

立法會交通事務委員會  
將軍澳支綫（二期）服務補充資料

背景

於二零零九年四月二十四日的交通事務委員會會議上，議員就將軍澳支綫（二期）工程，進一步討論加密將軍澳綫班次及將觀塘綫延伸至康城站的可行性。應席上議員的要求，本文件提供補充資料如下。

伸延觀塘綫至康城站的建議

現時行車綫的隧道及樁柱的情況

2. 就議員提出將觀塘綫伸延至康城站的建議，現提供以下有關觀塘綫及將軍澳綫隧道的走綫情況，以方便了解該建議的可行性。

3. 觀塘綫的終點站現設於調景嶺站。調景嶺站和油塘站都是觀塘綫與將軍澳綫的轉綫站（見附圖一）。調景嶺站的上層為觀塘綫及將軍澳綫西行綫（往油塘站方向）月台，下層為觀塘綫終點站及將軍澳綫東行綫（往將軍澳站方向）月台。在調景嶺站，觀塘綫的列車在駛進下層月台並讓乘客離開車廂後，會經東面的越位隧道，於掉車處掉頭後駛回上層觀塘綫西行綫月台，接載乘客前往油麻地方向各站。基於安全及運作需要，此越位隧道需長約六百米，因而延展至將軍澳站，而現時一段約四十八米長的越位隧道已包含在將軍澳站的結構內（附圖二紅色圓圈顯示該段越位隧道的位置）。

4. 觀塘綫及將軍澳綫在調景嶺站至將軍澳站一段，來回方向共有四條行車隧道。在調景嶺站，觀塘綫及將軍澳綫西行綫位於上層，而觀塘綫及將軍澳綫東行綫位於下層（附圖二切面圖 A-A）；到掉車處時，四條行車隧道處於同一水平（附圖二切面圖 D-D）；而在將軍澳站觀塘綫及將軍澳綫的隧道則分別在下層及上層（附圖二切面圖 E-E）。故此由調景嶺站到將軍澳站的路段，觀塘綫及將軍澳綫的四條行車隧道沿途交

又相疊。

5. 將軍澳站地面大堂及地底月台的車站結構均由樁柱支撐。現有和規劃中的物業，包括將軍澳中心及君傲灣等，都座落在車站與隧道的北面。

6. 觀塘綫若要向康城站伸延，該綫現有的兩條行車隧道須同時由調景嶺站伸延。經探討的各個方案和結果詳載於以下第 7 至 10 段。

### 伸延觀塘綫的越位隧道

7. 第一個方案是將現有觀塘綫東行及西行綫在現有越位隧道的終端直接向東伸延，如第 3 段所述，現時一段越位隧道已包含在將軍澳站的結構內，標高約為水平基準以下十一米。此伸延綫(附圖三中綠色虛線的部分)將與上文第 5 段所述的車站樁柱相抵觸(附圖三切面圖 B-B 及 C-C 綠色陰影的部分)，必須進行相應的結構修改工程才可行。此項結構修改工程涉及暫停將軍澳站運作。

### 採用靠北面的路綫

8. 第二個探討的方案是把觀塘綫西行綫於調景嶺站及將軍澳站之間的行車隧道改道向北移(附圖四中紅色虛線的部分)，以避開將軍澳站的樁柱。此走向與上文第 5 段所述的現有將軍澳中心及正在興建中的建築物的地基樁柱相衝突(附圖四中粉紅色陰影部分)，故並不可行。

### 採用靠南面的路綫

9. 如採用靠南面的路綫，則須將觀塘綫東西行綫同時轉移往南面。然而由於觀塘綫及將軍澳綫的行車隧道如上文第 4 段所述呈交叉相疊，轉移後的西行綫(附圖五中紅色虛線的部分)會與現有調景嶺站至將軍澳站的一段將軍澳綫西行綫相衝突(附圖五中粉紅色陰影的部分)，故並不可行。

## 結論

10. 總結上述各項探討方案的技術及地理因素考慮，倘要將現有觀塘綫伸延至康城站，必須在鐵路路軌、隧道及車站的結構作重大規模的改建，嚴重影響現時將軍澳綫的鐵路運作和服務，以及周圍的建築群，故把觀塘綫向康城站伸延的建議，實際執行上並不可行。

