



港鐵列車的載客能力及載客率

二零一四年二月二十八日



港鐵路綫圖

重鐵

10 綫路

84 站

182公里的路綫長度

輕鐵

68 站

36公里的路綫長度



繁忙車站的狀況

繁忙時段



金鐘站(下午繁忙時段)
2013年12月27日 時間: 18:25

非繁忙時段



金鐘站(下午非繁忙時段)
2014年1月7日 時間: 19:25

繁忙時段



九龍塘站(下午繁忙時段)
2014年1月6日 時間: 18:30

非繁忙時段



九龍塘站(下午非繁忙時段)
2014年1月7日 時間: 19:30

繁忙車站的狀況



繁忙時段

油塘站 (上午繁忙時段)
2014年2月26日 時間: 8:27



非繁忙時段

油塘站 (上午非繁忙時段)
2014年2月26日 時間: 9:13



繁忙時段

九龍塘站 (上午繁忙時段)
2014年2月26日 時間: 8:20

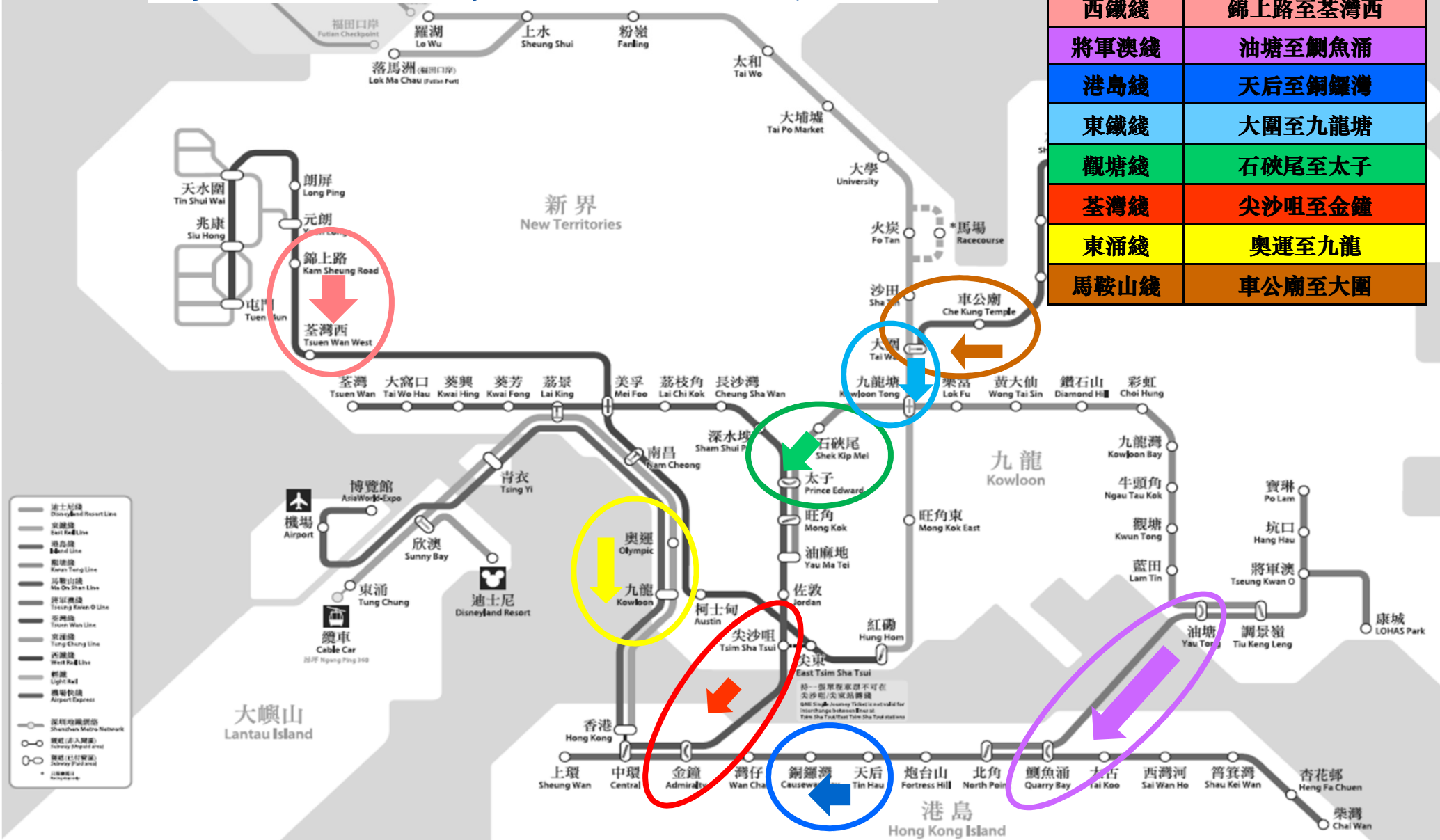


非繁忙時段

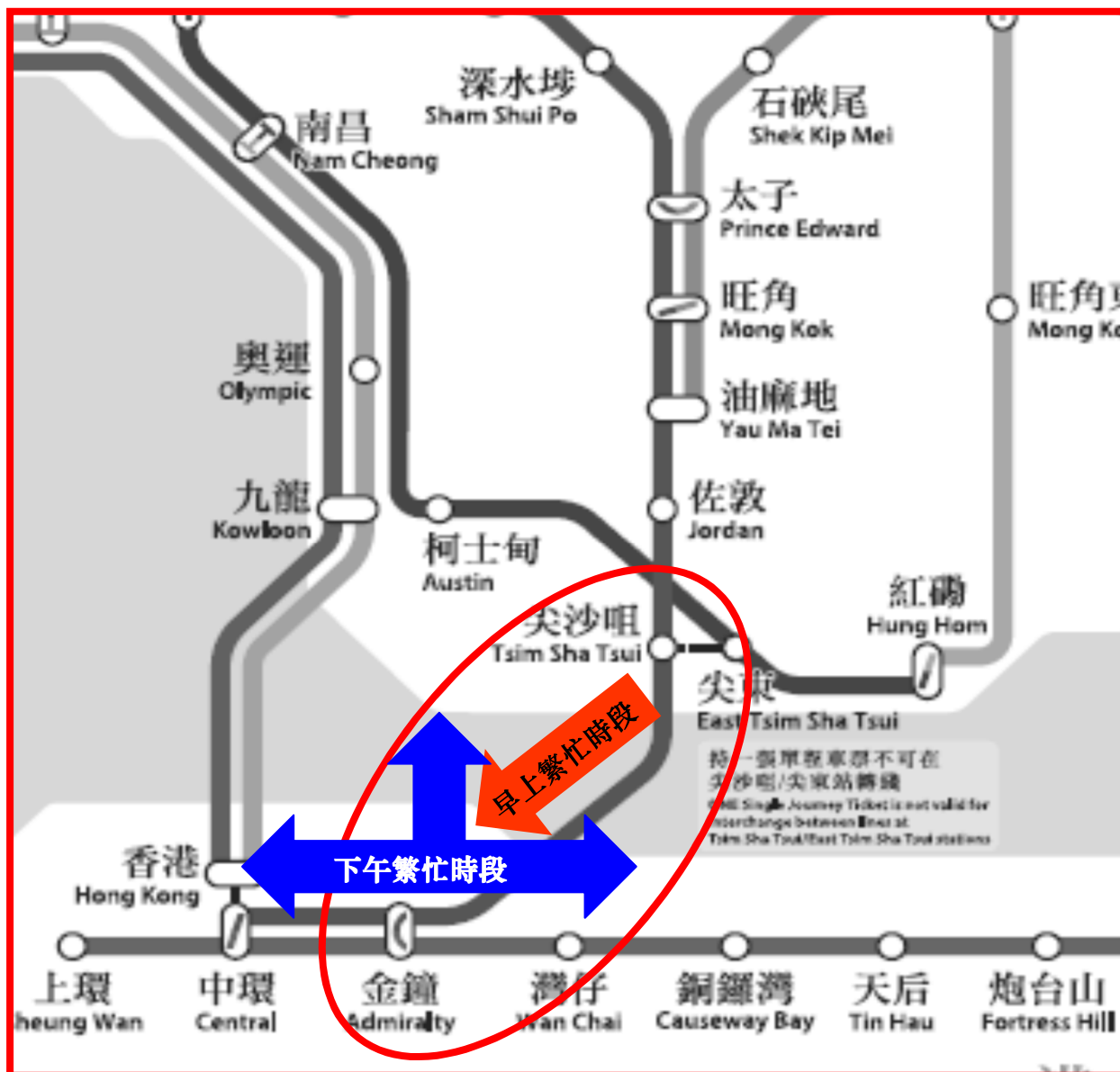
九龍塘站 (上午非繁忙時段)
2014年2月26日 時間: 9:21

早上繁忙時間的繁忙路段

