

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)308/13-14(04)號文件

檔號：CB1/PS/1/12

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2013年11月22日舉行的會議

有關在東鐵線及馬鞍山線沿線 加裝自動月台閘門的背景資料簡介

目的

本文件提供有關在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門¹的背景資料，並概述議員過往討論有關議題時提出的主要意見及關注事項。

背景

2. 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²（尖東站除外）。合併前的九廣鐵路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，首先或須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。自動伸縮月台踏板系統測試於2008年7月至2009年年底在羅湖站進行。總括而言，由於自動伸縮月台踏板系統會對乘客安全、列車運作的可靠性及乘客服務水平造成負面影響，因此不適合在東鐵線使用。

¹ 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。

² 月台幕門是車站地面至天花板十足全高的連續屏障。

工作安排及時間表

3. 據香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")表示，在東鐵線沿線安裝自動月台幕門，面對以下四大困難和挑戰：月台空隙較闊所引致的安全風險；現有訊號系統的限制；現有列車的限制；以及月台結構的限制。綜合各種因素，港鐵公司決定同步進行沙田至中環線(下稱"沙中線")項目及在東鐵線沿線加裝自動月台閘門的工程，因為除了可解決彎位月台空隙較闊的問題外，亦能配合沙中線"南北走廊"工程³，一併安裝所需的新訊號系統，並使用新列車，同時進行月台改建工程。預計在沙中線"南北走廊"於2020年落成通車時，東鐵線沿線的自動月台閘門亦會投入運作。

4. 為達至協同效應，並將工程對乘客的不便減至最低，港鐵公司決定配合沙中線項目"東西走廊"⁴的建造工程，一併在馬鞍山線月台加裝自動月台閘門。現時馬鞍山線以4卡車廂的列車行走，但當沙中線啟用後，馬鞍山線將會改為最終可供8卡車廂的列車行走。因此，現時馬鞍山線車站的月台須予加長，以供8卡車廂的列車行走。根據政府當局的近期公布⁵，沙中線"東西走廊"工程計劃於2017年完成，而馬鞍山線車站的自動月台閘門亦預計在同一時間投入運作。

資金安排

5. 過去多年，港鐵公司向使用八達通卡的乘客收取每程1毫的額外收費(附加費)，以支付港鐵車站進行加裝月台幕門及自動月台閘門工程的一半費用。在30個地底車站加裝月台幕門的工程在2000年展開，並於2006年完成，總費用約為20億元。由於港鐵公司早期興建鐵路線的原先投資計劃內並無包括這筆建造費，故乘客須分擔一半的費用，即10億元。港鐵公司於2008年展開工程，在8個地面及高架車站加裝自動月台閘門，建造費約3億元，當中一半費用(即1億5,000萬元)由乘客分擔。因此，港鐵公司將會向使用八達通卡的乘客收取合共11億5,000萬元，以加裝月台幕門及自動月台閘門。截至2013年4月，港鐵公司透過向使用八達通卡的乘客收取每程1毫，已合共收取10億6,300萬元，預計將於2014年上半年悉數收回有關費用。

³ 紅磡至金鐘段：現有的東鐵線將延伸過海到達灣仔北及中環，形成"南北走廊"。

⁴ 大圍至紅磡段：現有的馬鞍山線將由大圍經東九龍延伸至西鐵線，形成"東西走廊"。

⁵ 署理運輸及房屋局局長於2012年12月6日就"港鐵票價行會把關"動議辯論總結發言。

6. 東鐵線及馬鞍山線沿線合共22個車站須加裝自動月台閘門。據政府當局於2013年6月表示，當局會與港鐵公司商討，尋求無須由乘客分擔工程費用的安排。

小組委員會提出的主要關注事項

7. 在第四屆及第五屆立法會，委員曾於小組委員會會議上討論在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門的事宜。委員主要關注的事項綜述於下文(即乘客安全及資金安排)各段。

乘客安全

8. 在2008年11月21日的小組委員會會議上，委員要求政府當局與港鐵公司確定在東鐵線車站加裝自動月台閘門的完工日期，並通過以下議案：

"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。"

9. 在2009年1月16日的小組委員會會議上，對於政府當局及港鐵公司沒有就在東鐵沿線車站加裝自動月台閘門提供確實的時間表，委員普遍表示強烈不滿。2011年1月21日，小組委員會委員對於在東鐵線加裝自動月台閘門約需10年才能完成的研究結果和結論，普遍亦極為不滿。此外，在2012年1月13日的會議上，小組委員會委員對於在東鐵線及馬鞍山線沿線車站加裝自動月台閘門需時太長，甚為不滿。

