，	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			該部分工作之毀損、滅失及一切風險即移轉予甲方負擔，惟不得視為解除乙方依本契約對該部分工作就可歸責於乙方事由所應負之責任，亦不表示甲方已放棄契約中之任何條款，惟因甲方先行使用所致之標的損壞、故障或折舊擴大，由甲方負責，乙方不負保固、修復與賠償責任。...			
256.	契約第十五條之一 第一節(二)11(9)	第十五條之一 操作、維護資料及訓練(契約雙方應依下列約定辦理) 一、 資料內容： (二)上述資料應包括下列內容： 1 1 以下資料由甲方視個案特性選填： (9) 可編譯(Compilable)之原始程式移轉規定 (10) 軟體版權之授權規定	有關(9)可編譯(Compliable)之原始程式移轉規定應僅限於採購契約第十八條第二已經明訂於乙方依本契約完成之成果報告及文件(衍生著作權, foreground IP)不包含乙方既有智慧財產權(Background Ip)。同時有關(10)軟體版權之授權規定，乙方既有智慧財產權僅於本工程範圍內授權甲方於本契約目的範圍內非獨占、不可轉讓之使用，而非移轉亦非提供程式原始碼予甲方。謹請 貴單位於修訂契約時，考量本廠商就契約第十八條第二所提出修改意見以為相應調整。	維持原條文辦理。	否	
257.	契約第十六條第三	在保固期間，有下列情形時： (一) 除了非起因於乙方之疏忽、過失或錯誤，造成意外災害、出軌或相撞，使系統上任何項目產生結構性故障；或 (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%。 這些故障將被視為設計失敗。 當乙方接獲甲方之設計失敗通知時，不論該故障項目安裝於本工程之任何部份，或該項目在本工程其他部份之安裝是否發生故障，或該項目之安裝是否已超過保固期，乙方均應立刻重新設計，並置換此故障項目直至符合契約約定為止，且該費用由乙方自行負擔。 保固期間內若置換、換新或修理之結果可能影響本工程或任何部分之功效，甲方得於該置換、換新或修理完成後 1 個月內，以書面通知乙方辦理重行試	建議修改為： “在保固期間，有下列可歸責於乙方之疏忽、過失或錯誤情形時： (一)造成意外災害、出軌或相撞，使系統上任何項目產生結構性故障；或 (二) 本工程之車輛及核心機電系統之特定同型號元件，於保固期內因同一設計或製造上之系統性原因發生故障及因而造成之其他故障，總數超過30%。 這些故障將被視為設計失敗。” 應刪除” 或該項目之安裝是否已超過保固期”，建議修改為：當乙方接獲甲方之設計失敗通知時，不論該故障項目安裝於本工程之任何部份，或該項目在本工程其他部份之安裝是否發生故障，乙方均應立刻重新設計，並置換此故障項目直至符合契約約定為止，且該費用	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		驗，在此種情形下，該試驗應提出試驗合格證明。 甲方得請求乙方賠償因本工程瑕疵所生之損害，且其範圍包括但不限於其營運機構或新北市政府暨所屬機關、機構因本工程系統營運停止所生之損失、為應變營運停止所支出之必要費用、為避免瑕疵再次發生所支出之必要費用等。	由乙方自行負擔。 建議修改為： 甲方得請求乙方賠償因本工程瑕疵所生之損害，惟該等損害應由甲方負舉證責任，證明其已實際發生且與本工程瑕疵間具有相當因果關係。 前述損害範圍包括但不限於其營運機構或新北市政府暨所屬機關、機構因本工程系統營運停止所生之損失、為應變營運停止所支出之必要費用、為避免瑕疵再次發生所支出之必要費用等。本條損害賠償總額，除故意或重大過失外，以本契約總價金之百分之百為上限。雙方同意免除彼此之營業中斷、利潤喪失等間接或衍生性損害賠償責任。			
258.	契約第十六條 第十五/P61	十五、 甲方於保固期間發現任何瑕疵或故障後，將以書面通知乙方，除非於書面通知中另有指示，乙方應於甲方指定之時間開始改正工作，但至遲應於收到書面通知後兩天開始。乙方應全力從事改正工作直至完成。為防止對甲方之運作造成遲延或阻礙，對於被認為有缺陷或無法令人滿意之物品、設備、系統或工作，當甲方認為必要時得繼續使用直至可停止運轉以進行改正工作。	所謂[被認為有缺陷或無法令人滿意之物品、設備、系統或工作]於本條並無客觀技術標準恐流於片面主觀判斷而引起爭議，故建議改以雙方共同會勘後確認。再者，設備若有瑕疵，而甲方認為必要時仍得繼續使用直至可停止運轉恐易導致損害擴大外並有歸責無法釐清之風險。因此建議修改如下： 十五、 甲方於保固期間發現任何瑕疵或故障後，將以書面通知乙方，由雙方於五日內共同會勘瑕疵原因與責任歸屬，若可歸責於乙方，除非於書面通知中另有指示，乙方應於甲方指定之時間開始改正工作，但至遲應於責任歸屬確認後五天開始。乙方應全力從事改正工作直至完成。為防止對甲方之運作造成遲延或阻礙，對於被認為有缺陷或無法令人滿意之物品、設備、系統或工作，當甲方認為必要時得繼續使用直至可停止運轉以進行改正工作。但甲方於知悉瑕疵後仍繼續使用，致使損害擴大或引發其他故障者，該損害擴大與故障之衍生費用及保固責任應由甲方自行承擔，與乙方無涉。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
259.	契約第十六條 第十六/P61	十六、在商業運轉時，當某項缺陷或故障足以危害或損壞營運中之系統或時程，則甲方可依其判斷認定為緊急狀況並口頭通知乙方，乙方應於接獲口頭通知後 4 小時內展開改正工作，並須在甲方指定之期限內完成改正，甲方將在口頭通知後 48 小時內發出書面通知。或者當甲方認為緊急之缺陷或故障可由甲方或甲方之工作人員進行最迅速之修理，則甲方可命令甲方之工作人員依據乙方提供之操作或維修手冊進行改正工作，在此情況下進行改正工作所需之費用由乙方負擔。……	本條對於瑕疵輕重緩急與是否可歸責並未區分且給予乙方改正時間過於倉促未考量備料、假日或國外進口等因素，對於雙方權責歸屬與風險分配顯失公允。再者，甲方片面認定緊急情況後可自行進行修理恐於操作過程因操作不當擴大損害，卻仍由乙方負責亦違反公平誠信原則。故建議修改如下： 十六、在商業運轉時，當某項缺陷或故障足以危害或損壞營運中之系統或時程，且該缺陷或故障係可歸責於乙方時，則甲方可依其判斷認定為緊急狀況並口頭通知乙方，乙方應於接獲口頭通知後 24 小時內(若因人力或備料不及由雙方另訂合理時間)展開改正工作，並須在甲方指定之合理期限內完成改正，甲方將在口頭通知後 48 小時內發出書面通知。或者當有採取維持系統安全運轉之緊急必要處置時，甲方認為緊急之缺陷或故障可由甲方或甲方之工作人員進行最迅速之修理，則甲方可命令甲方之工作人員依據乙方提供之操作或維修手冊進行改正工作，在此情況下，如經確認該瑕疵歸責於乙方，其修理所需之直接、合理費用由乙方負擔；惟若因甲方人員未依手冊操作或處置不當致損壞擴大者，乙方對該擴大損害不負保固與賠償責任。…	維持原條文辦理。	否	
260.	契約第十七條 第一、(一)、(二)、(三)、(四)	第十七條 遲延履約 一、本契約訂有「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯）工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」、「全工程竣工」二項最後「履約期限」里程碑，另訂有「分段進度」里程碑，相關里程碑皆訂有逾期懲罰性違約金。逾期懲罰性違約金，以日曆天為單位，不扣除任何假日、節日、	為避免對廠商產生過度苛刻之履約壓力，並保留履約執行所需之合理彈性，同時避免就同一履約義務之遲延重複課以懲罰性違約金，致生顯失公平情形，且考量分段里程碑與多重違約金機制將增加計算複雜度並不必要地提高管理成本及人力資源投入，建議予以調整。 建議刪除就下列各項分別訂定逾期懲罰性違約金之規定： 1. 「達成本工程範圍（包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		休息日，因可歸責於乙方之事由，致終止或解除契約者，逾期違約金應計算至終止或解除契約之日止。 (一) 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 0.1%計算逾期懲罰性違約金；其中項次(3-3、3-5)「分段進度」里程碑，若有逾期每日以定額 50,000 元計算逾期懲罰性違約金。 (二) 乙方如未依照本契約「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯）工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」里程碑規定之履約期限，應按逾期日數，每日依訂約總價 0.2%計算逾期懲罰性違約金。 (三) 若有逾分段進度里程碑，但未逾「達成本工程範圍包含 V26A 站至 V23 站平面段區間之候車站及路線段等契約文件所載之土建軌道及其他機電設施（不含建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯）工程完工；及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工」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，於未逾本「履約期限」里程碑之履約期限後發還；若有逾分段進度里程碑，且逾本「履約期限」里程碑之履約期限，其有逾分段進度里程碑已收取之懲罰性違約金者，於計算逾本「履約期限」里程碑履約期限之懲罰性違約金時應予扣抵。 (四)「全工程竣工」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，	建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯)工程完工；以及建築物管理系統 BMS、電梯及電扶梯實質完工)」之履約期限里程碑； 2. 「全工程竣工」履約期限里程碑； 3. 各項「分段進度」履約里程碑。 並建議統一以「最終單一履約里程碑（即全工程竣工）」作為是否構成遲延及計算違約責任之唯一判斷基準。 另，就逾期違約金之損害賠償額預定性違約金總額建議修改如下：(四)、逾期違約金為損害賠償額預定性違約金，其總額（含逾期未改正之違約金）以契約價金總額之 10%為上限，且計入第 18 條第 11 款之賠償責任上限金額內。			

