



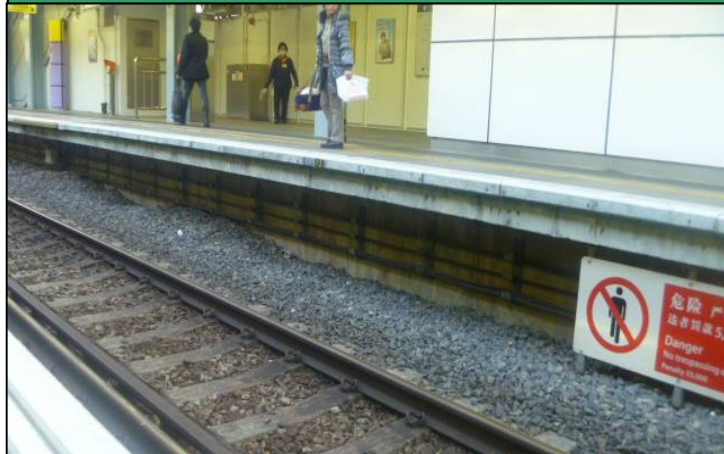
東鐵綫及馬鞍山綫加裝自動月台閘門工程



二零一三年十一月二十二日

東鐵綫加裝月台閘門的挑戰

1. 月台結構的限制



2. 月台空隙較闊



3. 現有信號系統的限制



4. 現有列車的限



東鐵綫加裝月台閘門的挑戰

1. 收窄月台空隙

- 利用月台較直部分停車
- 沙中綫新列車車身較闊
- 空隙將減至與市區綫標準相若



東鐵綫加裝月台閘門的挑戰

2. 更換信號系統



- 閘門運作須配合信號系統，確保列車停車位置對準閘門，達致**百分百精準度**
- 先進信號系統有助維持可靠、安全的列車服務

東鐵綫加裝月台閘門的挑戰

