

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1156/11-12號文件

檔 號：CB1/PS/1/08

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2012年3月2日舉行的會議

有關在鐵路車站加裝月台幕門及自動月台閘門 最新的背景資料簡介

目的

此文件載列有關在鐵路車站加裝月台幕門¹及自動月台閘門²的背景資料，並綜述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")就該事宜進行的討論。

背景

2. 為加強乘客安全，在1996年年中，當時的地下鐵路公司(下稱"地鐵公司")着手研究在建於上世紀七、八十年代的現有地鐵車站加裝月台幕門的可行性。在彩虹站成功進行月台幕門的安裝測試後，並經考慮公眾的意見，地鐵公司在1999年決定分階段在荃灣線、觀塘線及港島線30個地底車站全部74個月台進行月台幕門加裝計劃。月台幕門加裝計劃在2006年上半年完成，建造費為20億元。

3. 然而，在合併前的地鐵系統中有8個採用自然通風的地面或高架車站(即荃灣、葵芳、葵興、杏花邨、柴灣、九龍灣、牛頭角及觀塘站)。鑒於這些車站結構所限，加裝月台幕門可能涉及安裝通風及空調系統。地鐵公司於2006年就在8個地面或高架車站加裝月台幕門、月台閘門或其他功能類似的設施展開可行性研究。根據可行性研究結果，香港鐵路有限公司(下稱"港鐵

¹ 月台幕門是車站地面至天花板十足全高的連續屏障。

² 自動月台閘門是在鐵路月台邊緣高度及胸的滑動門，以防止乘客由月台邊緣墮進鐵路路軌。

公司")在2008年1月決定在該等車站加裝自動月台閘門。加裝工程預期於2012年年底前完成，建造費約3億元。

4. 至於九廣鐵路的網絡，東鐵線和馬鞍山線沿線所有車站月台均屬於開放式環境，依靠自然通風。部分車站月台有彎位，部分則筆直，全部均沒有月台幕門(尖東站除外)。合併前的九廣鐵路公司(下稱"九鐵公司")曾進行技術研究，並指出在考慮為東鐵線沿線車站加裝自動月台閘門前，首先會在列車與彎位之間空隙較闊的月台安裝自動伸縮月台踏板系統。若只安裝自動月台閘門而不裝設自動伸縮月台踏板系統，如此寬闊的月台空隙可能會對乘客在上落車時構成危險。港鐵公司於2008年7月至2009年年底在羅湖站進行自動伸縮月台踏板系統的測試。

港鐵公司於2011年1月就在東鐵線加裝自動月台閘門提交的報告

5. 港鐵公司在2011年1月匯報，根據在東鐵線加裝自動月台閘門技術研究的結果，港鐵公司的結論是，現時的自動伸縮月台踏板系統並不適合在東鐵線使用。試驗計劃顯示自動伸縮月台踏板系統的可靠性欠佳，曾出現多次故障。有關係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及出現故障。此外，港鐵公司亦發現一些在東鐵線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，才能解決所有技術問題。

建議加裝自動月台閘門與沙田至中環線(下稱"沙中線")項目同步進行

6. 在沙中線項目下，港鐵公司亦提出更換東鐵線的訊號系統及列車的相若建議，以容許南北線³的運作。根據南北線的計劃，列車運作將會有下列的安排——

- (a) 由於日後南北線將以9卡車廂的列車取代現時12卡車廂的列車提供服務，東鐵線車站月台將採用新的規劃。新規劃下列車會停泊於位於彎位月台中彎度較小的位置，這個做法將有助解決月台空隙較闊的問題；
- (b) 新列車的車廂將採用車身較寬闊的設計，有助解決月台空隙較闊的問題；

³ 在沙中線項目下，現有的東鐵線將由紅磡站延伸過海到達金鐘，因而成為一條策略性鐵路線，由羅湖或落馬洲的邊境直達香港島商業中心的心臟地帶。此策略性鐵路線稱為南北線。

- (c) 安裝新的訊號系統，提供較頻密的列車服務，彌補以9卡車廂列車取代12卡車廂列車所減低的載客能力；及
- (d) 採購配備配合自動月台閘門應用的驅動及制動系統的新列車。

7. 港鐵公司認為，加裝自動月台閘門和興建沙中線的南北線一併進行，將能夠達致協同效益，因為兩項計劃均需要在東鐵線月台進行大規模的工程。據港鐵公司所述，如兩項計劃分開進行，幾乎可以肯定工程將會重疊，引致其中一項工程延誤，又或待其中一項計劃的月台工程完成後，當另一計劃的工程展開，需要把原先已裝設的設施拆除，造成浪費。

8. 政府當局同意港鐵公司的研究結果，認為在東鐵線加裝自動月台閘門和沙中線項目一併進行能夠達致協同效益。儘管如此，政府當局亦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，以及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線的南北線2020年的預計完工日期為早。港鐵公司解釋，採購及更換訊號系統及列車將需時約八年半，屆時首道閘門將會開始運作，而隨後在所有車站加裝自動月台閘門需時約一年半。尤其是為免影響向乘客提供正常列車服務，加裝工程只能在每天晚上非行車時間的3至4個小時內進行。至於沒有闊月台空隙的月台，由於現有訊號系統的技術限制，除非最少更換訊號系統，否則並不可能加裝自動月台閘門。政府當局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，亦認為項目只能稍為提早完成但與涉及浪費的工程並不相稱。

