

**《兩鐵合併條例草案》委員會
當局就委員會會議跟進事項的回應**

事宜	回應
(A) 與票價相關的事宜	
(1) 請當局考慮收窄在擬議的票價調整機制下給予合併後的公司調整個別票價幅度的彈性。	<ul style="list-style-type: none">• 我們曾詳細解釋，如果規定合併後的公司按同一幅度劃一調整所有個別票價，實際上並不可行。與兩家鐵路公司目前享有的票價自主權相比，原建議中將其彈性大幅減至未來個別票價調整不得超出整體調整幅度±10個百分點的範圍，已對合併後的公司可用的彈性設定了很大的限制。票價調整機制本身亦已確保合併後的公司運用有關彈性時，不會從中額外得益。• 因應議員們的意見，我們再多次與地鐵公司商討，要求該公司收窄彈性的幅度。我們與地鐵公司就這事項的商討已進入最後階段。我們希望能在未來數天內向委員會公佈結果。
(2) 請列出例子，說明票價調整機制下如何將調整個別票價幅度的彈性應用於西北鐵路服務範圍內的巴士服務。	<ul style="list-style-type: none">• <u>附件 1</u> 列出了有關的例子。
(3) 請當局跟進在會議上通過的以下動議：「本會強烈要求政府與兩鐵協議，立即減價，在法例通過後兩年才正式啟動可加可減機制。」	<ul style="list-style-type: none">• 環境運輸及工務局局長曾在 2007 年 4 月 16 日的委員會會議上，說明了當局對有關議案的原則立場。• 現在建議的減價方案，是建基於兩鐵合併後能帶來協同效益，因此當局和地鐵公司能夠達成協議，合併後的公司合併生效當日立即開始實施減價。• 這個減價方案是票價調整機制中重要的一部份。雖然減價方案看似只是一次性的，但實質能為市民帶來長期的利益，可以每年為市民節省 6 億元，而以後的鐵路票價亦會按已減低的票價水平為基本票價作未來票價調整的起點。• 建議的票價調整機制是根據客觀的因素而釐定票價調整幅度，當中已顧及

事宜	回應
	<p>了經濟情況的變動。這個機制限制了合併後的公司加價的自由及幅度，亦規定了該公司須在特定的情況下減價。我們需要在回應對延長不加價的承諾與地鐵公司須要有能力提供良好的服務及持續地改善其服務水平之間取得適當的平衡。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 地鐵公司再三表示，該公司同意在兩鐵合併後以票價調整機制取代票價自主權已是一大讓步。此外，2004年2月至今，該公司基於正在商討兩鐵合併事宜，已凍結其票價超過三年之久。地鐵公司表示，很難承受先減價然後長時間凍結已減低的票價對公司營運的影響。 • 我們了解要求延長減價期的訴求，亦明白鐵路公司的處境，現在正與該公司商討可行方法回應有關的訴求。
(B) 沙中線	
<p>(4) 地鐵公司披露其在沙田至中環線(下稱"沙中線")標書內要求政府批予物業發展權的三幅物業發展用地。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 這三幅擬議的物業發展用地分別位於何文田、金鐘及及啓德。

事宜	回應
<p>(5) 請說明把沙中線項目批給九鐵公司的法律地位，並匯報沙中線規劃工作的進展情況及估計的實施時間表。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 就議員對未來沙中線項目的關注，我們希望強調以下各點： <ul style="list-style-type: none"> - 沙中線仍是《鐵路發展策略 2000》建議致力發展的項目。 - 正如《鐵路發展策略 2000》所建議，沙中線將會包括過海的鐵路線段。 - 我們現時正在考慮九鐵公司的沙中線最終方案擬稿和九鐵公司與地鐵公司在商討合併時共同制訂的沙中線方案。因應啓德規劃檢討及灣仔發展計劃第二期檢討的進展，我們尚在研究訂定沙中線的最終方案。 - 我們希望能盡早訂定沙中線的實施時間表。 • 有關沙中線事宜的文件見<u>附件 2</u>。

票價調整機制:西北鐵路服務範圍內的九鐵巴士服務的票價調整的假設例子

- 合併後的公司的整體票價調整幅度不能超越機制下由公式計算出的整體票價調整幅度，即調整後所有個別鐵路及巴士票價的加權平均值的調整幅度，必須等同由公式計算的整體票價調整幅度：
 - 假如票價調整前的總票價收入 'X' = $\Sigma (a) * (b)$
 - 假如票價調整後的總票價收入 'Y' = $\Sigma (a) * (c)$
 - 在票價調整機制下的這個假設例子中， $\frac{Y - X}{X} = 2.0\%$
- 此例子下的假設情況：
 - 在票價調整機制下整體加幅 = 2.0%
 - 合併後的公司將凍結巴士路線#4、#5及#6的票價；其他巴士路線票價的調整幅度為 1.5%至 2.7%。
 - 為以比較簡單的例子說明個別巴士及鐵路票價調整的情況，這例子假設由鐵路站 A 往 B 的車程票價會增加 2.6%；而其他所有鐵路票價會按整體加幅 2.0%調整。

