

附錄八、第一次期中修正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.	有關於國內客運轉運站案例分析，於計畫書內提出台北市三處、新北市、嘉義市、高雄市及宜蘭縣三處，然分析內容未深入提出何處最值得參考，應加以補充。	依本計畫初步研析結果，考量各項主客觀條件及都市規模因素，宜蘭縣對於其境內整體客運轉運站之規劃設置與發展理念，應是相當值得彰化縣參考與借鏡。基此，本計畫特於民國 105 年 4 月 13 日會同彰化縣政府(工務處)相關同仁至宜蘭縣進行客運轉運站現地參訪事宜(請參見附錄三)，藉以瞭解其客運轉運站之規劃設置與運作經驗，以作為本計畫「鹿港轉運站」規劃及推動參考。另業已綜整相關審查意見，對於「國內客運轉運站案例分析」之內容進行補充說明，請參見 2.4 節。
2.	計畫書 2-63 頁對於觀光旅客問卷調查分析，似僅以 102 年彰化縣政府之規劃案所提出結果略加整理。	有關「觀光遊客問卷調查分析」之相關內容，本計畫業於民國 105 年 8 月 6 日~14 日另行調查分析，請詳參 2.7.2 小節及附錄四的「附錄 4.2」。
3.	計畫書 2-67 頁在此住民訪談分析，以提出之附件三之問卷看來，似僅訪問里長，且未說明此項調查於何時進行？	為利瞭解鹿港地區在地住民對於規劃設置「鹿港轉運站」之意見與看法，本計畫除鑑於鹿港當地里長具意見領袖特性，因此特於民國 105 年 6 月 10 日~29 日針對里長進行訪查工作外；另本計畫業遵照審查意見，進一步於民國 105 年 8 月 6 日~14 日補充進行住民問卷調查工作。有關里長與住民之相關訪查分析，請參見 2.7.3 小節及附錄四的「附錄 4.3」。
二、楊宗璟委員：		
1.	上次期中報告中，針對道路交通改善策略的部分，本次修改只提供停車問題的改善，尚缺交通壅塞(例如：鹿和路—135 縣道以及彰鹿路—142 縣道)相關路段的改善規劃(請補充轉運站大客車之進出鹿港動線)。	本計畫設置(鹿港)轉運站之目的，旨在鼓勵遊客搭乘公共運輸工具，以降低私人運具使用，改善整體道路交通壅塞問題，另則進一步研議「鹿港地區道路交通改善策略」供參，請參見 4.6.4 小節。 此外，本計畫業遵照審查意見，針對相關公車路線行車動線調整進行研議，請詳見 4.6.2 小節。
2.	轉運站的各車種進出動線，本次修改已將汽機車的私人運具加以分流，惟是否需於站體內設置自行車招呼臨停區或是三輪車招呼臨停區(城觀處的國家歷史風景區規劃書)，請再斟酌。	考量鹿港轉運站基地建國路對側之生態公園，其目前業已設置有 YouBike 租借站，且參考縣府(城觀處)對於「鹿港國家歷史風景區」之規劃，目前其尚無規劃三輪車遊覽服務，因此，於本轉運站基地將不規劃設置 YouBike 租借站及三輪車招呼臨停區，而僅於基地北側畸零地區塊，規劃設置(一般)自行車停車區，提供自行車騎乘者停放自行車

項次	審查意見	辦理情形
		空間。請詳見 4.7.3 小節(的圖 4.7-1 所示)。
3.	其餘上次問題均已修正或回應。	敬悉。
4.	如上述第 2 點，若將機車之進出納入汽車之進出位置，以簡化建國路之車流動線，是否可行，請再斟酌。(原最佳方案，在建國路上有 5 條車輛進出動線)。	業遵照審查意見就各行車動線規劃進行檢討與微調工作。本計畫建議方案(方案二)之車行動線規劃，其中於建國路上，主要為大客車進出、站區內環場車道(計程車及臨停車內部化)入口及機車停車場進出口等，主要為考量建國路道路較寬、車道數較多及現況車流量較低等因素，且對於各類車輛進出口，皆儘可能分散設置，避免過於集中導致干擾交織之情形。請詳參 4.2.3 小節及 4.6.1 小節之相關圖說所示。