加裝月台幕門及自動月台閘門工程的財務安排

9. 乘客需分擔月台幕門加裝計劃的建造成本。由2000年7月起，地鐵公司透過向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客每程額外收取1毫，以安排乘客分擔有關費用。向乘客收取每程額外1毫的安排將會繼續，直至有關款額達到10億元為止(即建造成本的一半)。

10. 至於為8個地面或高架車站加裝自動月台閘門，港鐵公司採納與地底車站月台幕門加裝計劃相同的財務安排；換言

之，工程的一半開支將由港鐵公司透過每程八達通車程向乘客收取1毫作補貼，並會以延長現時收費計劃的方式收取這些補貼。工程其餘開支則由港鐵公司支付。

11. 截至2010年6月，港鐵公司已收取了7億7,500萬元。據政府當局所述，根據過往數年的財務紀錄所作出的推算，估計收取每程1毫的安排會維持至2017年。

小組委員會就加裝月台幕門和自動月台閘門所進行的討論

12. 小組委員會一直跟進月台幕門加裝計劃的資金安排、相關工程的進展，以及在其餘車站加裝月台幕門或自動月台閘門的可行性。小組委員會先後於2005年5月6日及6月13日、2007年5月4日、2008年3月27日及11月21日、2009年1月16日、2011年1月21日，以及2012年1月13日的會議上討論有關事宜。

月台幕門加裝計劃的資金安排

13. 在2005年5月6日及6月13日的會議上，部分委員對於向使用八達通卡乘搭地鐵的乘客每程額外收取1毫，用以資助月台幕門加裝計劃的做法表示關注。他們認為由乘客承擔加裝月台幕門的費用並不公平，因為月台幕門是保障乘客安全而必需安裝的設施，而在2006年即使已完成月台幕門加裝計劃後仍然不停止徵收該額外費用的做法更不合理。他們認為，地鐵公司在賺取豐厚利潤的情況下，不應在一段為時甚長的時期內向每名乘客每程額外收取1毫，用來加裝月台幕門。

14. 地鐵公司解釋，徵收額外費用是為了分擔加裝月台幕門所涉及的龐大開支，而此筆開支並未包括在地鐵市區支線原先的投資計劃內。地鐵公司估計，向使用八達通卡的乘客每程額外收取1毫，將有助支付在月台幕門使用周期內的項目總成本中的約一半費用。地鐵公司指出，月台幕門加裝計劃是非常昂貴的項目，建造成本達20億元。乘客分擔的費用為10億元，佔建造費的一半。地鐵公司估計，在沒有計及金錢的時間價值⁴及乘客量變化的情況下，由2000年7月起計算，需時約15年才可向乘客收回10億元。

⁴ "金錢的時間價值"是指由於資金有賺取利息或升值的能力，即使撇除通脹的考慮，同樣面額的資金在今日的價值是高於其在將來的價值。

在所有鐵路車站安裝月台幕門或自動月台閘門的時間表

15. 小組委員會關注到在所有鐵路車站加裝月台幕門或自動月台閘門的進展，以便保障乘客特別是視障人士及小童，以免他們墮進路軌。在2007年5月4日的小組委員會會議上，委員要求兩間合併前的鐵路公司提供在其餘尚未安裝月台幕門或自動月台閘門的鐵路車站加裝有關設施的具體時間表。

16. 地鐵公司告知委員，根據其初步研究，為8個地面及高架車站加裝自動月台閘門需時約5年。九鐵公司告知委員，在羅湖站安裝自動伸縮月台踏板系統的工程將會在2008年年底才完成，而若證明在技術上可行，另外需要5年時間才能在所有九鐵車站安裝自動月台閘門。

17. 因應兩間鐵路公司所提供的資料，小組委員會在2007年5月4日的會議上通過一項議案，要求合併前的地鐵公司和九鐵公司分別在2012年及2013年前在所有鐵路車站完成月台幕門或自動月台閘門的安裝工程。

18. 在2008年3月27日的會議上，小組委員會要求港鐵公司加快在8個地面及高架車站進行自動月台閘門加裝計劃，並提供計劃的詳情以方便小組委員會作出監察。港鐵公司在向小組委員會提交的補充資料文件中表示，該8個地面及高架車站的自動月台閘門加裝工程將陸續於2012年第二至第四季完成。

19. 在2008年11月21日的會議上，小組委員會關注到在東鐵線沿線車站加裝自動月台閘門的進度，並批評港鐵公司未能提供加裝工程的完成日期。小組委員會促請政府當局，倘若確定無法在2013年完成在東鐵線沿線車站安裝自動月台閘門，應與港鐵公司訂出新的完成日期。在2008年11月21日的會議上，小組委員會通過以下議案——

"本會強烈不滿及譴責政府與港鐵，未能履行承諾就安裝月台幕門工程提出具體的時間表，並強烈要求政府督促港鐵加快安裝月台幕門工程。"

20. 為跟進此事宜，小組委員會在2008年12月13日前往羅湖站實地視察，瞭解進行中的自動伸縮月台踏板系統測試及有關的技術問題。

21. 小組委員會在2009年1月16日的會議上進一步討論此議題時，港鐵公司解釋，若在不裝設自動伸縮月台踏板系統的情況下安裝自動月台閘門，東鐵線沿線車站列車與彎位之間寬闊

的月台空隙可能會對乘客在上落車時構成危險。港鐵公司告知委員，在2009年9月前會有足夠測試數據對自動伸縮月台踏板系統效能進行分析及評估；而全面檢討將於2009年年底前完成。

