

2013年統計數字(早上繁忙時段每小時最繁忙路段單向)

		東鐵綫	西鐵綫	馬鞍山綫	將軍澳綫	港島綫	觀塘綫	荃灣綫	迪士尼綫	部分路段共用路軌	
										東涌綫	機場快綫
1.	設計可載客量(每平方米站立六人)(a)	101,000	64,000	32,000	85,000	85,000	85,000	85,000	10,800	45,000	6,400
2.	最高列車班次下的最高可載客量(每平方米站立六人)(b)	90,000	51,500	30,500	67,500	80,000	71,400	75,000	9,600	45,000	4,800
3.	現有可載客量(每平方米站立六人)(c)	82,500	49,200	26,800	62,500	80,000	71,400	75,000	9,600	37,500	4,800
4.	(a)項與(b)項之間的差異(註 ¹)	11,000	12,500	1,500	17,500	5,000	13,600	10,000	1,200	0	1,600
5.	(b)項與(c)項之間的差異(註 ²)	7,500	2,300	3,700	5,000	0	0	0	0	7,500	0
6.	現時乘客量(d)	58,700	34,600	15,200	44,800	52,900	47,600	52,300	2,400	22,400	2,200
7.	現時載客率(1) (每平方米站立六人) [(d)/(c)] { }最繁忙路段	71% {大圍至九龍塘}	70% {錦上路至荃灣西}	57% {車公廟至大圍}	72% {油塘至鰂魚涌}	66% {天后至銅鑼灣}	67% {石硤尾至太子}	70% {尖沙咀至金鐘}	25% {欣澳至迪士尼}	60% {奧運至九龍}	46% {機場至青衣}
8.	現時載客率(2) (每平方米站立四人) [(d)/(c)+71.2%(註 ³)] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算)	100%	99%	80%	100.6%	93%	94%	98%	35%	84%	54%
9.	現時載客率(3) (每平方米站立六人) [(d)/(a)] (以第(7)項所指的最繁忙路段計算)	58%	54%	48%	53%	62%	56%	62%	22%	50%	34%
10.	能否增加列車班次(在現有訊號系統下)? (註 ⁴)	可以	可以	可以	可以	不可以	不可以	不可以	不可以	可以(註 ⁵)	不可以(註 ⁵)
11.	可有計劃提升訊號系統? 如有, 預計何時完成?	有 (2020年當沙中綫南北走廊通車時完成)	有 (2018年當沙中綫東西走廊通車時完成)	有 (2018年當沙中綫東西走廊通車時完成)	有 (2018至2022年完成)	有 (2018至2022年完成)	有 (2018至2022年完成)	有 (2018至2022年完成)	有 (計劃中)	有 (計劃中)	有 (計劃中)

按：輕鐵以開放式收費運作，因此無法得知個別路綫的乘客量。港鐵公司以實地考察的方式計算輕鐵的乘客量，以每平方米站立六人計算，2013年輕鐵整體的載客率為88%。由於輕鐵的車速及車距由車長人手操作決定，亦受路面交通及路面交通訊號所限，故班次頻密程度不似重鐵般可由訊號系統調較，因此能否增加班次不能純以輕鐵的訊號系統而定。但無論如何，港鐵公司已於2009年購置了22部新輕鐵車輛，新車輛已於2011年全部投入服務。港鐵公司同時亦正為第1期共69輛輕鐵車輛進行翻新工程，以提升可載客量及改善車輛設施。至今大部份車輛已完成翻新，經過技術及安全測試後，開始陸續投入服務。港鐵公司會陸續為餘下的50輛輕鐵車輛(即第2期及第3期輕鐵車輛)進行翻新，令整體輕鐵車隊的平均可載客量提升8%。港鐵公司亦會繼續回應乘客的需求，靈活調配輕鐵車輛，在較繁忙的路段提供舒緩，並會研究添置新輕鐵車輛的可行性。今年稍後，當政府完成2020年以後的鐵路發展策略後，會因應各項大型交通基建的規劃和落實情況，籌備整體公共交通長遠發展和布局的研究，當中會涵蓋包括輕鐵系統在內不同公共交通工具的檢討，以擬定未來的公共運輸策略。

註¹ 差異原因包括：(a)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；(b)東鐵綫部分路軌須由本地列車及跨境列車共用；以及(c)自2009年西鐵綫伸延至紅磡站，增長了東鐵綫及西鐵綫列車調頭時間。

註² 差異原因是由於服務班次尚未增至訊號系統可負荷的最高水平。

註³ 以一行行走市區的重型鐵路列車為例，一列列車可提供340個座位及以每平方米站立六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為約2,500人。以每平方米站立四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為約1,780個。因此，以每平方米站立四人的乘客密度計算的可載客量相當於以每平方米站立六人計算時的71.2%(機場快綫則為85%)。

註⁴ 增加列車班次會令可載客量達致現有訊號系統所能負荷的最高列車班次下的最高可載客量，即提供表中第(5)項所指的可載客量，以達致第(2)項所指的最高可載客量。
註⁵ 由於東涌綫及機場快綫部分路段共用路軌，而它們餘下可提升至現有訊號系統所能負荷的最高列車班次下的最高可載客量空間會全數撥至東涌綫，因此不可以同時在現有訊號系統下為機場快綫增加列車班次。