

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

在東鐵綫加裝自動月台閘門

目的

本文件闡述政府就香港鐵路有限公司(港鐵公司)在東鐵綫加裝自動月台閘門的研究結果的評估。

背景

2. 港鐵公司於 2008 年中至 2009 年底在羅湖站進行自動伸縮月台踏板系統試驗計劃，以考慮在東鐵綫加裝自動月台閘門。自動伸縮月台踏板系統是要解決一些東鐵綫車站月台空隙較闊的問題，以減低乘客因視線被閘門阻擋而誤踏月台空隙的風險。港鐵公司在 2008 年底試驗計劃期間，安排小組委員會委員到羅湖站作實地視察，並向委員解釋在東鐵綫考慮加裝自動月台閘門需要處理的一些問題。根據試驗計劃的結果，港鐵公司認為自動伸縮月台踏板系統的表現並不令人滿意，而港鐵公司一直研究推展加裝自動月台閘門的最佳辦法。

3. 除了自動伸縮月台踏板試驗計劃的結果令人不滿意外，港鐵公司亦發現一些在東鐵綫加裝自動月台閘門的技術困難。港鐵公司認為現有訊號系統及列車都需要更換，才能解決所有問題。另一方面，在沙田至中環綫(沙中綫)的項目下，港鐵公司提出更換東鐵綫的訊號系統及列車的建議，以容許南北綫<sup>1</sup>的運作。因此，港鐵公司認為把加裝自動月台閘門和興建沙中綫的南北綫一併進行，將能夠達致協同效益。自動伸縮月台踏板試驗計劃的結果、在東鐵綫加裝自動月台閘門的技術困難及港鐵公司就如何解決有關問題的研究結果載於港鐵公司提交予小組委員會供 2011 年 1 月 21 日的會議上討論的文件中。政府的評估敘述如中。

自動伸縮月台踏板試驗計劃

4. 港鐵公司表示，試驗計劃顯示自動伸縮月台踏板系統在可用性及可靠性上的表現欠佳，並在試驗期間出現很多故障。有關系統在颱風及大雨時的可靠性更低，自動伸縮月台踏板在惡劣天氣下會不斷延誤

---

<sup>1</sup> 在沙中綫項目下，現有的東鐵綫將由紅磡站延伸過海到達金鐘，因而成為一條策略性鐵路綫，由羅湖或落馬洲的邊境直達香港島的商業中心的心臟地帶。此策略性鐵路綫稱為南北綫。

及出現故障。機電工程署在審視試驗結果後，同意自動伸縮月台踏板系統表現並不令人滿意。

## 加裝自動月台閘門的技術困難

5. 在自動伸縮月台踏板試驗計劃進行期間，港鐵公司一直同步研究在東鐵綫加裝自動月台閘門的技術可行性，並發現當中的技術困難。這些技術困難包括現有訊號系統及列車的限制，詳情已載於港鐵公司的文件中。機電工程署已審視並同意有關結果。

## 技術上的解決方法

6. 在研究自動伸縮月台踏板系統的試驗計劃的結果及有關技術困難後，港鐵公司認為需要更換訊號系統及東鐵列車，才能確保運作安全及維持現時的服務水平。此外，由於自動伸縮月台踏板系統在試驗計劃中的表現並不令人滿意，港鐵公司需就月台空隙的問題，探討其他解決方法。港鐵公司認為購買車廂較闊的列車可以解決這個問題。機電工程署認為由於提升現有訊號系統去兼容自動月台閘門的運作涉及重大改動，將近乎於把系統完全更換，因此同意更換訊號系統。由於自動伸縮月台踏板系統的表現不令人滿意，機電工程署認為車廂較闊的列車可以解決月台空隙的問題。

## 與沙中綫的協同效益

7. 基於港鐵公司建議更換東鐵綫的訊號系統及列車，以容許沙中綫項目中的南北綫的運作，港鐵公司認為把加裝自動月台閘門和沙中綫項目一併進行，將能夠達致協同效益，以及減低浪費和對乘客的負面影響。我們同意將加裝自動月台閘門和沙中綫項目一併進行能夠達致協同效益。

## 其他方案

8. 為盡快落實在東鐵綫加裝自動月台閘門，我們曾要求港鐵公司探討將加裝自動月台閘門作為獨立工程項目進行，或先在沒有闊月台空隙的月台加裝自動月台閘門。就獨立工程項目而言，港鐵公司表示，獨立工程項目的完工日期將不會比沙中綫的南北綫 2020 年的預計完工日期為早。至於沒有闊月台空隙的月台，由於現有系統的問題，除非最少更換訊號系統，否則並不可能加裝自動月台閘門。我們同意將加裝自動月台閘門作為獨立工程項目進行，或先在沒有闊月台空隙的月台加裝自

動月台閘門並不合理，因為項目只能稍為提早完成但與涉及浪費的工程並不相稱。

## 結論

9. 我們同意港鐵公司的研究結果，以及將加裝自動月台閘門和沙中綫項目一併進行能夠達致協同效益。我們亦要求路政署鐵路拓展處的顧問<sup>2</sup>審視港鐵公司加裝自動月台閘門的時間表是否恰當。經研究港鐵公司提供的資料後，顧問認為獨立進行的加裝自動月台閘門工程會比和沙中綫項目一併進行的工程在時間上略為提早完成，但沙中綫動工後，會導致部分工程浪費，只提早一年半的時間，但涉及較高的工程費用並不化算。因此，我們認為推行和沙中綫項目一併進行的加裝自動月台閘門工程是合理和符合成本效益的做法。

運輸及房屋局  
2011年1月

---

<sup>2</sup> 鐵路拓展處已委聘顧問審查及核實沙中綫的設計及工程費用。