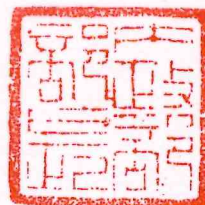


第 23 屆公共工程金質獎
公共工程品質優良獎
推薦書

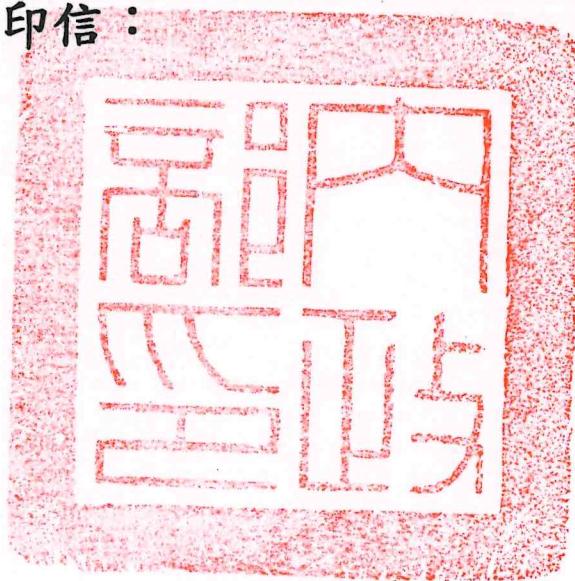
推薦機關（單位）名稱：內政部

機關（單位）負責人：林右昌



（印章）

機關（單位）印信：



中 華 民 國 112 年 8 月 14 日

公共工程金質獎 公共工程品質優良獎 推薦表

工程名稱：火車頭園區統包工程

檢附下列文件（紙本及電子檔：乙式十份）

- 1、表一：「公共工程金質獎」公共工程品質優良獎推薦表。（紙本及 word 文字電子檔）
- 2、表二：工程主辦機關聲明書。（紙本及 pdf 電子檔）
- 3、表三：「公共工程金質獎」公共工程品質優良獎之工程自評意見表。（紙本及 word 文字電子檔）
- 4、表四：工程施工查核改善對策及結果表。（掃描成 pdf 電子檔）
- 5、表五：缺失改善照片表。（掃描成 pdf 電子檔）
- 6、表六：主辦機關自評表、表七：設計單位自評表、表八：推薦機關（單位）審查評分表。（紙本及 pdf 電子檔）
- 7、歷次工程查核過程之相關紀錄。（掃描成 pdf 電子檔）
- 8、工程契約、設計監造服務契約、專案管理契約、統包契約、委託代辦正式函及復建工程結算驗收證明書影本（含首頁契約標的、契約金額、履約承商及末頁立約雙方兩造用印資料）。（紙本及掃描成 pdf 電子檔）
- 9、施工計畫書（含安全衛生管理計畫及交通維持計畫）、品質計畫及監造計畫審查紀錄表及上開核定之計畫書內容影本。（掃描成 pdf 電子檔）
- 10、其他解決困難問題之相關佐證資料。（掃描成 pdf 電子檔）
- 11、監察院、審計部或法務部廉政署等相關單位調查施工缺失辦理情形。（掃描成 pdf 電子檔）
- 12、查核期程內勞動檢查機構之檢查紀錄。（紙本及 word 文字電子檔）

備註：電子檔請彙整燒錄至光碟。

附件一

表一：「公共工程金質獎」公共工程品質優良獎推薦表

<p>※推薦工程 主管機關</p>	<p>機關名稱：內政部 連絡人姓名及職稱：黃幫工程司丞棠 連絡電話：(02) 8771-2756 傳真電話：(02) 8771-2860 E-mail：tang19@cpami.gov.tw</p>
<p>※工程主辦機關</p>	<p>單位名稱：內政部營建署 統一編號：04191945 連絡地址：臺北市松山區八德路二段 342 號 連絡電話：(04) 2335-0168 傳真電話：(04) 2335-9760 E-mail：skinner@cpami.gov.tw</p>
<p>洽辦機關</p>	<p>機關名稱：客家委員會 連絡人姓名及職稱：吳科長棟隆 連絡地址：新北市新莊區中平路 439 號北棟 17 樓 連絡電話：(02) 8512-8560 傳真電話：(02) 8995-6980 E-mail：ha0311@mail.hakka.gov.tw</p>
<p>設計單位</p>	<p>單位名稱：無 統一編號： 連絡地址： 連絡電話： 傳真電話： E-mail：</p>
<p>監造單位</p>	<p>單位名稱：余曉嵐建築師事務所 統一編號：19294949(K120236177) 連絡地址：臺中市南屯區五權西路二段 666 號 10 樓之 5 連絡電話：(04) 23822068 傳真電話：(04) 23822098 E-mail：towerway@towerway.com.tw</p>
<p>施工單位</p>	<p>單位名稱：義力營造股份有限公司 統一編號：89982791 連絡地址：臺中市北屯區軍福十一路 553 號 1 樓 連絡電話：(04) 24350568 傳真電話：(04) 24350569 E-mail：earth.powerld@msa.hinet.net</p>
<p>分包單位</p>	<p>單位名稱：無 統一編號：(廠商填寫) 連絡地址： 連絡電話：() 傳真電話：() E-mail：</p>

