

《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) 綜合《營運協議》											
(i) 監察環境狀況、通風及乘客環境(第3.6、4.4.1及4.4.2條)											
<p>1. 請地鐵公司提供資料，闡述駛經中環的列車車廂內的空氣流通情況及二氧化碳水平是如何量度及量度的結果，特別是繁忙時段是否符合環保署訂定的標準。</p>	<ul style="list-style-type: none"> 地鐵公司過往的量度結果顯示，所有地鐵車站的售票大堂、列車車廂及設有月台幕門的月台的二氧化碳濃度均屬於環保署發出的管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則(鐵路)所界定的舒適及良好空氣質素的標準。地鐵中環站及其他車站和列車車廂的量度結果顯示的二氧化碳濃度詳見下表： <table border="1" data-bbox="772 798 1993 1189"> <thead> <tr> <th></th> <th align="center">地鐵公司於繁忙時段的量度結果</th> <th align="center">環保署發出的管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>中環站</td> <td align="center">百萬分之1100以下</td> <td rowspan="3">“良好空氣質素，是舒適的鐵路設施，對健康沒有危害”：二氧化碳濃度的一小時平均值低於百萬分之2500</td> </tr> <tr> <td>其他車站</td> <td align="center">百萬分之1600以下</td> </tr> <tr> <td>列車車廂</td> <td align="center">百萬分之1800以下</td> </tr> </tbody> </table>		地鐵公司於繁忙時段的量度結果	環保署發出的管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則	中環站	百萬分之1100以下	“良好空氣質素，是舒適的鐵路設施，對健康沒有危害”：二氧化碳濃度的一小時平均值低於百萬分之2500	其他車站	百萬分之1600以下	列車車廂	百萬分之1800以下
	地鐵公司於繁忙時段的量度結果	環保署發出的管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則									
中環站	百萬分之1100以下	“良好空氣質素，是舒適的鐵路設施，對健康沒有危害”：二氧化碳濃度的一小時平均值低於百萬分之2500									
其他車站	百萬分之1600以下										
列車車廂	百萬分之1800以下										

事宜	回應
2. 請解釋第3.6條提述「密封範圍」一詞的意思，及紅磡車站是否屬於「密封範圍」。	<ul style="list-style-type: none"> 有關條文所指的密封範圍，意思是指周邊大部分地方用牆壁、間隔或屏幕(包括月台幕門)圍起，上有天花，上蓋或其他結構，而公眾可以正常出入的範圍。兩間鐵路公司已為這些密封範圍提供空調設備。有關地方包括售票大堂、列車車廂及設有月台幕門的月台。
	<ul style="list-style-type: none"> 九廣東鐵紅磡站的售票大堂屬於密封範圍。該站的月台與鐵路其他非密封範圍的地方一樣，其環境狀況受多項外在因素如室外氣溫、風向、風速、濕度等所影響，但九鐵公司已在該月台安裝了巨型風扇，以保持良好的通風。
3. 第 3.6 條 中文 文本 把 “continuous” 一字分別譯作 “持續” 及 “連續”，兩者是否有分別。	<ul style="list-style-type: none"> 兩個譯詞的意思是一樣的。為統一用詞，我們會將中文文本中有關條文內的“連續”一詞改為“持續”。
4. 第3.6條是否需要清楚訂明合併後的公司除監察並記錄鐵路各密封範圍的環境狀況外，有需要時亦須因應投訴，按照當局的指示作出改善。	<ul style="list-style-type: none"> 第 4.4.1 條已清楚訂明，合併後的公司須參照政府不時發布的有關指引、實務守則及其他建議，在鐵路處所內各密封範圍，保持適當的溫度及足夠通風，為乘客提供舒適的環境。事實上，如有需要，當局會要求地鐵公司作出改善。因此我們認為沒有需要在第 3.6 條另加建議的條文。
(ii) 列車服務安排(第 4.2.7 條)	
5. 請提供九鐵及地鐵列車服務安排的最低水平的資料。	<ul style="list-style-type: none"> 請參閱<u>附件 1</u>。
(iii) 播放聲音或視聽節目(第 4.4.3 條)	
6. 請九鐵公司提供資料，闡述九鐵公司就車廂內播放新聞報道及廣告進行的調查，以及調查問卷的內容。	<ul style="list-style-type: none"> 九鐵公司表示，該公司曾分別在2005年12月及2006年7月聘請獨立顧問公司，同時在東鐵、馬鐵及西鐵進行乘客面談的調查，以收集乘客對車廂內播放有關節目的意見。該公司調查問卷的有關問題詳列在<u>附件2</u>，以供參考。

