

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：2024年12月6日(星期五)
時間：上午8時30分
地點：立法會綜合大樓會議室2B

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2份資料文件(立法會[CB\(3\)923/2024\(01\)](#)及[CB\(3\)987/2024\(01\)](#)號文件)。

II. 下次會議的討論事項

2. 小組委員會同意於2025年2月7日(星期五)上午8時30分至10時30分舉行的下次例會上討論下列事項：

- (a) 香港鐵路有限公司(“港鐵公司”)的服務表現；及
- (b) 港鐵公司的鐵路資產管理、維修保養及更新方面的最新進展。

3. 有關田北辰議員就港鐵2024年11月15日及16日發生的信號故障事故提出的關注，由於與上述兩項討論事項有關，小組委員會同意在下次會議一併討論。

III. 香港鐵路有限公司的鐵路服務人力資源

4. 政府當局向小組委員會簡介港鐵公司為香港的鐵路服務而投放的人力資源及規劃。

5. 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)：

陳紹雄議員(副主席)、楊永杰議員、陸頌雄議員、林素蔚議員、周小松議員、盧偉國議員、謝偉銓議員、田北辰議員及張欣宇議員(主席)。政府當局察悉議員就此項目提出的意見。

IV. 鐵路項目的最新進展

6. 政府當局向小組委員會匯報各項興建中的鐵路項目及南港島線(西段)的最新進展。

7. 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)：陳學鋒議員、盧偉國議員、劉國勳議員、陳紹雄議員(副主席)、楊永杰議員、陸頌雄議員、田北辰議員、梁文廣議員及張欣宇議員(主席)。

跟進行動

8. 應議員的要求，政府當局/港鐵公司承諾提供以下資料：

- (a) 有關屯門南延線位於湖景路的屯門南站詳細設計的資料；
- (b) 各項新鐵路項目的整體進展情況及重要表現指標，包括“進度表現指標”(Schedule Performance Index)及“進度恢復指標”(Schedule Recovery Index)的最新情況及有關指標是否符合要求；
- (c) 港鐵公司現時向董事局匯報相關工程項目的機制；及
- (d) 就會議文件(立法會CB(3)955/2024(04)號文件)中未有交代的計劃中鐵路項目，包括港深西部鐵路(洪水橋至前海)、中鐵線、東鐵線羅湖南站、將軍澳線南延線和新界東北線等，提供最新進度。

V. 其他事項

9. 議事完畢，會議於上午10時57分結束。

立法會秘書處

議會事務部

2024年12月24日

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
會議

日期：2024年12月6日(星期五)
時間：上午8時30分
地點：立法會綜合大樓會議室2B

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
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

缺席(小組委員會委員)

陳恒鑌議員, BBS, JP

列席(非小組委員會委員)

劉國勳議員, MH, JP
林素蔚議員

出席官員

議程第III項

運輸及物流局副秘書長2李碧茜女士, JP

運輸及物流局首席助理秘書長4吳泳珊女士

議程第IV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黃珮玟女士, JP

運輸及物流局首席助理秘書長3葉海鷹先生

運輸及物流局首席助理秘書長7黎采妍女士

路政署北部都會區鐵路專員魏漢華先生, JP

路政署鐵路拓展處處長梁少江先生, JP

路政署鐵路拓展處副處長(1)林雨舟先生

路政署鐵路拓展處副處長(2)溫健雄先生

應邀出席者

議程第III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

香港鐵路有限公司車務工程維修總管李劍雄先生

香港鐵路有限公司總經理－人力資源蕭慧雯女士

香港鐵路有限公司總經理－企業關係顧雅娟女士

議程第IV項

香港鐵路有限公司項目及工程拓展總監鄧輝豪先生

香港鐵路有限公司總經理－大嶼山及新界南工程項目
彭立航先生

香港鐵路有限公司署理項目執行主管－北環綫(第一期)
羅廸高先生

香港鐵路有限公司總企業傳訊經理－項目及工程拓展
韓美娟女士

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

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： 2024年12月6日(星期五)
Date: Friday, 6 December 2024

時間： 上午8時30分至10時57分
Time: 8:30 am to 10:57 am

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

主席：各位同事，早晨，時間已到，法定人數亦已足夠，現在開始今天的鐵路事宜小組委員會會議。

第一項議程是“自上次會議後發出的資料文件”，這份文件已放在大家的桌面上，是田北辰議員就港鐵多宗信號事故發出的信件，以及政府當局昨日作出的回應，請各位委員察悉。

關於這個情況，我們日後會討論與港鐵服務表現和資產管理表現有關的議題，或許我們可以把田議員想討論的事項加入相關議題中。這是第一項議程。

第二項議程是“下次會議的討論事項”。剛才已提及，下一次會議原定於2025年2月7日上午8時30分舉行，擬討論的事項是(a)香港鐵路有限公司的服務表現，以及(b)香港鐵路有限公司的鐵路資產管理、維修保養及更新方面的最新進展。如果大家沒有其他意見，下一次會議暫定討論上述議題，我們也會與政府商討如何把田議員關注的事項加入某個討論議題中。

我看到有委員想在下一輪發言，OK。另外，大家需要留意，2025年4月7日至11日將會舉行財務委員會特別會議，而小組委委員會其中一個會議原定在4月11日舉行，將會改期至3月31日舉行，如果大家沒有意見，秘書處會在會議後發出通告。(沒有委員表示有意見)

我們正式進入今天的第三項議程，“香港鐵路有限公司的鐵路服務人力資源”。現在請政府當局和港鐵公司的代表進入會議室。有意提問的委員可以按鈕示意。

政府當局和港鐵公司也要簡介文件，現在可以開始你們的簡介。

運輸及物流局副秘書長2：早晨主席，各位委員。港鐵現時每天服務超過500萬人次的乘客，為香港市民提供安全、可靠、高效的鐵路服務。因應現時鐵路資產的使用年期越來越長，乘客量增長和鐵路網絡的持續擴展，港鐵公司需要優化其資源投放，尤其是在人力資源方面，以維持鐵路系統的高水平運作。接下來，港鐵公司會向各位委員簡介該公司在提供鐵路服務方面所投放的人力資源，以及整體規劃策略，特別是在如何應對整體人力市場挑戰方面，港鐵公司會闡述其吸引和挽留

人才的策略，以及為員工提供的培訓和晉升階梯，以建立鐵路業界的人才庫，支持鐵路的運作和發展。

人力資源的投放固然重要，同時政府也一直推動港鐵公司應用創新科技，例如實時偵察、人工智能、數據監察預警等，以期提升車務運作，以及維修保養的工作效率，減輕員工的負擔，更有效運用人力資源。在積極推動智能化的同時，政府提醒港鐵公司需要留意乘客和地區人士的意見，平衡不同持份者的需要，完善各項服務的安排。

接下來，我想請港鐵公司向委員匯報，我們樂意回答委員的提問。多謝主席。

主席：有請楊總監。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：多謝主席和各位委員讓我們有機會在此分享港鐵人力資源的規劃和現行措施。 [000854]

現時港鐵的鐵路網絡涵蓋9條重鐵線、機場快線、輕鐵和高鐵香港段，共有99個車站和68個輕鐵站，由很多不同的員工為香港市民提供廣泛的服務。

在網絡不斷擴展和載客量高的情況下，港鐵服務的乘客車程準時度一直維持在百分之99.9，能夠達到這樣的水平，我想藉此機會感謝每一位同事，特別是默默耕耘的前線同事。

無論在車務營運、資產管理和維修保養方面，同事每天致力為市民提供安全可靠的服務。因此，港鐵公司十分重視人力資源的工作，在規劃、招聘、管理、挽留和培育人才的環節均採取前瞻性的策略，我想大家都認同這幾年人力市場十分緊張，所以公司或管理層和人力資源同事這幾年在這方面付出了不少努力、心機和時間。我們當然希望同事會為自己在港鐵工作感到自豪，我們亦向他們提供很多不同的發展機會。而且我們就薪酬、福利、培訓、事業階梯等等推行了多項措施——稍後我會為大家講解一下——希望大家不只是服務公司，亦能服務社區、貢獻香港。

我們一直審慎地審視我們的人力資源，可能議員感興趣的方面是港鐵如何決定人手的配置。首先是我們的工作安排，港鐵的工種有全職員工；我們最近也推出了“半職工作計劃”，以回應市場的需求或從業員的取向；還有兼職員工，港鐵一向會在不同時段或有需要時招聘兼職員工，以及後備和替補人手協助工作，我們會按照車務營運等需要調節人手。

至於我們會考慮甚麼因素決定是否增加人手或調整人手配置，該等因素包括鐵路網絡的營運安排、未來業務的發展藍圖和方針、資產更新項目的需要，以及未來推展新鐵路的時間表等，我們會不時主動檢討所有因素，並在人力資源方面作出調節。

截至2024年10月，港鐵公司的全職維修保養和鐵路營運的前線和後勤人員共超過12 000人。另外，2007年至今，隨着公司的網絡增長，無論是前線營運或維修保養的人手增幅，其實比鐵路網絡的增幅都略高。

為了配合鐵路的營運和突發情況，剛才已提及，我們會邀請兼職員工，主要負責車站和月台的人流管理。我們也會透過外判承辦商進行非鐵路的主要工作或維修工作，以彌補人手的不足。

外判員工一般負責重複性較高或技術要求較低的工作，以及按相關牌照法例規管的工作，例如車站的升降機和扶手電梯，均由註冊升降機及自動梯承辦商進行檢驗和保養，他們須符合法律的規定，同時整體支援我們內部的運作。我們採取國際標準和既定的維修保養機制，有自己一套標準，並會要求承辦商配合，以符合安全的要求。

剛才提到，隨着香港人力資源人口的變化，現時港鐵在招聘和挽留人才方面所面對的挑戰較以往大幅增加，尤其是鐵路行業，大家都知道，車務或維修人員需要輪班，可能很早便要上班或很晚才下班或上班，需要有一定的紀律，所以我們在人力資源方面面對各種的挑戰。我們在制訂政策時亦考慮了不同的因素，以順應時代的發展，並確保我們的團隊能夠繼續有足夠的人力資源提供好的服務。

我想向大家報告招聘人手方面，港鐵的招聘渠道推陳出新，可以說是貼近社區，摒棄了舊日傳統的方法，例如我們安排了由港鐵巴士改裝的流動招聘車到港鐵車站，甚至最近在

[001456]

港鐵商場、社區中心主動即時招聘鐵路人才。我們也曾到清真寺、錫克廟舉行招聘會，為多元族裔提供就業機會。

在工作種類方面，我們推出了“半職工作計劃”，即是每天工作4小時，這個計劃大受歡迎，吸引了更多人士加入我們。如剛才所說，少數族裔亦是我們的招聘對象。另外，我們也會彈性處理退休安排——議員可能關注這方面——我們推出了允許已屆退休年齡的同事繼續在港鐵工作的措施。

在員工的薪酬福利方面，我們在過去幾年就不同工種不時檢討我們的市場競爭能力，並對某些工種的工作作出了調整。為了增加同事的歸屬感和公司薪酬福利的吸引力，我們提供侍產假、分娩假、領養假和身心健康假，優於法定假日日數，讓同事能夠在生活和工作之間取得平衡。

我們最近也為單身全職員工推出了新措施，增設“1+1八達通卡”，除了同事本人可以免費乘坐港鐵外，亦可以提名一位親友享用免費乘車優惠。當然，我們也為員工提供醫療福利，讓他們能夠無後顧之憂，為家庭拚搏事業。

另一方面，培訓和生涯規劃都是我們重要的一環。我們一直向同事清楚介紹職業的晉升階梯，協助他們在事業上有更好的發展。同時，負責鐵路服務的前線同事會接受一系列的入職前訓練，在入職後也會有重溫課程。

整體而言，我們剛才提過，公司向同事提供了很多不同的發展計劃，譬如“見習人員發展計劃”和“人才梯隊計劃”，每年港鐵會挑選一些同事接受培訓，並為他們提供工作以外的培訓，讓他們擴闊眼界，發展才能。我們亦設有學徒訓練計劃，並成立港鐵學院。我們也積極與海外學術機構建立夥伴關係，推展“一帶一路”軌道交通高級管理及專業人才培訓項目等課程。

