

管制人員的答覆

(問題編號：3070)

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 (陳派明)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

有關東九龍鐵路線發展方面，請政府告知：

- (1) 過去3年，觀塘線及將軍澳線的月均、總乘客量、載客率為何；
- (2) 過去3年，每年觀塘線及將軍澳線延誤次數為何（按延誤類別列出）；
- (3) 政府對東九龍鐵路線早期研究的開支為何；
- (4) 港鐵何時會再就東九龍鐵路線提交建議書；政府會於何時公佈工程進度及落實進行詳細規劃工作；
- (5) 監督東九龍鐵路線工程項目所涉及的開支及人手為何；鐵路署會否成立專責小組跟進以上工程？

提問人：黃國健議員（立法會內部參考編號：45）

答覆：

- (1) 2018年至2020年觀塘線及將軍澳線每月平均乘客量、總乘客量及載客率載於**附件**。
- (2) 就觀塘線及將軍澳線而言，2018年至2020年屬香港鐵路有限公司（港鐵公司）控制範圍內的因素（包括機件故障及人為因素）而引起並導致8分鐘或以上的服務延誤事故宗數，表列如下。

**觀塘線**

年份	原因	事故宗數
2018	機件故障	17
	人為因素	2
2019	機件故障	12
	人為因素	6
2020	機件故障	6
	人為因素	0

### 將軍澳線

年份	原因	事故宗數
2018	機件故障	15
	人為因素	3
2019	機件故障	6
	人為因素	0
2020	機件故障	14
	人為因素	1

#### (3)、(4)及(5)

政府已就港鐵公司提交的東九龍線建議書提出意見，並要求港鐵公司改良相關建議的技術設計。港鐵公司正考慮政府的意見，探討可行方案以改良項目的設計。我們會繼續與港鐵公司跟進，適時公布項目的未來路向。

上述工作由路政署利用現有資源進行。由於相關路政署人員同時負責其他項目或職責，因此未能分列涉及東九龍線項目開支的分項數字。如獲得立法會批准成立建議的鐵路署，相關人員將會在該署成立後調職到新部門，繼續監督東九龍線項目的推展。

		2018年		2019年(註1)		2020年(註2)	
		觀塘線	將軍澳線	觀塘線	將軍澳線	觀塘線	將軍澳線
<b>2018年至2020年觀塘線及將軍澳線乘客量</b> (百萬人次)							
每月平均乘客量		19.4	10.2	18.3	9.8	14.0	7.5
總乘客量		233.0	122.4	219.9	117.2	167.8	90.0
<b>2018年至2020年觀塘線及將軍澳線統計數字</b> (早上最繁忙一小時最繁忙路段單向)							
1	設計可載客量 (每平方米站立6人) (a)	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000	85 000
2	最高列車班次下的 最高可載客量 (每平方米站立6人) (b)	71 400	67 600	71 400	67 600	71 400	67 600
3	(a)項與(b)項之間 的差異(註3)	13 600	17 400	13 600	17 400	13 600	17 400
4	現時乘客量(c)	51 200	48 200	49 100	47 400	44 000	42 200
5	現時載客率(1) (每平方米站立6人) [(c)/(b)] { }最繁忙路段	72% {石硤 尾至 太子}	71% {油塘 至鰂 魚涌}	69% {石硤 尾至 太子}	70% {油塘 至鰂 魚涌}	62% {石硤 尾至 太子}	62% {油塘 至鰂 魚涌}
6	現時載客率(2) (每平方米站立4人) [(c)/(b)÷71.2%] (註4) (以第(5)項所指的 最繁忙路段計算)	101%	100%	97%	98%	87%	88%

註1 2019年下半年的數據受公眾活動影響，因此只採用了2019年上半年的數據。

註2 鑑於疫情對2020年載客量的影響，上表數字以疫情較緩和月份收集到的數據為基礎。

註3 原因是月台幕門及自動月台閘門令列車在每個車站停留在月台的時間延長了約10秒。

註4 以一行行走市區的重鐵列車為例，一列列車可提供340個座位及以每平方米站立6人的乘客密度計算時提供2 160個企位，即每列列車的總可載客量約為2 500人。以每平方米站立4人的乘客密度計算時，340個座位數目會維持不變，但企位則會減至1 440個，即每列列車的總可載客量約為1 780人。因此，以每平方米站立4人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立6人計算時的71.2%。

- 完 -