港鐵公司建議加裝自動月台閘門與沙中線項目同步進行

22. 小組委員會在2011年1月21日的會議上，討論港鐵公司為在東鐵線加裝自動月台閘門而進行技術研究的主要結果。對於研究結果及港鐵公司提出加裝自動月台閘門和興建沙中線一併進行的建議，小組委員會委員普遍表示不滿。部分委員建議港鐵公司考慮在一些繁忙的東鐵線車站加裝自動月台閘門，例如月台彎度較小的九龍塘站。這些委員認為港鐵公司在研究兩項計劃應一併或分開進行時，不應只側重成本方面的考慮。小組委員會在2011年1月21日的會議上通過以下議案——

"過去3年，於港鐵公司沒有幕門的車站所發生的乘客墮軌意外達48宗、自殺及企圖自殺的個案達30宗，但港鐵仍漠視乘客安全、無視企業社會責任，拒絕即時為東鐵線及馬鐵線加裝月台閘門。故此，本小組委員會強烈譴責港鐵罔顧乘客安全，並要求港鐵立即於東鐵線及馬鐵線加裝自動月台閘門，以保障乘客安全。"

23. 小組委員會促請港鐵公司繼續探討其他可行方法，以便盡早在東鐵線車站加裝自動月台閘門，起碼先在沒有闊月台空隙的月台加裝自動月台閘門，以加強乘客的安全。

24. 應小組委員會的要求，政府當局於2011年8月18日提供補充資料文件(立法會CB(1)2922/10-11(01)號文件附件II)，講述在東鐵線加裝自動月台閘門與沙中線計劃分開進行的額外成本及就2011年1月21日通過的議案作出回應。

在現行鐵路車站加裝自動月台閘門的最新情況

25. 在2012年1月13日的會議上，政府當局及港鐵公司向小組委員會簡介在現行鐵路車站加裝自動月台閘門的最新情況。小組委員會委員不滿港鐵公司計劃將在東鐵線加裝自動月台閘門的準備工作與沙中線項目一併進行，並要求港鐵公司提供更詳細的理據。

26. 關於在馬鞍山線加裝自動月台閘門，港鐵公司表示，現時馬鞍山線以4卡車廂的列車行走，但當沙中線投入服務後，將會轉為可使用8卡車廂的列車運作，月台設計須為配合這個改變而作相應的改動。加裝自動月台閘門及建造沙中線"東西走廊"

兩項計劃均涉及改動馬鞍山線月台。若獨立於馬鞍山線加裝自動月台閘門，當沙中線動工後，一些已加裝的閘門可能需要拆除，以重新安裝配合8卡車廂的列車運作的閘門，造成浪費。為把重複進行工程對乘客的不便及滋擾減至最低、減少浪費及達致協同效益，港鐵公司會配合計劃於2018年完工的沙中線"東西走廊"工程，一併在馬鞍山線月台加裝自動月台閘門。

27. 然而，小組委員會部分委員認為，港鐵公司應先在馬鞍山線車站加裝自動月台閘門，當有關月台進行改動工程以供8卡車廂的列車運作時，再重置有關的自動月台閘門。小組委員會要求港鐵公司考慮有關建議，並向小組委員會進一步匯報有關事宜。

立法會質詢

28. 黃成智議員在2010年11月3日及2011年4月6日的立法會會議上，就同一議題分別提出兩項質詢。甘乃威議員亦在2011年3月2日的立法會會議上，就港鐵車站的月台安全事宜提出質詢。有關質詢及政府當局的答覆載於**附錄I**，供委員參閱。

最新發展

29. 小組委員會將於2012年3月2日下次會議上，進一步討論在東鐵線及馬鞍山線加裝自動月台閘門的事宜。

相關文件

30. 相關資料一覽表載於**附錄II**。

立法會秘書處
議會事務部1
2012年2月28日

新聞公報

簡體版 | English | 寄書朋友 | 政府新聞網

附件

立法會十四題：港鐵月台幕門及自動月台閘門加裝工程

■ 附表一

■ 附表二

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（十一月三日）在立法會會議上就黃成智議員的提問所作的書面答覆：

問題：

自二〇〇〇年七月三日起，前地鐵有限公司及香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）先後向使用八達通卡的乘客收取每程一毫的額外收費（「收費安排」），以資助其就三十個地底車站及八個高架及地面車站進行加裝月台幕門或自動月台閘門的工程（「加裝工程」）。加裝工程的開支約二十三億元，其中一半透過收費安排由乘客分擔。截至二〇〇九年年底，港鐵公司已收取七億三千萬元。就此，政府可否告知本會：

（一）鑑於當局於二〇一〇年六月九日回覆本會議員的質詢時表示，根據港鐵公司過往數年的財務紀錄所作出的估算，收費安排將會維持至二〇一七年，才能完全收回加裝工程的費用，政府是否知悉，現時加裝工程費用的預算有否改變；若有，最新預算和其改變原因為何，以及收費安排將持續多久；

（二）是否知悉，至今港鐵公司透過收費安排累積收取的金額為何；該累積款項是否足夠繳付加裝工程的一半開支；若是，加裝工程的進度和時間表為何；若否，港鐵公司會否改變其只分擔一半工程開支的原定方案，為加快加裝工程的進度投入更多資源，以保障乘客安全；

