

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

輕鐵雙卡車輛服務

目的

本文件向委員講述港鐵公司調配雙卡輕鐵車輛提供輕鐵服務的現況及未來路向。

輕鐵發展

2. 輕鐵 1988 年通車，網絡當時由 6 條路綫及 70 部輕鐵車輛組成，繁忙時段有約 43 部車輛行走，服務屯門及元朗區，營運初年每日乘客量平均約 15 萬人次。1993 年，隨著天水圍新市鎮的發展，輕鐵網絡伸延入天水圍，輕鐵綫增加至 9 條，車輛數目亦增加至 100 部，繁忙時段有約 88 部車輛行走。隨著輕鐵天水圍路段的進一步發展，部分輕鐵綫於 2003 及 2004 年間重組，以加強天水圍區內的服務，路綫增加至 12 條。兩鐵於 2007 年 12 月合併後，輕鐵交由港鐵公司營運，2008 年每日乘客量平均約 37 萬 6 千人次，數目於 2016 年已增加至約 49 萬人次。根據港鐵公司於 2016 年的實地考察所得，輕鐵整體載客率約為八成¹，於繁忙時段，大部分乘客均可登上首班到站輕鐵，情況詳見附件一。

¹ 由於一個輕鐵車站可能有多條路綫途經，港鐵公司難以確定乘客在購買車票或使用八達通繳付車費後登上哪一條路綫的輕鐵車輛，因此無法通過乘客出入車站的紀錄，評估個別輕鐵綫的載客率。港鐵公司採用實地考察的方式評估輕鐵的載客率，職員會於早上繁忙時段最繁忙一小時期間，於車站月台觀察及評估途經的輕鐵車輛車廂內剩餘的空間，並綜合一小時內所得紀錄，以評估個別輕鐵綫的載客率。2016 年，12 條輕鐵綫的載客率介乎 69%至 96%之間，平均約為 80%。

輕鐵可載客量

3. 輕鐵系統的可載客量，由多項因素決定，包括網絡的覆蓋範圍、輕鐵車輛數目、車廂佈局及設計、班次、單卡和雙卡車輛的調派、車站月台設計等。此外，輕鐵於路面行駛，採用開放式設計，與其他道路使用者共用部分路面，共用路段的交匯處交通會影響輕鐵車輛可行駛的數目，因而對輕鐵可載客量亦有所影響。

4. 一如港鐵系統其他鐵路線，輕鐵各綫最高載客率主要出現在早上約一個小時內（不同輕鐵綫最繁忙的一小時稍有不同）。港鐵公司一直密切留意輕鐵整體服務需求、乘客的乘車模式及各輕鐵路線的載客率，致力作出相應的服務規劃及車輛調配，採取不同措施提升輕鐵的可載客量，務求在早上繁忙時段盡量減少各路綫繁忙路段的乘客候車時間，為乘客提供更舒適的乘車環境。目前，於平日早上繁忙時段平均有 133 部²輕鐵車輛投入服務。

5. 因應輕鐵乘客量的上升，港鐵公司採取下述措施，提升輕鐵可載客量。這些措施除針對乘客量外，亦考慮到乘客的乘車模式及個別路綫繁忙路段的情況。這些措施各自需要不同配套，同時亦有各自的成效及局限。

加密班次

6. 港鐵公司在可行情況下，會盡量加密輕鐵繁忙及非繁忙時段的班次。於 2009 年起，新購置的 22 部新輕鐵車輛陸續付運到港，並已於 2011 年全部投入服務，令車輛數目由 118 部增加至 140 部。自 2012 年起至今，輕鐵每星期已增加約 660 班車，令班次總數由每星

² 輕鐵車隊現時有 140 部車輛，每日繁忙時段平均有 133 部投入服務，另外 7 部於輕鐵車廠輪流作日常維修保養。另有 2 部輕鐵車輛於意外中嚴重損毀，已經報銷。

期約 20 370 班增加至約 21 030 班，增幅超過 3%。然而，由於輕鐵是開放式設計，與其他道路使用者共用部分路面，故共用路段會對可運行輕鐵車輛數目造成一些限制。以現時的路面情況及容量而言，個別路口的使用率已十分高，輕鐵於早上繁忙時間加車的空間已經不多。

車廂佈局設計

7. 輕鐵現時有四期車輛，於不同時期投入服務，車廂設計稍有不同。當中，第一期車輛的可載客量比其餘三期車輛稍低。港鐵公司於 2014 年完成翻新第一期車輛的工程，翻新後的車廂設計與第四期車輛大致相同，令車輛平均可載客量已增加約 8%。至於其餘三期的車輛，則因目前車廂佈局設計已發揮了最大的載客作用，難以透過車廂的變動進一步增加可載客量。

月台管理

8. 港鐵公司透過不同措施加強管理車站月台客流，包括優化出入站收費器的位置及月台通道的設計，以及在可行情況下擴闊部分使用量十分高的月台的可用空間（例如大棠路站），令乘客可更順暢地進出車廂及車站。輕鐵可更準時開出，從而增加整體可載客量。

短途特別班次

9. 個別輕鐵綫的部分路段的乘客量較高（特別是連接西鐵綫車站的路段），要有效疏導這些較繁忙路段及車站的客流，加插短途特別班次最為有效。港鐵在部分輕鐵綫較繁忙的路段（包括 505、507、614、614P、615P、751、705 及 706 綫）便加插了短途特別班次，接載乘客往來西鐵綫車站。不是所有路綫所有路段均可加插短途特別班次。先決條件是原定班次之間有足夠的路軌空間供加插短途特別班次之用。同時，與加密一般班次一樣，加密短途特別班次亦需考慮輕鐵系統的開放式設計對可運行輕鐵車輛數目的限制。

雙卡車輛

10. 輕鐵車輛可以單卡或雙卡形式行駛。可行的話，港鐵公司會調配雙卡車輛，以提升輕鐵的可載客量。港鐵公司透過靈活調配單、雙卡車輛，提升輕鐵的可載客量，紓緩擠擁情況。

