

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

剪刀效應有何不良影響？

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：列車行經彎軌瞬間所產生之剪刀效應有使站立於車間走道乘客之腳踝或鞋跟夾傷之虞。惟本府捷運工程局電聯車車間走道兩側因加裝有單板，可將該剪刀效應阻絕於「公共區域」之外，以確保乘客之安全。

五十九

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

新店線 CH307 至今已進行了幾次變更設計？

請提供變更設計管制表（內含變更時間、變更原因、變更內容、加減帳金額）。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：截至八十六年七月二十五日新店線 CH307 標計變更設計十
二次，變更設計案件管制表詳如附件（略）。

六十

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

新店線 CH305 至今已進行了幾次變更設計？

請提供變更設計管制表（內含變更時間、變更原因、變更內容、加減帳金額）。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：有關變更設計管制表詳如附件（略）。

六十一

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

新店線 CH303 至今已進行了幾次變更設計？

請提供變更設計管制表（內含變更時間、變更原因、變更內容、加減帳金額）。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：C303 標新店線部分截至目前共進行八次變更設計，變更設計管制表如附件（略）。

六十二

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

淡水線 301 標廠商將車間走道寬度由 140 公分改為

110公分卻未辦理減帳，此種圖利廠商之事實捷運局為何不追究相關失職人員責任？

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：一、經查本府捷運局係因下述原因同意廠商將淡水線301一標車間走道寬度由一四〇公分改為一一〇公分：

1. CT301標原型車製造完成後本府捷運局曾派員（含總顧問人員）赴海外檢測，發現電聯車行經彎軌路段時，車間走道腳踏板處之空隙，將有「剪刀效應」之虞，檢測人員基於安全考慮，乃當場要求承商JRC公司會同其「車間走道」供應商研討結果，提出「加裝側面罩板」建議案，俾能將車間走道於列車轉彎時可能引起「剪刀效應」之危險區，阻隔於「公共區域」之外。

2. 經檢測人員於現場審慎檢視結果，證實確可有效消除該「剪刀效應」之危險性，且加裝罩板後之寬度一一〇公分不影響車間走道之原有功能及逃生需求。

二、JRC公司於接獲本府捷運局正式指示之後即據以辦理變更設計相關事宜，並向本府捷運局要求追加變更所需之工程款項美金604,685元，案經本府捷運局以其原設計雖能符合合約規定，但卻無法消除其「剪刀效應」之疑慮而予以拒絕，後經多次溝通協調，終於促使JRC公司同意「無償變更」，並將該案報請台北市審計處同意存查在案。

三、前述設計變更因未降低成本故不須辦理減帳，本府捷運局並無圖利廠商之情事亦無相關失職人員。

六十三

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍
質詢對象：捷運局
題 目：請說明：

淡水線301標廠商將車間走道寬度由140公分改為110公分，卻未辦理賠償，此種圖利廠商之事實捷運局為何不處理？

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：一、經查本府捷運局係因下述原因同意廠商將淡水線301一標車間走道寬度由一四〇公分改為一一〇公分：

1. CT301標原型車製造完成後本府捷運局曾派員（含總顧問人員）赴海外檢測，發現電聯車行經彎軌路段時，車間走道腳踏板處之空隙，將有「剪刀效應」之虞，檢測人員基於安全考慮，乃當場要求承商JRC公司會同其「車間走道」供應商研討結果，提出「加裝側面罩板」建議案，俾能將車間走道於列車轉彎時可能引起「剪刀效應」之危險區，阻隔於「公共區域」之外。

2. 經檢測人員於現場審慎檢視結果，證實確可有效消除該「剪刀效應」之危險性，且加裝罩板後之寬度一一〇公分不影響車間走道之原有功能及逃生需求。

三、JRC公司於接獲本府捷運局正式指示之後即據以辦理變更設計相關事宜，並向本府捷運局要求追加變更所需之工程款項美金604,685元，案經本府捷運局以其原設計雖能符合合約規定，但卻無法消除其「剪刀效應」之疑慮而予以拒絕，後經多次溝通協調，終於促使JRC公司同意「無償變更」，並將該案報請台北市審計處同意存查在案。

三、前述設計變更因未降低成本故不須辦理減帳，本府捷運局

並無圖利廠商之情事。

六十四

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

淡水線301標廠商將車間走道寬度由110公分改為110公分卻未辦理賠償，是否有對廠商放水之嫌疑。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：一、經查本府捷運局係因下述原因同意廠商將淡水線301標車間走道寬度由一四〇公分改為一一〇公分：