專案管理單位	機關名稱：無 統一編號：(廠商填寫) 連絡地址： 連絡電話：() 傳真電話：() E-mail：		
※機關別	<input checked="" type="checkbox"/> 中央 <input type="checkbox"/> 地方		
※工程類別	<input type="checkbox"/> 土木類 (<input type="checkbox"/> 第一級 <input type="checkbox"/> 第二級 <input type="checkbox"/> 第三級 <input type="checkbox"/> 第四級 <input type="checkbox"/> 第五級) <input type="checkbox"/> 水利類 (<input type="checkbox"/> 第一級 <input type="checkbox"/> 第二級 <input type="checkbox"/> 第三級 <input type="checkbox"/> 第四級 <input type="checkbox"/> 第五級) <input checked="" type="checkbox"/> 建築類 (<input type="checkbox"/> 第一級 <input checked="" type="checkbox"/> 第二級 <input type="checkbox"/> 第三級 <input type="checkbox"/> 第四級 <input type="checkbox"/> 第五級) <input type="checkbox"/> 設施類 (<input type="checkbox"/> 第一級 <input type="checkbox"/> 第二級 <input type="checkbox"/> 第三級 <input type="checkbox"/> 第四級 <input type="checkbox"/> 第五級)		
※工程名稱	火車頭園區統包工程		
※施工地點	苗栗縣苗栗市	工程契約金額	765,900 仟元
工程內容 (工程概述、期程)	<p>一、工程概述</p> <p>(一)火車頭園區之由來</p> <p>苗栗車站西站英才路132巷兩側為西元1966至1970年間陸續興建之臺鐵員工宿舍群(苗栗市鐵路一村)，前經交通部臺灣鐵路管理局於103至104年期間辦理招商均無人投標，爰規劃於105年底拆除作為停車場使用，經地方人士奔走，並由立法委員鍾孔炤國會辦公室於該年11月辦理現勘後，決定暫緩拆除，並由客家委員會補助苗栗縣政府經費，推動保存及活化利用工作。</p> <p>內政部於106年以「城鎮之心工程計畫」補助苗栗縣政府辦理「苗栗火車站東西站及周邊環境再造工程」因計畫範圍涉及「苗栗市鐵路一村」、其南側廣場及「苗栗鐵道文物展示館」，經協調，「苗栗市鐵路一村」由客委會繼續補助推動活化工作，其南側廣場及「苗栗鐵道文物展示館」，由「苗栗火車站東西站及周邊環境再造工程」配合未來營運需求進行整體環境改造。</p> <p>前行政院蘇院長於108年赴苗栗縣苗栗市訪視「苗栗火車站東西站及周邊環境再造工程」執行進度及「苗栗市鐵路一村」活化工作推動情形時，發現「苗栗鐵道文物展示館」現場陳列16輛珍貴車頭及車廂，且至今仍保存過去因舊山線鐵路蒸氣車頭爬坡之需求設置之投煤練習場，相關文物極其珍貴且具有特色，應充分利用發展為苗栗地區觀光亮點，以帶動當地經濟發展，爰指示由吳政委澤成協調相關部會研議建置專館，妥善展示相關文物，並結合鐵路一村整體營運，經行政院於108年4月29日及6月5日召開研商及第一次專案小組會議，正式命名為「火車頭園區」。</p>		

工程內容
(工程概述、期程)

