



港鐵列車的載客能力及載客率

2016年4月19日

重鐵

87 個站

184.7公里的路綫長度

輕鐵

68 個站

36.2 公里的路綫長度

• 周日平均乘客量

逾550萬人次

•2008-2015年乘客量

上升超過30%

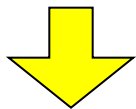
●2015年4月、7月、8月、9月和12月的列車準時度
2008年至今同月最佳表現



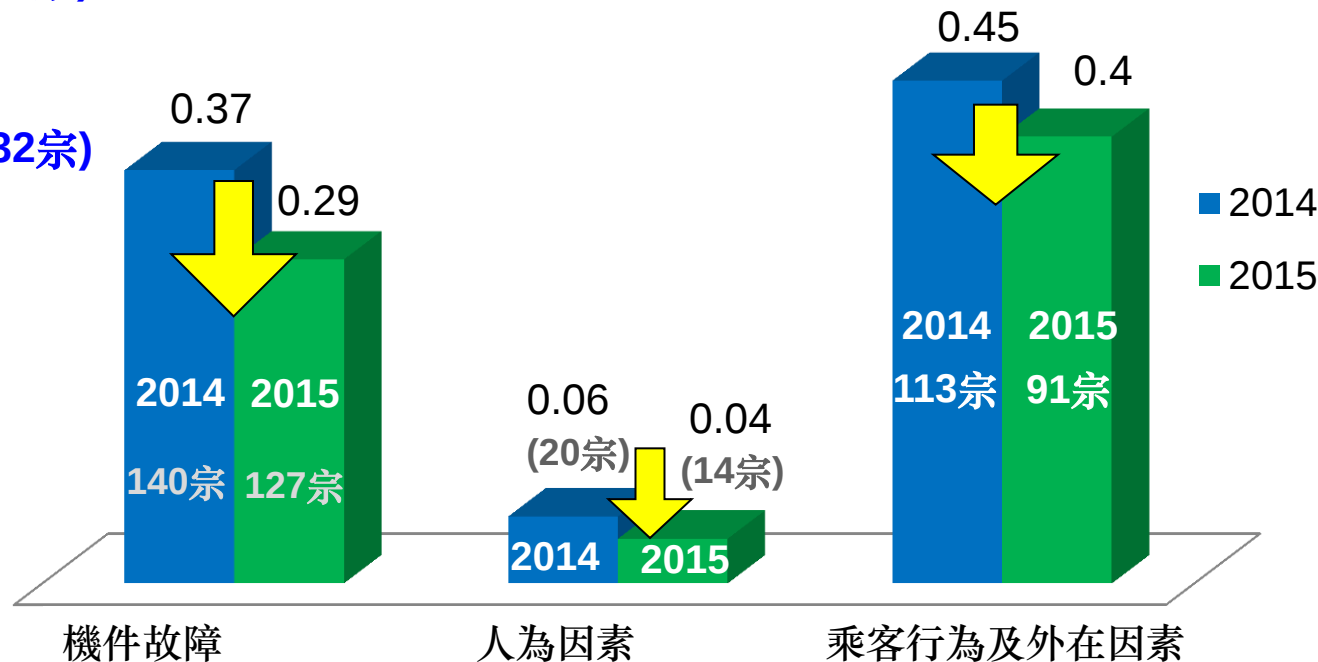
2015年與2014年全年服務表現比較

平均每100萬載客車卡行車公里遇到8分鐘或以上的延誤次數

2014 – 總數 0.89 (273宗)



2015 – 總數 0.73 (232宗)