### 加強將軍澳綫列車服務的可行性

11. 將軍澳支綫（二期）通車後，將軍澳綫在將軍澳站分支，南行方向至康城站，北行方向至坑口站及寶琳站（路線圖見附圖一）。將軍澳綫在北角至將軍澳站之間的最高列車班次可以提升至約每小時三十班。這個行車班次，與港鐵其他市區綫的列車服務相若。

12. 由於寶琳站只設有一個月台，從坑口站開往寶琳站的列車，必須於寶琳站月台的列車開出後，方可開始駛入寶琳站。計算列車出入站的安全距離和乘客上落車所需時間，前後兩班列車相距最少需時 2 分 30 秒。由於寶琳及坑口站的列車班次上限受制於寶琳站的月台設計，即使將軍澳綫的信號系統可支援更頻密的班次，亦不能提升班次。至於將寶琳站改建成雙月台的可行性，鑑於該月台位置與附近建築物貼近，並沒有足夠空間進行月台加建工程。

13. 事實上，鐵路公司在九十年代規劃將軍澳綫時，已充分考慮了將軍澳區的整體規劃，包括人口分佈及預測，現時由將軍澳站向南北分支的走綫、車站及路軌設施，都是配合地區交通需求。

14. 在康城站啓用後，預計來往坑口及將軍澳之間的承載量，在平日最繁忙的小時內平均只達到列車可載客量的四成。至於將軍澳站至北角站一段則由寶琳站和康城站開出的列車分擔承載乘客，因此，在未來一段時間，將軍澳綫的設計仍然足以配合該區的交通需求。