(二)落實文資保存與活化利用，妥善規劃整體園區結構

園區工作主要分為既有建物修復、新建結構及全區景觀，主要結構分列第一階段工程(A1、A1-1、A2)及第二階段工程(B棟~K棟)如下：

1. A1文創小舖，鐵道一村原建物整修及增建餐廳、廁所及廚房
2. A1-1新建空橋，串接園區與苗栗火車站通廊
3. A2微型聚落，原建築物整修及增建賣店與瞭望塔
4. B棟，轉車台大廳
5. C棟，中山堂整修
6. D棟，新建火車餐廳棚架
7. E棟，修理工廠外牆整修
8. F棟，新建辦戶外展區
9. G棟，聯合辦公室外牆整修
10. H棟，新建列車展示館
11. I棟及J棟，文物故事館及備勤宿舍整修
12. K棟，新建投煤體驗區

(三)鐵路文化保留與傳承

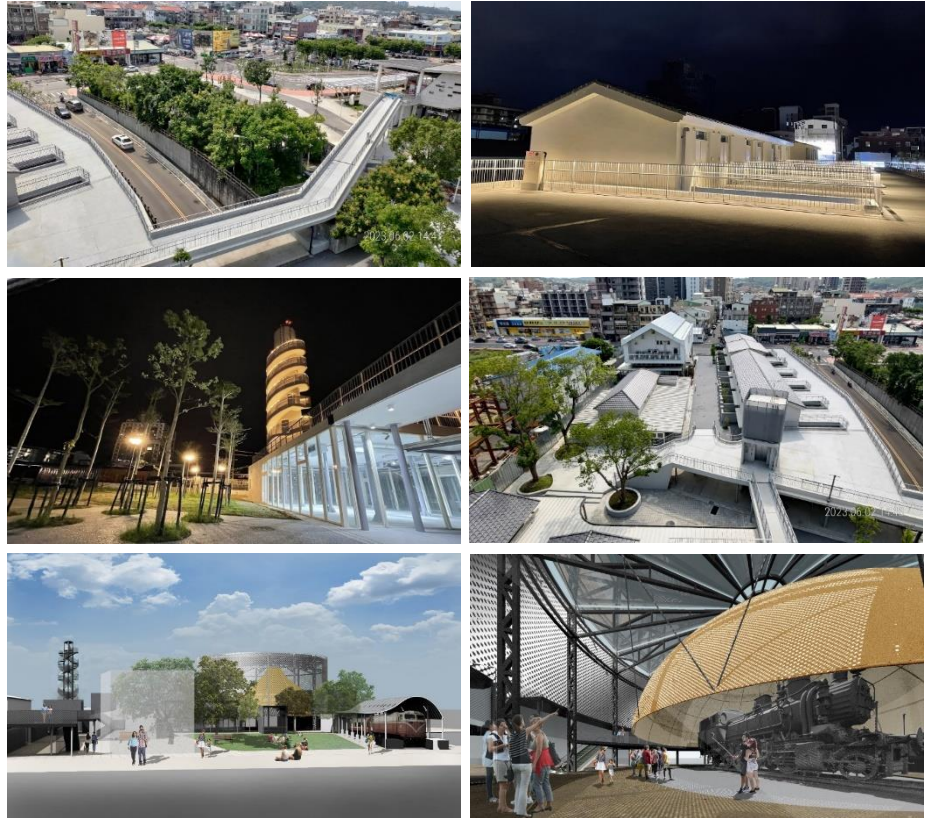
園區未來不僅僅為火車頭與文物展品，藉由新建展示館之設計與造型考量客家文化與鐵路文化相關之概念表現、修理工廠的立面整理與歷史呈現、投煤練習的體驗與歷史訴說，以及鐵路一村規劃設計考量客家元素的注入，並與鐵路文化相輔相成的狀態下，成為本園區的亮點。

興建1棟地上4層鋼結構，無地下室之展示館B棟轉車台大廳。建築物配置需適切整合基地內新舊建築，並保留現地台鐵修理工廠相關三股道之運作機能，同時保留一股道做為動態車輛展示彈性使用，整體外觀為圓樓建築造型，其中薄膜工程設計為斗笠造型符合客家特色，為讓空氣流通，外牆採用沖孔鋁板，並採自然光線來達節省能源。

新建空橋由苗栗火車站西站連接至鐵道一村二樓平台，再連接至展示館二樓大廳。園區建築物主量體配置於園區東側，內含珍貴火車頭及車廂典藏品實體展示空間(室內及半戶外展區)(H棟)，預留展館東側鄰現存軌道可停靠之鐵路月台空間、投煤體驗區(K棟)等體驗空間，以及展示館內之展售及行政空間，包含館舍商業空間及營運單位辦公空。故事文物館之修復，仿舊外牆，保留古老竹編牆

