

《兩鐵合併條例草案》委員會

二零零七年一月九日會議跟進事項

- (a) 綜合《營運協議》規定，合併後的公司實施票價調整前須書面通知立法會。請當局考慮應否規定合併後的公司必須回答立法會的質詢或回應索取資料的要求，並規定合併後的公司必須應邀出席立法會會議，回答議員對相關事項的提問。

兩鐵合併後，綜合《營運協議》規定合併後的公司票價須根據票價調整機制調整，該機制將取代兩家鐵路公司現有的票價自主權。票價調整機制包含一條直接驅動的公式，與消費物價指數變動及工資指數變動掛鈎，這兩項指數都是政府統計處公布的數據，既客觀亦可被引證。綜合《營運協議》並規定，合併後的公司落實任何票價調整前，須向當局提交兩份獨立專家簽發的證明書，以證明有關的票價調整符合機制的規定。該兩名獨立專家可獲合併後的公司提供相關數據及資料。以上載於綜合《營運協議》的各項規定有助保障乘客的利益。由於已有這些安排，因此規定合併後的公司須在實施票價調整前書面通知立法會交通事務委員會，是恰當的做法。綜合《營運協議》會載述具體條文，訂明合併後的公司須作出書面通知的規定。

地鐵有限公司(地鐵公司)表示，如果日後立法會交通事務委員會對票價調整提出問題，合併後的公司會出席相關的會議。

- (b) 既然票價調整機制擬規定合併後的公司須在實施新票價前一段合理時間內，正式書面通知立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會，請當局考慮明文規定書面通知應於何時發出。

正如我們在二零零七年一月九日的會議上指出，合併後的公司須在實施新票價前“一段合理時間內”正式通知立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會的規定，是以現行《營運協議》中的類似的條文為藍本的。有關的條文規定地鐵公司須在實施新票價前“一段合理時間內”通知立法會交通事務委員會。這項現有安排已實施多時，且行之有效，我們不擬作出修改。一般而言，“一段合理時間內”在上文的情況是指至少兩星期。

- (c) 請表列《鐵路發展策略2000》提出發展的鐵路線以及交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會過往六年曾討論的鐵路線，並註明各條線段是否屬於地鐵自然伸延的線段。

《鐵路發展策略 2000》提出發展的鐵路線以及交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會過往六年曾討論的鐵路線，已表列於附件 A，並註明有關類別。

- (d) 請提供兩家鐵路公司沙田至中環線標書所載的資料。

在二零零二年六月二十五日提交立法會的立法會參考資料摘要，載列了兩家鐵路公司沙田至中環線標書的有關資料。鐵路事宜小組委員會在同年六月二十七日的會議上討論了有關課題。現應委員要求，提供兩家鐵路公司的標書在技術及財務安排方面的比較，載在附件B以供參考。

## 鐵路項目的分類

鐵路項目	分類* (地鐵項目／非地鐵項目)
1. 機場快線及東涌線(共用路軌)	地鐵項目
2. 將軍澳支線	地鐵項目
3. 西鐵	非地鐵項目
4. 馬鞍山鐵路	非地鐵項目
5. 東鐵尖沙咀延線	非地鐵項目
6. 迪士尼線	地鐵項目
7. 上水至落馬州支線	非地鐵項目
8. 九龍南線	非地鐵項目
9. 西港島線	地鐵項目
10. 北環線	非地鐵項目
11. 廣深港高速鐵路(香港段) (與北環線的共用通道方案)	非地鐵項目
12. 廣深港高速鐵路(香港段) (專用通道方案)	非地鐵項目
13. 沙田至中環線	非地鐵項目
14. 北港島線	地鐵項目
15. 港口貨運線	非地鐵項目
16. 南港島線	地鐵項目

\*「地鐵項目」指屬於地鐵自然伸延的線段。

\*「非地鐵項目」指非屬於地鐵自然伸延的線段。

基本標書(標書)的比較

(A) 技術項目

項目	九鐵標書	地鐵標書
1 乘客轉車方便程度		
◆ 大圍站	沙中線可直接在此站接駁馬鞍山鐵路。	沙中線車站會與東鐵及馬鞍山鐵路的相連大圍車站分開。
◆ 鑽石山站	沙中線車站與地鐵觀塘線車站分開。	沙中線車站與觀塘線之間提供橫跨月台的轉車安排。
◆ 紅磡站	建造一個新的東鐵及西鐵月台(包括重新安置，加寬及調整月台)，令東鐵、西鐵及沙中線之間有較好的轉車安排。	與東鐵及西鐵之間的轉車站月台並沒有加寬及調整。
◆ 會展站	沙中線車站會與地鐵北港島線的車站分開。	沙中線車站與北港島線之間提供橫跨月台的轉車安排。
◆ 金鐘站	沙中線車站會與地鐵港島線及荃灣線的相連車站分開。	提供直接上下層月台的轉車安排。

項目	九鐵標書	地鐵標書
2 與附近現有鐵路的配合問題	利用現有的大圍站，以及在紅磡站內建造新的東鐵及西鐵月台。與地鐵其他車站分開。	需要修改及配合多個現有鐵路設施。
3 前往車站的方便程度	車站布局及出入口位置以能吸納最多乘客的原則規劃。	車站布局及出入口位置以能吸納最多乘客的原則規劃。
4 擬議完成時間表	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 大圍至鑽石山 2008年3月</li> <li>◆ 鑽石山至中環西 2008年10月</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>◆ 大圍至金鐘 2008年2月</li> <li>◆ 金鐘至中環西 2011年12月</li> </ul>
5 對局限及配合問題的解決方案	---	提供全面及可靠的技術方案以解決鬆軟土質，較易受損壞的現有建築物，以及與其他工程互相配合所產生的問題。
6 工程對環境的影響	沙中線完成後，大圍以南的一段鐵路將會在地面或高架橋上(大約佔整條17公里的沙中線的10%)。	沙中線完成後，整條沙中線將會設於鐵路隧道。
7 工程對交通的影響	利用現有大圍站及紅磡站的設施和地方興建沙中線。	---
8 與土地用途的配合	---	會配合港島沿線多個發展計劃。
9 收地需求	需收回一幅油站用地。	需收回兩幅私人土地的部分地帶及兩所私人樓宇。

**(B) 財務項目**

項目	九鐵標書	地鐵標書
由大圍至中環的車費(以 2000 年價格計算)	九鐵標書的建議車費比地鐵標書中低 15%	
是否需要政府以物業及主要基建工程作財務支持	不需要	<ul style="list-style-type: none"><li>• 需要三幅土地的物業發展權</li><li>• 需要由政府興建一些與鐵路有關的主要基建工程</li></ul>
工程項目成本(以 2000 年價格計算)	大約 260 億元	大約 230 億元
注資	不需要	不需要