

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
會議紀要

---

日期 : 2025年3月31日(星期一)  
時間 : 上午10時45分  
地點 : 立法會綜合大樓會議室2

---

**出席名單**

出席議員及官員、應邀出席者和列席秘書及職員名單載於[附錄1](#)。

(會議程序的逐字紀錄本載於[附錄2](#)。)

**I. 自上次會議後發出的資料文件**

自上次會議後，秘書處曾向小組委員會發出1份資料文件  
(立法會[CB\(3\)294/2025\(01\)](#)號文件)。

**II. 提升港鐵設施及乘客體驗的最新進展**

2. 政府當局及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)向小組委員會匯報港鐵公司在持續提升車站設施及乘客體驗方面的工作。

3. 小組委員會就項目進行討論，政府當局及港鐵公司就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：梁文廣議員、陳學鋒議員、周小松議員、田北辰議員、陸頌雄議員、陳紹雄議員(副主席)及張欣宇議員(主席)。政府當局及港鐵公司察悉議員就此項目提出的意見。

**III. 北部都會區鐵路項目的推展情況**

4. 政府當局向小組委員會匯報北部都會區鐵路項目的推展情況，以及就69TR號工程計劃“港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段”的一部分提升為甲級，編定為70TR號工程計劃，稱為“港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段 — 勘查及設計”，諮詢小組委員會的意見。

5. 小組委員會就項目進行討論，政府當局就議員的意見和提問作出回應。曾發言的議員包括(按發言次序)：田北辰議員、

周小松議員、陳紹雄議員(副主席)、劉國勳議員、易志明議員、陸頌雄議員、盧偉國議員及張欣宇議員(主席)。政府當局察悉議員就此項目提出的意見。

6. 小組委員會同意政府當局把此項工務建議提交工務小組委員會審議。

#### **IV. 其他事項**

7. 議員察悉，小組委員會已獲交通事務委員會支持申請延展工作期，並將適時向內務委員會提交有關申請。

8. 議事完畢，會議於下午12時43分結束。

立法會秘書處

議會事務部

2025年4月15日

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
會議

---

日期 : 2025年3月31日(星期一)  
時間 : 上午10時45分  
地點 : 立法會綜合大樓會議室2

---

出席情況

出席(小組委員會委員)

張欣宇議員(主席)  
陳紹雄議員, JP(副主席)  
陳克勤議員, SBS, JP  
田北辰議員, BBS, JP  
易志明議員, GBS, JP  
陳恒鑌議員, BBS, JP  
盧偉國議員, GBS, MH, JP  
陸頌雄議員, JP  
李世榮議員, MH, JP  
周小松議員  
梁文廣議員, MH  
陳學鋒議員, MH, JP

列席(非小組委員會委員)

劉國勳議員, MH, JP  
李梓敬議員

出席官員

議程第II項

運輸及物流局副秘書長2葉海鷹先生  
運輸及物流局首席助理秘書長4吳泳珊女士

### **議程第 III 項**

運輸及物流局局長陳美寶女士, JP  
運輸及物流局副秘書長1黃珮玲女士, JP  
運輸及物流局首席助理秘書長3伍家熙先生  
路政署署長邱國鼎先生, JP  
路政署北部都會區鐵路專員魏漢華先生, JP  
路政署總工程師/北都鐵路(2)霍嘉麗女士

### **應邀出席者**

#### **議程第 II 項**

香港鐵路有限公司常務總監 - 香港客運服務楊美珍女士  
香港鐵路有限公司車務營運及本地鐵路總管李婉玲女士  
香港鐵路有限公司總經理 - 市務及客戶體驗梁靜雯女士  
香港鐵路有限公司總經理 - 企業關係顧雅娟女士

### **列席秘書**

總議會秘書(3)2麥麗嫻女士

### **列席職員**

高級議會秘書(3)4羅偉志先生  
議會事務助理(3)2余穎智女士

附錄2  
Appendix 2

\*\*\*\*\*

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會會議  
逐字紀錄本

Panel on Transport of the Legislative Council  
Subcommittee on Matters Relating to Railways  
Verbatim record of meeting

日 期 : 2025年3月31日(星期一)  
Date: Monday, 31 March 2025

時 間 : 上午10時45分至下午12時43分  
Time: 10:45 am to 12:43 pm

地 點 : 立法會綜合大樓會議室2  
Venue: Conference Room 2 of the  
Legislative Council Complex

\*\*\*\*\*

**主席**：各位同事，會議時間已到，亦有足夠法定人數，可以開會。

會議議程第I項，“自上次會議後發出的資料文件”，即是政府當局就梁子穎議員關於早前東鐵線事故的函件作出的回應。我們在上次會議已進行討論，委員可以留意有關內容。

議程第II項，即今天需要討論的議項，“提升港鐵設施及乘客體驗的最新進展”。我現在邀請政府當局及港鐵公司的代表進入會議室，有意發言的委員可以按下按鈕。

政府和港鐵應該準備了投影片介紹，現在我將時間交給秘書長。

**運輸及物流局副秘書長2**：多謝主席。主席、各位委員，早晨。 [000521]  
港鐵公司一直致力推動香港前行，為乘客提供安全、可靠及便捷的鐵路服務。多年以來，港鐵公司不斷投入資源，持續提升車站的通達性，改善無障礙配套設施，以及提升車站及月台的環境等。此外，港鐵公司亦推動智慧出行措施，透過積極利用科技加強乘客資訊發放，為乘客提供更貼心及個人化的服務，讓乘客有更好的出行體驗。

港鐵公司同時非常重視乘客的意見，並且透過多種不同渠道與乘客交流和收集意見，以進一步完善車站設施及鐵路服務，務求滿足不同乘客的需要。

接下來，港鐵公司會簡介其在提升港鐵設施及乘客體驗方面的各項工作，然後我們樂意與委員交流及回答提問。多謝主席。

**主席**：好。是不是楊女士？

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：謝謝主席。主席好、各位委員好，早晨。一如秘書長剛才所述，港鐵公司一直秉持以客為本的宗旨，致力為我們的乘客提供安全、可靠及暢順的鐵路服務。目前我們的服務涵蓋範圍包括機場快線及高鐵網絡，合共99個車站及68個輕鐵站。2024年，我們的平均載客量為每日超過500萬人次。 [000625]

為進一步提升乘客的出行體驗，我們投放資源於持續提升車站設施及推動智慧出行這兩方面，務求讓乘客在乘坐列車及使用車站設施時，感受到便捷及貼心的服務。

接下來，我將以乘客旅程的角度，為大家介紹我們在過去一兩年間就多方面進行的改善工作。首先，在車站出入口方面，這是每位乘客的必經之路，亦是感受或體驗港鐵服務的開始。我們一直留意各車站出入口的使用情況，並根據實際觀察所得的需求情況稍微調節設施。去年，我們有數項新增設施先後啟用，包括開通元朗站及黃竹坑站的C出口，令乘客往返車站及周邊設施更加方便。同時，我們亦繼續推進其他出入口的工程，包括何文田站將新增兩個出入口，預計今年內完成；大窩口站亦會增設C出口，相關工程已經展開，預計可於2028年完成。

我們一貫的政策目標是希望為有需要人士提供無障礙的乘車環境進出車站，並在設施及措施上盡量配合他們的需要。例如，在美孚站，我們近年在A出口增設一部升降機直接連接大堂；在遊客較多的欣澳站，我們去年在A出口進行重建工作，使出口更加寬敞。

繼車站出入口外，乘客最常使用的設施當然是升降機或扶手電梯，用以往返出入口或大堂及月台。我們自2014年起，已分階段在車站引入較快的升降機，讓乘客往返這些地方時更加方便。至於扶手電梯方面，我們會在扶手電梯使用至約中期階段時進行中期翻新工作。截至2024年年底，約有四成扶手電梯已完成翻新。另外，我們當然相當重視乘客的安全，所以我們去年對網絡中約200條扶手電梯作出速度調整，稍微降低了運行速度。我們亦觀察到，2024年的扶手電梯意外宗數較2023年明顯下跌。

在持續提升乘車環境及體驗之餘，我們亦推展了大型工程，例如車站空調冷卻裝置更換計劃，車站亦已設置更多飲水機裝置，希望乘客能在大堂內享受到更好的環境。我們亦陸續在重鐵車站更換出入閘機，以支援不同的電子支付方式，除了常用的八達通外，還有二維碼及感應式信用卡等。

另外，我們最近推出了兩項新的票務服務。使用都會票的乘客稍後可透過MTR Mobile購買都會票，無需再前往客務中心，並可以透過該應用程式查看餘程數目，從而節省時間。

新增的站內服務亦包括新推出的全國交通一卡通的接收。很多內地乘客都會使用一卡通，他們現在可正式在香港使用一卡通乘搭港鐵，而車費會自動由人民幣結算為港幣，非常方便。

無論是拍卡還是掃描二維碼入閘，我們都很關心乘客入閘後的體驗，並致力提升乘車設施。列車未到時，乘客當然會想坐下來等候或休息。過去數年，我們一直在車站月台增設座椅，希望讓有需要的乘客更方便，可以坐下來等候列車。

此外，東鐵線的自動月台閘門安裝工程亦正按計劃進行，目前已有10個車站完工，工程團隊會繼續進行餘下3個車站的安裝工作，預計今年內可以完成。乘客可以在月台透過我們提供的實時資訊，例如車廂載客情況顯示，知道下一班列車的乘客分布情況，從而選擇在空間較多的車廂上車，乘客在下載MTR Mobile後也可以透過該應用程式查閱有關資訊。高鐵站及輕鐵站也有類似設施。西九龍站大堂最近亦增設了通關情況顯示系統，因為有時乘客不太肯定當日通關所需時間。設置有關顯示的目的，是希望讓乘客知道大約所需時間，或許可在大堂逗留更多時間後才再進去。

至於輕鐵，所有月台的列車到站顯示屏安裝工程已展開，預計今年內全面完成，屆時乘客可以知道下一班列車的實時資訊，這樣會更清楚。

由車站到大堂再到候車月台，沿途提供不同設施盡力照顧不同持份者的需要。我們已在全線車站提供Wi-Fi服務，而且超過六成的車站設有洗手間，部分已升級為智能洗手間。部分車站亦設有育嬰室，讓有需要的乘客餵哺母乳及照顧嬰兒。去年，我們亦為聽障人士推出了一項貼心服務，在27個轉車站引入關門提示閃燈，這些裝置安裝在月台幕門上方，聽障人士即使聽不到關門提示，也可以看到閃燈提示，更加清楚幕門何時會關上。