工法，並辦理木門修繕，以及既有文資物品保留。

除前述主要工作外，尚有園區景觀工程，包含步道、街道家具、照明設備、植栽及園區內新設軌道及轉車台之規劃設計(建置部分由交通部臺灣鐵路管理局辦理)等；同時配合綠能政策，於B棟設置太陽能發電系統。



(四)本工程結合「綠建築」及「智慧建築」理念應用於建築空間，候選綠建築證書為銀級，取得6大指標；候選智慧建築證書為合格級，符合節能減碳效益。



二、工程期限

本統包工程總工期為1156日曆天，開工日期為108年12月6日

(設計啟動)，主要工程分為第一階段與第二階段。

第一階段施工啟動日為110年5月24日，於111年10月29日竣工，112年5月15日完成移交予交通部臺灣鐵路管理局接管。

第二階段施工啟動日為111年6月10日，預計竣工日期為112年11月24日中午。

展延工期及不計工期說明：COVID-19三級疫情影響展延29.5天，非三級疫情影響展延32天，颱風天及雨天不計工期4天，星期天不計工期。



<p>推薦時預定施工進度 (112 年 7 月 31 日)</p>	<p>80.710%</p>	<p>推薦時實際施工進度 (112 年 7 月 31 日)</p>	<p>80.726%</p>
<p>查核機關</p>	<p>內政部工程施工查核小組 1 次 客家委員會工程施工查核小組 3 次</p>		
<p>歷次查核日期</p>	<p>112/07/25</p>	<p>歷次查核分數</p>	<p>85 分</p>
	<p>112/06/20</p>		<p>85 分</p>
	<p>111/10/18</p>		<p>80 分</p>
	<p>110/12/09</p>		<p>82 分</p>

問題一、新冠肺炎疫情影響出工

說明：

本工程第一階段區域於110年5月24日開工，開工之初即遭遇全國疫情三級警戒期間(110年5月19日至7月26日)，文件送審及相關會議皆以遠端及視訊方式辦理，致使各項工作推動效率不佳，同時各工項協力廠商及工務所人員持續確診，嚴重影響出工人數及工率。

對策：

1. 施工人員及現場工程師定期快篩，快篩陰性者方准予進入工區施工或執行業務。
2. 工地實施人員出入加強管制、並宣導勤洗手、量體溫及戴口罩，期能減少疫情病毒傳染。
3. 調整工序：確診工班無法施作部分，採延後約8~10天施作，安排介面影響小、可施作工項之工班提前進場，降低疫情影響施工時間。
4. 依據工程會疫情警戒期間公共工程展延工期處理方式申請展延工期，三級疫情展延29.5天，非三級疫情展延32天。

問題二、施工介面複雜

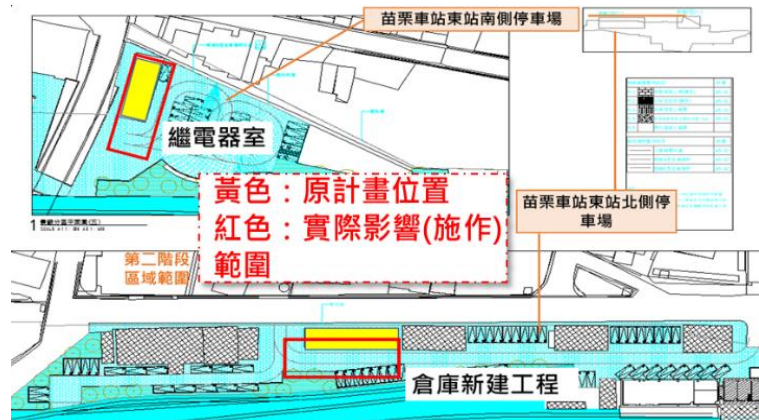
說明：

1. **基地內使用單位多**。包括營建署、臺鐵局及苗栗縣政府代辦之各項工程，工程介面複雜，在管線遷移、工序協調、用地範圍、施工期程等事項協調不易。
2. **具有共同施工界面**。第二階段施工須配合臺鐵局辦理轉車盤及軌道工程，為共同施工區域，又臺鐵局辦理號誌分駐所及倉庫工程與繼電室新建工程，致本案原設計法定停車格位置須配合調整，相關綠建築植栽及綠化面積亦須重新檢討修正。
3. **施工腹地狹隘**。工區腹地狹隘並涉及修建、新建、增建結構體施工，施工期間須同步維持臺鐵局既有修理工廠及聯合辦公大樓運作，致工作面無法全面開展，各工項及工序亟需協調整合。
4. **工址基地須辦理遷移、移置、拆除之地上物多**。包括園區既有電桿下地、臺鐵局貨櫃及資材堆置遷移、原有鐵皮倉庫拆除，須辦理多次會勘協調處置方式，各單位施工期程及動線須協調配合。
5. **既有電桿及光纖電訊管線辦理遷移下地**。基地內使用中電桿及光纖電訊管線，辦理遷移下地，確保日後整體園區整體美觀。施工期間須妥善協調，避免影響臺鐵局作業，並須維持