5.	自行車進出本站的自行車動線又在建國路，如第 4 點，則共有 7 條線，是否洽當，請再檢討評估。	業遵照審查意見就各行車動線規劃進行檢討與微調工作。對於建議方案(方案二)之車行動線規劃，其中於建國路上，主要為大客車進出、站區內環場車道(計程車及臨停車內部化)入口及機車停車場進出口等，主要為考量建國路道路較寬、車道數較多及現況車流量較低等因素，且對於各類車輛進出口，皆儘可能分散設置，避免過於集中導致干擾交織之情形。而對於自行車動線，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)，可輔以設置警告燈號警示，以提醒自行車缺口處進出車注意。請詳參 4.2.3 及 4.6.1 小節相關圖說所示。
6.	鹿港風景區觀光事業之發展，有兩派意見，供給導向未來行銷鹿港，以及需求導向配合現況，不同情境有不同的規劃應對方式，請參考。	經拜訪可能潛在投資業者(客運業者及旅館業者)，鑑於其對於轉運站興建規模及附屬事業經營項目，各有其不同想法，因此本計畫在參考其所提之意見與看法，據以檢討研擬下列 3 種不同附屬事業項目及規模： 1.興建規模一(地下一層至地上三層興建規模)：除地下一層為附屬停車場及地上一層為客運轉運站外，另地上二層為美食街及餐廳、地上三層為購物商場及影城，基此據以進行「鹿港轉運站」之建設開發。 2.興建規模二(地下一層至地上十層興建規模(平價旅館))：除地下一層至地上三層與「興建規模一」相同外，另地上四層至地上十層則開發作為『平價旅館』，基此據以進行「鹿港轉運站」之建設開發。 3.興建規模三(地下一層至地上十層興建規模(星級旅館))：除地下一層至地上三層與「興建規模一」相同外，另地上四層至地上十層則開發作為『星級旅館』，基此據以進行「鹿港轉運站」之建設開發。 經綜整相關審查意見，以及考量配合「鹿港

項次	審查意見	辦理情形
		國家歷史風景區計畫」之重大觀光政策的推動，本計畫初步建議以「興建規模三」，據以推動後續「鹿港轉運站」之建設開發。
三、龔瑞琦委員：		
1.	規劃方案中有設「計程車」等待區，其等待車位數是否有規劃依據，依其實際用量，似乎不需如示車位數，可考量於建國路側結合臨停接送區，減少由鹿草路進出，減少方案二與大客車進出的衝擊點，並考慮電動機車出租點與動線。	對於本計畫計程車排班車輛數，係依據運量預測結果，推算尖峰小時搭乘計程車離站需求人數，再換算為計程車臨停上客席位數，據以推估所需排班車位數量，相關研析請參見 3.3.3 小節。 另業已檢討規劃設置電動機車租賃區，請詳參 4.7.3 小節(的圖 4.7-1 所示)。
2.	規劃中的經營模式，其提供投資(資金)的投資業主，不一定即是其星級旅館的經營業主，其財務評估應以其提供的面積租金收入為基礎，便於與實際相符。	本計畫於最初始評估分析(第一次期中報告)時，即僅提供樓地板出租為主要收入來源，其投資金額更低於平價旅館、星級飯店，且具備財務可行性。惟期中審查意見希望(對於平價旅館、星級飯店)能有更詳細的設置規劃與財務試算，因此本計畫特綜整相關審查意見，除進一步進行相關規劃研議外，並研提未來不同營運模式、情境，據以進行財務分析；其中更考量旅館經營將是未來附屬事業占營業收入最高的業種，其營運規劃與財務評估宜更詳實，故財務評估不以其提供面積之租金收入為研析基礎。
3.	依附錄四財務預估表中，各種模式均呈現營業淨利過低的情形，是否能在法規允許的範圍提供其營業淨利較高的業種(譬如影城)，增加本案的可行性。	本計畫業參酌審查意見，將影城納入附屬事業之規劃設置業種。惟影城投資營運為部分特定業者的專業經營技術與門檻，本計畫僅於樓層業種規劃約 895.26 平方公尺出租給影城營運業者作為影城規劃設計用途。
四、謝政穎委員：		
1.	交通現況分析是否可針對特殊節慶(燈會)之交通進行分析，如過年舉辦鹿港活動之整體交通服務情況。	一般而言，於進行道路交通運輸規劃工作時，大抵係以平常日或一般假日之尖峰時段交通量為改善建設基準，主要係期避免產生國家資源的投資浪費情形發生。至於節慶期間(如：燈會、春節…等)，若未實施相關配套措施，其道路交通狀況通常會較平常日或一般假日尖峰時段的服務水準更為低落，故通常會視節慶活動狀況與期程，搭配實施不同程度的「交通疏運計畫」或(與)「交通管制計畫」(如：鹿港舉辦「2012 臺灣燈會」期間)，以因應節慶活動期間之交通特性與需求。