	巴士路線							鐵路票價	整體平均票價調整幅度=2.0%
	#1	#2	#3	#4	#5	#6	#7	A - B	
(a) 乘客人數	2,800	3,200	1,100	800	1,100	1,300	500	3,000	
(b) 現行票價	\$3.7	\$3.7	\$3.7	\$3.7	\$3.7	\$3.8	\$6.5	\$3.9	
(c) 新票價	\$3.8	\$3.8	\$3.8	\$3.7	\$3.7	\$3.8	\$6.6	\$4.0	
票價的改變(%) = $\frac{(c)}{(b)} - 1$	2.7%	2.7%	2.7%	0.0%	0.0%	0.0%	1.5%	2.6%	

沙田至中環線計劃的推展

目的

本文件旨在向委員簡介沙田至中環線(沙中線)計劃的設計進展及其他與推展該項目有關的事宜。

設計進展及九廣鐵路公司已完成的進一步工作

2. 在二零零一年當局邀請九廣鐵路公司(九鐵公司)和地鐵有限公司(地鐵公司)競投沙中線項目時，已向兩間鐵路公司清楚指明，當局於該項競投後可與中標的鐵路公司商討任何擬議改動及要求補充資料或文件，而該公司須提交最終方案，當中須反映其交予當局並獲當局接納的額外及／或修改後的細節，及其回應當局要求而修改的其他細節。

3. 二零零二年六月二十五日，當局要求九鐵公司以其基本標書為基礎，進行沙中線項目的進一步籌劃。政府和九鐵公司會考慮如何修改和改善九鐵公司之基本標書方案，以處理某些重要的相關問題。

4. 二零零五年初，九鐵公司向立法會介紹其最終方案擬稿。我們正詳細考慮該擬稿對沙中線項目在技術、運作和財務上之影響。

兩鐵合併研究

5. 因應九鐵公司和地鐵公司就兩鐵合併一事的商討，九鐵公司已進一步檢討沙中線與地鐵系統於鑽石山、會展及金鐘擬建車站之轉車安排。兩間鐵路公司同意如果落實兩鐵合併，將會在這些車站提供月台轉車安排。我們正就該在兩鐵合併前題下促成的建議與九鐵公司的沙中線方案作一併考慮。

啓德及灣仔規劃檢討

6. 根據現正進行之啓德規劃檢討，九鐵公司已就建議的分區計劃大綱圖作出回應，對沙中線在啓德地區內的鐵路隧道走線及擬建啓德站的

位置進行檢討。此外，當局要求九鐵公司研究將沙中線車廠由啓德遷往鑽石山的技術可行性。各政府部門正與九鐵公司商討有關灣仔發展計劃第二期檢討，特別是與中環灣仔繞道之銜接問題。

其它正在處理的主要技術問題

7. 其它正在處理的主要技術問題，包括把沙中線車廠設於鑽石山對環境和交通造成的影響，沿土瓜灣道的馬頭角站是否需要由土瓜灣站及馬頭圍站代替，位於銅鑼灣之南通風大樓的規劃，沙中線會展站與灣仔發展計劃第二期之間的銜接問題，及重置位於紅磡的國際郵件中心等。

融資安排

8. 我們在決定沙中線最終方案時，將同時考慮沙中線項目的融資安排。值得注意的是，如果落實兩鐵合併，當局會有權決定採用擁有權模式¹或服務經營權模式²推展沙中線。

下一步工作

9. 當局和九鐵公司尚未就沙中線的最終方案達成協議。因此，現時雙方尚未就沙中線項目的條款達成任何具法律約束力的協議。從法律觀點來看，九鐵公司並沒有任何合約責任，為沙中線進行設計、建造(無論是否有政府的財務支持)、營運和融資。

10. 我們正按沙中線計劃的發展，考慮在不同的融資模式下的財務安排。我們將於兩鐵合併工作完成後決定沙中線的財務安排及建造方式。我們希望能盡早訂定這個鐵路項目的實施時間表。

環境運輸及工務局

2007年5月

¹ 在“擁有權模式”下，合併後的公司會獲邀籌劃、設計、興建及營運沙中線，並由合併後的公司自行安排融資。合併後的公司會與當局商討所需的項目資金差額

² 在“服務經營權模式”下，合併後的公司會獲授予服務經營權，以營運該鐵路。