

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(3)1452/2025號文件

檔號：CB3/PS/2/22

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會報告

目的

本文件旨在匯報於交通事務委員會(“事務委員會”)轄下成立的鐵路事宜小組委員會(“小組委員會”)在第七屆立法會的商議工作。

小組委員會

2. 事務委員會自第二屆立法會開始成立小組委員會，監察與策劃及推行新鐵路項目和現有鐵路運作有關的事宜。在本屆立法會，事務委員會在2022年2月17日的會議上同意成立小組委員會，其職權範圍和委員名單分別載於[附錄1及2](#)。

3. 按照《內務守則》第26(c)條的規定，小組委員會分別於2023年3月31日及2024年5月10日的內務委員會(“內會”)會議上獲得批准，在工作期屆滿後繼續工作12個月。**內會在2025年5月9日的會議上，進一步批准小組委員會在2025年5月12日工作期屆滿後，繼續工作至本屆立法會會期中止。**

4. 小組委員會先後由陳恒鑌議員(2022立法年度)、易志明議員(2023立法年度)和張欣宇議員(2024及2025立法年度)擔任主席，並曾與政府當局及香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)舉行**16次會議**(截至2025年9月底)，以及進行**兩次本地訪問**活動。¹

¹ 該兩次本地訪問活動包括於2024年11月26日參觀港鐵東鐵綫古洞站項目建築地盤，以及於2024年12月10日參觀港鐵車務數據中心及何東樓車廠。

小組委員會的商議工作

5. 在本屆立法會，小組委員會繼續跟進：

- (i) 新鐵路項目的推展情況；
- (ii) 規劃中的鐵路項目；
- (iii) 引入智慧綠色集體運輸系統的進展；及
- (iv) 現有鐵路的運作。

I. 新鐵路項目的推展情況

6. 小組委員會一直密切關注《鐵路發展策略2014》建議的新鐵路項目的推展情況。其中，**東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、北環線第一期古洞站及洪水橋站**的建造工程已經展開，並預計在**2027年起陸續落成**。²而**北環線主線**的前期建造工程亦已展開，目標是於**2034年落成**。

東涌線延線

7. 小組委員會十分**關注東涌線延線的工程進度**，在2023年4月18日舉行的特別會議上，委員指出，當局曾建議，東涌線延線的落實時間為2020年至2024年。委員關注，**東涌新市鎮擴展區**的居民已預計於**2024年開始遷入**，惟東涌線延線最新預計要到**2029年才落成**，進展令人關注。

8. 港鐵公司解釋，由於項目的工程十分複雜，工期可壓縮的空間有限。此外，擬議的車站工程涉及在現有營運中的鐵路線上進行軌道改道工程，因此只能在晚上非行車時間內進行。港鐵公司表示已展開部份前期工程，和會善用最新科技以提升工程效率。委員**建議港鐵公司在晚上提早停止現行的列車服務，以增加在夜間進行工程的時間**。政府當局表示會考慮委員的建議。

² 5個新鐵路項目**預計落成日期為**:古洞站(2027年)、東涌線延線(2029年)屯門南延線、小蠔灣站和洪水橋站(2030年)。

古洞站及屯門南延線

9. 小組委員會在2023年10月20日的會議上，聽取古洞站及屯門南延線項目的財務安排及最新進展。委員**關注這兩個項目的造價急升**。就古洞站項目而言，當局在2021年提供的成本預算為約35億元，但2023年的最新造價已升至98億元，即使撇除當中涉及北環線主線規劃與設計和部份前期工程的開支的39億元，**古洞站項目的工程預算仍增加了24億元，增幅接近七成**。而屯門南延線的造價亦由2015年估計的114億元，增至2023年估計的158億元。委員要求政府當局詳細說明有關原因。

10. 政府當局解釋³，就屯門南延線及古洞站項目，當局分別在2020及2021年提供的造價，均按照2015年的價格計算，而**最新的造價則以2023年的價格計算**，當中除了涉及物價上升及需按最新標準改善車站設計和設備，亦因應在詳細規劃及設計階段經勘察和實地測試後，**確認需要實施額外緩解風險措施**，並採用了經核實的成本預算。

11. 此外，委員亦**關注屯門南延線位於湖景路的地屯門南站詳細設計**的資料，政府當局已就委員的關注提供補充資料文件。⁴

北環線

12. 在2024年12月6日的會議上，委員**促請當局利用創新科技及政策措施，縮短北環線主線項目工程時間，並考慮安排北環線主線及支線項目同步動工**，以提高工程的成本效益。委員並建議當局在設計上須預計**將北環線和未來的中鐵線接駁起來，以加強協同效應**。

13. 根據政府當局最新的匯報，北環線支線的詳細規劃及設計預計於2025年內展開，目標是**讓北環線支線能提早與北環線主線在2034年或之前同步開通**。由於政府已初步擬定中鐵線在錦田興建車站，當局已要求港鐵公司在北環線的設計中考慮與中鐵線連接的技術安排，並構想如何加強協同效應，既為市民帶來方便，亦發揮分流作用。

³ 請參閱立法會[CB\(4\)1089/2023\(01\)](#)號文件。

⁴ 請參閱立法會[CB\(3\)150/2025\(01\)](#)號文件。

II. 規劃中的鐵路項目

14. 政府正積極推進**兩條跨境鐵路：港深西部鐵路(洪水橋至前海) (“港深西部鐵路”)**和前述的北環線支線。“港深跨界軌道基礎設施建設專班”(“專班”)已於2024年11月核准港深西部鐵路項目的次階段研究報告，並已成立兩個專項小組⁵，緊密合作推進工作，目標是**於2035年同步開通港深西部鐵路香港段和深圳段**。當局已於2025年6月27日，就70TR號工程計劃“港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段—勘查及設計”獲得財務委員會批准撥款申請。⁶

15. 政府當局就上述工程計劃徵詢小組委員會意時，部分委員認為有關港深西部鐵路的“一地兩檢”口岸設施的選址，香港特別行政區政府(“香港特區政府”)應向中央政府**爭取在深圳灣及前海兩站均設置口岸**，以提升整個項目的成本效益。委員亦建議當局為擬議項目的**轉車站、信號系統等的設計預留彈性**，以配合未來如有需要可**更好地連接/伸延**。

16. 除港深西部鐵路外，2023年年底公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》⁷亦提出了多項新的策略鐵路，委員察悉，為配合將軍澳第137區的發展，當局**正就將軍澳線南延線進行前期籌備工作**，並已邀請港鐵公司就有關項目提交建議書。

17. 至於其他項目，包括**北環線東延線、新界東北線及中鐵線**等，當局表示**正籌備下一階段的推展工作**，並會適時向小組委員會匯報進展。

⁵ 兩個專項小組為(a)“跨界軌道項目推展辦公室”負責推展鐵路項目的可行性研究、勘測、設計、建設及營運等工作；及(b)“法務小組”負責討論及釐清有關投資、建設、運營模式所涉及的兩地法律法規，以及港方在內地境內設置司法管轄權的具體安排等。

