

立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會
有關沙中線設計的補充資料

就議員於 2004 年 2 月 16 日要求提供有關沙中線乘客量的進一步資料，公司現提交以下補充資料：

建議方案吸引的額外乘客量

按照新建議的方案，九鐵預計，於 2016 年，九鐵網絡的每日乘客量將較原先方案增加 62,000 人次。詳見下表：

<u>過海乘客</u>	<u>差別</u>	<u>原因</u>
東鐵	+103,000	由於可以直接過海，東鐵的客量將會增長。
馬鐵	-15,000	由於乘搭馬鐵過海的乘客需要轉車，估計馬鐵客量會減少。
東九龍線	-61,000	東九龍線亦因為過海的乘客需要轉車，乘客量會減少。
<u>往來東西的乘客</u>		
西鐵、馬鐵及東九龍線	+35,000	由於將來馬鐵與西鐵連接，來往新界東與新界西的乘客將毋須在紅磡站轉車，因此乘客量將會增加。
	合共： <u>+62,000</u>	

紅磡站轉車乘客減少

九鐵估計，按照建議方案，於 2016 年，需要在紅磡站轉車的乘客會由原有方案的每日 636,000 人次，減少至每日 337,000 人次，比原有方案減少接近 30 萬人次。詳見下表：

轉乘方法	增減人數（每日人次）			原因
	原有方案	建議方案	差別	
馬鐵/沙中線 ↔西鐵	260,000	124,000	-136,000	124,000 為西鐵轉沙中線的乘客，136,000 為原來馬鐵轉西鐵的乘客，因為馬鐵與西鐵連接，故毋需轉車。
東鐵↔西鐵	251,000	109,000	-142,000	原先需要轉乘西鐵的東鐵乘客，部分將轉為使用馬鐵，例如由沙田區乘搭馬鐵直接往返尖沙咀及西九龍，令轉車人數減少。
馬鐵/沙中線 ↔東鐵	125,000	104,000	-21,000	原先需要轉乘馬鐵/沙中線的東鐵過海乘客為 111,000 人次，將毋需轉車。原先馬鐵/沙中線可以直接過海但因為建議方案而要轉車的客數則有 90,000 人次，相比之下，日後需要轉車的乘客仍會減少。
總共：	636,000	337,000	-299,000	