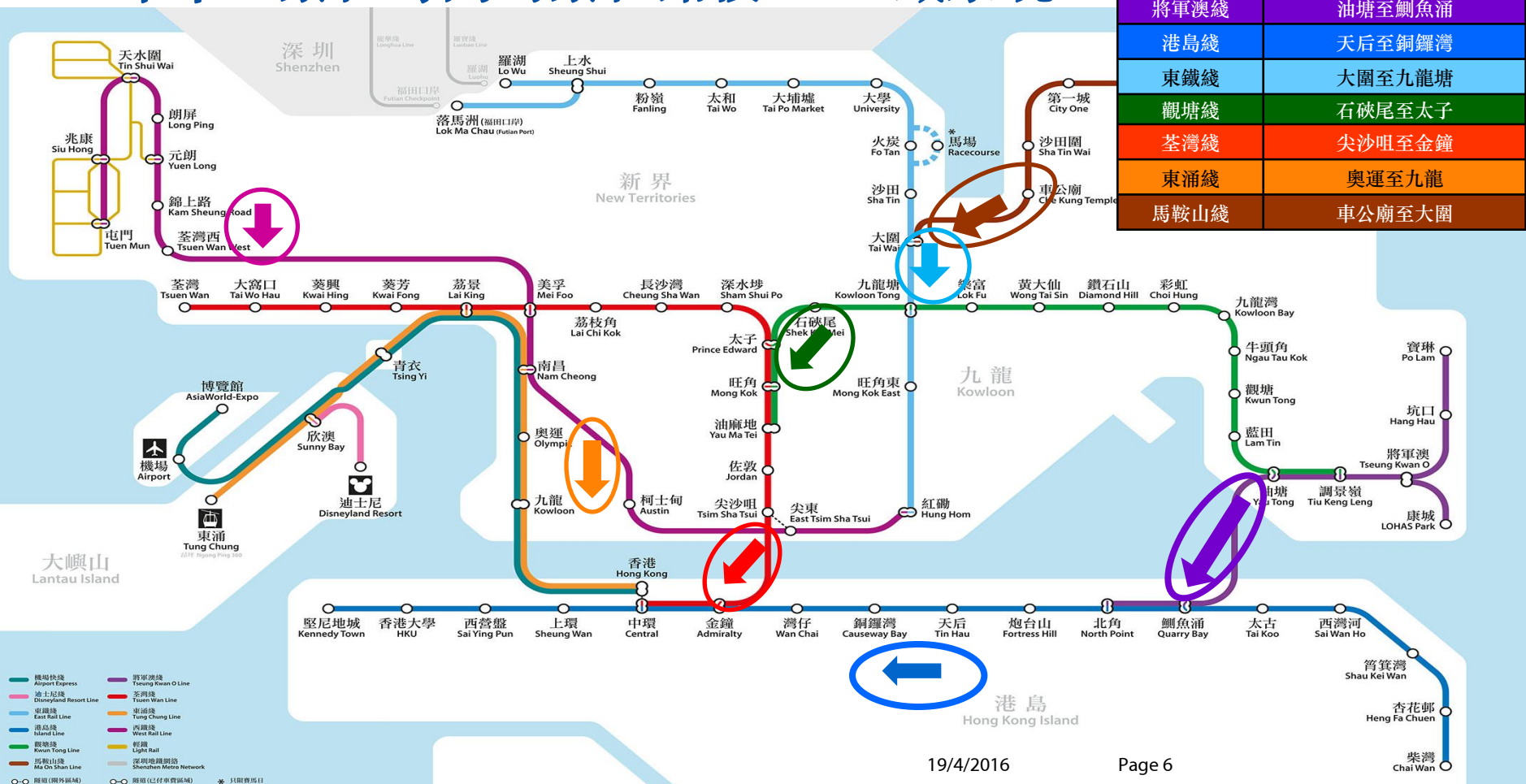
短期措施 – 加強列車服務

增加列車班次

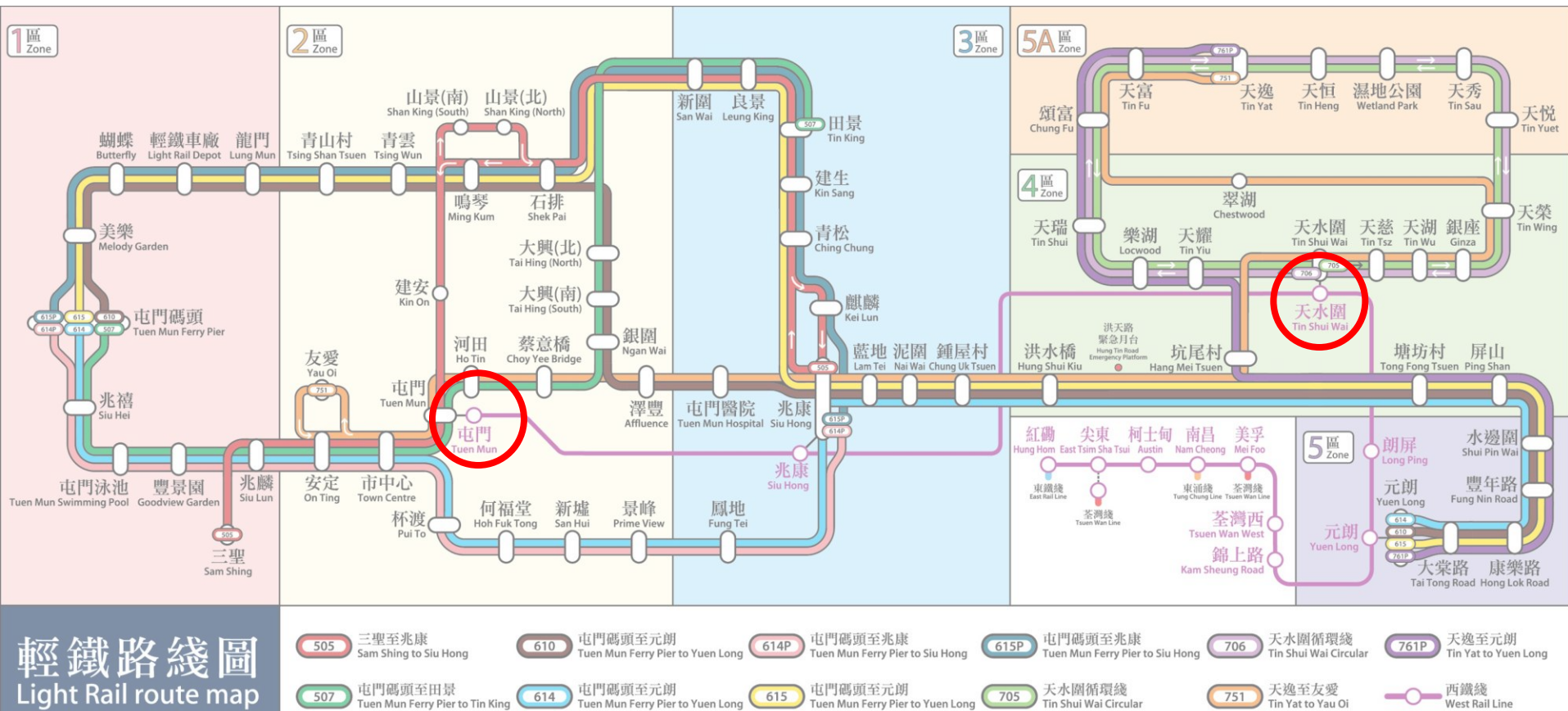
- ✓ 2015年每週增加約 **600** 列車班次
- ✓ 自2012年起每星期增加累計 **>2600** 班車 (繁忙及非繁忙時段)
- ✓ 於信號系統可負荷之鐵路綫，於繁忙時段加插 **短途特別班**



2015年早上繁忙時間的繁忙路段 - 重鐵系統



2015年早上繁忙時間的繁忙路段 – 輕鐵系統



繁忙時段 vs 非繁忙時段載客率

路線	繁忙路段	2015年早上繁忙時段 載客率*	2015年非繁忙時段 載客率*
		以每平方米站立4人計算	
將軍澳綫	油塘>鰂魚涌	97%	33%
港島綫	天后>銅鑼灣	96%	64%
東鐵綫	大圍>九龍塘	93%	37%
西鐵綫	錦上路>荃灣西	104%	31%
觀塘綫	石硤尾>太子	92%	55%
荃灣綫	尖沙咀>金鐘	102%	53%
東涌綫	奧運>九龍	85%	27%
馬鞍山綫	車公廟>大圍	80%	37%