⁶ 政府當局分別於2025年3月31日及6月4日的小組委員會及工務小組委員會的會議上，就有關的工程計劃取得兩個委員會的支持。

⁷ 政府於2023年12月公佈《香港主要運輸基建發展藍圖》，為香港未來的運輸基建發展提供規劃框架，宏觀勾劃能滿足遠至2046年及以後的運輸及物流需求的策略性鐵路及主要幹道網絡。

III. 引入智慧綠色集體運輸系統的進展

18. 小組委員會在2024年10月4日的會議上，聽取政府當局匯報東九龍、啟德及洪水橋/廈村3個智慧綠色集體運輸系統項目的最新進展。政府當局訂下的工程時間表如下：

	東九龍項目	啟德項目	洪水橋/廈村項目
招標	2026	2025	2026
批出項目合約	2027	2026	2027
落成/通車	2033年或之前竣工	2031年通車	2030年竣工

東九龍智慧綠色集體運輸系統

19. 就東九龍項目，委員要求當局**探討措施縮短施工期，力求盡早通車**。委員亦關注該項目的**馬遊塘至油塘段**擬採用隧道形式運作可能大幅增加工程成本，建議改用**非隧道形式**以減輕成本。

20. 政府當局指出，東九龍項目的走線全長約7公里，施工範圍涉及已發展的地區。當局會研究能否引入組裝合成法或預製組件等方案以減少實地施工，**力求在2033年或之前通車**。

21. 至於**馬游塘至油塘東段**採用隧道的形式，政府當局解釋，因為藍田北的位置有碧雲道和連德道兩條道路，路面交通頻繁，加上周圍有許多建築物，採用隧道的形式會**較為穩妥**。當局會透過邀請系統供應商和承辦商提交意向書，提出更適合和便捷輕巧的系統及走線方案，減輕對交通及周邊居民的影響，並**壓縮隧道路段**，以期在最終的走線方案中敲定藍田北段可**採用高架道路**的部分。

22. 有委員認為馬游塘與油塘之間的路程頗遠，**建議中途加設藍田北站**以提升系統的效益。政府當局表示正透過意向書徵詢意見，並且會考慮委員的建議。⁸

⁸ 政府於2025年6月20日按《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報刊登東九龍智慧綠色集體運輸系統方案。系統全長約7公里，擬設9個車站，兩端終點站分別連接彩虹站及油塘站，走線途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘及**藍田北**，服務觀塘上坡地區超過30萬的居住人口。

啟德智慧綠色集體運輸系統

23. 就啟德項目，委員促請政府當局考慮將項目延伸至觀塘或油塘港鐵站。有委員**建議當局興建橫跨觀塘避風塘連接橋，把系統走線延伸至茶果嶺和油塘**，提升整體交通效益。政府當局表示正透過意向書，就啟德項目接駁油塘的建議徵詢業界意見。⁹

24. 有委員建議啟德體育園啟用後在舉行盛事或演唱會的日子作出特別安排，以**“一長三短”的班次調配列車**，即每4班從啟德開出的列車，有1班行駛至尾站郵輪碼頭，另外3班則行駛至體育館後折返，並將該3班列車的班次定為每分鐘1班。由於每班車可接載500人，**系統在半小時便能疏導15 000人**。就此，當局須在標書中規定體育園站需預留空間作轉車處和調頭處。政府當局表示會詳細考慮有關建議。

洪水橋/廈村智慧綠色集體運輸系統

25. 就洪水橋/廈村項目，**鑑於天水圍北部現時並無港鐵站**，委員要求政府考慮將**項目走線延伸到天水圍更北的地區**。政府當局表示，洪水橋/廈村項目的整個系統長約16公里，將分階段推行，洪水橋段為第一階段，當局會盡量配合洪水橋新發展區主要人口的遷入時間表。目前，系統經修訂的走線會接駁至頌富站。就走線可否再向天水圍北伸延，當局表示會詳細考慮。

南港島線(西段)¹⁰

26. 在2024年12月6日的小組委員會會議上，委員關注南港島線(西段)計劃**以高架橋形式建造**，在**景觀和噪音方面所帶來的影響**。委員建議當局在落實具體設計前多作公眾諮詢，並**提升項目與屋苑及現有鐵路系統的連接**。

27. 委員尤其關注**華富邨重建後，屋邨單位數量將為現時的1.3倍，達12 000個**，委員關注系統的運載力能否足以應付服務需求，並**建議加密班次**，以及爭取項目盡快完工。政府當局指出，

⁹ 政府於2025年7月25日按《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報刊登啟德智慧綠色集體運輸系統方案。系統全長約3.5公里，擬設6個車站。兩端終點站分別連接啟德郵輪碼頭及港鐵啟德站，並於承景街、啟德空中花園、承豐道公園及啟德體育園設中途車站，服務該區約五萬的居住及就業人口以及旅客。

¹⁰ 擬建的智慧綠色集體運輸系統為中運量系統，主要在專屬高架橋上行走。

智慧綠色集體運輸系統一般可以載運每小時1萬人次，即兩個方向加起來2萬人次的流量，足以處理南港島線(西段)沿線的居民和就業人口的需要。

28. 政府當局補充，當局的目標是**爭取於2027年開展前期建造工程，以配合華富邨重建計劃**。當局承諾會審視不同提速提效的方案，加快推展項目。

IV. 現有鐵路的運作

廣深港高速鐵路(“高鐵”)香港段

29. 小組委員會在2024年7月5日的會議上，討論提升高鐵香港段服務的最新進展。委員察悉，高鐵香港段自2023年1月復運後，乘客量已超越2019年的水平，**全年乘客量高達2 000萬**人次。為應付高鐵乘客量的增長和提升服務，港鐵公司除了增加直達站點和列車班次外，亦就高鐵香港段的票務安排及西九龍站的設施作出優化。在2024年6月，高鐵香港段開通了來往西九龍站及北京西站和上海虹橋站的**“夕發朝至”臥鋪列車**，豐富了休閒旅遊以至商務旅客的出行選擇。¹¹

離港大堂餐飲設施

30. 委員**關注高鐵B3層的離港大堂目前沒有提供餐飲設施**，對乘客造成不便。政府當局指出，西九龍站的候車大堂外設有商鋪及餐飲設施，旅客可以於入閘前購買所需的食物及飲品。**B3層的離港大堂屬於內地的口岸範圍**，當局正與內地相關單位和港鐵公司，**商討在設於內地口岸區範圍的候車大堂提供餐飲服務和商鋪的安排**。

31. 另外，有委員指**離港大堂內的貴賓室使用率低**，建議港鐵公司考慮如何善用該空間。港鐵公司表示會一直提升西九龍站的相關配套設施並加強服務，包括位於內地口岸區範圍的貴賓室。港鐵公司表示會繼續聽取乘客的意見，提升服務以滿足旅客需要。

¹¹ 有關高鐵香港段列車服務的提升、新推出的便利旅客出行的措施，以及優化西九龍站設施的詳情，請參閱立法會[CB\(4\)916/2024\(03\)](#)號文件。

加強“空鐵聯運”及簡化程序

32. 委員建議當局**利用高鐵的便利及香港作為區內航空樞紐的優勢，加強“空鐵聯運”**，簡化繁複的“先出境再入境”程序及打通西九龍站及機場站的服務，以吸引更多內地旅客使用高鐵轉乘飛機。