我們致力提供安全、可靠、舒適的服務之餘，也希望與時並進，提供一些不同服務以切合不同乘客的需要。經過詳細的評審及規劃，以及與很多不同持份者及機構溝通、了解、聯絡後，我們最近公布將於5月1日在輕鐵推出“貓狗同行”試行計劃。屆時，乘客購買“貓狗同行證”，即可攜帶一隻貓或一隻狗乘坐輕鐵。此計劃旨在收集營運經驗及市民的反應等。我們已

在這段時間增設很多標示及加強不同渠道的宣傳，同時安排員工培訓，希望不同的持份者能夠明白這項計劃，並且讓我們累積實際經驗。

除了硬件外，我們在軟件方面也不斷提升。最近我們更新了MTR Mobile程式，全新的版本的“行程指南”及“車務狀況”更方便使用，並且將各類資訊整合，乘客無需切換頁面或點擊不同部分。

另外，下班車到站資訊服務目前已覆蓋全線重鐵網絡。剛才提到，乘客快將可以透過MTR Mobile購買電子都會票。我希望在此補充，若購買電子都會票，便不再需要特意前往實體機申請領取政府公共交通費用補貼計劃的補貼，可以透過App直接完成相關操作。

隨着人口老化，對無障礙服務的需求當然日益增加。港鐵善用科技建立一個更安全及共融的乘車環境，透過“關愛共乘”App進一步為長者、輪椅人士、視像或聽障人士等提供不同服務，希望協助他們使用港鐵。我們去年在“關愛共乘”App推出輪椅活動摺板預約服務，乘客無需再打電話，只需透過App便可預約這項服務，大大方便了我們同事的內部溝通，並縮短準備時間。

我們亦已強化站內導航功能，讓視障人士可以透過這個功能，當然亦可以使用一般的引路徑，前往站內不同的目的地。這項服務目前已在會展站、荃灣線、觀塘線、港島線及南港島線沿線車站推行。全新的試用版亦加入了一項非緊急站內求助功能，現時在石硶尾站及鰂魚涌站率先試用，主要幫助聽障人士在非緊急的情況下，例如物品掉落路軌或身體輕微不適時，能夠透過這項功能聯絡我們的職員。

我們亦善用和運用科技推動智慧出行，並在鰂魚涌站、啟德站、機場站、柯士甸站及羅湖站推行虛擬服務大使Tracy，結合AI(人工智能)技術及語音控制功能，能夠直接與乘客對話，解答一般性的問題。

港鐵會持續透過我們的鐵路聯繫社區，希望能夠發揮港鐵強大運輸網絡的優勢。我們亦致力推出多項不同項目，希望能夠吸引旅客透過港鐵網絡前往不同社區，支持政府的“無處不旅遊”。例如，我們去年在部分車站及車廂設置以多啦A夢或熊貓為主題的裝置，讓乘客更能感受城中盛事，希望能吸引更

多乘客出行。此外，我們上月率先在屯門試行一項新服務，名為“屯門發現號”。該列車讓乘客隨意上落，欣賞沿途屯門風景或歷史文物。

另外，我們也在車站內設置“鐵遊香港地”的二維碼，旅客只需掃描二維碼，就能看到沿線附近的旅遊特色，方便訪港旅客隨時獲得資訊，幫助他們遊覽。

總括而言，我們十分重視每一位乘客的寶貴意見，並致力為我們的乘客提供最好的服務，所以我們不時主動走入社區，定期在不同的車站及渠道聆聽乘客的意見及建議。我們推出了“聽你所想”項目，作為另一種參考途徑，讓我們了解個別車站乘客的意見。當然，我們也持續進行大型乘客調查，每季定期諮詢乘客對不同服務的評分，以了解我們的表現，並收集意見。希望這些項目都能夠為我們的乘客提供更優質的服務，並能夠積極推動香港城市前行。多謝主席。

**主席**：現在我們總共有7位同事按了按鈕，我很快讀出次序：[\[002009\]](#) 梁文廣議員、陳學鋒議員、周小松議員、田北辰議員、陸頌雄議員、陳紹雄議員及我本人。每位4分鐘，連問連答。

第一位是梁文廣議員。

**梁文廣議員**：[\[002025\]](#) 多謝主席。首先，我留意到港鐵在提升港鐵站或整體車務設施方面已下工夫。剛才提到有一點，我希望在今天會議上表示讚賞，就是港鐵站內升降機改善工程。今天，即我們開會的同一天下午，南昌站B出口的升降機將正式啟用，經重新修建及改善優化後重新投入服務，這項工程自去年9月進行至今，原本預定於今年第二季才能完成，但得以提早完成。感謝港鐵公司聽取居民意見，讓工程部門同事加速推進，使升降機盡快恢復為居民提供服務，當中的努力是可以見到的，所以我首先表示讚賞。

既然這項升降機工程的進度得以加快，我想就另一方面作出追問，即月台閘門，特別是我早前較為關注的旺角東站，我留意到最常用的兩個月台基本上已完成安裝，該站是東鐵線其中一個車站，整體而言，東鐵線其餘車站的閘門工程會否有可能提早完成？或者其實在工程方面有甚麼困難，以致需要

一直作出調整或處理等，才能妥善完成整項月台閘門工程？期望港鐵稍後能與我們分享。

最後一點，其實我過去已經提過，是整體設施方面其中一項我一直關注的事宜，就是西九龍高鐵站內商務乘客的體驗。目前候車區域中的所謂“貴賓室”或“商務座”，其實並非內地高鐵商務座的模式，純粹為一等座以上的乘客提供一個較為寬敞的等候空間。然而，內裏的服務、設施或職員的提示、登車服務等，與內地高鐵的商務座仍然存在非常大的距離。我想了解一下，究竟在設施或服務上，西九龍高鐵站的商務座設施有沒有空間可以提升，至少達到與內地高鐵商務座一致的標準？我希望了解這方面有沒有處理方案。多謝主席。

**主席：**楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**謝謝主席，也感謝梁議員的問題。關於月台閘門的問題，目前只剩下3個車站，這些車站的月台空隙較為寬闊，工程相對較為困難，但我很高興向大家匯報，工程進展順利，我們其實正在爭取，希望越快完成越好。原定計劃是今年內或年底前完成，但我們希望能夠盡快。如有確實日期，我們會盡快公布，現正全速爭取盡快完成。

另外，關於西九龍車站商務乘客的體驗，感謝梁議員的意見，其實我最近也聽到類似意見，我們會考慮提供乘客提示服務是否可行，因為這類服務是我們有能力提供的。在食物供應等方面，或許真的較為困難，因為該處屬於內地口岸區。至於傢俬等，我們會再作考慮。多謝梁議員的意見，我們會看看如何可以做得更好。

**梁文廣議員：**我想補充一句而已。關於目前一等座以上候車區的情況，包括座位整理情況，或許有旅客在飲用飲品後將容器放在大玻璃幕牆附近的排椅，過去有聽到反映，清理速度似乎較慢，影響了乘客體驗，這類情況或許需要多加注意(計時器響起)。多謝主席。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**多謝。

**主席**：下一位是陳學鋒議員。

**陳學鋒議員**：多謝主席。最近有一項調查顯示，香港的公共交通工具服務質素比較高，乘客的滿意度也較高。港鐵作為香港最重要的公共交通服務，我覺得在這方面有很重要的持份。首先，感謝港鐵在過去一段時間提升服務。不過，我有幾點意見，希望能多加注意。[\[002430\]](#)

第一點，我們收到較多居民反映早上南港島線的情況。由於該鐵路線屬於中型鐵路，月台面積較小且較為狹窄，加上班次並不特別頻密，導致月台經常站滿人。南港島線能否在上班時間加密班次？這樣既可縮短乘客的候車時間，並能紓緩月台擠擁的情況。這是第一個問題。

第二點，現時東鐵線有兩條北行線，分別為羅湖線及落馬洲線，很多時候等候前往落馬洲站的乘客會站在閘口位置。港鐵會否研究分流排隊，將前往羅湖站和落馬洲站的乘客分開？很多時候，即使已經有兩班列車開出，但第三班列車仍然並非開往落馬洲站，乘客唯有繼續等候，堵塞着閘口，我認為這種體驗在金鐘站尤為明顯。因此，港鐵或許需要留意如何分流乘客，避免衝突發生，因為很多時候乘客站在閘口，堵塞着閘口，但其實車廂內仍有空位。這是第二個問題。

第三點，我很高興港鐵聽到意見後，開始在不同車站增設洗手間，這是一項好服務。不過，請注意清潔次數，不少乘客表示憑着鼻子便能嗅到廁所所在，我想這並非理想的體驗，所以希望清潔次數能夠增加。以上是我的幾點意見。

**主席**：楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：謝謝主席，感謝陳議員的問題。關於前往羅湖或落馬洲乘客的分流候車安排，感謝議員的意見，我們會回去研究。[\[002646\]](#)

此外，關於洗手間的清潔問題，這是理解的，我們也非常關注，亦會想辦法盡力做得更好。我們留意到在新一輪合約

下，洗手間的整體清潔已略有改善。不過，我同意我們可以繼續做得更好。

至於南港島線的服務，我請我們的營運總管Cheris為大家講解一下。

**香港鐵路有限公司車務營運及本地鐵路總管**：好的，謝謝，感謝陳議員的提問。關於南港島線，我們一直在探討，如果人手許可，可否改善列車班次及乘客的整體體驗。我們正在進行檢視，亦希望盡快帶來好消息。[\[002720\]](#)

**主席**：下一位是周小松議員。

**周小松議員**：多謝主席。首先，值得肯定的是，港鐵定期投入不少資源，不斷改善車站設施，以提升乘客的體驗。不過，我想指出，除了硬件外，軟件也非常重要。如欲提升乘客的體驗，不僅要令洗手間更衛生和清潔，服務態度同樣重要。[\[002740\]](#)

近期我們得悉，港鐵正計劃將東涌線、迪士尼線、機場快線及東鐵線全線客務中心外判。我認為，只要曾乘搭港鐵，大家都必定曾使用客務中心的服務，包括購票、增值，甚至查詢、投訴，客務中心是能直接影響乘客體驗的服務，也是港鐵的核心業務之一。

