

附錄十、期末報告審查意見答覆及辦理情形

項次	審查意見	辦理情形
一、王本正委員		
1.	依規劃單位研究之結論，本案應屬可行。	遵囑知悉。並感謝委員於歷次審查會議之意見與指導。
2.	轉運站之配置規劃經多次修正調整，尚稱合理，唯仍應順應民意並有彈性調整之準備。	本計畫旨在考量總量管制之精神，就彰化縣政府應掌握重點及法令許可範圍內，儘可能賦予後續民間機構在細部規劃、設計、配置的發揮彈性，以提高未來民間參與意願。
3	客運規劃後續應再與相關業者、主管機關協調，以達到最佳化之綜效。	目前對於公車(客運)規劃的調整研議，業經本計畫初步諮詢相關客運業者，並獲其初步認可。未來鹿港轉運站建置完成後，建議可視其主、客觀條件及環境因素，再進一步與相關業者、主管機關協商調整，以利整體公路公共運輸服務達到最佳化之綜效。
4	財務計畫尚屬合理，然仍應思考物價指數與通膨種種因素之影響。	本計畫於財務計畫中，業已將物價調整因素納入，包括工程經費、營運成本與費用、以及營業收入等。惟保守起見，對於營業收入並未隨著每年物價指數上漲率進行調整，而是每五年作微幅的調漲。
5.	民間參與投資部分建議增加一份說帖提供委辦單位使用，結合鹿港國家風景區之願景，較易得到成效。	有關說帖部分，本計畫後續將依據主辦單位(工務處)之需求，配合協助編製辦理。
二、龔瑞琦委員：		
1.	平價旅館與星級旅館房價評估比之一般房價過高，加之在 P.7-3 各界意見紛歧，在 P.6-3 其中必須經營項目「星級酒店」取消必須增加經營者經營彈性，並請就平價與星級旅館之差異提出說明。	本計畫的規劃定位係為配合「鹿港國家歷史風景區」的設立與發展，未來在招商文件上將契定建置『旅館』，惟將給予民間業者彈性空間，但說明以「星級飯店」為優先序位之評分。
2.	P.5-4 營運架構中，經營者可另招商經營，但財務評估係採特許公司自營方式，其中兩者對其投報率計算將有不同，是否就其差異給予說明。	本計畫於期中報告階段即以特許公司可另行招商經營作為評估基礎，其投資成本的支出較少，並以樓地板出租為營業收入來源之一，經評估結果顯示具備財務可行性；在此基本投資型式下，再進一步詳細評估三種規劃模式如期末報告阶段的分析結果。在本計畫規劃定位配合「鹿港國家歷史風景區」而設立的條件下，本計畫乃以交通轉運站、停車場及星級飯店的規劃模式作為建議方案。
3.	P.6-12 政府協助事項，只提及「協助民間洽業者融資」，因其融資規模將達數億元，政府部門是否有提供擔保之準備，融資是否順利將會影響本 BOT 案之成敗。	未來民間業者在簽訂投資契約後即可設定地上權，民間業者將擁有地上物產權，該地上物產權可作為向銀行融資貸款的擔保抵押。
三、楊宗璟委員：		
1.	如圖 4.6-2(P.4-44)所示，自行車離場動線需經過 4 個交通衝突點，對交通安全有疑慮。	考量為提供轉運站旅客多利用自行車短程接駁，本計畫係建議未來縣府可利用基地北

