

提升輕鐵服務

《公共交通策略研究》

政府於去年聯同港鐵公司就輕鐵的長遠發展問題進行了一次有系統的檢視，並於二零一七年六月發表《公共交通策略研究》(《策略研究》)，提出短、中、長期措施¹，以提升輕鐵服務及可載客量。

短期措施

2. 就短期措施而言，政府及港鐵公司代表在二零一七年七月及九月向元朗及屯門區議會介紹輕鐵路綫重組方案，積極聽取區議員對路綫重組安排的意見。在仔細研究收集到的意見及考慮到委員的關注後，港鐵公司已檢討原方案，並作出優化，冀能在提升營運效率及可載客量的同時，平衡現時不同乘客需要。

3. 《策略研究》也建議調整三個繁忙路口的交通燈安排。政府已落實其中一個路口²的調整，令輕鐵的優先過路權能充分發揮。另外兩個路口的交通燈安排³將於今年內完成調整工作，相信有關安

¹ 《策略研究》提出以下短、中、長期措施 -
短期措施 - (a)購置 10 輛額外輕鐵車輛；(b)重組部分輕鐵路綫；及(c) 調整繁忙路口的交通燈號。

中期措施 - (d)研究改善繁忙路口設計。

長遠措施 - (e)改善輕鐵元朗大馬路段長遠的運作模式；及 (f)長遠研究興建新重鐵連接新界西北及市區的可行性。

² 天河路／天耀路路口

³ 天瑞路／天榮路交界（近天水圍醫院）；及天福路／天耀路／屏廈路交界

排將有助紓緩交通擠塞對輕鐵車速及班次的影響。

中、長期措施

4. 政府正跟進《策略研究》提出的其他中、長期措施，其中路政署正籌備在今年展開可行性研究，以改善繁忙路口的設計，減低輕鐵與其他道路使用者共用路面的需要。可行性研究預計需時兩年完成。在完成此可行性研究後，路政署在運輸署協助下，會尋求措施改善輕鐵在元朗大馬路的運作模式。

5. 長遠而言，政府將在取得撥款後進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》。當中，《2030+策略性運輸基建研究》會根據直至 2041 年的規劃數據，集中研究新界西北在 2030 年以後的重鐵載客量。政府會按照預測需求，研究是否有需要興建新的重鐵系統，把新界西北直接接駁至市區。

徵詢意見

6. 現附上港鐵公司就有關提升輕鐵服務措施，及輕鐵路綫重組的優化方案的文件(見附件)。請委員提出意見。

運輸及房屋局
運輸署
2018 年 7 月

**屯門區議會
交通及運輸委員會
提升輕鐵服務**

目的

本文件旨在向屯門區議會交通及運輸委員會委員，簡介近年輕鐵服務及設施的提升，並因應未來營運車隊的擴充，提出有效增加可載客量的措施。

背景

2. 輕鐵自一九八八年起通車至今三十年，一直與社區一同成長，見證著新界西北社區發展，服務往來屯門、元朗（包括天水圍）區的乘客，現時每日平均乘客量約五十萬人次。政府在其去年六月發表的《公共交通策略研究》（《策略研究》）中，再次肯定輕鐵作為元朗及屯門區內的重要路面軌道交通工具，以及接駁西鐵綫的角色定位。

3. 為應對日益上升的乘客量及客務需要，港鐵公司亦持續投放資源提升輕鐵服務及設施，例子包括：

- a) **增加輕鐵車輛數目**：港鐵公司所購買的四十輛新輕鐵車輛預計於二零一九至二零二三年之間陸續投入服務，當中有三十輛作更換第二期車廂，其餘十輛則用作擴充車隊。
- b) **改善車站設施**：港鐵公司多年來致力改善輕鐵月台的設施，例如擴大部份使用量高的月台可用空間、大規模更換網絡內較早期設置的座椅。票務方面，繼二零一五至一六年在整個輕鐵網絡推出集售賣單程車票和八達通增值服務於一身的「二合一」售票機後，二零一八年下半年

公司也開始陸續更換輕鐵全綫共約1,500部八達通入站／出站收費器及查閱機。車務方面，港鐵公司於二零一四年起延長服務輕鐵網絡的深夜服務時間，讓乘搭西鐵綫尾班車的乘客，可轉乘尾班輕鐵前往所有輕鐵站。此外，早上繁忙時段投入服務的輕鐵車輛數目，每年均有所增加，現時是134輛。