11. 下文將會詳述調配雙卡車輛的作用、現況、適用條件及經驗。

雙卡車輛的作用及現況

12. 增加單卡或雙卡輕鐵車輛，同樣可提高輕鐵可載客量。一部雙卡車輛到達車站時，兩個車廂的乘客可同時進出，因此比兩部單卡車輛更有效率，班次準時度更高，有助提升整體運作效率及可載客量。至於單卡車輛則較容易靈活調配。一般而言，短途特別班次以單卡車輛為主，亦可有效加密班次及提升可載客量。

13. 港鐵公司經小心考慮各輕鐵綫的乘客量、乘客的乘車模式及個別路綫的繁忙路段，以及上述單卡及雙卡輕鐵車輛的作用後，制訂了現時輕鐵車輛調配安排。12 條輕鐵綫繁忙時段常設班次分為以下三類 –

(a) 全綫以雙卡車輛行駛：705（天水圍循環線）、706（天水圍循環線）及 761P（天逸 - 元朗）

(b) 單卡及雙卡車輛混合行駛：505（三聖 - 兆康）、507（屯門碼頭 - 田景）、610（屯門碼頭 - 元朗）及 751（友愛 - 天逸）

(c) 全綫以單卡車輛行駛：614（屯門碼頭 - 元朗）、614P（屯門

碼頭 - 兆康)、615(屯門碼頭 - 元朗)、615P(屯門碼頭 - 兆康)及 751P(天水圍 - 天逸)

14. 現時早上繁忙時段雙卡車輛約佔整體車輛 36%，比 2009 年多 9 個百份點，詳情見附件二。根據港鐵公司觀察，以上繁忙時段的車輛調配安排大致上能配合乘客需要及道路交通情況。以服務天水圍的 705 綫為例，於 2009 年，繁忙時段有 2 部單卡及 3 部雙卡車輛行駛，繁忙時段最高可載客量為每小時 3 921³人，車輛平均載客率為 95%(詳見附件二)。2016 年則以 5 部雙卡車輛行駛，最高可載客量提升至每小時 4 900 人，載客率降低至 87%，紓緩了擠擁的情況。至於部分路綫(例如 614P)，適度增加單卡車輛行駛已能降低載客率。至於 505 及 507 綫，因應其較高的載客率，港鐵公司於繁忙時段同時透過適度增派單卡及雙卡車輛，增加班次及可載客量，將載客率降低約兩成。

調配雙卡輕鐵車輛的適用條件及經驗

15. 港鐵公司一直因應輕鐵的整體服務需求變化，而規劃及調整服務。至於透過何種措施提升可載客量，則須同時考慮到實際運作環境及條件而定。就調配雙卡車輛而言，根據營運經驗，港鐵公司必須考慮下列因素。

³ 輕鐵車輛的設計可載客量，取決於其可安全承載的總重量(參考製造商提供的資料)。根據港鐵公司的資料，每輛輕鐵車輛可安全承載的總重量約為 13 700 公斤。按此基準，輕鐵車輛的設計可載客量約為 240 人。若按每平方米站立人數計算的乘客密度表達這設計可載客量，則須視乎輕鐵車輛的座位數目。現時輕鐵共有 4 種在不同時期投入服務的車輛，其設計可載客量稍有不同。平均而言，這 240 人的設計可載客量，理論上等同每輛單卡輕鐵車輛每平方米站立約 8 人的乘客密度。輕鐵車輛確實可運載的乘客數目會受多項因素影響，包括乘客的乘車習慣(例如更多乘客使用平板電腦或智能電話等流動裝置，因而佔用更多空間)。在這些因素的影響下，據繁忙時段實地視察所得，每輛單卡輕鐵車輛實際上最高可運載約 200 名乘客，理論上等同每平方米站立 6 至 7 人的乘客密度。這是根據實地觀察單卡輕鐵車輛最多可載約 200 人，作出換算後得出的數字，是輕鐵在實際營運環境下的實際乘客密度。

共用路段路口

16. 現時，所有輕鐵車站的月台，在硬件配備上均可配合雙卡車輛運作。然而，由於輕鐵為開放式設計，港鐵公司在考慮是否增加雙卡車輛行走某輕鐵綫或其中某路段時，除了車站設備外，還須考慮路面的交通容量，特別是各個路口的使用情況。現時，各輕鐵綫途經共 11 個較繁忙的路口（見附件三）。於這些路口，除輕鐵車輛外，其餘車輛的數量亦非常多，交通流量甚高。雖然輕鐵於路口有一定的優先過路權，但仍不時需要於交通燈號前等候，以預留時間供其他道路使用者過路。若輕鐵綫途經這些路口，港鐵公司在計算如何最有效調配車輛以增加可載客量時，必須考慮路口燈位等候時間、輕鐵車程時間、每班車的可載客量、路口與路口間的距離等，以決定加密班次應以雙卡或單卡車輛施行。

17. 以現時的路面情況及容量而言，各輕鐵綫途經的個別路口於繁忙時段的使用率已十分高（特別是列於附件三的較繁忙路口）。若在繁忙時段大幅增加雙卡車輛行駛，容易出現輕鐵車輛互相阻塞的情況，減低輕鐵本身的整體車速及營運效率，因而未能達到增加可載客量的效果。

雙卡車輛的技術限制

18. 雙卡車輛比單卡車輛的車身長一倍，於轉彎或駛經道岔或內街時，所需時間較單卡車輛稍長，對車程時間有影響。港鐵公司需小心考慮個別輕鐵綫可容納的單卡及雙卡車輛數目，以達致最高效益。

重疊路綫

19. 部分輕鐵路綫的路段有所重疊，例如由屯門至元朗的 610、614、615 綫均行走屯門至元朗，並共用大部份青山公路的路段，經

過數個繁忙路口時，不時出現擠塞情況，情況尤以青山公路元朗段／鳳翔路交界及青山公路元朗段／安樂路交界的路口較為嚴重。如果在此情況下再大幅增加車輛（不論單卡或雙卡）行駛，輕鐵系統會更加擠塞，車輛難以準時到站，因此未能有效提高整體可載客量。