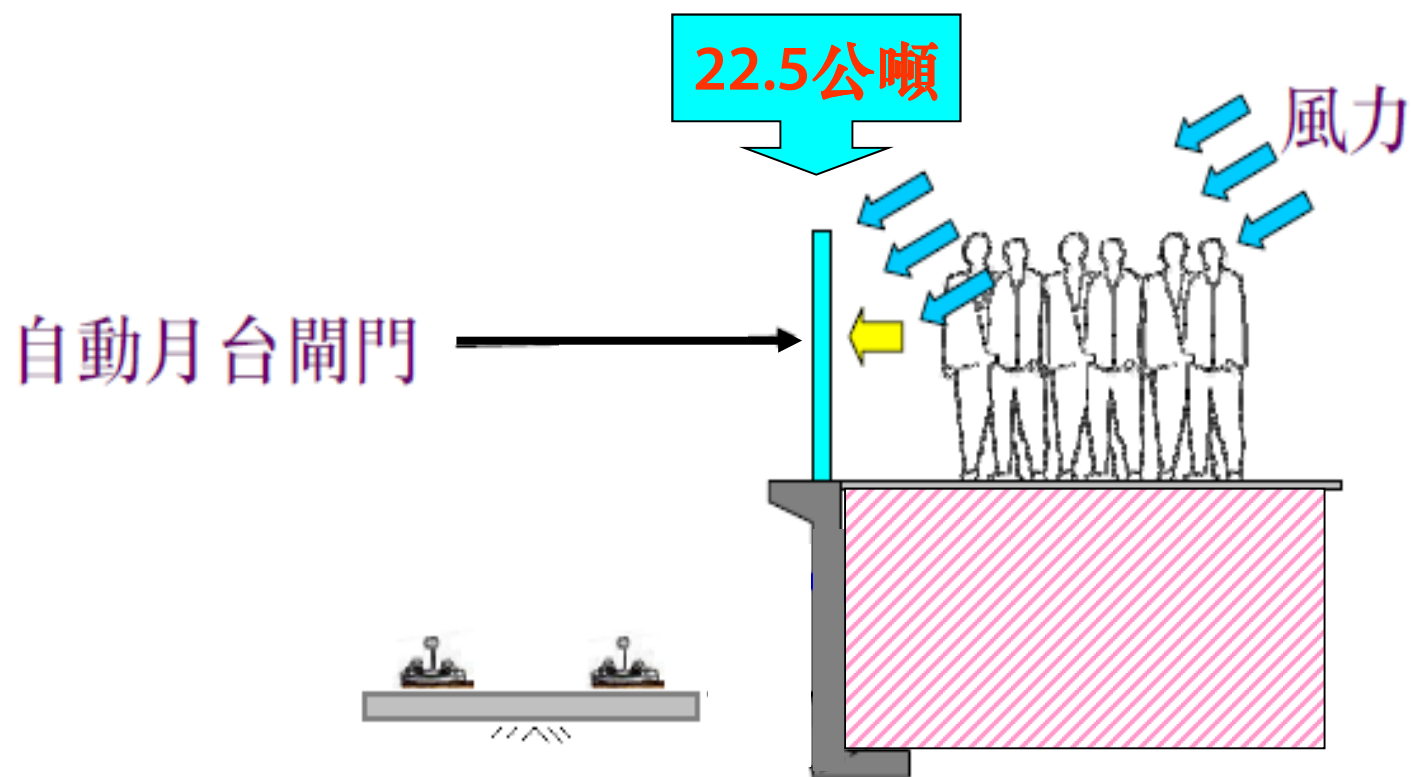
3. 更換新列車

- 列車必須配備配合閘門運作的驅動及制動系統，由於現有列車未能配合，故須更換新列車
- 沙中綫37組新列車將更換舊車隊
- 新列車車身較闊，同時有助收窄月台空隙



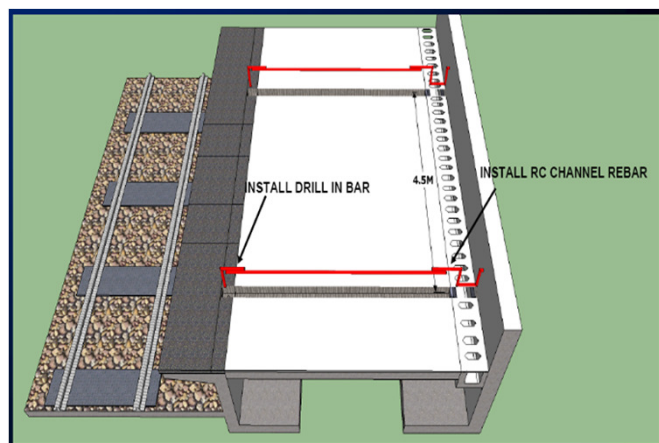
東鐵綫加裝月台閘門的挑戰

4. 加固月台結構

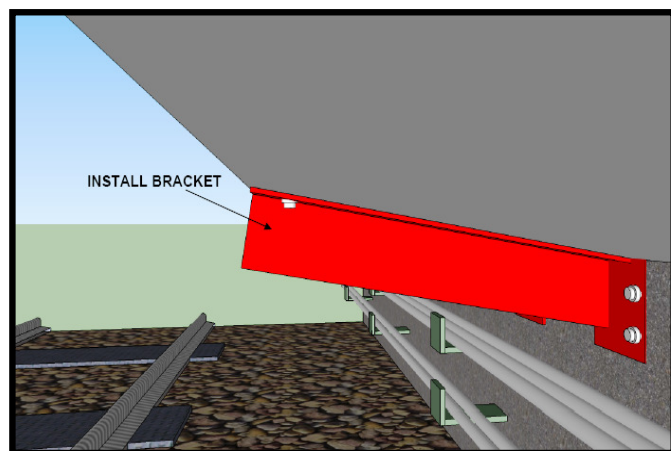


東鐵綫加裝月台閘門的挑戰

4. 加固月台結構



月台整體結構加固

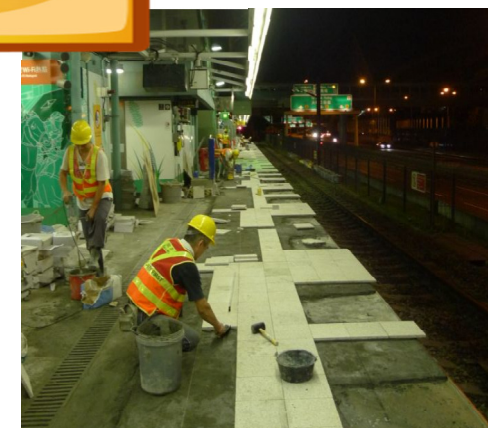
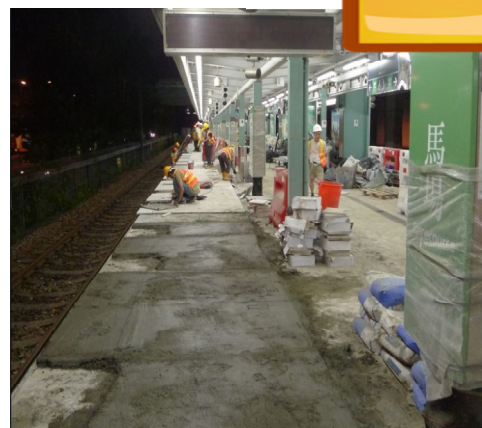