| 路綫 | 繁忙路段 |
|------|---------|
| 西鐵綫 | 錦上路至荃灣西 |
| 將軍澳綫 | 油塘至鰂魚涌 |
| 港島綫 | 天后至銅鑼灣 |
| 東鐵綫 | 大圍至九龍塘 |
| 觀塘綫 | 石硤尾至太子 |
| 荃灣綫 | 尖沙咀至金鐘 |
| 東涌綫 | 奧運至九龍 |
| 馬鞍山綫 | 車公廟至大圍 |



金鐘站繁忙時間



2013年載客量統計數字 (早上繁忙時段每小時單向)

| | | 東鐵綫 | 西鐵綫 | 馬鞍山綫 | 將軍澳綫 | 港島綫 | 觀塘綫 | 荃灣綫 | 迪士尼綫 | 部分路段共用路軌 | |
|----|---|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|----------------|
| | | | | | | | | | | 東涌綫 | 機場快綫 |
| 2. | 最高列車班次下的最高可載客量 (b) | 90,000 | 51,500 | 30,500 | 67,500 | 80,000 | 71,400 | 75,000 | 9,600 | 45,000 | 4,800 |
| 3. | 現有可載客量 (c) | 82,500 | 49,200 | 26,800 | 62,500 | 80,000 | 71,400 | 75,000 | 9,600 | 37,500 | 4,800 |
| 5. | (b)項與(c)項之間的差異 | 7,500 | 2,300 | 3,700 | 5,000 | 0 | 0 | 0 | 0 | 7,500 | 0 |
| 7. | 現有載客率(1) (每平方米站立六人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段 | 71% {大圍至九龍塘} | 70% {錦上路至荃灣西} | 57% {車公廟至大圍} | 72% {油塘至鰂魚涌} | 66% {天后至銅鑼灣} | 67% {石硤尾至太子} | 70% {尖沙咀至金鐘} | 25% {欣澳至迪士尼} | 60% {奧運至九龍} | 46% {機場至青衣} |
| 8. | 現有載客率(2) (每平方米站立四人) [(d)/(c) ÷ 71.2%] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算) | 100% | 99% | 80% | 100.6% | 93% | 94% | 98% | 35% | 84% | 54% |

