



沙田區議會
交通及運輸委員會

周曉嵐先生提問

東鐵線過海段通車及車站設施事宜

“背景：

沙田至中環線(沙中線)第二期工程，即東鐵線過海段於五月十五日正式啟用，東鐵線乘客毋須轉車便可過海前往會展站和金鐘站，無疑令沙田區居民前往港島區變得更加方便，亦大大縮短通勤時間。東鐵線過海段通車對本港公共交通運輸發展影響深遠，不少市民的交通習慣亦因此而改變。東鐵線作為沙田區居民主要的交通工具，不少居民關注過海段通車後車廂擠迫問題，擔心整體運載量未能滿足居民需求。此外，居民亦關注東鐵線月台幕門安裝進度，故此，本人現提出以下提問：

有關東鐵線車站設施事宜：

- (a) 不少沙田區東鐵線車站月台空間狹窄，每到繁忙時間，人流容易積聚在扶手電梯附近，經常有乘客爭先恐後，時有推撞，險象環生。東鐵線月台擠迫情況在全線更換九卡車後更見嚴重，以大圍站為例，南行方向列車第一至三卡位置，因較接近屯馬線月台接駁天橋，在早上繁忙時間較為擠迫，人流亦較為混亂。相反，第四及五卡位置則因為兩端有扶手電梯阻隔，乘客分佈較少。早前，大埔區議會曾經建議改善大圍站車站設施，要求在該站東鐵線及屯馬線月台增設扶手電梯，以改善目前轉乘路線迂迴等問題。香港鐵路有限公司(港鐵公司)對於以上的建議取態為何？長遠而言，港鐵公司會否因應月台人流而對東鐵線車站結構作改動，以改善車站人流情況？

- (b) 政府及私人發展商有意把部分火炭工業用地改劃為住宅用途，可見火炭區居住人口將會有明顯增長。現時，火炭站月台和大堂在繁忙時間已水洩不通，令人擔心火炭站容量難以應付新增人流。過往，私人發展商向城市規劃委員會申請改劃火炭站綜合發展區時，不少地區團體強烈要求港鐵在近榕翠園增設新出口，以疏導駿景園及部分銀禧花園居民的人流，港鐵公司對於以上建議取態為何？

有關東鐵線月台幕門事宜：

- (c) 港鐵公司早前公布將會在明年年中優先於大埔墟站及馬場站安裝月台幕門，而其餘車站則未有時間表。東鐵線全線安裝月台幕門已經醞釀超過十年，港鐵公司面對甚麼新技術困難而需要額外數年時間在全線東鐵線車站安裝月台幕門？另外，港鐵公司何時會公布全線車站安裝月台幕門時間表？沙田區東鐵線車站(包括：大圍站、沙田站、火炭站、馬場站和大學站)預計安裝月台幕門的時間為何？
- (d) 港鐵公司如何克服部分東鐵線車站，例如大學站、旺角東站、太和站等車站月台弧度過大的問題？
- (e) 根據港鐵公司的滙報，東鐵線全線改行九卡車以後，港鐵公司將會調校各站的停車位置再安裝月台幕門，初步擬定的調整方案較現時的停泊位置有何分別？請以表列方式表達：

	北行方向調整情況	南行方向調整情況
羅湖		
落馬洲		
上水		
粉嶺		
太和		
大埔墟		
大學		

	北行方向調整情況	南行方向調整情況
火炭		
馬場		
沙田		
大圍		
九龍塘		
旺角東		
紅磡		
會展		
金鐘		

- (f) 東鐵線車站例如沙田站、太和站及旺角東站均屬於半封閉式車站，但受制於車站設計，無法加裝製冷系統。假如日後安裝月台幕門，港鐵公司如何加強車站通風，以減少乘客的不適？

有關東鐵線信號系統事宜：

- (g) 東鐵線更換信號系統後，可容納更多列車同時運行，目前東鐵線於早上繁忙時間班次約 2.7 分鐘一班。按照現時的運作情況，東鐵線是否仍有空間加密班次，以提高整體的運載量？若有增加班次空間，現時有甚麼因素限制港鐵加密班次？
- (h) 因應客量需求增加，港鐵公司於二零二零年增購六架東鐵線現代列車(R-Train)，預計新訂購的列車會於何時送抵香港以加強東鐵線的服務？”