33. 港鐵公司回應指一直與機場管理局(“機管局”)商討，希望**讓轉乘飛機的高鐵乘客可以在西九龍站辦理登機手續**，為乘客提供更多便利。**港鐵公司承諾會與機管局繼續商討及跟進相關事宜。**

34. 有委員建議港鐵公司可**借鑒香港國際機場“登機易”模式**，簡化西九龍站內通過閘口的程序，例如**旅客只需出示一次證件後**，透過人臉識別技術，便完成所有程序，以**減少重複出示證件的不便**。**港鐵公司表示會探索如何減少乘客於西九龍站內出示證件及車票的次數。**

增加直達站點及增設更多“夕發朝至”的臥鋪列車服務

35. 委員建議**增加**高鐵香港段的**直達站點**的數目，以及為北京及上海以外的其他長途站點**開設“夕發朝至”的臥鋪列車服務(例如四川及成都)**。此外，有委員認為來往香港與北京和上海的臥鋪列車，只提供周五至周一的列車服務並不足夠，**建議加開周二至周四的列車班次，以及考慮提供一至二人的獨立廂房**，以滿足家庭旅客以外的個別乘客的需要。

36. 港鐵公司表示正在與內地單位商討增加長途直達站點及“夕發朝至”臥鋪列車服務的可行性。就周二至周四來往北京或上海的臥鋪列車服務的建議，因有關列車需使用高鐵內地段的軌道及車站站台，會影響不同列車路線的維修天窗。但**港鐵公司承諾會繼續與內地鐵路單位研究增加列車服務的可行性。**

“靈活行”及西九龍站運載力

37. 委員察悉“靈活行”即日變更車次的安排¹²，只適用於以福田站或深圳北站為尾站的列車班次。有委員建議港鐵公司研究**在更多列車班次實施“靈活行”**，以及將有關服務**伸延至福田站及深圳北站以外的**

¹² 港鐵公司於2023年8月14日起推出了“靈活行”即日變更車次安排。往返西九龍站與福田站的乘客，可按“靈活行”安排，透過手機應用程式、自助售票機、車站票務櫃位等免費改乘同日來往兩站的指定車次最多三次。“靈活行”安排於2024年3月18日起進一步擴展至深圳北站。

其他站點。此外，有委員建議除了容許使用“靈活行”的乘客即日改乘無預留座位(即企位)外，港鐵公司亦應考慮將該等無預留座位開放給購買不到車票的乘客，在有關列車開出前半小時內，以“即買即上”的方式購買。

38. 港鐵公司回應指，有關建議涉及票務的即時調動，會直接影響高鐵內地段的列車服務，**港鐵公司須與內地相關單位檢視是否有空間在其他直達站點引入“靈活行”服務**。就無預留座位的建議，港鐵公司會檢視乘客需要及營運安排，如有需要會積極作出考慮。

39. 委員亦關注西九龍站是否有足夠的運載力應付不斷增加的乘客數目及服務班次，港鐵公司回應指，該公司已**審視西九龍站的客量及月台使用情況**，預計月台數目足以應付直至2030年預算的旅客流量。

鐵路事故

2022年兩宗重大事故

(i) 荃灣線事故¹³

40. 小組委員會在2022年12月2日的會議上，討論荃灣線事故。港鐵公司的初步調查報告指出，事故與列車和軌旁的金屬護欄組件發生碰撞有關。

在列車及隧道內裝設智慧感應器

41. 委員建議，港鐵公司應在**列車內裝設感應器**，讓車務控制室可即時知悉列車上的任何異常情況。港鐵公司表示，現時開始陸續投入服務的新式列車已裝設智慧感應器，可**將列車車門的使用情況直接傳送至車長室以及車務控制中心**。此外，委員亦建議在**隧道內安裝智能裝置**，以及在全港鐵路網絡的所有交匯處安裝閉路電視

¹³ 2022年11月13日上午，一列荃灣線往中環方向的列車在駛進油麻地站時發生事故，約兩卡車廂駛進月台後停下，兩對向月台方向的車門脫落。港鐵車站職員隨即疏散乘客，並安排接駁巴士行走受事故影響的鐵路站，荃灣線的服務在事故翌日恢復正常。

系統。港鐵公司表示會仔細研究有關裝置在加強鐵路營運安全方面的效益。¹⁴

¹⁴ 機電工程署已指示港鐵公司就港鐵網絡內相類似的金屬護欄組件進行檢修，並委聘獨立專家為改善措施提供意見，確保維修保養措施合適得宜及鐵路運作安全。此外，港鐵公司已成立調查委員會就事故進行詳細調查，相關政府部門亦參與有關調查。

舊式列車的狀況及維修保養工作

42. 委員關注，事故發生和列車老化有沒有關係，以及港鐵公司會否**加快更換列車的工程**。港鐵公司表示，新式列車在2022年11月27日開始投入服務，服務一直大致暢順。港鐵公司已計劃在2028-2029年完成更換涉及93部的所有市區綫列車。港鐵公司補充，**上述事故與舊列車的壽命無關**。此外，港鐵公司近年平均**每年投放達100億元在資產的維修保養，以確保列車在退役前維持良好的服務**。委員建議港鐵公司**成立維修基金**，港鐵公司表示會考慮有關建議。

43. 委員關注，港鐵公司進行的預防性維修工作有否包括**檢查金屬護欄**。港鐵公司表示，金屬護欄的組件是鐵路結構的一部分，港鐵公司會審視維修指引上有關結構維修的安排。

疏散乘客的程序

44. 委員就乘客在事故發生後需要在路軌上步行離開表達關注。港鐵公司表示已**為車務人員進行有關安全守則的培訓**，加強他們在**緊急情況下協助乘客離開車廂**時，能適當地應用守則。就整個緊急應變系統及疏散程序，港鐵公司會提升員工培訓及善用科技，讓前線人員更容易掌握即時的情況。

45. 委員認為，車務控制中心在發生事故時，為安全起見，應立刻指示涉事列車附近的所有列車停駛。港鐵公司回應時表示，就車務控制中心當時的應變及相關程序，調查報告會深入研究，並會考慮委員的建議。

提升鐵路線信號系統

46. 小組委員會在2022年12月2日的會議上，亦一併聽取港鐵公司匯報提升鐵路線信號系統的最新進展。委員獲告知，港鐵公司決定終止耗時且複雜的軟件重構及修正工作，改為採用承辦商的核心標準產品及配置。**荃灣線新信號系統預期可在2025至2026年投入服務，至於所有鐵路線的提升工程，整體可望於2028至2029年完成。**

47. 港鐵公司表示，自荃灣綫事故後，港鐵公司一直督促承辦商落實各項改善措施，亦同步研究可行的替代方案。港鐵公司首要考慮是確保新信號系統的安全及可靠。

(ii) 將軍澳線事故¹⁵

48. 小組委員會在2022年12月13日舉行特別會議，討論將軍澳線事故。根據港鐵公司提交的初步調查報告，事故由列車車卡連接器的其中一個組件懷疑鬆脫所引致。港鐵公司已對列車車隊中同類型連接器進行檢查。

