

立法會交通事務委員會  
將軍澳支綫（第二期）項目進展及票價  
補充資料

背景

香港鐵路有限公司（“港鐵公司”）於二零零九年三月二十日的交通事務委員會會議上，向議員匯報將軍澳支綫（二期）的項目進度、票價及列車服務的新安排。席上，議員就列車服務的班次安排提出意見，並要求港鐵公司提供有關班次的資料，及研究加密將軍澳綫班次和將觀塘綫延伸至康城站的可行性。本文件提供補充資料如下。

將軍澳綫乘客量資料

2. 現時將軍澳綫由寶琳站往北角方向列車的載客量及列車負載比率如下：

早上最繁忙的一小時（即早上八時十五分至九時十五分）\*

路段 (往北角方面)	現時乘客量 (人) 總和	目前可 載客量 (人)	列車 負載 比率	新行車模 式可載客 量 (人)	新行車模 式的列車 負載比率
寶琳至坑口	9,200	55,000	17%	45,000	20%
坑口至將軍澳	18,700		34%		42%
將軍澳至調景嶺	28,400		52%	60,000	47%
調景嶺至油塘	20,600		38%		34%
油塘至鰂魚涌	37,500		68%		62%

3. 上述資料顯示，現時早上繁忙時段從寶琳站上車的乘客，只達到列車可載客量的17%，加入坑口站上車的乘客後，亦只有列車可載客量的34%。康城站啓用後，由於港鐵公司會採取新的列車服務「3+1」模式（即每四班車的首三班是由寶琳站開出往北角方向，而第四班便會由康城站開出），因此估計繁忙時段從寶琳站上車的乘客，會增加至列車可載客量約20%，加入坑口站上車的乘客後，亦只有列車可載客量約42%。

\* 以上數據為二零零九年三月非假日的星期一至五早上繁忙時段的統計。有關數據在過去六個月內大致維持在相約水平。每班列車的載客量為 2,500 人。

## 將軍澳綫的規劃及加強列車班次的可行性

4. 前地鐵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人口預測，其後亦已因應該區人口的進一步發展作出準備。

5. 一如其他鐵路綫，將軍澳綫的行車班次安排需要訊號系統及鐵路系統上其他設施的配合，當中包括月台的設計。由於寶琳站的設計為單月台，因此寶琳站至將軍澳站一段的最高列車容限為每兩分三十秒一班車。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。在新的班次安排下，列車服務仍會足夠應付寶琳/坑口及其他將軍澳地區居民的交通需要。康城站啓用後，港鐵公司會密切留意客流情況及實際乘客數量，不時採取適當措施，保持人流暢順，並在有需要的時候加密班次。

6. 此外，在康城站啓用後，將軍澳站至北角站間的服務，由現在每小時22班車，改善至24班車，將為油塘至鰂魚涌之間增加載客容量，亦令大部份將軍澳綫的乘客受惠。

## 伸延觀塘綫至康城站的建議

7. 議員在三月會議上提出將觀塘綫伸延至康城站的建議。在這情況下，伸延後的觀塘綫列車將需要與將軍澳綫列車共同使用油塘至將軍澳站之間的路軌，從而會令觀塘綫和將軍澳綫的行車班次減至約每五分鐘一班。因此，在現時路

軌的結構下，將康城站作為現時觀塘綫終點站這個建議並不可行。

8. 另一方面，若要將觀塘綫的隧道和路軌延長至康城站，由於目前觀塘綫的隧道和路軌的盡頭在調景嶺站與將軍澳站之間地層較深的位置，受將軍澳站和周圍建築物地基所限，有關做法並不可行。

9. 請議員省覽本文件所提供的各項補充資料。

港鐵公司

二零零九年四月