（三）是否知悉，港鐵公司在二〇〇八年決定於八個合併前地鐵系統的高架及地面車站進行的工程的詳情（包括工程的進度、時間表及開支等）（按車站名稱列出）；及

（四）過去五年，每年乘客因各種原因墮軌的意外數目及人數分別為何；當中發生在沒有月台幕門或自動月台閘門的車站的意外數目、墮軌人數及百分比分別為何？

答覆：

主席：

就問題的各部分，現回覆如下：

（一）及（二）合併前的地鐵有限公司（「地鐵公司」）在一九九九年年初宣布在三十個地底車站加裝月台幕門，整個加裝工程已於二〇〇六年完成。由於有關工程需要約二十億元的龐大投資，而地鐵市區線的原有投資計劃並未包括該筆工程費用，當時經立法會討論後，由地鐵公司承擔一半的工程開支，餘下一半的工程開支（即十億元）由乘客分擔。因此，自二〇〇〇年七月開始，地鐵公司透過向使用八達通卡乘搭合併前的地鐵網絡的乘客每程額外收取一毫，直至收回十億元開支為止。

香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）在二〇〇八年決定於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，該等車站為杏花邨、柴灣、葵芳、葵興、荃灣、九龍灣、牛頭角及觀塘站。加裝工程的費用約為三億元，其中的一半亦會由使用八達通卡的乘客分擔，透過繼續收取其每個車程一毫，另一半開支由港鐵公司支付。

截至二〇一〇年六月，港鐵公司已收取了七億七千五百萬元。根據過

往數年的財務紀錄所作出的推算，估計收取每程一毫的安排會維持至二〇一七年，與較早前公布的估算一樣。

（三）在八個高架及地面車站加裝自動月台閘門的工程已在二〇一〇年展開，預計二〇一一年底前完成，較原來計劃提早一年完成。有關工程的進度見附表一。

港鐵公司表示上述三億元工程的合約並無個別車站的分項開支。

（四）乘客落入路軌的個案包括乘客墮軌的意外（例如受酒精或藥物影響、因身體不適等）；自殺及企圖自殺的個案；及擅入路軌範圍的個案（例如乘客到路軌執拾跌在路軌上的物品、橫過路軌到另一邊月台等）。在過去五年，有關個案均發生在沒有幕門的車站（註），個案宗數見附表二。

（註）二〇〇六年全年的個案宗數包括兩宗在有幕門的車站發生的個案，該兩宗個案涉及外判商員工，個案分別為一宗墮軌意外，涉及一名外判商員工；及一宗擅入路軌個案，涉及十名外判商員工。

完

2010年11月3日（星期三）
香港時間14時48分

 列印此頁

[新聞資料庫](#) | [昨天新聞](#)

附表一：港鐵八個高架及地面車站加裝自動月台閘門工程進度

詳細設計			已完成
實地模型測試			已完成
生產閘門			進行中
可靠性測試			進行中
在各車站展開 加裝閘門工程	港島綫	杏花邨站	已於二〇一〇年四月展開
		柴灣站	
	觀塘綫	九龍灣站	已於二〇一〇年七月展開
		牛頭角站	
	荃灣綫	葵芳站	
		葵興站	
	觀塘綫	觀塘站	將於二〇一一年二月展開
	荃灣綫	荃灣站	
全部工程完成			二〇一一年底

附表二：港鐵乘客落入路軌過去五年個案宗數

年份	意外墮軌	自殺及 企圖自殺	擅入路軌	總數
二〇〇六 ^註	24 (25)	10 (10)	44 (54)	78 (89)
二〇〇七	15 (16)	10 (10)	51 (53)	76 (79)
二〇〇八	13 (14)	7 (8)	40 (45)	60 (67)
二〇〇九	20 (20)	19 (20)	59 (72)	98 (112)
二〇一〇 (至九月)	15 (16)	4 (4)	46 (59)	65 (79)
總數	87 (91)	50 (52)	240 (283)	377 (426)

(括號內為涉及人數；部分個案涉及多於一個人。)

^註 二〇〇六年全年的個案宗數包括兩宗在有幕門的車站發生的個案，該兩宗個案涉及外判商員工，個案分別為一宗墮軌意外，涉及一名外判商員工；及一宗擅入路軌個案，涉及十名外判商員工。

新聞公報

簡體版 | English | 寄書朋友 | 政府新聞網

附件

立法會九題：港鐵車站加裝月台幕門或自動月台閘門事宜

■ 附件

以下是今日（四月六日）在立法會會議上黃成智議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的書面答覆：

問題：

關於香港鐵路有限公司（港鐵公司）在東鐵線和馬鞍山線沿線車站加裝月台幕門或自動月台閘門的事宜，政府可否告知本會：

（一）鑑於運輸及房屋局於二〇一〇年六月九日回覆本會議員的質詢時表示，「由於東鐵線部分車站有弧度較大的月台及較闊的月台空隙，因此要在沿線車站加裝自動月台閘門等，必須妥善解決月台空隙的問題，減低乘客因視線被閘門阻擋而誤踏月台空隙的風險」，當局是否知悉：