管線既有服務功能。



6. 與其他單位新建工程施工範圍重疊。台鐵苗栗號誌分駐所辦公室與倉庫新建工程、新建繼電器室工程-苗栗及銅鑼站與本工程停車場預定位置重疊，影響停車格劃設、車道空間及鋪面工程，原設計法定停車格位置須配合調整，相關綠建築植栽及綠化面積亦須重新檢討修正。



7. 既有地上物搬遷介面。停車場預定位置，因臺鐵局堆置資材及貨櫃、鐵路警察車棚等地上物，亦需維持既有臺鐵局員工上下班運作，施工時程及工序協調困難。



8. 優化工程與既有工項作業介面。第一階段優化工程達22項，優化作業部份須辦理設計補充圖說及材料定料製造，優化工

項現場作業與既有工項作業有先後施工介面，施工時程較為緊迫。

介面複雜 多重介面、優化取消部分工項致基礎施工延遲



對策：

1. 本署每月由工程處定期召開施工協調會，檢討工程進度、工序及施工品質情形。
2. 自111年7月份起，由營建署副署長、總工程司及工務組等各級長官持續派員進行督導。
3. 施工團隊檢討逐日所需之人、機、料等資源分配，編製詳細工項進度網圖進行微管控，進行每日收工會議檢討出工人數及作業項目，並落實回報施工團隊LINE群組。

趕趕對策

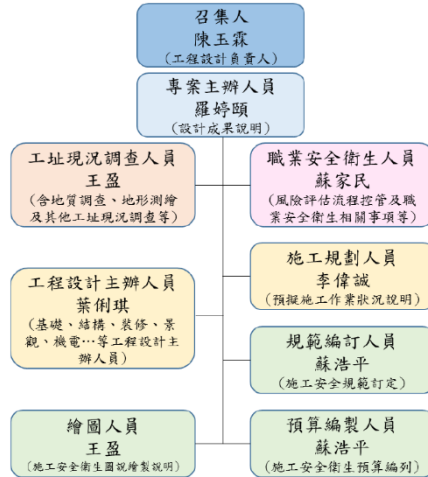
每日提前上工並回報出工情形

趕趕對策

颱風及中秋連假持續出工

一、風險評估及資訊傳遞

本統包工程分階段辦理設計與施工，於設計階段辦理風險評估，依照相關法令、標準建立施工風險管理與制度，以辦理接續之施工風險評估，並落實評估成果於施工安全管理。於施工階段針對高風險項目進行危害辨識、風險分析、風險評量及進行風險對策，確保高風險工項作業安全。



設計施工階段風險評估小組

工程名稱：火車頭園區統包工程（第一階段區域）		評估單元：B. 結構補強工程	
作業內容	第1階作業	第2階作業	作業內容
	拆除工程	基礎補強	《序言、總論、機具設備、材料》
	土方開挖	鋼筋綁紮	01 預擬地現況地質
	土方填築	鋼筋綁紮	01 土方開挖 02 廢棄土運送
	土方開挖	鋼筋綁紮	01 鋼筋綁紮
	土方填築	鋼筋綁紮	01 鋼筋綁紮
	土方開挖	鋼筋綁紮	01 鋼筋綁紮
	土方填築	鋼筋綁紮	01 鋼筋綁紮
	土方開挖	鋼筋綁紮	01 鋼筋綁紮
	土方填築	鋼筋綁紮	01 鋼筋綁紮

