

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港花園道美利大廈



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
Murray Building, Garden Road,
Hong Kong

本局檔號 Our Ref. THB(T)I2/1/60(08) Pt. 5

來函檔號 Your Ref.

電話: 2189 2199

傳真: 2537 5246

香港中區昃臣道八號
立法會大樓
立法會秘書處
交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會秘書
麥麗嫻女士
(傳真 : 2121 0420)

麥女士 :

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

二零零八年十一月二十一日會議

二零零八年十一月五日的來信收悉。


合併前地鐵公司已在二零零六年完成為 30 個地底車站加裝月台幕門。香港鐵路有限公司(港鐵公司) 於二零零八年一月決定在前地鐵系統內的 8 個地面及高架車站加裝自動月台閘門。港鐵公司亦在二零零八年一月及四月分別向鐵路事宜小組委員會提交文件，交待該決定及加裝工程的時間表。鐵路事宜小組委員會亦在二零零八年三月二十七日的會議就上述項目作出討論。港鐵公司就該工程的工作進度所提交的文件現載於附件。

至於東鐵綫車站，港鐵公司在二零零八年三月二十七日鐵路事宜小組委員會會議上向委員闡釋基於安全考慮，在研究加裝自動月台閘門前，先要研究自動伸縮月台踏板試驗的成效。港鐵已在二

零零八年年中開展自動伸縮月台踏板的試驗計劃。

政府一直密切留意工程的進度，以期港鐵公司能盡快完成工程；並會繼續鼓勵港鐵公司積極地研究採取切實可行的措施，以進一步加強鐵路車站月台安全。

運輸及房屋局局長


(朱潘潔雯 代行)

二零零八年十一月十七日

副本送：

| | | |
|-------|-------------|--------------|
| 港鐵公司 | (經辦人：梁碧芙女士) | 傳真：2795 9991 |
| 機電工程署 | (經辦人：周樹年先生) | 傳真：3579 2016 |

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

鐵路安全及安裝月台幕門

引言

本文件就八個合併前地鐵系統的高架及地面車站加裝自動月台閘門的進度提供資料。

背景

2. 應上屆立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會在2008年3月27日的會議上要求，港鐵公司已於2008年4月提交文件（立法會文件CB(1)1398/07-08(01)），解釋公司於合併前地鐵系統內八個高架及地面車站加裝自動月台閘門的計劃詳情。

3. 在完成詳細的可行性研究後，港鐵公司已決定在該八個地面及高架車站，加裝自動月台閘門。這八個車站包括荃灣綫的葵芳、葵興和荃灣站；觀塘綫的九龍灣、牛頭角和觀塘站；及港島綫的柴灣和杏花邨站。預算整項工程總開支為三億元。

加裝工程計劃進展

4. 公司的目標是要依期於2012年內完成全部上述八個車站的加裝自動月台閘門工程。在營運中的鐵路加裝月台閘門涉及複雜的工程，月台結構、通風系統及接地系統均需要進行重大修改。為了減少對服務的影響，混凝土拆卸及加裝工程都只可以在晚間極短的非

行車時間進行。此外，公司理解工程期間可能會對周圍環境帶來聲浪，所以會督促承建商採取噪音緩解措施。公司在每晚進行工程時，會採取臨時紓緩措施，例如豎立隔音屏障等，以避免對附近居民造成噪音滋擾。這將無可避免地令每晚可供進行工程的時間進一步縮短。港鐵明白議員及市民都希望加裝工程能盡快進行，已就工程項目定出計劃，並會將有關工作盡量濃縮，以期盡快完成工程。主要工序及時間表包括：