10. 小組委員會在2011年1月21日舉行的會議上，促請港鐵公司繼續探討其他解決方法，以便早日在東鐵沿線車站裝設自動月台閘門，加強乘客的安全。在會議上，下列議案獲得通過：

"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，並要求港鐵立即為東鐵線及馬鐵線加裝自動月台閘門，以保障乘客安全。"

11. 在2012年3月2日的小組委員會會議上，委員促請港鐵公司由現在直至加裝計劃完成為止，推行額外的安全措施，以免乘客墮下路軌；以及增聘月台助理，在東鐵線和馬鞍山線車站(尤其在九龍塘站等擠迫的車站)的月台維持秩序及協助乘客上落列車。

12. 委員在2013年7月5日的小組委員會會議上，對於2013年6月30日一名女子在列車進入大圍站時墮軌的致命意外，深表關注。因此，委員促請港鐵公司盡快在東鐵線及馬鞍山線加裝自動月台閘門。

資金安排

13. 在2011年1月21日的小組委員會會議上，委員表達強烈意見，認為自動月台閘門是保障乘客安全的必要設施，港鐵公司有責任安裝自動月台閘門，並悉數支付有關費用而無須乘客分擔。2012年3月2日，委員在小組委員會會議上亦關注到，在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台幕門的資金安排。政府當局在上述會議表示，當局正與港鐵公司進行討論，並會竭力找出解決方法，使乘客無須分擔在東鐵線和馬鞍山線沿線安裝自動月台閘門的費用。

立法會質詢

14. 鄭家富議員、黃成智議員及范國威議員對在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門表示關注，並分別在2010年3月17日、2011年4月6日及2013年6月19日的立法會會議上提出質詢。該等質詢及政府當局的答覆載於**附錄I**，供委員參閱。

近期發展

15. 政府當局計劃在2013年11月22日舉行的會議上，向小組委員會簡介有關在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門的事宜。

相關文件

16. 相關文件一覽表載於**附錄II**。

立法會秘書處
議會事務部1
2013年11月20日

附件I**新聞公報**

立法會六題：港鐵車站的月台幕門及自動月台閘門

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（三月十七日）在立法會會議上就鄭家富議員的提問所作的答覆：

問題：

現時，香港鐵路有限公司（下稱港鐵公司）的所有地底車站已加裝月台幕門，而八個地面及高架車站亦將於二〇一一年完成加裝自動月台閘門的工程。由於東鐵線沿線月台的設計問題，安裝閘門可能會令乘客未能清楚看見月台空隙的闊度，構成危險。港鐵公司為研究解決這問題而進行的自動伸縮月台踏板系統試驗計劃已於去年十月完成，並預計於去年年底或本年年初前完成全面檢討。此外，本年一月，筲箕灣港鐵站發生月台幕門玻璃爆裂事故。就此，政府可否告知本會，是否知悉：

（一）現時的地底車站自二〇〇六年完成加裝月台幕門工程以來，除上述事故外，有否發生其他的幕門玻璃爆裂或幕門故障的事故；港鐵公司或其前身地鐵有限公司有否就該等事故進行調查；若有調查，進度及結果為何；若否，原因為何；

（二）港鐵公司現時有否機制定期測試及檢驗月台幕門及閘門的質量、安全及操作情況；若有，詳情為何；若否，原因為何；港鐵公司有何方法避免再有月台幕門玻璃爆裂的事故發生；及

（三）港鐵公司是否已完成自動伸縮月台踏板系統的全面檢討；若然，結果為何；若否，原因為何；以及有否為東鐵線及馬鞍山線沿線車站加裝幕門或閘門的具體時間表；若有，詳情為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

（一）港鐵觀塘線、荃灣線及港島線三十個地底車站由一九九九年開始至二〇〇六年進行加裝月台幕門工程。自工程於二〇〇六年完成後，港鐵系統內的月台幕門運作暢順，只有紀錄少量的月台幕門事故。自二〇〇六年至今，共有四宗月台幕門玻璃爆裂和五宗月台幕門玻璃發現裂痕的個案（九宗個案的資料載於附表）。由於月台幕門使用安全的強化玻璃製成，故此，即使月台幕門的玻璃碎裂，並沒有人因而受傷。