上圖、下圖分別為九龍塘站在繁忙及非繁忙時段月台情況

*2015年早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向載客率

加強列車服務 – 載客率輕微下降

將軍澳綫 Tseung Kwan O Line

- 在2014年12月起，每星期加開>200班車
- 實行「2+1」行車模式，加密列車班次，紓緩過海段載客率

	東鐵綫 2014	東鐵綫 2015	將軍澳綫 2014	將軍澳綫 2015
現時載客率 (每平方米 站立6人)	71% {大圍至 九龍塘}	66% {大圍至 九龍塘}	72% {油塘至 鰂魚涌}	69% {油塘至 鰂魚涌}
現時載客率 (每平方米 站立4人)	100%	93% 7%	102%	97% 5%

東鐵綫 East Rail Line

- 早上繁忙時段 – 增設特別班
(火炭站 > 旺角東站)



*載客率以早上繁忙時段最繁忙一小時內的客量計算

加強列車服務 – 載客率維持穩定

	西鐵綫 2014	西鐵綫 2015
現時載客率 (每平方米站立六人)	74% {錦上路至 荃灣西}	74% {錦上路至 荃灣西}
現時載客率 (每平方米站立4人)	104%	104%



西鐵綫首兩列8卡車投入服務

- 首列及第二列8卡列車分別於**2016年1月**及**3月**投入服務
- 28列列車改裝工程預計於**約30個月內**完成
- 預計大概**2016年年中**，繁忙路段嘅載客率會明顯紓緩



輕鐵 – 加派短途特別班

505

507

610

614

614P

615

615P

705

706

751

761P

- 每日繁忙時段派出130輛輕鐵投入運作，包括短途特別班
- 早上繁忙時段最繁忙的一小時內，各綫平均載客率：

2015: 82% | 2014: 80%

- 短途特別班 – 疏導繁忙路綫的乘客需求

- ☐ 屯門: 505、507、614P、615P
- ☐ 屯門 <> 元朗 / 天水圍: 614、751
- ☐ 天水圍: 705、706



購買輕鐵及巴士 \ 翻新工程提升載客量

- 撥出**逾3億**計劃購買**10架**輕鐵及**10架**巴士，配合新界西北地區未來的人口增長
- 細節待《公共交通策略研究》下的《角色定位檢視》研究完成後確定
- 第一期輕鐵完成翻新 > 載客量增8%
- 3 架正進行大型修復輕鐵 > 2016-2017 年投入服務

可載客量



輕鐵 – 其他服務提升及人流管理措施

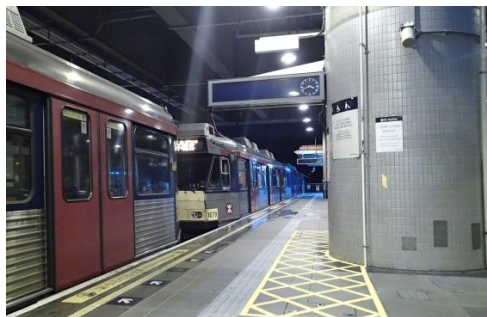
- **延長輕鐵深夜服務**，讓西鐵綫尾班車乘客可轉乘至全部**68個**輕鐵站
- 繁忙時段以外加密班次，切合其他時段乘客需求
- 調派更多雙卡輕鐵車輛行走部分需求殷切的路綫



2014年 – 每週增加 **211** 班車

2015年 – 每週增加 **446** 班車

輕鐵月台人流管理措施



設停車及上落客特定位置安排以理順人流



大棠路站2號月台翻新後增加乘客使用空間



調配輕鐵出入站收費器以理順人流



車站助理協助乘客上落車

短期措施 – 管理月台人流

港鐵車站人流管理措施

- 增聘車站助理 (2012年以來新增**1300**名助理)
- 新的月台排隊方法
- 豎立圍欄分流乘客
- 其他措施



When you hear "DO-DO-DO", please STOP.



改裝車門導引，減低外物阻礙車門關上，令車務運作更暢順



When you hear "DING-DONG", please let passengers exit before boarding.