設計方案作業內容拆解

工地安全衛生管理

二、落實風險作業檢討

本統包工程臨近鐵路，施工團隊針對高風險項目進行檢討，落實相關作業設備安全設置。



110年5月20日臨鐵路側施工圍籬設置現場檢討會議



111年1月24日瞭望塔施工架工法風險檢討會議

三、工地內設置直安衛注意事項看版，每日落實勤前教育及危害告知。

四、工區周邊妥善設置施工圍籬，避免民眾誤闖工區。

五、定期辦理職安衛宣導、工區整理、防災演練、教育訓練。

六、工區施工便道設置鋼板，施工區域周邊道路定期/不定期灑水，避免揚塵。

七、臨鐵路側施工，遵照鐵路沿線施工行車安全工作要點辦理。

八、為確保施工安全，擬定及規劃施工中防災路線，包含園區內防災救災動線、最近避難空間、消防車停放操作空間，以及預估火災延燒防止地帶。

<p>※生態環境維護之措施(包括自然生態工法), 屬「公共工程生態檢核注意事項」第二點需辦理生態檢核之工程, 需符合該注意事項第十二點及第十三點規定</p>	<p>一、本工程屬原構造物範圍內整建或改善之工程, 無須辦理生態環境檢核。惟在生態保育上仍進行施工間既有樹木維護保護, 落實生態修復作業。</p> <p>二、在景觀植栽計畫規劃設計, 串連基地周邊及植栽脈絡, 並與周圍環境相融合, 建構生態綠網系統。苗栗市市樹為樟樹, 園區新植樟樹以呼應。</p> <p>三、植栽選種優先選用台灣原生植物, 生長習性需符合基地自然環境以適地適種、易於維護管理為原則。園區種植樟樹、榕樹、小葉欖仁、櫻花及羅漢松。大小喬木固碳當量 4928.34kg。</p> <p>四、園區使用透水鋪面材質, 暫存逕流水及調節都市溫度。</p> <p>五、設置雨水積磚及增設雨水回收池, 作為園區澆灌使用, 落實水資源再利用。</p> <p>六、全區採玻璃帷幕設計, 增加空間採光以及通風效果, 達到節能減碳。</p>
--	---

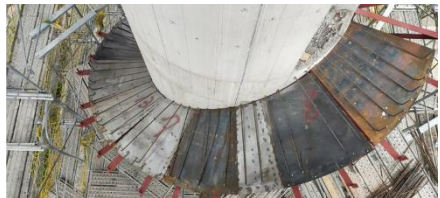
※工程之創新性、
挑戰性及周延性

一、創新性

1. 鐵道一村舊有建物翻修，採用鏈鋸切割工法，施工截面平整，減少切割面修補作業。



2. 瞭望塔樓梯採用特製鋼模板施工，鋼模板重複使用，施工精度高，較傳統模板施工安全，提升施工效率與進度，縮短作業時間。



3. I棟文物故事館及J棟備勤宿舍整修，I棟與J棟，不損及既有結構，利用擴柱、增柱進行結構補強，並進行屋頂與外牆修繕，重生鐵道工程生活脈絡。以水刀切割工法辦理室內地板切割鋼柱落柱位置(I棟為擴柱)，以求切割面平整並減少原有地板之損傷。

4. 考量最小營建規模及輕量設計，B棟轉車台大廳採薄膜結構設計施工，薄膜結構為高強度薄膜材料，造型多變、質地柔軟、使用年限長，防污性、耐候性及耐震性佳。薄膜材料透光率高，白天不用額外照明也能有足夠自然光，可節省光電能源。



5. 列車展示館採無落柱的弧頂展覽空間，兩側採光引入，動線、服務空間整理在對外鐵道側，對內是大片的玻璃帷幕，透明性的隔間，將活動延伸至戶外空間。



6. 統包廠商以本工程為藍本，開發VR教育訓練模組，落實工作者關懷，提供創新教育訓練、增進工作者技能、提升安觀念、降低施工風險。



7. J棟既有竹編牆，將採壓力刻板保存歷史記憶，成為展場風景一部分。



二、挑戰性

1. B棟轉車台大廳為圓樓建築造型，**鋼筋彎紮及鋼構件為弧形構件**，接合處曲線平順連接，組立施工精度需求高。



2. 配合長型的基地特性及整合記憶通廊的列車造型，打造地面層的**無落柱的弧頂展覽空間**，且因施工區域鄰近鐵路行車範圍，在施工吊裝作業上具有較高挑戰性。



3. 部分空間為**鋼筋混凝土、鋼構、帷幕等不同材料整合**，藉由完整確實之施工計畫、圖說、放樣，並於施工安裝後再次檢核，確認施工完整性。
4. **園區施工範圍狹小**，多棟建物同步施工，施工機具動線及作業空間受限，同時又**與其他單位工程區域重疊**，大幅提高本園區施工難度。
5. 部份結構為**舊有結構與新結構組合、補強**(例如K棟投煤練習區、I棟及J棟文物故事館及備勤宿舍整修)，在既有結構內或周邊施工，藉由完整確實之施工計畫，落實嚴謹、作業中保護，避免破壞舊有結構物。