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	備註
		按逾期日數每日依訂約總價 0.2‰計算。 二、採部分驗收者，得就該部分之金額計算逾期懲罰性違約金。 三、第 1 款扣抵方式，甲方得自應付價金中逕為扣抵；其有不足者，得通知乙方繳納或自保證金逕為扣抵。 四、「移交時程」和「分段進度、最後履約期限」里程碑逾期違約金採分別計算，逾期懲罰性違約金之總額（含逾期未改正之懲罰性違約金），以合計本契約價金總額之 20 %為上限，且不計入第 18 條第 11 款之賠償責任上限金額內。				
261.	契約第十七條第五	五、因天災或事變等不可抗力或不可歸責於本契約當事人之事由（本款第 1 至 13 目），致未能依時履約者，乙方得依第 7 條附件關於「履約期限延期」之約定，申請延長履約期限；不能履約者，得免除本契約責任： （一）戰爭、封鎖、革命、叛亂、內亂、暴動或動員。 （二）山崩、地震、海嘯、火山爆發、颱風、豪雨、冰雹、惡劣天候、水災、土石流、土崩、地層滑動、雷擊或其他天然災害。 （三）墜機、沉船、交通中斷或道路、港口冰封。 （四）罷工、勞資糾紛或民眾非理性之聚眾抗爭。 （五）毒氣、瘟疫、火災或爆炸。 （六）履約標的遭破壞、竊盜、搶奪、強盜或海盜。 （七）履約人員遭殺害、傷害、擄人勒贖或不法拘禁。 （八）水、能源或原料中斷或管制供應。	建議增訂如下： 五、因天災或事變等不可抗力或不可歸責於本契約當事人之事由（本款第 1 至 13 目），致未能依時履約者，乙方得依第 7 條附件關於「履約期限延期」之約定，申請延長履約期限；不能履約者，得免除本契約責任： （一）戰爭、封鎖、革命、叛亂、內亂、暴動或動員、傳染病、禁運、進出口禁令和政府限制。 （二）山崩、地震、海嘯、火山爆發、颱風、豪雨、冰雹、惡劣天候、水災、土石流、土崩、地層滑動、雷擊或其他天然災害。 （三）墜機、沉船、交通中斷或道路、港口冰封。 （四）罷工、勞資糾紛或民眾非理性之聚眾抗爭。 （五）毒氣、瘟疫、火災或爆炸。 （六）履約標的遭破壞、竊盜、搶奪、強盜或海盜。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		(九) 核子反應、核子輻射或放射性污染。 (十) 非因乙方不法行為所致之政府或甲方依法令下達停工、徵用、沒入、拆毀或禁運命令者。 (十一) 政府法令之新增或變更。 (十二) 我國或外國政府之行為。 (十三) 其他經甲方認定確屬不可抗力者。	(七) 履約人員遭殺害、傷害、擄人勒贖或不法拘禁。 (八) 水、能源或原料中斷或管制供應。 (九) 核子反應、核子輻射或放射性污染。 (十) 非因乙方不法行為所致之政府或甲方依法令下達停工、徵用、沒入、拆毀或禁運命令者。 (十一) 政府法令之新增或變更。 (十二) 我國或外國政府之行為。 (十三) 其他經甲方認定確屬不可抗力者。			
262.	契約第十八條第一、二、三	第十八條 權利及責任 一、 乙方應擔保第三人就履約標的，對於甲方不得主張任何權利。乙方履約，其有侵害第三人權益時，應由乙方負責處理並承擔一切法律責任，包括甲方所發生之費用。甲方並得請求損害賠償。 二、 乙方應保證其職員於職務上完成之著作，應依著作權法規定與其職員約定以乙方為著作人，享有著作人格權及著作財產權。乙方依本契約完成之成果報告及文件，以乙方為著作人，但其著作財產權應於完成同時全部讓與甲方，乙方並承諾不行使其著作人格權。乙方得為履行本契約之目的而合理使用，如經甲方之事先書面同意，乙方亦得為履行本契約以外之目的而合理使用。乙方或其分包乙方得因本工程施工之需要而使用此等文件或著作，但除經取得甲方書面同意授權並嚴格遵守其所附加之條件外，乙方或其分包廠商不得有下列行為：(1)贈與、出版、展示、或取走任何與本工程有關之資料、敘述、論說、圖說、圖書、透視圖、廣告、照片、幻燈片、影片或其他類似有關本工程之事物。(2)為廣告之目的而使用工地。乙方	一般而言，廠商就一專案所完成之著作稱為衍生智慧財產權(Foreground IP)，可依合約約定於完成同時全部讓與業主，但廠商本身於執行專案前即擁有的智慧財產權或knowhow(Background IP “既有智慧財產權”)並不會隨同一併讓與業主，否則將造成廠商因單一工程專案即喪失耗巨資心血所研發出之後端智慧財產權與營業機密，此絕非業主所樂見亦違反國際工程慣例。因此，為免乙方因本條規定而喪失對後端智慧財產權的權利，建議修改如下： 第十八條 權利及責任 一、 乙方應擔保第三人就履約標的，對於甲方不得主張任何權利。乙方履約，其有侵害第三人權益時，應由乙方負責處理並承擔一切法律責任，包括甲方所發生之費用。甲方並得請求損害賠償。但若該侵害係因甲方提供之圖說、指示或資料所致者，不在此限。乙方依本條對甲方所負之損害賠償、費用及一切法律責任，其總額以本契約總價之百分之二十(20%)為上限，且不包括任何間接、衍生或懲罰性損害。 二、 乙方應保證其職員因履行本契約於職務	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		如違反授權利用之約定或相關約定時，應對甲方因此所受之損害負賠償責任。乙方於設計中使用其本身擁有之任何專利權或專門技術（KNOW HOW）部分，均應向甲方提出詳細說明，並提送其他可行之替代方案供甲方參考。 三、 乙方為履行本契約或所從事與本契約相關之研發所得，除依上述約定讓與甲方外，且甲方有權對本契約後續之延伸及維修等特定目的而修改及擴充使用。為本計畫或其任何部分所採用與其有關之任何永久性設備、施工設備、機械、工作、方法或材料，其因涉及專利與權利金、著作、設計、商標、名稱或其他任何權益遭受侵害時，乙方應負責處理並負擔一切法律責任且補償甲方因任何前述情事而在中華民國或任何國家所遭受任何索賠、要求、訴訟、賠償、成本、支出及費用等一切損失。乙方執行本契約不得侵害第三人智慧財產權。	上完成之著作，應依著作權法規定與其職員約定以乙方為著作人，享有著作人格權及著作財產權。乙方依本契約完成之成果報告及文件（Foreground IP，下稱”本專案 IP”），以乙方為著作人，但其著作財產權應於完成時全部讓與甲方，乙方並承諾不行使其著作人格權。惟乙方就其於本契約前已獨立發展或擁有之既有著作（Background IP），仍保有完整之著作權，僅授權甲方於本契約目的範圍內非獨占、不可轉讓之使用。乙方得為履行本契約之目的而合理使用本專案 IP，如經甲方之事先書面同意，乙方亦得為履行本契約以外之目的而合理使用本專案 IP。乙方或其分包廠商得因本工程施工之需要而使用此等文件或著作，但除經取得甲方書面同意授權並嚴格遵守其所附加之條件外，乙方或其分包廠商不得有下列行為：(1)贈與、出版、或將任何與本工程有關之資料、敘述、論說、圖說、圖書、透視圖、廣告、照片、幻燈片、影片或其他類似有關本工程之事物用於損及甲方商譽之用途。(2)為廣告之目的而使用工地。乙方如違反授權利用之約定或相關約定時，應對甲方因此所受之直接實際損害負賠償責任。乙方於設計中使用其本身擁有之任何專利權或專門技術（KNOW HOW）部分，甲方僅取得合於本契約目的並於本工程範圍內之非獨占使用授權，且不得洩漏予任何第三人。三、 乙方為履行本契約或所從事與本契約相關之研發所得，除依上述約定讓與甲方外，且甲方有權對本契約後續之延伸及維修等特定目的而修改及擴充使用，但若因此侵害第三人權益或造成損害，應由甲方自行負責。為本計畫或其任何部分所採用與其有關之任何永久性設備、施工設備、機械、工作、方法或材料，若因可歸責於乙方之事由致涉及專利與權利金、著作、設計、商標、名稱或其他任何權益遭受侵害時，乙方應負責處理並負擔一切法律責任且補償甲方因任何前述情事而在中華民國所遭受任何索賠、要求、			