公共交通策略研究

20. 政府與港鐵公司正於《公共交通策略研究》中檢視輕鐵的長遠發展問題。正如運輸及房屋局 2014 年 11 月提交立法會交通事務委員會的文件中提及（詳見立法會 CB(1)238/14-15(06)號文件），《公共交通策略研究》涉及的課題包括(1)輕鐵按原有設計提升可載客量的可行性；(2)為現有輕鐵系統作出提升而增加可載客量的可行性；(3)新界西北長遠對公共交通服務的需求；(4)包括輕鐵在內的各公共交通服務在滿足這需求時應當及可以發揮的作用。

21. 當中，因應上文提及數個限制輕鐵系統透過加車增加可載客量的因素，政府正與港鐵公司研究以下措施的可行性：

- (一) 檢視部分輕鐵綫於繁忙路段重疊的問題。自 2003 年西鐵綫通車後，與輕鐵元朗至屯門路段部分重疊，以輕鐵作為長途交通工具（例如跨區來往元朗及屯門）的乘客數目已有所下降。根據港鐵公司的資料，長途乘客人次由 2009 年佔每日乘客量約 7%(約 25 700 人次)下降至 2016 年約 5%（約 23 000 人次）⁴。《公共交通策略研究》會檢視重組部分路綫的可行性，以期減少路綫重疊及系統擠塞，提升加車空間，增加輕鐵整體可載客量。若路段重組經研究後發現可行，部分輕鐵乘客（例如跨區乘客）

⁴ 根據港鐵公司的資料，八達通的乘客途經 16 個或以上車站或單程票乘客途經四個或以上收費區，可被定義為長途乘客。除輕鐵外，乘客可選擇直接乘搭西鐵綫或由輕鐵轉乘西鐵綫，以到達目的地。

自然需途中由一條輕鐵綫轉乘另一條綫；

(二) 檢視輕鐵途經的較繁忙路口的交通燈號是否可作調整，以更準確地配合輕鐵車輛駛過路口的時間；及

(三) 檢視個別較繁忙路口設計是否可作優化，以盡量減少輕鐵於路口的等候時間。

22. 為擴充現有輕鐵車隊，港鐵公司已於 2016 年 7 月批出合約，購買 40 部新輕鐵車輛，其中 30 部用以更換由 1992 年服務至今的第二期輕鐵列車，其餘 10 部則用作擴充車隊。《公共交通策略研究》會檢視如何於繁忙時段有效調配此 10 部輕鐵車輛，以增加可載客量，當中包括適量增加雙卡輕鐵車輛供應及於個別輕鐵綫增派雙卡車輛的可行性。預計由 2019 年至 2023 年之間，10 部額外贈購的輕鐵可陸續付運，加強繁忙時段的服務。《公共交通策略研究》完成後，港鐵公司便會與供應商確定輕鐵車輛運抵香港的具體時間，以盡快增加輕鐵車輛供應及對輕鐵車輛（包括單卡和雙卡車輛）作出最適切的調配。

23. 《公共交通策略研究》預計於今年年中完成。就上述各項措施的研究結果，會於《公共交通策略研究》的報告中交代。

總結

24. 通過上文提及的措施的進一步施行及優化，輕鐵系統仍有空間增加可載客量，但考慮到輕鐵系統與其他道路使用者共用部分路面，須顧及因應輕鐵系統的開放式設計對可運行輕鐵車輛數目的限制，於繁忙時段增加輕鐵行走，須謹慎考慮，確保加車能有效提升可載客量。政府與港鐵公司會繼續進行《公共交通策略研究》中就提升輕鐵可載客量的研究，並於今年年中交代結果。

新界西北其他公共交通服務

25. 除輕鐵外，亦有其他服務新界西北地區的集體運輸公共交通服務，為居民提供不同選擇。西鐵綫方面，為配合沙田至中環綫「東西走廊」預計於 2019 年中啟用，港鐵公司現時正陸續將西鐵綫列車由七卡改為八卡，當列車全數改為八卡後，可載客量可增加約 14%，繁忙時段每小時可載客量由原來約 35 000 人增加至約 40 000 人。

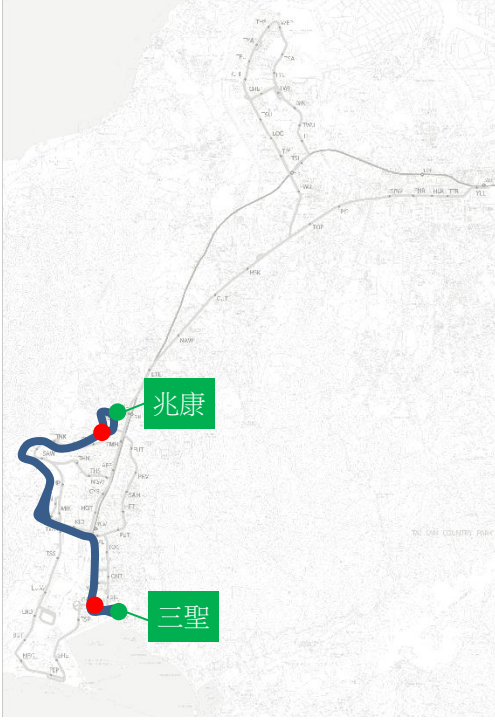
26. 路面的集體運輸工具是專營巴士。政府及專營巴士營辦商在過去數年加強了屯門區及元朗區的對外巴士服務，包括提升轉乘配套設施及加強服務，令乘客可繼續享有多元化的服務選擇。就提升轉乘配套設施方面，屯門公路巴士轉乘站在 2013 年中全面啟用，方便市民可利用不同路線前往更多目的地，完善該區的對外巴士網絡。專營巴士公司亦已在轉乘站增設座椅及實時到站資訊顯示屏，進一步改善候車環境。與此同時，就屯門區或元朗區而言，專營巴士公司在 2014 年至 2016 年間開辦了 9 條新路線，並提升了 23 條路線的服務（例如延長服務時間、延長路線或加密班次等），平日每天共提供超過 100 班次，以配合人口增長及乘客需求的轉變。運輸署會繼續與專營巴士營辦商密切留意居民對專營巴士服務的需求，繼續適時調節該兩區的對外服務。