項次	審查意見	辦理情形
		側畸零地設置自行車停車區，主要為利用人行道空間騎乘，對於行經人行道缺口處(各類車輛進出口)，建議以設置警告燈號方式提供警示，以提醒自行車行經缺口處之進出車注意。
2.	針對上次審查意見第2點之回應，巡迴公車的兩條路線，均行經交通壅塞路段(已達E級以下LOS)，是否調整，請再斟酌。(特別是尖峰時段)，因為習慣慢與省時均為所需，且交通管制耗人力太多，公車一併考慮。	現況鹿港主要發展地區，大抵以復興路、復興南路之環狀聯絡道路系統所圈圍的範圍為主，亦即其為目前鹿港主要旅次產生吸引點及停車需求地區，惟因區內道路系統較為狹窄，現況道路服務水準普遍偏低。 本計畫所規劃「老街接駁線」，主要功能在於服務中山路之遊客；而「停車場接駁線」之路線規劃安排，主要係考量配合停車場區位，以服務使用小客車之遊客，減少小客車進入市中心。基本上，此2線巡迴公車(接駁線)的規劃，旨在減少小客車進入鹿港市中心區(特別是老街地區)，故期將車輛進行合宜的攔截與管制。惟若考量其規劃行經路線的現況道路服務水準，將巡迴公車行駛路線進行調整，由於行駛路線及停靠站位將偏離主要旅次產生吸引地點，在不符合旅客實際旅運需求下，恐將大幅降低旅客搭乘意願，致無法達到規劃巡迴公車以達「大車」換「小車」之目的，以及改善鹿港市中心區(特別是老街地區)之道路交通壅塞及路邊違規停車嚴重之問題。
3.	本計畫建議以興建規模三最符合需求條件(P.4-114)，似與附錄四之相關訪查紀錄有所出入，可能需要進一步的溝通與宣導以縮小意見的差異。有無中期採平價、長期改建為星級旅館之可能。	民間參與投資的特許年期必須予以固定，並於投資契約中載明，如果在特許期間前期以平價旅館方式作投資，在前期投資還未回收時，又要再增加投資星級飯店的成本支出，反而會增加民間業者的投資負擔，從民間業者的投資角度來看，其為不具備投資報酬的作法。如果未來在招商文件上，將契約定建置「旅館」，給予民間業者彈性空間，但說明以「星級飯店」為優先序位之評分時，業者可依其本身的投資理念，提出此一兩階段的投資模式，惟民間業者著重投資回收與報酬率，亦會審慎提出其投資方案。
4.	各客運公司，未來進入本計畫轉運站的進出動線，建議仍以避開壅塞路段為原則，並要求公司能遵守規定。(特別是尖峰時段)，因為習慣慢與省時均為所需，且交通管制耗人力太多，公車一併考慮。	現況鹿港主要發展地區，大抵以復興路、復興南路之環狀聯絡道路系統所圈圍的範圍為主，亦即其為目前鹿港主要旅次產生吸引點及停車需求地區，惟因區內道路系統較為狹窄，現況道路服務水準普遍偏低。 目前對於公車(客運)規劃的調整研議，業經本計畫初步諮詢相關客運業者，並獲其初步認可。蓋公車動線調整研議，除考量民眾搭

項次	審查意見	辦理情形
		<p>乘習慣外，亦需考量旅客的實際旅運需求。研析現況鹿港主要發展地區，若為避開區內壅塞路段，其公車行駛路線及停靠站位將偏離主要旅次產生吸引地點，在不符旅客需求下，恐將大幅降低旅客搭乘意願，故目前本計畫暫參採客運業者之建議，暫採維持原站位停靠，然後再進一步延伸轉接至鹿港轉運站之路線調整方式。</p> <p>未來鹿港轉運站建置完成後，本計畫建議可視其主、客觀條件及環境因素，再進一步與相關業者、主管機關協商調整，以利整體公路公共運輸服務達到最佳化之綜效。</p>
5.	上述之壅塞路段包括中山路、彰鹿路(縣142)、復興路、鹿和路(縣135)。	<p>遵囑知悉。</p> <p>鑑於鹿港主要聯外道路交通壅塞及停車問題，目前彰化縣政府及鹿港鎮公所特研議：(1)縣道144線福興工業區以西部分路段拓寬工程(即「台76線西段改善計畫」)；及(2)縣道144線與縣道142線聯絡道新建工程等聯外道路改善計畫(請詳參2.8.3小節)。另則擬利用位於鹿草路一段與八德路所圍的閒置用地(即「文小五」)，據以規劃增設平面停車場，期盼藉由增加停車空間，來紓緩鹿港市中心地區停車位不足問題，並可間接協助管制部分車流於鹿港外圍地區，改善鹿港老街周邊道路的塞車問題。此外，智慧運管理策略措施的採用，亦是現階段彰化縣政府及鹿港鎮公所的重要施政方針，包括(1)鹿港地區停車導引系統的建置；(2)鹿港地區智慧型候車設施建置等。</p>
四、財政部國有財產署：		
1.	本案擬採促參之開發方式，依據促參法規定，對於國有土地宜採撥用方式取得國有土地，而所以合作開發方式，採促參方式多為不可行。	經查本計畫應可依據「財政部國有財產署結合目的事業主管機關辦理國有非公用不動產改良利用作業原則」第3點(二)合作改良利用之規定，辦理與國有財產署土地之合作開發利用，並依其第8條規定，目的事業主管機關應收取國有非公用土地開發權利金、營運權利金及地租。
五、察局交通警察隊：		
1.	對於附屬停車場規劃，應區分不同使用用途之停車需求，如遊客、商場購物旅客、飯店旅客等，以劃分個別所需的停車空間。	本計畫鹿港轉運站規劃之附屬停車場，主要將提供轉乘旅客、商場旅客、飯店旅客等不同用途之停車，而停車場係採收費停車，不同用途之停車需求皆不同，考量其交叉互補之彈性使用，建議不個別劃分停車空間，而採規劃為共用停放空間為宜。
2.	目前鹿港地區有學生騎乘自行車族群所衍生的停車需求，以及騎乘公共自行車(YouBike)	有關自行車系統規劃，請詳見4.7.3小節(九、(公共)自行車規劃)。