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	備註
			訴訟、賠償、成本、支出及費用等一切損失，其總額以本契約總價之百分之二十（20%）為上限，且不包括任何間接、衍生或懲罰性損害。除因可歸責於乙方之事由外，乙方不負擔法律責任。乙方執行本契約不得侵害第三人智慧財產權。 退步言之，若無法更改原條文，有關智慧財產資料，承包商建議以第三方託管（escrow）機制下提供以下項目： (a) 用於專有軟體之組態資料（configuration data）及組態工具，以便最終用戶進行系統操作與維護；惟承攬商不提供原始碼（source code），因其對業主而言實際應用效益有限。 (b) 僅提供 COTS（商用現成軟體）之編譯版本（compiled version），而不提供其他內容—第三方軟體供應商，例如 Oracle 在內，不會提供其 COTS 原始碼。 (c) 相關智慧財產資料將於簽約後置入第三方託管，並設定以下釋出條件：託管資料僅於日立（Hitachi）破產 或 因廠商違約而遭終止合約時方可釋出。			
263.	契約第十八條第十一第(一)(二)	十一、因可歸責於一方之事由，致他方遭受損害者，一方應負賠償責任，其認定有爭議者，依照爭議處理條款辦理。 (一) 損害賠償之範圍，依民法第 216 條第 1 項規定，以填補他方所受損害及所失利益為限。但非因故意或重大過失所致之損害，契約雙方所負賠償責任不包括「所失利益」。 (二) 除第 17 條約定之逾期懲罰性違約金外，損害賠償金額上限為：本契約價金總額。	為免對廠商造成無法控制成本負擔，建議第十一第(二)修改為： (二)損害賠償金額上限為：本契約價金總額（包含第 17 條約定之逾期懲罰性違約金）。	維持原條文辦理。	否	
264.	契約第十八條第十五/p65	十五、 乙方為本工程所需提出申請並獲同意後，遇有關營運機構緊急或臨時	由於乙方未能進場辦理非可歸責於乙方，且屬甲方營運需求所致，乙方卻無法請求所生費用	維持原條文辦理。	否	

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	備註
		維修營運之需要，致乙方未能於已核准工作時段、路段進場辦理時，乙方不得請求賠償。若可歸責於乙方致已完工通車營運之營運路段之施工界面關係造成營運中斷、設備受損害等，乙方除應負責損害設備修復及人身傷亡之賠償外，另應依附錄 A「營運中斷賠償金之計算方式一覽表」負一切賠償之責。但乙方於事前已申請核准且無可歸責其本身之事由時，不在此限。 十二、附錄 A：營運中斷賠償金之計算方式一覽表事項 乙方應賠償之金額及應負之責任 (1) 旅客流失之票務收入金額 以發生日回溯 30 日為計算天數(或不足 30 日以營運天數)，平均每日票務收入金額為核算款基準，並以自事由發生日至恢復正常營運日止計算。依實際票務收入金額與核算基準差額計算。 (2) 臨時租用接駁公車費用 按實際日數以事故發生地當時公車實支費率核計。 (3) 營運機構或主辦機關人員配合搶修及設備修復後驗證之相關費用 前述事項之人員加班費、交通費、誤餐費、因搶修赴各車站於公有或私有停車場之停車費及其他所受損害及所失利益核計單據。 (4) 損害性賠償金 以上(1)+(2)+(3)項合計費用之百分之五十計算。	或損失有欠公允，應刪除[乙方不得請求賠償]並建議比照本契約第二十條十甲方有遲延付款者乙方得請求申請延長履約期限；乙方因此增加之必要費用由甲方負擔之規定辦理。 又乙方之損害賠償責任非無上限，應明確約定以第十八條第十一規定為上限。 附錄 A 之賠償金計算方式過於簡略，於旅客流失的票務金額應修改為「以前一年度同期之同性質時段(如平日對平日、假日對假日)之平均票務收入為核算基準」以免誤將旺季收入列入淡季事故發生計算基準；又配合搶修人員費用範圍過寬且應排除捷運公司或機關人員本就有日常職責為搶修等營運單位的編制內工作；再者第(1)、(2)、(3)項已經把業主「實質上受到的損害」(票收流失、接駁車費、人員加班)全部填補完畢，不應再加上無法律依據的(4)重複計費。 綜上，建議修改為： 十五、 乙方為本工程所需提出申請並獲同意後，遇有關營運機構緊急或臨時維修營運之需要，致乙方未能於已核准工作時段、路段進場辦理時，乙方得請求申請延長履約期限；乙方因此增加之必要費用由甲方負擔。若可歸責於乙方致已完工通車營運之營運路段之施工界面關係造成營運中斷、設備受損害等，乙方除應負責損害設備修復及人身傷亡之賠償外，另應依附錄 A「營運中斷賠償金之計算方式一覽表」負一切賠償之責(但甲方與有過失或第三方可歸責部分不予計入)。但乙方於事前已申請核准且無可歸責其本身之事由時，不在此限。 十二、附錄 A：營運中斷賠償金之計算方式一			

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	備註
			覽表事項 乙方應賠償之金額及應負之責任 (1) 旅客流失之票務收入金額 以發生日回溯前一年度同期之同性質時段(如平日對平日、假日對假日)之平均票務收入計算平均每日票務收入金額為核算款基準,並以自事由發生日至恢復正常營運日止計算。依實際票務收入金額與核算基準差額計算。 (2)臨時租用接駁公車費用 按實際日數以事故發生地當時公車實支費率核計。 (3)營運機構或主辦機關人員非日常編制業務之配合搶修及設備修復後驗證之相關費用 前述事項之人員加班費、交通費、誤餐費、因搶修赴各車站於公有或私有停車場之停車費及其他直接且必要費用。 本附錄 A 之營運中斷賠償總額,應以上述第(1)項、第(2)項及第(3)項合計費用之百分之五十(50%)計算之。			
265.	契約第十九條第三	三、 甲方於接受乙方所提出須變更之事項前即請求乙方先行施作或供應,應先與乙方書面合意估驗付款及完成契約變更之期限,其後未依合意之期限辦理本契約變更或僅部分辦理者,乙方因此增加之必要費用及合理利潤,由甲方負擔。	建議 (1) 若業主依據契約對工程提出任何變更要求,則須由 業主與廠商進行協商並簽署正式協議,方得使該等變更於契約下生效。此變更協議應基於廠商對業主提交的經濟及技術影響提案,且該提案須於雙方協議之合理期間內完成編製與遞交。在此之前,除非此等由業主所要求的變更已依契約正式同意,廠商均有義務依契約原先規定與約定之內容執行與履行工程。 (2) 若於投標日期(即 mm/dd/yy,下稱「基準日」)之後,任何適用於契約項下工程的法律、規則、法規及/或標準發生變更,而該等變更對廠商在契約項下之工程造成一定的工期及/或成本影響,則廠商有權獲得公平且合	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			理之工期展延，並有權獲得合理且適當的額外費用補償，以執行因上述變更所產生的額外工作。			
266.	契約第二十條第十	十、因非可歸責於乙方之事由，甲方有延遲付款之情形： (一) 乙方得向甲方請求加計年息 1_% 之遲延利息。	為符合慣例，建議修改為： 十、因非可歸責於乙方之事由，甲方有延遲付款之情形： (一) 乙方得向甲方請求加計年息 5% 之遲延利息。	維持原條文辦理。	否	
267.	投標須知 ITT 第十三(四) 4 企劃書製作範例/ P 11	V23~V21 機電系統工程議價各項單價金額為各子系統各項之單價金額×〔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〕；後續擴充於 NTP+1 年內啟動；NTP+1 年內辦理之後續擴充其議價公式中之物價調整機制不適用。	由於國際供應鏈波動劇烈，為免乙方被迫以極低的舊價格投標而造成嚴重的虧損，建議刪除 [NTP+1 年內辦理之後續擴充其議價公式中之物價調整機制不適用。]	維持原條文辦理。	否	
268.	投標須知 ITT 第十三(五) 4 / P 19	總表與詳細價目表(一)中有關車輛系統、號誌系統及供電系統，開放廠商以外幣(美金、歐元、日圓三擇一)報價，廠商應依總表與詳細價目表(一)中車輛系統、號誌系統及供電系統工作項目選擇以新臺幣報價或以外幣及新臺幣之複合式報價。以外幣報價部分，應於外幣欄位敘明外幣種類，另有關於安全衛生費、環境保護費、品質管理費、材料、設備檢(試)驗費、管理利潤、保險及工程雜項費用、稅捐等加成項目，亦應按相對百分比以外幣加成計算。	為強化廠商定價彈性，建議允許廠商採用混合報價方式，即結合新台幣(NTD)和歐元(EUR)、日圓(JPY)等外幣報價 或 建議允許以新台幣結合三項外幣中的兩項來組成報價。此外，所有款項建議應已經核准的報價單中列明的具體貨幣及相應金額支付。 建議修改為： 總表與詳細價目表(一)中有關車輛系統、號誌系統及供電系統，開放廠商以外幣(美金、歐元、日圓三擇一)報價，廠商應依總表與詳細價目表(一)中車輛系統、號誌系統及供電系統工作項目選擇以新臺幣報價或以外幣及新臺幣之複合式報價。以外幣報價部分，應於外幣欄位敘明外幣種類，另有關於安全衛生費、環境保護費、品質管理費、材料、設備檢(試)驗費、管理利潤、保險及工程雜項費用、稅捐等加成項目，亦應按相對百分比以外幣加成計算。	維持原條文辦理。	否	

