

致： 交通及運輸委員會
程振明主席

提案人： 陳美蓮, 黃偉賢, 鄭俊宇, 麥業成, 杜嘉倫

強烈要求港鐵公司全面在輕鐵月台安裝幕門

隨著元朗區人口激增及持續高速增長，輕鐵月台擠迫已達超飽和程度。為乘客安全亦同時增加月台候車空間，強烈要求港鐵公司全面在輕鐵月台安裝幕門。

我們確信，"乘客安全"應該永遠是港鐵公司考慮的最重要因素。當年地鐵亦長期拒絕在地鐵月台加裝幕門，理由種種，包括車門上落乘客難以掌握對準幕門，增加幕門後行車隧道難以散熱等。放在今天實在難以想像沒有幕門的地面或地底港鐵月台。

所以，我們懇請及呼籲港鐵莫繼續以技術理由拖延，如今剩下的應該只是港鐵公司的決心改善民生，作出認真和實際的研究工作。

聯絡人：
元朗區議員
杜嘉倫

港鐵車箱廣告~~開門更舒適安全!!!



可惜, 屯元天居民未能
享用。原因, 輕鐵非鐵
路?

世界一流的鐵路服務

公司在香港營運九條鐵路，網絡覆蓋香港島、九龍及新界。

港鐵11條行車線，網絡四通八達，方便乘客轉駁不同行車線：
觀塘線 荃灣線 港島綫 南港島綫 將軍澳綫 東涌綫 機場快綫 迪士尼綫 東鐵綫 西鐵綫

同時 在屯門及元朗為當地社區提供輕鐵服務及接駁巴士。

http://www.mtr.com.hk/ch/corporate/operations/detail_worldclass.html

有關在輕鐵站加裝月台幕門之建議

輕鐵採用開放式的設計，受到地理環境的限制，減除月台設施所佔空間後，可用空間相當有限，若安裝月台閘門，將會進一步減少月台上可容納候車人士的空間，對候車或下車的乘客造成不便，同時亦會影響整體的運作。

同時，輕鐵由車門開關、在月台正確位置停車、開車、控制車速等操作，均由人手控制，而重鐵則由訊號系統控制，兩者屬完全不同的系統。此外，輕鐵由雙單卡列車組合而成。故輕鐵在實際運作上與月台閘門操作的配合存在相當程度的困難。基於上述考慮，港鐵公司無計劃在輕鐵月台加設輕鐵月台閘門。

事實上，港鐵公司一直透過以下不同措施去管理輕鐵月台客流，並為乘客提供舒適、安全的候車及乘車環境：

- 港鐵公司自 2014 年至今共增派超過 70 名月台助理在繁忙時段於使用量高的輕鐵車站協助乘客上落車，並於個別車站實施特定的上落客安排，以及調動輕鐵站的出／入站收費器，令乘客可更順暢地上落車及進出車站。
- 輕鐵車長均須嚴格遵守網絡中不同路段的安全車速，在抵達及駛離月台時均需保持慢速，在執行駕駛職務時時刻保持警覺，留意路面包括月台及行人過路處的狀況，如遇上突發事件會即時通報輕鐵車務控制中心，即時採取適當行動。此外，車長在啟動輕鐵車輛前、駛進行人過路處或進入月台前，一般而言會使用「鈴聲」通知附近的行人及乘客，而在緊急或有需要的情況下，使用「按聲」作為警號，提示月台候車乘客、過路行人或道路使用者注意安全。輕鐵督導員亦會監察月台情況，並與輕鐵車務控制中心保持密切聯絡，在有需要時立即採取適當行動，保障乘客安全。

港鐵公司
2017 年 7 月