月台邊底部結構加固

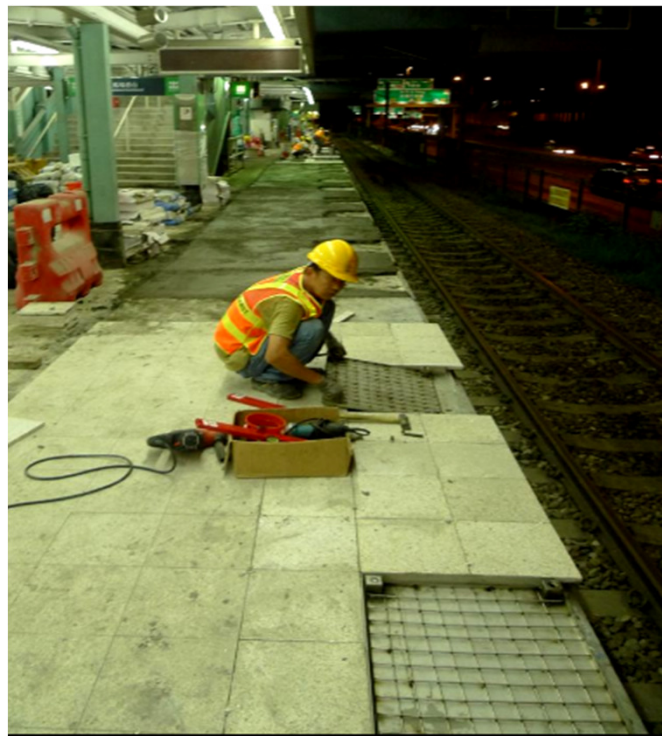
港鐵公司



全面提升
月台環境



工程期間確保列車服務不受影響



- 首要考慮：列車安全及準時運行
- 凌晨收車後(01:30至05:00)進行工程
- 每晚只有3至4小時，時間緊迫

減低工程對社區影響

- 開放式車站較近民居
- 特製流動隔音室
- 減低約20分貝聲響
- 使用較寧靜機器及工具



工程最新進展

新列車

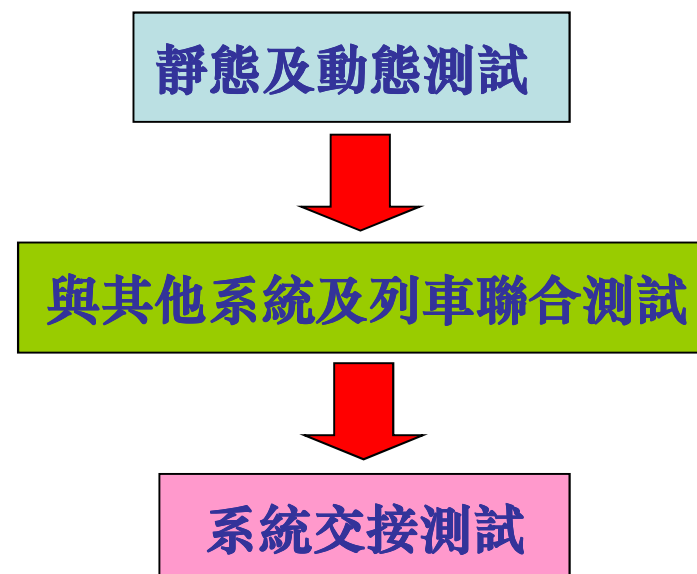
- 承建商：Hyundai Rotem株式會社
- 2012年底展開新列車設計及製造
- 首部列車預計2015年付運到港測試