除了積極招聘人手和協助員工發展事業外，我們近年引入了很多資訊科技，目標是取代重複性工序，減輕員工的工作負擔，令他們可以專注於一些較高價值的工作，某程度上解決了部分人手問題。大家知道，港鐵為香港學生提供半價的乘車優惠計劃，我們是唯一一間公共交通機構提供這類計劃。每年有四五十萬學生申請有關優惠或者續期，以前他們要到車站交表，然後由港鐵同事處理申請，學生再去車站取卡。現在學生可以透過手機提交申請，不需要親身到車站提交，而車站的同

[001851]

事也不需要處理表格等工序，直接由後勤人員處理電子申請，減輕了同事的工作量。另外，車廠正使用機械臂或者用AI分析數據，加強檢查的效率和準繩度，亦減輕了同事的工作量。

如果大家有留意，我們最近推出了“關愛共乘”Apps的升級版，乘客可以用這個Apps預約輪椅活動摺板。以前使用者可能需要撥打6個電話，才獲港鐵內部員工處理其要求，這個Apps不但可大大減低同事之間的協調工作，亦備受乘客歡迎，不用再撥打電話預約這些服務。

要培養一支敬業、專業的團隊，與員工的溝通十分重要，我們一直通過員工評議會、聯席協商會等多個渠道與員工溝通，並會定期會見他們，讓同事表達他們的意見，而管理層會聆聽和重視有關意見，願意花時間聆聽他們的意見，我們覺得這些渠道對我們制訂策略和員工的工作十分有用，並會持續去做。

另外，管理層會不時到車站視察——這亦是我們的責任——以了解同事實質的工作和他們面對的困難、問題等。港鐵會定期進行員工投入度調查，有系統地詢問港鐵員工對各範疇的意見，並會設立工作小組跟進有關意見，以期作出改善。

憑着與時並進的人力資源管理、培育人才和連繫員工的措施，我對港鐵的人力資源工作獲得多項獎項感到十分高興，肯定了這些工作朝着正確的方向，解決了實質的問題。在企業形象方面，九成市民認為港鐵是良好的僱主，隨着公司推展更多項目，公司會按新項目的需要檢視和編配人手，或招聘人手。

最後，我們想強調，要繼續維持一個這麼大的鐵路網絡，在使用量高的情況下仍然能夠維持高水平，全賴整體員工的默默付出，很多無名英雄每天默默耕耘。為了配合未來營運的需要，公司會繼續投放資源，通過剛才提及的多元化人力資源管理措施，以及引入科技等，吸引年青一代加入這個行業，繼續推動城市前行。多謝主席，多謝各位委員。

主席：現在是提問時間，我說一說現時提問的次序。 [002322]
陳紹雄議員、楊永杰議員、陸頌雄議員、林素蔚議員、周小松議員、盧偉國議員、謝偉銓議員和我本人，總共8位，每一位4分鐘連問連答。第一位是陳紹雄副主席。

陳紹雄議員：多謝主席。主席，港鐵被公認為世界級的公共交通運輸機構，一向以安全、可靠和高效率營運鐵路網絡，為本港提供優質的鐵路安全服務，便利市民出行。我非常同意剛才楊總監及政府所說的幕後功臣，一班默默耕耘、在不同崗位付出努力的前線或者管理人員，有賴他們的辛勤付出，才令港鐵的營運獲得大家的掌聲。但是，剛才亦提及，除了現有的運輸系統需要繼續維護、保養、營運之外，還有很多新路線將會落成。在外圍環境改變下，港鐵在人手方面所面對的挑戰不容忽視，我翻看鐵路事宜小組委員會去年討論港鐵資產管理時的文件，港鐵人手持續面對挑戰，整體維修保養人手相對編制的短缺情況由2017年的6%增至2022年的11.9%，在電力配送系統、軌道工務及特定職級出現特別嚴重的短缺情況，但在這次會議的文件則未有交代。港鐵2023年年報指出，2023年香港員工的自願流失率是7.2%，我想把這個數字轉化為港鐵將會面對的問題。第一，按照現時的情況，短缺的工種是否出現了變化，哪些工種最缺人手？第二，假設把7.2%的自然流失率乘以12 000人，每年應該有超過900人自然流失。剛才楊總監介紹的一連串措施是否奏效？就現時人手特別短缺的工種，你估計2025年或以後能否解決人手短缺的問題呢？

[002340]

第二個問題是我特別關注的問題，我與主席都關注鐵路安全方面，鐵路經過長時間的運行會老化，因此，港鐵在軌道安全和維修方面的責任重大，但這方面的工作卻往往受制於晚上收車後的黃金兩小時。港鐵可有機會突破黃金兩小時呢？港鐵可以以相同人手處理更多維修工作，或者倒過來以較少的人手在兩三小時內處理相同的工作。我想看看港鐵就解決剛才提到的人手短缺問題所採取的通盤策略。謝謝主席。

主席：請楊總監。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：多謝議員和副主席的提問。剛才提到2023年的自願流失率是7.2%，港鐵採取了剛才提及的措施後，我們樂見直至現時12月，自願流失率跌至6.5%，情況有所改善。但剛才你提到的維修人員空缺率未有大幅改善，原因是港鐵在檢討資產管理後，維修人員的編制增加了幾百人，在基數增加下，空缺率維持在差不多的水平，未有大幅改善，但今年維修保養的人手淨增長約200多人。代工的空缺率正在下降，是一個好現象(計時器響起)，但我們仍會

[002648]

繼續努力。至於黃金兩小時，我們會考慮不同的方案，即包括今年.....

陳紹雄議員：今年。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：今年港鐵曾關閉觀塘線多個車站進行維修，亦曾提早收車進行維修，我們會繼續探討不同的方法。

主席：剛才副主席還問及工種的問題。

陳紹雄議員：沒錯。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：工種方面，劍雄可否補充空缺率出現特別大轉變或特別大問題的工種？

主席：簡單回應便可以了。

香港鐵路有限公司車務工程維修總管：我們一直檢視不同工種的需要，同時應用科技，希望即使在人手不足的情況下仍能加強檢測，包括實時檢測，不只在晚上收車後的時間，我們亦會在早上不斷進行檢測，希望可以在晚上更加精準做到我們的工作。 [002816]

主席：副主席的問題是現時有哪些工種的人手比較短缺？

陳紹雄議員：譬如去年介紹的軌道工務、電力配送系統等，這些特別的工種的人手會否特別短缺呢？

香港鐵路有限公司車務工程維修總管：其實我們在軌道工務方面應用了科技，我們的客車實時安裝了sensor，讓我們的同事晚上不單可以進行檢測.....

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：不如我補充劍雄的說法，其實他說得對，power或者軌道IMD的空缺率仍然差不多，但正如剛才所說，情況有所改善，是有好轉的。

陳紹雄議員：主席，其實最重要的是港鐵能夠承諾，即使現時維修、規劃和營運部分有空缺，但港鐵仍然可以維持應有的服務和安全。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：可以的。

主席：聽到副主席的意見。下一位是楊永杰議員

楊永杰議員：多謝主席。我關心流失率的問題，雖然情況有所改善，從7.2%降至6.5%，但我認為流失率還算高，問題是為何有這麼高的流失率呢？雖然你們說聽到員工的心聲，但我不知道你們有否檢討原因，流失率高的原因不外乎是公司人工低、福利差、工作環境差。我觀察到港鐵在這些方面存在問題，譬如屯馬線的啟德、土瓜灣、宋皇臺站原本有一個客戶服務中心，但你們卻安排員工站在客戶服務中心外解答乘客的查詢，而且沒有椅子可坐，為何不開放原本已有的客戶服務中心呢？而部分職員會坐在客戶服務中心內但不知做甚麼，既然客戶服務中心有職員在內，便應該開放。特別是土瓜灣的街坊，大多是老人家，雖然剛才說可以網上辦證，但很多街坊不懂網上辦證，需要親身到黃埔站或旺角站處理。既然你想既便利員工又便利街坊，為何不開放客戶服務中心，不但方便員工，亦讓他們無須站在客戶服務中心外幫助乘客解決問題或給予指示，這方面都十分重要的。 [002937]

我關心的第二個問題是，你們會否考慮增加侍產假呢？我覺得此舉有助提升港鐵的整體吸引力，你看內地公司，特別是大型公司，它們的產假可長達半年。如果港鐵想減低員工的流失率，我覺得你們要在侍產假方面下工夫，如能牽頭增加侍產假，我相信可為全港公司立下良好的榜樣，除了政府要推動生育外，我覺得公司都要推動生育。謝謝。

主席：兩個問題，一個是關於客務中心，一個是關於產假。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：我想請Cheris說說港鐵客務中心的策略，以及Doreen回應有關檢討侍產假的事項。

香港鐵路有限公司車務營運及本地鐵路總管：多謝議員的提問。我們近年已積極推行智能化，也希望透過科技為乘客提供多元化的服務。我們在個別車站設立了智能服務中心，並增加了流動服務隊，亦即由我們同事更貼心地即時主動向乘客提供服務，由於有部分客務中心位於車站的中間位置，安排同事在閘機附近反而可即時向乘客提供更加貼心的服務。亦多謝議員對同事的關心，我們會適時向他們提供休息時間。我們都希望令長者無須行走太多，向他們提供支援。 [003207]

另外，除了智能服務中心外，絕大部分同事都可以處理乘客的票務及問路等問題，我們會不時檢討有關方面。另外，我也看到乘客對相關車站的滿意度與其他車站的滿意度是相若的，我們會繼續檢視如何能幫助同事，並盡快令乘客得到最快、最適時的協助。

主席：很快回應有關產假的事，好嗎？

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：Doreen。

香港鐵路有限公司總經理—人力資源：多謝議員的提問。港鐵公司是關懷同事的僱主，我們的政策也與時並進。在假期方面，我們為同事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，還有身心健康假期，讓同事做一些身心健康的事宜；另外還有10周的領養假。我們會繼續留意市場情況，亦會聆聽同事的意見。我們也聽到議員的意見，並會繼續檢視市場的安排進行檢討。多謝議員。 [003344]

主席：下一位是陸頌雄議員。

陸頌雄議員：主席，我相信大家也會同意，穩定的員工團隊是穩定服務的關鍵。剛才陳紹雄議員和楊永杰議員都提出流失率偏高的問題，雖然比前低了一點，但也高達6.5%，其實大家要正視背後的問題，究竟港鐵公司有否濫用外判或代工的情況呢？港鐵公司曾經在本委員會強調，核心業務不會外判，我們是歡迎的，但何謂核心業務呢？就這個龍門架，港鐵一直也沒有說清楚甚麼是核心業務。球場邊界在哪？任由它劃設。港鐵公司近期把客戶服務中心(CuC)外判，同事也有不同意見，也有爭議性。雖然有少部分同事表示，可能會減輕到工作壓力，但也有同事指那些外判員工只懂做CuC的工作，一旦出現事故，他們不懂得走出CuC的玻璃房，幫忙做其他事情，即他們的功能很單一；也出現過承辦商出手太低而導致人手不足，以致原本已減輕工作壓力的站務主任要返回CuC幫忙，外判反而是越幫越忙。

[003441]

第二是代工，通常一些沒聘請足夠人手的空缺職位，便會由一些agent公司找人來“頂位”，但那些同事的技能水平甚至是工作態度也很參差，因為他們可能在日間有一份工作，夜晚又來“頂”幾個小時，這會否影響服務質素呢？其實當中涉及公眾利益。主席，在流失率方面，我希望港鐵能夠詳細一點公布涉及甚麼職級和職系，讓我們可以更精準地面對問題。

同事亦關注另一個問題，現時新購買的車廂是由廠方提供維修保養服務，好聽的說就是全套服務，難聽一點就是變相輸入外勞。負責保養的人員直接到港鐵進行維修，可能會令我們的維修人員在新車廂的維修技術方面出現斷層。當然，新購置的車廂初期可能要有原廠支援或技術上的指導，但這不應該是一項長期服務，應該要盡快由本地同事接手，保持港鐵維修團隊對於不同型號車廂的維修能力，防止出現技術斷層，又或出現對外部依賴的情況。