運輸及房屋局

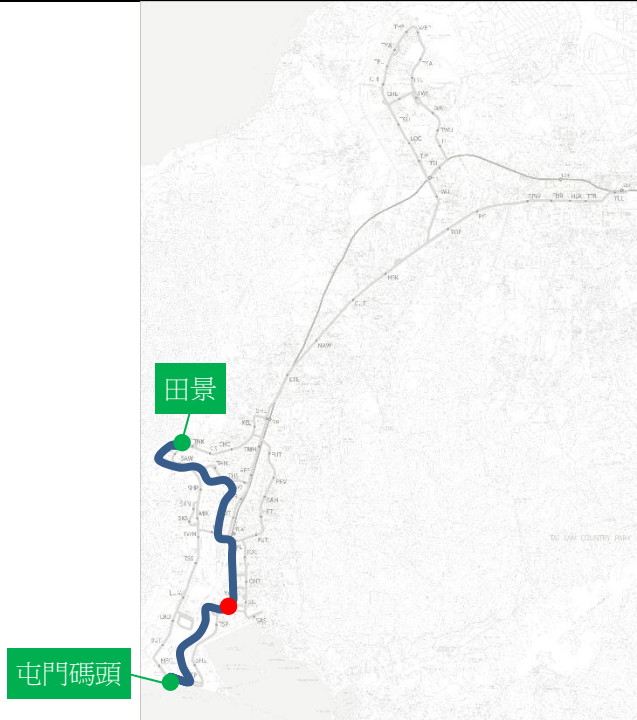
港鐵公司

2017 年 2 月 3 日

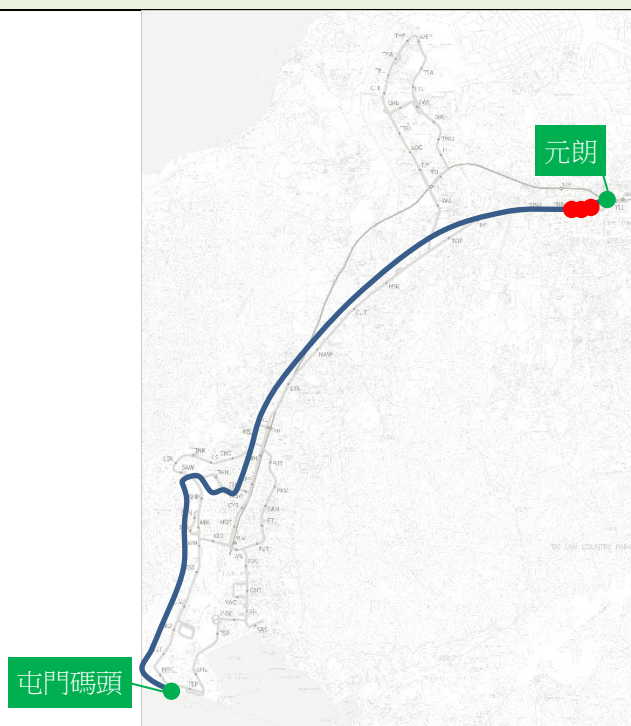
輕鐵 12 條路線於繁忙時段的使用情況

505 綫 – 三聖至兆康（1988 年通車）	
	
行車時間	單程約 25 分鐘 (路線總長約 5.9 公里)
途經車站數目	16(往兆康方向); 14(往三聖方向)
班次密度	6 – 9 分鐘一班
車輛數目	6 部單卡及 2 部雙卡車輛
2016 年一小時單向最高可載客量(以每輛輕鐵約 200 人計)	2 356
2016 年最繁忙路段的載客率	74%
途經路口數目	往兆康方向有 17 個，往三聖方向有 16 個，當中 2 個為較繁忙路口： 1. 青麟路 (近屯門官立小學) 2. 海珠路/屯門鄉事會路交界

507 綫 – 屯門碼頭至田景（1989 年通車）

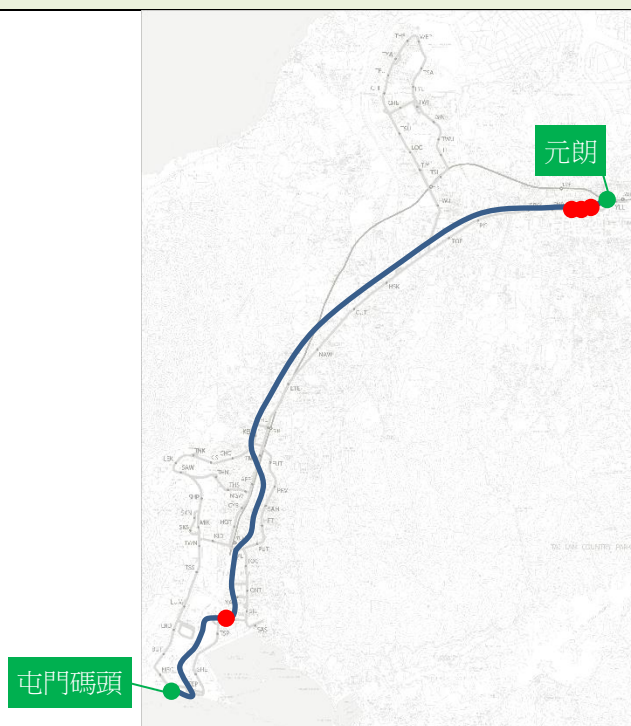
	
行車時間	單程約 27 分鐘 (路線總長約 6.6 公里)
途經車站數目	16
班次密度	5 – 9 分鐘一班
車輛數目	10 部單卡及 1 部雙卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	2 430
2016 年最繁忙路段的載客率	83%
途經路口數目	共 18 個，當中 1 個為較繁忙路口： 1. 海珠路/屯門鄉事會路交界