項次	審查意見	辦理情形
	之需求，請規劃單位一併考量將提供自行車停車空間及公共自行車設置空間納入規劃。	
六、彰化縣政府財政處：		
	本案若決議以促參法方式辦理民間參與公共建設，就促參法之規定與程序，建議如下：	遵照辦理。
1.	P.5-52 之「公共建設促參預評估檢核表」： (1)計畫名稱：建議依「促參案件名稱命名原則」規劃本案名稱。 (2)法律依據：促參施行細則應為第 2 條第 1 項。 (3)其他部分建請先參考「公共建設促參預評估機制」填表說明後再填寫並經機關首長核准。	遵照辦理。業已依據相關規定修正「公共建設促參預評估檢核表」之內容，請詳見 5.9 節(的表 5.9-1 所示)。
2.	請依促參法 6-1 辦理公聽會事宜(施行細則 26、27 條規定)。	遵囑知悉。本計畫後續將協助配合縣府辦理相關公聽會或說明會事宜。
3.	若有融資保證事宜，請依促參法第 30 條規定辦理。	促參法第 30 條述明在主辦機關視公共建設資金融通之必要，得洽請金融機構或特種基金提供民間機構中長期貸款。惟本計畫未來在招商文件上，必先述明參與評選的民間廠商必須具備銀行融資意願書之文件，即民間機構必須在銀行方面具備一定債信與良好往來紀錄，方能獲得銀行的融資支持。
七、彰化縣政府建設處：		
1.	有關轉運站土地變更如簡報內容所示，由住宅區變更為轉運專用區，後續請規劃單位儘速提送個案變更計畫書，並提本縣都市計畫委員會審議，以加速本案辦理進度。	遵囑知悉。
八、彰化縣政府工務處馬副處長：		
1.	對於所提建議方案(方案二)，請規單位檢討能否將基地臨鹿草路側所規劃之臨停區及計程車排班區，往基地南側調整，將可使臨停區及搭乘計程車旅客，免於受鹿港冬季北風之影響，使轉運站建築規劃之區塊更為方正完整。	經檢討本計畫鹿港轉運站進出車輛種類較多，包含大客車、臨停車輛、載客計程車、排班計程車、機車及附屬停車車輛等，對於各類車輛進出規劃，皆儘可能採分散設置，以降低車輛進出對周邊道路的影響程度。 對於所提將臨停區及計程車排班區往基地南側調整部分，經檢討因本計畫轉運站基地呈狹長之倒三角形狀，越往南側其基地縱深長度越短，將無法滿足臨停車輛、載客計程車及排班計程車等車輛所需設置空間，仍需延伸設置於基地西側，並留設內部通行道路銜接至鹿草路，方可達到分散車流之目的，因此建議維持原規劃配置。 另對於各乘車區位是否受鹿港冬季北風之影響，經檢討目前規劃之各乘車區位，主要分佈於基地東側、南側及西側，並無設置於正北側之規劃，因此，未來受北風影響應為較低，同時可於車站周邊適當位置輔以植栽