涉事組件的保養及維修

49. 委員關注**涉事緩衝器鬆脫的原因**。港鐵公司表示，就緩衝器鬆脫的原因，該公司會循多方向作出調查¹⁶，包括其營運、設計，以及使用過程等，並會盡早向大眾交代。港鐵公司表示，有關組件在其他地方均有廣泛使用，該公司正追問供應商組件曾否在其他鐵路系統中發生同類事故。至於會否**向供應商追究責任**，港鐵公司表示，會按有關合約作出適當跟進。港鐵公司已邀請原廠的專家來港協助調查事故成因。

50. 有委員建議政府當局**規定港鐵公司把組件的檢查週期縮短**，並進行拆開配件的檢查。政府當局表示，由於涉事的組件是特別設計的組件，在送回原廠進行定期大修之期間，港鐵不會把組件拆開檢查。港鐵公司會再檢視專門的組件及原廠大修的風險評估，以確保組件在大修期之間可安全運作。另有委員建議，港鐵公司應**考慮利用影像人工智能及安裝感應器，以監察鐵路系統各組件的運作情況**。港鐵公司表示會考慮有關建議。

政府當局作為監管機構的角色

51. 委員察悉，**機電工程署(“機電署”)自2019年7月起**，就港鐵鐵路設施的運行及維修程序**展開“全面及直接審核”**，**主動審核港鐵公司的四大鐵路資產(即路軌、配電系統、列車和信號系統)**的管理系統，以及各營運鐵路線的安全管理系統。委員詢問當局決定展開有

¹⁵ 2022年12月5日上午約8時30分，一列將軍澳線往北角方向的列車在駛近將軍澳站時，列車車卡連接器的其中一個組件懷疑鬆脫。港鐵公司安排車上約1 500名乘客經由車頭的緊急出口離開車廂，並沿路軌行走約3卡列車車廂的距離往將軍澳站月台疏散。受事故影響，將軍澳線來往調景嶺站至寶琳站及康城站的服務暫停。將軍澳線服務於中午約12時30分陸續回復正常。

¹⁶ 政府當局已指示港鐵公司進行事故的調查工作，向當局提交報告，以及全面檢討有關資產管理及維修保養的制度。政府當局亦會成立獨立監督小組，密切監督整個檢討工作。

關審核的原因，以及機電署有否就港鐵公司的維修保養工作進行抽查。

52. 政府當局表示，有關審核的目的是以檢視及優化日常的程序，持續改善鐵路安全。機電署會就港鐵公司前述的重要系統作出審核，並提出改善的建議，例如增加資源、善用科技等；當局亦會進行抽查工作。機電署曾向港鐵公司提供超過1 000項建議，港鐵公司已就800多項建議作出跟進，並正積極跟進較新的建議。¹⁷

53. 有委員建議，政府當局應把鐵路事故和港鐵公司高層的薪金和花紅，以及港鐵票價調整機制掛勾。亦有委員建議當局考慮就鐵路事故對港鐵公司的高層人員作出懲處。當局指出，**每年港鐵董事局考慮向管理層發放和他們的表現掛勾的薪酬時，會考慮公司的整體表現，包括嚴重事故的情況。**此外，運輸及物流局局長已致函港鐵公司董事局主席，要求董事局在評估港鐵高層管理人員的年度表現及薪酬時，必須考慮該等人員在提供安全可靠的鐵路服務，以及達至公眾期望等方面的表現。至於懲處機制，當局回應稱，倘調查結果顯示有關事故是**人為疏忽導致，港鐵公司有機制懲處有關人員。**

通過兩項議案

54. 小組委員會在2022年12月13日的會議上**通過兩項議案**¹⁸，分別促請政府當局及港鐵公司**公開事故的初步調查報告及後續的詳細調查報告**，以及促請當局**就鐵路維修及緊急應變安排作全面檢討和改善**，並要求港鐵公司檢討人手編制及薪酬待遇以**挽留人才、正視維修保養工作外判及代工問題**，並且**確保維修保養質素，預防類似事件再發生。**

55. 政府當局回覆指¹⁹，隨著鐵路網絡的擴展，港鐵公司維修員工人手編制亦相應增加。在2023年前的5年內，港鐵公司維修員工職位編制增幅與鐵路網絡長度增幅相若，約為15%。然而，**近年人手招聘確實是一個挑戰。**港鐵公司透過舉辦招聘日，以及推出“員工推薦計劃”等，以招募更多人才。港鐵公司亦為個別因應市場人手供應的

¹⁷ 根據政府文件(立法會 [CB\(3\)774/2025\(02\)](#) 號文件)，截至2025年第一季，機電署已完成了52次常規審核和12次特別審核，基本上完成了對12條鐵路線的所有系統的第一周期審核，並向港鐵公司的高級管理層提出超過1 300項改善建議，以提升鐵路營運的安全和可靠度，當中港鐵公司已落實超過九成的建議，其餘建議亦持續跟進當中。

¹⁸ 兩項議案措辭分別載於立法會 [CB\(4\)1088/2022\(01\)](#) 及 [\(02\)](#) 號文件。

¹⁹ 政府當局就兩項議案的書面回應載於立法會 [CB\(4\)76/2023\(01\)](#) 號文件。

挑戰而出現招聘困難，以及人才競爭相對較激烈的職位作薪酬水平調查，按需要作特別薪酬調整，以維持市場競爭力。

56. 當局補充，港鐵公司除了實施上述措施加強招聘人手外，亦會採取各種安排，暫時填補全職人員的空缺，包括安排**合約代工在港鐵人員督導下協助進行維修工作**等。而**無論是由港鐵公司內部員工或合約代工所進行的維修工作，港鐵公司均採用同一套標準及要求**，以確保各項維修保養工作繼續按計劃進行，保障鐵路運作安全可靠。根據港鐵公司提供的資料，2022年11月，港鐵公司有約440名合約代工參與維修工作，佔整體維修人員約6%。**在2023年前的5年內，合約代工的數目下降了約三成，佔整體維修人員的比例亦由9%下降至6%。**

鐵路資產管理及維修保養制度全面檢討

57. 政府當局表示，因應上述的兩宗事故，港鐵公司董事局要求港鐵公司管理層對其鐵路資產管理及維修保養制度進行全面檢討，以確保鐵路資產管理維持在高水平。港鐵公司在2022年12月23日宣佈委任專家小組進行有關的全面檢討。政府亦於同日成立獨立監督小組，密切監督港鐵公司的檢討工作。

58. 港鐵公司於**2023年中完成“鐵路資產管理及維修保養制度全面檢討”**。目前，港鐵公司仍繼續落實一系列跟進措施，包括在2023至2027的5年內**投放超過650億港元**進行鐵路設施更新及維修保養、**加快應用創新科技於鐵路服務和資產維護等**。港鐵公司**正全面檢視軌道資產的登記狀況**，就每項軌道資產制定所需要的維修制度，並計劃**建立新的“企業資產管理系統”²⁰**。港鐵公司表示，將會在未來推行**資產管理系統數碼化、與香港應用科技研究院共同成立聯合實驗室、運用大數據及更全面的綜合分析工具加強預測風險的能力**，以及加強對承辦商工程及部件的品質管理等。