15. 康城站啓用後，港鐵公司會繼續密切留意將軍澳綫的實際乘客數量及使用率的變化，適時採取相應措施，保持人

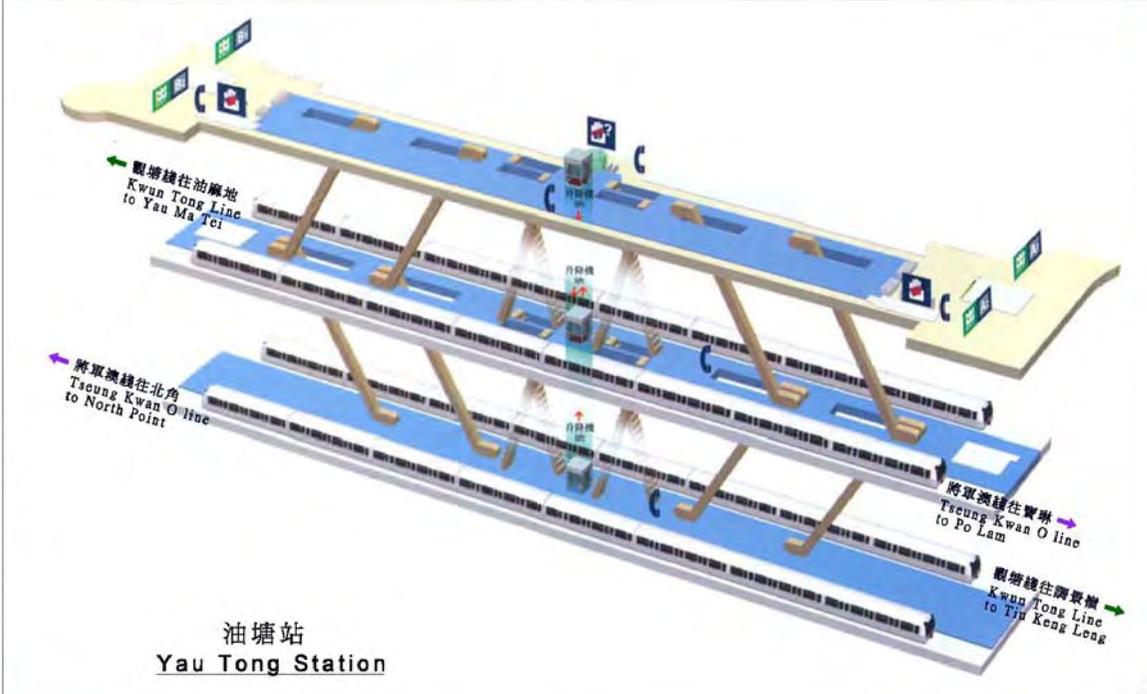
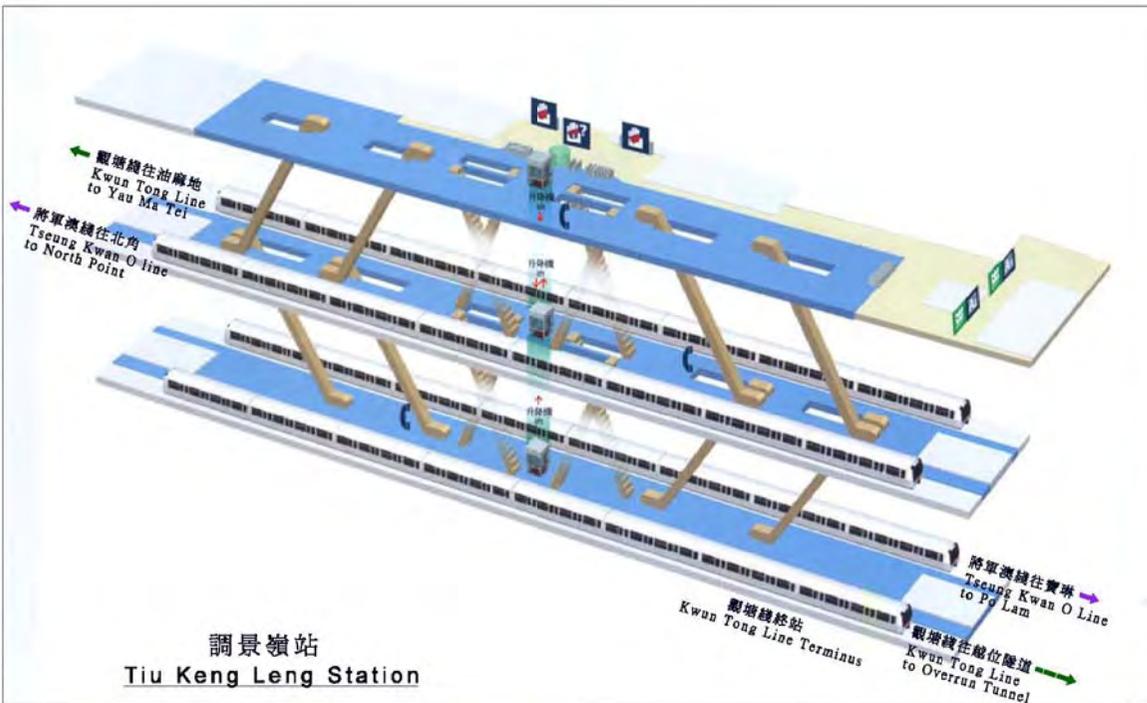
流暢順，確保列車服務符合乘客和社區的需求。

### **寶琳至北角站的行車時間**

16. 議員同時亦查詢新支綫通車後，會否影響日後將軍澳綫的行車時間。根據港鐵公司在過去兩個月為新支綫所進行的列車測試再次確定，在新行車模式下，由寶琳站至北角站的單程行車時間為十六分鐘，與現時的行車時間相同。