1. CT301標原型車製造完成後本府捷運局曾派員（含總顧問人員）赴海外檢測，發現電聯車行經彎軌路段時，車間走道腳踏板處之空隙，將有「剪刀效應」之虞，檢測人員基於安全考慮，乃當場要求承商JRC公司會同其「車間走道」供應商研討結果，提出「加裝側面罩板」建議案，俾能將車間走道於列車轉彎時可能引起「剪刀效應」之危險區，阻隔於「公共區域」之外。

2. 經檢測人員於現場審慎檢視結果，證實確可有效消除該「剪刀效應」之危險性，且加裝罩板後之寬度一一〇公分不影響車間走道之原有功能及逃生需求。

二、JRC公司於接獲本府捷運局正式指示之後即據以辦理變更設計相關事宜，並向本府捷運局要求追加變更所需之工程款項美金604,685元，案經本府捷運局以其原設計雖能符合合約規定，但卻無法消除其「剪刀效應」之疑慮而予

以拒絕，後經多次溝通協調，終於促使JRC公司同意「無償變更」，並將該案報請台北市審計處同意存查在案。
三、前述設計變更因未降低成本故不須辦理減帳，本府捷運局並無對廠商放水之嫌疑。

六十五

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

淡水線301標捷運局准許廠商將車間走道寬度由140公分改為110公分卻未辦理賠償之理由？

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：一、經查本府捷運局係因下述原因同意廠商將淡水線301標車間走道寬度由一四〇公分改為一一〇公分：

1. CT301標原型車製造完成後本府捷運局曾派員（含總顧問人員）赴海外檢測，發現電聯車行經彎軌路段時，車間走道腳踏板處之空隙，將有「剪刀效應」之虞，檢測人員基於安全考慮，乃當場要求承商JRC公司會同其「車間走道」供應商研討結果，提出「加裝側面罩板」建議案，俾能將車間走道於列車轉彎時可能引起「剪刀效應」之危險區，阻隔於「公共區域」之外。

2. 經檢測人員於現場審慎檢查結果，證實確可有效消除該「剪刀效應」之危險性，且加裝罩板後之寬度一一〇公分不影響車間走道之原有功能及逃生需求。

二、JRC公司於接獲本府捷運局正式指示之後即據以辦理變

更設計相關事宜，並向本府捷運局要求追加變更所需之工程款項美金 604,685 元，案經本府捷運局以其原設計雖能符合合約規定，但卻無法消除其「剪刀效應」之疑慮而予以拒絕，後經多次溝通協調，終於促使 JRC 公司同意「無償變更」，並將該案報請台北市審計處同意存查在案。

三、前述設計變更因未降低成本故不須辦理減帳。

六十六

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

淡水線 301 標捷運局准許廠商將車間走道寬度由 110 公分改為 110 公分之理由。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：經查本府捷運局係因下述原因同意廠商將淡水線 301 標車間走道寬度由 110 公分改為 110 公分：

- 一、CT301 標原型車製造完成後本府捷運局曾派員（含總顧問人員）赴海外檢測，發現電聯車行經彎軌路段時，車間走道腳踏板處之空隙，將有「剪刀效應」之虞，檢測人員基於安全考慮，乃當場要求承商 JRC 公司會同其「車間走道」供應商研討結果，提出「加裝側面罩板」建議案，俾能將車間走道於列車轉彎時可能引起「剪刀效應」之危險區，阻隔於「公共區域」之外。

- 二、經檢測人員於現場審慎檢視結果，證實確可有效消除該「剪刀效應」之危險性，且加裝罩板後之寬度 110 公分不

影響車間走道之原有功能及逃生需求。

六十七

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍

質詢對象：捷運局

題 目：請說明：

淡水線 301 標廠商將車間走道寬度由 110 公分改為 110 公分之理由。

答覆單位：台北市政府（捷運工程局）

答：經查廠商係因下述原因將淡水線 301 標車間走道寬度由 110 公分改為 110 公分：

- 一、CT301 標原型車製造完成後本府捷運局曾派員（含總顧問人員）赴海外檢測，發現電聯車行經彎軌路段時，車間走道腳踏板處之空隙，將有「剪刀效應」之虞，檢測人員基於安全考慮，乃當場要求承商 JRC 公司會同其「車間走道」供應商研討結果，提出「加裝側面罩板」建議案，俾能將車間走道於列車轉彎時可能引起「剪刀效應」之危險區，阻隔於「公共區域」之外。

- 二、經檢測人員於現場審慎檢視結果，證實確可有效消除該「剪刀效應」之危險性，且加裝罩板後之寬度 110 公分不影響車間走道之原有功能及逃生需求。

六十八

質詢日期：86年7月18日

質詢議員：李承龍