

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

加裝自動月台閘門

前言

鐵路事宜小組委員會於二零零八年十一月二十一日會議後，港鐵公司安排委員於二零零八年十二月十三日到羅湖站實地視察自動伸縮月台踏板系統的測試。本文件就視察當天所提供資料作總結報告，並就八個高架及地面車站加裝自動月台閘門的工程匯報進度。

於八個高架及地面車站加裝自動月台閘門

2. 公司於二零零八年一月決定在合併前地鐵系統的八個高架及地面車站加裝自動月台閘門，並已就有關工程計劃制定時間表。預期所有八個車站的加裝工程可於二零一二年內完成。
3. 公司早前已經向委員會提交文件，解釋在該八個高架／地面車站，包括：葵芳、葵興、荃灣、九龍灣、牛頭角、觀塘、柴灣及杏花邨站，加裝自動月台閘門工程計劃的各主要項目詳情。迄今工程按計劃如期進行。公司現時正進行標書評審，預計可以如期在二零零九年一月批出合約。
4. 爲了加快在上述車站加裝自動月台閘門的工程，公司會繼續密切監察工程計劃的進度。整個項目的設計工作會在二零零九年內完成。公司亦會在實際可行的情況下，縮短有關工程所需時間，務求盡量加快安裝進度。

於東鐵綫車站加裝自動月台閘門

5. 至於要在東鐵綫車站加裝自動月台閘門，就必須先解決部分月台空隙較闊的先天條件局限，亦必須以安全為首要考慮。在二零零七年五月四日的委員會會議上，九廣鐵路公司進一步說明要在九鐵車站安裝月台幕門或自動月台閘門，除了遇到空隙較闊的問題外，亦須解決其他技術問題。

自動伸縮月台踏板系統測試

6. 自合併後，公司承諾實施由合併前九鐵提出在羅湖站進行的自動伸縮月台踏板系統測試。該測試計劃於二零零八年中在羅湖站開展，目的是要尋求辦法克服部分東鐵綫車站月台空隙較闊的情況。在二零零八年十二月十三日的實地考察中，公司亦已向各委員詳細解釋，要考慮在東鐵綫加裝自動月台閘門前，需要先處理多個問題，包括：列車停站額外所需的時間及它對列車班次和訊號系統的影響、加強月台結構、改建月台上蓋及如何配合未來鐵路發展。

在東鐵綫考慮加裝自動月台閘門需要處理的問題

7. 訊號系統——由於列車車門與伸縮踏板的操作必須按序進行，加上無論在車門開啓前或在列車駛離車站前，系統均需核實伸縮踏板的狀態，導致列車停站時間延長，整體行車時間增加及縮減班次。公司現正積極尋求辦法提升現有訊號系統效能，以縮短列車停站所需時間。然而，這項工作極具挑戰性，因為可能會影響信息核證程序。任何變動都必須以能夠確保鐵路運作安全作為大前提。現有東鐵綫的訊號系統會對一系列可行的改善措施構成限制。

8. 月台結構——東鐵綫車站月台的原來設計並沒有預計自動月台閘門造成的重量。如果要加裝月台閘門，就會對月台邊緣承托力構成額外負荷，因而需要對車站進行大幅度改裝，加強月台結構以增加承載力。

9. 車站上蓋——東鐵綫車站在非密封式的環境運作。加裝閘門會影響月台上的空氣流動。為了確保月台的候車環境能夠維持在可以接受的水平，公司需要研究改建月台結構對車站環境的影響。

10. 未來鐵路發展——為配合未來鐵路發展，東鐵綫的列車服務及車站設施將會面臨規劃性的改動。所以，在現階段對東鐵綫設施進行重大改變前，必須仔細考慮，以減少不必要的工程及為乘客帶來最大的效益。

前瞻

11. 公司正努力尋求有效的方案去解決上述困難。工程人員現正積極研究辦法，透過提升訊號系統效能去克服列車停站時間延長及增加整體行車時間的問題。

12. 公司正尋求可行有效方案，去提升現有訊號系統效能以縮短自動伸縮月台踏板系統的操作時間，並預期可於二零零九年二月開始，分階段進行可靠性驗證及乘客使用測試，以檢驗整個系統的效能表現；預計至二零零九年九月的時候，公司會收集足夠測試數據，經過整理及分析，對系統效能作評核；而預期全面檢討可於二零零九年底完成。公司在進行測試時，必定確保測試不會對車務運作安全構成影響。

總結

13. 公司已經於二零零八年十一月二十一日的委員會會議上說明，在考慮為東鐵綫車站加裝自動月台閘門前，必須先圓滿解決部分東鐵綫車站月台彎度大、空隙較闊身的先天條件局限。

14. 在考慮為東鐵綫車站加裝自動月台閘門的同時，公司也要顧及多方面的因素。顧及與未來鐵路發展配合的同時，公司會繼續積極尋找辦法提升現有系統的表現。

港鐵公司

二零零九年一月