17. 請議員省覽本文件所提供的各項補充資料。

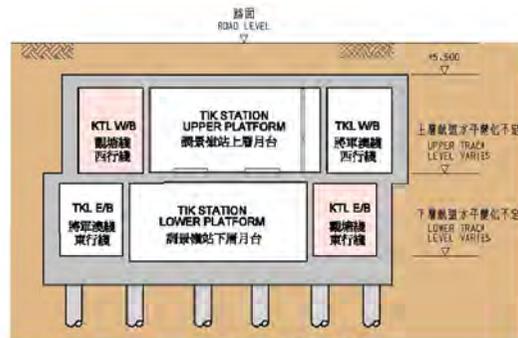
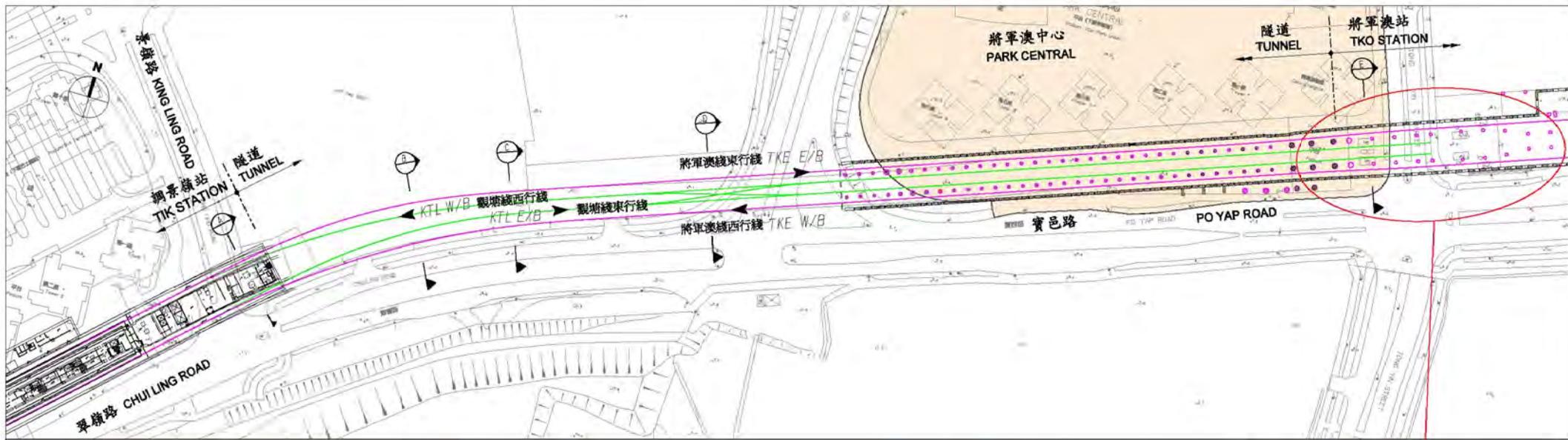
港鐵公司  
二零零九年七月



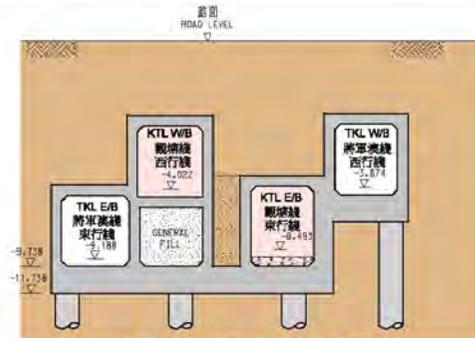
伸延觀塘綫至康城站的建議  
THE SUGGESTION OF EXTENDING KWUN TONG LINE TO LOHAS PARK STATION  
油塘站及調景嶺站  
YAU TONG STATION AND TIU KENG LENG STATION