加強月台管理

增聘650名月台助理及車站職員

- 鼓勵乘客移向車廂中間，令乘客上落車暢順，減少車門重新開關



豎立圍欄

- 分流乘客至較不擠逼的位置



試行新的月台排隊方法

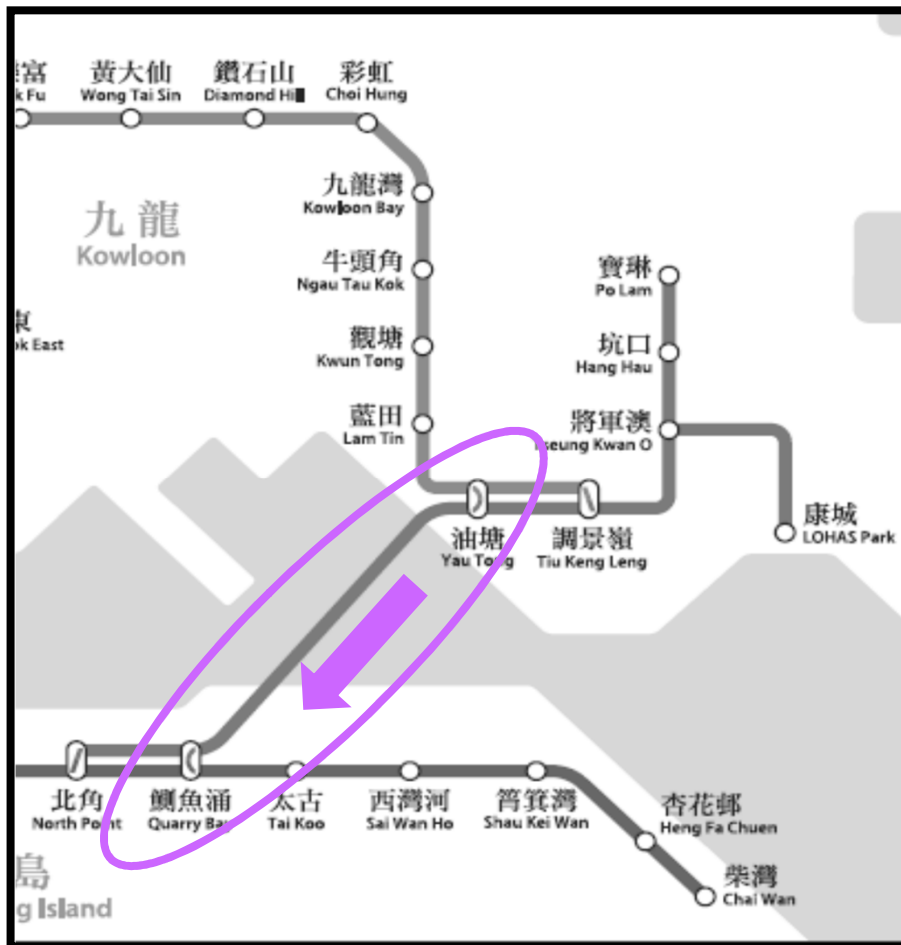
- 減少上落車時迎面相阻



2013年載客量統計數字 (早上繁忙時段每小時單向)