最後，大家都在想要如何留住同事，工會多年來的一項訴求是設立年資制度。當然，最理想就是仿效公務員般年年加point，但這並不容易，我知道……

主席：議員，請預留一點時間。

陸頌雄議員：我知道，但起碼要有一個比較透明、根據年資訂立的獎勵制度，希望港鐵能積極考慮。謝謝主席。

主席：好，港鐵的同事，總共有5個問題，可能要簡短一點。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：主席，我嘗試盡量簡單回應每個問題，我知道時間比較緊張。 [003821]

陸議員提到客務中心方面，其實今天部分的客務中心已外判，這並非新加入或搬龍門的範圍(計時器響起)，為何我們最近都會再考慮呢？因為我們希望用一些不同方法解決人手問題，而這些是一些非鐵路關鍵的工序，若有其他人可以代替這些工作，我們的同事便可以專注一些鐵路關鍵的工作，這是我們的想法。當然，我們都聽到同事的意見，我們會看看如何進行。

另外，在車廂方面，剛才提到新車有一些售後服務，那是一般的DLP，我們購買其他資產也有這樣的做法，亦即原廠在銷售後提供兩年保養。員工當然是由供應商聘請，我們會在過渡時確保同事知道如何維修，我們其他資產的購置都有類似的安排，但負責維修的人員並非我們輸入的勞工。

在年資方面，我相信議員都明白，我們的整體薪酬結構跟政府有些不同。我們最近都有檢討過一些年資長的同事，例如一些做了很久，亦沒有升職，或者工資都是處於某個水平，我們都會做一些調節。我們希望用這些方法來補足我們在制度上跟政府制度的不同，但我們亦會保留本身制度的好處。

主席：下一位是林素蔚議員。

林素蔚議員：多謝主席。剛才聽到很多同事提到港鐵的流失率很高，剛才總監也提到其實港鐵公司會關顧同事。我知道港鐵有一個完善的績效管理制度，透過把工作表現與薪酬檢討機制掛鉤，表現好的員工會獲得獎勵，對於表現欠佳的員工，其實會如何處理呢？我們今天看到，除了客運服務那三分之一的員工以外，其他員工包括物管部門。 [004015]

除了在鐵路方面，楊總監，今天我都想說說，我收到不少日出康城街坊的意見，指他們反映意見時難以得到貴公司的正面回應，特別是動感公園方面的設施，整個機構給市民的感覺是缺乏主動性和缺乏大企業的承擔感。所以，我想了解，其實港鐵有甚麼機制確保無論是物管或客運方面的人手，他們的服務質素能夠符合大眾的期望呢？謝謝主席。

主席：我們今天的主題是鐵路服務人力資源，你剛才提出的是原則性問題，不過我都想請港鐵回答，你們在質素管理方面的情況。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：我們十分重視乘客或顧客的意見，無論是熱線投訴或定期做的一些survey，如果發現做得不好，我們會跟進改善；如果發覺是員工有問題，我們其實有一套機制，可能會牽涉處分。剛才提到日出康城方面，或者事後我們找同事再向議員了解，我都想聽聽是關於哪一方面，看看我們有沒有辦法與物管部商討，可以在哪些方面做得更好。我們會在事後與你跟進。 [004155]

林素蔚議員：好的，主席，可否請蕭總經理回覆有關人力資源方面的問題？謝謝。

主席：是否關於表現的問題？

林素蔚議員：是的，表現問題。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：或者我請Doreen再作講解。

香港鐵路有限公司總經理—人力資源：多謝議員的提問。在績效管理方面，我們設有一套制度，每年我們都會分階段與同事討論他們的工作表現，提供一些意見給同事，看看有甚麼可以改善的地方；在年中時，我們其實會給予同事一個評分，如果有顧客的投訴、意見，我們都會考慮在內。如果同事的評分不 [004248]

太好，我們會為同事制訂一個工作表現改善計劃，希望透過這些制度可以保持我們同事的質素。多謝。

林素蔚議員：好，謝謝主席。

主席：周小松議員。

周小松議員：多謝主席。很開心聽到港鐵視員工為寶貴的資產，我亦希望港鐵能夠持續改善員工的薪酬福利，保持一支專業、優秀的員工隊伍服務市民。我想提出幾方面的問題，第一，文件第10段提到，港鐵公司設有一個薪酬調整機制。但是，據我觀察多年，我發覺每年港鐵公布薪酬調整時，總有工會人士透過不同途徑表達不滿或提出一些看法。事實上，該薪酬調整機制是否足夠透明、科學，我希望港鐵公司可以介紹一下，例如你們與工會之間的溝通等。我知道現時可能已開始約見工會商討未來的薪酬調整，但你們有否認真聆聽工會的意見呢？你們是否有足夠的誠意呢？

[004331]

第二，我知道港鐵的薪酬調查有參考私人機構的薪酬，但據我所知，你並非透過獨立機構來做調查，調查是否具代表性和公信力呢？你們的調查又不公開，員工亦可能不知道，希望港鐵可以介紹一下整個檢討機制。

此外，我知道港鐵有一個師徒制，其實這個制度可以好好地完成技術傳承及文化傳承。但是，近年由於勞動市場的改變而出現了一個情況，就是經驗豐富的員工與新入職員工之間的薪酬差距不大，導致具經驗的員工的士氣受到打擊。希望港鐵在薪酬調整方面可以從這一方面作深入檢討，解決這方面的問題。

最後是關於外判制度。剛才陸頌雄議員也有提到，外判員工的薪酬福利往往比較差，員工的流動性較大，對整個維修保養服務的質素保證不太理想。所以，我希望港鐵可以減少外判核心的維修工作。文件第6段提到，現時全職、半職、兼職及合約員工大概有12 000人。我想問，在這12 000中，是否全部也是由港鐵直接付工資或直接聘用；當中有多少是透過外判公司聘請？

主席，我先問這兩個問題。

主席：有3個問題，包括薪酬調整的透明度和調查機制，第二是師徒制，第三是外判情況。

請港鐵公司回應。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：有關員工的人數，稍後我想請Doreen回答，究竟當中有多少是我們的編制、多少是合約員工。 [004651]

關於我們每年如何決定增薪的情況，其實現時有一籃子機構做我們的benchmark，我們不會隨便改變這些機構，因為是經過與工會或員工代表達成的協議。我們參考的機構有私人機構和類似的行業，每年都經過這個過程，當然我們在參考之後也會(計時器響起)與工會或員工代表作出溝通，亦會聆聽他們的意見，因為除了就加幅提出的意見之外，他們也提出了很多十分好的意見，例如其他的福利項目，但每年的過程大概都是這樣。

至於新入職和年資長的員工，除了薪酬外，其實年資長的員工也有很多其他福利，例如假期或是一些well-being的benefits等。但是，我們也要不時檢討新入職人員的工資，否則我們無法吸引他們入職。就這方面，我們都明白問題所在，我們會作出處理和進行管理。

至於人數方面，我想請Doreen回答。

主席：好，請簡短一點說。

香港鐵路有限公司總經理—人力資源：好的，謝謝Jeny。在回答人數的問題之前，我想回應周議員剛才提到是否聘請獨立機構進行調查一事。他說得對，以往我們是自己進行調查，但過去幾年，我們已經聘請獨立機構進行調查，該獨立機構亦會公開報告，市民都可以找到。 [004818]

至於我們的人手，現時港鐵共有約17 000人，從事鐵路行業而由我們直接聘用的同事佔12 000人左右。如果合約的代工則不屬於港鐵的招聘。多謝。

主席：好。

周小松議員：主席，如果12 000人不包括合約人員和代工，這類人士大約佔多少人？

香港鐵路有限公司總經理—人力資源：全部12 000人都是我們的全職員工。

周小松議員：不是全職的問題，我是問是否由你們直接聘用？

香港鐵路有限公司總經理—人力資源：是直接聘用的。

周小松議員：直接聘用有多少人？

香港鐵路有限公司總經理—人力資源：大約有12 500人是我們直接聘用的。

周小松議員：你始終都沒有回答我非直接聘用的人數。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：代工的人數大約有一成，合約員工方面，負責維修保養的大約有三成。負責前線營運的合約、外判員工不是太多，但是負責維修保養的人員則有大約三成。

主席：下一位是盧偉國議員。

盧偉國議員：多謝主席。主席，港鐵公司今天到來介紹人力狀況，主要都是談及營運和維修方面的人手比較多。另一個值得關注的事情——這個與下一項議程很有關係——便是鐵路項目的最新進展。我看到未來有很多新的鐵路項目，我想問的是關於設計、建造、相關的人力預估以及準備的情況。

在這一方面，我是同情港鐵公司的，囉唆一點說也不怕，政府在2014年信誓旦旦提出7個新的鐵路項目，並提供時間表、路線圖、初步預算，2031年之前便會相繼落成。但是，9年來甚麼事情也沒有發生，直至去年年初才開始推展東涌線延線、屯門南延線。今時今日，大家都知道，與北都發展有關的很多鐵路項目，政府都要提速提效，盡早完成，這真的令工程業界要不“餓死”，要不“做死”，所以，就此問題，我其實是同情港鐵公司的。

但是，同情歸同情，無論如何都要想想，接下來有些項目可能會採用新的技術，未必是港鐵今天擁有的技術，那麼會否有其他新的鐵路公司參與呢？現時並不知道。港鐵公司會否與其他公司以聯營的方式開拓項目呢？暫時亦不知道。這可能涉及你們商業方面的考慮，我不便問及這個方面，我主要想問技術人員就此會如何準備。多謝主席。

主席：多謝盧議員，請港鐵公司回應關於新鐵路項目的人手準備。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：關於一些新項目，現時有部分project已經落實了，無論是project management或設計等各方面，我們都正增聘人手。但是，現時我手上沒有相關數字，在下一個session的討論，同事可以向盧議員多說一些我們的招聘狀況。 [005209]

當然，我們有很多實質的工作都會外判予contractor，包括挖掘等工作。

盧偉國議員：我理解，鐵路項目當然涉及顧問公司、承建商，但是，畢竟港鐵本身都需要技術人員、專業人員，包括工程師，無論在設計或整個建造的監督等也需要人，所以應該要有所準備。

你說要待下一個環節才能提供具體數字，因為由港鐵工程部門的同事在場解釋可能會詳細一點，沒有問題。但是，整個人力統籌不能不考慮那個方面。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：沒錯，人手方面是絕對有增加的，但是，正如你所說，實際數字可能留待下一個環節再說。

盧偉國議員：好，那麼我在下一個環節再問這個問題。

主席：好，沒有問題。盧議員，這也是很好的提醒。

下一位，謝偉銓議員。

謝偉銓議員：多謝主席。首先，我想感謝港鐵各位員工在過去多年來的努力，他們在提升服務質素方面不斷努力，相對很多國家、地區，港鐵服務非常優質。我從文件看到管理層採用了各項措施聘用和挽留人才，我們感謝亦支持你們繼續這樣做。 [005330]

主席，我有兩個問題想了解更多一些。第一，港鐵學院自2016年成立後培訓了416名學員，文件顯示約有六成畢業生繼續服務港鐵。我相信你們有分析為何那四成畢業生沒有在港鐵服務，你可以說說採取了甚麼措施，就你們想到或看到的因素，如何令更高比例的人在完成課程後服務港鐵，這是第一件事。

第二，剛才大家都提及外判，我相信為了善用資源，所以港鐵需要考慮是否外判，尤其是有些工程涉及維修或盧議員提及的設計工作等，可能港鐵需要外判一些工作，因為那些工作的密度或恆常性不是那麼高，沒有理由聘請一些人只是在一年工作數個月，這些人手沒有需要由港鐵直接聘用，我相信你們也有考慮這一點。

但是，大家都關注外判人員的質素、標準，我知道你們有監督，文件亦有提及監督。我想了解一下，港鐵本身的監督人員與外判監督人員的比例為何？主席，為何我這樣問呢？我

發覺現時很多工程，以往是由一個人監督數個人，但現時數個人才能監督一個人做事，這方面是不理想的。另外，我想了解港鐵採用甚麼創新科技，令外判工程的質量或質素可以更準確地達到你們的標準？謝謝。

主席：好。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：我會回答議員的第一個問題，是關於港鐵學院的。接着，我想請劍雄說說我們如何監督外判工作，有否投放過多或過少資源。 [005618]