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	備註
269.	投標須知 ITT 第十三(五) 6 / P 19	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)調整外幣部份之金額至多為單價之一半金額。	建議刪除以下限制條款 以利承包商價格彈性 "調整外幣部份之金額至多為單價之一半金額。"	維持原條文辦理。	否	
270.	投標須知 ITT 第二十(四) / P 34	(四)本採購案標的如涉及智慧財產權者，本機關取得全部權利。	本條規定與採購契約第十八條第二明顯衝突。首先本採購標的範圍極廣，若所涉及標的之智慧財產權皆由機關獲得不啻是迫使廠商因承包單一工程即喪失所有先前長期累積的既有智慧財產權 (Background IP) 而侵害廠商永續經營與研發意願甚至被迫離開市場，極度不公平合理。 再者採購契約第十八條第二已經明訂限制於乙方依本契約完成之成果報告及文件之著作財產權於完成同時全部讓與甲方，而非本條所指本採購案標的之智慧財產權。另外，本廠商已針對採購契約第十八條第二提出前述修改意見，即改以僅移轉衍生著作之著作財產權而不包含廠商既有智慧財產權或以第三方託管機制以兼顧機關需求並同時保障廠商營業秘密。 因此，謹請刪除本條所有內容以維合約架構與權利劃分標準一致性與《政府採購法》第6條之公平合理原則。	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： (四) 本採購案標的如涉及智慧財產權者，依契約書第十八條第二款及第三款辦理。	更正	
271.	業 主 需 求 書 (一)	... 廠商依「經業主核准(核定)」條文之「送審項目」，基於統包工程之精神，「業主核准或不核准」之風險均含在廠商對本契約報價及工期承諾之內，不適用政府採購法第二十六條執行注意事項中關於「同等品」之規定。	《政府採購法第二十六條執行注意事項》乃中央主管機關工程會依法律授權所訂定之「行政規則」，對於各級採購機關具有直接之行政拘束力。故採購機關若無法律授權不得以契約條款方式明文排除中央法規命令之適用，否則有違反法律強制或禁止規定疑義，同時也背離政府採購法第六條公平合理原則以及禁止限制	維持原條文辦理。	否	

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	備註
			競爭之精神。 故建議完全刪除本句「廠商依「經業主核准(核定)」條文之「送審項目」,基於統包工程之精神,「業主核准或不核准」之風險均含在廠商對本契約報價及工期承諾之內,不適用政府採購法第二十六條執行注意事項中關於「同等品」之規定。」			
272.	業 主 需 求 書 (一) 2.4.11(2)	(2) 維修手冊 B. 參考資料至少包括:系統架構圖、功能簡圖或方塊圖、訊號及控制之流程圖與邏輯說明、電子或電機設備之線路圖、機械設備之分解或組合圖、軟體原始程式、零組件清單、零組件編號、設備及零組件以時數或次數表示之使用壽命、檢查與維修標準及故障碼等。	為明確規範軟體原始程式提供範圍以兼顧機關工程目標與廠商權利與營業秘密保護,謹建議修改如下: B. 參考資料至少包括:系統架構圖、功能簡圖或方塊圖、訊號及控制之流程圖與邏輯說明、電子或電機設備之線路圖、機械設備之分解或組合圖、合於本契約維修目的之軟體原始程式(只限於廠商為履行本契約所完成之文件或成果而不及於廠商既有智慧財產權)、零組件清單、零組件編號、設備及零組件以時數或次數表示之使用壽命、檢查與維修標準及故障碼等。	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: 2.4.11.(2) B. 參考資料至少包括:系統架構圖、功能簡圖或方塊圖、訊號及控制之流程圖與邏輯說明、電子或電機設備之線路圖、機械設備之分解或組合圖、軟體原始程式(如為採購契約目的所自行開發提供本工程系統營運或維修調校所需之應用軟體)、零組件清單、零組件編號、設備及零組件以時數或次數表示之使用壽命、檢查與維修標準及故障碼等。	更正	
273.	業 主 需 求 書 (一) 附錄 F 第 1 章通則 1(11)D	D. 廠商應提供系統營運維修調校所需之應用軟體原始碼(Source code)、相關之調校設施及相關調校說明文件,如因涉及特殊專利或智慧財產權而無法提供原始碼時,則必須提供其他可行之替代調校工具及其說明文件。	為明確規範原始碼提供範圍以兼顧機關工程目標與廠商權利與營業秘密保護,謹建議修改如下: D. 廠商應提供合於本採購契約目的之系統營運維修調校所需之應用軟體原始碼(Source code)、相關之調校設施及相關調校說明文件,如因涉及特殊專利或智慧財產權,或涉及廠商既有智慧財產權(Background IP)或廠商或第三方所有營業秘密而無法提供原始碼時,則必須提供其他可行之替代調校工具及其說明文件。	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: 附錄 F、1.(11) D. 廠商如為採購契約目的所自行開發提供本工程系統營運或維修調校所需之應用軟體,應提供該原始碼(Source code)、相關之調校設施及相關調校說明文件,如因涉及特殊專利或智慧財產權而無法提供原始碼時,則必須提供其他可行之替代調校工具及其說明文件。	更正	
274.	業 主 需 求 書 (二)1.6.4	1.6.4 專利及智慧財產 (2) 廠商於履行本契約所引用本身擁有之專利及智慧財產,應依營運、維修	為明確廠商所交付技術資訊範圍,避免不當擴大廠商責任與保護廠商營業秘密,謹建議修改	維持原契約規定	否	

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	備註
		需求及系統擴充規定，提供相關技術資訊。	如下： (2) 廠商於履行本契約所引用本身擁有之專利及智慧財產，應依營運、維修需求及系統擴充規定，提供相關技術資訊，但不包含廠商既有之智慧財產權、核心技術或通用模組。			
275.	業 主 需 求 書 (二)1.24.4	1.24.4 模型及宣傳影片 (2) 捷運車輛組裝宣傳影片 C. 本影片應有配樂、中英文配音以及中英文字幕(中文字幕配合中文發音、英文字幕配合英文發音)。配樂應為原創或取得公開播放使用權。影片中所使用之音樂及動畫等相關內容，應遵守智慧財產權相關規定，不得侵害第三人合法權益，否則廠商應自負損害賠償等法律責任。本影片相關著作財產權歸業主所有，廠商需取得公開播放權、公開放映權、公開演出權、公開傳輸權等證明。業主對該影片內容有剪輯之權利。	1.24.4(2)C 應寫明業主取得權利之前提係僅限於將影片為合於本契約目的與本工程範圍之使用，加以1.24.4(2)C 並未明確寫出影片使用場所，例如是否為新北市捷運站，新北市政府建築物內或是捷運車廂內廣告，恐導致廠商無從與原權利人談判授權內容，故建議將影片使用場所一併寫明於本條，以利雙方均能合法合規取得著作權相關權利。	維持原契約規定	否	
276.	業 主 需 求 書 (二) 5.2.2 及 6.1.2	5.2.2 專利及智慧財產 (1) 廠商所交付之硬體、軟體及文件資料不得違反著作權、所有權、專利權及商標權等智慧財產權，如因抄襲、盜用或其他因素產生爭議時，概由廠商負責解決，並由廠商負一切法律及賠償責任。 (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)。 (3) 本工程所有軟體均須提出合法軟體授權證明。 (4) 在保固完成前，本工程所提供之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。 (6.1.2 也有相同規定內容也請一併參考修改)	採購契約第十八條第二已經明訂限制於乙方依本契約完成之成果報告及文件之著作財產權於完成同時全部讓與甲方，為維持契約與業主需求書內容一致性與明確廠商所交付成果範圍，避免不當擴大廠商責任與保護廠商營業秘密，加以本廠商已針對採購契約第十八條第二提出前述修改意見，即改以僅移轉衍生著作之著作財產權而不包含廠商既有智慧財產權或以第三方託管機制以兼顧機關需求、公共利益並同時保障廠商營業秘密。 因此，謹建議修改如下： 5.2.2 專利及智慧財產 (1) 廠商所交付之硬體、軟體及文件資料不得違反著作權、所有權、專利權及商標權等智慧財產權，如因抄襲、盜用或其他因素產生爭議時，概由廠商負責解決，並由廠商負一切法律及賠償責任。	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： 5.2.2 (4)在保固完成前，本工程所提供之標準軟體應免費予以更新；所有自行開發提供本工程系統營運或維修調校所需之應用軟體其智慧財產權應屬於業主，在正式驗收前應提供該軟體原始碼交給業主。	更正	

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	備註
			(2) 廠商為履行本契約目的所產生的成果且交付機關之軟體及文件資料，業主擁有合於本契約目的並限於本工程範圍內之使用及複製權力，日後得修改、複製，但業主或第三人日後就該成果所為之任何修改、變更、後續開發及其衍生成果，廠商一概不負任何法律、保固或損害賠償責任。 (3) 本工程所有軟體均須提出合法軟體授權證明。 (4) 在保固完成前，本工程所提供之標準軟體應免費予以更新，廠商為履行本契約目的所產生的軟體其智慧財產權依本契約規定歸屬於業主（上述軟體，不包含廠商既有之智慧財產權、核心技術或通用模組），在正式驗收前將相應軟體程式碼交給業主。			
277.	業 主 需 求 書 (二) 6.2.1(5)	(5) 候車站與行控中心之設備間發生通訊失效時，SCADA 系統設備及被連接且選取之設備，應能持續運作。 以上需求未能明確寫出設備持續運作的意思，我們理解是即使通訊失效，各自設備能正常運作便可滿足需求。	(5) 候車站與行控中心之設備間發生通訊失效時，SCADA 系統設備及被連接且選取之設備雖然因通訊失效斷開連接，但各設備應能持續運作。	維持原條文辦理。	否	
278.	業 主 需 求 書 (二) 6.1.2(4) 6.2.1(17)	(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元件(Source Software)交給業主，以利後續維護及運用。 (17) 廠商應提供號誌監控系統、SCADA 系統後端軟體元件(Source Software)，以利提供後續輕軌路網擴充整合相容。	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： 6.1.2 (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，以利後續維護及運用。 6.2.1 (17)廠商應提供號誌監控系統、SCADA 系統後端軟體可擴充應用之規劃及技術，以利提供後續輕軌路網擴充整合相容。	更正	