- (i) **招標**——由於工程牽涉複雜的技術問題，所以需要有周詳的準備。公司必需制定詳盡的工程要求，按既定招標程序進行，並給予投標商充份時間預備標書，以制定妥善的工程計劃。公司已按照所訂定的時間表如期開始招標工作，計劃在年底前完成整個招標過程，預計可如期於2009年1月批出工程合約；
- (ii) **設計**——根據一般工程項目的經驗，前期工作例如設計和測試等環節，對日後工程及運作是否暢順，十分重要。批出合約後，中標承建商要就需要進行加裝工程的八個車站分別提供詳細計劃書，包括詳列有關具故障安全防護作用的機電配備裝置、工程如何與鐵路其他系統配合、以及加裝工程及測試的詳情。整套計劃都要經公司詳細審批，確保不會對鐵路服務的日常營運構成影響。公司計劃於2009年完成整項工程的設計，包括於第1至第2季初進行初步設計，及於第2季中至第4季完成詳細設計；
- (iii) **實地模型測試**——於詳細設計階段後期（即2009年第4季至2010年第2季），承建商會開始模型測試。承建商會

根據詳細設計的規格，製作閘門模型，並在工場內進行不同測試，確保閘門質素符合有關安全及穩定性的標準；

- (iv) **閘門生產**——爲了進一步濃縮工程所需時間，港鐵會於模型測試的後期（於2010年至2011年）開始生產閘門。期間，承建商會預訂物料、並進行生產、組裝、測試及作出所需修改；

公司亦會同步在2010年第3至4季於杏花邨站試裝閘門，並於2011年第1季檢討試裝成效，包括工序、噪音緩解措施、與訊號系統的配合等，並作出所需調整和改善；及

- (v) **加裝閘門**——在檢討試裝閘門的成效並作出適當調整後，公司會於2011年第2至4季內，陸續在其他七個車站全力展開加裝工程及驗收。

5. 港鐵預計整項工程可於2012年完成。

6. 公司已按照所訂定的時間表如期開始招標工作，至今各個項目的進度也達到預期目標。各工程項目的進度如下：

| 工程項目 | 進度 |
|-----------|-----|
| i. 標書預審 | 已完成 |
| ii. 招標 | 已完成 |
| iii. 標書評審 | 進行中 |

7. 港鐵會繼續密切監察工程的計劃和進度，務求在實際可行的情況下，盡快完成工程。

東鐵綫的非密封月台

8. 東鐵綫本身的設計與建造是供不同大小的列車使用，當中包括貨運列車、直通車及本地客運列車。貨運車卡和直通車的寬度較本地客運列車闊。另一方面，受地理條件局限，部分東鐵綫車站月台位於弧度較大的位置。綜合上述兩個因素的影響，令車站月台空隙較闊。由於安裝月台自動閘門可能會遮擋乘客視綫，令他們未能清楚看見月台空隙的闊度，所以在考慮加裝自動月台閘門之前，必需首先妥善解決月台空隙的問題。無論是合併前的九鐵公司，抑或是合併後的港鐵公司都有不斷尋求技術解決方案。

自動伸縮月台踏板系統

9. 公司已於2008年年中在羅湖站展開自動伸縮月台踏板系統的試驗計劃。試驗期間，當列車到達月台時，月台邊緣會自動伸出一個伸縮踏板，該伸縮踏板在列車關門後及離開前會自動收回。自動伸縮月台踏板系統需要與鐵路其他各個系統緊密配合，包括訊號系統、列車控制等。基於安全考慮，自動伸縮月台踏板系統與各個鐵路系統之間的信息溝通必需重複核證。試驗計劃正分階段進行，以測試系統的成效。伸縮踏板的安裝及測試現正在羅湖站進行。

10. 由於自動伸縮月台踏板系統的操作程序包括自動伸出及收回伸縮板裝置，操作本身自然會令列車停站時間及整體行車時間延長。公司會密切監察系統在試驗期間對列車服務及營運造成的影響。

總結

11. 公司已採取各項實際可行的措施，務求盡快完成在八個合併前地鐵系統的高架及地面車站加裝自動月台閘門的工程。在自動伸縮月台踏板系統方面，公司會繼續進行在羅湖站的試驗計劃，亦會因應未來鐵路服務規劃，研究措施改善該系統的效能。

港鐵公司

2008年11月