全線外判的做法是否妥當？依我所見，第一，外判員工的歸屬感往往不強，我擔心服務質素會出現問題。第二，此舉會打擊士氣。我知道，幾天前我們九大工會聯署遞信——陸頌雄議員亦有參與，當天我有事在忙，不然也會參與——9間工會一同反對。此外，我也知道建制內的員工組織及評議會等亦表示反對。那麼港鐵如何能一意孤行？難道不能再考慮，與員工溝通？

我想提出一些問題。第一，此舉涉及多少個車站？多少名員工會受到影響？第二，如何確保日後外判後的服務質素？第三，對於受影響的現有員工，港鐵能否承諾不裁員、不強制調動，並且不會將外判範圍進一步擴展至其他工種？最後，我很欣賞港鐵一直不聘請外勞，即使情況如何困難，仍改善服務

條件，聘請本地工人，但日後若將客務中心外判，能否要求承包商必須聘請本地工人？以上是我的幾個問題，多謝主席。

**主席**：楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：關於如何監控客務中心的工作安排，或許稍後請梁女士回答。我想解答周議員的問題，此舉確實主要旨在解決人手問題。我也可以很肯定地表示，我們曾數次與員工代表溝通，並作出承諾，我們不會裁員，也不會將有關員工調離現時的車站，這些員工是受到保障的。至於會否進一步將其他工作外判，我們暫時並沒有計劃。

或許我請梁女士說明我們如何監控素質，我們知道這也是議員擔心或關心的問題。

**香港鐵路有限公司總經理—市務及客戶體驗**：感謝周議員的提問。客務中心的服務一直是我們非常重視的環節，所以我們不時採取多種不同的方法監管我們的客戶服務，例如進行不同的調查，以及內部員工培訓。我們採用不同的方法，確保能夠把最好的服務帶給我們的乘客。

**周小松議員**：主席，最後我希望港鐵能承諾(計時器響起)，即使將客務中心外判，仍不會聘請外勞，把就業機會留給本地工人。

**主席**：楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：主席，我們聽到議員的意見和期望，並會納入我們評審標書過程中的考慮。

**主席**：下一位是田北辰議員。

**田北辰議員**：多謝主席。今天討論港鐵設施及乘客體驗，輪候發言的議員人數不多，清單上有十多二十項，證明港鐵在過去幾年已處理不少問題，表現尚算不俗。我有一些意見希望與大家分享。

關於“貓狗同行”，我收到很多居民的意見。大家都知道我服務新界西北，該區有很多人乘坐輕鐵，區內居民反映，輕鐵是單卡列車，無論坐在車頭或車尾位置，對貓狗毛髮或氣味敏感的乘客都會感到不自在。他們建議，如果真的要試行，不如在重鐵列車試行，反正僅限於周末及假期，而該等列車有8個車卡，如果撥出一個車卡便最為理想，對嗎？即是“河水不犯井水”。

我一直要求公交營運商在推行新服務時取得平衡。這項計劃聽起來似乎是一項頗佳的提議，但港鐵希望在輕鐵試行。過去我們實政圓桌曾提議巴士，其實只要把“河水”和“井水”分隔，而巴士有下層和上層，但輕鐵內確實難以分隔，因為全是單卡列車，假日又怎會有多輛雙卡列車運行？除非港鐵答應“貓狗同行”只適用於雙卡列車，不過我相信港鐵一定辦不到，對嗎？因此，我想了解港鐵會否乾脆考慮在重鐵試行。

另外，我想談談地區性議題。近年乘坐屯馬線的市民越來越多，部分配套設施已跟不上需求。去年6月，元朗站C出口有一條天橋開通，可以連接至新商場和附近的住宅，又可以經行人天橋一直通往元朗大馬路，該出口的人流因而大幅增加。而E出口則連接輕鐵元朗總站的升降機，該出口的使用情況一直非常繁忙。我的元朗辦事處最近接獲很多居民反映，指出元朗站的C出口和E出口的閘機數量嚴重不足。一直以來，C出口只有兩部供乘客進閘和出閘的閘機，而E出口的情況更為荒謬，只有一部雙向閘機。主席，我不知道有多少人見過這種雙向閘機，實在讓人啼笑皆非。

我們曾進行實地視察，認為確有需要改善，該處附近亦有很多空間。首先，我們要求港鐵公司在C出口增設一組出入閘機，該處有足夠空間。至於E出口，我先讓大家看看有關情況。**(田議員展示圖片)**E出口是這樣子的，在早上繁忙時間，這位先生如不讓步便似乎有失風度，讓步的話，後方的人又會鼓噪，因為上班時間分秒必爭，而對面的人不知何故動作遲緩。換言之，“你讓我，我讓你”，若不讓步，便有失風度；讓步，則失去時間。這種情況在今天的港鐵中不應該繼續存在，對

嗎？改為設置兩部不同方向的單向閘機是很容易做到的事，為何任由這種情況繼續存在？我不知道全港設置了多少部這種雙向閘機，亦覺得真的很差，應該全面杜絕。謝謝。

**主席**：楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：多謝主席，感謝 [\[003552\]](#) 田議員的意見。就“貓狗同行”試行計劃，我們選擇輕鐵的原因是輕鐵全為路面運行，這對測試動物在列車上的反應而言(計時器響起)，可能是一個較好的開始。我們會在收集意見及營運實況後作出檢討，並考慮下一步的安排。

另外，非常感謝議員提到元朗C出口及E出口的問題，我們也注意到。我們亦有計劃增加閘機，希望能盡快做到。此外，現時我們設置了一些流動閘機，以助疏導人流。感謝議員的意見，我們會更關心這個問題。

**田北辰議員**：目前全港有多少部這種雙向閘機？真的很差。 [\[003637\]](#)

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我手上沒有雙向閘機數目的資料，相信所有車站都有設置。

**田北辰議員**：這種設計很鬼祟，為甚麼要雙向？

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我們會全面檢視。

**田北辰議員**：主席，情況尷尬得要命，乘客彼此相讓，不知如何是好，完全是浪費時間，拜託吧，謝謝。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：好，我們會再作檢視。

**主席**：好，港鐵公司會跟進。

下一位是陸頌雄議員。

**陸頌雄議員**：多謝主席。關於港鐵的服務，其實最近有調查顯示，我們香港的公交在全球排名第一，表現不錯，但我們小組委員會一定是希望精益求精。我想提出幾點意見。[\[003700\]](#)

第一點是關於輕鐵。現時提倡“無處不旅遊”，但輕鐵沒有普通話廣播，許多內地遊客在新界西遊玩時覺得很不方便及沒有親切感。當然，我明白輕鐵站距較短，如果進行普通話廣播，便要考慮如何克服相關困難。

第二點也是與旅客有關，目前輕鐵僅支援八達通和現金兩種支付方式，並沒有引入其他電子支付方式如支付寶、微信支付等。有鑑於此，港鐵能否盡快更新系統？

第三點，港鐵會否再審視關愛座的安排？關愛座的原意是鼓勵乘客讓座予有需要人士，例如“老友記”、孕婦或年紀甚小的幼童。隨着這項措施實施多年，我們香港人已養成非常好的關愛習慣，即使不是關愛座，大家也會讓座。不過，關愛座有時反而成為一項浪費資源的措施，令乘客即使看到空位，也不敢坐下，因為存在道德壓力。然而，年輕人也會生病或腳痛，但卻不敢坐在關愛座。即使車廂相當擠擁，但沒有人坐在關愛座。現在是否時候研究這項政策的利弊得失？

最後，關於小松剛才提到的客務中心外判問題，港鐵公司剛才的回覆讓我們工會感到十分失望。第一，港鐵表示暫時沒有進一步外判計劃，暫時是指多久？這個月、今年，還是一段很長的時間？我認為港鐵公司確實需要採取措施，讓員工安心。第二，關於外判服務僱用輸入勞工的問題，特別是CuC，即客服方面，服務質素會受到影響，因為客服需要回答很多乘客的問題，既要回答本地乘客的問題，亦要回答旅客的問題，客服人員會影響港鐵的整體形象和觀感。如果僱用輸入勞工，第一，即使他們能說粵語，也未必懂得香港一些古怪的俚語；第二，若乘客詢問車站附近的設施和服務等，非本地人或許未能提供精準、貼地的資訊。因此，我認為不應僅在評標時給予相關公司較高評分，為何不清楚訂明？既然港鐵可以在招標時要求投標者必須只聘請本地人或不得聘請外勞，這是港鐵公司完全能做到的事，我認為並非難事，為何港鐵連這麼簡單

的要求都無法答應工會？其實外判已令我們不滿。即使外判，也不要僱用輸入勞工。最近一兩周有很多新聞報道指出輸入勞工會對本地就業構成相當影響，港鐵可否作出更好的示範，不要讓外判服務承包商僱用輸入勞工？謝謝主席。

**主席：**楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**多謝陸議員的問題。輕鐵方面，我相信正如議員剛才提到，確實因為站距較短，所以難以加入普通話廣播。然而，我們會考慮乘客的需求，特別是如果確實有更多旅客乘坐輕鐵，我們會研究如何滿足他們對不同語言服務的需要。

另外(計時器響起)，關於支付方式，我們需要衡量技術、成本及跟進工作，加上我們認為很多旅客使用八達通，暫時已能滿足他們的需要。

此外，關愛座方面，我們聽到陸議員的意見，並會進行研究，權衡其利弊。

最後，關於剛才提到客務中心的問題，我們聽到各位議員的意見。謝謝。

**主席：**下一位是陳紹雄副主席。

**陳紹雄議員：**多謝主席。主席，不好意思，由於我需要在兩個委員會之間來回，可能有些問題已有議員同事提出，但我會嘗試從另一個角度提問。

首先，我估計剛才議員同事對於港鐵介紹如何提升設施及乘客體驗，事實上港鐵做得不錯，該讚賞的地方便應該讚賞。我們在小組委員會中希望能提出一些意見，讓港鐵精益求精，繼續做好。過往無論是文件的交代，還是港鐵代表的講解，都可以看到港鐵與時並進，包括積極利用科技推動智慧出行，提升設施及優化乘客的出行體驗，亦已提出一些新措施，我們對此表示歡迎。其中，我想針對兩方面提出意見和問題。