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	備註
279.	業 主 需 求 書 (二) 6.3.4(7)	(7) 設備故障或因意外而產生警報之事故，將產生一些連接至 SCADA 系統之重組格式 (Form of Re-configuration)。SCADA 系統會依循重組格式自我調整修正，以讓在特殊的故障狀況之下，可達最適宜之運轉架構。旅客服務及設備控制員可接受系統建議之最適宜運轉架構或是拒絕接受，而重新自行設定自己最適宜之運轉架構。以上需求未能清晰此理解，請提供範例。	請提供範例或建議刪除。	維持原條文辦理。	否	
280.	業 主 需 求 書 (二) 6.3.4(11)	(11) 多重化伺服器及儲存伺服器，並應安裝於工業用機架。 淡海一期實際提供的伺服器為 SCADA 即時伺服器及歷史資料伺服器	(11) SCADA 即時伺服器及歷史資料伺服器，並應安裝於工業用機架。	維持原條文辦理。	否	
281.	業 主 需 求 書 (二) 6.3.4(14)	(14) 廠商須納入地震震度、風速需求，供行車控制員監測相關功能。	請澄清地震震度、風速需求是由 BMS 介面提供？	維持原條文辦理。	否	
282.	業 主 需 求 書 (二) 6.4.1 G.	監控設備執行時間之監視以及全系統操作成本與能源效率之紀錄。 我們理解是各介面需提供相關子系統設備的報行時間以及相關的能源效率之紀錄。	顯示各介面提供的監控設備執行時間之監視以及全系統操作成本與能源效率之紀錄。	維持原條文辦理。	否	
283.	業 主 需 求 書 (二) 6.4.3(1)	(1) 在 OCC 裡，必須提供可移動式 (Removable) 大型資料與軟體儲存系統設施，以供歷史資料記錄及軟體之儲存。儲存系統必須使用光碟 (Optical disc) 技術，允許儲存資料標上索引，以便利隨意及順序搜尋資料。每個儲存設施應有至少 60 天時間儲存紀錄資料及程式軟體而不用更換。至少 60 天時間所產生的資料應可從任一處 OCC 工作站回存 (Recovery) 資料，且於 25 秒內完成任一個要求程序。如此資料回存應	(1) 在 OCC 裡，必須提供可移動式 (Removable) 大型資料與軟體儲存系統設施，以供歷史資料記錄及軟體之儲存。儲存系統必須使用光碟 (Optical disc) 技術或可移動式之儲存裝置，允許儲存資料標上索引，以便利隨意及順序搜尋資料。每個儲存設施應有至少 60 天時間儲存紀錄資料及程式軟體而不用更換。至少 60 天時間所產生的資料應可從任一處 OCC 工作站回存 (Recovery) 資料，且於 25 秒內完成任一個要求程序。如此資料回存應不	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： 6.4.3 (1) 在 OCC 裡，必須提供可移動式 (Removable) 大型資料與軟體儲存系統設施，以供歷史資料記錄及軟體之儲存。每個儲存設施應有至少 60 天時間儲存紀錄資料及程式軟體而不用更換。至少 60 天時間所產生的資料應可從任一處 OCC 工作站	更正	

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	備註
		不會降低 SCADA 系統之功能。	會降低 SCADA 系統之功能。	回存(Recovery)資料，且於 25 秒內完成任一個要求程序。如此資料回存應不會降低 SCADA 系統之功能。		
284.	業 主 需 求 書 (二) 6.4.2 (1) A	RTU 輸入參數之狀態改變。 SCADA 工作站架構改變。 由操作人員所作之 SCADA 系統架構改變。 以上改變技術上未能自動產生報警及事故記錄到 SCADA 系統	請提供範例參考或建議刪除。	維持原條文辦理。	否	
285.	業 主 需 求 書 (二) 6.8.3(6)	(6) 當 SCADA 系統故障(或進行維修)時，必須由 TSS 現場設備直接控制，或藉由 PLC 之人機界面執行。 如藉由 PLC 之人機界面執行需另行提供工作站及螢幕在每個 TSS 中，但其他章節並沒有清晰提出需要提供工作站及螢幕，建議改動需求。	(6) 當 SCADA 系統故障(或進行維修)時，必須由 TSS 現場控制盤直接控制現場設備。	維持原條文辦理。	否	
286.	業 主 需 求 書 (二) 6.8.9	(1) SCADA 系統須將 BMS 系統之監視及/或控制功能納入系統中，並應規劃設計有解聯模式之功能選項，可配合營運單位需求，兩系統採各自具有獨立操作。	請澄清解聯模式的詳細功能及要求。	維持原條文辦理。	否	
287.	業 主 需 求 書 (二)機電系統功能規範 1.22 1.22.1	本契約應包含下列故障管理規定，以適時反應系統故障狀況並修護/復原系統繼續營運： A. 行控中心應具測知與重新設定微小異常(Minor Anomalies)狀況之能力。係指輕微異常現象，屬於非急迫事故，可以隨時以合適方式處置。 B. 故障元件應能由行控中心遙控，或由列車自主方式予以功能隔離，使車輛持續以司機員人工控制方式	我們認為本章是針對無人駕駛的捷運(MRT)系統所設計的，因此應結合目前所討論的實際應用進行全面修改，其調整如下： 1.22.1.(2) 本工程應具下列三項典型故障復原策略，除非另有說明，否則應於本計畫最大上坡處，證明該策略符合契約之要求。 A. 當車輛或其他系統設備發生輕微異常時，控制中心應透過重新配置車輛或系統設備中的故障來復原系統。這指的是非緊急且可隨時進行適當處理的輕微異常現象。 (2)B. 如果故障列車無法由駕駛室司機員進	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： 1.22.1(1) B. 故障元件應能由駕駛室司機員手控操作方式予以功能隔離，使車輛持續以司機員人工控制方式前進。除非列車控制設備故障，此時方需要人工修復。 1.22.1 (2)本工程應具下列四項典型故障	更正	

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	備註
		前進。除非列車控制設備故障，此時方需要人工修復。 (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。	行手動操作，維護人員必須利用系統中的另一輛列車，將該列車移離營運路線。同時，只有在必要時才會使用特殊救援設備來推或拉故障列車。維護人員登上可控制的列車，以推或拉的方式將故障列車移至下一站，讓該客運列車的乘客下車。接著，故障列車將被移離營運軌道。 某些車輛或其他系統設備的故障(例如車輪鎖死、車軸失效以及架空電車線損壞)，可能會導致長時間的系統中斷，且無法透過上述功能或程序進行修正。此類事件應調降營運級別(降級營運)，直到故障排除為止。	復原策略，除非另有說明，否則應於本計畫最大上坡處，證明該策略符合契約之要求。 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。係指輕微異常現象，屬於非急迫事故，可以隨時以合適方式處置。 B. 若列車系統設備之異常情形駕駛室司機員無法重新設定恢復操作，該列車由駕駛室司機員手控駕駛且於駛抵下一車站，俟旅客下車後，再離開營運軌道。 C. 若故障列車無法以駕駛室司機員手控方式駕駛，該負責維修人員正常情形下須以系統上另一列車將該列車移開營運線。同時，僅於有必要時方利用特殊救援設備去推或拉開該故障列車。維修人員登上可操控之列車上再用以推或拉開該故障列車至下一車站卸下故障列車之旅客。然後，再將該故障列車移開營運軌道 某些車輛或其他系統設備之故障，如車輪鎖住，車軸破壞及架空線損壞，皆會造成長時間的系統中斷，而無法以上述功能或程序加以矯正。此類事件應採降級營運，至該故障排除為止。		
288.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功 能 規 範 1. 22. 2	系統開啟與關閉 System Startup and Shutdown	每天清晨再啟動系統前，行控中心將從端點站或機廠發出適當數目之車輛進行巡軌。系統開始操作、行控中心確認系統功能正常後，再啟動適當的車站顯示器。站務人員將打開各車	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	更正	

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	備註
			站入口大門，在安全無虞下，啟動系統開始營運。	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。 每天清晨再啟動系統前，行控中心將從端點站或機廠發出適當數目之車輛進行巡軌。系統開始操作、行控中心確認系統功能正常後，再啟動適當的車站顯示器。站務人員將打開各車站入口大門，在安全無虞下，啟動系統開始營運。		
289.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.1(4)	(4) 輕軌號誌系統除應滿足正常營運需求外，亦應滿足於降級運轉下單線雙向、局部運轉等需求。廠商應提供設置原則、相關設備與功能，及(或)適切的國際輕軌實(範)例。	如同淡海一期，端點站與機廠(必要之處)應保證雙向運轉功能。其餘路線之運轉將依據「目視駕駛」的輕軌運轉最佳方式處理。	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： 4.1 (4)輕軌號誌系統除應滿足正常營運需求外，亦應滿足於降級運轉下單線雙向、局部運轉等需求，並連動旅客資訊顯示系統可同步顯示變更資訊。廠商應提供設置原則、相關設備與功能，及(或)適切的國際輕軌實(範)例。	更正	
290.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.1.(7(a))	路徑相關設定(路徑設定、鎖定、路徑取消、鎖定路徑隨著輕軌列車通過後逐漸自動釋放，及紀錄等)	為確保與一期相容，建議修訂如下： 路徑相關設定(路徑設定、鎖定、路徑取消、鎖定路徑隨著輕軌列車通過後逐漸自動釋放，以及路徑無法建立時，進行路徑鎖定排隊)	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 A. 路徑相關設定(路徑設定、鎖定、路徑取消、鎖定路徑隨著輕軌列車通過後逐漸自動釋放，以及路徑無法建立時，進行路徑鎖定排隊及紀錄等)。	更正	
291.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.1.(7)(c)	C. 隔離路權及共用路權路段能與路口交通號誌連線(鎖)	淡海一期 隔離路權及共用路權路段並未設置道旁控制箱(即並無就地聯鎖設備)，應由交通號誌控制器控管。	維持原條文辦理	否	