59. 委員察悉，**南港島線在2024年成為新的“企業資產管理系統”首個應用實例**。有委員建議**南港島線(東段)應盡快落實全自動營運**，以展示該新系統配合智慧交通所發揮的效用。

²⁰ 港鐵公司引入新的“企業資產管理系統”(Enterprise Asset Management System)，利用區塊鏈技術整合各項資產在其生命週期的工作，以提升香港客運服務資產管理運作及為流程數碼化作準備，從而達至更高質量的資產數據管理。

2025年兩宗工程車事故及將軍澳線事故

60. 小組委員會曾於2025年5月26日的會議上，討論2025年2月5日及4月27日在東鐵線分別發生的兩宗工程車事故²¹，以及5月22日的將軍澳線事故。²²

事故成因及改善措施

61. 委員關注港鐵公司在4個月內接連發生3宗事故。就將軍澳線事故因架空電纜部件移位出現短路情況，委員**建議港鐵公司安裝智能監測系統以避免同類事故再發生**。就工程車事故，委員尤其關注根據機電署提交2025年2月5日事故的調查報告，港鐵公司就**涉事工程車的操作手冊及復修指引並未有因應製造商的操作指引，提供針對性的復修程序**，以致團隊未能及時重置系統。有委員認為這**突顯港鐵公司在事故風險管控方面有改善空間，管理層應加強處理極端情況的應變方案**，以便前線人員提高處理能力及加快處理事故的時間，委員亦促請港鐵公司**加強資產管理及審核供應商提供的手冊**。

62. 電纜檢查方面，港鐵公司回應指已完成與涉事電纜同類型部件的加固工作，並**研究引入智能監測技術的可行性**，以加強預測性檢測。工程車管理方面，港鐵公司表示已為**涉事工程車增設提示及預警訊息系統**，以輔助相關工程車操作人員執行工作，並**會全面檢討400多輛工程車的維修保養**，及邀請**獨立顧問提供專業意見及改善建議**。

²¹ 今年2月5日及4月27日凌晨在東鐵線分別發生兩宗工程車事故。兩宗事故均涉及港鐵工程車在路軌上完成維修保養工作後，設備未能正常運作，使工程車未能及時在列車服務開始前駛離相關路段。2月5日的事故涉及一列吊運工程車的25噸吊機基座未能回復水平狀態；而4月27日的事故則涉及一列用作檢查架空電纜的工程車的升降台機件故障。港鐵公司在兩宗事故進行緊急復修期間，一直維持東鐵線全線列車服務，惟列車班次密度受到影響，並需要額外行車時間。

²² 今年5月22日下午約5時14分，將軍澳綫北角站至油塘站之間架空電纜的牽引電流因直流斷路器跳掣而中斷。約在同一時間，將軍澳綫信號系統出現故障。將軍澳綫列車服務因此暫停，港鐵公司在復修過程中發現，當不同的列車經過涉事路段時，牽引電源間歇出現跳掣。至晚上7時37分，當確定了跳掣源於架空電纜問題後，港鐵公司作出車務調動，於晚上8時32分恢復將軍澳綫來往調景嶺站至寶琳站/康城站的列車服務。將軍澳綫於晚上10時33分恢復全綫列車服務。

63. 委員亦關注將軍澳線事故是否與未有更新信號系統有關，並詢問港鐵公司現時有哪些鐵路線仍然沿用舊系統，以及更新信號系統計劃的進展。港鐵公司表示，**荃灣線將於2026年完成信號系統更新**，連同將軍澳線在內的**市區鐵路線的信號系統更新工程正在陸續進行中**。新系統所採用的“通訊為本列車控制”技術，**可提升鐵路服務的可靠度和效率**。

應變方案

64. 委員關注將軍澳線事故發生在繁忙時間，港鐵公司提供的**免費接駁巴士服務不足並且指示模糊**。就個別受影響車站出入口臨時關閉令市民無法使用站內通道(如寶琳站連接附近屋苑的通道設施)，委員關注港鐵公司有否**就服務需求高峰時段發生的事故制訂應急預案**。委員亦查詢將軍澳線過海隧道段在發生事故期間改為人手操作的可行性，並建議政府當局及港鐵公司檢討相關應變措施。

65. 政府當局回應表示，**運輸署將仔細檢視如何加強協調各公共交通營辦商在突發情況下的緊急應變工作**，以期在類似事件發生後作最適切及迅速的調配，協助減低對市民大眾的影響。港鐵接駁巴士服務優化方面，運輸署亦會與港鐵公司**檢討接駁巴士的安排及運作**。

66. 港鐵公司解釋，將軍澳線信號系統並無單線雙程行車的配置，如要改用人手操作，除了會大大增加行車時間，在沒有信號系統保護的情況下使用人手操作，亦會增加安全風險。此外，港鐵公司會**檢視如何優化事故期間的車站管理**，評估在車站關閉時開放部分區域(如通道)的可行性，在不影響乘客掌握最新列車服務安排的同時，滿足不同市民的需要。

“服務表現回贈”安排及管理層問責

67. 委員察悉，根據票價調整機制下的“服務表現回贈”機制²³，**港鐵公司須就將軍澳線事故撥出1,920萬元，連同機制下的累積款項，港鐵公司將安排推出半價乘車日**。有委員質疑有關回饋金額過低，並建議改為將軍澳線全線免費乘車。此外，有委員詢問港鐵公司管理層是否需為有關事故承擔責任，例如扣減薪酬或花紅。

²³ 根據有關機制，港鐵公司須就在其控制範圍的因素(包括機件故障或人為因素)導致的31分鐘或以上服務延誤，撥出相應款項以回贈乘客，每宗事故罰款介乎100萬至4,000萬元。

68. 政府當局回應指，在“服務表現回贈”安排下，現行的回饋金額是按延誤時間及時段計算，涉及繁忙時間的延誤事故回饋金額會較一般事故高20%，以更確切地反映嚴重服務延誤對乘客的影響。當局表示，目前港鐵公司管理層薪酬已與其表現掛鈎，當局會向港鐵公司董事局薪酬委員會反映委員的有關建議。

69. 港鐵公司表示，除“特別車費日”的半價優惠外，該公司正探討其他可行方案，例如**透過MTR Mobile手機應用程式識別受影響的乘客，以直接向受影響乘客提供額外補償。**

70. 因應上述事故，有委員進一步建議政府應**檢討現行的“服務表現回贈”機制**。該等委員認為現行機制只計算延誤最長一班列車的行車時間有否延誤31分鐘或以上，而非整體列車服務受影響多久，計法並不合理，因為即使列車維持有限度服務，班次變疏已對市民有很大影響。因此建議將現行機制，**改為在有關事故發生後每小時服務未完全復常便須罰款100萬元**。亦有委員認為，現行機制應**將受事故影響乘客人數亦納入為罰款准則**。

71. 政府當局回應指，當局有定期就有關機制進行檢討，而**上次檢討在2023年進行**，並在聽取市民和持份者意見後作出了優化。就港鐵公司在其控制範圍內的因素引致的列車服務延誤，每宗事故的**最高罰款額已提升至4,000萬元**。政府當局表示會繼續檢視有關機制。