港鐵公司在每次事故後，都會跟進和調查事故原因。調查顯示事故大部分都是人為因素造成，例如幕門玻璃被硬物撞擊，其次是由月台幕門玻璃含有微細雜質引起。

（二）目前安裝在月台幕門上的強化玻璃，由專業的玻璃生產商經嚴謹的檢定程序生產和測試。一般來說，用以生產強化玻璃的原材料中存有一些天然的雜質（例如：硫化鎳）。為了盡量確保產品質素，每件強化玻璃都必

須經過熱浸測試（Heat Soak Test），在攝氏二百九十多度高溫下經過八小時測試及驗證才能出廠。生產商在品質測試後會發出證書，並獲供應商的審核。這種測試方式在市場上被認同是有效的方式去測試玻璃的品質。然而，這並不能完全排除極微細雜質仍留存玻璃之內，因此可能令玻璃的個別位置出現弱點，若有關弱點在某些角度或方位被撞到，可能會導致裂痕出現，甚至令玻璃碎裂。但由於強化玻璃的設計特質是在碎裂時只會成為沒有尖角的碎片，因此，碎裂的玻璃本身不會弄傷他人。

港鐵公司設有嚴謹的維修保養程序，以確保車站月台幕門操作正常和保持良好狀態。車站職員在每日列車投入服務前，會巡查檢視月台幕門的情況和進行幕門功能測試。除此之外，承辦商須每季檢查月台幕門的玻璃狀況，如玻璃出現裂痕或損壞會即時被安排更換，而月台幕門的操作會每季、每半年、每年及每五年進行不同程度的測試和維修保養工作，確保月台幕門運作暢順。港鐵公司一直有提醒員工及承辦商根據既定的時間及程序嚴緊巡查及測試月台幕門。

（三）港鐵公司正安排在八個位於港島線、觀塘線及荃灣線的地面車站加裝自動月台閘門。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，港鐵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。港鐵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。港鐵公司明白議員及市民都希望加裝工程能盡快進行，因此在二〇〇九年一月批出工程合約的時候，已要求承建商研究加快工程進度的可行性。在進行詳細施工的策劃時，承建商和港鐵公司的工程隊伍確定可以同步進行部分工序，縮短工程所需時間，並在二〇〇九年五月宣布安裝工程可較預期提早一年完成，即於二〇一一年完成。

至於東鐵線方面，部分車站有弧度較大的月台及較闊的月台空隙。要在沿線車站加裝自動月台閘門，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。若要考慮在東鐵線裝設自動月台閘門，就必須先在月台安裝自動伸縮月台踏板系統去減低乘客上落車時踏進月台空隙的風險。因此合併前的九廣鐵路公司決定首先研究在空隙較闊的車站月台加裝自動伸縮月台踏板的成效。月台踏板的設計及運作必須與列車訊號系統連接，當列車進入月台後車門開啟前會自動伸出，當車門關上後及列車駛離月台前，踏板會自動收回月台內，以確保乘客安全。自動伸縮月台踏板為全新系統，未曾在香港使用過，其實在國際上，其他的鐵路系統亦甚為罕見。故此港鐵公司需要為東鐵線研製一套適合的自動伸縮月台踏板，在行車時間內在月台進行實地試驗，以測試效果。

試驗計劃在羅湖站分三個階段進行。在第一階段，港鐵公司在羅湖站三號及四號月台各一個上落車位置安裝自動伸縮月台踏板，作初步機械試驗。第二階段試驗是在三號及四號月台共十個上落車位置測試與訊號系統一起運作的效果。在最後階段，港鐵公司在羅湖站四個月台共九十八個月台空隙較闊的上落車位置安裝自動伸縮月台踏板，在提供服務期間進行功能及可靠性測試（例如測試自動伸縮月台踏板是否有根據要求在每一次伸出及收回以縮減月台空隙，及測試自動伸縮月台踏板系統運作時的故障率），收集測試數據，以便評核系統效能。整個試驗計劃在二〇〇八年七

月開始，並於去年年底完成。

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，當列車到站停定後，自動伸縮月台踏板會從月台邊緣伸出，在系統確定踏板已伸出後，列車才會開門；乘客上落完畢後，車門會先穩妥關上，然後自動伸縮月台踏板才會開始收回。系統確定整個程序完成後，列車才會離開。試驗期間，港鐵公司發現由於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，導致列車停站及整體行車時間延長。港鐵公司現正整理及分析最後階段的測試數據，以評核系統效能及對行車的影響。

