

致之傷害，將難以計數，請問 貴局如何補救？

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：本府捷運工程局電聯車車體尾端之關門按鈕，並非為駕駛員而設；因此，列車駕駛無需於「鑰匙置於控制盤啟動位置」之情況下，下車檢查車門；亦無列車被駕駛員以外人員開走之虞。

### 一八五

質詢日期：85年11月14日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請第四處提供 CT301 電聯車標 PTS2、2、3、5 節承商 URC 之測試結果報告及貴局核准 "Notation 1" 函覆承商之函件影本。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：依據 CT301 電聯車標 PTS 規定第二章為 "DESIGN PARAMETERS: GENERAL SYSTEM REQUIREMENTS"；第九章始為 "TESTING"，故來文所述章節並非合約測試項目。

### 一八六

質詢日期：85年11月14日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請機工處提供 CT301 電聯車標 貴局依合約 PTS2、4、7、A、3 節規定審查核定之 "Car Record

Book 格式（即 Format）範本及 貴局審查核定可後回覆承商之函件影本。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：CT301 標承商來文文號 URC-301-1384 與核定文件文號 301/URC/ST1947/MO5028 如附件（略）。

### 一八七

質詢日期：85年11月14日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請第三處澄清高運量電聯車車廂內座椅間之空間，在 貴局規劃手冊中所規劃之功能為何？

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：本府捷運局規劃手冊中對於高運量電聯車車廂內座椅間之空間並未作特定功能之規劃，僅於該手冊第 3.2.3.4 節中規定「全車須有一至少 850mm 寬之無障礙通道」以供緊急逃生之用。

### 一八八

質詢日期：85年11月14日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請第三處澄清有關 CT301 與 CH321/CN331/CC361 兩標之電聯車車體尾端之關門按鈕在無鑰匙將駕駛盤上之電源開關打開時，是否都可以操作？如否？會產生那些影響？