111 年度臺北市政府臺北都會區捷運固定資產重置基金總經費 5,000 萬元(含)以上惟未達 4 億元之新興延續性計畫說明書

一、計畫名稱：第三軌組件重置(第二期)

二、需求來源：( ) 中央指示 ( ) 府級策略地圖及對應 KPI ( ) 局處級策略地圖及對應 KPI ( ) 學者專家建議 ( ) 市民反映 (✓) 其他:請說明

三、緣起、目的：

（一）106 年淡水線發生第三軌不銹鋼層脫落事件，本公司將維修週期縮短，由原每年檢測一次且每 100 公尺抽測一處，改為每半年且全數檢查；惟 107 年再次發生不銹鋼層脫落影響列車營運，後續檢修再調整為每季全數檢查。

（二）淡水線所採用導電軌早期未訂有黏著力標準規範，致陸續發生不銹鋼面層剝離狀況，最嚴重情形恐造成電聯車供電不穩、集電靴受損導致營運中斷事件發生，為系統內之不可控風險因素，有重置之必要。

（三）106 年發生剝離事件後，取導電軌備品及現場換下之未損壞品進行黏著力測試，顯示黏著力僅有 2.44KN 及 1.44KN，小於現行規範值 20KN。相較本公司後續路線使用之導電軌(廠牌:Brecknell Willis、Alusingen 二代)皆有符合新規範要求。

四、計畫內容(請條列簡要敘明)：

（一）本計畫預計分 3 年進行，規劃如下：

1. 111 年度：設計規劃、圖說審查。
2. 112 年度：驗收貨款。
3. 113 年度：驗收貨款。

（二）重置數量：第三軌 16,301 公尺。

五、計畫總投入資源(請敘明項目及預估金額)：

（一）興辦前投入資源(例如：使用市有土地目前預估市價或徵收取得用地補償費等。)：無

（二）興辦時所需工程經費：新臺幣 99,400,000 元。

（三）計畫完成後每年尚須投入資源(例如：後續營運、維護管理等相關費用。)：無

六、執行方法：依計畫內容及期程辦理重置。

七、**財務策略方案**(分析時請就五、「計畫總投入資源」加以評估，並請說明成本效益分析、財源籌措及資金運用方式，**包括向中央申請補助之**

可行性)：

方案一（詳予敘明)：由臺北市臺北都會區捷運固定資產重置基金支應。更換未制定接合處之黏著力標準規範之第三軌，解決不鏽鋼層剝離之可能性，避免第三軌缺陷異常致使營運中止及臨時緊急搶修次數降至最低，提升設備妥善率及營運服務品質。

方案二（詳予敘明)：

：

八、**備選方案及替代方案(凡經評估適宜由民間辦理者，應優先由民間興辦或促進民間參與)**：無

◎方案一：

經濟社會效益與成本分析（本分析請盡量貨幣化或數量化表達，以事後效益評估相關指標設定明確目標值；若無法者，請以文字敘述)：

1.經濟社會效益：

2.經濟社會成本：

3.分析結果：

◎方案二：

經濟社會效益與成本分析（本分析請盡量貨幣化或數量化表達，以事後效益評估相關指標設定明確目標值；若無法者，請以文字敘述)：

1.經濟社會效益：

2.經濟社會成本：

3.分析結果：

九、綜合分析：

（一）本計畫綜合說明：本項設備之投資報酬主要係基於整體行車安全潛在風險，可確保營運安全、提高乘客舒適性、降低養護維修成本以提升服務品質。

（二）本計畫經機關內部計畫與預算統合協調組織檢討結論：導電軌為提供電聯車動力之重要零組件，若能於導電軌發生異常前辦理預防性更換，不僅可提昇列車設備維護妥善及營運安全，亦可延長主設備(專用鐵路)耐用年限及增進服務效能。

十、預估各年度經費需求：

單位：新臺幣元

年　　度	預 算 金 額	簡　要　說　明
合　　計	99,400,000	
111 年度	100,000	設計規劃、圖說審查。
112 年度	92,680,000	驗收貨款。
113 年度	6,620,000	驗收貨款。

註 1：本表填列範圍係新興延續性計畫總經費(含興辦前投入資源及興辦時所需工程經費)達 5,000 萬元(含)以上惟未達 4 億元者，包括次年度新規劃(尚無總工程費)及當年度以前已編列規劃設計費且次年度編列第 1 年施工費預算部分。

註 2：本表各項內容填列如未臻詳實，將退還主辦機關依限重新填列。

註 3：合建工程統一由主辦機關查填。

業務單位：　　會計單位：　　機關首長：