工程最新進展

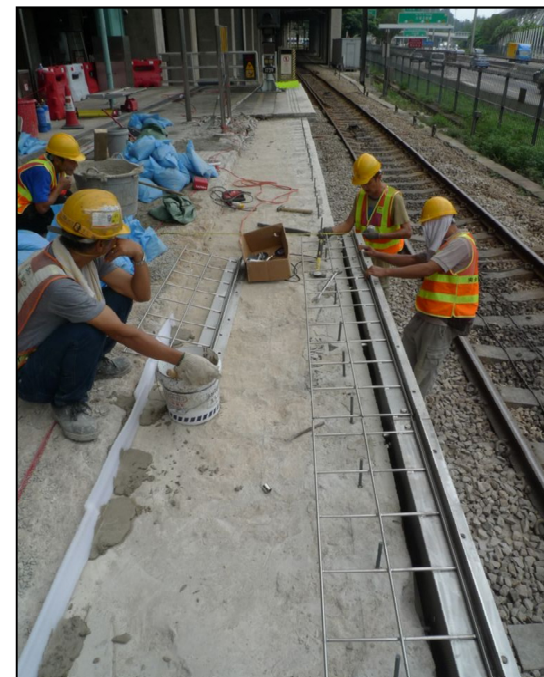
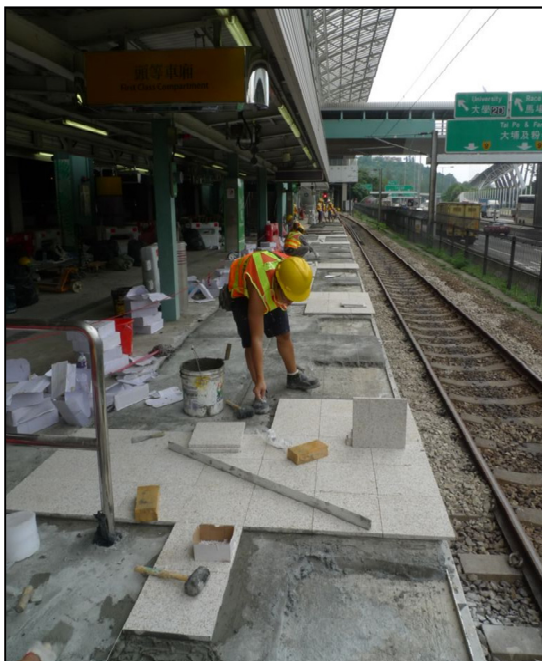
新信號系統