（i）運輸及房屋局指月台「弧度較大」和月台空隙「較闊」的定義為何，以及有否客觀的量度標準；若有，詳情為何；若否，原因為何；

（i i）東鐵線及馬鞍山線各個車站中，有弧度較大的月台及較闊的月台空隙的車站及其他車站的名稱分別為何（請按路線列出）；及

（i i i）港鐵公司會否於只有直線月台的車站率先加裝月台幕門或自動月台閘門；若會，詳情及時間表為何；若否，原因為何；

（二）關於運輸及房屋局於二〇一一年一月十九日對本人的質詢的答覆的附件一所載乘客落入路軌的數字，當中涉及受傷和死亡的人數分別為何，同時按車站及年份分項列出數字；

（三）鑑於港鐵公司於二〇一一年一月在提交本會鐵路事宜小組委員會的文件中表示，「如果（在東鐵線沿線車站加裝）自動月台閘門和沙中線（沙田至中環線）兩個計劃一併進行，將能產生協同效應，但如兩個計劃分別進行，便會造成大量資源重疊和浪費」，當局是否知悉港鐵公司所指的「協同效應」及「大量資源重疊和浪費」的估量準則和方法為何及其詳情；若不知悉，原因為何，以及政府何時可取得該等資料；及

（四）鑑於港鐵公司在第（三）項所述的文件中亦表示，必須考慮加裝自動月台閘門後，對採用開放式設計的東鐵線車站月台空氣流通的影響，並指有研究顯示，現有的車站通風系統需作出改善，才能為候車的乘客提供與安裝自動月台閘門前相若的候車環境，當局是否知悉港鐵公司（或在兩鐵合併前的其前身地鐵有限公司）在過去為其地底車站及現時於八個高架及地面車站加裝月台幕門或自動月台閘門時，有否就空氣流通問題進行研究；若有，該等研究及前述有關東鐵線的研究的詳情分別為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

就問題的各部分，現回覆如下：

（一）

（i）在鐵路的運作中，列車在進入或離開月台時，受到風速、行車速度、地理環境以及載客量等因素影響，列車可能有輕微的左右擺動。故

此月台與列車之間，必須保持適度的距離，以避免列車與月台發生碰撞，確保行車安全。而當列車進入或離開位於彎位的月台時，會有弧形的擺動，因此亦需要與月台保持一定距離。

東鐵線的設計及建造與其他鐵路線不同，這是由於除了本地客運列車外，東鐵線亦要兼容車身較闊的內地直通車；加上受地理條件所局限，部分東鐵線車站月台處於彎位，亦造成月台空隙需要較闊的情況。這些技術層面自有工程設計標準。

香港鐵路有限公司（港鐵公司）已加設不同的安全設施及採取多項措施，以確保乘客在月台候車時的安全，包括：

- 在月台空隙加裝膠條，縮減月台與列車之間的空隙；
- 在月台邊緣鋪設黃色凸條，提示乘客勿站越黃線；
- 列車車門關閉前會發出蜂鳴聲，提醒乘客切勿衝門；
- 月台上裝有閉路電視監察系統，並透過月台和車廂廣播，提醒乘客小心月台空隙；
- 在月台空隙較闊的月台下裝有照明燈光，以及在東鐵線空隙較闊的車站月台邊裝設閃燈，提示乘客注意月台空隙。

（ i i ）現時，東鐵線大圍站、沙田站、火炭站、馬場站、粉嶺站、上水站、落馬洲站及馬鞍山線全線車站均為直線月台，而東鐵線紅磡站、旺角東站、九龍塘站、大學站、大埔墟站、太和站及羅湖站，月台均有部分位置處於彎位。

（ i i i ）港鐵車站月台的設計是安全的，再加上上述月台設有的設備和採取的措施，以及定期的乘客安全教育活動，港鐵一直為乘客提供安全的乘車環境。

就在東鐵線加裝自動月台閘門方面，港鐵公司已進行技術研究，尋求可行的解決方案。研究顯示，在東鐵線加裝自動月台閘門存在相當大的困難及挑戰，包括月台空隙較闊所引致的安全風險、現有訊號系統的限制、現有列車的限製、及月台結構的限制。港鐵公司曾考慮先在直線月台加裝自動月台閘門的可行性。然而，在直線月台加裝自動月台閘門，由於現有系統的問題，要加裝自動月台閘門，起碼需要更換訊號系統。

（二）就於二〇一一年一月十九日向立法會的回覆中闡述二〇〇六年至二〇一〇年九月的乘客落入路軌事件，根據港鐵公司提供的資料，該等落入路軌事件按年份、發生的車站、以及受傷和死亡人數的數字列於附件。乘客落入路軌的個案有不同的成因，包括乘客墮軌的意外（例如受酒精或藥物影響、因身體不適等）；自殺及企圖自殺的個案；及擅入路軌範圍的個案（例如乘客到路軌執拾跌在路軌上的物品、橫過路軌到另一邊月台等）。

（三）港鐵公司表示，在東鐵線加裝自動月台閘門，需要進行以下的項目，才可確保乘客享有安全、可靠的列車服務，以及維持現有服務水平：

（ i ）研發一套適合在香港惡劣天氣環境下運作而高度可靠的自動伸縮月台踏板系統，或其他解決月台空隙問題的方案，以有效地解決月台空隙較闊的安全問題；

（ i i ）更換新的訊號系統；

（ i i i ）為列車裝置配合月台閘門應用的驅動和制動系統；及

(i v) 改建車站月台結構及改善通風系統。

在沙中線項目的南北線計劃下，港鐵公司建議更換東鐵線的訊號系統及列車以容許南北線的運作。由於自動月台閘門和沙中線計劃均需要在東鐵線月台進行大規模的工程，港鐵公司認為，兩項計劃一併進行，將能夠達致最佳效益；但如獨立進行加裝閘門工程，工程重疊，會引致其中一項工程阻礙另一項工程的進展，又或一個項目的月台工程完成後，另一個項目的工程又展開，需要把原先已裝設的設施拆除，造成浪費。