2.	交通量預測應加入鹿港引入或轉型為國家歷史風景區之衝擊影響量。	縣府(城市暨觀光發展處)刻正進行「鹿港國家歷史風景區規劃案」，本計畫業參採其初步研究規劃成果(即『期中修正報告』)，惟其並未對於未來鹿港遊客人數進行預測分析，基此，本計畫考量鹿港地區整體發展仍

項次	審查意見	辦理情形
		存在一定程度的發展脈絡可循，因此本計畫在參考過去相關研究規劃報告，並考量「鹿港國家歷史風景區計畫」的推動，據以進行鹿港遊客人數預測分析工作，以及衍生道路交通量預測及相關交通影響評估工作。後續本計畫將進一步參考「鹿港國家歷史風景區規劃案」的最新成果，據以進行必要的檢視修正與補充說明。
3.	國內外案例必須提供各案例土地使用分區資訊，並分析公私有土地比例，BOT 方式是否適用非公共設施劃定之非用地使用。	業綜整相關審查意見，對於「國內客運轉運站案例分析」之內容進行補充說明，請參見 2.4 節。
4.	本開發主體國有財產署佔 17.97%、縣府佔 80.63%、公所佔 1.4%，雖均為公有地，但開發土地取得擬採撥用，請查明非用地採行撥用方式，是否需有償撥用，土地有償需評估財務計畫及取得費用。(採公有非公用型態)。	有關本計畫轉運站之用地，皆為公有土地，得依促參法第 15 條規定辦理撥用，並依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」的第八點規定，應採有償撥用方式，惟考量為降低需地機關土地取得成本，建議後續可進一步與國有財產署協商，朝無償撥用方式辦理土地取得。而對於未來本計畫投資開發的特許公司而言，則以承租土地方式，向土地權管機關給付土地租金，並納入開發財務計畫內進行分析。
5.	轉運站設置之效益是否解決鹿港整體交通疏運擁擠解決之目標。	未來「鹿港轉運站」將以服務國道公路客運、臺灣好行及地區公路客運(含市區公車、環鎮巡迴公車)為主體，並結合私人運具、計程車與遊覽車、觀光巴士、自行車等運具的接駁轉運服務。 而未來在鹿港節慶活動之際，則「鹿港轉運站」可搭配其相關「交通疏運計畫」或(與)「交通管制計畫」的實施，將進入鹿港地區的車流進行合理攔截，並以「鹿港轉運站」及其周邊地區作為接駁轉運中心，避免私人汽、機車大量湧入節慶活動地點，造成其交通癱瘓問題。 基本上，「鹿港轉運站」之規劃設置，其僅為鹿港地區整體交通改善規劃之一環，其雖具協助改善道路交通之效，但無法僅靠「鹿港轉運站」以竟其功，亦即鹿港整體交通改善，需依靠道路系統、公共運輸系統、停車系統、人本交通系統、智慧運輸系統等個運輸子系統的相輔相成，方可竟其功。
6.	變更為轉運站是否需回饋，回饋比例為多少？規劃內容為何？如住宅轉為交通轉運站用地應不用回饋，就住宅區之價值而言，變為專用區較具效益。	本計畫基地為由「住宅區」變更為「轉運專用區」，依據「彰化縣都市計畫區土地變更回饋審議原則」規定，屬該規定之土地使用分區間之變更，應回饋公共設施比例之標準為 10%。相關補充分析，請參見 4.7.3 小節(及圖 4.7-8)。

項次	審查意見	辦理情形
7.	住宅變為交通轉運專用區，引入美食餐廳、商場、飯店、旅館，引入活動增加衍生交通量，交通衝擊應加入評估。	本計畫交通影響分析工作，業將附屬商業空間，包含美食街、特色餐廳、購物中心、影城及旅館等衍生交通量納入考量，請參見 4.3 節。
五、彰化縣警察局交通警察隊：		
1.	目前建築物規劃第一案及第二案，有關地下一層汽車出入門僅有一處，略嫌不足，是否有足夠空間採一進一出方式規劃。	考量本計畫目前規劃汽車停車位約 188 席，採一進一出方式，應不致產生進出車輛延時停等過長之情形，故應不響車輛進出停車效率。
2.	建築物第三層及第四層中購物商場規劃數多，是否考慮遊客至鹿港主目的及爭奪在地居民的營利，建議規劃挑空樓層當作複合使用(如：戲院、演藝廳等用途)。	業已重新檢討將影城納入規劃，詳見 4.7.3 小節(的圖 4.7-3 所示)。
3.	報告書 4-38 建國路路寬建議斷面無規劃「慢車道」，是否可調整，請貴公司再檢討。	目前研議外側車道為混合車道，其亦可提供機慢車使用，故建議仍維持原(4.6.1 小節(的圖 4.6-1))規劃設置研議。
