



沙田區議會
交通及運輸委員會

林松茵女士提問

“本年七月，港鐵共發生了 3 宗墮軌事件；亦有報道指根據統計，二零一八年共有 47 宗墮軌事件，接近每周 1 宗。港鐵公司原訂於本年初啟用第一道東鐵線月台幕門，惟工程一直受“沙中線工程”、“東鐵月台結構性問題”及“12 卡列車更換成 9 卡”等問題拖延。加上沙中線將於二零二零年首季部分通車(屯馬線 1 期)，預計大圍站的乘客量將來會急增，因此，月台幕門的興建更是迫在眉睫，以減少墮軌事故的發生。就此，本人有以下提問：

- (a) 港鐵公司在沙田區的所有人手比例(包括：車站服務台職員、月台上的職員、鐵路工程人員、機組工程人員、車務駕駛員、清潔工等)及更換情況為何？人手的職責範圍為何？工作細則及指引為何？請以下表回覆：

東鐵線	車站服務台職員	月台職員	鐵路工程人員	機組工程人員	車務駕駛員	清潔工	更換情況	職責範圍	工作細則及指引
紅磡									
旺角東									
九龍塘									
大圍									
沙田									
火炭									
大學									
大埔墟									
太和									
粉嶺									
上水									

羅湖									
落馬洲									
馬場									
馬鞍山線	車站 服務台 職員	月台 職員	鐵路工 程人員	機組工 程人員	車務 駕駛員	清潔工	更換 情況	職責 範圍	工作 細則及 指引
車公廟									
沙田圍									
第一城									
石門									
大水坑									
恆安									
馬鞍山									
烏溪沙									

- (b) 承上題，職員監察東鐵月台乘客安全的成效如何評估？目前成效有多大？
- (c) 直至現時，港鐵職員有否阻止過或嘗試阻止企圖跳軌的乘客？
- (d) 承上題，港鐵公司現時有何具體措施保障乘客安全？
- (e) 請告知，東鐵月台幕門工程由倡議至落實需時多久？
- (f) 承上題，除了加派人手外，港鐵公司有何具體方案與措施加快安裝東鐵月台幕門？
- (g) 東鐵線各個車站中，有弧度較大的月台及較闊的月台空隙的車站名稱分別為何？(請按路線列出)
- (h) 承上題，港鐵公司會否於只有直線月台的車站率先加裝月台幕門？(如會，詳情及時間表為何？如否，原因為何？)

- (i) 東鐵全線列車是否需要等待屯馬線全面通車後，才可落實“12卡列車”更換成“9卡列車”計劃？(如是，假如屯馬線不能如期通車，港鐵公司有何方案處理東鐵線“12卡轉9卡”的項目？如否，請告知東鐵線“12卡全退役”的預計日子)
- (j) 港鐵公司於二零一一年一月在提交立法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”。請問“協同效應”及“大量資源重疊和浪費”的估量準則和方法及其詳情為何？”

香港鐵路有限公司(港鐵)的綜合回覆

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，必須保持適當的距離，以避免列車與月台發生碰撞，確保行車安全。東鐵線的設計與其他市區線稍有不同。由於除了本地客運列車外，東鐵線月台亦要兼容車身較闊的內地直通車及曾經營運的貨運列車行走；加上受地理條件所局限，部分東鐵線車站月台處於彎位，亦造成月台個別位置出現空隙較闊的情況。

港鐵一直以乘客安全為首要考慮。目前東鐵線月台已加設了不同的安全設施及採取多項措施，以確保乘客上落車時的安全，包括在月台加裝照明閃光、加裝膠條縮減月台與列車之間的空隙、在月台加裝大型提示及透過月台和車廂廣播，提醒乘客小心月台空隙，東鐵線車站亦有月台長當值以監察月台的情況。車站亦有因應情況安排車站助理，提醒乘客以及協助乘客上落列車等。至於月台處於彎位而空隙較闊的車站，包括羅湖站、大學站、九龍塘站及旺角東站，我們亦已經在這些車站的路軌上加裝了感應器，當感應器偵測到一定重量的物品時，會啟動安全保護裝置，停止列車出入車站。若不幸有乘客進入路軌範圍，感應器可發揮作用，確保乘客安全。

根據過去五年的數據顯示，東鐵線每年錄得平均三十多宗乘客進入路軌範圍的個案。我們留意到乘客或會因不同原因，包括執拾個人物品、身體不適或失平衡等，進入路軌範圍，因此車站一直透過廣播及宣傳等，呼籲乘客為安全著想，切勿站近月台邊緣，並且在任何情況下，都不可以擅自闖入路軌。乘客如有需要，可向車站職員求助。

港鐵公司已經向車站前線職員提供處理緊急事故、急救和車站運作安全等專業訓練，以便他們在日常車站工作中，可以主動地為有需要的人士提供適切協助。前線職員在執行日常職務時，亦會對一些情緒不穩、行為有異、醉酒、身體不適乘客提高警覺，並會主動協助他們，避免意外發生。在處理乘客進入路軌個案時，車務控制中心有既定的程序及指引，以保障有關乘客為首要考慮，作出車務調動和安排職員協助乘客盡快返回月台安全的地方。

由二零一七年七月起，港鐵公司透過額外調配人手，在東鐵線組成「東鐵關愛小隊」，於不同時段在人流較多的東鐵線月台巡邏，主動留意有否情緒有異的乘客，並提供協助。截至二零一九年八月，東鐵線車站職員已協助了三十多名包括醉酒、情緒不穩等的乘客，確保他們的安全。

至於安裝自動月台閘門方面，東鐵線沿線車站會在沙中線項目下逐步加裝自動月台閘門。由於部分東鐵線車站月台歷史悠久，加裝自動月台閘門面對相當大技術困難，加裝閘門前必須要加固月台結構以承托閘門的附加重量，同時亦須更換信號系統及新列車。由於上述工程涉及在營運中的東鐵線進行，為了不影響鐵路服務，每晚只容許約兩至三小時施工，時間十分緊逼，亦要小心進行。現時，月台加固工程及信號系統新設備的安裝已大致完成。我們亦已經展開安裝自動閘門的前期工程。

東鐵線新列車的設計改善了車門的位置，讓乘客進入車廂後能更平均地分佈在車廂內，以減少現時車廂內局部地方較擠迫的情況，所以新列車與現有列車的車門位置並不相同。假如自動月台閘門以現有列車車門的位置來安裝，將無法吻合逐步投入服務的新列車的車門位置。因此，我們須待東鐵線全面以新列車運作後，才能展開自動月台閘門的安裝工程。

至於更換新九卡列車的安排，因應有乘客對採用新列車及載客量的關注，港鐵公司會在屯馬線一期通車後、視乎發揮分流作用後的運作情況，開始陸續更換東鐵線新列車。我們會密切留意東鐵線的服務情況，並希望盡量縮短更換列車的時問。

新列車會採用較闊的車身；而為配合九卡列車的運作，列車會使用較直的月台位置上落乘客，月台空隙會較現時窄，加上加裝月台閘門，屆時月台空隙的事宜將一併得到解決。在完成更換新列車後，我們會盡快展開自動月台閘門的安裝工程。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零一九年八月