根據港鐵公司的評估，即使不考慮工程時間表或兩項工程時間上的衝突，若以獨立工程形式在東鐵線加裝月台閘門，當沙中線進行建造工程時，會造成以下浪費：

現時東鐵線以十二卡的列車行走，而沙中線南北線則會以九卡的列車行走。原因是沙中線南北線經香港會議展覽中心至金鐘，沿線建站空間非常有限，不能容納十二卡長的月台，因此全條南北線必須改以九卡車行駛。當沙中線通車後，列車會使用月台較直的位置停車，以減少月台空隙，但由於車門的位置可能因為要選用月台較直部分，所以要作出調整，因此在這些車站的所有有關閘門需要拆除，重新安裝，造成浪費。

若果獨立在東鐵線進行加裝閘門工程，需要先訂購十二卡的新列車，以維持東鐵線現有的服務。沙中線項目落成後，基於上述技術理由，則要採用九卡的新列車。由於其有動力車卡及拖卡組合不同，所以由十二卡的列車轉用九卡的列車時，有些拖卡會被浪費，亦需要再訂購更多有動力車卡和重新改裝駕駛卡，之前的工程會被報廢。與此同時，亦要提升現時東鐵線的訊號系統，以增加班次，提供更大的載客量。

就工程所需的時間而言，根據港鐵公司的評估，若以獨立工程形式在東鐵線加裝月台閘門，預計在東鐵線加裝自動月台閘門約需十年時間。其中採購及更換訊號系統及列車將需時約八年半，首道閘門亦會這時才開始運作，而隨後在所有車站加裝自動月台閘門需時約一年半。至於沙中線，一旦獲批准動工，南北線預計將於二〇二〇年落成，和獨立進行自動月台閘門加裝計劃完工的時間相若；因此，與涉及浪費的工程並不相稱。

此外，若兩個計劃分開進行，東鐵線車站月台便需要重複進行工程，影響乘客，對乘客造成極大不便。

(四) 在合併前地鐵系統的地底車站加裝月台幕門，以及現時正在八個高架及地面車站加裝月台閘門的工程，均有考慮幕門及閘門對車站月台通風所造成的影響，故在有關工程的設計階段，港鐵公司（及前地鐵有限公司）均有委託專業顧問進行評估。

在地底車站方面，在加裝月台幕門之前，列車行走時抽動空氣的活塞效應，將車站內的新鮮空氣導入隧道內，為隧道提供通風。加裝月台幕門能減少月台的冷氣流失，使月台溫度維持在舒適水平，為乘客提供更佳的候車環境。然而，加建月台幕門後，由於隧道與月台範圍分隔，故此需要為隧道加建氣喉和通風系統等設備。就此，前地鐵有限公司對車站的通風系統、冷氣系統及抽煙系統進行了重大修改。

至於八個高架及地面車站的月台方面，由於均採用自然通風設計，故情況與地底車站有所不同。月台在安裝閘門後，需要進一步加強通風，維持乘客候車時的舒適度，因此港鐵公司在有關車站裝設自動月台閘門的項目，亦包括在車站月台加裝空氣傳送扇。

至於在東鐵線車站月台加裝月台閘門對月台通風的影響，初步研究顯示，現有的車站通風系統需要作出大型修改，才能為候車的乘客，提供與

安裝自動月台閘門前相若的候車環境。港鐵公司會於設計閘門系統時，進行詳細研究。

完

2011年4月6日（星期三）
香港時間15時50分

 列印此頁

[新聞資料庫](#) | [昨天新聞](#)

附件

2006 年至 2010 年 9 月期間按車站劃分的乘客落入路軌數字(包括受傷及死亡人數)

車站	2006 年			2007 年			2008 年			2009 年			2010 年 1 至 9 月		
	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數
杏花邨	2	0	0	5	0	1	2	1	0	3	1	0	1	0	0
柴灣	0	0	0	2	1	0	1	0	0	2	1	0	2	1	0
九龍灣	4	0	0	3	1	0	0	0	0	6	2	1	0	0	0
牛頭角	0	0	0	2	0	2	2	2	0	3	1	0	1	0	1
觀塘	5	2	0	2	0	0	2	2	0	0	0	0	3	1	0
葵芳	0	0	0	2	2	0	2	0	2	2	1	1	0	0	0
葵興	0	0	0	2	0	0	1	1	0	4	1	0	1	0	0
荃灣	1	1	0	2	2	0	1	0	0	3	1	0	1	1	0
紅磡(東鐵線)	2	1	0	2	0	0	1	0	0	2	0	0	1	0	0
旺角東	2	0	0	2	1	0	4	1	0	3	0	1	3	0	0
九龍塘	5	1	1	10	2	1	6	0	1	5	1	1	7	0	0
沙田	0	0	0	3	1	0	0	0	0	6	0	2	0	0	0
大圍(東鐵線)	2	1	0	0	0	0	2	1	0	4	0	1	4	1	0
火炭	2	0	1	3	0	1	2	0	1	3	0	0	1	0	0
大學	1	0	0	0	0	0	2	0	0	3	0	1	1	0	0
大埔墟	0	0	0	2	0	0	1	1	0	1	0	0	2	0	1
太和	4	0	0	1	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	0