- 最複雜一環，直接影響行車安全
- 承建商：西門子有限公司
- 預計2015年展開深夜安裝及測試



工程最新進展

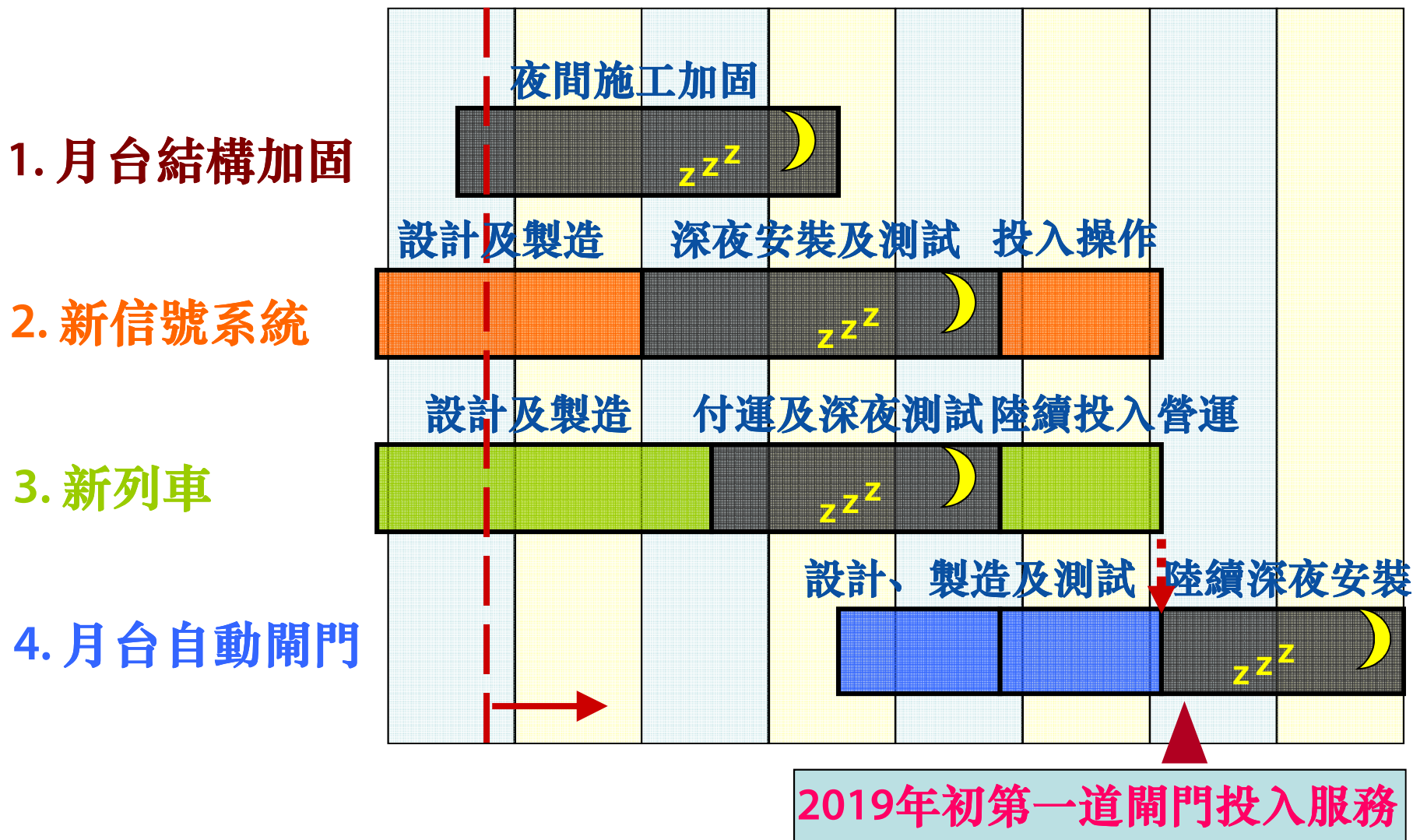
東鐵綫月台加固工程



- 馬季歇暑期間率先於馬場站動工
- 2013年11月起陸續在其他車站施工

東鐵綫工程時間表

現在 → 2020



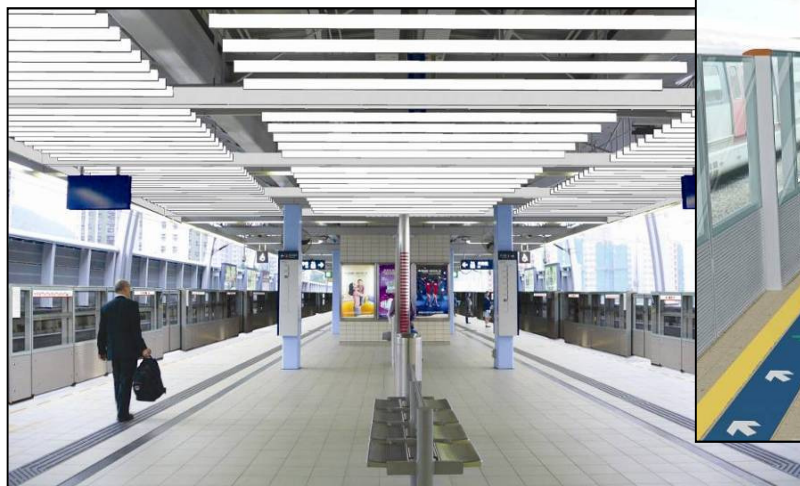
馬鞍山綫月台改善及加裝閘門工程

- 延長車站月台和頂蓋、增建機電設施
- 新閘門原型樣版可靠性測試
- 全綫9個車站閘門預計於2017年啟用
- 較預期提早一年完工

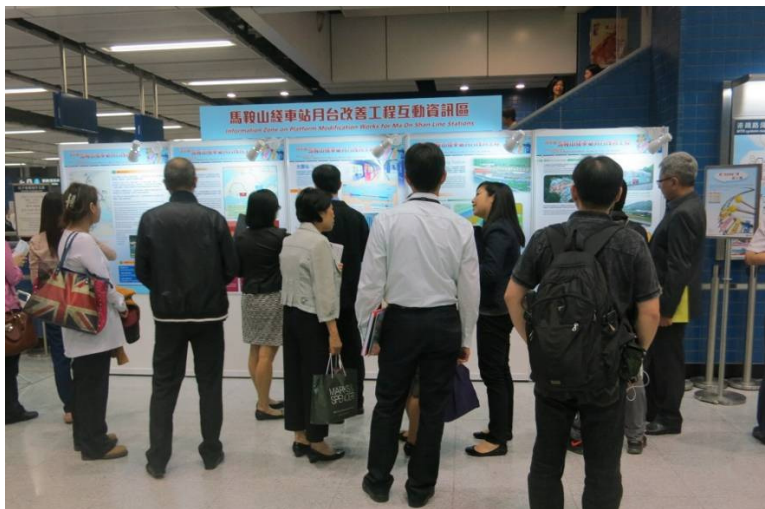


財務安排

- 馬鞍山綫月台閘門工程費用約為4億元，半數由沙中綫整體工程中支付，半數由港鐵公司支付。
- 東鐵綫加裝工程合約於稍後批出
- 港鐵公司會透過內部資源調配支付工程費，**乘客毋須支付額外款項補貼**



工程期間的地區溝通



馬鞍山綫車站月台改善工程互動資訊區



區議會實地視察模擬工序



傳媒參觀馬場站月台加固工程及簡報會