610 綫 – 屯門碼頭至元朗（1988 年通車）



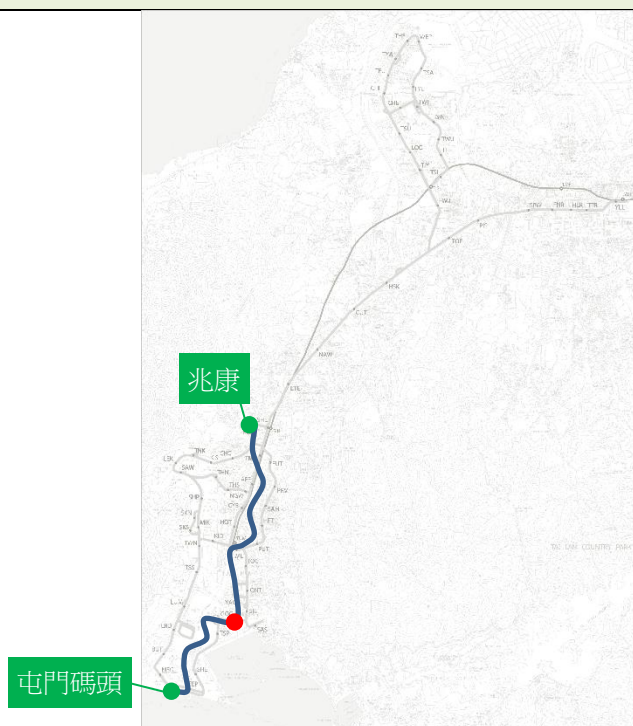
行車時間	單程約 45 分鐘 (路線總長：約 13.7 公里(往元朗方向) / 14.3 公里(往屯門方向))
途經車站數目	26
班次密度	5 – 9 分鐘一班
車輛數目	11 部單卡及 2 部雙卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	2 019
2016 年最繁忙路段的載客率	85%
途經路口數目	往元朗方向共 43 個，往屯門方向共 45 個，當中 3 個為較繁忙路口： 1. 安樂路/青山公路元朗段交界 2. 鳳翔路/青山公路元朗段交界 3. 谷亭街/大棠路/青山公路元朗段交界

614 綫 – 屯門碼頭至元朗（1992 年通車）



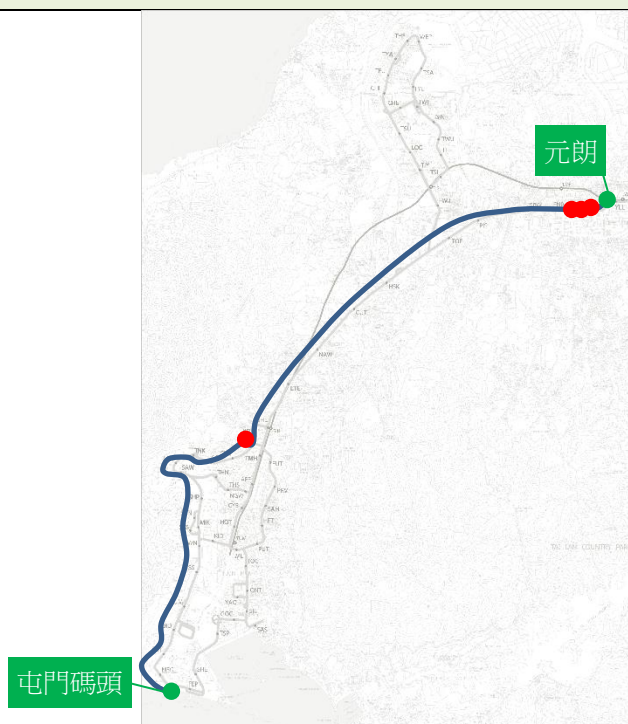
行車時間	單程約 42 分鐘 (路線總長約 13.4 公里)
途經車站數目	24
班次密度	10 – 17 分鐘一班
車輛數目	7 部單卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	980
2016 年最繁忙路段的載客率	614 及 614P 綫的平均載客率為 69%
途經路口數目	共 34 個，當中 4 個為較繁忙路口： 1. 安樂路/青山公路元朗段交界 2. 鳳翔路/青山公路元朗段交界 3. 谷亭街/大棠路/青山公路元朗段交界 4. 海珠路/屯門鄉事會路

614P 綫 – 屯門碼頭至兆康（2004 年通車）



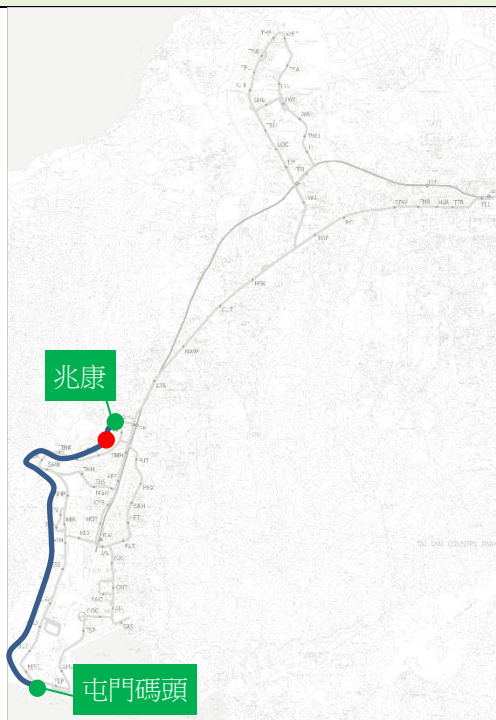
行車時間	單程約 22 分鐘 (路線總長：約 5.9 公里(往兆康方向) / 約 5.6 公里(往屯門碼頭方向))
途經車站數目	13
班次密度	7 – 12 分鐘一班
車輛數目	5 部單卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	1 225
2016 年最繁忙路段的載客率	614 及 614P 綫的平均載客率為 69%
途經路口數目	共 9 個，當中 1 個為較繁忙路口： 1. 海珠路/屯門鄉事會路