事宜	回應
	<ul style="list-style-type: none"> • 該兩次的調查分別訪問了2,300及2,200位乘客。九鐵公司總結兩次調查的主要結果如下： <ul style="list-style-type: none"> • 超過80%受訪者認為節目播放的聲量“適中”、“較小”或“過小”。 • 超過85%曾乘坐靜音區／靜音車廂的受訪者對靜音區／靜音車廂的安排感到“非常滿意”、“滿意”或“一般”。 • 超過90%受訪者對節目播放的內容感到“非常滿意”、“滿意”或“一般”。
7. 請當局提供規管列車車廂內播放聲音或視聽廣播節目的指引的有關資料。	<ul style="list-style-type: none"> • 當局正在草擬有關的指引，稍後將會提交有關資料予條例草案委員會參閱。
(B) 物業	
8. 請地鐵公司以發展荃灣線及觀塘線為例，提供資料，說明當時發展鐵路沿線物業的估計收益與實際收益的差額(如有的話)，以及這筆額外收益的用途。	<ul style="list-style-type: none"> • 地鐵公司的回覆夾附在附件3。
9. 請地鐵公司以發展個別鐵路線為例，說明在計算鐵路項目商業回報時，加權平均資本成本加上不同比率後的金額變動。	

列車服務安排 – 列車服務時間及核心服務時段的最低載客量

(i) 首班及尾班列車開出時間

荃灣線

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
荃灣開往中環	06:00	00:30
中環開往荃灣	06:06	00:54

港島線

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
柴灣開往上環	05:55	00:35
上環開往柴灣	06:05	00:56

觀塘線

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
調景嶺開往油麻地	06:07	00:22
油麻地開往調景嶺	06:14	00:28

將軍澳線

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
寶林開往北角	06:00	00:30
北角開往寶林	06:15	00:45

東涌線

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
東涌開往香港	06:02	00:43
香港開往東涌	06:01	00:50

機場快線

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
博覽館開往香港	06:00	00:45
香港開往博覽館	05:50	00:48

迪士尼線

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
迪士尼開往欣澳	06:20	00:40
欣澳開往迪士尼	06:15	00:45

東鐵

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
羅湖開往尖東	05:54	00:30
上水開往羅湖	05:40	是班列車是 00:30 由羅湖開出的
尖東開往羅湖	05:28	23:05
尖東開往上水	是班列車是 05:28 由尖東開出的	00:23

馬鐵

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
烏溪沙開往大圍	05:40	00:37
大圍開往烏溪沙	05:40	01:05

西鐵

方向	首班列車開出時間	尾班列車開出時間
屯門開往南昌	05:45	00:15
南昌開往屯門	06:00	00:15

(ii) 列車服務的最低載客量

路線	核心服務時段 (上午/下午)	列車服務載客量 (單一方向每小時計)
荃灣線	上午	75,000
	下午	60,000
港島線	上午	70,000
	下午	52,500
觀塘線	上午	65,000
	下午	57,500
將軍澳線	上午	55,000
	下午	50,000
東涌線	上午	25,000
	下午	18,750
機場快線	上午	3,500
	下午	3,500
迪士尼線	上午	10,800
	下午	10,800
東鐵	上午	72,500
	下午	54,375
馬鐵	上午	25,906
	下午	17,420
西鐵	上午	46,900
	下午	35,175