三、周延性

1. **連接空橋**之設計施工，將苗栗車站後站與文創小舖連接，使遊客能夠直接從火車站步行至展示園區。連接空橋的設置不僅考慮了安全性，確保遊客的行走過程不受到風險，同時也充分考慮了友善性和便利性。



2. 透過**記憶通廊**將轉車台大廳的人群連綿引入至第二大亮點區「時光列車展示區」，沿路遮蔭涼爽聽火車行駛而過喚起鐵路記憶，遊客行走過程友善及便利。
3. K棟投煤體驗區內有投煤文物設施，於**投煤文物設施周邊範圍保留餘裕空間1M範圍之室內地板不拆除**，以確保施工作業期間不損及投煤文物設施。同時施工階段辦理文物設施之保護，避免掉落物造成損壞。
4. 作業**導入BIM技術**，進行碰撞衝突檢討，可早期發現衝突並排除。同時運用BIM維運模型，將建築物中的設備訊息納入模型中，包括設備型號、廠牌、設備資訊等，有助於未來設備的管理和維護更加有效和準確。
5. 為活化鐵路一村營運，考量**天際線美觀**，將園區**既有電桿辦理遷移下地**；確保後續台鐵戶外辦展示區列車吊掛需求，以及整體園區美觀，**既有光纖電訊管線辦理遷移下地**。



6. 園區保留最大綠地及透水性鋪面，提高大地入滲量，減少地表逕流量，降低都市水災機率。設置儲水空間(雨水積磚)，進行基地保水，減少地表逕流，降低洪峰流量，並藉此進行園區內澆灌作業，落實水循環利用。
7. 園區管道均採線槽架明管設計施工，並適當規劃可開啟式的管道間。空調、機電等設備管道間，可經由開啟維修門進行維修，大幅減低設備更換時的連帶工程，增加建築物的生命週期。
8. 建築外殼為節能材料、屋頂採用加強隔熱處理，在照明節能上規劃室內採用高明度的顏色，提高照明效果、降低照明燈具數量。
9. 園區使用玻璃帷幕，其具有可預組化、輕量化、規格化、工業化、自動化及單元化，製造品質高，於現場易於安裝。
10. 園區結構外牆塗佈礦物塗料，提升耐久性與耐候性，鋼構塗佈磷酸漆底漆，防蝕力優良，增加耐久性及耐候性。
11. 室內防火落實建築技術規則規定，使用阻熱、防火、防焰建材及符合規範之耐燃材料。
12. 燈具採用LED燈具，易維護、耐用，並具有環保、適應高低溫環境、使用年限較長、節能等優點。
13. 各耗水設備使用省水器材，並設置雨水貯留設施，收集水資源後提供各棟廁所器具使用，水資源循環利用。
14. 施工期間落實文物保護。K棟投煤練習區，設計考量設計考量既有珍貴文物之保存，保留投煤設施既有樓地板，進行建築外觀改建，外牆Low-E玻璃帷幕加空縫鋁板，多角度投射光源、節能、易於維護。I棟與J棟，利用擴柱、增柱進行結構補強，並進行屋頂與外牆修繕，重生鐵道工程生活脈絡。
15. 原火車展示區棚架拆除期間，現地保存火車頭完善保護，確保施工期間不損及火車頭。



※工程優良事蹟
及顯著效益

一、優良事蹟

1. 工程查核成績優良，均為甲等。
2. 落實作業人員管制、危險性機具進場管制，評估主要潛在風險危害，並落實職安自動檢查，施工期間零事故、零災害。
3. 鐵道一村舊有結構審慎修復，採用鏈鋸切割工法，施工截面平整，減少切割面修補作業，降低舊有結構因修復作業而造成之損傷。
4. 園區施工結合既有文資保存，施工作業過程謹慎作業，妥善保存舊有物件，展現歷史建築修復及文資保存之精神。
5. 文物故事館之外牆，保留古老竹編牆，修繕舊有木門，並完整保留文資物品。
6. 投煤文物設施周邊範圍保留餘裕空間1M範圍之室內地板不拆除，施工作業期間無損及投煤文物設施。
7. 文物故事館及備勤宿舍整修，以水刀切割工法辦理室內地板切割鋼柱落柱位置(I棟為擴柱)，切割面平整，原有地板無因施工損傷。
8. 工程進行期間辦理樹木維護，落實生態修復。
9. 規劃園區整體防災路線，包含園區內防災救災動線、最近避難空間、消防車停放操作空間，以及預估火災延燒防止地帶。
10. 園區排水重新檢討規劃，降低基地淹水風險，移交後維管便利。具防災、水資源再利用特色。
11. 園區管線地下化，提升天際線美觀，減少管線受損風險。
12. 選用地預拌混凝土廠商，確保運輸距離易於管制，並達到節能減碳。
13. 本工程採用BIM技術，展現項目整體概念、初步設計思路，以及設計分析，並在施工階段支持施工規劃，例如檢討人員操作空間、檢討箱門開關空間，同時將BIM 3D模型應用於建築物未來的營運和維護階段。
14. 統包廠商完善企業社會責任，施工作業期間回饋鄰近文華國小及建功國小育仁基金每年各10萬元整。

