

運輸及物流局就 SKDC(M)文件第 103/24 號的回應

周家樂議員的動議

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

回覆

政府去年年底公布《香港主要運輸基建發展藍圖》(下稱《藍圖》)，前瞻性地整合所有正在規劃、設計及施工中的主要運輸基建項目，宏觀勾勒並提前布局策略性運輸基建發展，滿足至 2046 年及以後的運輸及物流需求。《藍圖》建議興建全長約 4 公里的將軍澳線南延線，配合擬議的將軍澳第 137 區發展，詳情請參閱《藍圖》第 2.4.10 至 2.4.13 段。

在制訂《藍圖》時，我們已充分考慮最新的規劃及土地用途資料，當中包括寶琳一帶及第 137 區的潛在新增人口。研究評估顯示，將軍澳線乘客量最高的路段是來往油塘至鰂魚涌的過海路段，而來往寶琳及康城至將軍澳的路段的乘客量相對較低。透過提升信號系統及增加列車數目，將軍澳線的班次和最高載運量可以同時應付往來寶琳站方向的乘客量，以及增加往來康城站／第 137 區的班次，以滿足將軍澳區長遠發展所產生的運輸需求。

另外，我們亦曾研究在將軍澳南加建過海鐵路延伸至港島東的建議。研究評估顯示，在將軍澳的發展項目相繼落成後，於繁忙時段的運輸需求將會以往返「維港都會區」為主，預期現有及已規劃的過海運輸基建屆時仍有足夠載運量滿足將軍澳區的出行需要。研究亦指出，於將軍澳南增設過海運輸基建至港島東並不能有效縮短將軍澳居民出行到香港島核心商業區的行程及時間，其運輸效益及服務範圍非常有限。同時，如果要於將軍澳南增設過海運輸基建，我們需要考慮香港島的運輸基建配套、工程可行性及對社區影響等因素，當中涉及不少技術困難，例如可能需要拆卸大量近岸樓宇及公共設施以接駁至現有的高架鐵路。基於整體運輸及成本效益，以及對現有建築物及公共設施的影響，現階段政府並沒有計劃於將軍澳南增設過海運輸基建。如

日後規劃參數或實際條件出現顯著的變化，我們會適時作出檢視。

運輸及物流局
路政署
2024年10月