

西貢區議會  
2011年7月5日  
會上呈閱(七)

香港鐵路有限公司就 SKDC(M)文件第 135/11 號(鐵路服務)的回應

西貢親民街 34 號  
西貢政府合署 2 樓  
西貢區議會主席  
吳仕福先生, SBS, JP  
(經辦人: 樊慧玲女士)

吳主席:

**西貢區議會  
關於康城站列車服務**

貴會致港鐵公司的電郵於六月二十日收悉, 就 貴會將於七月五日舉行的會議上討論有關康城站列車服務的文件, 現謹覆如下:

港鐵公司在九十年代規劃將軍澳綫時, 已充分考慮了將軍澳區的整體規劃, 包括人口分佈及增長預測, 因此將軍澳綫的走綫、車站及路軌設施, 都是配合地區長遠的交通需求。

將軍澳支綫(第二期)及康城站自 2009 年 7 月啓用後, 將軍澳綫實施了新的行車模式, 至今列車運作大致暢順。在新的行車模式安排下, 將軍澳站至北角站之間的服務, 由原來每小時 22 班車, 增加至現時的 24 班車, 提高了將軍澳綫的整體載客量, 令將軍澳區的乘客受惠。

現時將軍澳綫繁忙時間的列車班次以每四班車為一組, 由北角開出的列車, 每四班列車當中, 首三班列車行走至寶琳站, 第四班列車則行走至康城站。寶琳站及坑口站的服務班次, 以 2 分 30 秒/2 分 30 秒/5 分鐘的班次模式運作。至於康城站, 列車服務於繁忙時間的班次為每 10 分鐘一班。

在早上繁忙時間最繁忙的一小時, 於康城站入閘的乘客人次約為 1000, 相比康城站往將軍澳站的列車在該時段的可載客量每小時 15,000 人次而言, 只佔整體可載客量不足 10%。

在非繁忙時間，康城站啟用後，來往康城站及調景嶺站則以每 12 分鐘一班的穿梭列車提供服務，非繁忙時間的乘客人次並不高，服務可配合乘客需要。

希望 貴會明白，在康城站啟用後，將軍澳綫的列車服務安排已作出上述改動，非繁忙時間來往康城站及調景嶺站的服務是以穿梭列車的安排進行，乘客可以在調景嶺站或將軍澳站轉乘列車前往北角或寶琳方向。

港鐵的列車服務根據乘客需求而定，現時將軍澳綫列車的載客能力足夠應付乘客的需要。而在康城站啟用後，列車仍有很多剩餘的空間接載在將軍澳站、調景嶺站及油塘站候車的乘客，有助舒緩觀塘綫乘客於油塘站轉乘將軍澳綫往港島區的需求。

自康城站啟用後，港鐵公司一直有密切留意將軍澳綫的服務及表現。現時將軍澳綫的列車整體服務安排運作暢順，亦能照顧乘客的需要。事實上，無論康城站投入服務的前後，將軍澳綫的列車服務表現一直穩定，列車服務的準時程度，維持在 99.9%。港鐵公司現時未有計劃調整將軍澳綫現時的列車服務安排。

感謝 貴會提供的寶貴意見，公司會將 貴會的意見紀錄在案，以便日後在檢討列車服務時作為參考。此外，港鐵備悉 貴會有關使用新列車行走將軍澳綫及觀塘綫的意見。公司會視乎整個網絡的需要而作出資源調配，為乘客提供更優質的服務。

感謝 貴會關注港鐵服務。

對外事務高級經理



梁賜強

二零一一年六月二十一日