

資料文件

### 全新輕鐵車廂將投入服務

本資料文件旨在向委員會介紹全新輕鐵車廂將投入服務。

2. 政府於2017年6月發表《公共交通策略研究》(《策略研究》)，提出各項措施包括訂購10輛額外輕鐵車輛，以提升輕鐵服務及可載客量。兩部新輕鐵車輛預計於2019年投入服務，現附上港鐵公司就有關新車安排的文件(見附件)。請委員備悉本文件內容。

運輸署

2019 年 3 月

屯門區議會  
交通及運輸委員會

全新輕鐵車廂將投入服務

目的

本文件旨在向委員介紹 2019 年新輕鐵車輛投入服務的安排，以及致力提升輕鐵可載客量的工作重點。

背景

2. 政府在 2017 年 6 月發表的《公共交通策略研究》(《策略研究》) 中，聯同港鐵公司檢視輕鐵的長遠發展，肯定輕鐵作為屯門、元朗兩區內重要路面軌道交通工具，以及接駁西鐵綫的角色。《策略研究》提出短、中、長期措施<sup>1</sup>，以提升輕鐵可載客量及營運效率，滿足新界西北的交通需求。政府與港鐵公司正努力落實有關措施<sup>2</sup>。

3. 《策略研究》的其中一項短期措施為購置 10 輛額外輕鐵車輛，以擴充輕鐵車隊。港鐵公司持續投放資源提升輕鐵服務，於 2016 年購置 40 輛新輕鐵車輛，其中 30 輛用作更換第二期的車廂，10 輛新增車輛則可使輕鐵車隊於 2023 年擴充至 150 輛。首批兩架輕鐵車輛已於 2018 年年底付運抵港，預期另外兩架新輕鐵車輛會於 2019 年內到埗。在所有安全及服務表現測試順利完成，並獲相關政府部門審批後，港鐵公司預期首兩輛新車可於 2019 年下半年投入服務。

提升輕鐵營運效率

4. 輕鐵與其他區內交通工具共用路面，其班次、車速往往受路面交通影響<sup>3</sup>。單靠增加輕鐵車輛不但未能有效提升可載客量應對日益上升的乘客需

<sup>1</sup> 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。

<sup>2</sup> 部份繁忙路口的燈位包括天水圍天河路／天耀路路口、天瑞路／天榮路路口及天福路／天耀路／屏廈路路口的燈號調整已於 2018 年完成。

<sup>3</sup> 有關輕鐵運作面對的限制，詳見《公共交通策略研究》第五章 5.9-5.12 節。

求，更會使系統擠塞情況惡化，進一步減低車速及運作效率。有見及此，《策略研究》建議的其中一項短期措施 - 輕鐵路綫重組方案，旨在紓緩長途重疊路綫引致輕鐵互相擠塞問題，希望有效增加整個輕鐵系統的可載客量。政府及港鐵公司於 2017 年 7 月就《策略研究》建議的原方案（即取消 614 及 615 綫、加密 614P 及 615P 班次、加設 610P 綫來往輕鐵兆康站）徵詢屯門及元朗區議會交通及運輸委員會的意見。

5. 港鐵公司及政府理解議員對原方案有保留。因應區議會的意見，港鐵公司優化方案，並於 2018 年 7 月就優化方案（保留 614 及 615 綫、加強 614P、615P 及 610 服務等）向屯門及元朗區議會再作介紹。元朗區議會同意試行方案，而屯門區有部分議員仍然認為未能完全釋去疑慮，包括對現時不在兆康站轉車乘客的影響、兆康站配套是否足夠等。隨著新輕鐵車廂付運，港鐵公司在充份考慮議員意見後，會先就現有行車時間表作少許改動(見下文第 6 段)，以免加車反而令系統擠塞加劇。稍後港鐵公司會再研究部份路綫安排並理順班次，從而有效透過進一步加車以提升服務。

## 新車投入服務安排

6. 港鐵公司預期首兩輛新車可於 2019 年下半年投入服務。在仔細審視現行各路綫的乘客量及班次後，因 751 及 610 兩條路綫乘客量大，首兩部新輕鐵車輛將分別加入此兩條路綫，以提升服務水平。另外，港鐵公司預期利用第三及第四部新輕鐵車輛進一步增加以雙卡車輛行走 614 及 615 綫的數目。屯門、元朗兩區的乘客均可受惠。

7. 為配合新輕鐵車輛投入服務，港鐵公司將在不減少車輛數目、盡量在現有路綫班次安排不變的情況下，對現有行車時間表作少許改動，以改善班次不均及部份路段出現輕鐵互相擠塞的情況。新的安排亦能避免投放新車後反而加劇系統擠塞的問題，令新車投入服務時發揮較大效益，提升整體可載客量。

8. 由於 751 及 610 綫與 614 及 615 綫在元朗有部分重疊路段，增加 751 及 610 綫車輛數目可能使現有系統更為擠塞。為使新車投入服務時發揮較大效益，港鐵公司同時審視 614 及 615 綫的班次。其中，現時 614 及 615 綫班次時間差異較大，早上繁忙時段分別為 10-17 分鐘及 10-18 分鐘一班。由於部份路段出現輕鐵互相擠塞情況嚴重，據港鐵公司觀察，614 綫及 615 綫（早上最繁忙一小時內）往元朗方向的平均全綫行車時間，由 2006 年約 39-41 分鐘，增加至現時（2018 年）平均約 45-46 分鐘。針對此情況，港鐵公司決定將之統一為 12-16 分鐘一班。此舉令班次更平均，減少輕鐵之間互相擠塞，

期望令整體車程時間縮短；同時，改動後較平均的班次亦讓港鐵公司有空間在稍後安排新輕鐵車輛及更多雙卡班次行走，接載更多乘客。另外，港鐵公司亦會多加一班雙卡車於早上繁忙時段行走 505 綫。

9. 在 614 及 615 的車數沒有減少（各自安排一班車以雙卡行駛），其他路綫的班次也大致不變（或只作出輕微改動）的安排下，我們評估輕鐵在繁忙路口等候的時間及部份位置擠塞的情況將稍為得以改善，車程時間可縮短。大部份路綫的抵站班次會變得較平均，早上繁忙時段經過大部份車站月台的車卡數目，在加車後也會增加。

10. 港鐵公司預計，在統一 614 及 615 班次以及增加投放四架新車輛後，整體可載客量（繁忙路段早上最繁忙一小時單方向計）將較不統一班次情況下加新車多 6%，雙卡車比例亦由現時 36%，增加至 49%。

## 結語

11. 在新輕鐵車輛投入服務後，港鐵公司會繼續密切留意情況，監察各路綫的乘客需求，適時在運作上配合，為市民提供更適切的服務。同時，港鐵公司會因應未來增加新輕鐵車輛的進度，重新檢視更合適的路綫重組方案，目標是以最大效益方式增加輕鐵整體可載客量及營運效率。

12. 港鐵公司預期，其餘的新輕鐵車輛將陸續於 2020-2023 年間到付並投入服務。港鐵公司亦會繼續進行各輕鐵車站的乘客資訊顯示屏更新工作。新顯示屏將可顯示雙位數字的預計抵站時間，方便乘客選搭所需路綫。

港鐵公司  
2019 年 3 月