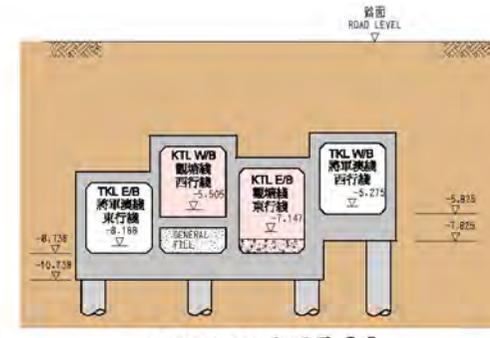
圖一  
Figure No. 1



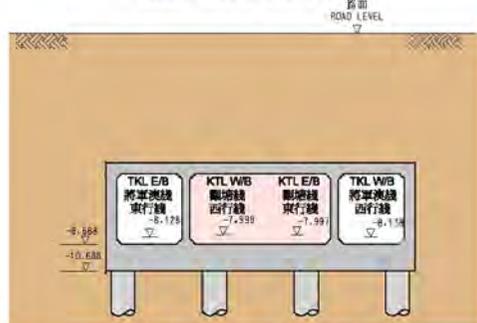
SECTION A-A 切面圖 A-A



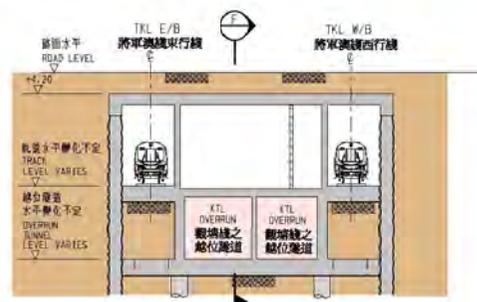
SECTION B-B 切面圖 B-B



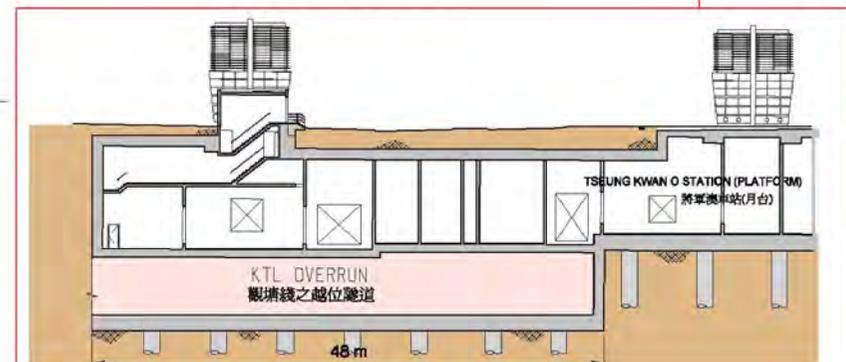
SECTION C-C 切面圖 C-C



SECTION D-D 切面圖 D-D



SECTION E-E 切面圖 E-E



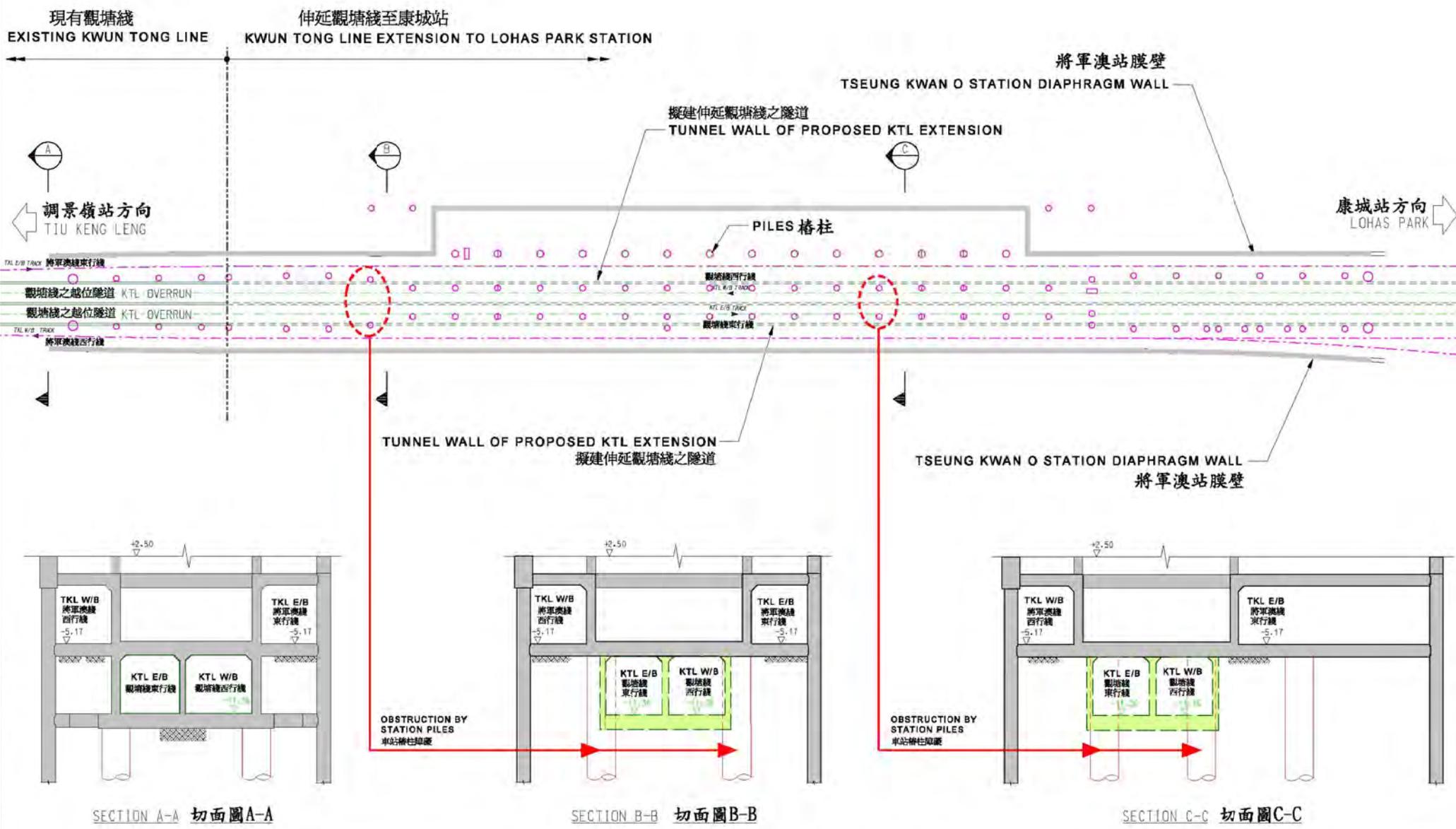
SECTION F-F 切面圖 F-F

24/06/2009 PM 1:00:20 FN W:\REFINA\CAD\_Misc\TKL View Folder\Figure 2.dgn



伸延觀塘綫至康城站的建議  
 THE SUGGESTION OF EXTENDING KWUN TONG LINE TO LOHAS PARK STATION  
 現有調景嶺站至將軍澳站切面圖  
 EXISTING TIU KING LENG STATION TO TSEUNG KWAN O STATION - CROSS SECTIONS

