

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

天水圍支線及西鐵通車

引言

本文件旨在匯報天水圍新支線通車時輕鐵服務的關注事項、九廣鐵路公司(「九鐵」)為改善服務而採取的補救措施，以及為確保西鐵通車暢順而採取的措施。

輕鐵天水圍支線通車

2. 輕鐵天水圍支線於二零零三年十二月七日(星期日)通車，兩條新路線同時投入服務。兩條新路線把輕鐵服務從天水圍南部延伸至北部，沿線共加設十一個車站。為了紓緩預期在早上繁忙時間對新路線服務的熱切需求，九鐵在本年十月至十一月已增設三條巴士線，以輔助輕鐵新支線的服務。另外亦預備了第四條輔助巴士線，以備不時之需。

3. 在新支線通車前，九鐵曾安排公眾試乘活動，讓新界西北區居民熟習新支線的路線。公司並進行了廣泛宣傳活動，包括刊登報紙廣告、張貼海報，以及向天水圍居民派發免費車票及乘車資料，以供他們試用這項新服務。

二零零三年十二月八日的事故

4. 二零零三年十二月八日(星期一)是新支線通車後的首個工作天。當日早上部分輕鐵車站出現擠逼的情況。

5. 當日早上部分輕鐵車站積聚了大量乘客的原因如下：
- (a) 由於早上七時後，軌旁的信號設備出現故障，不能識別個別調往新支線的輕鐵列車，以致兩個輕鐵路軌道岔不能自動操作，要改爲人手操作，令服務出現一些延誤；
 - (b) 上述原因導致輕鐵列車在早上七時至七時半駛至天水圍南部的車站時已幾乎滿載乘客，以致乘客無法登上第一部到站的列車，因而加重部分車站月台的擠逼情況；及
 - (c) 雖然九鐵已加強宣傳輔助輕鐵新支線的巴士服務，但很多乘客仍然使用輕鐵服務，而使用巴士服務的乘客相對較少。
6. 隨著道岔於上午約七時三十分回復以自動操作的正常情況，以及增加行駛後備（第四條）巴士線，服務逐漸恢復正常。
7. 九鐵其後進行服務及客流分析，顯示輕鐵在上午七時前能按其預計的載客量接載乘客。軌道道岔發生問題，是引致大量乘客在車站候車而出現擠逼情況的主因。

改善措施

8. 九鐵高層管理人員於十二月八日早上親到現場評估有關情況，迅速對此事作出回應，於當日下午公布下列新增措施以應付乘客需求：
- (a) 爲吸引更多乘客使用巴士服務，公司把後備巴士線改爲常設路線，並決定免收與兩條輕鐵路線相近的共四條輔助巴士線的車費，此措施最少維持至西鐵通車；
 - (b) 早上繁忙時間服務會提早半小時，即早上六時三十分開始；及

- (c) 調派更多職員在繁忙的輕鐵車站協助乘客及指示他們使用巴士服務。

9. 九鐵自十二月九日（星期二）起實施上述新措施，以維持輕鐵新支線的客流暢順。十二月八日早上發生的擠逼問題已沒有再次出現。早上繁忙時間內，使用輔助巴士服務的乘客數目已倍增至逾五千人。

10. 另外，為配合西鐵通車，部分九鐵巴士線已改道途徑西鐵車站。九鐵並於十二月十七日增設兩條臨時輔助巴士路線。

確保西鐵行車暢順

11. 九鐵已汲取輕鐵支線通車的經驗，為西鐵通車作好計劃。

12. 由於預計市民會於大清早抵達西鐵車站，在十二月二十日通車後的初期，九鐵會將平日的繁忙時間服務提早至早上六時半開始，以每三分鐘一班列車的班次行車。

13. 西鐵不會出現如輕鐵支線出現的運作問題，因為：

(a) 西鐵列車由七卡車組成，共載客二千三百四十五人，相當於十一輛輕鐵車輛（每輛載客二百二十名）的載客量；及

(b) 西鐵在繁忙時間內每小時每方向可載客四萬七千人，較整個輕鐵系統在早上繁忙時間的總載客量高出近百分之二十。

14. 自本年六月試車以來，西鐵列車合共行走一千萬公里，最後階段的試車順利完成。在連續六星期的試車期間，西鐵的日均正點率及列車按編定班次行走比率分別達 99%及 99.6%，表現超越九鐵所訂的標準。

15. 車站開放日共有超過十萬人次參觀，提供機會讓市民大眾熟習西鐵的設施及服務。九鐵亦於十二月十六至十八日舉行西鐵試搭。
16. 西鐵員工均曾接受訓練及參與演習，處理各種可能發生的緊急情況。西鐵共進行了逾一千八百次緊急事故演習。香港警務處、消防處及運輸署有參與相關的演習。
17. 通車初期，九鐵會增加前線員工的數目，額外增派逾三百名臨時員工到各西鐵車站協助乘客及控制人群。
18. 倘若行車時發生緊急情況，公司可以調動一百五十部巴士（包括三十部九鐵巴士及一百二十部其他營運機構的巴士）接載乘客。首部巴士可以在事發後二十分鐘內抵達現場，而調動全部巴士則可在兩小時內完成，載客量達一萬一千人。
19. 西鐵通車當日運輸署會啓動緊急事故交通協調中心。九鐵將會與該中心保持密切聯絡。

九廣鐵路公司
二零零三年十二月