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	備註
292.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.1 (22)	22) 輕軌列車到/離站訊號，應具實體偵測列車設備功能(如計軸器等)，並提供輸出乾接點供內部系統使用。	為確保與一期相容，建議修訂如下： 輕軌列車到/離站應依據列車設備之實體偵測器，如 RFID 標籤，觸發旅客資訊系統。	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 (22)輕軌號誌系統於正常營運、降級運轉(含單線雙向、局部運轉)及配合運轉調度等需求，應能提供旅客資訊顯示系統與車站廣播系統，相關來車及發車等行車訊息，包括但不限於輕軌列車到達各站預估時間、輕軌列車到站訊號、輕軌列車離站訊號、末端站站名，及輕軌列車發車時間等相關行車訊息。輕軌列車到/離站訊號，應具實體偵測列車設備功能(如計軸器、RFID TAG(標籤)等)，並提供輸出乾接點供內部系統使用。	更正	
293.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.1 (56)	(56) 軌道電動轉轍器(及道岔)應與輕軌號誌系統聯鎖。且該道岔控制系統應根據自身存儲的目的地碼與道岔位置的對應關係，自動將道岔轉到所需位置。就地控制盤須預留多組以硬線電氣接點方式，作為就地請求之用。	(56) 為確保與一期相容，建議修訂如下：軌道電動轉轍器(及道岔)應與輕軌號誌系統聯鎖。且該道岔控制系統應根據自身存儲的目的地碼與道岔位置的對應關係，自動將道岔轉到所需位置。應提供就地控制盤作為就地請求之用。	維持原條文辦理	否	
294.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.1 (27)	(27) 廠商應提供行控中心的控制員有能力，採抑制現場燈號、遠端遙控或遠端請求等取代方式，以滿足特定路口之相關連之輕軌號誌機燈號切換顯示需求。	本項需求不明確，請考量與一期的相容性並進一步釐清。	維持原條文辦理	否	
295.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.2	道(軌)旁輕軌號誌機、輕軌標誌及指示燈設計與設置，除應滿足日夜間之正常營運需求與司機員明確辨識外，亦應滿足日夜間之單線雙向、局部運轉等降級運轉需求，廠商應根據淡海輕軌二期輕軌路線線形、彎道速限、轉轍區速限、進站速限、路線限速及輕軌列車本身等條件，提供適切的實例、必要相關輕軌號誌機、標誌及指示燈、數量、設備設	如同淡海一期，端點站與機廠(必要之處)應保證雙向運轉功能。其餘路線之運轉將依據「目視駕駛」的輕軌運轉最佳方式處理。	維持原條文辦理	否	

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	備註
		置原則及功能，提送並經業主審查與核可。				
296.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.6(8)	聯鎖系統必須具熱備援機制(如 2oo2 乘 2(two-out-of-two times two)或 2oo3(two-out-of-three))。	建議修訂如下: 如同淡海一期,聯鎖系統應至少基於 2oo2 (two-out-of-two)架構,需由兩個獨立通道的結果一致以驗證聯鎖條件(分散式配置)。在僅採用一套集中式聯鎖系統控制所有淡海二期號誌區域的情況下,該唯一聯鎖系統必須具備備援機制(如 2oo2 乘以 2 (two-out-of-two times two) 或 2oo3 (two-out-of-three))。	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 (8) 聯鎖系統必須具備援機制(如 2oo2 乘 2(two-out-of-two times two)或 2oo3(two-out-of-three))架構,如同淡海一期,聯鎖系統需由兩個獨立通道的結果一致,以驗證聯鎖條件(分散式配置)。	更正	
297.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.14.1	為確保輕軌偵測穩定性,輕軌偵測器應採計軸器或其他不涉及車地通訊之實體硬體設備,...	建議修訂如下: 為確保輕軌偵測穩定性以及和一期相容,輕軌偵測器應採計軸器或其他實體硬體設備如 RFID TAG (標籤)。	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: 4.14.1 (3)為確保輕軌偵測穩定性,輕軌偵測器應採計軸器或其他實體硬體設備如 RFID TAG (標籤),其輕軌所使用之列車偵測設備,需與 4.3 節報告內容相符。	更正	
298.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 4.14.5	(5) 為確保輕軌優先號誌運作可行性,輕軌系統於每個平面路口之偵測器每個方向應佈設三組,分別佈設於路口上游(P1)、路口前方(P2)與路口下游(P3),其設置位置規範如下所述:	為確保與淡海一期相容以及本項功能之順利運轉,應建議偵測器數量。廠商於設計階段提出需求數量。	維持原條文辦理	否	
299.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 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...等具備至少 25 年之使用壽命。	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...等具備至少 25 年之使用壽命,依據 EN 50125 規定。	維持原條文辦理	否	
300.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.1.(11)	車輛以及各車載機電系統/設備(含螺栓扣件、管件...等)之防蝕處理與塗裝防護應至少基於 ISO 12944-2 標準所訂之 C5 環境等級而設計、施作,以確	車輛以及各車載機電系統/設備(含螺栓扣件、管件...等)之防蝕處理與塗裝防護應至少基於 ISO 12944-2 標準所訂之 C5 環境等級而設	維持原條文辦理	否	

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	備註
		保其對銹蝕損壞之防護能力。	計、施作，以確保其對銹蝕損壞之防護能力。			
301.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.3.2.(3).A	車停靠於平直車站月台，且於車門開啟 狀況下，其車廂地板外緣與月台邊緣之 水平間隙不得超過 50mm。	車停靠於平直車站月台，且於車門開啟狀況 下，其車廂地板外緣與月台邊緣之水平間隙不 得超過 70mm。	維持原條文辦理	否	
302.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.3.2.(4)	廠商應主動與土建廠商協調、整合土建 /結構等工程，以確保任何載重狀態下 之正常列車停靠於平直軌車站時，其車 門開口處之車廂地板表面與月台表面 間之高差，均能維持於 0~30mm 之範圍 內，且於車門開啟狀態下不得與月台發 生干涉。	廠商應主動與土建廠商協調、整合土建/結構 等工程，以確保任何載重狀態下之正常列車停 靠於平直軌車站時，其車門開口處之車廂地板 表面與月台表面間之高差，均能維持於 - 20~+50mm 之範圍內，且於車門開啟狀態下不 得與月台發生干涉	維持原條文辦理	否	
303.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.4.1.(1)	於任何載客重量(W1~W4)、輪徑大小 (全新至完全磨耗)以及集電端線電壓 範圍(650V DC~900V DC)之狀態下，行 駛於平直軌道時應能滿足下列速度/加 減速性能需求：	於任何載客重量(W1~W4)、輪徑大小(全新至 完全磨耗)以及集電端線電壓範圍(750V DC~ 900V DC)之狀態下，行駛於平直軌道時應能滿 足下列速度/加減速性能需求：	維持原條文辦理	否	
304.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.4.1.(1).B	平均初始加速率：至少 1.1 m/ s ² (但 以 1.3 m/s ² 為其限值) (自 0km/hr. 加速至 40 km/hr.)；至少 0.6 m/s ² (自 0km/hr. 加速至 70 km/hr.)	平均初始加速率：至少 1.1 m/ s ² (但以 1.3 m/s ² 為其限值) (自 0km/hr. 加速至 30 km/hr.)；至少 0.6 m/s ² (自 0km/hr. 加速至 70 km/hr.)	維持原條文辦理	否	
305.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.4.1.(1).D	安全煞車減速率：至少 1.5 m/s ² (但 以 2.0 m/s ² 為其限值) (除非經業主核准，安全煞車減速率應 基於 W4 載重設計)	安全煞車減速率：至少 1 m/s ² (但以 2.0 m/s ² 為其限值) (除非經業主核准，安全煞車減速率應基於 W4 載重設計)	維持原條文辦理	否	
306.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.4.1.(1).F	急衝度限值：0.75 m/s ³ (急衝度為加速率/減速率之時變率，緊 急煞車與安全煞車可不受急衝度限值 之限制)	急衝度限值：1.1 m/s ³ (急衝度為加速率/減速率之時變率，緊急煞車 與安全煞車可不受急衝度限值之限制)	維持原條文辦理	否	
307.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範	a. 駕駛室：62 dBA b. 旅客區：64 dBA c. 車間走道：64 dBA	a. 駕駛室：65 dBA b. 旅客區：67 dBA	維持原條文辦理	否	