圖二  
 Figure No. 2

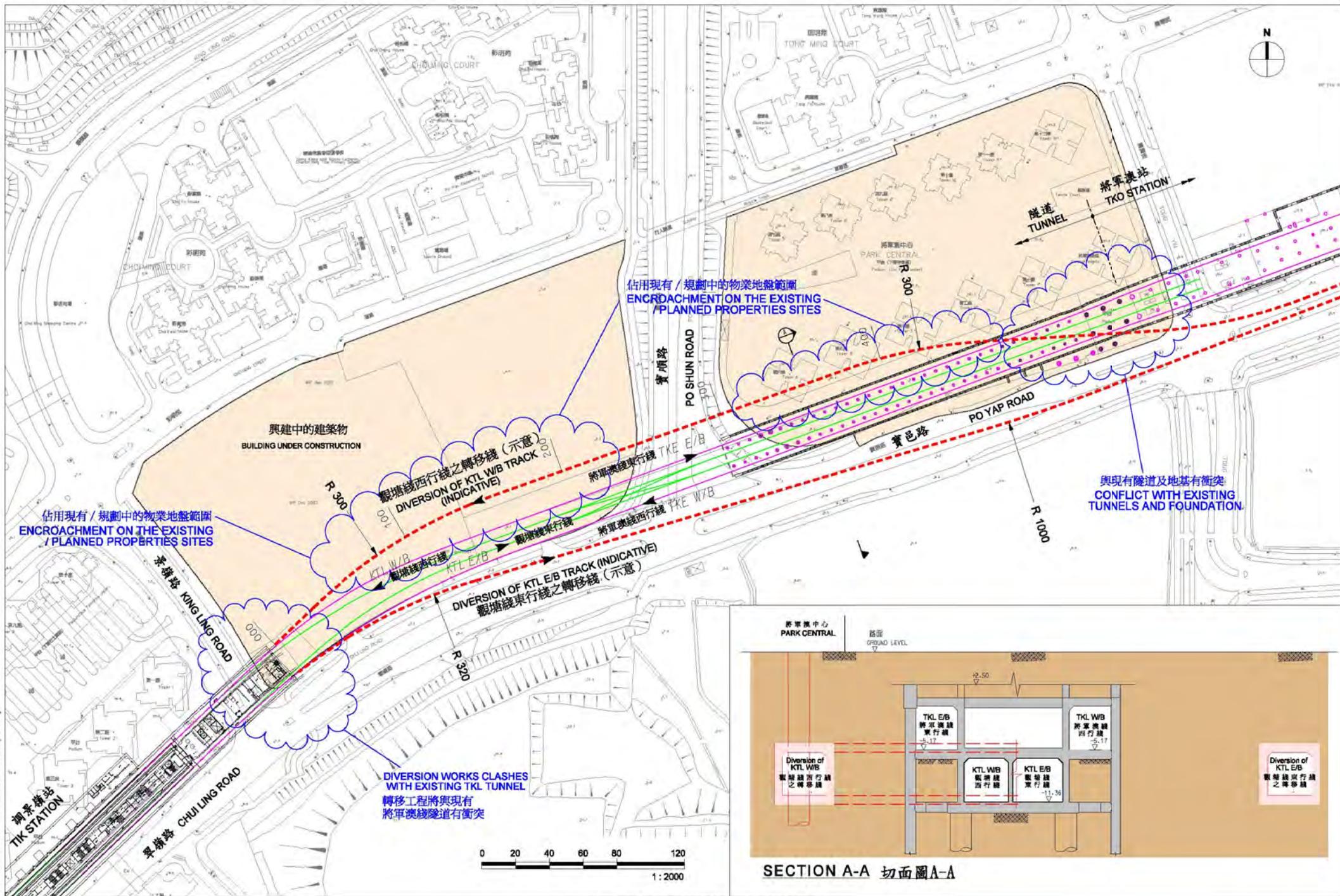


09/07/2009 5:44:05 PM W:\REFINA\CADD\_Mac\TKL\_View\Folder\Figure 3b.dgn



伸延觀塘綫至康城站的建議  
 THE SUGGESTION OF EXTENDING KWUN TONG LINE TO LOHAS PARK STATION  