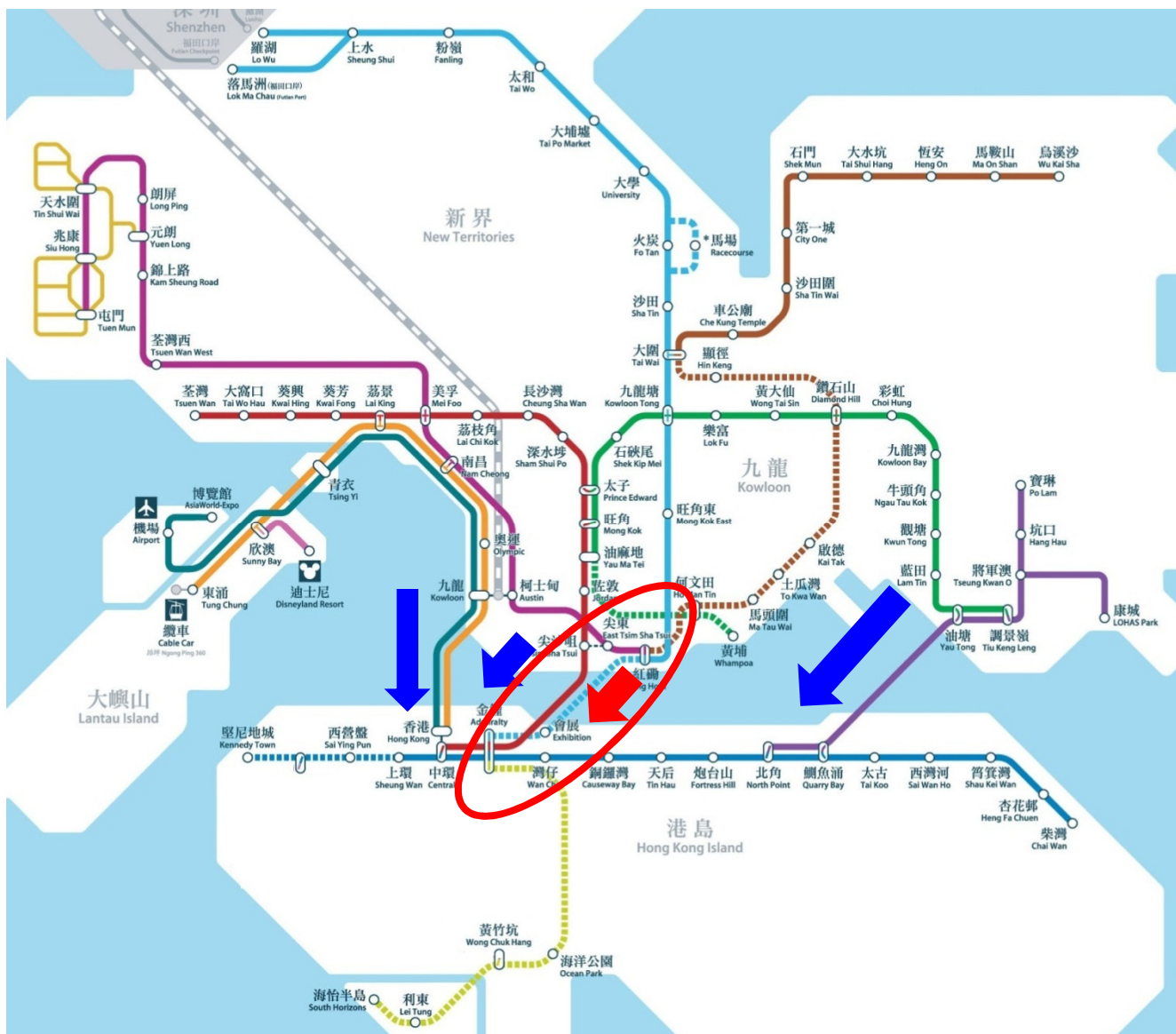
| | 東鐵綫 | 西鐵綫 | 馬鞍山綫 | 將軍澳綫 | 東涌綫 |
|---|-----------------|------------------|-----------------|-----------------|----------------|
| 2. 最高列車班次下的最高可載客量 (b) | 90,000 | 51,500 | 30,500 | 67,500 | 45,000 |
| 3. 現有可載客量 (c) | 82,500 | 49,200 | 26,800 | 62,500 | 37,500 |
| 5. (b)項與(c)項之間的差異 | 7,500 | 2,300 | 3,700 | 5,000 | 7,500 |
| 7. 現有載客率(1) (每平方米站立六人) [(d)/(c)] {}最繁忙路段 | 71% {大圍至九龍塘} | 70% {錦上路至荃灣西} | 57% {車公廟至大圍} | 72% {油塘至鰗魚涌} | 60% {奧運至九龍} |
| 8. 現有載客率(2) (每平方米站立四人) [(d)/(c) ÷ 71.2%] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算) | 100% | 99% | 80% | 100.6% | 84% |

將軍澳綫



| | | 將軍澳綫 |
|----|---|-------------------------|
| 2. | 最高列車班次下的最高可載客量 (b) | 67,500 |
| 3. | 現有可載客量 (c) | 62,500 |
| 5. | (b)項與(c)項之間的差異 | 5,000 |
| 7. | 現有載客率(1) (每平方米站立六人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段 | 72% {油塘 至 鰂魚涌} |
| 8. | 現有載客率(2) (每平方米站立四人) [(d)/(c) ÷ 71.2%] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算) | 100.6% |