我們了解到，在沒有加入港鐵工作的四成人士當中，有很多是想繼續升學。這就是最大的原因，亦解釋了為何他們最終沒有加入港鐵。

請劍雄說說我們的監督工作。

香港鐵路有限公司車務工程維修總管：我們留意到，勞動市場的人力資源一直都很緊張，港鐵已在合約訂明對於外判工作的要求。我們的supervision，亦即督導工作是按照港鐵的要求進行，所以不會出現因外判而令質素受影響的情況。 [005648]

除了外判人員，我們亦有代工。代工基本上是與我們的同事一起做事，因應一些重複性的工作，譬如人力抬舉或者比較低技術的(計時器響起)工作，我們便會考慮透過聘用外判或合約人員。

剛才也提及使用科技，我們也希望善用科技，因為未來的人力市場將會十分緊張。除了在平常的維修應用科技，我們亦希望在不同的行車時間收集數據，以致在晚上非行車時間能更精準做好我們的工作。剛才聽到議員提及這一點，我們會考慮不同方面，包括如何擴大非行車時間。我們會努力爭取，做好這些工作。謝謝。

主席：下一位，田北辰議員。

田北辰議員：多謝主席。我不想扭傷頸部，所以，我唯有面向你發言，但是，我其實是想向他們提問。

主席：請保重。

田北辰議員：關於鐵路服務人力資源，文件提到港鐵投放資源，應用創新科技處理保養維修工作，以減輕前線維修員工的工作壓力。我立即想起上月中連續兩天出現了3宗信號故障事件。主席，你應該也很清楚，故障導致6條鐵路線的服務受阻。在11月15日早上8時許，正值繁忙的上班時間，東涌線、機場快線和將軍澳線均出現事故，東涌線甚至離譜得要整整5小時才恢復正常，當然，期間需要一直慢駛，後者亦要兩小時才恢復正常。翌日下午2時，尖沙咀站又發生信號故障。

據我了解，這數宗故障都是基於硬件問題，相信你也記得東涌線和機場快線的修復時間為時極長。港鐵是依靠最原始的方法，以人手逐段路軌進行檢查，看看究竟是哪個硬件出了問題，期間又要維持列車行駛，所以便要拖慢列車速度，行駛後便有空間讓人員在軌道檢查，結果共花了5小時。我寫信要求就事故進行討論，當局的回覆指出，機電署已要求港鐵探討採用新科技在出現故障前及早發現問題——說了等於沒說，每個人都想及早發現問題。但是，回覆中完全沒有回應我針對性地要求縮短修復時間一事，港鐵甚至沒有回應機電署。港鐵之前提及在這數年會投資650億元，我想問港鐵，你們會否主動研發一套實時路軌硬件的監察系統，以致當路段一出現問題，你們可以從控制面板即時顯示大約的位置，然後立即找前線人員查看，你們只是查看一段，零件的費用可能只需數十元，花數十元便不用使整條線拖慢行駛5小時。你們會否這樣做？

現時內地有很多信號公司，有很多這些專家，我提議你們不要再找多倫多這些外國專家，我聽到也害怕。你們會否研發一套系統縮短修復時間呢？

主席：田議員，就你提出的問題，剛才我們一開始會議時，大家同意在下一次討論服務表現、資產管理的議程項目時一併討論，但既然你現在提出來，而我們還有些時間，且看港鐵是否願意現在作出回應。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：田議員說得很清楚，首先，不好意思，在兩天內有3次故障是不理想的。雖然有繼續行車，但是令乘客花多了時間。其實3次故障都是個別信號系統的配件出現問題。我們在事後檢視過，那3個系統都有做足維修保養，但為何仍然會出現問題呢？我們當然要了解，我們是否需要再頻密些進行檢查或維修呢？ [010131]

議員提到，我們會否研發一些新的科技，可以(計時器響起)令我們監察得更加快，或者令修復工作更加快呢？我們當然一定會考慮，亦正如議員所說，我們會探討內地有甚麼科技，可以讓我們更容易發現有甚麼問題，然後盡快進行修復。

我想說，事後檢討該3次事故，我們的同事做得很好，他們是在車與車之間迅速地，甚至是用point machine.....

田北辰議員：你們原本投資的650億元有否包括這個東西？

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：有。

田北辰議員：修復時間。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：修復時間。

田北辰議員：有沒有自行發展一套系統，是全世界買不到的。我知道全世界並沒有這種東西。你們原本投資的650億元是否包括這系統？

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：正如你所說，我們會研發新的東西，進一步減低修復時間，不過，並非在這宗個案當中。650億元當中會包括很多不同的新科技。

田北辰議員：那麼請你在下次會議時說清楚，我想了解多些你們的研究，究竟有否時間表，以及大致上是怎樣，好嗎？

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：好的，以及就這幾方面有甚麼方案。

主席：田議員，下次會議我們會討論服務表現和資產管理，屆時可以詳細一點跟進。

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：好的，再詳細一點交代。

主席：最後由我來提問。我看到近年的福利是有所改善的，也聽到前線同事的反應。但是，當中比較根本性的挑戰是，對於前線輪班同事來說，現時港鐵推行的6天工作制，既有通宵班，又有特早、特夜更，經常會出現放假前一晚返夜更，放一日假後又要返早更的情況，與5天工作時的休息時間差別很大，老一輩願意捱，但是我們要承認新一代同事比較講求工作與生活的平衡。 [010317]

同時，相比起市場，港鐵向前線人員提供的薪酬稱不上有很大的優勢，單靠福利在市場上搶人或者留人會有困難。現時巴士公司也開始實行5天工作制，港鐵會否考慮向前線人員推行5天工作制？

另外是剛才陸議員和周議員提到關於傳承的問題。對於鐵路營運及維修的前線人員來說，傳承是十分重要的，一個同事由入職、培訓到真正“熟手”，可以在某個領域獨當一面，通常需要1年的時間。我聽到較資深的同事反映，可能這邊廂教完一個新同事，他才開始上手就離職，這會影響你們的運作或者浪費你們的資源，你剛才說會有手段挽留有經驗的同事，可否在此介紹你們有甚麼具體政策挽留有經驗的同事？

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：多謝主席剛才指出的問題，我也覺得這是核心問題，可謂擊中要害。我們也在循着你說的方向考慮，第一，我認為我們的系統(rostering system)要智能化，以致在編更方面可以更加人性化，我們會朝着這個方向進行這項重大的工程。 [010513]

另一個問題是關於工作日數，我們看到巴士公司引入不同的工作日數選擇，我們會積極研究，因為自從我們引入了每更4小時的工作時數，我們看到工作一族現時十分需要不同的工作套餐，不像以前只能在6天或者5天之間選擇，反而希望會有更多不同的選擇，我們會朝着這些方向研究，作出根本性的改變，我們希望循這些方向進行。面對人力市場的轉變及年青一代的需求，我們要積極研究這方面。

至於傳承的問題，港鐵可如何減少員工的流失率？這是另外一個問題，流失率高會增加現有員工的工作負擔，剛教完新入職的員工，他們很快就離職。因此我們最近推出了入職bonus，為入職半年或1年的員工提供獎金，以減低新入職員工的流失率，因為通常入職超過1年的員工已經習慣工作環境。我們看到引入了這些措施後，情況有好轉。

我們還新設了“1+1八達通卡”，它很受新員工歡迎，因為不少新入職員工是未婚的，推出這項優惠等於增加了他們的福利，他們樂見港鐵推出這項措施。

我們最近亦將車站休息室改成現代化的模樣，以吸引(討時器響起)年青人，因為新員工不喜歡在過於basic的環境工作，所以我們把一些車站休息室重新裝修，新員工十分喜歡裝修後的休息室，因為“好靚”，好像他們的家或者咖啡室。我們正研究不同的方案，希望吸引年青一代或者新員工。

主席：對於年資較長的員工，他們沒有升職的空間，長期在同一個崗位工作，港鐵應該如何挽留這些員工？

香港鐵路有限公司常務總監—香港客運服務：我們去年也曾進行檢討，對於某些年資較長的員工，我們作出了一些調整，並會不時因應現職員工的情況研究不同的方案。

主席：多謝政府的代表和港鐵公司的代表，這項議程已討論完畢，我們進入下一項議程。 [010811]

議程第IV項是“鐵路項目的最新進展”，現在可以邀請下一項議程的政府當局代表和港鐵公司代表進入會場。

今天是陳美寶女士首次以運輸及物流局局長的身份參加鐵路事宜小組委員會會議，反映了陳局長對我們小組委員會的重視。作為主席，我代表委員會歡迎陳局長，期望大家合作無間，工作順利。

我現在先將時間交給政府和港鐵作出簡介，大家可以按鈕。

運輸及物流局局長：多謝主席。早晨，各位委員。今天我帶領運輸及物流局同事和港鐵公司的代表出席鐵路事宜小組委員會會議，向大家介紹各項興建中的鐵路項目，以及南港島線(西段)的最新進展。 [010933]

大家十分關心我們的鐵路發展。鐵路是香港公共運輸交通系統的骨幹，一個高效率和覆蓋面廣的鐵路網絡，不但方便市民大眾的日常出行，更可促進人流物流，推動社區的聯繫，以及加強香港的經濟發展。

我們一直本着基建先行，創造容量的方式，全力推展各個本地鐵路項目，為社區聯繫和釋放發展潛能貢獻。我們公布的交通運輸策略藍圖內多個項目已經動工，其中包括東涌線延線、小蠔灣站、屯門南延線、北環線第一期古洞站，以及洪水橋站的工程。這些項目將會在2027年起陸續落成通車，而北環線主線項目也預計在2025年(即明年)開展前期工程，目標於2034年竣工。

此外，我們最近也敲定了採用智慧綠色集體運輸系統推展南港島線(西段)，我們未來會本着雙創新的思維方式，包括技術創新和政策創新。就技術而言，我們希望透過港鐵公司或者公開招標，廣納內地、本港，甚至海外較新的科技和技術，以期在推展鐵路項目時，可引入除重鐵以外的技術。

在政策方面，過去聽到不少聲音指準備工作和法定程序所需的時間較長，所以我們的同事和團隊，以至港鐵公司，均會盡量壓縮步驟，或者同步進行，令規劃、設計及施工的環節不會超時，我們在這方面繼續努力。

接下來我想請副秘書長黃珮玟女士向委員簡介南港島線(西段)項目的最新情況，之後港鐵公司代表也會向大家講解已經展開工程的鐵路項目的最新進展。多謝主席。

運輸及物流局副秘書長1：謝謝局長。鑒於南港島線(西段)沿線地勢起伏，受重型鐵路的爬升能力所限，部分路段須深入地底，其運輸及成本效益皆不理想。 [011254]

經探討市場上不同非重型鐵路運輸系統的載客量、爬升能力、走線靈活度、基礎建設和營運設備的要求等技術範疇，我們確認採用智慧綠色集體運輸系統推展南港島線(西段)，替代原有重型鐵路方案，在技術上為可行方案。

擬議的南港島線(西段)主要是在專屬高架橋上行走，與路面交通完全分隔，不受現有路面交通影響，初步走線全長約7.5公里。預計通車後，由黃竹坑到香港大學的車程時間約為20分鐘，途經香港仔、華富、數碼港和薄扶林一帶，服務該區約13萬的居住人口和約5萬的就業職位，與南港島線(東段)和港島線形成一個環狀網絡，乘客可以分別在黃竹坑和香港大學轉乘南港島線(東段)和港島線前往其他地區。

我們會繼續評估這個項目的財務安排，包括進一步優化走線和提供成本效益，以期在2025年內開展詳細規劃和設計，並且爭取在2027年開展前期建造工程，以配合華富邨重建計劃下新增人口的遷入時間。

我現在想請港鐵公司的代表簡介其他鐵路項目的最新進展。

Capital Works Director, MTR Corporation Limited: Good morning, Chairman and Members. Since the middle of 2023, the Corporation has started to take forward a series of new railway projects. The Tung Chung Line Extension, the Tuen Mun South Extension, Kwu Tung Station on East Rail Line, and Hung Shui Kiu Station on the Tuen Ma Line have commenced construction progressively. I am happy to share the progress of these projects so far. [011454]

2024 is the threshold year of construction of these projects. A number of major civil works have started progressively this year to lay a solid foundation for other civil works which will ramp up in the next two to three years.