※工程優良事蹟
及顯著效益

二、顯著效益

1. 提升遊客對於火車頭園區在地歷史、文化之瞭解與認同，為苗栗火車站周遭帶來新的觀光氣象。
2. 鐵道文化景觀風貌提升，帶動周邊產業，創造一個具有客家特色之休憩園區。以全鄉樣貌重現於遊客面前，火車頭園區文化全新升級再出發。
3. 提供整合性之產業與地方文化體驗遊憩服務，並能推廣火車頭文化及客家文化。
4. 展示區老火車頭收藏、維修工廠、投煤練習設施與場所精神的掌握將是他案園區無可取代之部分，本園區除可提升地方文化產業資源外，亦能提供教育功能。
5. 鐵道一村舊建築物修復後空間再利用，未來營運單位可廣邀小型工作室、小農產品等商家進駐，呈現一屋一特色，以機動、靈活之形式配合觀光人潮，營造鐵道一村新亮點。
6. 園區使用透水鋪面，暫存逕流水及調節都市溫度，設置雨水積磚及增設雨水回收池，做為園區澆灌使用，落實水資源再利用。

三、重生、活化、節能永續

1. 從苗栗鐵道文物展示館，到規劃完整之火車頭園區，提供整合性之產業與地方文化體驗遊憩服務。
2. 走進歷史記憶空間，呼應現代環境，維護並打造當地地景特色。
3. 地下化電桿及管線，天際乾淨，避免天災影響管線服務。
4. 苗栗鐵路一村，舊結構補強、改建，融合並提升地方文化產業資源。
5. 推廣火車頭文化及客家文化，火車頭文物保存與展示，旅遊景點活化利用。
6. 跨大整體園區效益，整合地方資源，提供文化創意產業發展空間。
7. 從苗栗火車站出站後，即可透過空橋步行到園區，友善便利，低碳旅遊。
8. 再生能源、建築節能、設備節能，創造環保低碳節能園區。
9. 原生種綠化，保水設施，透水鋪面，提供遊客綠色遊憩園區。

施工單位所屬其他工程(含公共工程及民間工程)於查核期程截止日前三年內，曾發生職業災害(死亡災害或三人以上罹災)情形逐項說明	無
---	---

- 備註：
1. 機關名稱、單位名稱及工程名稱，請填正式名稱（不得為簡稱及簡體字）且與契約簽約名稱相符，如有變更請提佐證資料；若以開口契約子案推薦者，其工程名稱請填寫子案名稱，經費需占總工程契約金額百分之二十五以上，另該子案施工查核紀錄請專案於指定之資訊網路系統登錄。
 2. 有「※」符號者為必填之欄位，如有漏填即不予列入評審。
 3. 建築師事務所之統一編號請填寫負責人身分證字號。
 4. 分包廠商應由得標廠商將分包契約報備於工程主辦機關，且分包廠商之分包比率需達契約金額百分之二十五以上；其中分包比率以工程主辦機關與得標廠商間之契約金額（單價）為計算基準。統包工程亦同，惟設計單位屬分包廠商者，不受前述分包比率限制。
 5. 分包廠商需經機關同意始得推薦，且分包契約之報備應於主管機關推薦參選前完成。
 6. 機關提報「公共工程金質獎」之公共工程品質優良獎，應完整填報欲推薦機關及單位（例如：共同承攬廠商、符合推薦資格之分包廠商…等）。本獎項之獎勵對象以推薦表之受推薦機關及單位為限。
 7. 若推薦參選工程於履約期間有辦理變更契約、增減契約金額，則推薦級別以推薦當時之契約金額認定。
 8. 若以財物採購兼有工程性質推薦者，其工程名稱請填寫該案工程之名稱，該案相關資料及施工查核紀錄請登載至公共工程標案管理系統。