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	備註
	2.4.8.(2).A		c. 車間走道：67 dBA			
308.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.4.8.(2).B	車外噪音限值：64 dBA	車外噪音限值：70 dBA	維持原條文辦理	否	
309.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.4.8.(3).A	a. 駕駛室：69 dBA b. 旅客區：76 dBA c. 車間走道：77 dBA	a. 駕駛室：72 dBA b. 旅客區：79 dBA c. 車間走道：80 dBA	維持原條文辦理	否	
310.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.4.8.(3).B	車外噪音限值：81 dBA	車外噪音限值：87 dBA	維持原條文辦理	否	
311.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.1.(1).A	2.1.(10)節以及第 2.1.(11)節及本契約其他相關之規定。車輛底架之端部構件(End Underframe)、牽引樑、枕樑、內端牆立柱、側門立柱之下部、縱樑(sidesill) 與 橫 樑 (cross beams/floor beams)得採用非鋁合金、不銹鋼或耐候鋼。廠商應提出佐證資料，證明其所選用之車體材料(含塗裝處理)，於 ISO-12944-2 標準所訂 C5 環境條件下，具有良好之鹽害銹蝕防護能力。	本規範第 2.1.(10)節以及第 2.1.(11)節及本契約其他相關之規定。車輛底架之端部構件(End Underframe)、牽引樑、枕樑、內端牆立柱、側門立柱之下部、縱樑(sidesill)與橫樑(cross beams/floor beams)得採用非鋁合金、不銹鋼或耐候鋼。廠商應提出佐證資料，證明其所選用之車體材料(含塗裝處理)，於 ISO-12944-2 標準所訂 C5 環境條件下，具有良好之鹽害銹蝕防護能力。	維持原條文辦理	否	
312.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.2.(1).A	車廂內部座椅、設備櫃等之配置方式，應使座位間之走道寬度儘可能寬敞，以提供車內旅客通行之便利性以及上/下車動線之流暢性。除非經業主核准(核定)，車廂內部走道之淨寬(左右兩側座椅外緣間之距離)不得小於 650mm。	車廂內部座椅、設備櫃等之配置方式，應使座位間之走道寬度儘可能寬敞，以提供車內旅客通行之便利性以及上/下車動線之流暢性。除非經業主核准(核定)，車廂內部走道之淨寬(左右兩側座椅外緣間之距離)不得小於 540mm。	維持原條文辦理	否	
313.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.2.(4).B	旅客座椅每一座位之座椅寬度應至少為 460mm	旅客座椅每一座位之座椅寬度應至少為 440mm	維持原條文辦理	否	

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	備註
314.	業主需求書 (二)機電系統 功能規範 2.6.2.(6).D	車窗與車門玻璃應可阻隔 50%至 70% 之太陽輻射熱，並允許至少 60%之可見 光穿透	車窗與車門玻璃應可阻隔 50%至 70%之太陽 輻射熱，並允許至少 60%之可見光穿透	維持原條文辦理	否	
315.	業主需求書 (二)機電系統 功能規範 2.6.4.(1).H	每一駕駛室內應設置一具單相 110VAC/60Hz 且附有防塵護蓋之電源 插座，以供應清潔與檢修器具之用電。 駕駛室電源插座應與車廂內電源插座 具可互換性。	每一駕駛室內應設置一具單相 110~230VAC/50~60Hz 且附有防塵護蓋之電源 插座，以供應清潔與檢修器具之用電。駕駛室 電源插座應與車廂內電源插座具可互換性。	維持原條文辦理	否	
316.	業主需求書 (二)機電系統 功能規範 2.6.4.(4).D	除非經業主核准(核定)，駕駛室擋風玻 璃/側窗玻璃應可阻隔 50%至 70%之太 陽輻射熱，並允許至少 70%之可見光穿 透。	除非經業主核准(核定)，駕駛室擋風玻璃/側 窗玻璃應可阻隔 50%	維持原條文辦理	否	
317.	業主需求書 (二)機電系統 功能規範 2.6.7.(5).A	每列車應至少於其前後兩端轉向架之 第一對車輪上設置液態輪緣潤滑器(左 右輪各 1 具)，於彎軌路段時自動噴 撒，以降低列車行駛於彎軌路段時之噪 音量以及輪緣磨耗量。	每列車應至少於其前後兩端轉向架之第一對 車輪上設置液態輪緣潤滑器(左右輪各 1 具)，於彎軌路段時自動噴撒，以降低列車行 駛於彎軌路段時之噪音量以及輪緣磨耗量。	維持原條文辦理	否	
318.	業主需求書 (二)機電系統 功能規範 2.6.7.(5).B	廠商應將液態輪緣潤滑器之相關設計 細節(含型式、數量、構造、控制、安裝 方式以及潤滑劑材質、特性…等資料) 予業主審核	廠商應將液態輪緣潤滑器之相關設計細節(含 型式、數量、構造、控制、安裝方式以及潤滑 劑材質、特性…等資料)予業主審核	維持原條文辦理	否	
319.	業主需求書 (二)機電系統 功能規範 2.6.9.(2).A	推進系統應採用變壓變頻式換流器調 變電力以供牽引馬達使用。變壓變頻式 換流器之電源應為 750V DC 架空線或 無架空線供電系統，其於任何列車載重 狀態以及輸入電壓範圍為 500~ 900V DC 之條件下，均應能正常運轉並滿足 列車性能之相關需求。	推進系統應採用變壓變頻式換流器調變電力 以供牽引馬達使用。變壓變頻式換流器之電源 應為 750V DC 架空線或無架空線供電系統， 其於任何列車載重狀態以及輸入電壓範圍為 500~ 750V DC 之條件下，均應能正常運轉 並滿足列車性能	維持原條文辦理	否	
320.	業主需求書 (二)機電系統 功能規範 2.6.10.(2).C	靜態換流器設備之電源應為 750V DC 架空線或無架空線供電系統，其於輸入 電壓為 500~900V DC 時，應能連續滿 載運轉並維持其額定輸出。各靜態換流 器之額定容量總和，應至少為全列車所 有輔助電力需求容量總和之 110%。在 正常工作條件下，靜態換流器應能承受	靜態換流器設備之電源應為 750V DC 架空線 或無架空線供電系統，其於輸入電壓為 750~ 900V DC 時，應能連續滿載運轉並維持其額定 輸出。各靜態換流器之額定容量總和，應至少 為全列車所有輔助電力需求容量總和之 110%。在正常工作條件下，靜態換流器應能承	維持原條文辦理	否	

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	備註
		負載突波變化，保護裝置不得誤動作。在短時間內應能承受負載啟動電流之衝擊，並在輸入電源及負載突變條件下，瞬間輸出電壓變化值，不得影響所有負載設備之正常工作。	受負載突波變化，保護裝置不得誤動作。在短時間內應能承受負載啟動電流之衝擊，並在輸入電源及負載突變條件下，瞬間輸出電壓變化值，不得影響所有負載設備之正常工作。			
321.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.10.(2).D	靜態換流器對其所輸出之交流電源應具穩壓功能，以確保其於任何輸入電壓條件(500~900V DC)下所輸出之三相與單相交流電壓均能維持於 $\pm 6\%$ 內、頻率維持於 $\pm 1.5\%$ 內。	靜態換流器對其所輸出之交流電源應具穩壓功能，以確保其於任何輸入電壓條件(750~900V DC)下所輸出之三相與單相交流電壓均能維持於 $\pm 6\%$ 內、頻率維持於 $\pm 1.5\%$ 內。	維持原條文辦理	否	
322.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.10.(3).A	每一列車應至少配備兩組電池組，以便於 750V DC 架空線/無架空線主供電系統斷電或輔助電力系統之靜態換流器/電池充電器故障時，仍能連續供應全列車緊急負載所需之低壓直流電源至少 30min.(含)以上。	每一列車應至少配備一組電池組，以便於 750V DC 架空線/無架空線主供電系統斷電或輔助電力系統之靜態換流器/電池充電器故障時，仍能連續供應全列車緊急負載所需之低壓直流電源至少 30min.(含)以上。	維持原條文辦理	否	
323.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.14.(2).B. a	車內/外均穩定處於車外溫/濕度設計條件下之空車，其空調系統應能於 30min. 內將車內溫度降至 25℃	車內/外均穩定處於車外溫/濕度設計條件下之空車，其空調系統應能於 40min. 內將車內溫度降至 25℃	維持原條文辦理	否	
324.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.14.(2).B. b	處於設計條件下(含車外溫/濕度、旅客數、太陽輻射熱以及車內溫/濕度等)之車輛，在單側之車門開啟 20sec. 後，其空調系統應能於 2 min. 內將車內溫度恢復至 25℃	處於設計條件下(含車外溫/濕度、旅客數、太陽輻射熱以及車內溫/濕度等)之車輛，在單側之車門開啟 20sec. 後，其空調系統應能於 2 min. 內將車內溫度恢復至 25℃ $\pm 2^{\circ}\text{C}$ ，依據 EN14750 規定	維持原條文辦理	否	
325.	業 主 需 求 書 (二)機電系統 功能規範 2.6.14.(2).C. d	駕駛室內/外均穩定處於車外溫/濕度設計條件時，其空調系統應能於 10min. 內將室內溫度降至 25℃	駕駛室內/外均穩定處於車外溫/濕度設計條件時，其空調系統應能於 45min. 內將室內溫度降至 25℃	維持原條文辦理	否	
		~以下空白~				
		逾公開閱覽釋疑期間之補充意見				

