

香港鐵路有限公司就SKDC(M)文件第216/16、219/16及230/16號的回應

本函檔號：CR/EA/DC/SK/1610/030

傳真：2174 8355 (共 5 頁)

將軍澳坑口培成路 38 號
西貢將軍澳政府綜合大樓 4 樓
西貢區議會主席
吳仕福先生, GBS, JP
(經辦人：廖仲謙先生)

吳主席：

西貢區議會
動議要求全面檢視將軍澳南公共交通配套，以應付未來人口增長
反對石角路往返環保大道的天橋設計「斷截禾蟲」、無上蓋、
不合理地縮減區內車位數量
要求港鐵改善服務、就觀塘新延線通車後加密班次及盡快在付費區內增設洗手間

貴會致港鐵公司來函於十月十八日收悉，就 貴會於十一月一日舉行的會議討論上述動議，現謹覆如下：

將軍澳綫列車服務

港鐵作為本港主要公共交通工具之一，一直致力為乘客提供安全可靠的鐵路服務。港鐵公司自 2012 年起已透過加強列車服務顯著地提升鐵路網絡可載客量，從而紓緩列車載客壓力及乘客等候時間。

港鐵公司於 2015 年每星期增加列車班次約 600 班，自 2012 年起累積計算每星期增加了約 2600 班。

為提升將軍澳綫的載客量，港鐵公司於 2014 年 12 月在早上及黃昏繁忙時段推出「2+1」列車服務安排。首兩班列車會開往寶琳站，第三班列車則會以康城

站為終點。在此安排下，每星期合共增加了超過 200 班列車，令繁忙時段的整體載客量增加 11.5%。

在「2+1」的行車模式下，現時將軍澳綫早上繁忙時間來往寶琳站的列車服務班次，以 2 分 30 秒或 4 分鐘的模式運作；來往康城站的列車班次，於繁忙時間則為每 7 分鐘一班。至於非繁忙時間的列車服務，來往康城站及調景嶺站的列車以每 12 分鐘一班的穿梭列車模式行走，需要往來北角站的乘客可於將軍澳站月台轉車。因此由康城站開出的首班列車是以穿梭列車模式行走，全部乘客於調景嶺站落車後，列車會調頭前往將軍澳站，並以康城站為終點。

為再進一步方便將軍澳綫的乘客，港鐵公司於 2014 及 2015 年在該綫包括平日黃昏繁忙時段後的時間和星期六早上繁忙時段前的時間在內的其他時段，每星期再增加 78 班次。連同將軍澳綫「2+1」繁忙時段加密的列車班次，將軍澳綫每星期合共增加約 280 班次。

長遠而言，公司會陸續開展提升荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫的訊號系統工作，荃灣綫訊號系統的提升工程將率先於 2018 年完成，而將軍澳綫的工程則預計於 2021 年完成。當信號系統提升工程於 2026 年全面完成後，這些鐵路綫的整體可載客量可增加約 10%。

港鐵公司一直會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。港鐵公司會繼續留意將軍澳綫的服務情況，以及康城站乘客量的增長，定期作出檢討。

將軍澳站設施

至於將軍澳站出入口設施方面，希望 貴會理解，港鐵公司在規劃將軍澳站的佈局及設施（包括出入口的數量及位置）時，已考慮車站附近一帶的社區規劃、人口分佈、地理環境等要素。而將軍澳站出入閘機的數量及方向等配置均經過公司觀察乘客的整體需要、乘客乘車模式及人流變化等不同因素後所訂定。

現時將軍澳站設有 A(A1, A2)、B(B1, B2)及 C 三個出入口，共設有 26 部出入閘

機，包括去年增設於 C 出入口的一部閘機。為進一步提升將軍澳站的人流管理，我們去年實施多項措施，包括調整車站扶手電梯的方向、以及優化位於 C 出入口的客務中心的排隊安排，並且將部份出閘機設置為可同時接受智能單程車票及都會票的用途。此外，車站亦會安排車站職員於閘機旁維持秩序及協助有需要的乘客，並在有需要時將個別出入閘機改為雙向，方便乘客。根據觀察，在繁忙時間人流較多時，乘客排隊出入閘秩序良好，人流亦暢順，現時安排已可照顧乘客的需要。

儘管如此，港鐵公司會繼續留意將軍澳綫的整體服務安排，並會密切留意車站各出入口及閘機的使用情況，以及研究提升車站人流管理的措施，確保車站設施及服務配合乘客及附近居民的需要。

設置「港鐵特惠站」

港鐵公司設置特惠站的目的，是希望鼓勵更多市民選擇步行至最就近的港鐵站乘搭港鐵。在為乘客提供推廣的同時，亦擴大客源，從而達致雙贏。設置特惠站的標準包括新增特惠站地點與最近港鐵站的距離、能否新增乘客、以及有關地點是否已有其他接駁公共交通工具車費優惠往港鐵站等。此外，設置特惠站的地點，必須能夠提供基本設施，包括有足夠的空間放置特惠站和提供電力供應。

