

本函檔號：CA/EA/DC/ST/2304/001

電郵文件

新界沙田上禾輦路一號  
沙田政府合署 4 樓  
沙田區議會交通及運輸委員會主席  
許立榮議員  
(經辦人：張霖儀女士)

電郵地址：[stdc\\_secretariat\\_gr@had.gov.hk](mailto:stdc_secretariat_gr@had.gov.hk)

許主席：

**沙田區議會交通及運輸委員會  
有關東鐵綫列車服務**

貴會致港鐵公司的電郵於 4 月 6 日收悉，有關冼卓嵐議員就東鐵綫列車服務的關注，我們現綜合回覆如下：

東鐵綫過海段於 2022 年 5 月 15 日通車後，令港鐵網絡更加四通八達、乘客量分佈更平均、車程更快更便捷，以及乘客有更多選擇。東鐵綫乘客亦毋需轉車，一程由北區直達港島。東鐵綫過海段也為其他鐵路綫帶來分流作用，其中荃灣綫及觀塘綫早上最繁忙路段的乘客量分別下降了近兩成及一成，提升整體鐵路網絡的效能。

隨著疫情緩和及社會復常，暫停服務近三年的落馬洲站及羅湖站，先後於本年 1 月 8 日及 2 月 6 日重新服務乘客。同時，港鐵公司亦加強了上水站往來金鐘站的列車服務，以妥善照顧本地及跨境乘客的需要。現時東鐵綫整體運作暢順，大致回復至疫情前的水平，並有足夠運載力以滿足乘客量需求。

東鐵綫現時早上繁忙時段約 2.7 分鐘一班車，早上最繁忙一小時的最繁忙路段為大圍至九龍塘段，以每平方米站立四人計算的載客率約為 87%，較通關前略高。東鐵綫過去三年早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的可載客量、乘客量及載客率載列於附表。由於落馬洲站及羅湖站的服務因政府的疫情防控措施而暫停服務接近三年，有關數據只反映上水站與金鐘站之間的列車服務。

至於火炭站方面，因應周三晚的賽馬日，個別東鐵綫列車會途經馬場站而不停火炭站，以下午六時至七時為例，會有大約三班列車駛經馬場站。根據觀察，現時火炭站客流保持暢順，而東鐵綫在賽馬日期間，停靠馬場站的列車班次並不頻密，同時可以照顧不同乘客需求。港鐵公司會密切留意火炭站運作，適時調整車務安排。

港鐵公司會持續監察東鐵綫沿綫各車站及列車的載客及人流情況，並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，讓客量分布更均勻；以及按實際需要適時調整車務安排，例如於早上及下午繁忙時間增加短途列車接載乘客，致力為乘客提供可靠及便捷的鐵路服務。

感謝 貴會關注港鐵服務。

對外事務經理



蘇玉燕

二零二三年四月二十四日

附表

東鐵綫過去三年早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的統計數據 (註 1)

	2022 (註 2)	2021 (註 3)	2020
最繁忙路段	大圍至九龍塘	沙田至大圍	大圍至九龍塘
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
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) (註 4)	83%	58%	73%
列車平均班次 (分鐘)	2.7-3.2	2.9-3.2	3.2-3.4

註 1：可載客量及載客率指早上最繁忙一小時最繁忙單向路段的有關數字。鑑於疫情影響，上述數字以疫情較為緩和的月份所收集到的數據為基礎。

註 2：東鐵綫過海段於 2022 年 5 月 15 日正式通車。

註 3：新信號系統於 2021 年 2 月投入服務。同年 6 月屯馬綫全綫通車後，大約三成東鐵綫南行乘客轉乘屯馬綫前往九龍東，為東鐵綫南行帶來顯著的分流作用，紓緩了以往東鐵綫大圍往九龍塘之間一段最繁忙路段的樽頸情況。新及舊信號系統的設計可載客量，分別為每小時單向 82,500 人次及 101,000 人次。

註 4：由於東鐵綫的列車設有一卡頭等車廂，若以每平方米站立 6 人計算，新列車每列的總載客量為 2,845 人，以每平方米站立 4 人計算，則為 2,061 人。