後續事宜

72. 政府當局分別於2025年5月27日和6月21日收到港鐵公司有關東鐵線事故和將軍澳線事故提交的詳細調查報告。²⁴ 港鐵公司表示已按政府要求，**就預防及應對事故制定跟進計劃**。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：**透過加強鐵路資產的監察和風險管控提升鐵路網絡的整體韌性**；**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**。

²⁴ 有關報告載於港鐵公司在2025年6月27日發出的新聞稿附件一及二。

構建鐵路科技生態圈

73. 在2024年10月4日的會議上，港鐵公司向小組委員會介紹該公司構建鐵路科技生態圈的工作和進展。港鐵公司自2020年起引入創新科技**推動鐵路智能化**，提升營運、建造和資產管理，為乘客提供更佳的出行體驗。此外，港鐵公司**成立了全球創科部門**，以主導及落實創科策略的執行和發展，並**開設車務創科中心**專注**探索和執行智慧鐵路的創新方案**。

突破“黃金兩小時”的局限

74. 委員關注港鐵公司如何利用創新科技，爭取在鐵路的營運時段內進行實時路軌和車底組件監測，以**突破鐵路晚間收車後的“黃金兩小時”的限制**。有委員建議港鐵公司投資研發一套**實時路軌硬件監察系統**，以便迅速發現和修復個別路段路軌出現的硬件問題，並縮短服務延誤時間。

75. 港鐵公司表示，該公司近年**積極推動智慧維修**以加強鐵路資產的監測，例如推展軌道智能監測系統，進一步**加強預測性維修**。港鐵公司**透過智能監測系統，在營運時段內實時進行檢測**及採集數據，減少在“黃金兩小時”進行靜態測試，從而騰出時間進行資產更新及維修等工作。就車底組件方面，港鐵公司**正研發利用車底機械人來進行檢測**。

76. 港鐵公司表示，會繼續與鐵路科技生態圈的持份者進行科研，尋求在無損探傷技術上取得突破。此外，港鐵公司亦**與香港應用科技研究院研發了用光學和影像來檢測隧道裏的一些設施的表現狀況**。針對信號故障問題，港鐵公司**利用大數據及各種物聯網儀器**來監測資產表現的走勢，達到**預測性維修**的目標，並減少對乘客的影響。

科研成果產業化

77. 委員指出，港鐵公司以往的收入主要來自地產發展收益或票務及投資的收益，有委員建議港鐵公司藉構建鐵路科技生態圈將**科研成果產業化，令收益更多元化**，同時促進香港科技的發展。港鐵公司表示，該公司**期望透過“產、學、研”合作把科技落戶**，將科研成果產業化。就工業方面的應用，港鐵公司**會以周邊城市、大灣區和國內一些龍頭企業作為合作夥伴**，協助進行量產，**推動發展“新質生產力”**。

鐵路服務人力資源

78. 小組委員會在2024年12月6日的會議上，聽取港鐵公司就鐵路服務而投放的人力資源及規劃的簡介。

改善員工薪酬福利制度

79. 委員關注近年港鐵公司員工的**自願流失率偏高及維修保養人手持續短缺的問題**。委員建議港鐵公司**改善員工薪酬福利制度**(包括研究向前線人員推行5天工作制的可行性)，以**挽留富經驗的人才**從而加強經驗傳承，並須加強**監督外判工程的質量**，例如安排適當比例的港鐵監督人員以監察外判的監督人員，並**盡量減少外判安排**。

80. 港鐵公司表示，截至2024年12月，員工的自願流失率為6.5%，情況較2023年的7.2%有所改善。此外，港鐵在檢討資產管理後，維修人員的編制已增加了數百人，在基數增加下，2024年維修人員淨增長為200多人，令空缺率與上一年相若。此外，**合約代工的**空缺率亦正在下降。

81. 港鐵公司表示，外判工作只涉及非鐵路關鍵的工序，以便正式員工可專注鐵路關鍵的工作。**現時港鐵公司共有約17 000名員工，由港鐵公司直接聘用的員工約佔12 000人。合約代工並非港鐵公司招聘，約佔員工總人數一成，而負責維修保養的合約及外判員工約佔員工總人數三成。**港鐵公司已在合約訂明對於外判工作的要求，並**對外判人員的工作嚴格監督**，確保不會因外判而影響工程質素。

82. 在改善員工薪酬福利方面，港鐵公司表示，為員工提供的**假期制度包括優於法例的產假**，現時的分娩假為16周、侍產假為10天，此外還有身心健康假期及10周的領養假。港鐵公司並為新入職的員工提供獎金和“1+1八達通卡”，亦**為年資長的員工提供很多其他福利**。此外，港鐵公司會在編更方面引進智能化和更人性化的安排，並積極研究引入可選擇不同工作日數的安排。

83. 港鐵公司表示會繼續參考市場上提供的薪酬福利條件。至於每年薪酬檢討，港鐵公司自設一套制度，包括**聘請獨立機構進行薪酬趨勢調查**，並以一籃子私人機構和類似的行業機構作為參考。

外判客務中心服務

84. 部分委員關注，港鐵公司打算將**4條鐵路線的客務中心服務外判**會否降低服務質素，以及打擊員工士氣。這些委員要求港鐵公司承諾外判後**不會因此裁員**，或將員工調離原有車站。委員亦**關注外判安排會否拓展至其他工種**。

85. 港鐵公司表示暫時**未有計劃擴展外判範圍**，並回應稱已與**員工代表充分溝通**，**承諾不會裁員或將有關員工調離現時車站**。有委員要求港鐵公司承諾不會聘請外地勞工負責客務中心服務的外判工作。有關外判工作合約投標者是否打算聘請外勞及本地工人的安排上，港鐵公司表示會將此考慮因素納入外判工作合約投標者的評審過程中。

鐵路系統在極端天氣下的應對措施

86. 小組委員會在2024年2月2日的會議上，聽取政府當局及港鐵公司匯報鐵路系統在**極端天氣下的應對措施**，以及港鐵公司就應對暴雨及颱風的工作。

87. 委員**感謝在極端天氣下努力進行搶修工作的港鐵員工**。就港鐵公司應對極端暴雨及相關水浸風險的措施，委員建議港鐵公司在具較高水浸風險的出入口**加設水位感應器**、電動防水閘及水泵；以及在天文台發出黑色暴雨警告後，**加派員工監察**該等車站的情況。

88. 港鐵公司表示已**識別分佈於26個車站的42個具較高水浸風險的出入口**，日後在天文臺發出紅色暴雨警告時，會安排員工加強監察該等出入口，並按需要**安裝防洪板或關上防水門**。港鐵公司亦已陸續在這些出入口加裝水位感應器，並購置便攜式的柴油水泵等額外裝備以處理嚴重水浸。港鐵公司會考慮制訂較具體在**水浸情況下進行維修的工作指引及為員工提供額外的裝備**，以確保他們在安全情況下處理突發情況。

89. 港鐵公司表示，日後在**知悉天文臺將改發九號風球時**，**便會向乘客作出廣播**並提供更針對性的資訊，例如個別列車會在哪個車站暫停服務，以便乘客轉乘其他線路列車或交通工具。