這些改善措施，實有賴各議員提出的寶貴意見得以使之更有效、到位，令乘客享有更佳的乘車體驗。

輕鐵路綫重組建議

4. 由於輕鐵於路面行駛，採用開放式設計，須與其他道路使用者共用部分路面，故此輕鐵抵站班次的準確度會受路面交通狀況、途經交通燈及路口的等候時間等因素影響。在重疊路綫途經的車站，往往出現兩班或多班相同方向的輕鐵同一時間抵站，而往後需要隔一段較長時間才有班次抵站的情況，引致班次不均問題，令乘客感到不便。若在繁忙路段調配更多輕鐵車輛行駛這些輕鐵綫，亦只會加劇輕鐵車輛互相擠塞的情況，令車輛未能按時到站，未能有效發揮增加可載客量的功效。

5. 有見及此，《策略研究》提出重組部分輕鐵路綫的建議，透過減少長途重疊路綫的班次、但同時增加服務屯門區內路綫、以及來往兆康至元朗一段路綫的班次，令班次更平均，紓緩擠迫情況，令整體乘客（包括長途、短途區內或跨區路段）的行程時間得以縮短。為配合路綫重組計劃，港鐵公司亦會增加資源，包括增加雙卡班次、增加人手及提升配套設施等。

6. 政府及港鐵公司代表於二零一七年七月於屯門區議會交通及運輸委員會中介紹路綫重組方案（「原方案」），積極聽取區議會的意見。考慮到委員的關注，港鐵公司聯同政府仔細檢討原方案，冀能得出一個既能提升營運效

率以及可載客量、同時能平衡不同乘客需要的改良方案。

最新方案詳情

7. 最新的方案，是將原有路綫重組的建議，修訂為集中 **調整** 現行路綫的班次。詳情如下：

a. 屯門區內：**加密** 614P 及 615P 綫的班次

	現時	最新方案
繁忙時段	約 9-12 分鐘	約 6-9 分鐘
非繁忙時段	約 10-20 分鐘	約 10-12 分鐘

b. **增加繁忙時段的雙卡車比例**，由現時 36% 增至 41%。

c. **保留來往元朗及屯門區** 的 614/615 綫，照顧有需要的乘客

	現時	最新方案
繁忙時段	約 10-18 分鐘	約 21-23 分鐘
非繁忙時段	約 11-23 分鐘	約 21-23 分鐘

d. 來往屯門及元朗的 610 綫

	現時	最新方案
繁忙時段	<ul style="list-style-type: none"> - 重組後維持約 5-9 分鐘 - 增加 2-3 班特別班 	
非繁忙時段	約 8-17 分鐘	視乎乘客乘車需求，將大幅增加雙卡班次

e. 維持行走 505/507 的車輛數目

8. 在實施以上調整現行路線的新方案，及預計於新購置輕鐵車輛開始投入服務後，比較不作任何班次調整下增加新輕鐵車輛，在早上最繁忙一小時的可載客量將會增加約 3.6%。

最新方案 - 乘客意見

9. 港鐵公司於今年三月就最新方案，聘請獨立顧問公司進行意見調查。總括而言，大部份參與者均同意最新方案的確有助減少系統擠塞及班次不均問題，令乘客受惠於更短的候車時間及車程時間。然而，參與者指出港鐵公司必須有足夠宣傳、乘客資訊及指示等協助乘客了解調整後的班次資料、轉車站亦必須有足夠空間方便乘客轉乘等等。

10. 同時，港鐵公司在去年 11 月進行的乘客調查⁴中，顯示輕鐵最多乘客的乘車模式為往返屯門區內，佔受訪人次約 34%；其次為往返天水圍區內、第三為由元朗前往天水圍區內。使用輕鐵往來屯門及元朗的人次佔約 6%。加密 614P、615P 及 610 綫的班次，有助大部份輕鐵乘客節省乘車時間。此外，調查亦顯示最多人於兆康站轉車，其中以 614P 及 615P 互相轉乘、505 及 751 綫互相轉乘及 505 及 610 互相轉乘為主。可見最新方案可令大部份乘客受惠，或至少無甚影響。至於小部分乘客的出行模式即使未有受惠，最新方案對他們應該影響甚微。

⁴ 港鐵公司每年均會進行乘客調查顯示，以了解乘客的需要，從而推出合適措施，令乘客有更佳的乘車體驗。

總結

11. 近年新界西北地區人口不斷上升，港鐵公司必須透過可行措施提升輕鐵服務的可載客量，以應付社區發展所帶來的交通需求。適度地調整部份繁忙路段的行車安排能令整體班次更平均，在新車投入服務時亦可以發揮更大效益，更有助提升整體可載客量及營運效率。是次優化的方案已適切考慮地區意見，平衡不同乘客需要。區議會的支持對有關安排十分重要，我們冀能盡快落實，令我們能盡早安排增加資源投放的細節，早日令乘客享受更快捷更方便的旅程。

12. 請各委員支持有關計劃。

港鐵公司
2018年7月