六、鹿港鎮公所(建設觀光課)：		
1.	目前所提的平價旅店或星級飯店的規劃，於報告書並未看到相關的需求量，足以支撐規劃平價旅店或星級飯店之經營業種，請在檢討補充。	本計畫「鹿港轉運站」之設置規劃，在因應「鹿港國家歷史風景區計畫」的推動，其並不完全係採「需求導向」進行規劃，在配合「鹿港國家歷史風景區」之發展願景下，其業已納入「供給導向」的規劃方針，其中「鹿港轉運站」上方『星級旅館』之附屬事業的規劃開發，即是因應「國家歷史風景區」之轉型發展需求。
2.	報告內並無說明土地取得成本與地籍套繪，請補充說明。	有關本計畫轉運站之用地，皆為公有土地，得依促參法第 15 條規定辦理撥用，並依「各級政府機關互相撥用公有不動產之有償與無償劃分原則」的第八點規定，應採有償撥用方式，惟考量為降低需地機關土地取得成本，建議後續可進一步與國有財產署協商，朝無償撥用方式辦理土地取得。而對於未來本計畫投資開發的特許公司而言，則以承租土地方式，向土地權管機關給付土地租金，並納入開發財務計畫內進行分析。 另業已補充地籍套繪圖，請參見 4.2.1 小節(的相關圖說)。
3.	目前鹿港之人口數約 8.6 萬人，且平、假日人口數差距甚大，依此人口數及遊客數，是否足以支撐開發商場或旅館，請再檢討說明。	本計畫「鹿港轉運站」的地上 2 層作為美食街或特色餐廳，其係以服務觀光遊客與轉運站旅客為主要對象；而地上 3 層的購物商場的定位，主要是類似全聯福利中心或超級市場，以社區服務為目的；至於旅館部分，其係在配合「鹿港國家歷史風景區」之發展願景下，業已納入「供給導向」的規劃方針，其中「鹿港轉運站」上方『星級旅館』之附屬事業的規劃開發，即是因應「國家歷史風

項次	審查意見	辦理情形
4.	報告書內所分析之旅運狀況，與目前規劃之轉運站規模關連如何，所預估的旅運量有可能達到嗎？	<p>景區」之轉型發展需求。</p> <p>有關運輸需求預測分析工作，本計畫除考量「一般民眾」往來鹿港地區的旅運需求外，另則配合「鹿港國家歷史風景區計畫」的規劃與推動，據以進行鹿港地區「觀光遊客」的旅運需求預測。經綜合考量「一般民眾」與「觀光遊客」的旅運需求後，據以推估未來鹿港轉運站的設施需求。</p> <p>本計畫「鹿港轉運站」之設置規劃，因應「鹿港國家歷史風景區計畫」的推動，其並不完全係採「需求導向」進行規劃，在配合「鹿港國家歷史風景區」之發展願景下，其業已納入「供給導向」的規劃方針，其中「鹿港轉運站」上方『星級旅館』之附屬事業的規劃開發，即是因應「國家歷史風景區」之轉型發展需求。</p>
5.	本案市場可行性未評估，即做財務評估，財務面之成效請再檢視。	<p>本計畫除考量「一般民眾」往來鹿港地區的旅運需求外，另則配合「鹿港國家歷史風景區計畫」的規劃與推動，據以進行鹿港地區「觀光遊客」的旅運需求預測。經綜合考量「一般民眾」與「觀光遊客」的旅運需求後，據以推估未來鹿港轉運站的設施需求。</p> <p>本計畫「鹿港轉運站」之設置規劃，因應「鹿港國家歷史風景區計畫」的推動，其並不完全係採「需求導向」進行規劃，在配合「鹿港國家歷史風景區」之發展願景下，其業已納入「供給導向」的規劃方針，其中「鹿港轉運站」上方『星級旅館』之附屬事業的規劃開發，即是因應「國家歷史風景區」之轉型發展需求。</p> <p>另外有關購物商場及影城的規劃設計，係以社區服務為定位，購物商場歸類為社區型的超市、賣場，則可能較符合周邊居民的生活型態需求。另考量社區服務的商業設施定位，如果本轉運站增加娛樂服務業項目的影城設設施，除可提供鹿港鎮居民相關休閒娛樂服務，同時由於運轉站的交通便利性，亦可為鹿港鎮周邊鄰近的鄉鎮居民提供電影娛樂服務的功能。</p>
6.	未來應向居民說明。	本計畫後續將配合縣府(工務處)之施政需求與期程安排，出席相關地方說明會，以利鹿港在地住民瞭解「鹿港轉運站」之設置規劃及推動事宜。
七、彰化縣政府財政處：		
1.	有關本案第一次期中修正報告書第 4-44 頁對鹿港環鎮巡迴公車「老街接駁線」之經費需求	因各路線長度及規劃班距、間距不同，故其估算之營運經費亦有所差異。

項次	審查意見	辦理情形
