

管制人員的答覆

(問題編號：2946)

總目： (60) 路政署

分目： (-) 沒有指定

綱領： (3) 鐵路發展

管制人員： 路政署署長 (鍾錦華)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

東鐵線於2017年在上班及下班繁忙時段每小時的平均乘客量以及載客率為何？

由於新界北區人口持續增長，北區居民經常面對「迫東鐵」及塞車之苦，根據2016年的數據，東鐵線的載客率已經接近飽和，當局會否研究興建一條連接新界北區和九龍的新鐵路或其他集體運輸系統，以應付交通需求；如有，詳情為何；如否，原因為何？

提問人： 林卓廷議員 (議員問題編號(立法會用)：34)

答覆：

2017年早上繁忙時段東鐵線最繁忙路段(即大圍至九龍塘)每小時單向的乘客量及載客率載列如下：

	2017年
乘客量(人次)	57 800
載客率(每平方米站立6人)(註)	67%
載客率(每平方米站立4人)(註)	94%

註：現時所有行走港鐵鐵路線的列車車廂均按照鐵路興建時的業界標準設計，以可容納每平方米平均站立最多6人作為考慮，以計算車廂內的最高可載客量。然而，根據近年觀察所得，乘客的乘車習慣有所轉變。現時的乘客不大願意登上看似擠迫但其實仍有空間的列車，寧可等候下一班列車。這些情況令列車以至整條鐵路線的可載客量減少。在實際營運中，目前在最繁忙路段及時段行走的列車一般只能達到每平方米站立約4人的乘客密度。

根據香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供的資料，在一般情況下，一條鐵路線(包括重鐵及輕鐵)的最高載客率是在早上繁忙時段(有較多乘客在相近的

時間出行)出現。乘客在黃昏繁忙時段的出行習慣相對較為分散，因此黃昏繁忙時段的最高載客率通常較早上繁忙時段的最高載客率為低。

大圍站至九龍塘站是東鐵線最繁忙路段，現時是東鐵線和馬鞍山線乘客前往市區必經的路段。就此，預期在2019年年中落成的沙田至中環線(沙中線)大圍至紅磡段，便會與西鐵線和馬鞍山線構成「東西走廊」，而現時西鐵線的7卡列車和馬鞍山線的4卡列車，則會一併改為8卡列車行駛。沙中線落成後，既可提高可載客量，亦有助減輕東鐵線的負荷。沙中線於2021年便會連接金鐘站，與東鐵線形成「南北走廊」。當「南北走廊」全面啟用時，我們估計約有20%經大圍至九龍塘段的乘客會改為取道沙中線，前往九龍東和港島。

由於港島北岸的地底設施和建築物地基密集，能夠建造車站的位置和空間有限，因此整條由羅湖站至金鐘站的「南北走廊」將由現時東鐵線的12卡列車改為9卡列車行駛。不過，配合信號系統的提升，繁忙時段的班次可由現時約3分鐘一班加密至約2分鐘一班，因而「南北走廊」的整體可載客量仍能維持與現時東鐵線相若。再加上上述的分流作用，我們預計當沙中線通車後，東鐵線在早上繁忙時段從大圍站至九龍塘站的乘客量會下調約20%。

運輸及房屋局(運房局)於2014年9月公布《鐵路發展策略2014》，其中因應運輸需求、成本效益及新發展區的發展需要，建議了7個新鐵路項目，包括北環線(及古洞站)。按照《鐵路發展策略2014》，北環線的功能之一是疏導東鐵線的客流量。當時的顧問估計，北環線有助疏導部分新界東北的鐵路客流(包括建議的新發展區所衍生的客流)，從而達到進一步重新分配客流量的效果。

港鐵公司於2017年3月底向政府提交北環線(及古洞站)的建議書。運房局、路政署及相關決策局／部門正在評估有關建議，並已要求港鐵公司提供額外資料及補充建議的細節，以確保其建議將實際可行，能為社區帶來最大裨益。

我們爭取在2018年內，就北環線(及古洞站)方案的具體走線、車站位置、推展方式、成本估算、融資模式及實際推展時間表，諮詢公眾意見。

就香港更長遠的規劃，發展局及規劃署正進行《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》的規劃研究。我們亦會因應該研究的規劃方向，致力進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》。有關研究將按本港最新的規劃數據，整體檢視全港由2031至2041年(或以後)的交通需求，並研究所需的策略性運輸基建網絡(包括鐵路及主要幹道)，以期滿足2個策略增長區(即東大嶼都會及新界北)的交通需求，同時改善現時主要交通走廊(包括鐵路及主要幹道)的表現。一俟獲批撥款，我們便會展開有關研究。

- 完 -