至於 貴會建議於峻瀅二期加設特惠站一事，希望 貴會理解，有關位置距離最近的康城站步距甚遠，加上乘客可以選乘設有轉乘折扣優惠的專線小巴 112M 接駁至康城站，因此未能符合增設特惠站的標準。然而，公司會密切留意市場情況，並已紀錄在案，以便日後在檢討有關推廣計劃時作參考之用。

觀塘綫列車服務

港鐵公司一直努力為社區打造方便快捷的鐵路服務。由十月二十三日開始，港鐵觀塘綫正式從油麻地站延伸至何文田站及黃埔站，往來黃埔站及油麻地站的車程約為五分鐘，比路面交通快 15-20 分鐘。觀塘綫的列車服務於首數個工作日運作大致暢順。

在列車班次方面，黃埔站及何文田站作為觀塘綫的新終點站，於平日繁忙時段（早上7時至9時30分及下午4時30分至7時）、周六及公眾假期的特定時段，由何文田站開出的列車約每兩分鐘一班，從黃埔站開出的列車則約每四分鐘一班。同樣地，由調景嶺站開往何文田站及黃埔站方向的列車班次，分別約每兩分鐘及四分鐘一班。至於平日非繁忙時段，觀塘綫沿綫各車站的列車班次平均約每三分鐘一班。

由於部分列車以何文田站為終點站，前往黃埔站的乘客需於何文田站轉乘隨後開往黃埔站的列車，港鐵公司已透過資訊顯示屏、車站及車廂廣播將有關列車資訊提示乘客，乘客亦可於港鐵公司網站及手機應用程式獲得相關資訊。未來數星期，港鐵公司會繼續加派人手到兩個新車站協助乘客熟悉車站的路線及站內設施。

何文田站及黃埔站投入服務後的首個工作日，截至下午5時，在兩個新車站出入的乘客大約為62,700人次。根據觀察，在早上繁忙時段，觀塘綫的最繁忙路段（即太子站至石硶尾站）的乘客量有輕微上升，儘管如此，觀塘綫的列車服務大致暢順，整體服務仍可照顧沿綫各站的乘客需要。

港鐵公司會繼續加強月台管理，保持人流暢順，並提升列車運作的效率。在可能的情況下亦會加強列車服務，縮減乘客在車站等候時間。另外，我們亦會鼓勵乘客改變乘車時間及習慣，在非繁忙時段乘搭港鐵，並研究紓緩繁忙時間高載客率情況的措施。

長遠而言，只有透過提升信號系統，才可全面增加可載客量。港鐵公司正陸續開展提升荃灣綫、港島綫、觀塘綫、將軍澳綫、東涌綫、迪士尼綫及機場快綫的訊號系統工作，荃灣綫訊號系統的提升工程將率先於2018年完成，而觀塘綫的相關提升工程預計於2020年竣工，而整項計劃預計可於2026年完成。當整體訊號系統提升計劃完成後，可載客量可增加約10%。

一如所有新鐵路綫，觀塘綫延伸在營運初期仍需要時間磨合及進行微調。港鐵公司會繼續密切監察列車服務的表現及車站設施運作，務求將可能出現的不便減至最低。

車站洗手間

港鐵公司一直努力為乘客提供方便舒適的乘車環境，連同日前正式啟用的觀塘綫何文田站及黃埔站，港鐵現時共有 89 個車站，其中 47 個車站已設有客用洗手間設施，包括機場快綫、迪士尼綫、東鐵綫、西鐵綫及馬鞍山綫全綫車站，以及東涌綫、港島綫、荃灣綫及觀塘綫部份車站。

至於未設有洗手間的車站，相關車站內的街道圖已標示車站 200 米範圍內或步行 4 分鐘路程內鄰近商場、商廈及政府提供的公共洗手間的位置，而公司的網站 <http://www.mtr.com.hk> 亦有提供相關資料，以方便乘客。同時，車站月台及大堂車站控制室外亦張貼多張標示，告知乘客如有需要，可向車站職員要求使用站內的職員洗手間。

另外，公司正安排在 10 個轉綫車站（即旺角站、太子站、金鐘站、尖沙咀站、油麻地站、荔景站、中環站、北角站、油塘站及調景嶺站）加設客用洗手間，當中旺角站和太子站的洗手間已於 2015 年 1 月啟用，其餘 8 個車站將會配合車站進行大型翻新工程時一併進行，並會爭取於 2020 年內完成。屆時，將軍澳綫的北角站、油塘站及調景嶺站將設有客用洗手間，連同已設有客用洗手間的鰂魚側站，將軍澳綫沿綫 8 個車站中，將有 4 個車站設有客用洗手間設施。

感謝 貴會關注港鐵服務。

對外事務高級經理

李家俊

(蘇玉燕 代行)

二零一六年十月二十六日