車站	2006 年			2007 年			2008 年			2009 年			2010 年 1 至 9 月		
	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數	落入路軌宗數	受傷人數	死亡人數
粉嶺	6	1	1	4	1	1	1	1	0	1	0	0	0	0	0
上水	7	2	1	10	1	0	7	1	0	5	1	0	2	0	1
落馬洲	0	0	0	0	0	0	1	0	0	2	0	0	0	0	0
羅湖	0	0	0	0	0	0	8	0	0	11	0	0	9	1	0
大圍(馬鞍山線)	1	1	0	1	0	0	1	0	0	3	2	0	2	1	0
車公廟	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
恒安	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
馬鞍山	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0
紅磡(西鐵線)	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
輕鐵全線	23	12	0	10	3	0	11	5	0	14	7	2	12	7	0

(註：上述數字並未包括 34 宗在鐵路沿線車站與車站之間的範圍擅入路軌或企圖自殺的個案。)

新聞公報

簡體版 | English | 寄書朋友 | 政府新聞網

立法會十五題：港鐵車站月台安全事宜

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（三月二日）在立法會會議上就甘乃威議員的提問所作的書面答覆：

問題：

關於香港鐵路有限公司（「港鐵公司」）的車站候車月台的安全問題，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，過去三年，每年於鐵路服務運作期間，港鐵公司安排多少職員到車站月台協助控制人流及勸阻乘客，以防乘客撞門或衝門，並按鐵路線、車站名稱、月台有否幕門或閘門、工作地點及時段列出分項數字；港鐵公司有否於繁忙時段加派人手到車站月台維持秩序；若有，詳情（包括加派人手的數目、準則及時段）為何；若否，原因為何；港鐵公司有否檢討現時人手是否足夠及派員到月台維持秩序的成效；若有，詳情為何；若否，原因為何；

（二）是否知悉，過去三年，每年港鐵公司職員因執行維持秩序的職務而墮軌的數字為何，並按鐵路線、車站名稱、月台有否幕門或閘門及工作時段列出分項數字；有否方法防止在沒有幕門或閘門的月台工作的職員墮軌，以及有否檢討該等方法的成效為何；若有，詳情為何；若否，原因為何；

（三）是否知悉，過去五年，每年港鐵公司有否就乘客因各種原因墮軌對列車服務造成的延誤及其他影響進行統計；若有，詳情為何；若否，原因為何；及

（四）鑑於運輸及房屋局局長於二〇一〇年六月九日回覆本會議員的質詢時表示，港鐵公司採取了多項措施，防止在還未安裝月台幕門或自動月台閘門的車站再發生乘客墮軌意外（例如在月台空隙和邊緣分別安裝膠條及鋪設黃色凸條、在月台下及月台邊分別裝設照明燈光及閃燈、在月台上裝有閉路電視監察系統、在月台及車廂內廣播，以及舉辦教育活動等），是否知悉：

（i）過去三年，港鐵公司有否檢討該等措施的成效，以及研究有否其他更有效的措施；若有檢討及研究，詳情為何；若否，原因為何；及

（i i）港鐵公司有否機制定期檢查和維修保養該等設施；若有，詳情及所投入的資源（包括支出金額）分別為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

就問題的各部分，現回覆如下：

（一）一直以來，香港鐵路有限公司（港鐵公司）各鐵路線的所有車站於全日的營運時間內，均有車站職員當值。一般來說，於早上及傍晚繁忙時間、以及於繁忙的車站（註1），人流會較多，港鐵公司會安排較多的職員及月台助理，協助控制人流及維持秩序。至於輕鐵，港鐵職員會定時在輕鐵沿線車站進行巡視，並會與車務控制中心保持緊密聯繫，為乘客提供協助。在繁忙時間，港鐵公司亦有安排月台助理在乘客量較多的輕鐵車站（註2）協助月台上的乘客上落列車。

車站職員及月台助理在月台上的主要職務包括：（i）當列車未到站時，提示乘客排隊及維持候車乘客的秩序；（i i）提示沒有站在隊列中的乘客排隊候車；（i i i）防止乘客在不同隊列中穿插，並確保他們站在黃線以內的範圍；（i v）留意有否出現擠擁情況，並採取適當行動舒緩擠擁情況；以及（v）當列車到達而車門打開時，協助乘客上落車及防止乘客衝門。

港鐵公司會因應不同鐵路線及車站的需要，安排車站職員及月台助理於月台上協助控制人流。這些職員及月台助理，會因應不同車站及時段的需要被調配，而並不是被安排於固定某一個車站當值。事實上，港鐵公司一直有因應整體需要加強這方面的人手，為乘客提供更優質的服務。根據港鐵公司提供的資料，在過去三年，於重鐵及輕鐵車站月台執行職務的車站職員及月台助理，由二〇〇八年的1,073人，增至二〇〇九年的1,118人和二〇一〇年的1,172人。港鐵公司會不時檢討有關的人手編制，在有需要時作出適當的調配。

港鐵公司不時推出新的措施，加強乘客乘搭港鐵時的安全意識，希望乘客維持良好秩序。例如於二〇一〇年七月開始，在繁忙時間的港鐵轉車站（註3），月台助理在當列車車門即將關上時，會舉起「停」字牌及按動電哨子，勸喻乘客切勿試圖在列車車門正在關上時走進列車。這項措施將會陸續推展至其他港鐵系統的車站，希望能更有效提醒乘客切勿衝門。

（二）過去三年，沒有港鐵職員因執行維持秩序職務而落入路軌。事實上，所有於月台執行職務的車站職員或月台助理，均需要於執行月台職務前，接受相關的培訓，其後每年亦要參與重溫課程。課程內容強調，若在沒有裝設自動月台幕門或閘門的月台上執行職務時，必須站在黃線以內的範圍，以確保乘客及自身安全為首要任務。

