

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

輕便鐵路系統檢討

目的

政府已完成檢討輕便鐵路（下稱“輕鐵”）系統在新界西北鐵路服務範圍（下稱“服務範圍”）內整體公共交通服務中所應擔當的角色及須提供的服務水平。本文件載述有關的檢討結果，以供委員參考。

背景

2. 立法會於二零零七年六月就《兩鐵合併條例草案》進行恢復二讀的辯論時，有議員對輕鐵的服務水平，包括車廂和月台的擠迫情況及班次等方面表示關注。有見及此，政府當時承諾會要求鐵路公司與運輸署就輕鐵系統在服務範圍內整體公共交通服務中所應擔當的角色及須提供的服務水平，展開整體及前瞻性的檢討，包括考慮增加列車的數目等，以便能更切合屯門及元朗區居民的需求。政府當時承諾會於二零零八年三月底前完成檢討，並在二零零八年第二季內向立法會匯報結果。

3. 政府希望透過檢討促成完善輕鐵系統所提供的公共交通服務，以配合現時及未來的乘車需求。考慮到九廣鐵路

九龍南線在二零零九年年底通車後會為服務範圍帶來新增的乘客量，以及九廣鐵路公司(九鐵)為配合新增客量的需求需要盡早計劃是否購置額外的輕鐵車廂(由公開招標購買車廂至車廂製造及付運和經測試正式投入服務需時約兩年)，因此我們把輕鐵系統服務檢討的時間表提前，以便任何檢討後決定的改善措施，能適時落實。

檢討內容

4. 在進行檢討時，政府評估了輕鐵系統所提供的服務是否足以應付現時乘客量的需求。同時政府亦作前瞻性的分析，評估輕鐵服務應如何作改善來配合將來線路的擴展及客量的增長。檢討的結果現列載如下。

現時的輕鐵服務

5. 輕鐵自一九八八年九月通車以來，一直是新界西北地區居民的主要交通工具。輕鐵網絡最早落成時約長 23 公里，平均每日乘客量為 151,000 人次。隨著天水圍新支線在二零零三年十二月通車，輕鐵網絡至今已延長了 57% 至 36.15 公里，以配合元朗、屯門和天水圍新市鎮的發展。

6. 九鐵根據《九廣鐵路公司條例》賦予的權力，以鐵路為主要骨幹，為新界西北居民提供全面的交通運輸服務。在西鐵通車前，輕鐵是區內的主要交通工具，而輕鐵接駁巴士則提供短途接駁。西鐵通車後，很多跨區來往屯門、元朗和天水圍的乘客，都已轉乘西鐵。乘客對輕鐵長途服務的需求

顯著下降，但對天水圍和屯門區內的短途服務的需求則有所增加。輕鐵因此亦成爲西鐵的主要接駁交通工具，而輕鐵接駁巴士服務則繼續提供輔助服務，接駁區內較偏遠的郊區到車站，以方便居民轉乘西鐵或輕鐵。

7. 目前，九鐵在服務範圍內營辦 12 條輕鐵路綫和 15 條接駁巴士路綫。輕鐵現有 119 部車卡，每日服務 20 小時，營運超過 2,700 班車，繁忙時間內約每 1.3 分鐘便有一部輕鐵列車到站。輕鐵接駁巴士則有 107 輛，爲西鐵及輕鐵乘客提供免費接駁服務。在二零零七年五月，輕鐵和接駁巴士每日的乘客量平均爲 463,200 人次。

8. 輕鐵系統在一九八八年啓用時，九鐵接手營辦服務範圍內的巴士服務。當時，港督會同行政局根據《九廣鐵路公司條例》賦予的權力限制專營巴士營辦商在服務範圍內上落乘客。其後，政府與九鐵在考慮過市民的意見及共同進行檢討後，於一九九三年決定撤銷所有加諸專營巴士的上落客限制。專營巴士自一九九三年起獲准在服務範圍內上落客，而行政長官會同行政會議向專營巴士施加限制的權力亦已在二零零六年十月三十一日屆滿。自專營巴士在服務範圍內上落客的限制於一九九三年撤銷以來，現時共有 64 條專營巴士綫和 37 條專線小巴綫在區內提供服務。