第一，關於港鐵推出的“貓狗同行”計劃，我對此嘗試表示歡迎，因為事實上，我留意到相關需求越來越大，而港鐵嘗試容許乘客在周末及公眾假期乘坐輕鐵時攜帶一隻寵物貓或寵物狗，我認為這項試行計劃是值得推行的，尤其是規定只可在車廂的特定位置(即車尾位置)逗留。然而，據經驗所得，即使貓隻或狗隻已放置在袋中，有時候當狗隻相遇或聞到氣味或受到某些刺激，真的會不停吠叫，因而對車廂內的乘客造成很大困擾。我相信港鐵會在這方面下工夫，譬如勸諭有關乘客離開車廂。畢竟這項計劃會對周圍乘客造成很大的影響，同時會加重港鐵員工處理這類情況的負擔，因此我想問港鐵，在進行這項試行計劃的同時，是否已制訂清晰指引？例如在甚麼情況下會要求攜帶貓隻或狗隻的乘客離開車廂，同時安撫其他乘客的情緒，因為如果在試行期間出現幾次負面經驗，我相信沒有人會支持港鐵在下一步擴展至重鐵。因此，相關預案、員工培訓，以至透過廣播讓其他乘客知悉等，我認為必須做好，請港鐵代表說明。

我想很快跟進另一點，同樣地，我要讚揚港鐵新增全國交通一卡通的支付服務，這張卡是讓乘客可在全國300多個城市支付各種交通工具的互聯互通卡。乘客只需將一卡通在閘機的八達通讀寫器上拍卡即可出入，非常方便。然而，我注意到，目前港鐵站內尚未提供人民幣增值服務，如果一卡通餘額不足而無法進行增值，持卡人即使有卡也沒有用。我不知道港鐵會否考慮還是暫時沒有考慮推出優化措施，在港鐵站提供增值服務。如果無法實現——因為可能涉及人民幣等——港鐵或許需要發放清晰的信息，讓訪港遊客知道這情況。此外，關於下一步，目前全國交通一卡通尚未適用於機場快線、輕鐵、港鐵巴士、港鐵接駁巴士及東鐵線，暫時尚未全線通用，原因為何？是否有計劃在下一步廣泛推廣此服務？以上幾個問題，謝謝主席。

**主席：**楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：**主席(計時器響起)，多謝陳議員的意見，我先回答有關一卡通的問題，然後請Cheris講解關於“貓狗同行”的安排。

關於一卡通，我們會發放清晰的信息。事實上，有關安排在兩地都是相同的，即是在國內無法使用港幣增值，在香港則

無法使用人民幣增值，這是可以理解的，我們亦會讓乘客知悉。至於其他公共交通工具，我們其實希望先觀察重鐵的情況，因為有關改動涉及一定的成本，我們亦花了一段時間進行系統轉變。我們會觀察使用情況，若觀察到有相關需求，便可能會考慮擴展至其他公共交通工具。目前的數據顯示，可以照顧到需求，即是已有部分乘客確實會選擇使用該渠道乘搭港鐵。

我請Cheris講解有關寵物乘車的安排。

**香港鐵路有限公司車務營運及本地鐵路總管**：感謝陳議員的支持。我們要兼顧營運需要，以及乘客的不同需求，並作出考慮，所以這次制訂了3項最主要的原則：第一，指定時間，有關安排僅限於周末及公眾假期，每位乘客在購買寵物車票(即“貓狗同行證”)後僅能攜帶一隻貓或一隻狗進入車廂；第二，指定方法，要求貓隻或狗隻必須放置於指定的寵物袋內，袋子必須封閉，不得露出任何部位；第三，指定位置，希望有關乘客只在輕鐵車卡的最後一道門上落，並且在進入車廂後於該位置附近逗留。

整項計劃其實有賴貓狗主人的配合，也希望其他乘客能包容。這次非常感謝愛護動物協會，因為該會與我們合作，並提供了很多寶貴意見，譬如在員工培訓方面給予很多意見及指導。我們已制訂既定程序，若寵物真的在車廂內吠叫，或者引發其他不愉快的情況，我們會邀請相關貓狗主人在當站下車。因此，我希望乘客能夠互相包容，也感謝我們的同事協助進行更多宣傳和推廣。

**主席**：最後一位發言的是我本人。我亦想跟進剛才委員同事提出的一些問題。第一，剛才梁文廣議員提到高鐵服務的情況。我記得我們在小組委員會中曾多次討論內地口岸區內的飲食或商業服務供應情況。當時，其實頗久之前，當局曾表示正在推動，希望會有進展。現在我想了解，這方面是否真的會做？如果做不到，困難為何？我認為從大方向上看，此舉一定受乘客歡迎，亦理應是兩地政府有心、有意願去做的事，但這項工作似乎已拖延一段時間。

另外，同樣關於高鐵，我相信各位在機場乘坐飛機，應該體驗過Flight Token(“登機易”)。只需出示證件一次，不論是入

境處，還是其他不同的閘口，旅客出示證件一次後，透過人臉識別技術，便能通過所有程序，無需多次出示證件。我希望港鐵公司能研究可否在西九龍站提供類似服務。

第二個問題是希望跟進剛才陳學鋒議員關注的南港島線班次問題。我知道南港島線是自動化營運，而最大的瓶頸在於人手，因為過往要求港鐵派駐車長在自動化運行的列車上，其實頗為浪費資源，我們於小組委員會的上次會議上討論科技時也有提及此事，那麼現在有沒有新進展？至於相關政府部門，我之前曾與消防處討論，他們表示可以作出放寬安排，這方面是否已開始推行，確定會落實？

第三，我想談及客務中心，同事亦有提出關注。就這方面，我相信我和李總管確實曾在客務中心工作，確實曾在客務中心售票。至少根據我的個人經驗，以及與同事交流得悉，負責鐵路的同事比較希望專注於鐵路工作，專注於鐵路營運，而客務中心的工作較多與票務、乘客服務或日常事務相關。因此，我個人認為，將客務中心外判並非負面安排，當時很多同事都希望這樣做，讓負責鐵路的同事可以更加專業，集中精力於鐵路營運及車務調動等。當然，同事剛才說得很有道理，如何在外判後讓現時執行相關工作的同事員工安心，港鐵不會裁員，確保職務調動不會對員工造成不便。我認為這方面或許是港鐵需要處理的重點，並希望港鐵能提供更多補充資料。

最後是一個技術性問題。在尖沙咀與尖東之間於指定時間內使用八達通出入，會被視為同一車站，但據我所知，以往在使用單程票時，則不會被視為同一車站。鑑於現時已採用支援二維碼支付或信用卡支付的全新票務系統，有關問題是否已解決？我留意到很多遊客經常對這個問題感到困擾，並不時引起投訴或爭拗，為何車站內感覺上是同一車站，但轉乘卻當作兩程車費計算，乘客需要支付額外車費？我也想知道這問題是否已解決。

**運輸及物流局副秘書長2：**港鐵同事會再作解釋。剛才主席提到高鐵站的餐飲或商務服務，我們很清楚聽到有關意見。我們初步研究認為，空間上應該可以作出有關安排(計時器響起)。就這方面，我們一直與不同部門統籌，由於所涉區域屬於內地口岸區，我們其實一直與內地相關部門跟進和接觸。我們目前全速推進此事，希望可以早日向大家公布相關安排。我們會繼續跟進這方面的工作。

[\[005144\]](#)

**主席**：這方面會否有預計時間表？

**運輸及物流局副秘書長2**：我們暫時仍在跟進中，所以會盡快做。另外，剛才主席提到在上次會議提及的南港島線車務安排，其實我們在會後繼續與相關部門溝通，譬如主席剛才提到的消防處，而我們的另一個恆常機制亦涉及其他部門，我們其實一直與港鐵同事跟進相關安排。或許港鐵同事稍後可以再作補充。我們的工作方向是希望盡量探討如何在人手調配上有更多空間和彈性，從而提升車務安排。

關於其他議題，或許請楊總監幫忙解答。

**主席**：楊女士。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：感謝主席的提問。關於剛才提到的Flight Token(“登機易”)項目，我們會回去研究，看看是否有可以借鏡的地方，即使未必能完全採納，也希望能探討如何減少次數，我明白證件同時是車票，乘客感覺上好像經常需要出示般。

關於南港島線的問題，感謝主席協助推動，其實現時消防處與我們有很好的對話，並容許我們探討沒有司機資格的人員亦能夠在車上當值，這確實能解決人手問題。現在正進行走流程的工作，希望能盡快實施。

另外，我亦非常同意主席所說，關於客務中心的安排，其實很多車站前線同事都表示支持，因為當中處理的工作或許大多是問路、詢問洗手間位置或增值，其實能透過很多其他渠道做到。關於這方面，我亦感謝剛才其他議員的意見，我們會小心行事，思考如何在確保設施的效益之餘，讓同事不會擔心工作的保障等。多謝主席。

**主席**：尖沙咀與尖東的轉乘安排，最後一個問題。

**香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務**：我們會回去研究這問題，亦已注意到問題。

**主席**：若沒有進一步問題，此議程項目便告完成。(沒有委員 [\[005436\]](#) 提出其他問題)

現在開始下一個議程項目“北部都會區鐵路項目的推展情況”。現在邀請政府當局的代表進入會議室。

首先提醒委員，由於這個議程項目涉及工務建議，按照《議事規則》第83A條，假如委員就這次處理的事宜有直接或間接金錢利益，應在發言前披露有關利益的性質。有意發言的委員現在可以按鈕示意。

歡迎政府的團隊。我知道當局準備了一份簡介文件，現在將時間交給局長。

**運輸及物流局局長**：主席，今日我和我的團隊希望向鐵路事宜小組委員會匯報北部都會區鐵路項目的最新推展情況，以及就港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段申請撥款進行勘查及設計的工程諮詢委員意見。

我先講幾點，第一點想和各位議員匯報的就是我們現正全力推進與北部都會區相關的鐵路項目。其中的古洞站，我們預計在2027年完成，而洪水橋站則預計在2030年完成，這兩個項目已經分別開展。另外，我們正積極籌備北環線的主線項目，目標是於2034年落成。聯同現時的屯馬線和東鐵線，我們相信可大幅完善整個本地鐵路的網路覆蓋。最重要的一點——現時我們和深圳市政府已成立“港深跨界軌道基礎設施建設專班”，希望貫徹落實整個粵港澳大灣區跨界設施的覆蓋，亦希望進一步推進在粵港澳大灣區內的深度融合。特別值得一提的是，現時在港深西部而言，主要是依靠深圳灣的一個陸路口岸，我們希望港深西部鐵路這個項目能夠大大方便市民往返兩地，亦更好地連接兩地的地鐵線路。