我們了解市民對於安裝自動月台閘門的訴求，但在任何鐵路系統上安裝的設施，必須兼顧鐵路服務運作安全及對鐵路服務的影響。我們會繼續與港鐵公司密切跟進對自動伸縮月台踏板系統試驗計劃的檢討。

完

2010年3月17日（星期三）
香港時間16時26分

附表

**港鐵月台幕門玻璃事故
(2006 年至 2010 年 1 月)**

日期	地點	玻璃損壞情況	成因
2006 年 6 月 18 日	機場站	裂痕	人為因素
2006 年 10 月 6 日	油麻地站	碎裂	人為因素
2006 年 11 月 27 日	將軍澳站	碎裂	含有雜質
2007 年 1 月 12 日	石硤尾站	裂痕	人為因素
2007 年 3 月 22 日	中環站	裂痕	人為因素
2007 年 10 月 18 日	金鐘站	裂痕	人為因素
2008 年 4 月 21 日	調景嶺站	碎裂	含有雜質
2009 年 4 月 11 日	青衣站	裂痕	人為因素
2010 年 1 月 27 日	筲箕灣站	碎裂	含有雜質

新聞公報

立法會九題：港鐵車站加裝月台幕門或自動月台閘門事宜

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；

（ii）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

（iii）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，列車可能會有輕微的左右擺動。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、現有列車的限制、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

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									
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									
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

立法會三題：港鐵公司安裝月台幕門及自動月台閘門的事宜

以下是今日（六月十九日）在立法會會議上范國威議員的提問及運輸及房屋局局長張炳良教授的答覆：

問題：

香港鐵路有限公司（港鐵公司）及其前身多年來向使用八達通卡支付車費的乘客收取每程一毫的額外收費（附加費），以支付港鐵車站進行加裝月台幕門及自動月台閘門（月台幕門及閘門）工程的一半費用。有市民質疑，港鐵公司向乘客收取附加費，但在月台幕門及閘門上展示廣告的收入卻全歸該公司，做法有欠公平。就此，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，港鐵公司何時開始在月台幕門及閘門上展示廣告、目前涉及多少個月台幕門及閘門，以及去年的有關廣告收入為多少；

（二）鑑於港鐵公司和乘客各出資一半加裝月台幕門及閘門，政府會否基於公平原則，要求港鐵公司把月台幕門及閘門的廣告收入按出資比例直接回饋乘客；若會，落實時間表及詳情為何；若否，原因為何；及

（三）是否知悉，截至二〇一三年四月底，港鐵公司收取了多少附加費；預計何時停收附加費；港鐵公司日後會否把在東鐵線和馬鐵線加裝月台閘門的成本轉嫁到乘客身上？

答覆：

主席：

香港鐵路有限公司（港鐵公司）一直致力為乘客提供安全及可靠的鐵路服務。雖然根據國際的鐵路安全運作標準，自動月台幕門或閘門並非必要的設施，但月台幕門或閘門的設置確可進一步保障乘客於月台候車時的安全，減少墮軌意外發生。

合併前的地鐵有限公司（地鐵公司）於一九九七年在彩虹站順利完成月台幕門的加裝測試及詳細評估後，於一九九九年宣布在觀塘線、荃灣線及港島線的30個地底車站分階段進行月台幕門加裝工程。至於由一九九八年開始投入服務的新鐵路，車站的基本設施已包括月台幕門或閘門，並在新鐵路項目的規劃階段已納入設計之內。

在30個地底車站加裝月台幕門的整個工程由二〇〇〇年開始，已於二〇〇六年完成。除了月台幕門的安裝外，工程還包括修改環境控制系統（包括通風系統、冷氣系統和抽煙系統等）、以及安裝設備房及修改訊號控制系統以配合加裝幕門後車站環境改變。總體投資約20億元。

由於地鐵公司早期建設鐵路線的原有投資計劃並未包括這筆工程費用，因此需要由乘客分擔工程的一半開支，即10億元。按此，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地鐵的乘客每程額外收取一毫，直至收回10億元開支為止。