	估算假日每日為 36,000 元或 78,000 元、第 4-46 頁對「彰濱接駁線」之經費需求估算假日每日為 65,000 元或 30,000 元？	惟目前本計畫對於「鹿港環鎮巡迴公車」，雖規劃有『老街接駁線』、『停車場接駁線』及『彰濱接駁線』等 3 條路線，然其中「停車場接駁線」及「彰濱接駁線」等 2 條路線，雖建議仍予以保留，但未來其可考慮開放由客運(或公車)業者申請經營。另計畫研議行駛中山路的「老街接駁線」，則建議可規劃包裝於未來「鹿港轉運站」之促參案中，故目前本計畫僅針對「老街接駁線」進行營運規劃及經費需求估算，請參見 4.6.3 小節。
2.	接駁公車係為配合復辦「環鎮巡迴公車服務」，惟本項免費環鎮巡迴公車服務已於民國 100 年結束營運，現規劃以收費方式復辦是否具市場性？且評估每年接駁公車營運費用皆大於觀光巡迴公車收入，是否具效益？可再評估使本案更具效益之配套措施。	遵照辦理，業已重新進行調整規劃，請詳見 4.6.3 節。 目前本計畫對於「鹿港環鎮巡迴公車」，共計規劃有『老街接駁線』、『停車場接駁線』及『彰濱接駁線』等 3 條路線。其中「停車場接駁線」，過去縣府(城觀處)自 99 年 6 月 25 日起曾推動營運，期遊客來到鹿港旅遊，不必為交通問題煩惱，搭乘接駁公車就能輕鬆盡興的暢遊鹿港，免去尋找停車位困擾，但因相關配套措施不足，致服務績效未如預期，而於 100 年 10 月結束營運；另「彰濱接駁線」之規劃，其與現況臺灣好行之路線的服務與營運班次，容或多有重疊，致有需求迫切性之疑義。然在長期鼓勵使用公共運具之前提，以及加強鹿港綠色觀光環境之塑造下，有關本計畫初步研議建議串連重要停車場的「停車場接駁線」，以及服務彰濱觀光工廠的「彰濱接駁線」等 2 條路線，建議仍予以保留，惟未來其可考慮開放由客運(或公車)業者申請經營。另計畫研議行駛中山路的「老街接駁線」，則建議可規劃包裝於未來「鹿港轉運站」之促參案中，以提供觀光旅客一舒適交通環境，強化鹿港入口意象，並提供多元而豐富的活動體驗，且結合人文休閒的套裝服務，藉由公共運具型塑移動地標，進而協助逐步達成鹿港以公共運輸為主要運具的觀光運輸生活常態。
3.	有關旅館營業收入以目前鹿港住宿需求，是否興建平價旅館或星級旅館請就當地市場需求審慎評估較具效益之方案。	本計畫「鹿港轉運站」之設置規劃，在因應「鹿港國家歷史風景區計畫」的推動，其並不完全係採「需求導向」進行規劃，在配合「鹿港國家歷史風景區」之發展願景下，其業已納入「供給導向」的規劃方針，其中「鹿港轉運站」上方『星級旅館』之附屬事業的規劃開發，即是因應「國家歷史風景區」之轉型發展需求。
4.	本案建議採用 BOT 方式由民間參與興建投資	遵囑知悉，本計畫業主要針對 BOT 民間參

項次	審查意見	辦理情形
	營運。	與投資之財務可行性進行評估分析。
八、巧將工程顧問有限公司：		
1.	本案係因開發轉站為主要目標，故分析開發交通衝擊之分析資料，應予更新不宜使用二手資料，並且標明調查時間、調查位置(以圖面標示)。	本計畫業針對鹿港主要聯外道路，以及鹿港轉運站周邊主要道路進行交通流量與特性調查，相關調查成果資料，請詳見附錄二所示，並據以進行道路交通量及服務水準現況分析工作之修正與補充，請詳參 2.2 節。
2.	本案之交通衝擊影響，應區分為開發中、開發後，並且因開發行為導致周邊道路服務水準下降者，應針對該項影響，提出改善對策。應增加優選方案之客運進出轉運站路線，對計畫區周圍交通衝擊影響，並提出改善交通衝擊對策。	本計畫業針對「鹿港轉運站」開發後之交通影響進行分析，並針對開發後的影響，提出改善對策，請參見 4.3 節及 4.6.4 小節。另關於「開發中」的交通影響分析，因牽涉未來「鹿港轉運站」開發的施工方法及期程，後續宜由特許廠商研提「交通影響評估報告」時，據以提出施工中的交通影響分析，蓋依現行「彰化縣應實施建築物交通影響評估區域及相關規定事項」之規定，未來本計畫「鹿港轉運站」之開發，需配合都市設計審議，提送「交通影響評估報告」供審查。