第二，我們目前正着力地推動各個鐵路項目，其中一個關鍵點必然是希望加快，同時亦能減低成本。藉着跨境鐵路這一個很好的契機，我們可以結合內地一些建造鐵路的優勢和能力，亦可以利用一些內地的標準和技術，以結合香港靈活善變

的機制。我和我的團隊會一直秉承敢於破局的精神，希望利用創新的思維——無論在技術或政策程序方面，我們都能夠創新，盡量去壓縮建造時間和減低建造成本。

第三，港深西部鐵路是一條新的、獨立的鐵路線，因此我們會通過公開招標，廣納在本地、內地或海外的一些企業或公司，包括邀請一些潛在的承辦商或營運商加入，就設計、建造和營運整全地表達其意向。我們希望在今年上半年內向立法會申請撥款，以進行有關港深西部鐵路的一系列勘查、法務和財務評估的工作，並爭取於今年下半年內盡快邀請提交意向書，以期可以和深方達致我們的目標——同步各自建設，於2035年同步開通，達致共同營運。

現在我請路政署霍嘉麗總工程師以投影片向主席和各位委員簡報有關申請撥款的內容。多謝主席。

**主席：**霍總工程師。

**路政署總工程師/北都鐵路(2)：**大家好，現在我為大家匯報《香港主要運輸基建發展藍圖》中北部都會區鐵路項目的推展情況。[\[005958\]](#)

在本地鐵路項目方面，即現在投影片中以藍色標示的項目，左手邊是屯馬線洪水橋站，其主體工程已於2024年12月開展，整個項目預計於2030年完工。至於右手邊的北環線，第一階段的古洞站已於2023年9月動工，現在正進行車站結構建造工程，目標於2027年完工。第二階段的北環線主線前期工程亦已經開展，目標於今年開展主體工程，並於2034年完工。

至於跨境鐵路項目方面，港深兩地政府透過“港深跨界軌道基礎設施建設專班”，共同推展北環線支線和港深西部鐵路，即現在投影片中以紅色標示的兩個項目。兩地政府已設立“跨界軌道項目推展辦公室”及“法務小組”，推展下一階段的工作。考慮到跨境鐵路項目的獨特性，我們正積極探討善用內地方式和能力建造項目。

在項目進度方面，北環線支線預計於今年內開展詳細規劃和設計，我們會爭取同步推展主線及支線，讓工程能夠受惠於一定的協同效應。我們早前在《香港主要運輸基建發展藍圖》

中定下的目標完成時間是2034年至2038年，我們現在的目標是讓北環線支線能夠提早與主線同步在2034年或之前開通。至於港深西部鐵路，我們以下會作詳細介紹。

中央在2019年9月公布《全面深化前海深港現代服務業合作區改革開放方案》，強調推動前海合作區高水平對外發展及現代服務業創新發展，而一灣之隔的洪水橋/廈村新發展區將作為北部都會區內的高端專業服務中心和現代物流樞紐。港深西部鐵路連接洪水橋/廈村新發展區和前海合作區，促進金融、服務業和物流服務等不同領域的合作。鐵路除了提供跨境服務，打通深港兩地西部的地鐵網絡，亦兼備香港境內的鐵路服務，有利構建大灣區的“一小時生活圈”。

至於項目推展方面，兩地政府共同努力，分別於2022年年底和2024年年中完成項目的首階段及次階段研究，確立項目的策略價值和必要性，並已初步研究鐵路方案的規劃、工程可行性和效益等。

港深兩地政府同意的項目重點包括：鐵路全長18.1公里，當中香港段長7.3公里；全線以地下形式興建，共設5個車站，包括位於香港的洪水橋、廈村和流浮山，以及位於深圳的深圳灣口岸和前海，而車廠則設於廈村。鐵路開通後，我們預計屆時從洪水橋到前海的車程大概需要15分鐘。兩地政府初步同意採用“同步建設、統一營運”的模式推展項目，即首先各自設計和建設主體結構，隨後聘請營運商。口岸設置方面，“一地兩檢”口岸設施將設於深圳，兩地政府計劃香港段和深圳段將同步於2035年開通。

至於推展時間表，我們計劃在今年年中取得撥款後，便會開展一系列工作。由於項目是一條獨立的鐵路線，我們會透過公開招標推展項目，引入競爭、鼓勵創新。我們計劃於2025年下半年邀請企業遞交意向書，收集資料以幫助我們物色潛在營運商，並進行財務評估和制訂採購安排等。我們亦會同時進行初步設計和工地勘測，以及完成相關的法定程序，包括環評和刊憲。我們預計於2027年招標及批出合約，並隨後開展建造主體工程。

深圳方也會在今年同步進行深圳段的前期工作，當中包括工程可行性研究、初步設計及招標，並會與香港段同步開展工程。我們預期於2034年至2035年進行聯調聯試，並於2035年同步開通港深西部鐵路香港段及深圳段。

接下來，我們會到財務委員會申請撥款，進行一系列勘查及設計工作，當中包括商業、財務、工程及法務工作。另外，港深西部鐵路的走線跨越后海灣，港深雙方同意由香港政府委託深圳市政府為海底鐵路隧道香港段進行設計。因此，我們也需要在后海灣進行相關海上工地勘測，以提取地質資料。總結以上工作項目，包括應急費用，估算費用為3億3,360萬元。

最後，作一個簡單的總結，我們計劃在今年年中到立法會工務小組委員會和財務委員會申請撥款，盡快開展籌備聘請承建商和營運商的工作，並在今年下半年邀請相關企業提交意向書。我們的目標是在2027年招標，隨後開展建造主體工程。我們期望工程能在2034年至2035年竣工，隨即進行聯調聯試，希望在2035年同步開通港深西部鐵路香港段和深圳段。簡介完畢，多謝。

**主席**：現在總共有5位同事按了按鈕希望發言，分別是田北辰議員、周小松議員、陳紹雄副主席、劉國勳議員，以及我本人。這個議程項目比原定時間早了開始，所以時間——還有易志明議員——頗為充裕，第一輪每位5分鐘，連問連答。

第一位是田北辰議員。

**田北辰議員**：多謝主席。局長，這次討論的題目是“北部都會區鐵路項目的推展情況”，“主菜”是我們俗稱的“洪前鐵路”，即港深西部鐵路，但對另一條很重要的洪港鐵路卻隻字不提。洪港鐵路是甚麼？特首在施政報告中和上屆局長亦有提及，因為帶了這麼多人到洪水橋後，要讓他們有方法前往市區，所以建議在洪水橋興建鐵路直接連接至小欖，然後過海經大嶼山欣澳連接至機場，再經人工島到達市區，特別是港島西和香港大學站。我聽到後，起初也覺得很有意思，鐵路連接前海和港大，乘客無需下車，並採用“一地兩檢”，充分貫徹促進兩地研究交流的目標。

今天的投影片卻完全沒有提過洪港鐵路。而洪前鐵路建成後，把很多內地同胞帶到洪水橋，然後他們會到哪兒去呢，主席？聽說他們大多從事現代物流業，深圳有1 000多萬人，是否所有來港的人都從事現代物流業？相信不是，主席。興建這條鐵路要花上數百億元甚或千億元，我不知道其造價，但很明

顯大部分人都是來觀光購物、參加盛事、吃喝玩樂，而這條鐵路卻只把旅客丟在洪水橋，他們肯定需要乘坐屯馬線離開。然而，現時屯馬線連針也插不進，這批旅客在洪水橋上車，其他乘客如要在元朗、錦上路上車，豈不是變了天方夜譚？我再問一次，假如真的要花幾百億元興建洪前鐵路，沒理由以洪水橋站作為終點站，必須直通，並且一併興建洪港鐵路。洪港鐵路是否緊貼在2035年動工？抑或交椅洲填海工程一天不動工，至2044年也不會有洪港鐵路？若然如此，洪水橋附近的居民真的“多得你唔少”。

另一個問題是由誰營運這條鐵路，我並非要求必須是港鐵，但如果港鐵沒份兒，港鐵便沒理由讓流浮山和廈村的本地居民免費轉乘屯馬線，屆時是否由政府補貼新營運商提供優惠？抑或在流浮山和廈村轉乘屯馬線的本地居民要額外支付車費？多謝。

**主席**：是否由局長回應？

**運輸及物流局局長**：是的，由我回答。多謝田議員的提問。我們現時推動兩條跨境鐵路，港深西部鐵路(洪水橋至前海)會優先，因為要連接洪水橋和前海兩個現代專業高端服務和物流樞紐。不過，我們在推進的過程中，會研究為深圳段和香港段的設計預留彈性，以便日後可能分別向北或向南延伸，配合未來的發展需要。主席過往亦提過，特別是若從洪水橋向南推進，是否可以研究加強與香港國際機場的鐵路連接？這方面我們會一併研究。

剛才田議員也提到，的確，洪水橋將來會是我們高端物流一個十分重要的樞紐，所以其實除了洪前鐵路的洪水橋站之外，我們也正在興建屯馬線的洪水橋站，方便接駁人流。我們也會發展洪水橋為運輸交匯樞紐，屆時大家可轉乘不同的交通工具接駁港鐵屯馬線。此外，洪水橋亦會有智慧綠色集體運輸系統(計時器響起)連接至香港的其他不同部分。多謝主席。

**主席**：還有關於營運者的問題。

**田北辰議員**：主席，局長完全沒有回答我的問題。政府曾提及會有鐵路線連接洪水橋與港島，我剛才聽到局長說的卻是不會抹煞研究這個可行性，即之前說會有的東西，現在卻沒有了。到底是有還是沒有？我不知道。政府之前說會有，便一定會研究如何從前海不用下車直達港島西，但聽局長的口吻，該段鐵路現在變成“有待研究”。我不清楚“有待研究”是指該段鐵路會否興建，還是如何建造？如果是如何建造，我便會詢問局長相關的時間表，對吧？