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	備註
326.	5.10.1 (7)	廠商應提供閉路電視系統後端原始程式碼，以提供後續輕軌路網擴充整合相容。 由於本次建議方案採用商用現成產品（Commercial Off-The-Shelf, COTS）設備，供應商無法提供或釋出其專有原始碼（背景智慧財產權，Background IP）。	建議刪除「原始碼」	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(7) 廠商應提供閉路電視系統 如為自行開發提供本工程之應用軟體，在正式驗收前應提供該後端原始程式碼，以提供後續輕軌路網擴充整合相容；如為商用現成產品，在保固完成前軟體應免費予以更新，以利後續維護及運用。	更正	
327.	5.13.2(8)	廠商應提供相關軟硬體設備(含顯示字型之目的碼、原始碼及光、磁性儲存媒體、流程圖以及相關設定方式與操作說明…等資料)，以利使用者可自行修改或增減。 由於本次建議方案採用商用現成產品（Commercial Off-The-Shelf, COTS）設備，供應商無法提供或釋出其專有原始碼（背景智慧財產權，Background IP）	建議刪除 原始碼	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： 5.13.2(8) 廠商應提供相關軟硬體設備(含顯示字型之目的碼 —原始碼 及光、磁性儲存媒體、流程圖以及相關設定方式與操作說明…等資料)，以利使用者可自行修改或增減。	更正	
328.	5.2.1 (8)	敬請澄清，本條文所述內容‘淡海輕軌二期區域之公眾無線網路’是否屬於顧問／技術支援服務範圍，而非本系統之設計、供應及建置工作範圍。		維持原條文辦理	否	
329.	5.2.2 (4)	敬請澄清本條文要求於保固期間內免費更新標準軟體之目的及適用範圍。 由於本工程所提供之標準軟體於缺失責任期間（Defects Liability Period）已完成驗證並維持正常運作，原則上僅需針對缺陷修正（Bug Fix）或必要之安全性更新提供支援，而不宜要求免費提供功能升級或新版本更新。 敬請確認本條文所稱「免費更新」是否僅限於修正軟體缺陷及必要之安全性更新，而不包含功能增強、版本升級或其他非缺陷修正之更新內容	建議本條文僅限於修正軟體缺陷及必要之安全性更新	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： 5.2.2(4) 在保固完成前，本工程所提供之標準軟體如有修正軟體缺陷及安全性更新，應免費予以更新；所有自行開發提供本工程系統營運或維修調校所需之應用軟體其智慧財產權應屬於業主，在正式驗收前應提供該將所有軟體程式原始碼交給業主。	更正	

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	備註
330.	5.12 (4, 5, 6)	敬請澄清，本案之閉路電視（CCTV）伺服器、工作站及電視牆系統，是否亦須採用「先建後拆」（phased migration / cutover）方式，並比照旅客廣播系統（PAS）及旅客資訊顯示系統（PIDS）之作法，於離線時段進行新舊設備之更新與替換，以確保系統營運不中斷。		維持原條文辦理	否	
331.	5.7.3	根據你提供的條文第 2 條「另淡海輕軌二期無線電通訊應能涵蓋以下幾個區域」，其 A、B、C 三項明確指出淡海輕軌二期設計時，無線電通訊涵蓋範圍不僅限於二期本身，還必須考慮一部分區域。換言之，二期設計需同時涵蓋一期 V26 至 V11 相關範圍，確保整體系統的連續性與完整性。 敬請澄清，在淡海輕軌二期範疇中，一期 V11 至 V26 的覆蓋範圍中，哪一部分需要加強？	建議修正 - 原 A 項涉及一期 V26 至 V11 軌道，建議移除或者建議修訂以加強特定覆蓋範圍 - 原 B 項涉及一期車站月台與設備區，建議移除或者建議修訂以加強特定覆蓋範圍 - 原 C 項涉及一期軌道外延 20 公尺範圍，建議移除或者建議修訂以加強特定覆蓋範圍	維持原條文辦理	否	
332.	5.10.2 (C, D, E)	敬請澄清在淡海輕軌二期中 V21 至 V26A 各車站，電梯及電扶梯機相關位置		維持原條文辦理	否	
333.	5.7.1 (13)	對淡海輕軌二期無線電基地台至少須設置六處，地點及需求如下：	建議修正如下 對淡海輕軌二期無線電基地台所需數量，廠商須依據淡海二期路段涵蓋率的結果，提出基地台（Base Station）配置數量及地點建議。	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： 5.7.1(13) A-I 均刪除	更正	
334.	5.7.1 (13) A, B, C, D, E and F		建議移除 A, B, C, D, E and F	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： 5.7.1(13) A-I 均刪除	更正	
335.	5.9.2 (3)	廠商須整合淡海輕軌一期所設置通訊傳輸系統設備及提供淡海輕軌二期所需通訊傳輸系統設備，使淡海輕軌二期車站、牽引變電站(TSS)、號誌設備(SER)之各節點至少須有 10 Gbit / s 的最小容量，且行控中心傳輸容量至少有 40Gbit/s 且可滿足淡海輕軌二期	根據目前第二階段的容量規劃，骨幹網路維持 10Gbps 容量仍然足夠，而第二階段各站點採用 1Gbps 上行鏈路即可滿足需求。	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： 5.9.2(3) 廠商須整合淡海輕軌一期所設置通訊傳輸系統設備及提供淡海輕軌二期所需通訊傳輸系統設備，使淡海輕軌二期車站、牽引變電站	更正	

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	備註
		傳輸的最小容量及提供額外 50%備份容量。		(TSS)、號誌設備(SER)之各節點至少須有 10 1 Gbit / s 的最小容量，且行控中心傳輸容量至少有 40 20Gbit/s 且可滿足淡海輕軌二期傳輸的最小容量及提供額外 50%備份容量。		
336.	5.9.2 (17) C	具 48 埠(含)以上 10Gigabit Base-X SFP+及 4 埠 40GE QSFP+介面。	原設備規範較接近電信商等級之核心路由器，建議使用以下現今較高規格的工業級核心路由器規範：	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： 5.9.2(17) C. 具 48 24 埠(含)以上 10Gbps Base-X SFP + 及 4 埠 40GE QSFP+ 介面。	更正	
337.	5.9.2 (17) F, G and H	F. 系統交換容量(Switch Fabric) 1,000 Gbps (含)以上，交換能力須達 900 Mpps(含)以上。 G. 設備整體 MAC address Table : 200,000 個(含)以上。 H. 至少提供 4,000 條 Access Control List。	此類參數多見於電信營運商(Carrier/Service Provider)核心網路核心交換機，對於淡海輕軌二期而言，該等級的交換機屬於規格過高(Over-qualified)，建議予以移除	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 5.9.2(17) F. 系統交換容量(Switch Fabric) 1,000 560 Gbps (含)以上，交換能力須達 900 417 Mpps(含)以上。 G. 設備整體 MAC address Table 200,000 32,000 個(含)以上。 H. 至少提供 4,000 2,000 條 Access Control List。	更正	
338.	5.9.2 (18) A	具 48 埠(含)以上 10/100/1000Base-T 及 4 埠(含)以上 10Gigabit Base-X SFP+介面。	此類參數多見於電信營運商(Carrier/Service Provider)邊緣交換器，對於淡海輕軌二期而言，該等級的交換機屬於規格過高(Over-qualified)，建議修正如下 具 24 埠(含)以上 10/100/1000Base-T 及 4 埠(含)以上 1/10Gigabit Base-X SFP+介面。	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 5.9.2(18) A. 具 48 24 埠(含)以上 10/100/1000Base-T 及 4 埠(含)以上 1/10Gigabit Base-X SFP+介面。	更正	
339.	5.9.2 (18) D	系統交換容量(Switch Fabric) 須達 320 Gbps (含)以上，交換能力須達 240 Mpps(含)以上。	此類參數多見於電信營運商(Carrier/Service Provider)核心網路核心交換機，對於淡海輕軌二期而言，該等級的交換機屬於規格過高(Over-qualified)，建議予以移除	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 5.9.2(18) D. 系統交換容量(Switch Fabric) 須達 320 128Gbps (含)以上，交換能力須達 240 96 Mpps(含)以上。	更正	

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	備註
340.	5.9.2 (18) E, F	E. 設備整體 MAC address Table 至少 32,000 個(含)以上。 F. 提供 1,500 條(含)以上 Access Control List, 512MB 的系統記憶體及 2GB 快閃記憶體。	此類參數多見於電信營運商(Carrier/Service Provider)核心網路核心交換機, 對於淡海輕軌二期而言, 該等級的交換機屬於規格過高(Over-qualified), 建議予以移除	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 5.9.2(18) E. 設備整體 MAC address Table 至少 32,000 16,000 個(含)以上。(清理備註) F. 提供 1,500 500 條(含)以上 Access Control List, 512MB 的系統記憶體及 1GB 快閃記憶體。	更正	
341.	投標須知、第十三條、(一)、1.g.(1)	g. 重要專業分包廠商之分包計畫(包含其資格文件及其對分包項目之執行計畫): (1) 土建及其他機電設施之細部設計廠商為本案之重要專業分包廠商, 應檢附工程技術顧問公司登記證、於截止投標日前 15 年內, 曾完成捷運系統之土建或機電系統之規劃、設計、監造或專案管理實績。	投標須知中, 第十三條(一)1.g.(1)中所規定之細部設計專業分包廠商是否可為外商公司? 可否於得標後成立本國分公司?	維持原條文辦理	否	
		~以下空白~				