

西貢區議會主席及全體委員：

2023 年 1 月 3 日西貢區議會大會第一次會議提出動議
「港鐵每次故障，將軍澳變「孤島」，促全面檢查將軍澳線，保障市民人命安全，並增加公共交通工具，改變將軍澳過份依賴「以鐵路為骨幹」的運輸政策」

背景

將軍澳線港鐵屢次發生故障，今次 2022 年 12 月 5 日早上的將軍澳線又發生安全事故問題，將軍澳線列車 (K-train) 的車卡與車卡間的連接疑似出現鬆脫。事件發生後，將軍澳變成孤島一樣，港鐵及運輸署應急措施不足。事實上，這絕對不是單一事件，幾乎每年都會發生不同程度的故障或信號系統問題，而每次發生都導致日出康城、調景嶺、坑口、寶林或將軍澳站等地區非常混亂。

港鐵固然需負上責任，但運輸署也責無旁貸，我們認為今次的「惡果」源於過往過份的「以鐵路為骨幹」政策。以將軍澳為例，明明區內逾二百億的新基建-跨灣大橋/將藍隧道即將通車，但運輸署僅得五條新巴士線只在繁忙時間數班車提供服務，亦即使地理的便利卻不批准新的巴士路線為調景嶺服務，過門而不入，而將軍澳過海巴士（由日出康城、調景嶺或其他西貢將軍澳地區開出）更遙遠無期，令將軍澳過交通嚴重向港鐵傾斜，損害居民權益。就今次事件，我們要求以下：

1. 必須正視港鐵將軍澳線安全問題：港鐵須全面檢視零件有否老化情況，減低出事頻率，並針對性改善應急措施，加強港鐵職員的培訓及即時危機處理安排，保障市民安全；
2. 善用將軍澳跨灣大橋、將藍隧道：運輸署必須撇除保守的「保鐵思維」，5 條新將藍隧道巴士線須檢討及加密至全日化，並必須開辦新的由日出康城/調景嶺/將軍澳的過海巴士服務；
3. 檢討將軍澳線南延線及 137 區交通發展：是次事件證明，將軍澳線已完全飽和。倘若將軍澳 137 區 13.5 萬人口遷入，運輸及物流局現時計劃的將軍澳線南延線及將油隧道中的走線未必能夠疏導龐大的人口，只會雪上加霜。我們認為，137 區地鐵站及將軍澳線南延線應研究接駁至九龍東、甚至過港島線，以分流將軍澳線客流。至於將油隧道方面，應以 137 區接駁至港島的隧道取締。

本動議文件「港鐵每次故障，將軍澳屢變「孤島」，促全面檢查將軍澳線，保障市民人命安全，並增加公共交通工具，改變將軍澳過份依賴「以鐵路為骨幹」的運輸政策」提呈 2023 年 1 月 3 日西貢區議會大會第一次會議。



動議人
張美雄議員



動議人
張展鵬議員



和議人
劉啟康議員



和議人
王水生議員

2022 年 12 月 14 日