 伸延觀塘綫越位隧道於將軍澳站面對之限制  
 EXTENSION OF KTL OVERRUN TUNNELS - CONSTRAINTS AT TKO STATION

圖三  
Figure No. 3

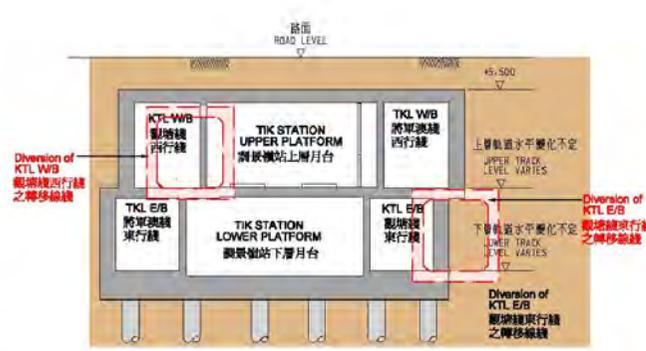
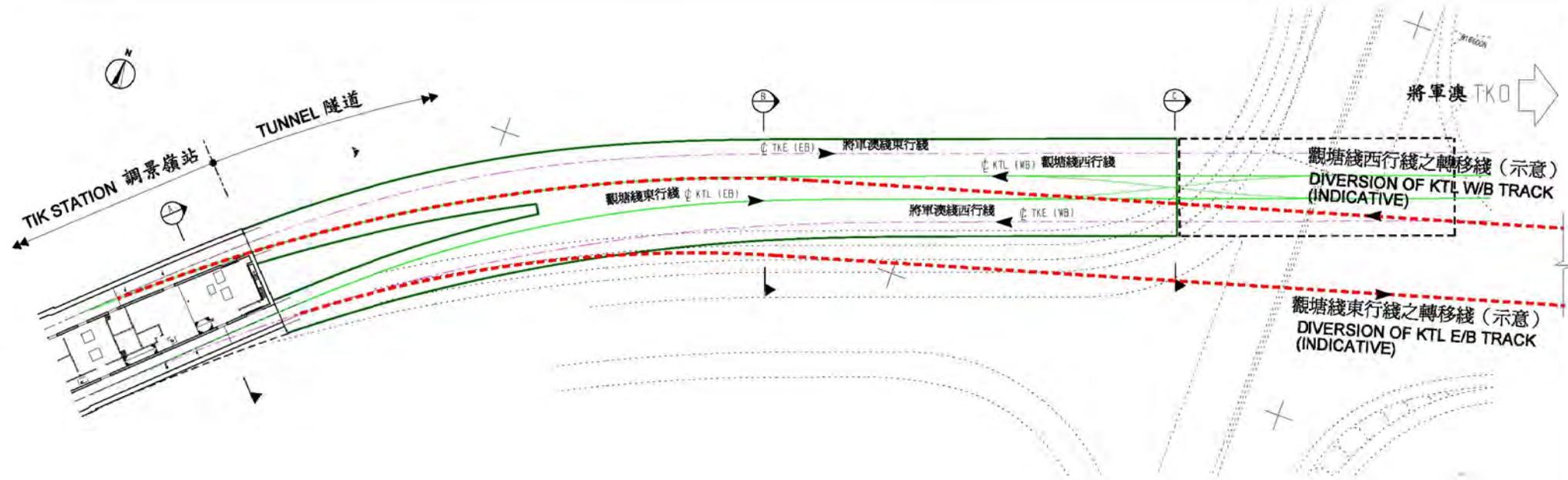