（三）及（四）乘客落入路軌有不同的原因，包括：（i）受酒精或藥物影響、因身體不適等而導致的意外墮軌個案；（i i）自殺及企圖自殺個案；及（i i i）擅入路軌範圍個案，例如乘客到路軌執拾跌在路軌上的物品、或橫過路軌到另一邊月台等。

在過去五年，因為乘客落入路軌造成對列車服務延誤達8分鐘或以上的個案共有61宗。

現時鐵路系統的車站月台設計安全。港鐵是一個每年載客量約15億人次的鐵路系統，在過去三年，每年每百萬載客人次的須呈報事故（註4）約為1.1宗。為了提高乘客的安全意識，港鐵公司不時舉辦宣傳活動，每年亦會檢視及重新計劃有關的宣傳活動。就東鐵線的擅入路軌範圍個案，港鐵公司已於近年在東鐵線月台裝設額外的嚴禁進入路軌告示。

至於相關的月台設施，車站職員每日會巡查有關的設施，確保設施狀況良好，港鐵公司亦會為有關的設施作定期的維修保養。有關維修保養的開支是車站總體維修保養開支的一部分，港鐵公司並沒有分項。

註1：84個港鐵車站中，有73個繁忙車站均已安排月台助理，葵興站、大窩口站、車公廟站、石門站、烏溪沙站、東涌站、博覽館站、西灣河站、筲箕灣站、柴灣站以及康城站除外。

註2：包括市中心、屯門、鳴琴、石排、蔡意橋、大興（北）、大興（南）、銀圍、景峰、澤豐、屯門醫院、兆康、藍地、良景、新圍、洪水橋、坑尾村、天耀、樂湖、天瑞、頌富、翠湖、天恆、天秀、天悅、天榮、銀座、天慈、天水圍、大棠路及元朗。

註3：包括尖沙咀站、尖東站、油麻地站、旺角站、太子站、美孚站、荔景站、中環站、金鐘站、北角站、鰂魚涌站、油塘站、調景嶺站、香港站、

青衣站、紅磡站、九龍塘站、大圍站、南昌站、元朗站、天水圍站、兆康站及屯門站。

註4：須呈報事故指香港鐵路規例（第556A章）下須向政府呈報的意外及事故。

完

2011年3月2日（星期三）
香港時間13時31分

 列印此頁

[新聞資料庫](#) | [昨天新聞](#)

相關文件一覽表

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
2005年 5月6日	鐵路事宜小組委員會	地鐵有限公司提供的資料文件	立法會CB(1)1406/04-05(03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0506cb1-1406-3c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1968/04-05號文件 http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd050506.pdf
2005年 6月13日	鐵路事宜小組委員會	地鐵有限公司提供的資料文件	立法會CB(1)1722/04-05(03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0613cb1-1722-3c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)2199/04-05號文件 http://www.legco.gov.hk/yr04-05/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd050613.pdf
2007年 5月4日	鐵路事宜小組委員會	有關在鐵路車站加裝月台幕門及自動月台閘門的背景資料簡介	立法會CB(1)1448/06-07號文件 http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0504cb1-1448-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)2056/06-07號文件 http://www.legco.gov.hk/yr06-07/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd070504.pdf
2008年 3月27日	鐵路事宜小組委員會	有關《兩鐵合併條例草案》委員會提出某些事宜的背景資料簡介	立法會CB(1)1037/07-08號文件 http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0327cb1-1037-c.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	立法會CB(1)1374/07-08號文件 http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rd080327.pdf
		政府當局就《兩鐵合併條例草案》所涉事宜最新進展的來函，當中包括香港鐵路有限公司就相關事宜的進展提供的文件(附件2)	立法會CB(1)545/07-08(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0111cb1-545-1-c.pdf
		香港鐵路有限公司就於港鐵8個高架及地面車站加裝自動月台閘門提供的文件(跟進文件)	立法會CB(1)1398/07-08(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr07-08/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0327cb1-1398-1-c.pdf
2008年 11月21日	鐵路事宜小組委員會	有關在鐵路車站加裝月台幕門及自動月台閘門最新的背景資料簡介	立法會CB(1)211/08-09號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1121cb1-211-c.pdf
		香港鐵路有限公司提供的資料文件	立法會CB(1)209/08-09(05)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1121cb1-209-5-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)588/08-09號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20081121.pdf
2009年 1月16日	鐵路事宜小組委員會	香港鐵路有限公司提供的資料文件	立法會CB(1)557/08-09(05)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0116cb1-557-5-c.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		會議紀要	立法會CB(1)1146/08-09號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20090116.pdf
2011年 1月21日	鐵路事宜小組委員會	政府當局提供的資料文件	立法會CB(1)1072/10-11(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0121cb1-1072-1-c.pdf
		香港鐵路有限公司提供的資料文件	立法會CB(1)1072/10-11(02)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0121cb1-1072-2-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1916/10-11號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20110121.pdf
		政府當局就在東鐵線加裝自動月台閘門與沙中線計劃分開進行的額外成本提供的補充資料文件(跟進文件)	立法會CB(1)2922/10-11(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp1104cb1-2922-1-c.pdf
2012年 1月13日	鐵路事宜小組委員會	香港鐵路有限公司提供的資料文件	立法會CB(1)785/11-12(03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0113cb1-785-3-c.pdf

立法會秘書處
議會事務部1
2012年2月28日