檢討結果

9. 運輸署已就服務範圍內現有的輕鐵服務是否足夠，進行全面評估。運輸署進行了實地調查，觀察乘客候車時間和

在月台無法登車的情況，經評估後認為目前輕鐵每日的載客量大致上能應付每日的交通需求。例如，在早上最繁忙的半小時(即早上 7 時 30 分至 8 時)內，就不同路線來說，乘客的平均候車時間約為 1.5 至 9 分鐘。儘管在一些主要輕鐵路線的主要車站會出現乘客未能上車的情況，但大部分未能上車的乘客，都能登上下一班輕鐵列車。雖然如此，運輸署認為仍有空間去改善使用率較高的輕鐵路線的車廂擠迫情況及加強這些路線的列車班次，例如在天水圍區。

10. 雖然輕鐵作為環保、高效率和可靠的集體運輸工具，是服務範圍內運輸系統的骨幹，但政府認為其他交通工具，包括專營巴士和專線小巴，亦同樣擔當重要角色，為輕鐵未能覆蓋而有乘客需求的地區提供服務。運輸署會密切監察服務範圍內對公共交通服務的需求，在考慮是否引入其他公共交通工具時，會作出協調及善用現有資源，以減少惡性競爭和服務重疊。

未來的乘客需求

11. 除了考慮現有的服務水平應如何作改善外，政府的檢討亦包括服務範圍內未來的乘客需求，以評估輕鐵系統應如何與時並進，配合乘客所需。這包括考慮服務範圍內將來人口的增長，及九龍南線啓用後預期所帶動的輕鐵乘客量增長等因素。

12. 按現時工程進度，九龍南線預計能於二零零九年年底啓用。屆時該線將把現時的東鐵和西鐵互相連貫，令新界

西北的居民能享用直接的鐵路服務來往九龍市區，以至新界東。由於九龍南線在啓用後所帶來的便利，九鐵預計西鐵每日的乘客量在二零一一年將比現時大幅上升約九成。

13. 由於輕鐵爲西鐵提供接駁服務，輕鐵乘客量將隨着西鐵的乘客量上升而增長。此外，服務範圍內的人口在二零一一年預計會較現時增加約 3.5%。整體而言，基於上述兩個原因，九鐵預計輕鐵在二零一一年每日的乘客量會上升大約兩成。

配合未來的乘客需求的方案

14. 我們需要訂定一個最理想和合適的方案，以配合未來的乘客需求。考慮到預計的乘客量增長是相對大，要應付這交通需求，輕鐵將是一個理想的選擇。與巴士比較，輕鐵的載客量較多(一列輕鐵車卡的的載客量約爲一輛雙層巴士的兩倍)，兼且具備環保優勢，因此我們認爲輕鐵應繼續作爲新界西北運輸系統的骨幹。相反，若引入巴士取締輕鐵，我們預期會對路面的交通流量及環保方面帶來負面影響。基於上述的考慮，我們認爲增購輕鐵車廂以配合未來乘客量的增長是最合適的。

15. 九鐵對我們檢討的結果表示認同，並經過分析預計的客量增長及現有輕鐵路綫的使用情況等數據後，同意需要購置 22 部輕鐵車廂，來配合上文第 13 段所述的乘客量增長。增購的車廂會分別用於配合九龍南線通車後所帶動的整體乘客量的增長(尤其需要加強用於接駁西鐵車站的輕鐵路

線)，同時也可用於改善一些現時使用率較高的路線，以舒緩車廂擠迫及加強班次。正如上文所述，由公開招標購買車廂至車廂正式投入服務需時接近兩年，為配合九龍南線的通車時間，九鐵將於今年九月內進行公開招標購買車廂，預計新的車廂將於二零零九年年底前分批投入服務，而九鐵將透過更有效地運用現有的資源作購買輕鐵車廂之用。

16. 根據運輸署的評估，九鐵在增購輕鐵車廂後，輕鐵系統的服務將能進一步加強去配合服務範圍至二零一一年的交通需求，因此並無需要有規模地主動引入更多的輔助交通服務。雖然如此，如專營巴士和專線小巴營辦商向運輸署提交建議，就着區內的交通服務的轉變而加強其服務，運輸署會持開放態度來積極考慮。

17. 除購置車廂外，我們明白服務範圍內的居民作為輕鐵系統的使用者，對輕鐵系統服務的運作細節，如個別輕鐵或接駁巴士的路線及服務安排等，亦會有其他的意見及關注。在兩鐵合併後，合併後的公司會繼續營運輕鐵系統，並就着乘客所表達的意見及區內交通需求的轉變，不時進行檢討及善用資源，以便為乘客提供更有效率的服務。

運輸及房屋局

運輸署

二零零七年九月