

致
西貢區議會主席暨全體議員

於 2024 年 11 月 5 日西貢區議會全體會議提出動議

「建議興建新的過海鐵路，由 137 區至港島東，並研究將康城段獨立成線，應付未來人口需要，長遠解決將軍澳交通問題」

背景：

現時將軍澳支線(康城段)以「2+1」行車模式，主要服務日出康城及周邊屋苑(浚滢 1 及 2 期、海茵莊園) 整個區域。日出康城整個發展計劃預計 2026 年全落完成，將會有約 63000 人，加上周邊屋苑居住人口，將會有超過 70000 人在該區域居住。

2022 年施政報告決定把 137 區相關用地發展成以房屋用途的新社區，提供約 50,000 個住宅單位，預計容納人口 135,000，同時將現時將軍澳支線(康城段) 延長至 137 區。

整體而言，當 137 區新社區發展完成後，將軍澳支線(康城段) 將繼續以「2+1」模式服務超過 200,000 名居民，屆時區內交通會是一大挑戰，影響居民出行。

建議：

1. 建議將現時康城段延線規劃，由 137 區延長至港島東。

按現時康城段延線的規劃，將來將軍澳線在現時不變的行車情況下，增加多 135,000 人口的服務，對將軍澳線明顯構成嚴重壓力。因此，我們建議興建新的過海鐵路，將現時的延線規劃由 137 區延長至港島東，增加分流作用，將前往港島東的居民，分流到延長的港島東路段，減輕將軍澳線路段的載客壓力。

2. 及早研究康城段獨立成線，並以調景嶺站為總站，便利居民轉乘。

按現時康城段延線的規劃，康城段將仍然會以「2+1」的行車模式營運，平均 6~8 分鐘 1 班列車，以支線模式服務超過 200,000 居民，情況極為不理想。而基於部份路段與將軍澳路段重疊，即使將模式改至「1+1」，亦最多提升至 3~4 分鐘 1 班列車，但「1+1」模式將犧牲坑口及寶林站的居民出行，在繁忙時間將造成嚴重影響。因此，我們建議政府在 137 區現階段仍在規劃下，及早研究康城段獨立成線，不再與現時將軍澳線重疊，並以調景嶺站為總站，便利居民轉乘。

動議措詞：

「建議興建新的過海鐵路，由 137 區至港島東，並研究將康城段獨立成線，應付未來人口需要，長遠解決將軍澳交通問題」



動議人: _____

周家樂

和議人:



李家良



李天賜



靳彤彤



邱浩麟



張美雄



施彬彬



胡雪蓮



陳權軍



張萬添



莊元琴



陳健浚



林俊嘉



陳廣輝



鄭宇曦



黃宏滔



曾國家



温啟明



劉啟康



譚竹君



祁麗媚



張展鵬



黃遠康



方國珊