統一車門開關提示聲計劃

加強措施

- 研究新措施／改良現有措施，令上落車更具效率
- 繼續推行現時行之有效的措施
- 開發新方法，適時試行新措施

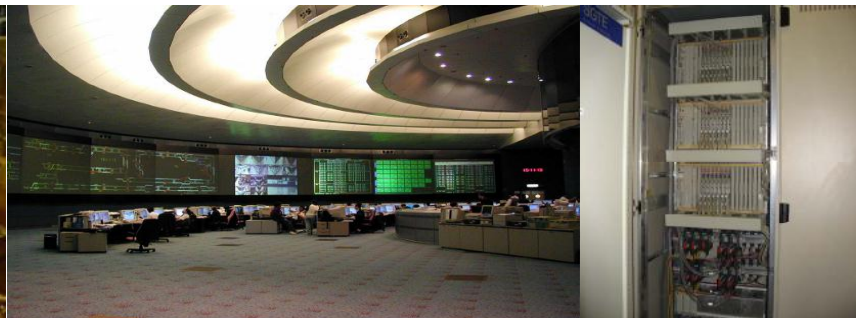
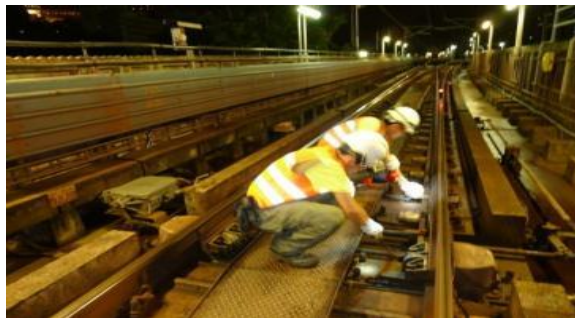
中期措施(1): 信號系統提升工程

提升信號系統

-  荃灣綫
Tsuen Wan Line
-  港島綫
Island Line
-  觀塘綫
Kwun Tong Line
-  將軍澳綫
Tseung Kwan O Line
-  東涌綫
Tung Chung Line
-  迪士尼綫
Disneyland Resort Line
-  機場快綫
Airport Express

- **\$33億**合約更換**6條港鐵綫**及**機場快綫**的信號系統

- 列車班次、服務可靠度及效率



 東鐵綫
East Rail Line

配合**沙中綫工程**，**東鐵綫**信號提升工程於2014年展開

提升信號系統時間表

- 荃灣綫已展開工程
- 荃灣綫預計率先於 2018 年完成

整體可載客量可增加約

10%

階段	港鐵綫	預計竣工日期	預計工程需時
I	荃灣綫	2018	2015 – 2018 (4年)
II	港島綫	2019	2016– 2019 (4年)
III	觀塘綫	2020	2017– 2020 (4年)
IV	將軍澳綫	2021	2018– 2021 (4年)
V	東涌綫、迪士尼綫和 機場快綫	2026	2022 - 2026 (5年)
VI	東鐵綫	配合沙中綫「南北走廊」通車	