第二是轉乘優惠。

**運輸及物流局局長**：主席，就第一個問題，我沒有補充。至於轉乘優惠和將來營運方面，我們十分同意港鐵有很豐富的鐵路營運經驗，如果是同一個鐵路營運商，在接駁方面能夠做得更好，對市民有利，我們亦會採取開放的態度。日後就洪前鐵路的設計、建造和營運進行招標時，我們很歡迎港鐵參與招標，也可以與其他有實力的承辦商組隊。多謝主席。

**主席**：周小松議員。

**周小松議員**：多謝主席。有幾個簡單的問題，我想了解一下。 [011226]

第一個問題其實與田北辰議員的問題類似。根據政府的規劃，該區將是高端物流中心或物流區域。事實上，政府有否評估我們花這麼多錢進行如此龐大的工程，第一，香港人會否乘坐這條鐵路到前海？第二，有多少來港旅遊的深圳或國內市民(即普通乘客)會選擇乘坐這條鐵路？是否商務乘客較多，普通市民可能較少？因為這條鐵路的接駁交通並不方便，乘客經福田或羅湖抵港反而四通八達，去任何地方也可以。當局有否評估日後的乘客量，以及乘客的定位為何？這是第一個問題。否則，日後營運或會出問題，乘客到達前海後轉乘其他交通工具可能不便，屯馬線本身亦已經非常擠迫。這是第一個問題。

第二個問題是關於“一地兩檢”的安排。目前的計劃是設立前海和深圳灣兩個車站，但“一地兩檢”的安排卻令人難以理解。如果口岸設置在深圳灣，我要到前海，便需在深圳灣下車

過關再上車到前海，是否這樣？否則，如何在深圳灣完成“一地兩檢”再到前海？我不太明白。

第三個問題，我知道以前深圳灣口岸同樣是“一地兩檢”，政府須支付一筆土地開發費和年付租金，這筆土地開發費並非小數目。我想知道政府和深圳政府討論前海線時，有否觸及這類問題？如政府須支付一筆數以十億元計的土地開發費，會否造成財政上的負擔？多謝主席。

**主席**：3個問題，由局長回答。

**運輸及物流局局長**：多謝主席，多謝周議員的提問，3個問題。 [\[011458\]](#)

港深西部鐵路(洪水橋至前海)將會發揮一個很重要的功能，因為現時在港深西部，除了深圳灣陸路口岸之外，並沒有重鐵。現時有重鐵接駁的跨境口岸只有兩個，分別是福田和羅湖，兩者人流日趨頻繁。而深圳灣陸路口岸也有越來越多車輛往來，日後洪水橋亦會有新住宅和高端物流的發展，相信無論是普通市民或商務客人，也有很多人需要經西部往返兩地。

此外，在這條跨境鐵路開通後，目前我們與深圳方原則上初步同意“一地兩檢”口岸設施將會設於深圳。至於是否在前海設置“一地兩檢”口岸設施或在深圳灣加設“一地兩檢”口岸設施，其實也可以方便不同的市民和旅客過關。如果設置在前海，可以連接現時深圳的3條地鐵線和穗莞深城際鐵路，深圳灣也有另一條地鐵線，而洪水橋則可接駁屯馬線。大家可以想像，屆時不僅有跨境鐵路，也有城際鐵路和地鐵線，將會形成一個十分完備的鐵路網絡，這是第一點。我們在構思“一地兩檢”的安排時，亦是從方便市民的角度出發。

至於周小松議員提到的土地開發費，我們目前與深圳方尚在討論中。我也提到，我們與深圳市政府成立了“專班”，而我們亦會通過“專班”與深方緊密合作，商討有關分攤成本和收入的安排。日後如有詳細資料，亦會向委員詳細匯報。多謝主席。

**主席**：我想周議員提出的是一个技術性的問題。舉例而言(計時器響起)，如果乘客從洪水橋出發到前海，是否需要在深圳

灣下車過關再上車？抑或可以在前海下車，然後在該處過關，對嗎？

**周小松議員**：即要設置兩個口岸。

**主席**：對於這個問題，局方可否作出澄清？

**運輸及物流局局長**：或者我請副秘書長回應。

**運輸及物流局副秘書長1**：多謝主席。目前我們與深圳方尚在討論究竟將來“一地兩檢”口岸會在哪裏設置，如果像剛才周議員所說只設於深圳灣，的確可能要下車過關後再上車。不過，這樣會引申另一個問題，既然旅客已經在該處清關，為何還要乘坐同一輛列車到前海，因為該處已有其他交通工具。因此，就“一地兩檢”的口岸設置在哪裏，我們仍在與深圳方磋商。

**主席**：即尚未有定案。

**運輸及物流局副秘書長1**：沒錯。

**主席**：下一位是陳紹雄副主席。

**陳紹雄議員**：多謝主席。剛才我們聽到局長發言時提到“敢於破局”，我是欣賞的，因為往後如果我們要加快推進，尤其是北部都會區鐵路項目，具體包括港深西部鐵路，敢於破局的思維是重中之重。我們立法會亦願意配合政府，看看如何“破”過往積累的“局”。

其中一點，正如局長提到，兩地的規劃、建造和施工標準等的確存有很大差異，情況一直如此，而普通市民大眾中也有一部分人以一種舊思維質疑內地的標準。其實我們在工程或高新科技界別都看到，內地的相關標準十分前衛，部分標準甚至獲國際認可。而香港標準已沿用多年，有些仍然適用，但有

些是時候要進行檢討。因此，藉着方方面面，包括這次討論的課題，在鐵路聯合行動下，我們可探討有沒有一些國標能夠與香港標準或歐盟標準對接，建立為灣區標準，最終幫助國標“走出去”。這非常重要，所以我十分欣賞破局的概念。

不過，一直以來，無論是土木或結構工程等相關的建造工程項目，其實建築事務監督向來有權在其許可下，容許非香港認可的標準，只是由於這方面的意圖一直未有明確，所以部分人不敢使用此權力。在這方面，請局長也要敢於實施、敢於破局。

主席，我想問的問題是關於國標對接，除了土木和結構工程外，就鐵路而言，其實亦包括消防、消防設備、機電系統，甚至在營運方面，可能包括票務系統、通報機制、列車司機牌照等。我不知道對接標準是否僅限於建造施工，完工後，則全部採用香港既有的一套(視乎營運方而定)？能否請局長也介紹一下？

第二個相關問題，是剛才我聽到介紹指兩方可能同時或分段動工，完工後便統一營運，為何不考慮或有否考慮兩方都採用同一個施工單位？在資源的配合下，加上政府容許有關施工單位在香港進行相關工程，我認為這樣可能會更快和方便。第二，因為統一營運的緣故，如果分開兩段建設，將來統一營辦商“接產”時可能會出現問題。另外，對於建設費用的分攤，以至將來營運的收入與支出的分攤，局方有沒有任何想法？

最後一點，主席，容許我很快地說說。大家都較為關心北部都會區鐵路項目(尤其是洪前鐵路)的經濟效益，政府有沒有一些數據可以交代或分享，在初步研究下，這條鐵路建成後會帶來甚麼經濟效益？粗略估算便可，大家最主要擔心客量不足，或剛才有些議員同事問及項目可發揮的作用，以及所帶來的票務收入或其他相關經濟價值。我相信當局有初步看法可與我們分享，如何大力推進，以便我們審批，我想請局長與我們分享一下。多謝主席。

**主席**：局長。

**運輸及物流局局長**：多謝陳紹雄議員的提問，我大致歸納為 [012253] 3方面。

我想談談國家標準。陳議員也非常熟悉，在現行《建築物條例》的法律框架下，其實有空間讓我們採納一些香港本地以外的標準，譬如國家標準。事實上，陳議員剛才說得很對，我們最近與一些國家企業直接交流時(計時器響起)，因為國家是建造鐵路的強國，有企業到歐洲一些城市建造鐵路時，同樣經歷過與歐盟標準對標的過程。因此，我們接下來會着力在這方面下工夫，以破局的心態和精神，在我們現行的法律框架下，盡用可行辦法，採納國家標準，這是第一點。

第二，我們希望與深方同步各自興建，最主要是想爭分奪秒，但建造後，我們也很希望能統一營運。這條鐵路不僅是本地城際鐵路，亦是跨境鐵路，所以我們和深方會通過剛才所提深港之間的“跨界軌道項目推展辦公室”，希望能夠以統一的標準營運。剛才陳議員提到是否只是在建造方面對接，其實我們也希望在建造後，譬如機電、系統方面，大家能夠有統一的標準。當我們在下半年邀請意向書時，我們也很希望看看市場的反應，是否能夠採用設計、建造和營運的一站式合約，抑或由於項目較為大型，企業會否傾向設計和建造，再夥拍其他營運商？我們也想盡早摸索市場的脈搏。

在成本效益方面，我們稍後到財委會和工務小組委員會申請撥款時，亦會增潤我們的文件，但我今天也可以向議員透露一下。就港深西部鐵路而言，我們與深方已進行兩期研究，我們估計初期(2038年)的總乘客量(包括本地和跨境乘客)為29萬至35萬人次，至2046年則約為38萬至46萬人次。至於乘客往返洪水橋和前海的預計路程和時間，我們希望可在15分鐘內完成，節省路程和時間。我們會估算整體成本效益，供立法會日後研究和參詳。多謝主席。

**主席**：多謝局長。下一位是劉國勳議員。

**劉國勳議員**：多謝主席。聽到今天幾個項目，我都感到高興。[\[012628\]](#)

第一，對於兩地“專班”的方案，特別是港深西部鐵路(洪水橋至前海)，我表示支持，因為這條鐵路對北部都會區來說，特別是西面的“高端專業服務和物流樞紐”，其位置相當重要。事實上，現時每天經過深圳灣口岸的人流不少，而陸路口岸始終有人流和車流限制，將來通過大型運輸(即鐵路)

不僅能縮短時間，也能於短時間內運送大量人流，將會更為方便。

對於整體設計，我認為在內地進行“一地兩檢”很合理，特別是其建造成本較低，本身也有預備。然而，如果前海和深圳灣都設有車站，我希望特區政府能夠向國家口岸辦爭取在兩個鐵路站都設置口岸。事實上，我認為開設深圳灣站會有幫助，因為一條跨境及跨海鐵路的造價不菲，如果多一個重要車站，對整體成本效益有幫助，所以希望局方爭取在兩個車站都設置口岸。這是第一點。