With most of the new railway projects involving building new stations and extensions on existing railway lines, the majority construction works

have to take place on operating railways. It is of paramount importance that safe railway operations are maintained while we carry out the railway construction works. We also strive to minimize disruptions to normal train services as far as practicable through optimizing the non-traffic “Golden 2 Hours” for project works to take place. In order to protect railway safety, we comprehensively plan and carefully execute the works at all times. These are our priorities as we push forward the new projects, and let me share quickly their progress.

The Tung Chung Line Extension project comprises a new intermediate station of Tung Chung East reclamation area and a new terminal station in Tung Chung West and a total of about 2.5 kilometres of new railway sections. At Tung Chung West Station, stations diaphragm wall works are progressing well and bulk excavation for the station will commence soon. The tunnel boring machine has arrived in Hong Kong in October and we would transport it to the launching shaft in these two months for our tunnel construction to begin early next year.

For the Tung Chung East Station, we have completed the foundation and noise barrier modification works, and then we are constructing the platform structures. Another major works of this project is track diversion of the existing Tung Chung Line to connect with the future Tung Chung East Station. It involves constructing a new railway section, installing overhead lines, modifying signalling equipment and the most critical works of installing four turnouts on the tracks of the Tung Chung Line in phases.

The first turnout was successfully installed in October, with a slight adjustment on the train service between Tung Chung and Sunny Bay Stations that night. We thank passengers for their understanding. The three remaining turnouts will be installed over the next three years.

Oyster Bay Station is located between future Tung Chung East and Sunny Bay Stations. Our target is opening the station before the first intake of residents. Construction of the station commenced last year, and has since been progressing according to plan which includes the station structure of podium deck for future property development and preparation for the relevant track diversion works.

The Tuen Mun South Extension project will extend Tuen Ma Line South by 2.4 kilometres from Tuen Mun Station by a viaduct with a new intermediate station at Area A16, and a new terminal station in Tuen Mun South. We are carrying out foundation works for A16 Station and the extended viaduct at Wu Shan Recreation Playground. We are also building temporary working platforms on the Tuen Mun River for launching the

foundation and structural works of the viaduct and part of the A16 Station on the River.

Tuen Mun South Station will be elevated, and the elevated station locates on Wu King Road near the Tuen Mun Ferry Pier. Traffic rearrangement has been implemented on Wu King Road for diversion works of underground utilities to take place. To free up space for the construction of the new station, the bridge deck of the Siu Hei Bridge and Wu Yuet Bridge across Wu King Road were demolished in August and September respectively.

To minimize the impact of the traffic rearrangement and bridge demolition on the neighbourhood, the team meticulously planned and implemented work procedures. We also closely engaged in communication with our community stakeholders on the works. Thank you for their understanding and support. These works are smoothly carried out.

The Kwu Tung Station on East Rail Line is located between Lok Ma Chau and Sheung Shui Stations. It is the first station in Hong Kong bid to be built atop an operating railway. The bulk excavation work is one of the most challenging processes of the project. The team has removed the soil in volume equivalent to about 40 standard swimming pools, covering the station box structure layer by layer, to protect the structural stability of the railway tunnel below. Two hundred monitoring points were installed along the section of 500-metre tunnel for round-the-clock surveillance. Despite the complexities and challenges, especially with the East Rail Line running directly under the excavation site, our project team showcases their exceptional professionalism in the successful completion of the work. Train services of the East Rail Line remain safe and normal throughout the entire process of excavation. After removing the soil, we have launched in a full swing the construction of the station structure with works taking place during both day and night time. During the daytime, we are building the station concourse, current level of entrances and exits and all the railway ancillary facilities progressively. For works such as platform modifications and installations of platform screen doors, we are fully utilizing the limited time during the non-traffic hours to carry them out.

The Northern Link Main Line will connect Tuen Ma Line at Kam Sheung Road Station and East Rail Line at Kwu Tung Station, forming a 10.7-kilometre railway loop with three intermediate stations at San Tin, Ngau Tam Mei and Au Tau. We are working diligently to launch the Northern Link Main Line. We target to commence construction in 2025 for completion in 2034 with a data planning and design and the statue process underway. We have already in this year set some priority

activities. These include trenching and ducting ahead of power cable installation, designing the power of substation and launching shaft, all to support the upcoming tunnel construction.

Hung Shui Kiu Station is built between Tin Shui Wai and Siu Hong Stations. It will be the first station in Hong Kong to be built on an operating railway viaduct. A large part of the construction works has to take place on the operating viaduct. In order to maintain normal train services as far as practical, we have to maximize the use of an average of six hours during the non-traffic hours per week for construction works to take place. A series of works have already been taken place, among them is the removal of parapet from the section of viaduct to the new station which is going to be built. This is also one of the most challenging works of the project. Of the 140 parapet segments on both sides of the Line that have to be removed, only one to two parapets can be closed or moved during night's non-traffic hours. We have completed the parapet removal on the down-track recently, again without any impact on railway operations and safety. Works will continue on the up-track works soon.

We attach great importance to the application of innovation and technology at all stages to safeguard the safety of construction works and the railway operations. To better allocate resources and protect the programme of the projects, a few examples, Common Data Digital Engineering Platform and Building Information Modelling (BIM) are used, enabling more comprehensive project design and management via a common platform. Modular Integrated Construction (MiC) involves prefabricated key components off-site and installed on-site to speed up the construction. New Digital Delivery Centres are set up for close management and monitoring the project progress performance and safety.

With various projects entering into the construction stage and to know the rest of the progress, a wide range of channels both online and offline are used to provide project information and updates to our stakeholders and the wider public. We have also been maintaining close communication and engagement with the communities for our projects to keep them posted of the project progress, exchange views among the different work arrangements and to fulfil our role as a member of these communities.

The Corporation is fully committed to undertaking these projects to grow a new community and better connect existing ones. At the same time, these projects all have their own challenges. Among them, carrying out construction works on operating railways without compromising safety is fundamental. We will work closely with all our partners to maintain safe railway operations in carrying out our works. Minimizing the impact to normal train services is also our priority. We will continue to exhaustively

review possibility of maximizing the night-time working hours on existing railways. Yet for works which are more critical and complex and have to take place for consecutive hours longer than the permits of non-traffic hours, it will be inevitable the train service hours have to be adjusted. In these cases, the Corporation will meticulously plan and execute the arrangements and communicates early with the public, like the recent service adjustment on Tung Chung Line for the first turnout installation.

Thank you.

主席：多謝政府和港鐵代表介紹。現在是提問時間，我先讀一讀發言次序，第一位是陳學鋒議員，接着是盧偉國議員、劉國勳議員、陳紹雄議員、楊永杰議員、陸頌雄議員、田北辰議員和我本人。考慮到這個項目的內容較多，每人5分鐘連問連答。

陳學鋒議員：多謝主席。首先，我在此恭喜陳美寶局長，希望大家未來能夠有多些合作空間。我亦感謝局方終於為南區居民帶來南港島線的好消息，我們爭取了很久，居民亦期盼已久，他們很害怕工程會石沉大海，今天終於有較清晰的時間表。系統方面，我認為最重要是有一個方便居民的集體運輸系統，他們都能夠接受。

[\[012338\]](#)

我們在這段期間聽到居民的看法，並希望局方留意。第一，現時採用高架橋的形式建造，要留意會在景觀和噪音方面對現時的居民帶來影響。事實上，我們明白否決高架橋的原因是其可能會佔用現有路面，最好當然是採用隧道方式，但我知道隧道的成本很昂貴。你們要留意，高架橋現時行走的路線絕大部分是民居，如果工程太接近民居，會影響居民的景觀，而鐵路行走時亦會發出噪音，相信會造成頗大滋擾。所以，我希望你們在落實具體方案前多做公眾諮詢和聽取民意，不要閉門造車，待“拍板”後才對大家說方案無法更改，我不希望出現這情況，因為明年2025年便會做具體規劃，希望局方能夠一起落區多做諮詢和聽取意見，希望這條鐵路是一條市民喜歡的社區鐵路。

現時這個設計方向是好的，因為與我們最初由港大到黃竹坑的環形設計的想法一致，真的有助紓緩整個南區的交通，而非單向行駛。但現在的構想是可能會引入不同的鐵路系統，究竟是否無縫接駁？我希望能夠有多些規劃，在包括平台、票站

的出入、開機以至票價等方面都有較好的對接。還有一個問題，我很希望高架鐵路能夠與現有屋苑和大廈平台連接，乘客乘坐鐵路時便無需上上落落，我相信這個建議在南港島線的規劃上是可行的，前提是如何聽取意見。

另外，我也想就東涌線延線提出一些意見。事實上，我們看到東涌車站的工程現在已經如火如荼，已進行首次夜間路軌岔口工程，未來亦會進行其他工程。我們估計車站可能提早完工，若然能提早完成車站的工程，能否在竣工後盡快開放車站而無需等西站竣工？因為車站附近的屋苑現正開始有居民遷入，明年便會大規模入伙，如果車站不能提早投入服務，到某一階段就會令現時的東涌站水洩不通，而且在東涌站還要駁車，所以我很希望局方會考慮與港鐵公司商討，爭取盡快開通車站，這是第一個建議。

第二是班次問題，現時東涌線的班次已不能滿足東涌居民，未來還有數萬人甚至10多萬人入住東涌，如何可以加快提升班次呢？因為到2030年的下一個階段，小蠔灣站建成後可能人口會更多。我知道班次提升牽涉到中環站延線問題，你們的落實情況如何及車站的搬遷安排如何？我也想聽聽。

主席：好，兩部分的問題。第一部分關於南港島線，我先請政府同事回應；關於東涌線的問題，請港鐵公司回應。

運輸及物流局局長：多謝主席，多謝陳學鋒議員的提問和意見。我們以往就南港島線(西段)與陳議員有很多溝通，也知道陳議員對這件事抱有期望。剛才提到有幾點，我可以簡單回應。就南港島線研究技術方案，以及財政如何支援日後推展的商業模式，我們的確做了比較，以高架道路建設新式的智慧綠色集體運輸系統(計時器響起)與地底建設相比，採用高架道路建設的成本一般較地底形式低大約四成，所以我們在分析鐵路的成本效益時，這也是重要的考慮因素。以往我們亦有在香港密集的環境中興建高架道路，但南區的市民可能會質疑為何以往用地下隧道的形式興建鐵路，現在轉為以高架形式興建？我同意一定要跟居民多作解釋。

[012758]

就噪音及一些聲浪以至景觀等問題，如果我們這次能成功採用類似膠轆的較輕型智慧綠色交通系統，經評估的噪音影響可能較重鐵為小，佔用的路面空間亦會相對較窄。其實我們

現正推進的東九龍線或啟德，同樣遇到對市民構成影響的問題，所以我們會特別小心處理。

剛才陳議員提到一個很重要的point，因為南港島線(西段)不單滿足和照顧南港島線(西段)的新增人口和工作人口的需要，也可以將黃竹坑站和大學站之間缺乏鐵路的地段接駁起來，工程完成後令港島的鐵路系統多了一條循環線，可增強現時線路的可抗禦性，所以得益很大。往後我們會深化詳細設計及考慮財務安排，當我們決定是否找港鐵公司或其他適合的營運者承接工程時，會一併考慮與現有鐵路系統網絡的接駁性，市民是否得益，方便性和票價等。我們目前尚未有定案，但會適時與議員在議會內外再進一步交代。

就東涌線的問題，我想請港鐵的同事回應。

主席：不如這樣，因為時間過了差不多8分鐘，我今天預留了充足的時間給大家討論，並會開放第二輪問答環節，為免其他同事等候太久，陳議員提出關於東涌線的問題在第二輪才回應，好嗎？

下一位是盧偉國議員。

盧偉國議員：多謝主席。主席，今早是陳美寶女士首次以運輸及物流局局長的身份出席立法會會議，我在此表示恭喜，陳女士將任重道遠。就今天的鐵路項目，我期待在新局長的領導下在合理有效及能夠滿足市民需要的情況下開展。政府在2014年宣布7個新的鐵路項目，無論業界和市民都非常高興，因為當時有很清晰的時間表、路線圖和初步預算，7個項目——包括現在所說的南港島線(西段)的幾個項目——會在2031年前相繼落成，但9年過去仍然石沉大海，直至去年年初才說會進行東涌延線和屯門南延線工程。我這麼多年來“追數追到氣都咳”，希望日後不用這樣。

[013148]