3.	圖 4.2-3 標示客運行車動線，應按實際規劃進出動線調整，不應為環狀循環。	業已重新檢討修正客運車輛行車動線規劃，請參 4.2.2 小節(的圖 4.2-5(原報告為圖 4.2-3)所示)。
4.	請依據優選方案規劃內容，針對使用功能區劃每一區塊之使用範圍(以圖面標示，如開放空間、多功能轉運中心區)，並試算出每一功能區塊面積占計畫區總面積比例。其中開放空間部分不得低於計畫區總面積 10%。	本計畫為客運轉運站之開發，除客運營運之必要車道、停靠月台及車站服務空間外，其餘車站建築之站外空間，均留設提供作為供公眾使用之空間。對於開放空間係依「建築技術規則」第 287 條規定留設不少於法定空地 60%之開放空間，請參見 4.7.3 小節(的圖 4.7-8 所示)。
5.	依「彰化縣都市計畫區土地變更回饋審議原則」規定，本計畫至少提供 10%之公共設施。是故，請依據優選方案規劃內容，針對使用功能區劃每一區塊之使用範圍(以圖面標示，如開放空間、多功能轉運中心區)，並試算出每一功能區塊面積占計畫區總面積比例。其中開放空間部分不得低於計畫區總面積 10%。	業已檢討配合留設 10%之公共設施所需用地，並依據「建築技術規則」第 287 條規定留設不少於法定空地 60%之開放空間，請參見 4.7.3 小節(的圖 4.7-8 所示)。
6.	依規定本案需留設 10%之公共設施，可供開發面積僅為計畫總面積 90%。故請依可開發面積重新核算優選方案之建蔽率、容積率。	業已依扣除 10%之公共設施所需用地後之基地面積，重新檢討轉運站開發規模，請參見 4.2.3 小節。
九、彰化縣政府建設處(提供書面意見)：		
1.	建議補充地籍圖與都市計畫圖套繪之圖面，並請向公所申請土地使用分區證明。	業已檢討補充，請詳見 4.2.1 小節(的圖 4.2-2 及圖 4.2-3 所示)。
2.	請補充檢討依「彰化縣都市計畫區土地變更回饋審議原則」檢討，說明本案需回饋之土地的比例與用途。	業已檢討補充，請詳見 4.7.3 小節。
3.	建議加強補充城觀處推動「鹿港國家歷史風景區計畫」相關內容。	業遵照審查意見進行相關修正與補充，請參見 2.8 節。

項次	審查意見	辦理情形
十、彰化縣政府工務處(林技正慶濂)：		
1.	目前建築物規劃第一方案及第二方案，有關地下一層汽車出入口僅有一處，略嫌不足，是否有足夠空間採一進一出方式規劃。	考量本計畫目前規劃汽車停車位約 188 席，採一進一出方式，應不致產生進出車輛延時停等過長之情形，故應不響車輛進出停車效率。
2.	建築物第三層及第四層中購物商場規劃數多，是否有考慮遊客至鹿港主要目的及剝奪在地居民的營利，建議規劃挑空樓層當作複合使用(如戲院、演藝廳等用途)。	業已重新檢討將影城納入規劃，詳見 4.7.3 小節(的圖 4.7-3 所示)。
3.	報告書 P.4-38 建國路路寬建議斷面無規劃「慢車道」，是否可調整，請貴公司再檢討。	目前研議外側車道為混合車道，其亦可提供機慢車使用，故建議仍維持原(4.6.1 小節(的圖 4.6-1))規劃設置研議。
十一、彰化縣政府工務處(業務單位)：		
1.	報告書表 2.4-1 國內相關轉運站彙整表，僅列出相關基礎設施，並未列出所設立經營的附屬事業，無法瞭解其差別性，請檢討補充。	業綜整相關審查意見，對於「國內客運轉運站案例分析」之內容進行補充說明，請參見 2.4 節。
2.	報告書 2-74 頁所述台 76 線西段改善計畫，其名稱有可能會與台 76 線延伸段之計畫產生混淆，請修正為與公路總局提案之名稱「縣道 144 線福興工業區以西部分路段拓寬工程」。	遵照辦理，請參見 2.8.3 小節。