運輸署的綜合回覆

由於東鐵線新舊列車車門位置不完全相同，安裝自動月台閘門要在新的九卡列車全面取代舊有的十二卡列車後才能進行。但港鐵公司亦已在東鐵線過海段通車前，開始進行安裝自動月台閘門的前期工程，包括於月台邊緣安裝閘門的位置進行鑽孔、安裝管線及底架等前期工序，以期縮短之後安裝閘門的時間。

隨著東鐵線新九卡列車在二零二二年五月全面投入服務，港鐵公司正繼續進行月台閘門安裝相關工作，包括精確調教新的列

車停車位置。據了解，因為東鐵線大部分月台都有彎曲部份，港鐵公司需要將每個車站月台重新調教列車上落客位置才可安裝閘門。同時，由於東鐵線每個月台彎度並不相同，所以工程人員需要反覆微調準確的新列車停泊位置，以精準地劃定每對月台閘門位置。

為免影響日常列車運作，相關工程只能在晚上非行車時間進行，而非行車時間亦需同時進行必須的日常檢查及維修工作。在調教新列車停車位置完成後，港鐵公司預計會於二零二三年中開始分階段於東鐵線原有車站加裝自動月台閘門。

另一方面，根據港鐵公司數據，東鐵線過海段通車後早上最繁忙一小時最繁忙路段為大圍至九龍塘段，以每平方米站立四人計算的載客率約為 73%。由於東鐵線新列車性能較佳，車速得以提升，亦有更多空間增加班次。東鐵線在新列車、新信號系統及新行車時間表運作下，繁忙時間班次由以往約 3 分鐘一班，加密至現時約 2.7 分鐘一班車，並透過車務安排在乘客較多的車站運用短途班次列車疏導乘客。現有車務安排足以應付最繁忙路段的乘客需求。

運輸署會繼續監察東鐵線的運作情況，亦會督促港鐵公司密切留意乘客出行習慣變化，並因應乘客量及實際情況，按需要調整班次，如加插短途列車班次以協助疏導乘客，以配合乘客需求。

港鐵公司的綜合回覆

有關東鐵線自動月台閘門安裝工程及列車停車位置

港鐵公司非常重視東鐵線月台閘門安裝一事，鑑於項目涉及在既有的東鐵線的月台進行工程，有一定的複雜性，故我們須妥善安排各項工序，在讓安裝工程得以進行的同時，亦確保東鐵線沿線的服務不受影響。

東鐵線有過百年歷史，部分車站的結構存在超過 50 年或以上，要在後期加裝閘門，必須要完成一定的基礎工序，包括為月台進行加固，於月台邊緣底部安裝支撐架，以承托閘門額外的重量，同時我們亦已展開自動月台閘門的前期工程，如於月台邊進行鑽孔及安裝閘門底架，好讓往後的工作能夠順利及加快進行。為爭取時間，我們已經在過去數年間，利用晚上約兩小時

的非行車時間，於東鐵線沿線車站完成大部分的前期工程。

由於舊列車及新列車的車門位置並不相同，我們須於東鐵線全線完全以新列車行駛後，才可進行餘下的工程。隨着東鐵線過海段通車，我們已經全面啓動新階段的工序，包括精確調校新列車停車位置，讓列車可以停泊在月台比較畢直的部分。調校新列車停車位置是安裝自動月台閘門前的關鍵工序，工程團隊需配合信號系統，調校新列車的停泊位置，使列車停泊在新位置後能夠精準把車門與月台閘門位置對齊。此工序需要反覆及精準微調，令閘門可以對準車門，否則有可能影響列車車門位置未能開啟，窒礙車務運作。

調校新列車停車位置可讓列車停泊在月台比較畢直的部分，這可有效改善月台空隙問題。調校新列車停車位置亦同時考慮到乘客的上落車位置，改善列車車門及月台電梯之間的對接，令乘客可以更方便前往各個車卡。這兩項工序，對於已使用多年的東鐵線，是一項重大改善工程。

