

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

地鐵月台幕門加裝計劃

引言

本文旨在向各位議員簡介地鐵月台幕門加裝計劃的背景及最新進展。

地鐵月台幕門

2. 地鐵公司於一九九六年中着手研究安裝月台幕門的裨益，及在那些建於七、八十年代的現有地鐵站加裝幕門的可行性。其後，公司亦在彩虹站進行月台幕門的安裝測試。

3. 該安裝測試顯示，由於地鐵公司進行了嚴格的計劃及管理，地底車站加裝幕門的工程並不會對日常車務運作和乘客有顯著影響。地鐵公司於一九九九年五月在完成可行性研究及考慮市民的意見後，決定在觀塘、荃灣及港島綫的三十個地底車站分階段進行月台幕門加裝工程。

4. 至於新鐵路車站方面，在一九九八年投入服務的機場鐵路，是香港首條引進月台幕門設施的鐵路。基於在機場鐵路的成功經驗，地鐵公司已把月台幕門納入為新發展鐵路項目的基本設施。新鐵路綫如將軍澳綫在設計階段已包括月台幕門的裝置。

5. 安裝月台幕門是能夠使車站大堂及月台的溫度維持在舒適的水平，節省能源及有助環保。此外，月台幕門能減少不能預計的墮軌意外所引致的服務影響。事實上，地鐵公司一向為其鐵路系統訂定嚴謹的安全標準及採取有效的安全措施以確保月台候車乘客的安全，並在這方面有良好表現。

技術問題

6. 在已投入服務的鐵路系統上加裝月台幕門是一項非常複雜的工程。由於世界各地並無其他鐵路有同樣的工程經驗，因此工程的籌劃、設計和裝嵌建造均無先例可援。因應地鐵系統的設計、技術規格及服務表現基準，加上嚴格的安全及營運要求，在工程進度及成本控制上都曾出現重大的挑戰。

7. 加裝月台幕門的工程包括車站及隧道通風系統、冷氣系統及抽煙系統的重大修改，以配合車站環境的改變。故此，雖然加裝月台幕門的工程可行，但當中涉及的技術困難卻相當龐大。此外，為了避免影響乘客服務，所有月台幕門的加裝工程，必須於晚間極短的非行車時間（即凌晨二時至五時）內進行。

8. 在地面或高架的現有地鐵車站是採用自然通風。礙於車站結構所限，如要加裝大型冷氣和通風系統配合月台幕門的裝置，其複雜程度近乎重建整個車站。因此，要在這些車站加裝月台幕門在技術上倍加困難。

工程費用

9. 整項地鐵月台幕門加裝計劃的工程費用超過港幣二十億元。雖然地鐵公司會承擔部份工程費用，但仍需乘客的資助。故此，地鐵由二零零零年七月開始，向使用八達通的乘客收取每程一毫的費用，以資助這項計劃。乘客的資助預計佔整項工程費用的一半。

最新進展

10. 地鐵公司於二零零零年批出安裝月台幕門的主要合約。三十個地底車站的月台幕門加裝工程隨之由二零零一年中開始分階段進行。首批加裝月台幕門的車站包括尖沙咀、佐敦、油麻地及旺角，有關工程已於二零零二年完成。

11. 截至二零零五年三月底，二十四個地底車站內合共六十二個月台已加裝月台幕門。這些幕門的安全及可靠性表現更勝原定的標準。目前，地鐵公司正在天后站及炮台山站進行幕門加裝工程。至於

餘下的四個地底車站包括太古、西灣河、筲箕灣及藍田站的工程亦即將展開。整項工程預計將依時於二零零六年初完成。

結語

12. 地鐵是世界上首條在已投入服務的市區鐵路系統上加裝月台幕門的鐵路。地鐵公司會繼續致力解決加裝月台幕門工程中所遇到的技術困難，並確保餘下的工程進展順利，不會影響乘客服務。

13. 目前，地鐵公司會集中進行地底車站的月台幕門加裝工程。待有關工程完成後，地鐵公司會進一步參考迪士尼綫的經驗，研究於現有地面或高架車站安裝月台幕門、月台閘門或其他方案的可行性。

地鐵公司
二零零五年四月