3.	對於報告書旅客數估算部分仍有疑慮，目前報告書是以觀光局於鹿港龍山寺為調查點所統計之旅客數，約佔鹿港總旅客數之 67%，惟實際上鹿港真正的旅客吸引點應為天后宮，且其旅客數應高出龍山寺甚多，與報告書所述差異甚大，請規劃公司再進一步瞭解及檢討。	依據「104 年彰化重要遊憩專案成果報告書」的調查顯示，鹿港天后宮的「景點參觀度」高達 99.9%，亦即來到鹿港的觀光遊客，幾乎均會造訪天后宮，理論上天后宮的總遊客人數即足可代表鹿港的總遊客人數，惟過去相關政府部門並未有效掌握天后宮(屬「 縣定古蹟 」)的遊客量，在缺乏政府部門公布其歷年遊客人數資料下，本計畫亦僅能藉由相關資料據以進行推估工作。而本計畫所採用彰化地區重要景點遊客人數統計資料，其來源為交通部觀光局「國內主要觀光遊憩據點遊客人數統計」，其中鹿港龍山寺(屬「 國定古蹟 」)為其每年均會統計公布遊客人數的遊憩據點之一，因此，本計畫乃選擇利用鹿港龍山寺的遊客人數資料，據以推估鹿港的遊客人數。
4.	報告書所述對於潛在投資業者，已拜訪 2 家客運業者及 1 家旅館業者，瞭解其對於參與本計畫開發之看法及建議，惟為使本轉運站規劃內容更符合市場需求，建議可再就國內較具規模的連鎖飯店業者進行瞭解，以利瞭解本計畫市場之接受度。	考量鹿港地區住宿旅館不足及民間參與興建營運計畫之投資收益性，並因應未來「鹿港國家歷史風景區」之發展需求，本轉運站附屬事業朝發展觀光旅館應為可行。本階段已再就國內較具知名的 2 家連鎖飯店集團進行訪談，訪談內容詳見附錄四的「附錄 4.4」。
5.	另對於所提星級旅館之規劃，依據交通部「星級旅館評鑑計畫」對於星級旅館係劃分為一星級~五星級等 5 個級別，本案所規劃地上四~	遵照辦理，相關補充說明與分析，請參見附錄五所示。 關於「鹿港轉運站」之附屬事業旅館樓層之

項次	審查意見	辦理情形
	十層的星級旅館內容，是屬於何種等級之旅館，其設置標準為何，請檢討補充。	規劃配置，本計畫參考交通部頒「星級旅館評鑑計畫」之評鑑標準，經自我評量旅館星等，由於目前本計畫為先期可行性評估(及規劃)階段，初步就建築設備評鑑基準表 A 進行評量，經評分結果總得分為 465 分，可達標三星等級。依此，未來於營運階段，透過提供優質之服務品質，再申請辦理「服務品質評鑑」，將可利用服務品質之得分，將本計畫旅館提升為四星或五星等級。
6.	一般而言對於業者通常會將美食餐廳設置於最終到達之樓層，其間再經過商場之樓層，因此，對於本案地上二~三層及旅館樓層之配置，請再檢討適宜性。	地上二層規劃為美食街、特色餐廳，其功能為服務乘車旅客及觀光遊客，地上三層規劃為購物商場與影城，其主要功能為社區服務。另旅館樓層的進出則於地上一層另設出入口與升降梯，因此不致產生互相干擾情況。
7.	報告書所述客運月台租金為每月 5 萬元，惟所述業者訪談需求可接受之每月租金為 3 萬元，且不含水電費，此部分落差甚大，請再檢討最適月租金之訂定。	雖業者訪談需求可接受月台租金為每月 3 萬元(不含水電費)，蓋係業者希望愈低愈好，但經實際詢問客運業者，以及瞭解目前臺鐵員林站鄰近運轉站之月台租金(遠高於 5 萬元/月)，基此，本計畫設訂月台月租金為 5 萬元，應尚屬合理價格，惟更低月台租金，當然更為客運業者所樂見。
8.	報告書內有提出 3 條環鎮巡迴公車路線，為將來轉運站投資業者投標開發轉運站之必要條件(需承諾經營環鎮巡迴公車路線)，惟過去城觀處於民國 99 年 100 年間推動營運停車場接駁路線成效不彰，而後停辦，如果此路線 OD 較不明顯，且每年經營成本甚高之情形下，是否仍有列入經營路線之必要，請再檢討。	目前本計畫對於「鹿港環鎮巡迴公車」，共計規劃有『老街接駁線』、『停車場接駁線』及『彰濱接駁線』等 3 條路線。其中「停車場接駁線」，過去縣府(城觀處)自 99 年 6 月 25 日起曾推動營運，期遊客來到鹿港旅遊，不必為交通問題煩惱，搭乘接駁公車就能輕鬆盡興的暢遊鹿港，免去尋找停車位困擾，但因相關配套措施不足，致服務績效未如預期，而於 100 年 10 月結束營運；另「彰濱接駁線」之規劃，其與現況臺灣好行之路線的服務與營運班次，容或多有重疊，致有需求迫切性之疑義。然在長期鼓勵使用公共運具之前提，以及加強鹿港綠色觀光環境之塑造下，有關本計畫初步研議建議串連重要停車場的「停車場接駁線」，以及服務彰濱觀光工廠的「彰濱接駁線」等 2 條路線，建議仍予以保留，惟未來其可考慮開放由客運(或公車)業者申請經營。另計畫研議行駛中山路的「老街接駁線」，則建議可規劃包裝於未來「鹿港轉運站」之促參案中，以提供觀光旅客一舒適交通環境，強化鹿港入口意象，並提供多元而豐富的活動體驗，且結合人文休閒的套裝服務，藉由公共運具型塑移動地標，進而協助逐步

