

運輸及物流局、機電工程署、運輸署及路政署
就 SKDC(M)文件第 69/25 號的聯合回應

香港的公共交通服務一向以高效可靠著稱，亦是香港市民出行的主要交通工具。對於 2025 年 5 月 22 日將軍澳線事故，對大批乘客造成不便，政府表示極度關注。政府已責成香港鐵路有限公司(港鐵公司)加強鐵路系統的維修保養和事故應對能力，提升鐵路網路的整體韌性。

港鐵公司就將軍澳線事故向政府提交詳細調查報告，並於 2025 年 6 月 27 日公布調查報告以及就預防及應對事故所制定的跟進計劃。該計劃涵蓋針對關鍵資產的即時一次性特別檢查，以及一系列中長期措施，包括透過加強鐵路資產的監察和風險管控提升鐵路網路的整體韌性；就極端情況制定預案，加強不同情境的演習和訓練，裝備港鐵人員應對事故的決策及執行能力；以及提升免費接駁巴士服務安排和加強資訊發放，包括事故復修進度、替代路線等，讓市民掌握最新情況以規劃行程，並凝聚地區力量支援受影響乘客。政府會密切監督港鐵公司落實各項改善措施的進度，確保港鐵持續為市民提供安全可靠的服務。

為了進一步提升鐵路服務的可靠度和效率，港鐵公司正推展提升鐵路線信號系統的工程，包括將軍澳線的信號系統。政府會密切監察港鐵公司的工程進度，確保提升工程以及新信號系統均安全穩妥。

長遠的運輸基建規劃方面，政府在 2023 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》建議興建將軍澳線南延線以及將軍澳—油塘隧道，配合將軍澳的長遠發展需要。

在制訂《藍圖》時，政府已充分考慮最新的規劃及土地用途資料，當中包括第 137 區的潛在新增人口。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

往來寶琳站及往來康城站/第 137 區兩個方向的乘客量，以滿足將軍澳區長遠發展所產生的運輸需求。道路方面，將軍澳－油塘隧道會在將軍澳中部提供將軍澳隧道及將軍澳－藍田隧道以外第三條對外連接的主要幹道，提供多一個出行選擇，加強將軍澳與九龍東的連通性。預期將軍澳－油塘隧道將能在繁忙時段分擔逾三成的整體將軍澳對外車流。

政府亦曾研究在將軍澳南加建過海鐵路及行車隧道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及主要幹道。

基於整體運輸及成本效益，以及對現有建築物及公共設施影響的考量，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，政府會適時作出檢視。

政府會繼續努力推進已計劃的運輸基建項目，並持續檢視將軍澳區的規劃和發展，以期為居民出行提供有效便捷的公共交通服務及基建設施。

運輸及物流局

機電工程署

運輸署

路政署

2025 年 7 月