24/06/2009 0:11:07 PM W:\REFM\CDD\_Mac\TKE View Folder\Figure 4.dgn



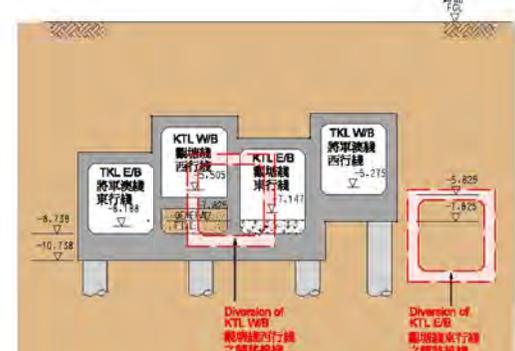
伸延觀塘綫至康城站的建議  
THE SUGGESTION OF EXTENDING KWUN TONG LINE TO LOHAS PARK STATION  
觀塘綫西行綫向北面轉移於將軍澳站面對之限制  
DIVERSION OF KTL W/B TRACK TO NORTH - CONSTRAINTS AT TKO STATION

圖四  
Figure No. 4



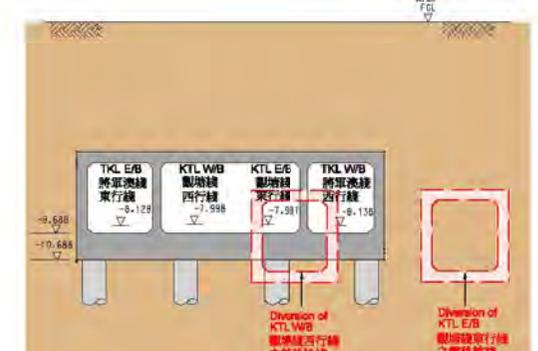
SECTION A-A 切面圖A-A

Clash with Existing Structures  
與現有建築物在位置上有衝突



SECTION B-B 切面圖B-B

Clash with Existing Structures  
與現有建築物在位置上有衝突



SECTION C-C 切面圖C-C

Clash with Existing Structures  
與現有建築物在位置上有衝突

伸延觀塘綫至康城站的建議  
THE SUGGESTION OF EXTENDING KWUN TONG LINE TO LOHAS PARK STATION  
觀塘綫西行綫向南面轉移於將軍澳站面對之限制  
DIVERSION OF KTL W/B TRACK TO SOUTH - CONSTRAINTS AT TKO STATION



圖五  
Figure No. 5

23/06/2009 8:09:00 PM W:\REFINA\CADD\_Mac\TKO\_View Folder\Figure 5a.dgn