礙於車站結構所限，在架空車站加裝月台幕門，涉及不少技術困難，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。兩鐵合併後，港鐵公司完成技術研究，克服有關困難，遂在二〇〇八年決定於8個合併前地鐵系統的高架及地面車站加裝自動月台閘門，包括杏花邨、柴灣、葵芳、葵興、荃灣、九龍灣、牛頭角及觀塘站。工程開支約為3億元，同樣當中的一半（即1.5億元）由使用八達通卡的乘客分擔，每車程收取一毫。故港鐵公司為加裝月台幕門和自動月台閘門的需要，向使用八達通卡的乘客收取合共11.5億元。

就范國威議員提問的各部分，現答覆如下：

（一）自二〇〇三年五月開始，前地鐵公司及其後的港鐵公司在月台幕門及自動月台閘門上展示廣告，所涉的車站先後曾有合共17個、幕門及閘門960道。去年此類廣告收入約為150萬元。

（二）每程收取八達通卡一毫的安排，其目的為分擔工程開支。去年，港鐵公司投放約1,700萬元作為月台幕門及自動月台閘門的維修保養費用，遠遠超過幕門及閘門的廣告收益。

港鐵公司所有的廣告收益（包括月台幕門及自動月台閘門的廣告收益）所得的利潤，均已計算在其基本業務利潤之內。根據新的票價調整機制下的利潤分享計劃，港鐵公司會根據每年基本業務利潤表現撥出一筆款項，設立「票價優惠帳戶」用作提供即日第二程票價優惠，與市民分享港鐵公司的經營成果，同時減輕票價加幅對市民構成的負擔。以二〇一二年為例，港鐵公司會按其基本業務利潤表現撥出1.5億元作此票價優惠之用。

（三）截至二〇一三年四月，港鐵公司透過八達通卡收取每程一毫的安排，已共收取了10.63億元。現時預計費用會於二〇一四年上半年內完全收回，之後便會停收；實際何時會完全收回一半工程費用要視乎未來幾個月的乘客量而定。至於馬鞍山線加裝自動月台閘門的工程方面，由於列車會由原來的四卡加至八卡，與沙中線的列車服務接軌，自動月台閘門的工程亦須和沙中線工程配合。馬鞍山線原有月台因而須擴建，以容納八卡的列車使用。而東鐵線加裝自動月台閘門工程，亦因日後東鐵線會和沙中線接軌而須配合沙中線工程同步進行，以減少不必要的工程重複和對乘客帶來的不便。因應乘客的訴求及鐵路安全的最新要求，政府正與港鐵公司商討，尋求不再由乘客分擔部分工程費用的安排，稍後會有所決定。

完

2013年6月19日（星期三）
香港時間15時32分

**交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會**

**在東鐵線及馬鞍山線沿線加裝自動月台閘門
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
21.11.2008	鐵路事宜 小組委員會	政府當局提供的文件，當中夾附香港鐵路有限公司所提供之有關鐵路安全及安裝月台幕門的文件	立法會CB(1)209/08-09(05)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chiinese/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/chiinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20081121.pdf
16.1.2009	鐵路事宜 小組委員會	香港鐵路有限公司就加裝自動月台閘門提供的文件	立法會CB(1)557/08-09(05)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chiinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0116cb1-557-5-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1146/08-09號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chiinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20090116.pdf
21.1.2011	鐵路事宜 小組委員會	政府當局就"在東鐵綫加裝自動月台閘門"提供的文件	立法會CB(1)1072/10-11(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chiinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0121cb1-1072-1-c.pdf
		香港鐵路有限公司就"在東鐵綫	立法會CB(1)1072/10-11(02)號文件

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
		加裝自動月台閘門"提供的文件	http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rd0121cb1-1072-2-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
13.1.2012	鐵路事宜小組委員會	香港鐵路有限公司提供題為"新一代鐵路車站的設計及加裝月台幕門的最新情況"的文件	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_rd0113cb1-785-3-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)2461/11-12號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20120113.pdf
		香港鐵路有限公司提供題為"於東鐵綫及馬鞍山綫加裝自動月台閘門的補充資料"的文件	立法會CB(1)1154/11-12(05)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rd0302cb1-1154-5-c.pdf
2.3.2012	鐵路事宜小組委員會	香港鐵路有限公司提供題為"新一代鐵路車站的設計及加裝月台幕門的最新情況"的文件	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_rd0113cb1-785-3-c.pdf
		會議紀要	立法會CB(1)1772/11-12號文件 http://www.legco.gov.hk/yr11-12/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20120302.pdf

立法會秘書處

議會事務部1

2013年11月20日