



沙田區議會
交通及運輸委員會

冼卓嵐先生提問

東鐵線過海段投入服務後的運作情況及客量變化

“東鐵線於二零二二年五月十五日正式由紅磡站延伸至金鐘站，成為香港第四條過海鐵路。東鐵線過海段通車後改變市民搭乘交通工具的習慣，惟東鐵線列車由原定 12 卡車改為以 9 卡韓製列車運行後，載客容量大大減少，未能應付東鐵線過海段通車後增加的客量，導致繁忙時段多個沙田區內的車站均出現乘客未能上車而留後的情況。

為改善沙田區內居民的乘搭鐵路的體驗，請告知本會：

- (a) 過去三年，東鐵線於早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的設計可載客量、最高列車班次下的最高可載客量以及現有可載客量分別為多少？

	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 (截至 3 月 31 日)
設計可載客量 (每平方米站立 6 人)				
設計可載客量 (每平方米站立 4 人)				
最高列車班次下的 最高可載客量 (每平方米站立 6 人)				
最高列車班次下的 最高可載客量 (每平方米站立 4 人)				

	2020 年	2021 年	2022 年	2023 年 (截至 3 月 31 日)
最高列車班次下的 最高可載客量 (每平方米站立 6 人)				
現有可載客量 (每平方米站立 6 人)				
現有可載客量 (每平方米站立 4 人)				

(b) 過去三年，東鐵線於以下各路段早上最繁忙一小時的乘客量及載客率分別為何？

2020 年

	大埔墟— 大學	大學— 火炭	火炭— 沙田	沙田— 大圍	大圍— 九龍塘
現時早上最繁忙 一小時乘客量					
載客率 (每平方米站立 6 人)					
載客率 (每平方米站立 4 人)					

2021 年

	大埔墟— 大學	大學— 火炭	火炭— 沙田	沙田— 大圍	大圍— 九龍塘
現時早上最繁忙 一小時乘客量					
載客率 (每平方米站立 6 人)					
載客率 (每平方米站立 4 人)					

2022 年

	大埔墟— 大學	大學— 火炭	火炭— 沙田	沙田— 大圍	大圍— 九龍塘
現時早上最繁忙 一小時乘客量					
載客率 (每平方米站立 6 人)					
載客率 (每平方米站立 4 人)					

2023 年(截至 3 月 31 日)

	大埔墟— 大學	大學— 火炭	火炭— 沙田	沙田— 大圍	大圍— 九龍塘
現時早上最繁忙 一小時乘客量					
載客率 (每平方米站立 6 人)					
載客率 (每平方米站立 4 人)					

- (c) 現時東鐵線於早上最繁忙一小時的班次為何？一共有多少組列車同時運作接載乘客？
- (d) 沙田區作為內地旅客常去的旅遊地區，在開關後車站人流亦見上升，大圍站和沙田站等車站時常出現乘客留後的情況。東鐵線於開關前及開關後的乘客量分別為何？開關後平均每日於落馬洲及羅湖站出入的人次為何？出入境乘客佔整體東鐵線客量的百分比為何？
- (e) 疫情消弭後市民使用公共交通的頻率上升，直至二零二三年三月三十一日為止，本年度對比去年同期每月乘搭東鐵線的客量增幅為何？
- (f) 東鐵線於每逢周三晚上的賽馬日須安排部分班次途經馬場站，加上火炭站內候車位置較為狹窄，導致火炭站於下午繁忙時間約六時開始因班次疏落而出現月台爆滿的情

況，香港鐵路有限公司(港鐵公司)會否安排部分列車改以火炭站作為起點站開出，以疏導月台上積聚的人流？”

運輸及物流局和運輸署的回覆

根據港鐵公司提供的資料，當評估鐵路線的服務需求時，一般會以最高載客率路段(即鐵路線最繁忙路段)的載客率作為指標。東鐵線過去三年早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的可載客量、乘客量及載客率[@]如下：

	2022 年 [#]	2021 年 [^]	2020 年
設計可載客量 (每平方米站立 6 人)	82 500	不適用	101 000
最高列車班次下的 最高可載客量 (每平方米站立 6 人)	82 500	不適用	90 000
現時可載客量 (每平方米站立 6 人)	62 500	73 300	71 200
乘客量	37 700	30 100	36 900
載客率 (每平方米站立 6 人)	60%	41%	52%
載客率 (每平方米站立 4 人)	83%	58%	73%
列車平均班次(分鐘)	2.7-3.2	2.9-3.2	3.2-3.4
最繁忙路段	大圍至九龍塘	沙田至大圍	大圍至九龍塘

[@] 鑑於疫情影響，上述表列數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。

[#] 東鐵線過海段於 2022 年 5 月 15 日正式通車。

[^] 東鐵線在上述期間以 12 卡列車及 9 卡列車並行的方式營運。設計可載客量及最高可載客量在這段期間並不適用。

隨著社會復常及恢復通關，東鐵線落馬洲站及羅湖站分別於二零二三年一月八日及二月六日重新投入服務，東鐵線服務已大致回復至疫情前的水平。同時，港鐵公司亦加強了上水站往來金鐘站的列車服務，以妥善照顧跨境和本地乘客的需要。根據港鐵公司的資料，通關後東鐵線早上最繁忙一小時的最繁忙路段(即大圍至九龍塘段)，以每平方米站立四人計算的載客率約

為 87%，較通關前輕微增長 4%。

港鐵公司除按實際情況調整列車班次外，亦會按各車站的情況，採取一系列措施疏導人流，包括實施乘客分流措施，引導乘客到較多空間的月台位置上車；透過科技(包括“過海易”顯示屏及“車廂載客情況顯示”等)，協助乘客分流到較多空間的鐵路線及車卡，讓客量分布更均勻；以及安排短途班次列車疏導乘客，例如在早上繁忙時間在沙田站及大埔墟站安排短途班次往金鐘站。

根據運輸署於恢復通關後在沙田站的實地調查，車站整體運作暢順，絕大部分乘客均可登上首班抵站往金鐘方向的列車。

另外因應賽馬日，部分東鐵線列車會途經馬場站而不停火炭站，火炭站的列車服務因而稍為調整。港鐵公司會因應實際情況，安排適當職員維持火炭站月台秩序及協助有需要的乘客。

運輸署一直密切留意東鐵線的列車服務，並會繼續與港鐵公司保持緊密聯絡，督促港鐵公司密切留意乘客量及乘客出行模式的變化，並按實際需要適時靈活調整列車服務，以配合乘客需要。

註：截至四月十九日中午十二時，秘書處尚未收到港鐵公司就提問所作的書面回覆，將繼續跟進有關事宜。

沙田區議會秘書處
STDC 13/70/45

二零二三年四月