第二點，關乎局長所說的“雙創新”，即技術創新和政策制度的創新。第一，除了在技術上採用新技術外，是否可以國家標準與香港標準對接，兩者並用？第二，我想進一步詢問，可否將整條海底鐵路交由深圳設計？事實上，除了創新之外，既然交由深圳設計，如果由深圳直接興建整條海底隧道，設計建造一體化，相信可以進一步減輕成本。

剛才有同事提到，兩段工程可以由同一家公司承辦香港段和內地段，甚至可以透過政策批准進一步減低成本，從內地興建過來，這也值得局方考慮。

對於公開招標，我也表示認同。事實上，港鐵公司目前在香港已承擔不少工程項目，不計北環線支線和中鐵線，已經超過2,000億元。如果要再承擔這個項目，財政負擔頗大。如果等待所有財政問題解決才開展，可能會拖慢這條鐵路的時間。現在公開招標，就此我想詢問，既然是公開招標，港鐵公司如能解決財政問題便可以繼續投標，但會否有機會讓港鐵公司夥拍其他承辦商(例如內地或香港本地的承辦商)共同競投這條路線，即建造和營運由兩間不同公司合作競投，這種做法是否可行？我先詢問這3條問題。

**主席：**局長。

**運輸及物流局局長：**多謝主席，多謝國勳議員的3個問題。 [\[013024\]](#)

第一，關於“一地兩檢”，我們目前傾向安排在深圳方進行“一地兩檢”。至於是否如同劉議員剛才提到，在深圳灣口岸和前海分別實行“一地兩檢”，我們會繼續與深圳商討。我們的考

慮一定是希望方便市民，進一步完善市民過關後的交通連接性。

第二，關於進一步破局和創新的思維，我們估算的勘查及設計費用中，正正有一部分是就后海灣的海底鐵路隧道進行勘查及設計。我們也得到深方的協助及同意，我們會委託深方為隧道深圳段進行設計(計時器響起)及勘察。至於能否在深圳進行單向鑽挖建造過來，我認為這是很有趣的建議，我們會積極考慮。事實上，如果能夠利用內地的建造團隊，以單向方式鑽挖過來，在時間和成本上都能減省，而這條隧道長約5.4公里，當中深圳段長約2.6公里，香港段長約2.8公里，事實上並不是很長，所以也能產生協同效應。

第三，關於公開招標時港鐵公司能否參與營運，我們持開放態度。正正我們即將申請撥款，我們特別希望進行財務評估研究，為這項工程項目的建造和營運進行財務估算，協助我們在下半年邀請意向書時能有多種思維，例如是否可以設計、建造及營運合併招標，或者先把設計和建造作為合約，再配以日後的營運。我認為，具備經驗的營運商無論是獨立參與，還是夥拍其他企業一同競投，都可以有多種思維或可行性。我們邀請意向書，正是希望能夠盡早了解市場的意見及興趣，從而為2027年的招標工作奠下堅實基礎。多謝主席。

**劉國勳議員**：謝謝。主席，我OK，不過我要申報，我是中國路橋的顧問。

**主席**：下一位是易志明議員。

**易志明議員**：謝謝主席。今天早上大部分同事的提問都是關於港深西部鐵路，不過我認為北環線同樣重要，因為它把香港東西兩面的鐵路連接起來，我相信對未來整體鐵路系統的運作有很多好處。當然，政府已經開始施工，不過我希望局方能夠加快，因為目前看來，仍需時長達10年。

關於港深西部鐵路，剛才陳紹雄議員和.....

**主席**：劉國勳議員？

**易志明議員**：……劉國勳議員的發言，我完全同意，我也希望局長能夠大膽前行，藉此契機，統一建造、統一營運。我相信如果局方能夠做到這點，應該無需如同剛才局方同事所言花上9年或10年才建成這條連接前海的鐵路。我希望可以盡快。我純粹表示支持，並希望局方能朝這個方向考慮。

**主席**：局長，有沒有回應？

**運輸及物流局局長**：多謝易議員的建議。我們會加快，並會在 [\[013449\]](#) 議會的支持下大膽創新。

在時間方面，我想指出北環線我們都很着緊，因為今年我們希望能夠盡快與港鐵公司簽訂項目協議，部分前期工程亦已開展。我們也希望探索能否分段進行，以加快完成。正如剛才同事所介紹，我們現在希望積極爭取支線和主線在2034年同步完工。

至於港深西部鐵路，議員如果剛才看到我們的投影片，我們正在爭取於2027年年初進行招標，並在年內完成，以期在2027年或最遲於2028年動工，目標是在2034年建造完成。換句話說，我們需要在6至7年內完成，這是相當進取的。當然，我們明白在時間上必須盡量加快，如有任何程序、政策或技術上能讓我們進一步加快，我們都會積極考慮。多謝主席。

**主席**：陸頌雄議員。

**陸頌雄議員**：主席，港深西部鐵路是一項跨境策略性基建。我 [\[013618\]](#) 有幾個問題。

第一個問題是，這次研究會否涉及香港與深圳兩邊的出資、融資，以及日後票務收益和其他收益的攤分？根據以前廣深港高鐵的情況，我印象中是各自負責一段，各有各做。這次會否採用統一的總承建商，以提高效益？對客流和票價的評估是否應該納入這項研究之中？老實說，主席，客流的多寡視乎票價。如果票價便宜，或不會比巴士貴很多，我相信一定會

有不少客流。我每天——也不是每天，是經常——在深圳灣口岸過關，都十分擠迫。相信日後會有很大的分流作用。

另一個政府較具前瞻性的規劃是港島西至洪水橋鐵路，直接通往傳統核心都會區，到達港島區。這兩條鐵路可否一併考慮？雖然現在有很多人質疑中部水域的人工島是否還會建設，但如果能夠預留技術上的可延伸空間，例如在車種設計和技術預備上，將來若有需要，也可以延伸至港島西，接通中部水域的人工島，這是否會令整體系統的擴展性更強，而不是只建成單一功能的鐵路？未知這方面會否納入是次研究呢？謝謝主席。

**主席**：局長。

**運輸及物流局局長**：多謝主席，多謝陸頌雄議員的提問。 [\[013828\]](#)

首先，關於成本及收入的分攤安排，我們會經“港深跨界軌道基礎設施建設專班”繼續緊密商討。我們初步的共識是各自負責境內開支，即香港段開支由香港負責，而深圳段開支則由深圳負責。但就全線的共用部分而言，包括列車和信號系統，我們傾向雙方平均分擔開支。

我可以告訴議員，“專班”自成立以來已舉行多次會議，至今已舉行3次，其下設立的技術小組亦已舉行多達12次會議。我們與深方討論時也非常正面，雙方都能夠為達至成果而進行正面商討。

至於陸議員提到港深西部鐵路(洪水橋至前海)能否做好接駁至港島西、洪水橋鐵路，甚或接駁至欣澳和機場，我們會考慮鐵路上的彈性。無論是屆時的轉車站、信號系統，還是列車安排，我們都會研究如何預留彈性。當有關項目完成時，除了現正積極籌備的最優先一段外，還能預留彈性，令未來的相關項目能夠更好地連接。多謝主席。

**主席**：下一位是盧偉國議員。

**盧偉國議員**：多謝主席。主席，當然，我們對於北部都會區的鐵路項目非常關注。剛才也有委員指出，有些已規劃的建設項目需要加快，特別是北環線項目確實迫在眉睫，目前進度實在太慢。

另一方面，正如多位同事剛才的發言，我也非常支持由洪水橋連接至前海的這條跨境鐵路。實際上，洪水橋/廈村一帶在規劃上是要發展“高端專業服務和物流樞紐”。如果能夠與前海和南山方面加強合作，絕對可以形成多贏的局面。因此，這條鐵路非常重要，確實必須加快建設。

我相信這條鐵路提供了契機，讓本港的鐵路專業團隊能與內地團隊有良好的合作機會，打造我們的灣區標準。香港的鐵路發展實際上培養了非常優秀的鐵路人才。無論是在設計、建造、營運、測試，以至如何將“鐵路加物業”轉化為商機賺錢投放於鐵路建設，都是香港團隊有跡可尋、有目共睹的成績。

因此，我很希望這次是衷誠合作，不要讓香港這個行業的朋友感到自己的發展前景受到威脅。其實這是一個機會，不應視之為威脅。至於如何令他們真正視之為機會，我相信政府在背後的推手很重要。

此項目亦涉及一個很重要的問題。這條線是相對獨立的線，將來究竟是由港鐵公司與內地公司合作營運，還是像日本一樣，由多條不同的鐵路營運公司營運？這裏有很多事情需要考量。我認為，無論形式如何，將其接駁至本港的鐵路網絡是非常重要的。為了發揮香港作為海陸空交通樞紐和物流樞紐的重要地位，這條鐵路如何接駁現有網絡至關重要，包括剛才同事提到將來應如何接駁至機場，這方面也是相當重要的考慮。因此，我提出上述幾點意見。多謝主席。

**運輸及物流局局長**：多謝盧議員的建議及提問。盧議員說得很對，我們一定會做好這條港深西部鐵路(洪水橋至前海)。正如盧議員剛才所言，這是強強聯手的示範，我們能夠利用這個契機發揮及結合內地建造鐵路的優勢及能力。同時，香港既有的建造及營運鐵路標準，也是我們引以為傲的。

[014335]

此外，在物業發展方面，我們把鐵路物業與建造聯成一氣，透過物業發展的地產項目，將整體鐵路的營運和建造發揮得更好。因此，當我們在下半年邀請意向書時，我們一定會在文

件中清楚表述這些政策目標，希望能夠廣納內地或海外的經驗，同時邀請本地的建造商、工程商或營運企業表達意向。在收集意見後，我們不會停步，局方與路政署會進一步與每個表達意向的企業或公司進行商討及溝通，希望能夠營造更好的協同效應，將有關優勢與經驗結合起來，令有關項目做得更好。多謝主席。