項次	審查意見	辦理情形
		達成鹿港以公共運輸為主要運具的觀光運輸生活常態。
9.	報告書 4-47 頁所提鹿港地區交通改善方案，對於 YouBike 18 處租賃點，目前使用周轉率不佳，請規劃公司協助檢討是否需增設或減設之調整建議，以提高 YouBike 之使用率。	經初步檢視鹿港轉運站周邊 YouBike 租借站分布情形，鄰近轉運站之 YouBike 租借站計有鹿港運動場、鹿港基督教醫院及旅遊服務中心等 3 處，其中鹿港運動場租借站係位於轉運站基地建國路/中正路口之斜對面街角廣場，由於距離轉運站甚近，因此本計畫建議可由其提供未來轉運站旅客之租借服務，亦即本轉運站區不另行增設 YouBike 租借站，後續俟其使用狀況，再進一步檢討是否另外增設租借站。另本轉運站區北側畸零地部分，目前本計畫亦規劃有自行車停車區，可提供民眾搭乘客運利用自行車短程接駁之停車服務，以鼓勵民眾多利用自行車作為短程接駁之交通工具，而其區位亦可供未來轉運站區周邊進一步增設公共自行車 YouBike 租借站之考量。
10.	請規劃公司補充未來轉運站設置後相關公車路線之調整建議，使公車路線行駛更有效率。	遵照辦理，請詳見 4.6.2 小節。
11.	對於報告書所提方案評比項目過於分散，包含一開始所研擬之三個方案，到後面再提出平價旅館、星級旅館等，建議其方案推演過程應於同一個比較基礎上，就所提之各方案進行評估，請再檢討方案研擬之演進及評估方式。	本計畫鹿港轉運站規劃方案研擬，主要先就基地現況、鄰接道路、各客運車輛行駛路線及相關法規等條件，優先探討各類車輛進出動線，再依據較佳的車行動線，研擬規劃轉運站區內相關設施及車站建築配置，並依據促參法對交通建設類別所容許使用的附屬事業項目，於車站建築內規劃留設所需附屬事業空間，使規劃內容能有效利用基地允許建築之開發強度。
12.	報告書 4-17 頁有關方案二配置圖誤繕為十一層樓，請修正。	遵照辦理，業已進行修正。
13.	對於潛在投資業者，僅訪談 1 家旅館業者，業者的需求是否過於主觀或樂觀，是否會影響規劃構想，建議能再補充其他平價旅館或星級旅館相關業者的訪談紀錄。	本階段已再就國內較具知名的 2 家連鎖飯店集團進行訪談，訪談內容詳見附錄四的「附錄 4.4」。
14.	建議參考相當規模的其他縣市案例，其中簡報內提到每年固定權利金為 100 萬元，此部分是否合理(或偏低)，請再補充檢討。	未來本計畫「鹿港轉運站」促參案中，將要求特許廠商必須負責一條免費巡迴公車(即『老街接駁線』)的營運，該路線營運成本每年約 1,014 萬元；因此不能僅檢視「固定權利金」的金額，事實上巡迴公車(『老街接駁線』)的營運成本也是未來特許廠商必須支付的(固定)成本項目，同時也是投資風險之一。
結論：		
1.	由於本府為配合鹿港國家歷史風景區計畫，公共運輸的相關路線串接，將為交通配合之重點	遵囑知悉。

項次	審查意見	辦理情形
	工作，因此，鹿港轉運站之開發更突顯其重要性與必要性。	
2.	對於環鎮巡迴公車路線，請規劃公司再檢討路線整合之可能性，以降低未來營運成本，提高運輸效益。	遵照辦理，業已重新檢討規劃，請詳見 4.6.3 小節。
3.	請規劃公司再進一步訪談其他可能的投資業者，所提之經營業種應為鹿港地區所欠缺的項目，將可提高投資經營成功之機會。	考量鹿港地區住宿旅館不足及民間參與興建營運計畫之投資收益性，並因應未來「鹿港國家歷史風景區」之發展需求，本轉運站附屬事業朝發展觀光旅館應為可行。另本階段業已再就國內較具知名的 2 家連鎖飯店集團進行訪談，訪談內容詳見附錄四的「附錄 4.4」。
4.	對於委員所提交通、都市計畫、開發評估項目等相關問題，請規劃公司再行檢討相關課題。	遵照辦理。業就各委員及相關單位之意見，據以檢討並修正期中報告之內容。
5.	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 40 個日曆天提送第二次期中修正報告書。	遵照辦理。