至於政府下定決心進行現在所說的南港島線(西段)工程，我表示大力支持。實際上，在區議會選舉的前段時間，無論在南區擺街站、“洗樓”或在附近派發單張，市民最大的共同意願就是南港島線(西段)。南港島線(西段)連接香港大學、瑪麗醫院、數碼港、華富等地，怎可能說人流不夠呢？所以當時有消息指基於人流不夠的理由而不進行工程，這令市民很生氣。但

現時有較清晰的計劃，也採用了新的綠色高架鐵路系統，我相信會深受市民歡迎。不過，這些消息傳出後，我們在當區已收到市民關注走線會否影響他們居住的地方或學校。所以，我希望局方可以盡快提供更多走線方面的細節，盡早啟動與市民溝通。大家都希望南港島線(西段)欲成其事，希望工程能夠順利，同時不會引起太多負面問題及有好的解決方案。

另外，港鐵介紹多個現已啟動的鐵路項目，的確有很多事情要做，我也很同情港鐵，因為我剛才提到的問題正正令工程業界，包括港鐵工程師和其他專業人士不是餓死，便是做死。前段時間“等運到”，現時多個項目一起來來，我也數不清有多少個項目。而且今日的港鐵報告仍未包括一些規劃中、未必由港鐵承接的新鐵路系統，包括東九龍和啟德，究竟花落誰家也不知道，還有接駁至前海的鐵路也相當重要。

所以，我不知道港鐵日後在這方面有甚麼策略，會否與掌握了新技術的其他鐵路公司聯營等，或者接不完那麼多項目要放棄，我不會在今日提出這個商業問題，即使問了他們都可能無法回答，我反而較關心港鐵的工程和相關專業的人手配置問題。有那麼多項目開展，究竟人手是否足夠呢？雖然港鐵有顧問公司和承建商，但本身的規劃設計、監督、建造等也需要不少人手。相關員工持續一段時間沒有工作，現時項目卻突然這麼多，究竟港鐵的人手估算問題如何解決？這是另一個問題，多謝主席。

主席：有兩大問題，分別是南港島線和港鐵人手，我先請政府回應。

運輸及物流局局長：好的，或許讓我簡單回應，稍後我想請港鐵鄧輝豪先生就人手方面作出回應。盧偉國議員對2014年鐵路項目報告的關注，每個項目的進度我們也清楚聽到了。我們要向前看，並要做得更好。在未來2至5年，剛才我們所勾劃的、已動工和(計時器響起)正在規劃的項目，以及已有交通運輸規劃藍圖的新鐵路有不少也在醞釀中，所以工作是繁重的。我們希望在接下來的歲月能提速提效，在這方面能令工程界盡早得知如何規劃人手。 [013611]

其實我們也很關注港鐵的人手，過去我曾與鄧先生和行政CEO會面，也不時作高層次的會面。我知道他們最近有些新猷

或新構思。在港鐵的既定人手中，可能某個項目要處理不同的步驟和工作，時間和工作量不太平均。港鐵現時採用縱橫交錯的人事編制安排，令港鐵既可以項目為本，也可以功能為本，從而將同事的時間和精力更平均分配及更好地運用。在有限的資源下如何多發揮同事的能量，在這方面請Carl向主席和議員匯報一下。

Chairman: Mr DEVLIN.

Capital Works Director, MTR Corporation Limited: Thank you, [\[013819\]](#) Chairman. As I mentioned during my opening remarks, we are progressing well on various rail projects that have already commenced construction. We ensure the smooth implementation of relevant projects through a very robust project management approach. As you know, the Corporation has got extensive experience in delivering railways over the past 45 years and the project team is made up of very experienced rail professionals in various disciplines. At the same time, as we take forward these projects, we are embracing innovation and technology as far as practical. We are introducing extensively the use of BIM on all the projects, which is the 3D representation of projects so we can work collaboratively with all the parties involved. And we are promoting the use of design from manufacturing assembly for off-site construction, Modular Integrated Construction, to enhance the quality and efficiency of the works. So we are trying this approach all the time.

The new railway projects that have commenced, as I said, are in good progress and as it continues to move forward, we will recruit if we require additional resources to represent the different stages of the projects that we are going through. The Secretary talked about the way that we are revolving our project management approach to make sure we have got greater flexibility in moving our resources across in different projects and in different stages, and using their expertise. So we will continue with this approach as we look forward to make sure we optimize the use of the scarce resources that we have for the benefits of the delivery of projects.

主席：下一位是劉國勳議員。

劉國勳議員：多謝主席。我首先歡迎Mable今日以局長身份帶領團隊與大家見面。雖然這是新崗位，但你過去一直負責交通 [\[014004\]](#)

事宜，無論是擔任署長或常秘時都有很多經驗，相信對延續工作和推動現有項目也可得心應手。

當你轉換一個新的身份，大家可能隨着人事變動而有所期望。我認同你提出要創新，特別是創新技術和政策等，但我認為更重要是能夠在結果上反映，例如要有新速度。就以我一直關心的北環線為例，希望你出任局長可以讓我們看到北環線有新的突破。

老實說，北環線現時的目標是於明年開展主線的工程並於2034年竣工，我一直說北部都會區要基建先行，其實河套今年已陸續有項目落地，建築物已經可以入伙。另外，新田也準備收地，2026年已有平整好的土地供應。所以，我的目標是希望北環線可以配合北部都會區的發展，策略性地提前至2030年分階段開通，這是重要的。

我有兩三個方向，看看局長會否參考。第一，剛才介紹的古洞站、東鐵站雖然有很大難度，但施工期預計只需4年多；即使是洪水橋要在現有鐵路站上蓋加建也好，都是6年而已；高鐵如此大的跨境工程也只需8年時間。再看看北環線，從2025年起動工至2034年，當中耗時9年。所以，我認為有很大空間縮短工程時間，我想看看是否有創新技術或政策可縮短時間。第二，除了北環線，還有北環線的支線，我認為應該與北環線的主線盡量同步動工，因為同步興建北環線支線與主線才能在成本效益與時間上發揮作用，從而降低時間和成本。

第三是制度創新，北環線支線會伸延至內地的皇崗口岸站，再連接至河套科技園和洲頭站，洲頭站也是新田片區的一個重要基建。所以，是否可以在制度創新方面與深圳合作，由深圳從北面興建北環線支線至南邊的香港，再接駁至新田？這是我的一些建議，希望局長讓我看到北環線能有新猷。

主席：好，政府是否回應？

運輸及物流局局長：多謝主席，我會作整體的回應，多謝劉國勳議員的意見，非常中肯和務實。北環線是我們接下來一個很重要的項目。我們的目標是希望明年可以簽訂協議和動工，所以時間很緊迫。我們現正密鑼緊鼓，財務安排和詳細規劃都已步入最後階段。如何令項目提速提效呢？過往與

[014337]

劉議員都有些溝通，北環線全長10.7公里，包括兩個轉車站和3個中途站，北環線將來的轉車站的確會接駁至現時鐵路網絡的路線，所以有一定的複雜性，需要好好規劃，以滿足人口遷入的需要。我們會密切留意發展局的新市鎮發展時間表，並會詳細評估全線一起開通抑或分階段開通(計時器響起)的效果較好。我希望在做詳細規劃設計時包含這方面的考量，屆時不會因為要改變計劃導致時間不夠，而令我們不能回頭。所以，我希望處理這個項目時可以具備兼容性。

第二，我們希望爭取同步處理北環線的主線和支線。我們今天提及北環線支線的詳細設計可能言之尚早，但我們亦看到可能有協同效應，如何在施工或財務安排上帶來效益呢？這方面我們也在着手研究。昨日我在記者招待會提到，希望利用跨境鐵路的契機探索和結合內地推進基建項目的優勢，他們無論在辦事程序、物料和人工各方面都有值得我們參考之處。

在這方面，我知道北部都會區鐵路專員也着手與內地的國家企業交流，就技術事宜表達意見。我希望我們的構想可以有一些具體措施，日後當我們處理跨境鐵路時，會否在這方面惠及北環線的財務安排？這也是我們團隊現正努力研究的範疇。

主席：下一位是陳紹雄副主席。

陳紹雄議員：多謝主席。我在此再次祝賀陳局長履新，我們期待局長發揮領導力、解說能力和主動性。我想借機會感謝林局長在過往兩年半和團隊的努力，我在這裏表示感謝。 [014710]

關於今日討論的鐵路項目最新進展，我樂見當局正全力推展一系列的鐵路項目，文件中也列出包括東涌線沿線、小蠔灣站、屯門南延線、古洞站以及洪水橋的工程項目。這些項目將會在2027年陸續落成，而北環線主線的建造工程亦預計在2025年開展，目標是在2034年竣工。我首先希望政府當局可以做好監管和協調工作，確保新鐵路項目能夠如期竣工，而且可以應快得快，進一步壓縮工程時間，但更重要是避免因為人手短缺等問題，衍生一些工務工程的延誤和超支問題等。

主席，在文件中可以看到已經交代部分正在推展和將會推展的鐵路項目，我便不在這裏就細節提問，但我看到有一些項目似乎不見了，在文件中沒有提到，而政府在各個場合均表示港深西部鐵路次階段研究計劃在2024年年中完成，而且有些說法是今年年底前便會將研究成果作總結。我又看到2024年11月21日政府的新聞公報指，港深跨界軌道基礎設施建設專班在深圳舉行了第三次會議，討論跨境鐵路項目的工作進展，包括審議港深西部鐵路(洪水橋至前海)次階段研究結果等。主席，我們看不見這次的文件有交代，可否請政府講解次階段研究的最新進展和詳情，例如方案規劃、初步工程可行性、效益、環境影響分析等，看看這個研究是否真的可以在今年年底前完成？還是仍需要時間呢？

我亦想追問有關其他鐵路項目，包括中鐵線、東鐵線羅湖南站、將軍澳線南延線和新界東北線等。在年初的時候，我在特別財委會提及過，政府回覆我時表示，由於研究仍在進行中和正在初期規劃階段，未能夠進一步提供資料，但是數一數手指，事隔已經將近1年。現時有否甚麼進展？政府是否有材料在這裏向公眾簡短介紹，交代一下呢？謝謝主席。

主席：關於“洪前”和其他“三鐵三路”當中的項目。

運輸及物流局局長：陳議員記性很好，我們和他說過的每一樣事情，他都會記得。我們的進展良好，首先就港深西部鐵路(洪水橋至前海)這個項目，大概早一兩個星期前，我們和深方已經開展港深跨境鐵路軌道項目的專班小組。在該小組中，現時的進展是已經完成第二階段的詳細研究。接下來我們需要進行一些內部工作，我們或者深圳方要向中央進行報批的程序。我們稍後會與秘書處和主席進行諮詢——陳議員是副主席——商討將這個項目納入鐵路事宜小組委員會的待議事項一覽表，在明年初向小組委員會作詳細的匯報。稍後我們會與秘書處聯絡商討時間。

[015018]

另一方面，在中鐵線和將軍澳南延線方面，我知道最近同事有和發展局就將軍澳的發展，到當區的區議會進行諮詢。我知道這個鐵路項目建議在推出的時候，以至在將軍澳區有一些土地發展，都會在地區受到關注，我們和發展局緊密合作，在區議會進行解說。除了剛才在文件中所羅列的項目，這個會

是下一個進入我們的視線範圍(計時器響起)，需要積極推進這項將軍澳南延線項目。

至於中鐵線的落成程序，根據交通運輸基建藍圖，我們是因應交通的需求，估計到2039年後會有需要，所以我們都是以2039年為目標。我們現時和路政署正在進行一些內部的初期研究和評估，工作是不會停下來，不過都要分優次。因為接下來數年的確有一些項目如火如荼，我們都要在人手配置方面作出規劃的優次。但是這個仍然是一個我們相當重視的項目，我知道主席都很關心的，多謝主席。

陳紹雄議員：主席，為了這個題目和文件的完整性，局長可否在會後就剛才所提到的事宜提供書面回應，因為如有需要，我們可按照你的計劃“追數”，如果沒有需要，我們可以知道最新的情況，謝謝主席。

