

立法會八題：港鐵西鐵線的服務及安全性

以下是今日（五月十一日）在立法會會議上譚耀宗議員的提問和運輸及房屋局局長鄭汝樺的書面答覆：

問題：

有市民向本人反映，近年屯門、元朗及荃灣港鐵西鐵線沿線一帶的人口不斷增加，當區居民對西鐵線及其他交通工具的服務需求越來越大。然而，本年一月，當局在回答本會議員的質詢時表示，西鐵線的服務，即使在早上繁忙時間的高峰期，平均載客率為 58%，足夠應付乘客需要，因此現階段並無需要增加車廂數目。就西鐵線的服務及安全性，政府可否告知本會：

（一）是否知悉，過去三年，西鐵線平均每日的乘搭人次及乘客增幅分別為何；

（二）是否知悉，第（一）項的乘搭人次有否計算在沿線多個轉線站轉搭西鐵線的市民數目；若有，其計算方式為何；若否，原因為何，以及香港鐵路有限公司（港鐵公司）會否重新檢討載客率的計算方式，把轉搭西鐵線的市民數目計算在內，以真正反映實際乘搭人次，並將西鐵線的車卡的數目由現時的七卡增至原設計標準的九卡，以改善乘客擠迫情況；若會，詳情為何；若否，原因為何；

（三）自去年十月至今，政府有否了解去年西鐵線大量橋臺出現裂紋的原因及跟進其安全性，以及要求港鐵公司檢討是否因為安全原因而導致西鐵線的車卡數目不能增加至原設計標準的九卡；若有，結果為何；若否，原因為何；及

（四）是否知悉，港鐵公司會否於短期內加密西鐵線晚上由市區至新界的列車班次，以紓緩乘客擠迫情況；若會，詳情為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

就問題的各部分，現回覆如下：

（一）西鐵線過去三年平均每日乘客入閘人次及增幅為：

年份	平均每日入閘人次	按年增幅
----	----------	------

2008	223,000	-
2009	298,000	+34%
2010	333,000	+12%

(二)及(四)現時，由於港鐵鐵路網絡採用開放式運作，乘客進入網絡後可轉乘不同的鐵路線，因此香港鐵路有限公司（港鐵公司）並沒有個別路線的載客量或轉線乘客的實際統計數目。基於乘客進出車站須經出入閘機，港鐵公司存有個別路線乘客的出入閘數字的記錄。

港鐵公司在制定鐵路線的班次及服務水平時，除了參考乘客的入閘數字外，還會參考多方面的因素，包括車廂於最繁忙時間及最繁忙路段的載客率，以及通過實地視察了解車站月台乘客候車的情況等。

西鐵線於二〇〇三年通車初期，繁忙時間班次為 3.5 分鐘一班，單一方向的每小時可載客量達 39,900 人次。隨着九龍南線於二〇〇九年通車，西鐵線由南昌站伸延至紅磡站，西鐵線的服務亦由原先 3.5 分鐘加密至 3 分鐘一班，單一方向每小時可載客量達至 46,900 人次，以應付預期增長的乘客量。

西鐵線最繁忙的時段是平日早上八時至九時，最繁忙的路段是錦上路往荃灣西站。這一段的列車平均載客人次為每小時 27,400（註），平均載客率為 58%，因此以現時的列車服務及水平，足夠應付乘客需要。而根據港鐵公司不時在月台實地觀察所見，早上八時至九時，於屯門站至錦上路站，列車到站時，絕大部分乘客均可登上該班列車。

至於晚上的時間，以平日下午八時至十時為例，最繁忙的路段是荃灣西往錦上路站，這一段的單一方向每小時可載客量平均為 21,100 人次，而列車的 average 載客人次為每小時 8,300，即平均載客率約為 40%，亦足夠應付乘客需要。

港鐵公司會繼續密切留意西鐵線的乘客量，在有需要時調整服務安排，以配合整體乘客的需要。

(三)港鐵公司一直有定期用目視及槌擊方法檢查西鐵線沿線的建築物結構及監察裂紋的狀況，包括西鐵線的高架路段橋臺。在二〇一〇年三月進行西鐵線高架路結構的年度檢查時，港鐵公司發現其中十六個橋臺的表面出現幼細的裂紋，需要進行修補。有關修補工作已於二〇一〇年八月展開，預計於二〇一一年內完成。

港鐵公司理解公眾對有關事件的關注，故在較早前已委聘獨立顧問工程公

司，就裂紋情況進行一次詳細的結構評估。該顧問公司已完成評估，結果顯示現時橋臺整體結構上是安全的，而屋宇署亦同意上述結果，並正與該獨立顧問工程公司就一些技術性細節進行跟進。

至於是否增加西鐵線列車的車廂數目，港鐵公司表示是根據乘客需要作出考慮，與上述裂紋情況無關。

註：在星期一至五由早上八時至九時，於新界西北區內（即在屯門站至錦上路站）入閘，而不包括當中在區內出閘的乘客人次。

完

2011年5月11日（星期三）

香港時間11時36分