615 綫 – 屯門碼頭至元朗（1993 年通車）



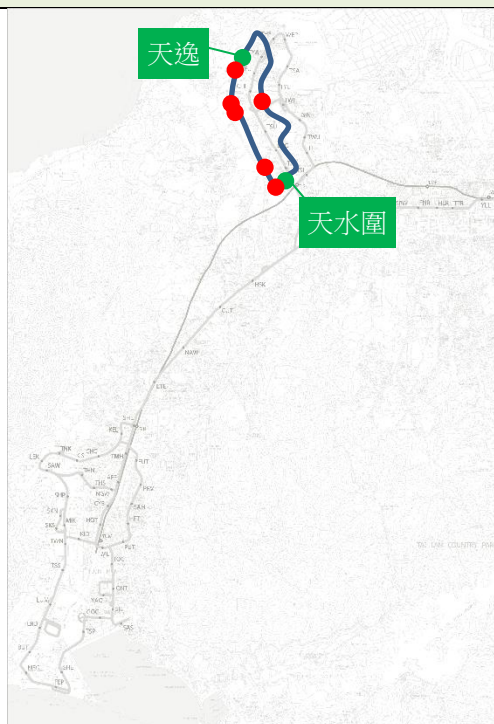
行車時間	單程約 45 分鐘 (路線總長：約 13.9 (往元朗方向) / 約 14.6 公里 (往屯門方向))
途經車站數目	26
班次密度	10 – 18 分鐘一班
車輛數目	7 部單卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	942
2016 年最繁忙路段的載客率	615 及 615P 綫的平均載客率為 80%
途經路口數目	往元朗方向共有 41 個，往屯門方向共有 43 個，當中 4 個為較繁忙路口： 1. 安樂路/青山公路元朗段交界 2. 鳳翔路/青山公路元朗段交界 3. 谷亭街/大棠路/青山公路元朗段交界 4. 青麟路(近屯門官立小學)

615P 綫 – 屯門碼頭至兆康（2004 年通車）



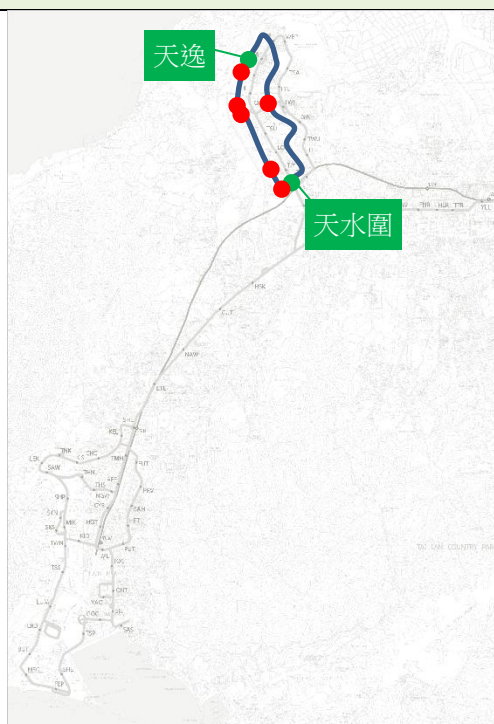
行車時間	單程約 24 分鐘 (路線總長：約 6.6 公里(往兆康方向車程) / 約 6.8 公里 (往屯門碼頭方向))
途經車站數目	16
班次密度	9 – 12 分鐘一班
車輛數目	5 部單卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	1 225
2016 年最繁忙路段的載客率	615 及 615P 綫的平均載客率為 80%
途經路口數目	往兆康方向共 18 個，往屯門碼頭方向共 20 個，當中 1 個為較繁忙路口： 1. 青麟路 (近屯門官立小學)

705 綫 - 天水圍循環綫 (逆時針方向) (2004 年通車)



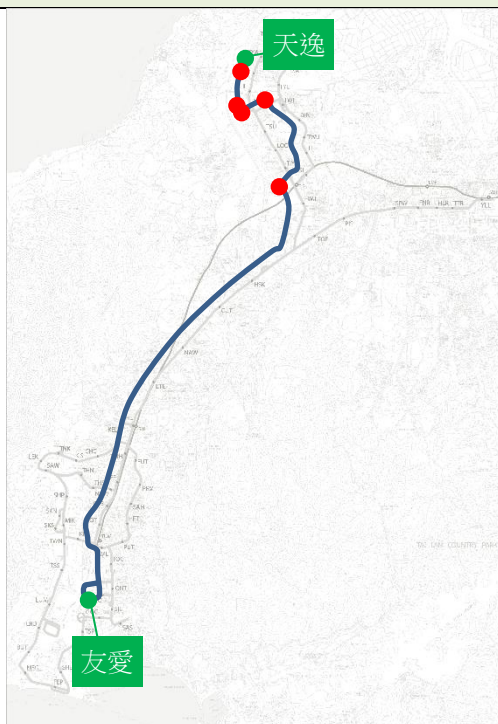
行車時間	約 25 分鐘 (路線總長約 5.9 公里)
途經車站數目	15
班次密度	5 – 6 分鐘一班
車輛數目	5 部雙卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	4 900
2016 年最繁忙路段的載客率	87%
途經路口數目	共 20 個，當中 6 個為較繁忙路口： 1. 天瑞路/天秀路交界 2. 天瑞路/天壇街交界 3. 天瑞路/天榮路交界 4. 天耀路/天河路交界 5. 天福路/天耀路及屏廈路交界 6. 天榮路/天城路交界

706 綫 – 天水圍循環綫 (順時針方向) (2004 年通車)