項次	審查意見	辦理情形
		綠籬，以阻擋北風之影響。
2.	目前所提建議方案(方案二)，並無呈現人行道之規劃，請規劃單位檢討補充。	業已檢討修正，請詳見 4.7.3 小節(的圖 4.7-1 所示)。
九、彰化縣政府工務處：		
1	報告所提經濟效益估算年期，與財務計畫估算年期有所差異，請檢討釐清。	遵照辦理。業已依據特許年期調整經濟效益估算年期與財務計畫估算年期一致。
2.	報告書 P.4-96 頁與 P.5-40 頁所述興建規模三之履約保證金金額有所不同，請檢討釐清。	該數據係屬誤植，應該為 2,700 萬元，業予以修正。
3.	本計畫建議採 BOT 開發方式，惟對於 BOT 案投標廠商之資格限制，於報告書內並無論述說明，卻於財務估算內容有提及開發規模三的資本額約為 5.00 億元，此部分是如何定出的?標準為何?請規劃公司應就政府立場能獲得最大保證之情況下，訂定相關投標廠商資格內容，並於報告書內補充說明。	開發規模三的資本額約 5.00 億元係指未來特許公司應籌措的資本額，如果該特許公司係以企業聯盟組成時，領銜的申請公司必須持有特許公司最低 30% 的股份，即約 1.5 億元，其他的組成公司法人或個人股東則在 30% 以下之不限比例。因此，領銜的申請公司最少必須投資 1.5 億元，該公司的資本額應大於 1.5 億元。若特許公司以單一企業為主，則必須持有特許公司股份至少 70% 以上，約 3.5 億元的資本額，則該公司的資本額必須大於 3.5 億元。
4.	本計畫為採 BOT 民間參與開發方式，對政府立場應能就建築物及營業類別，於相關法令許可之情形下，儘可能放寬條件保留彈性予投資者，惟對於投標廠商資格限制、特許年期長短、巡迴接駁車等項目，將為能否吸引廠商投資之重要因素，對此，請規劃公司協助訂定本計畫招商策略，使計畫能吸引優良業者參與投標開發，並還能使政府獲得最大權利保障。	本計畫在興建期 4 年，加上營運(評估)期 46 年，合計 50 年的特許期間作為評估基本條件下，投資開發規模三僅剛好達到具備財務可行性的門檻，未來可基於地上物使用年限 50 年的條件，予以放寬特許期為 54 年，提高民間業者的投資報酬率。 其他影響民間業者投資財務可行性與投資報酬率的影響因子，大抵包括權利金(固定權利金、營運權利金)與巡迴公車(「老街接駁線」)的營運成本，對於降低權利金以及巡迴公車營運成本的分擔，將有利於吸引民間業者的參與投資開發。
5.	本計畫目前所提規劃之開發強度為建蔽率 70%、容積率 250%，並提供此開發基準進行都市計畫用地變更，然未來變更結果若獲核准之開發強度較目前規劃規模為低，又應如何因應，避免因開發強度降低而影響廠商投資意願，請規劃公司協助檢討因應策略。	在核准的開發強度條件下，民間業者會自行評估其具備財務可行性與投資報酬的開發規模，在招商文件僅就本計畫的開發項目、需求條件予以明訂即可，未來民間業者會自行規劃最有利於其投資報酬之最適化規模與型式。
結論：		
1.	對於各委員及各單位所提意見，請規劃公司將相關意見納入檢討，並修正報告書相關內容。	遵照辦理。
2.	另對於都市計畫用地變更部分，請持續進行都市計畫變更相關作業。	遵囑知悉。
3.	請依據財政部「公共建設促參預評估機制」規定填報「公共建設促參預評估檢核表」，並後續請依促參法規定辦理公聽會事宜。	遵照辦理。業已依規定填報「公共建設促參預評估檢核表」，請詳見 5.9 節(的表 5.9-1 所示)；另後續將協助配合縣府辦理相關公聽會或說明會事宜。

項次	審查意見	辦理情形
4.	請規劃單位易緯工程顧問股份有限公司依各委員及與會單位代表之口頭或書面意見研議修正，並於會議紀錄函文次日起算 30 個日曆天提送第一次期末修正報告書。	遵照辦理。