主席：好，剛才局長也表示我們明年年初會專門就“洪前”舉行一次會議。

運輸及物流局局長：沒錯。

主席：我們會跟進。下一位，楊永杰議員。

楊永杰議員：多謝主席，首先歡迎陳局長履新，期望未來與局長一起追時間，追我們的發展時間。未說追時間前，我也想“追數”。剛才局長已就南港島線的建造交了數，啟德雖然已經交了數，但是我認為只是交了一半的數，因為在整個啟德的綠色集體運輸系統當中，原先的走線是從郵輪碼頭一直到觀塘一帶，現時去到啟德站，其實不是太理想。當然也算是走出第一步，我期望是否可以去到啟德站後，會先到九龍灣，再接駁至觀塘，甚至油塘站？因為“起動九龍東”令整個商業區在九龍灣一帶，如路線只到達啟德站，對於整體發展有欠幫助，如果能夠到那邊去便會有很大的幫助。希望局長一起去追時間之餘，也會追這筆數，令整個啟德的發展可以更圓滿。

[015329]

追過這筆數之後，我想再談談追時間。雖然上次提到整個啟德的發展可提前3年至2031年完工，按照正常的情況，整個啟德集體運輸系統那條線，我自己計算是無需2031年便能完成。坦白說，明年已經進行招標，建造時間也快，其實2028年應該可以完成，希望局長一起追這個時間，令這條線無須待2031年才落成。

最後關心一下，因為數條線同時間進行，或者未來還有些鐵路線計劃發展。剛才局長說，未來會檢視一些新的技術或者新的程序，令成本降低。我也期望，因為多條線加起來已經超過千億元，如果在程序或成本上可以壓縮，其實會幫庫房節省很多錢。節省一成也好，已經是100億元甚至200億元，希望局長在這方面加緊去做。

當然去到最後，我最擔心就是那麼多條線需要同時進行，工期上是否可以嚴格管控呢？會否超支呢？希望局長加強監督。經歷過沙中線的工程，而我又服務九龍東，就是沙中線服務的地方來，當時的超支情況非常嚴重，差不多有200億元，時間上亦有延誤。我們真的希望這數條線可以如期完工，可以不單不超支，還要將成本壓縮，多謝。

主席：關於啟德和整體項目管控。

運輸及物流局局長：多謝楊議員的提問和意見。就啟德的智慧綠色集體運輸系統，過去都在不同場合有聽過楊議員提出，除了現時建議那條線路，是否可以再擴展至觀塘，以至譬如慈雲山。我們聽了有關意見後，在最近發出意見書邀請的時候，我們特別加了一些篇章，將這些可能性放進去。我們正正想廣納市場上不同的系統、不同的營運者，就這個技術是否可行提供意見。 [015627]

第二，如果在技術上可行，在財務上和對於這個項目的推展時間，以至日後可持續性有些甚麼影響呢？我們都在邀請書中提出了一些比較具體的問題，我們正正想透過這個做法多拿點數據。接下來，我們現時在密鑼緊鼓，草擬招標的文件。我們在草擬招標文件的時候，一定會記得楊永杰議員這個期盼。但是在招標的時候，一定要有一個非常清晰的項目範圍才可以讓有興趣的用家公平地提出申請。

此外，在時間方面，我們現時奉行改革求變的精神，就啟德的綠色智慧集體運輸系統而言，我們希望達到的目標是不遲於開始建造後3年要完成這個建造工程。我們希望在2026年批出合約，其間議員可能會說其實可以再快點(計時器響起)，這很視乎營運者而定，營運者已經on board (開始參與)後，仍要幫我們完成一系列法定措施和程序。我們現時加快的方法是由政府開始做，但是我們不會等待完成法律程序和法定程序。但是當同時間，有新的營運者on site後，他便需要完成相關的程序。如果屆時該程序可以更快完成，我們預計2031年這個目標可以提前。但是，屆時的招標工作一定會緊守那個時間，無論如何也不可以遲於2031年完成。所以你們所着急的事和我所着急的其實一樣，我心底的着急比你們還着急。不過我們都要做到才可以。

監督非常重要，因為事實上過去有很多經歷和經驗，試過出現超支和延誤。這次正正是說，當我們重新將所有鐵路項目全速進行的時候，不單是港鐵公司，還可能有其他營運者，我們在兩方面有加強力度。

第一，以港鐵而言，我們要求他們整個項目的管理和監督要有多層審計和檢查。但是，我之前擔任常任秘書長的崗位時，有和港鐵行政總裁和他的同事定期會面，要他們提交關於在工程層面、項目層面，是否能夠達到他們的目標時間？以及遇到甚麼問題？除了監督他們進行監督外，我認為政府發揮的最大作用是要幫他們解決難題。他們很多時候面對的問題是要敲很多政府部門的門，例如樹木辦，譬如要重置一些公用設施便要找康樂及文化事務署。我們正正就是要請他們早點把問題帶出來，讓政府方面幫他們解難和協調，不要把事情一拖再拖，發生問題才告訴我們，因為這樣時間過去了，所以要盡早介入，我們會就這方面繼續努力，多謝主席。

主席：多謝局長。各位同事，因為會議時間是到10時30分，現時還有5位同事未發言，我會首先延長20分鐘。下一位，陸頌雄議員。

陸頌雄議員：主席，首先歡迎陳美寶局長，第一次出席鐵路事宜小組委員會會議。她剛才認自己是一個着急的人，急市民所急絕對是市民之福。

[020119]

主席，我想跟進的問題是，閣下在4月的時候提過一個我認為很有前瞻性的書面質詢，是關於北環線和日後中鐵線的連接問題。純粹看地圖是應該可以串在一起行，乘客不需要轉車。當時政府的答覆指，項目相關的技術規格、供電規格，待日後再有詳細的規劃才能確定。但是我認為現時在北環線一事上，起碼在土木上、一些基本的設計上要留有“尾巴”——這是通俗一點的說法——令北環線和日後興建的中鐵線能夠真正接駁起來，不要導致“斷樞禾蟲”。這對於日後中鐵線的規劃很重要，我想看看局方在這方面的研究有否進一步消息？

另外一項就是屯門南延線。當區居民等了40年，我也是其中之一，可以這樣說，我小時候住在那裏，80年代的時候，居民已經很想蝴蝶灣一帶有鐵路。政府公布了2030年會大致完工。但是我也留意到報道說2028年已經可以完成鐵路軌道和橋的主要工程。我想看看技術上有否可能再把完工時間縮窄一點？譬如提早1年，有否這樣的空間呢？用一些組裝合成的方法或者新技術？我不知道現時那個站的設計有否最後的詳細設計。因為我在資料上，沒有看到屯門南站很細致的設計。其實那個位置就是在湖景路。湖景路兩旁有很密集的住宅，一邊是兆禧苑，一邊是湖景邨，當區居民當然很希望那裏有一個車站，但希望車站設計得簡單一點，簡單一點又可以興建得更快，又可以更便宜，能否早得一年得一年通車呢？謝謝主席。

主席：中鐵線與北環線直通運行的問題，以及屯門南延線車站的設計問題。

運輸及物流局局長：多謝主席。我回答第一個問題，然後請港鐵同事回答第二個問題。 [020357]

我們建議的中鐵線是由元朗錦田經葵涌連接九龍塘，目的是加強北部都會區和維港都會區的連接。中鐵線現正處於初期規劃階段，我們仍在確定相關的細節，並會考慮陸議員和主席在立法會提出的問題。

由於我們現時初步定了中鐵線在錦田興建車站，政府要求港鐵公司在北環線的設計中考慮與建議的中鐵線連接的技術安排，即兩條走線可以相互接駁。我們現正就北環線作出詳細設計，中鐵線也在初步規劃當中，並會構想如何利用兩條路線加強協同效應，既為市民帶來方便，也可以起到分流作用。

主席：好。請港鐵公司代表回答屯門南延線的問題。

Capital Works Director, MTR Corporation Limited : Thank you, [020510]
Chairman. As I said in my opening remarks, the Tuen Mun South Extension project has started construction and is in the early stages, and the construction is progressing well and progressing as planned. As we take forward these projects, they have to be built in a number of different stages that we take the project through during construction. We will start with the foundations. We will build the structures. We will add on things like track, and then we will add on all the systems that we need to put in place to bring the railway into service. So, at all times, we will be looking to advance and we are all using, and particularly in Tuen Mun South, off-site manufacture for a number of construction techniques on the bridges and viaducts that we have to build. But as we take the project forward, we will keep the timeline under constant review, and if there are opportunities to bring the completion of the project forward, then we will work through those issues with our colleagues and the Government. We are always looking for opportunities to deliver the projects as early as we possibly can. It is in all our interests to do that and we are very well aware that the community in Tuen Mun South has been waiting for this extension for a long period of time. *(The buzzer sounded)* And we are working very closely with them at this moment of time to make sure that we minimize disruption to their daily lives as we go with the construction. But we will keep our Members' request under close consideration as we take the project forward.

主席：希望港鐵公司於會後再補充車站設計的資料給陸議員。

下一位是田北辰議員。

田北辰議員：多謝主席。我首先衷心恭賀Mable局長。我今日 [020644]
有兩個問題，第一個較簡單，第二個我也想不通但又必須問，希望陳局長不要介意。

第一是南港島線(西段)，據我理解，如果是重型鐵路便需耗資500億元，運力是每小時每方向1.7萬人次。你現時說的高架鐵路大約耗資300億元，運力是每小時1萬人次。由於政府現在財政緊絀，200億元確是值得節省的。不過，我想看看每小時1萬人次的運力，按現有13萬居住人口和5萬個就業職位來

看，你們是否計算過將來的運力需要肯定是1萬人次之內？這是第一個問題。

第二個問題，港鐵今日已在興建多個鐵路項目。Carl DEVLIN, you would know we have a bunch of rails which are being built right now. All of them have been properly funded and contracts were signed. 東涌線延線加兩個站、小蠔灣站、屯門南延線再加兩個站、古洞站、洪水橋站，加起來是1,000億元。政府沒有錢給港鐵興建車站，只能提供土地。港鐵手持1,000億元的土地把它變現，接着要付費給工程開發商也不知道是多少年後的事，大家要知道今日的樓價如何，還要知道港鐵今日的市值只有1,700億元，但卻手持1,000億元的土地。

接着是正輪候建設的南港島線(西段)，我假設你採用便宜的方法興建也要300億元；還有北環線，最近文件指出工程費用要1,000億元；然後我最緊張的是跨海鐵路，由屯門南、洪水橋經小欖、大嶼山人工島到港島，工程費用大約是1,700億元，目標是在2036年落成。因為到2036年，洪水橋和屯門第16區遷入的新增人口有30多萬，元朗的居民沒可能再可以搭乘屯馬線，所以第五條跨海鐵路一定要在2036年落成，如果要在2036年落成，港鐵今天就要着手想想如何融資，但現在是“十劃都未有一撇”，這3,000億元正在輪候的工程教港鐵如何融資動工？政府提供土地給港鐵也沒可能做到，因為它只有1,700億元的市值，沒有可能自行舉債，唯一有能力發行債券興建這3,000億元鐵路的就是政府，而這些待建鐵路全都是必須的。北環線方面，你讓這麼多人遷入新界西北，便要興建新的跨海鐵路，否則人們如何從北面到南面呢？

我想問政府是否遲早會被迫考慮發行債券去fund這3,000億元工程費用？主席，否則這些工程拖延20年也不會落成，今天的市場時移世易，很多土地推出來也未能消化。局長，這是我的兩個問題。

主席：好，請陳局長回應。

運輸及物流局局長：好的，多謝田議員的提問。我想這也涉及到整體鐵路基建項目的推進，以及如果我們沿用現行方法透過港鐵推進，未來前景又會如何？就現已推出的鐵路項目而言，我們與港鐵就每個項目也簽訂了獨立協議，也根據一貫以

[021049]

來行之有效的鐵路加物業模式，採用擁有權的模式批給港鐵興建。去年年初，我們對鐵路加物業項目的模式進行優化。一些短暫的市場波動(計時器響起)對地價的影響在做財政評估的時候多少會有些考慮，但當我們與港鐵商討整個項目的推進，以及其cash flow或日後一些物業發展時，其實說的也是一段較長的時間。在過程中，港鐵會透過財務顧問和精算師考量各種所需費用、某段年期的cash flow在日後的情況等。港鐵固然要承受一些市場風險，根據這個模式，政府與港鐵簽訂協議後不會再在這方面為它承擔任何風險。先前的項目規模較小，涉及的土地可能是較地區性的東涌和屯門車站。我們是樂觀的，我們認為要推展一個項目需要一段時間，不應因為眼下看到樓市的情況就貿然推斷日後對估算或財務安排一定會帶來很大的影響。但是，未來.....