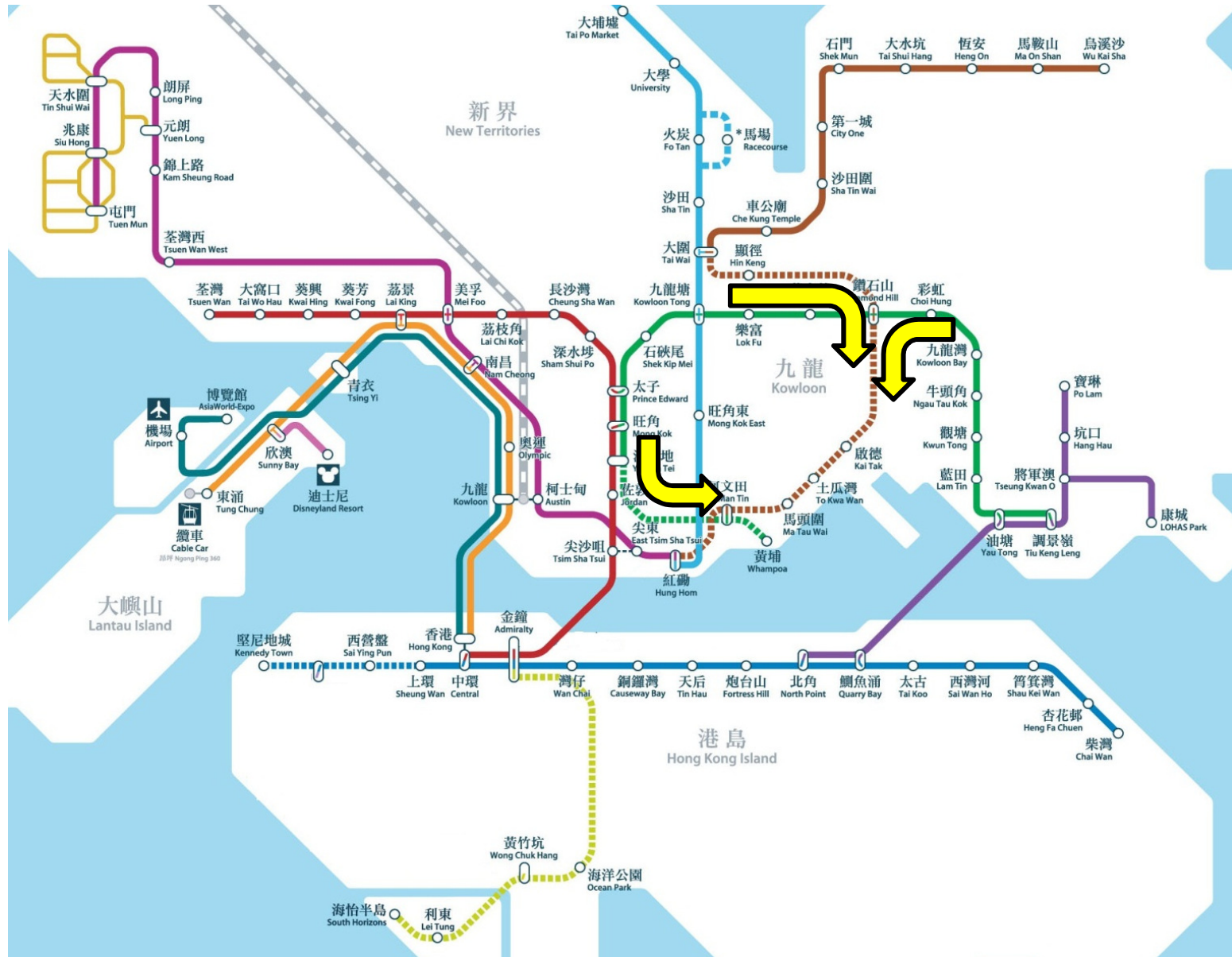
沙中綫南北走廊: 提供第四條過海鐵路綫



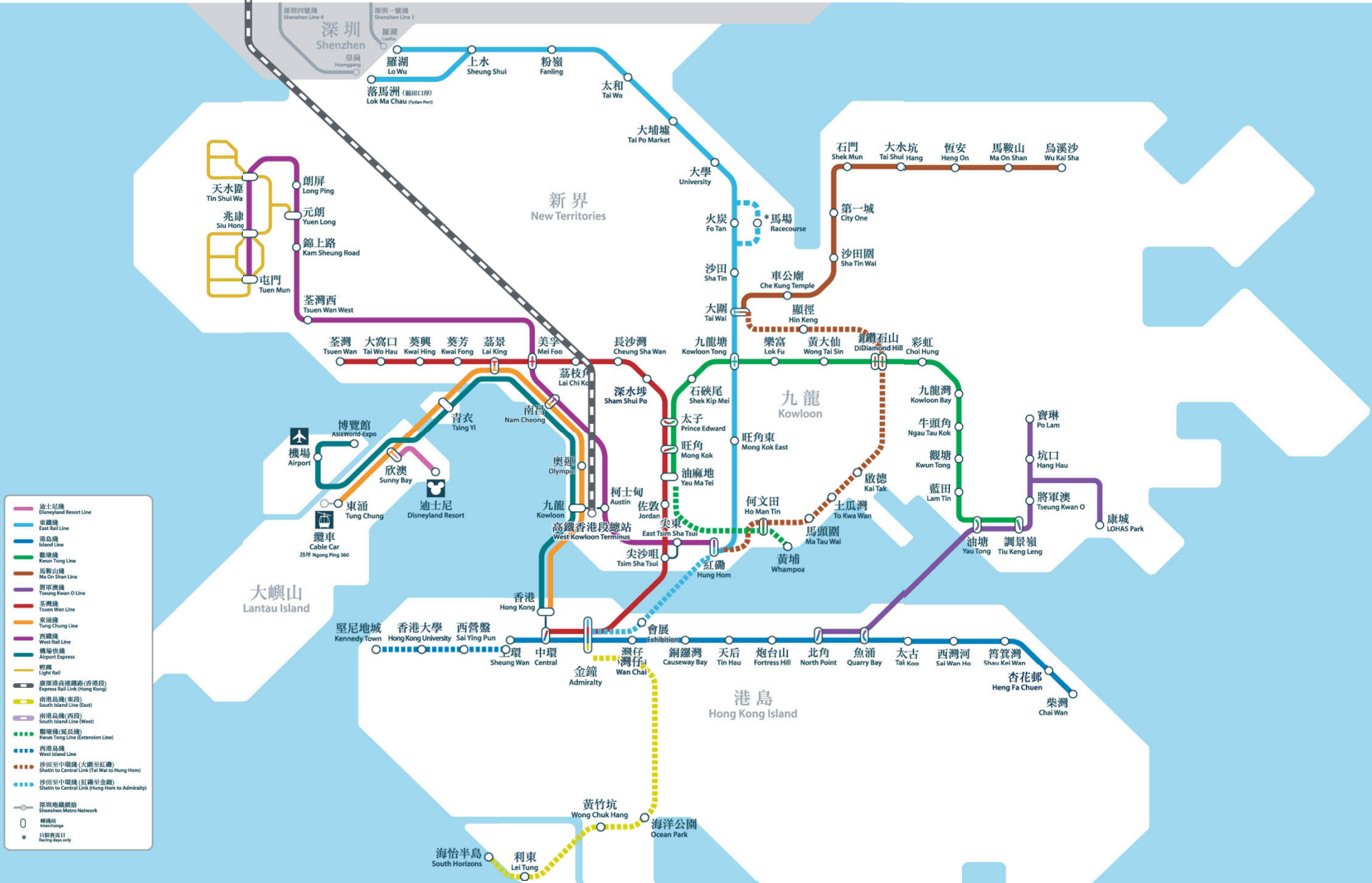
東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫

| | | 東鐵綫 | 西鐵綫 | 馬鞍山綫 |
|----|---|-------------------------|----------------------|-------------------------|
| 2. | 最高列車班次下的最高可載客量 (b) | 90,000 | 51,500 | 30,500 |
| 3. | 現有可載客量 (c) | 82,500 | 49,200 | 26,800 |
| 5. | (b)項與(c)項之間的差異 | 7,500 | 2,300 | 3,700 |
| 7. | 現有載客率(1) (每平方米站立六人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段 | 71% {大圍 至 九龍塘} | 70% {錦上路至 荃灣西} | 57% {車公廟 至 大圍} |
| 8. | 現有載客率(2) (每平方米站立四人) [(d)/(c) ÷ 71.2%] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算) | 100% | 99% | 80% |

分流:沙中綫東西走廊



新鐵路項目提升載客能力



多謝