港鐵公司的綠色低碳措施

90. 小組委員會在2024年7月5日的會議上，聽取港鐵公司匯報該公司推動綠色低碳措施方面的工作。委員支持港鐵公司推動綠色營運及實施環保節能措施。

環保節能措施

91. 委員察悉，港鐵公司在2023年可持續發展報告內提出**每年減少2.5%的車廠用水量**，當中，在車廠清洗列車後的水會回收重用作為新一輪的列車清洗用途，或用作鐵路車廠的沖廁水。另外，車廠的水龍頭亦安裝了節流器，以**減少用水量及提高用水效率**。港鐵公司亦正研究引進機械人，以提高清潔工作的用水效益。

92. 委員察悉港鐵公司作為低碳運輸營運商，其**鐵路的能源用量只佔運輸類別總用量的3.4%**。²⁵ 委員促請港鐵公司繼續與本港的科研機構合作，研究如何利用科技推動更多綠色環保方面的工作。

電動巴士及電動車充電站

93. 對於港鐵公司計劃於2026年底前引入逾30輛電動巴士，委員認為有關工作進展緩慢。另外，委員建議在**港鐵公司旗下全線物業增設電動車充電站**，以便利市民使用。港鐵公司回應表示會藉著巴士車隊的使用期屆滿而需要更換時，將**傳統柴油巴士陸續轉換為電動巴士**。此外，截止2023年底，港鐵公司已在辦公大樓、商場和車站停車場增設127個電動車充電站，目標是在2025年前增設超過200個電動車充電站。港鐵公司會不時審視有關目標及研究是否有改善的空間。

使用新能源

94. 委員察悉，港鐵公司已租用低地台氢能輕鐵列車，在屯門建安站附近興建供測試用的低地台月台，以非載客形式研究及**試驗以氢能為燃料的輕鐵列車**。委員認為使用新能源是大勢所趨，並促請**港鐵公司盡早開展有關研究**。有委員關注在鐵路使用氢能的安全問題，亦有委員指出現時輕鐵是使用高地台列車，而測試使用的是低地台列車，因此建議港鐵公司研究改裝現時使用的列車的可行性，以便現役列車將來可以轉用氢能。

²⁵ 港鐵公司就有關數字如何估算，以及列車的再生能源系統所產生的能源佔列車總用量的比率提供了補充資料(立法會[CB\(3\)694/2024\(01\)](#)號文件)。

95. 港鐵公司回應指，**氫能在鐵路交通的應用仍處於初期發展的階段**，期望有關研究能**收集更多數據和汲取經驗**，以了解在較複雜的道路環境下使用氫能的表現，以及掌握如何妥善處理氫氣的供應、儲存和運送。港鐵公司**預計在2024年內在非行車時段進行相關研究**。至於改裝列車的建議，考慮到現時使用的列車都是最新購置，以及技術可行性及成本效益，港鐵公司暫時無意改裝現時使用的列車。

空調設備及回收設施

96. 就港鐵公司**將分階段進行空調冷卻裝置更換計劃**，有委員關注港鐵公司月台和車廂在人多擠迫時溫度稍高，詢問車站溫度的調節是否需要考慮節能的因素。亦有委員認為在炎炎夏日，**輕鐵的月台缺乏空調設備的情況需要改善**。

97. 港鐵公司表示，與政府簽訂的《營運協議》中已制訂車站**溫度的標準**，港鐵公司亦會定期量度車站、月台、車廂內的溫度，以確保達到有關標準。如某些地方溫度過高，港鐵公司會額外加裝冷風機，增加空氣的流通。港鐵公司指出，由於輕鐵的月台位處室外，受環境所限而沒有安裝空調系統，但港鐵公司**已在月台加裝風扇或冷風機，以改善候車環境**。

98. 委員詢問港鐵公司關於青衣站首個“綠在區區”回收便利點的成效，並建議在更多車站增設回收設施，以推動環保。港鐵公司回應指，**截至2024年5月，回收便利點收集到共26噸的循環再用物料，情況令人鼓舞**。港鐵公司會繼續物色合適的車站位置增設回收設施，方便市民使用。

提升港鐵設施及乘客體驗的最新進展

99. 小組委員會分別在2024年4月5日及2025年3月31日的會議上，聽取港鐵公司匯報在**提升車站設施及乘客體驗**方面的最新進展。**委員普遍對港鐵公司在有關方面的工作表示肯定**，並就如何進一步優化個別車站的設施及乘客服務提供意見。

港鐵設施

100. 委員欣悉，**東鐵線車站加裝月台閘門工程已於2025年6月初順利竣工**。雖然部分月台的工程較為複雜，但經港鐵公司努力加快工程進度，最後整項工程仍較原定計劃(2025年內)提前約6個月完成。

101. 有委員指出，元朗站部分出入口的閘機數量不足，例如E出口只有一部雙向閘機。港鐵公司表示已計劃在元朗站出入口加裝閘機，並會致力盡快完成。

102. 委員察悉現時港鐵網絡逾六成車站，包括所有轉線站，均設有客用洗手間，其中7個為智能洗手間。委員查詢港鐵公司就餘下的車站增設及翻新洗手間的時間表，以及會否將所有洗手間改為智能洗手間，以改善清潔程度不理想的情況。

103. 港鐵公司回應時表示，餘下的33個車站因涉及技術性困難，所以未能增設客用洗手間，但如果乘客有急需，可聯絡車站職員，安排使用港鐵辦公室內的洗手間。港鐵公司亦有就洗手間持續進行翻新工程，最近期的例子就是屯馬線兆康站。

104. 委員關注南港島線列車班次不足及月台面積狹窄引致排隊的乘客較多，並建議上班時段加密班次以縮短候車時間。港鐵公司表示現正檢視人手及探討調整南港島線列車班次的可能性。港鐵公司亦表示正在與政府相關部門探討准許沒有司機資格的人員在列車上當值，以提高人員調配和列車服務安排的彈性。

全國交通一卡通互聯互通卡²⁶

105. 委員關注全國交通一卡通互聯互通卡(“一卡通”)在港鐵使用時受到的限制，特別是無法使用人民幣增值，以及未能於港鐵全線及其相關運輸服務(包括機場快線、輕鐵、港鐵巴士、港鐵接駁巴士及東鐵線頭等車卡)通用的情況。港鐵公司回應指乘客現時未能在香港為其一卡通以人民幣增值，與在內地未能使用港元增值的情況一致。港鐵公司指一卡通現時可以照顧到乘客的需要，而港鐵公司會持續觀察使用情況，按乘客需求探討擴展適用範圍至更多港鐵網絡的運輸服務。

尖沙咀站及尖東站之間的轉乘收費問題

106. 有委員指出，尖沙咀與尖東站之間轉乘時，部分乘客使用單程票卻被視作兩站計費，造成額外收費及爭議，並查詢現時採用的全新票務系統有否解決上述問題。港鐵公司回應會檢視相關情況。