周詳工程規劃／應變措施

周詳規劃

- 在盡量不影響日常服務而同時更換新信號系統，極具挑戰性
- 開展工程前進行全面、嚴謹的風險評估
- 制定應變措施

系統測試階段

- 早上或出現不穩定>
- 影響早上開始服務時列車運作



- 開啟新信號系統
- 現有信號系統會暫停運作

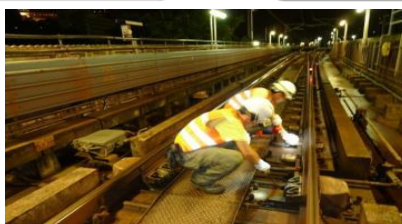


- 開車前預留足夠時間
- 重啟現有系統
- 準備列車服務

應變措施

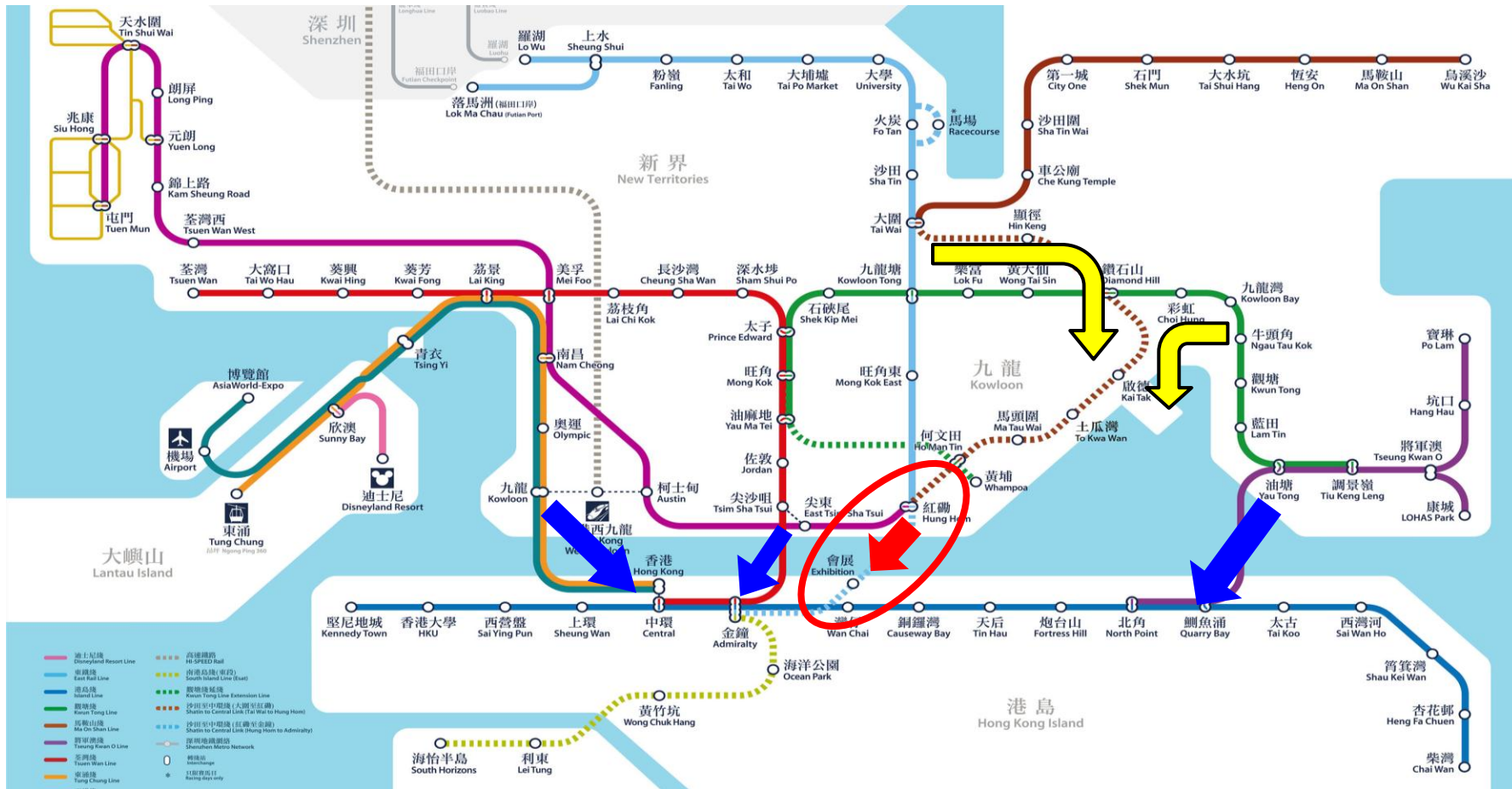
應變計劃包括：

- 安排人手 (快速客務應變隊)
協助乘客
- 資訊發放
- (如有需要)安排接駁巴士



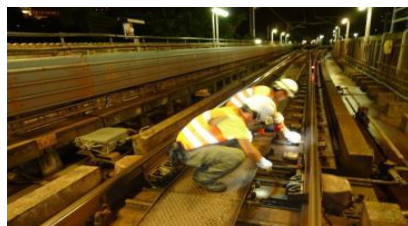
中期措施(2): 沙中綫投入服務- 紓緩 現時鐵路綫載客率

沙中綫紓緩現有乘客量



總結：透過短、中、長期措施管理客流

- 短期措施 – **加強列車服務、提升月台人流管理措施**
- 中期措施 – 提升**信號系統**、**沙中綫**分流現有乘客量



鐵路
RAILGEN 2.0



- 長期措施 – 興建**新鐵路線**

- ❑ 現有網絡可載客量有限 – 增加新綫才可大規模地舒緩載客率
- ❑ 會盡力配合政府推動香港長遠鐵路發展，積極聆聽社會意見



多謝