田北辰議員：政府會否就另外3,000億元的工程費用發行債券？

運輸及物流局局長：未來會有北環線和支線，另外可能還有更多項目交予港鐵承辦，如果港鐵公司要透過公開招標或有意一起參與發展一些項目，我相信它有一個完善的董事局，也有多層架構，港鐵的財務總監和一眾同事正正會研究長遠的財務持續性和是否需要以多管齊下的方法，包括融資、借貸以至物業來處理，希望有足夠資金向政府申請承接北環線或支線以至其他項目。我相信港鐵在這方面很有心，很有passion。

田北辰議員：但港鐵的市值只有1,700億元，如果它真的做不到，政府會否發行債券？我問的只是這個問題。

運輸及物流局局長：我們要先看看港鐵的整體財務安排、日後的估算，以及我們項目的時間推進性。港鐵有一個全盤的建議給我們看的時候，我們會再看看政府有甚麼部署。

田北辰議員：南港島線(西段)如何？OK嗎？輕型的高架鐵路是否可行？

運輸及物流局局長：那方面我想請梁處長簡單回應，好嗎？

路政署鐵路拓展處處長：多謝田議員，我簡單回應。南港島線(西段)本身北面的接點是香港大學站，而南面的接點是南港島線(東段)的黃竹坑站。我們看看沿線服務人口，包括現有和規劃的人口達到13萬，也有大約5萬的就業人口。我們做了數學模型估算，預計在港島線兩個方向行走，一邊向港大站行走，另一邊向黃竹坑站行走，基本上，智慧綠色集體運輸系統一般可以達到大約每小時1萬人次，即兩個方向加起來2萬人的流量，足以處理南港島線(西段)沿線的居民和就業人口的需要。 [021443]

舉例說，東九龍線本身服務的人口是30萬，採用智慧綠色集體運輸系統已能提供足夠的服務，所以我們有信心南港島線採用這個新型系統可以滿足出行需求。謝謝。

田北辰議員：多謝。

主席：好。下一位是梁文廣議員。

梁文廣議員：多謝主席。我首先恭賀陳局長履新，期望以後可以繼續就包括鐵路在內的交通基建運輸政策有更多交流和合作。 [021546]

我的問題對陳局長而言相對簡單，其實就是不同項目之間的配合。我說的項目不只是鐵路，因為大家都知道如果只是鐵路的話便很簡單，興建一條線、一個車站接載人。但其實在不同的發展區，除了鐵路本身以外，包括房屋發展、商業發展，這些不同項目互相配合，無論是增加商業項目發展的效益或增加未來遷入新發展區的居民的幸福感，都是非常重要。

所以，我想引用今日文件的幾個項目作為例子，看看是否可以有更多配合。第一個是剛才陳學鋒議員提到的東涌99區和100區，在正常情況下明年就要入伙，東涌東站工程的進展是否可以加快，令明年入伙的居民能盡快享用鐵路服務以改善出行，或令他們將來出行更加便利？這是第一個我希望了解的事情。

第二是古洞。原本古洞北新發展區的公營房屋發展可以在2027年配合古洞站的落成，但特首善意提出提前上樓，希望市民在2026年已可以遷入古洞。換言之，如果真是提前上樓，車站卻要在居民遷入後1年多才能落成，居民在那1年時間會成為“開荒牛”，他們在選擇搬到古洞時便會有所顧慮。提前上樓是否好事呢？政策是好，但居民因為交通接駁不佳又會多想一層，以致令他們有其他考慮。這是第二個問題。

第三個例子是華富重建。各位，華富邨重建的時候，我們看到重建方案久久未能敲定是因為要遷就鐵路發展，現時終於塵埃落定，我們不用重鐵而採用智慧綠色集體運輸，採用這個方法的話，理論上便無須掘地，也無須掘大量隧道，這是否能配合華富邨加快重建，而高架鐵路系統是否可以更早落成，讓現有南區居民早一天有集體運輸系統覆蓋？

所以，從這3個例子中，我們可以理解過去在規劃、設計和推進上各自有不同的難度和需要克服的技術問題，但既然現時也算是撥開雲霧見青天——我可以這麼形容——是否會再有一些新科技令剛才我舉出的幾個例子可以加快完工時間，使市民可以盡快享受集體運輸的便利？多謝主席。

運輸及物流局局長：3個問題。關於東涌站，我想請Carl回答，[\[021845\]](#)
陳學鋒議員剛才都是問類似的問題。

古洞站是未來項目的重中之重，我們要着力配合古洞北的新發展。第一階段工程預計在2026年完工，我們都要追趕時間。但是，在興建這個鐵路項目期間，都花了一些時間進行一個頗高風險的工程，就是掘起原初在站下面的結構，由於天氣關係，而且要確保工人的安全，的而且確要較小心地做。但是，無論如何，我們現時力爭於2027年完成古洞北站的項目。

剛才梁議員說得很對，我們的鐵路項目不可以獨善其身，我們要一併結合當區的其他發展和公共交通運輸配套。所以，我們計劃在古洞北第25區設置一個全新的公共運輸交匯處，當中我們會預留巴士、專線小巴、的士的上落客配套，希望新增人口一到位時，所有這些本地公共交通都會就位。當然，作為集體運輸系統的鐵路站，可能還要少許時間，我們要用一個最靈活的方式，始終新增人口進入和出來的時間並非完全集

中，在鐵路(計時器響起)未運行前，我們可以部署以巴士、小巴以至的士做好配套。我們屆時一定會做很好的協調。

第三，關於南港島線(西段)，自從我們決定採用綠色智慧集體運輸系統後，我們對整個走線布局都有一個全新的看法，不是全部走地下，而是用高架。就這一方面，我們已與房屋署緊密聯繫，他們在得知此情況後，無論在屋邨分階段的推進和遷移，都釋放了多一點空間，以致他們在重建計劃方面可以進一步streamline。有些地方的工程用地先前要挖至很深，範圍要劃得很大，現時因為採用高架系統，範圍可能未必需要這麼廣泛，我們已經與房屋署的同事一一溝通了。所以，我相信在可見的將來，房屋署或許會重新檢視華富邨重建的時間和落成階段，然後再向議會匯報。

至於東涌線方面，我想請港鐵公司的代表回答。

主席：我首先要將會議再延長15分鐘。

Capital Works Director, MTR Corporation Limited: OK, I will be as quickly as I can, Chairman. On Tung Chung, we understand that the Corporation is aware of the communities' anticipation for enjoying the convenience of all the new stations, not just Tung Chung, but all the new stations through the link across Hong Kong, and as soon as possible. And we, as a Corporation, are sparing no effort in taking forward all of the projects as quickly as we can.

[022219]

On Tung Chung itself, the completion target we have in 2029 is considered reasonable because of the complexity of the project and the challenges that we have in constructing the project. For example, many of the works on the new Tung Chung East Station, as I said in my earlier remarks, are being carried out on the operating Tung Chung track, and the track diversion works are complex when making connections into the existing network. And we have got to work during the small windows, the non-traffic hours and work every night.

The Tung Chung West Station, for example, is being constructed very close to the estates. It is an underground station under complex geological and conditions that we have got to take proven steps during the construction to make sure that we minimize any complications to the adjacent properties, and we are also using boring machine in construction. So it is all very important when we are doing these projects to strike the balance between

taking the project forward at full speed and maintaining the daily train services that the public of Hong Kong enjoy. And again, as I said, we have got a number of works to take place during non-traffic hours. We have got hundreds of non-traffic hours, nights that we need to work on. But rest assured that on the Tung Chung and all the projects that we are undertaking, we will be taking a very close look at the programme as we take the projects forward. And we will optimize it as far as practical, and if there are opportunities to bring the project forward, we will collaborate with our colleagues and the Government, and we will look to implement them as quickly as possible.

主席：第一輪的最後一位是我本人。剛才局長提到，未來在鐵路基建方面有兩個創新：技術創新和政策創新，即制度創新，亦提到將來政府會進一步協助推動這些項目，為這些項目開門和敲門等。我聽到後覺得眼前一亮，我自己都是在鐵路行業成長，我覺得正正要從願景層面和方向層面解決，如果我們要向前行，就要做這些動作。 [022415]

剛才局長提及另外一點，我聽到也很有感觸，過去一些項目曾經出現超支、延誤的情況，有一些不好的經歷，現時正好有一個機會給香港工程界，尤其是讓鐵路項目挽回聲譽，因應從前的經驗和教訓重拾聲譽，希望這一round會做得更好。我有一個深刻的印象，就是以往出現工程延誤或超支情況後會有一些跟進措施，例如港鐵董事局會成立多兩個委員會，分別是工程委員會和風險委員會，而項目管理團隊需要定期向董事局之下的這些委員會匯報一些重要指標。

我第一個具體的問題是，現時這些機制是否如常運作，尤其是一些正在興建的工程，當中一些重要的指標，例如SPI、SRI，亦即進度表現指數和進度恢復指數，其實現時的情況如何？現時興建中的幾個項目，有否一些SRI已達至10%、15%以致需要留意，或者SPI已達至0.9%以上等，這些都是當年的一些重要建議，我想知道現時在新工程方面，這些指數的表現如何？

請港鐵公司回應一下。

Capital Works Director, MTR Corporation Limited: Thank you, Chairman. We have a very robust project management approach in all the projects. Yes, we do use indices both in terms of monitoring the [022629]

programme and monitoring costs. And I report to the executives among fellow executive members on a monthly basis, and report to the Subcommittees of the Board on a quarterly basis. And I engage with my colleagues in the Government and in relevant office. In Northern Metropolis Office, we have monthly meetings with the Director of Highways on all the projects where we go through the status of every project to look at the indices to know where we are. So we have very regular dialogue and many levels to monitor the performance of the projects. And we are all very conscious of the projects that we referred in the past and we are doing our very best to expedite the projects as quickly as possible.

主席：我想請港鐵公司回應我的具體問題，為方便翻譯的同事，SRI是Schedule Recovery Index，SPI是Schedule Performance Index。當年在董事會報告中，寫得很清楚這兩個是重要的指標，需要向董事會匯報的。我想知道現時新項目的指標是處於一個怎樣的水平，是否健康？

Capital Works Director, MTR Corporation Limited: Yes, they are. As I said in my opening remarks, all the projects are on plan at this moment.

主席：你們有否定期向董事會匯報這些指數？SPI和SRI。我想specific一點。

Capital Works Director, MTR Corporation Limited: I issue monthly reports to the crews and get some up to the Board. And yes, all these indices are in the reports that I issued to the Board and Subcommittees of the Board.

主席：或許在會後補充這方面的資料吧，既然當年基於某些經驗而提出一些建議，沒有理由隔了幾年，來到這一代便不跟從。

運輸及物流局局長：主席，容讓我稍作補充，當年大家經歷這些檢討並希望加入一些跟進和改善措施，我可以向主席保證，所有措施都如期落實了。我特別記得那兩個指標，當年請港鐵verify清楚並提供書面答覆，其實做法是要他們內部訂立一個清晰的目標，也要進行內部審計，將每個項目的進度交到

Board之下的項目及工程小組。項目及工程小組的總監和主席也要在大董事局作出交代。政府同樣有要求他們每年為每位總監清楚訂立他們的**KPI**，以便每年檢視他們的薪酬和花紅時，都能夠足以清楚反映。我們可以在會後提供相關資料。

主席：好的，我也希望政府提供補充資料，也是差不多的方向。在舉行這次會議之前，我特意到立法會圖書館看看當年的一些詳細報告，當年立法會有一個專責委員會，報告內容提到日後一些新工程的匯報安排等，當時可能是說沙中線、高鐵項目的一些匯報文件，將該等文件跟今天我們這一份文件相比較，當中有些內容可能需要再作完善和補充。例如項目的整體進度情況，當年的文件有寫，但今天這份文件又看不到，我希望未來與立法會的溝通和匯報機制中，都可以記錄這些資料。

運輸及物流局局長：可以，沒有問題。

主席：最後一位是陳學峰議員，他已經不需要提問。今天的會議到此結束。

會議沒有其他事項，多謝政府和港鐵的代表出席會議。