²⁶ 自2025年3月22日起，港鐵閘機已新增一卡通作為乘搭重鐵網絡的車費支付工具。

建議

107. 在商議過程中，小組委員會委員提出以下建議，供政府當局/港鐵公司考慮：

- (a) 鑑於北環線的重要性(該線將成為北部都會區公共交通的骨幹)，政府當局應利用創新科技結合政策措施，**加速北環線項目的建設進度**。並且在設計上應預計和規劃中的**中鐵線接駁**起來，以加強協同效應(見上文第12-13段)；
- (b) 有關**港深西部鐵路**的“一地兩檢”口岸設施的選址，香港特區政府應向中央政府**爭取在深圳灣及前海兩站均設置口岸**，以提升整個項目的成本效益。委員亦建議當局為擬議項目的轉車站、信號系統等的**設計預留彈性**，以配合未來如有需要可更好地連接/伸延(見上文第14-15段)；
- (c) 就**啟德智慧綠色集體運輸系統**，考慮將項目延伸至觀塘或油塘港鐵站，以及興建橫跨觀塘避風塘連接橋，把系統**走線延伸至茶果嶺和油塘**，以提升整體交通效益；並且考慮在啟德體育園舉行盛事或演唱會的日子時作出特別安排，以**“一長三短”的班次調配列車，以疏導人潮**(見上文第23-24段)；
- (d) 就**洪水橋/廈村智慧綠色集體運輸系統**，爭取在2030年前投入使用，以配合屯馬綫洪水橋站同步啟用，並考慮將項目**走線延伸到天水圍更北的地區**(見上文第25段)；
- (e) 就**南港島線(西段)智慧綠色集體運輸系統**，在落實具體設計前應多作公眾諮詢，提升項目與屋苑及現有鐵路系統的連接，並爭取項目盡快完工以**配合華富邨重建計劃下新增人口遷入的時間表**(見上文第26-28段)；
- (f) 與內地相關單位**商討在西九龍站設於內地口岸區範圍的候車大堂提供餐飲服務和商鋪的安排**，並探索如何**減少乘客於西九龍站內出示證件及車票的次數**，以便利乘客(見上文第30及34段)；

- (g) 當局應利用高鐵的便利及香港作為區內航空樞紐的優勢，**加強“空鐵聯運”，簡化繁複的“先出境再入境”程序及打通西九龍站及機場站的服務**，以吸引更多內地旅客使用高鐵轉乘飛機(見上文第32-33段)；
- (h) 增加高鐵香港段的**直達站點及“夕發朝至”臥鋪列車服務**，並研究**在更多列車班次實施“靈活行”**(見上文第35-38段)；
- (i) **南港島線(東段)應盡快落實全自動營運**，以展示該線在2024年成為新的“企業資產管理系統”首個應用實例後配合智慧交通所發揮的效用(見上文第59段)；
- (j) **加強監察更新信號系統計劃的進展**，確保荃灣線如期於2026年完成信號系統更新，以及所有市區鐵路線的更新工程順利完成，以提升鐵路服務的可靠度和效率(見上文第63段)；
- (k) 港鐵公司應就**服務需求高峰時段發生鐵路事故制訂應急預案**，並檢視如何加強協調各公共交通營辦商在突發情況下的緊急應變工作，以期在事故發生後作迅速調配，協助減低對市民大眾的影響(見上文第64-66段)；
- (l) 考慮**檢討現行的“服務表現回贈”機制**，建議將現行機制改為在有關事故發生後每小時服務未完全復常便須罰款100萬元，以及將受事故影響乘客人數亦納入為罰款准則(見上文第67-71段)；
- (m) 繼續改善港鐵公司的員工**薪酬福利制度**，以挽留富經驗的人才從而加強經驗傳承，並須加強監督外判工程的質量及盡量**減少外判安排**(見上文第79-83段)；及
- (n) 港鐵公司應繼續研究如何利用科技推動更多環保工作，及推進有關**氫能在輕鐵網絡應用的研究**(見上文第94-95段)。

徵詢意見

108. 小組委員會已完成在第七屆立法會的工作。謹請事務委員會察悉小組委員會的商議工作及建議。

立法會秘書處

議會事務部

2025年10月13日

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

職權範圍^{註1}

跟進整體鐵路的規劃^{註2}、及由策劃及推行新鐵路項目和現有鐵路運作所引起的下列各項事宜：

- 《鐵路發展策略 2014》的推行進度；
- 新鐵路項目的規劃及財務安排；
- 新鐵路項目的環境影響評估工作；
- 因推行新鐵路項目而根據《鐵路條例》(第 519 章)進行的收地工作；
- 推行新鐵路項目的最新進展情況；
- 為新鐵路項目提供輔助基建設施；
- 協調新鐵路線通車後與其他公共交通服務安排及相關事宜；
- 現有鐵路線的表現，包括列車服務表現及安全管理事宜；
- 維修保養計劃；及
- 列車服務中斷及故障事故，以及處理緊急情況的安排。

註1：涉及合併後的公司管治及票價事宜(包括檢討票價調整機制)，應由交通事務委員會處理。

註2：根據1997年進行的《第三次整體運輸研究》，鐵路是客運統的骨幹，其發展對整體民生有重大影響，在2020年11月20日的交通事務委員會會議上，有委員認為鐵路事宜小組委員會不應只跟進個別鐵路的運作，而應宏觀地關注整體鐵路的規劃及發展的時間表。

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2022年會期委員名單

主席	陳恒鑾議員, BBS, JP
副主席	張欣宇議員
委員	陳克勤議員, SBS, JP 田北辰議員, BBS, JP 易志明議員, SBS, JP 盧偉國議員, GBS, MH, JP 陸頌雄議員, JP 劉業強議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS, JP 李世榮議員, MH 李梓敬議員 周小松議員 林筱魯議員, SBS, JP 姚柏良議員, MH 陳紹雄議員, JP 陳學鋒議員, MH, JP 楊永杰議員 鄧家彪議員, BBS, JP

(合共：18位委員)

秘書	劉素儀女士
-----------	-------

法律顧問	李凱詩女士
-------------	-------

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2023年會期委員名單*

主席	易志明議員, SBS, JP
副主席	張欣宇議員
委員	陳克勤議員, SBS, JP 葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP 田北辰議員, BBS, JP 陳恒鑌議員, BBS, JP 盧偉國議員, GBS, MH, JP 陸頌雄議員, JP 劉業強議員, BBS, MH, JP 謝偉銓議員, BBS, JP 李世榮議員, MH 李梓敬議員 周小松議員 陳紹雄議員, JP 陳學鋒議員, MH, JP 楊永杰議員 鄧家彪議員, BBS, JP (合共：17位委員)
秘書	劉素儀女士
法律顧問	李凱詩小姐

* 委員名單的變更載於附錄2b的附件。

附錄2b的附件

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

委員名單的變更

議員	相關日期
鄧家彪議員, BBS, JP	自2023年5月23日起

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2024年會期委員名單

主席	張欣宇議員
副主席	陳紹雄議員, JP
委員	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 謝偉銓議員, BBS, 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 楊永杰議員
	(合共 :14位委員)

秘書	麥麗嫻女士
-----------	-------

法律顧問	容芷羚女士
-------------	-------

交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
2025年會期委員名單*

主席	張欣宇議員
副主席	陳紹雄議員, BBS, JP
委員	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 (總數：12位委員)
秘書	麥麗嫻女士
法律顧問	容芷羚女士

* 委員名單的變更載於附錄2d的附件。

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

委員名單的變更

議員	相關日期
謝偉銓議員, BBS, JP	至2025年1月7日
楊永杰議員	至2025年1月7日