我們明白到 貴會對東鐵線月台閘門安裝的關注，公司的團隊亦一直爭取時間，妥善進行各項工序，除調校新列車停車位置外，其他與閘門相關的最後準備及測試工序亦同步進行，包括閘門與其他系統的聯合測試及於月台兩端加裝後備閘門控制板等。有關的準備工序及閘門安裝工程主要會在晚上非行車時間進行，以減低對列車服務的影響。為了盡快讓自動月台閘門投入服務，公司會分批在不同車站進行工程，在完成每一對自動月台閘門的次日早上，該自動月台閘門會隨即投入服務。由於大埔墟站及馬場站涉及的停車位置改動及相關工序相對較少，因此可較早完成調校工序，並率先安裝閘門。首批閘門預計會在二零二三年年中開始安裝，我們會同步檢視其餘車站的關鍵工序是否可以盡早完成；在完成安裝首批車站閘門後，亦會汲取工程經驗，整合工序，檢視是否可以加快其他車站的閘門安裝工程。

有關東鐵線過海段車務運作及車站設施

東鐵線過海段已於本年五月十五日正式投入服務，成為香港第四條過海鐵路，市民無需轉車便可以直接往來新界東北與港島，亦可於東鐵線沿線的四個轉車站轉乘其他五條鐵路線，使鐵路服務更方便快捷，是鐵路發展的重要里程碑。

東鐵線新信號系統

東鐵線現已全面使用新列車及新信號系統，除了將往來上水站及紅磡站的車程縮短 8 分鐘外，亦有空間按乘客需求增加班次。東鐵線早上繁忙時間班次已由過海段未通車前的約三分鐘一班車，加密至現時的約 2.7 分鐘一班車。

港鐵公司留意到早上繁忙時間個別時段、個別車站及列車的乘客較多，因此已採取一系列措施疏導人流，包括在新界北車站(例如粉嶺、太和)實施乘客分流措施，引導乘客到較多空間的月台位置上車；透過科技(包括“車廂載客情況顯示”等)，協助乘客分流到較多空間的鐵路線及車卡，讓客量分布更均勻；以及在乘客較多的車站安排短途班次列車疏導乘客。根據觀察，東鐵線過海段通車亦為其他鐵路線帶來分流作用，令整個鐵路網絡的乘客量分布更加平均。

由於東鐵線過海段通車不久，乘客的出行模式以至各鐵路線的乘客量或需一段時間才穩定下來。港鐵公司會繼續密切留意乘客出行模式的變化，按實際情況適時調整列車服務，並繼續透過多管齊下的措施疏導人流及提升乘客的乘車體驗。

車站通風設施

港鐵公司致力為乘客提供舒適的乘車環境，太和站及旺角東站如其他大部分東鐵線車站一樣採用開放式設計，因此，月台的實際溫度會受室外氣溫等不同因素影響。為保持月台空氣流通，我們已於相關車站裝有多部風扇及通風設備，務求令月台空氣更流通。為令太和站及旺角東站月台空氣更流通，我們去年於太和站月台進行通風系統改善工程，以及在旺角東站月台額外加設流動涼風裝置，為乘客提供更舒適的候車環境。我們會繼續密切留意相關情況，並透過定期檢查及保養，確保風扇及抽風系統等運作良好。

大圍站轉乘安排

大圍站為東鐵線及馬鐵線其中一個轉乘站，兩邊月台[即 3 號月台(屯馬線往屯門方向)及 2 號月台(東鐵線往金鐘方向)]距離大約 100 米，步行時間大約一分鐘。為協助乘客適應轉乘安排，兩邊月台已設有 5 條通道分流乘客，同時亦設有欄杆及清晰標示指引乘客。公司亦會適時加派人手協助乘客。根據觀察，大

圍站的轉乘安排秩序良好，客流亦見暢順。除大圍站外，我們亦鼓勵由新界前往九龍東或港島東的乘客善用屯馬線各轉乘站，可更快捷地到達目的地。

火炭站出入口

港鐵公司不時檢視車站客流量、乘客使用各項設施的情況等，按實際情況審視改善車站佈局或設施的需要及可行性，維持暢順客流。以火炭站為例，公司於二零一五年底完成大型翻新工程，將車站兩邊原本獨立的大堂合二為一，方便乘客往來車站各處及使用各項設施，亦增加了自然光作車站照明。

現時火炭站各出入口早上繁忙時段的使用量相若，其中 D 出入口的使用量有輕微增長。根據觀察，現有車站設施足夠應付乘客及附近居民的需要。我們會繼續密切留意車站客流、附近社區發展等情況，按需要採取合適措施理順客流，並盡力維持各出口扶手電梯及升降機時刻暢順運作，避免乘客集中使用同一個出入口的情況，保持車站人流暢順。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零二二年六月