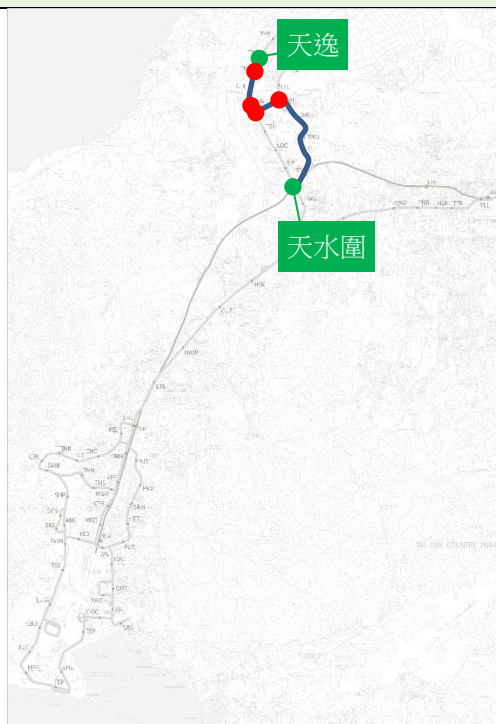
行車時間	約 25 分鐘 (路線總長約 5.8 公里)
途經車站數目	15
班次密度	5 – 7 分鐘一班
車輛數目	5 部雙卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	4 900
2016 年最繁忙路段的載客率	91%
途經路口數目	共 20 個，當中 6 個為較繁忙路口： 1. 天瑞路/天秀路交界 2. 天瑞路/天壇街交界 3. 天瑞路/天榮路交界 4. 天耀路/天河路交界 5. 天福路/天耀路及屏廈路交界 6. 天榮路/天城路交界

751 綫 – 友愛至天逸（2003 年通車）



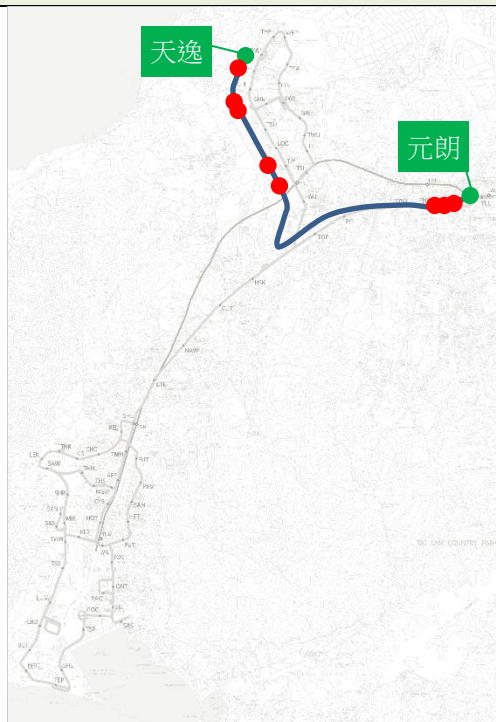
行車時間	單程約 41 分鐘 (路線總長約 11.9 公里)
途經車站數目	23 個(往天逸方向) / 22 個(往友愛方向)
班次密度	4 – 9 分鐘一班
車輛數目	6 部單卡及 6 部雙卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	2 625
2016 年最繁忙路段的載客率	96%
途經路口數目	往天逸方向共 30 個，往友愛方向共 32 個，當中 5 個為較繁忙路口： 1. 天瑞路/天秀路交界 2. 天瑞路/天壇街交界 3. 天瑞路/天榮路交界 4. 天榮路/天城路交界 5. 天福路/天耀路及屏廈路交界

751P 綫 – 天水圍至天逸（2004 年通車）



行車時間	單程約 15 分鐘 (路線總長約 3.3 公里)
途經車站數目	9
班次密度	7 – 15 分鐘一班
車輛數目	4 部單卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	1 532
2016 年最繁忙路段的載客率	78%
途經路口數目	共 12 個，當中 4 個為較繁忙路口： 1. 天瑞路/天秀路交界 2. 天瑞路/天壇街交界 3. 天瑞路/天榮路交界 4. 天榮路/天城路交界

761P 綫 – 天逸至元朗 (2005 年通車)



行車時間	單程約 28 分鐘 (路線總長: 約 6.8 公里(往天逸方向) / 約 7.4 公里 (往元朗方向))
途經車站數目	14
班次密度	3 – 7 分鐘一班
車輛數目	13 部雙卡車輛
2016 年一小時單向 最高可載客量 (以每輛輕鐵約 200 人計)	5 444
2016 年最繁忙路段的載客率	81%
途經路口數目	共 26 個，當中 8 個為較繁忙路口： 1. 天瑞路/天秀路交界 2. 天瑞路/天壇街交界 3. 天瑞路/天榮路交界 4. 天耀路/天河路交界 5. 天福路/天耀路及屏廈路交界 6. 安樂路/青山公路元朗段交界

	7. 鳳翔路/青山公路元朗段交界 8. 谷亭街/大棠路/青山公路元朗段交界
--	---

附件二

輕鐵車輛於 2009 年 12 月及 2016 年 12 月的調配情況

路線	輕鐵調配數目 (2009 年 12 月)				輕鐵調配數目 (2016 年 12 月)			
	單卡	雙卡	繁忙時段 一小時單 向最高可 載客量 *	最繁忙路 段的載客 率	單卡	雙卡	繁忙時段 一小時單 向最高可 載客量 *	最繁忙路 段的載客 率
505	8	0	1 885	99%	6	2	2 356	74%
507	8	0	1 885	101%	10	1	2 430	83%
610	12	1	1 885	85%	11	2	2 019	85%
614	7	0	980	614 及 614P 的平 均載客率 為 89%	7	0	980	614 及 614P 的 平均載 客率為 69%
614P	4	0	980		5	0	1225	
615	7	0	942	615 及 615P 的平 均載客率 為 70%	7	0	942	615 及 615P 的 平均載 客率為 80%
615P	4	0	980		5	0	1 225	
705	2	3	3 921	95%	0	5	4 900	87%
706	1	4	4 411	82%	0	5	4 900	91%
751	6	6	2 625	93%	6	6	2 625	96%
751P	4	0	1 532	78%	4	0	1 532	78%
761P	2	11	5 026	100%	0	13	5 444	81%
特別 班	3	0			2	1		
合計	68	25			63	35		
	118				133			