**盧偉國議員**：我想再補充一點。文件中(計時器響起)也透露“車廠將設於廈村”，這可能也是一個很好的商機。期待將來這條鐵路既是便民利民，還能帶旺經濟。謝謝。

**運輸及物流局局長**：多謝主席，多謝議員。

**主席**：在第一輪發言中，我是最後一位。我留意到劉國勳議員 [\[014540\]](#) 有第二輪發言，已按動按鈕，時間也允許，是可以的。

我的發言是想稍作回應。對於同事剛才所述，我深表認同。其中有幾點，我希望表明自己的態度，並支持政府為我們爭取。

首先，關於“一地兩檢”口岸，如果只設於深圳灣或前海，對於乘客或鐵路的效益而言都甚為可惜，未能以最方便的方式發揮其效能。因此，既然現在已決定在深圳進行“一地兩檢”，我們應該爭取在深圳灣和前海兩個地方都有出境清關設施。當然，這可能會帶來額外成本，但我們可以研究如何運用科技或新模式提高其可行性。如果不能兩個地方都有這些設施，屆時乘坐這條鐵路將會頗為不便，所以希望當局在“專班”爭取。

另外，就那條跨海隧道的施工來說，我完全同意不宜在海中進行對接，因為其技術難度和額外成本都會非常巨大。其實，一條5點多公里的跨海隧道應該完整地安排施工，我對此表示完全支持和同意。

剛才局長提及一些重要的考慮，那就是這個項目需要發揮兩地所長，將雙方的強項強強聯合。我們都知道，內地的基建能力很強，剛才紹雄副主席亦已提到。然而，香港在營運、規劃、構思(包括精細化管理)及基建方面，在過去二三十年不斷

更新，保持良好狀態，香港可謂是全球數一數二。我認為，我們強強聯合，應該發揮各自的最強之處。

為了實現這一目標，我個人認為應將設計、建造及營運分開招標處理，這樣才能最大化達成目標。如果將其整合，以全包方式進行招標，很容易出現的情況是，當各方自行組隊的表現不夠完美時，反而會局限了我們的選擇。我們希望能夠在設計和建造方面選擇世界級最強的建造能力，而在營運方面也能有選擇，尤其是我們本地港鐵公司的營運能力，我們都放心，所以我認為屆時的採購模式真的需要認真考慮。

另外，剛才有許多同事提到關於這條鐵路進一步延伸的安排，我一直非常認同，也積極呼籲應該這樣做。大家都看到，現在香港已經定案會推動北部都會區和機場城市的建設，這兩大項目對整體城市發展至關重要。然而，這兩個地方目前確實缺乏集體運輸的連接，所以洪前鐵路建成後，正好能夠提供集體運輸工具，連接北部都會區和機場城市。就此，我希望貪心一點，不僅是預留，而是真正開始考慮如何分階段延長。

關於延長的那一段，我們知道，如要到達港島，需要中水的配合，但當局會否考慮將延長的這一段分段處理？例如先延伸至欣澳，這樣便不會受到中水的進度限制。延伸至欣澳後，機場城市和北部都會區都會受益，尤其是洪水橋的主要客群是高端人士，這些高端專業人士正是我們機場的客源。因此，我認為這點真的需要考慮。剛才聽到局長回應正面，表示在研究時會一併考慮，我想進一步了解，這項研究是指這次的研究，還是正在同步進行的另一項研究？這項研究的情況如何？

最後，我想詢問北環線的情況。關於北環線主線，現時文件中提到今年要簽訂項目協議，是否有具體的時間表？現在已經是4月，究竟是大約在年中還是下半年簽訂這份項目協議？至於相應的財務安排，預計何時會向立法會提交資料進行討論？

**運輸及物流局局長**：多謝主席。問題涉及幾個方面。我稍後會請路政署署長特別說明，在研究延展港深西部鐵路(例如延展至機場)的可能性時(計時器響起)，將會如何進行。

[015034]

至於“一地兩檢”方面，我們聽到今天議會的意見，會盡量爭取。第二，我們在進行后海灣的建造時，我們會積極考慮，因為如果能夠利用內地的建造團隊，確實能在時間上發揮協同效應，而在這方面，我們也希望能夠盡量安排及爭取。

至於稍後進行招標時，我們會持開放態度，無論是設計、建造連同營運，還是把這些方面分開招標。我希望分享幾個考慮。第一，我們希望真正做到強強聯手，盡量爭取發揮各自的最強優勢。第二，我們需要仔細檢視財務評估，因為在每一份合約招標時，我們都會進行詳細的財務評估。當中，我們會考慮是否涉及資助，例如物業土地發展，並且研究何種招標組合有助制訂出最佳財務方案供政府考慮。

至於北環線，我可以稍作說明。我們目前與港鐵公司的商討如火如荼，希望能夠爭取在下半年盡早簽訂協議，這樣便可盡快向立法會交代有關項目的籌備情況和財務安排。

我想請路政署署長解答主席剛才所問的問題。

**主席：**邱署長。

**路政署署長：**謝謝主席。關於剛才提到的洪水橋經大嶼山至香港島的鐵路，全長30公里，是非常龐大的工程，其中跨海段長達11公里。因此，主席剛才清楚提到的一段，我們可以分兩段來看。[\[015252\]](#)

在大嶼山至香港島一段，確實需要人工島的存在才能興建，所以該段要視乎整個人工島的推展速度。

至於洪水橋至大嶼山欣澳這個項目，我們需要考慮幾點。首先，是預留彈性。我們需要考慮整體設施的兼容性，例如信號系統、電力裝置和列車類型。其次，如果未來需要擴建，我們需要確保不會影響屆時已經運作的港深西部鐵路，包括掉頭隧道的延伸，以免影響現有的鐵路運作。

此外，我們會研究港深西部鐵路由洪水橋接駁至大嶼山欣澳和機場的客量，以及對鐵路的影響等，並評估是否有時間和需要推展這個項目。謝謝主席。

**主席**：謝謝署長。劉國勳議員，第二輪發言，先給你3分鐘，好嗎？

**劉國勳議員**：多謝主席。我主要想詢問剛才提到的北環線。 [\[015416\]](#)

我認為，北環線對於北都來說，是重要的基建命脈，因為它貫穿東西，而且跨境接駁至皇崗口岸，非常方便。我很高興聽到當局很認真對待北環線支線，所以希望能與北環線同步動工、同步完工，並爭取在2034年完成。

坦白說，對於北環線整體在2034年才完工，我覺得很慢，希望可以更快。但對於較後期的線，即北環線支線，如果能夠在2034年完工，我認為合理，因為至今仍未有較詳細的研究及設計，如果能夠在2034年完成，我是滿意的。因此，希望當局可以着手繼續進行。

此外，這次港深西部鐵路的示範，我不知道當局稍後能否與“專班”研究，北環線支線採用港深西部鐵路的做法，由深圳向南興建。因為雖然該段沒有后海灣的海，但也有深圳河，部分路段需要通過深圳河到達河套，再接駁至新田等地，所以希望能夠採用類似做法。

至於河套地區，雖然早前深圳已認同土地業權屬於香港政府，但大家都知道，兩地政府對有關業權曾有爭議，而且由深業擁有。在這種情況下，能否不僅僅是深圳河一段，而是在河套等位置也採用港深西部鐵路的模式，交由深圳方進行設計甚至營造？這樣在時間上也會更加方便。

整體上，我希望了解北環線方面，主線能否加速，而支線進一步採用港深西部鐵路的方式，以加快時間並減低成本？

**主席**：局長。

**運輸及物流局局長**：多謝劉議員。或許我先稍作說明。關於細節部分，如果時間容許，我稍後會請路政署署長說明他們一些很具體的創新思維。 [\[015647\]](#)

北環線是我們本地鐵路的一部分，所以我們願意由港鐵公司以“擁有權”模式推展。我們也希望盡量爭取北環線的支線與主線同步開通，所以我們希望港鐵公司(計時器響起)能夠加快。

劉議員剛才提議利用跨境鐵路的思維及模式，我認為在港鐵公司推進的項目中，確實有空間可以做。因為北環線支線是跨境鐵路的一部分，我們可以積極探討如何善用內地的建造技術及能力，協助港鐵公司加快推進。我們剛才所說的目標是在2034年同步開通，從支線的籌備時間看來，是非常進取的。但正因如此，如果能夠善用內地的建造技術及能力，我們有信心能夠在2034年甚或之前盡早完成，因為北環線支線對於連通我們在港深創科河套的發展而言，是非常重要的關鍵項目。

我請路政署署長解說具體想法，有些正與港鐵公司及相關企業探索中。

**主席**：署長。

**路政署署長**：主席，首先感謝劉議員支持這個項目。

[015842]

劉議員說得對，這次主線和支線同步進行是一個創新的做法。以支線為例，據我們在2023年12月的《香港主要運輸基建發展藍圖》所提到，是2034年至2038年，現在同步在2034年完工，就支線來說快了幾年。

至於如何做到，正如劉議員所說，在施工時如果兩個項目同時推進，有些資源可以同步運用，並產生協同效應，這樣便能使兩個項目加快至2034年完成。

此外，我們現正探討可否就主線分段，例如會否有部分地方可以分段提早？以北部都會區為例，如果新田科技城、牛潭尾大學城等較早落成、開站，也對北部都會區及相關發展區很有幫助，因此我們會繼續探討。

另外，是支線方面。現時主線的設計已經基本完成，而我們的做法是完成後便立即動工，而在主線動工的同時，我們便開始支線的詳細設計。在支線方面，我們留意到，這次在港深西部鐵路可以採納國家標準，採用先進和高效的鐵路建造技

術，支線正正可以採用類似方式，比如跨境從皇崗口岸南下，會否可以採用類似技術，並引進這些合作關係？當然，主線目前由港鐵公司負責推展，而支線我們將會繼續朝這些方向探索，看看香港的鐵路能否與國家的先進建造鐵路單位合作。剛才提到港深西部鐵路有些國家標準和新技術，我們將會從不同方向進行考慮。多謝主席。

**主席**：由於我們這次討論的議程項目關乎港深西部鐵路，涉及工務建議，需要進一步提交工務小組委員會審議。現在希望徵詢各位委員的意見。大家是否支持將此項建議提交工務小組委員會審議？(沒有委員表示有異議) [\[020049\]](#)

大家都表示支持。我們現在這個議程項目已完成。

最後是“其他事項”。小組委員會已獲得交通事務委員會支持，將進一步延展我們的工作期。下一步，我們會適時向內務委員會提交申請。如有進一步消息，將會通知大家。 [\[020111\]](#)

沒有其他事項，現在宣布會議結束。多謝各位。

\*\*\*\*\*