*以每輛輕鐵最高可載客量約為 200 人計

各輕鐵綫途經的繁忙路口

1. 天瑞路/天秀路交界



2. 天瑞路/天壇街交界



3. 天瑞路/天榮路交界



4. 天耀路/天河路交界



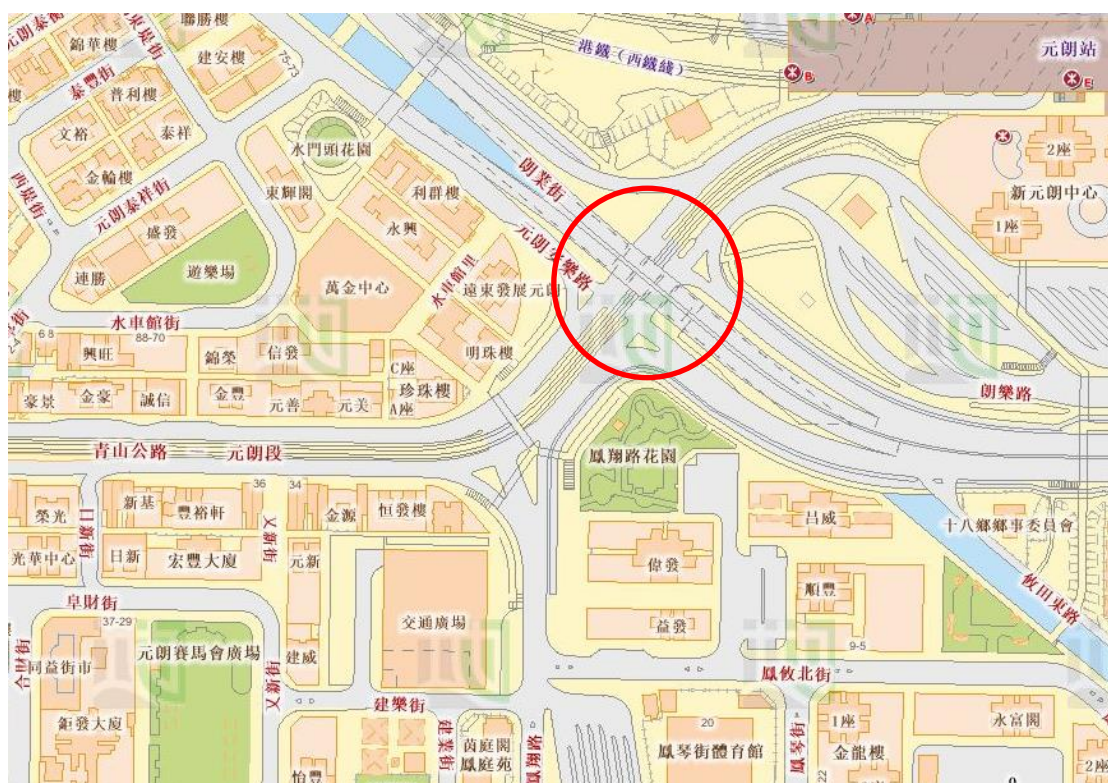
5. 天福路/天耀路及屏廈路交界



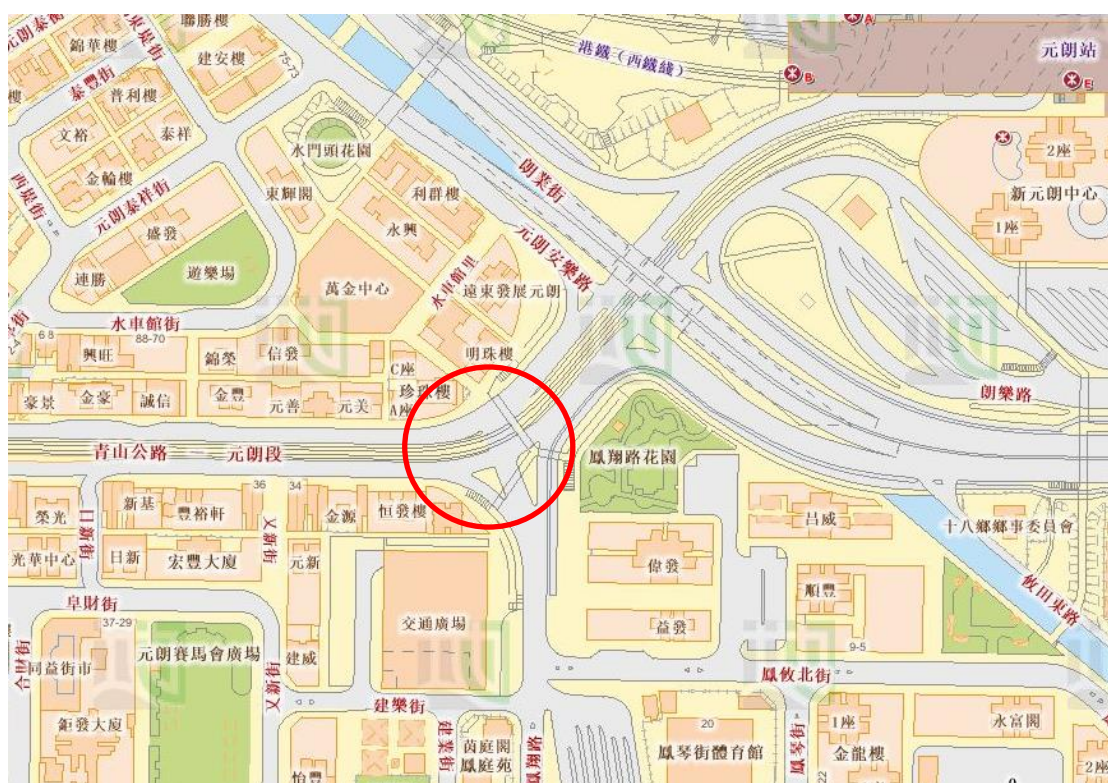
6. 天榮路/天城路交界



7. 安樂路/青山公路元朗段交界



8. 鳳翔路/青山公路元朗段交界



9. 谷亭街/大棠路/青山公路元朗段交界



10. 青麟路 (近屯門官立小學)



11. 海珠路/屯門鄉事會路交界