註：以 2007 年 1 月 31 日計

九廣鐵路東鐵、馬鐵及西鐵乘客「新聞直線」意見調查的有關問題

讀出：九鐵現正喺車廂透過液晶體顯示屏提供「新聞直線」服務。以下問題係想了解你對呢項服嘅意見。

1. 你知唔知道九廣鐵路的車廂入面有「新聞直線」呢個服務呢？→ 請出示示咭 A
1. 知道 2. 唔知道

引言：其實「新聞直線」喺九鐵列車上提供電視新聞，廣告同行車資訊俾乘客嘅服務。

2. 你知唔知「新聞直線」其實係播放有線電視嘅新聞呢？
1. 知道 2. 唔知道
3. 請問你覺得喺九廣鐵路嘅車廂入面提供即日新聞、廣告同行車資訊嘅概念，係好、一般抑或唔好呢？
1. 非常唔好 2. 唔好 3. 一般 4. 好 5. 非常好 6. 冇意見
4. 請問你覺得播放嘅聲量係大、適中、抑或小呢？
1. 過大 2. 較大 3. 適中 4. 較小 5. 過小 6. 冇意見
5. 請問你知唔知有靜音車廂或靜音區呢？
1. 知道 2. 唔知道 → 跳 8
6. 咁你有冇乘搭過靜音車廂或靜音區呢？
1. 有 2. 冇
7. 請問你對於設有靜音車廂或靜音區呢項安排感到滿意、一般抑或唔滿意呢？
1. 非常唔滿意 2. 唔滿意 3. 一般 4. 滿意 5. 非常滿意 6. 冇意見
8. 你認為畫面質素好、一般抑或係唔好呢？
1. 非常唔好 2. 唔好 3. 一般 4. 好 5. 非常好 6. 冇意見
9. 新聞直線服務提供新聞、廣告及九鐵行車資訊，請問你對服務內容感到滿意、一般抑或唔滿意呢？
1. 非常唔滿意 2. 唔滿意 3. 一般 4. 滿意 5. 非常滿意 6. 冇意見

10. 以下邊類新聞你會想係「新聞直線」睇到呢？（“1”分代表非常唔想，”5”分代表非常想）

	<u>非常唔想</u>	<u>唔想</u>	<u>冇所謂</u>	<u>好想</u>	<u>非常想</u>	<u>唔知/冇意見</u>
a. 本地	1	2	3	4	5	6
b. 世界	1	2	3	4	5	6
c. 娛樂	1	2	3	4	5	6
d. 體育	1	2	3	4	5	6
e. 財經	1	2	3	4	5	6
f. 天氣	1	2	3	4	5	6

11. 你覺得「新聞直線」新增設嘅即時新聞簡訊係好、一般抑或唔好呢？→ 請出示示咗 A

1. 非常唔好 2. 唔好 3. 一般 4. 好 5. 非常好 6. 冇意見

12. 整體嚟講，請問你對「新聞直線」服務感到滿意、一般抑或唔滿意呢？

1. 非常唔滿意 2. 唔滿意 3. 一般 4. 滿意 5. 非常滿意 6. 冇意見

13. 請問你有咩意見可以提高「新聞直線」嘅服務水平呢？

地鐵公司就條例草案委員會於2006年12月12日會議上
對物業相關事宜提問的回應

- (i) 請地鐵公司以發展荃灣線及觀塘線為例，提供資料，說明當時發展鐵路沿線物業的估計收益與實際收益的差額(如有的話)，以及這筆額外收益的用途。

鐵路項目資金差距是根據該項目每年的預計資金流，以一個財務模型來計算，一般是以五十年為期，當中需考慮到整個鐵路營運期中種種會影響到項目的年度現金流的一籃子因素，例如項目的資本開支及營運開支、交通需求、人口及經濟增長等等。有關項目資金差距的計算需根據當時對該一籃子因素而作出的估算而定。因此，只挑出物業發展利潤此單一因素的當年估算情況與直至目前為止的實際情況作比較並不恰當。況且，目前多條地鐵行車綫尚在營運的初期，而地鐵荃灣線及觀塘線亦只達它們整個規劃的營運期的一半，因此，無法在現階段去評估一籃子因素中實際營運與項目預算的偏差。

此外，值得注意的是，在所有商業交易中，所有相關各方都需承擔風險和獲取相應的回報。地鐵各綫的興建，在經過討論和達成項目協議後，地鐵公司必須承擔有關項目的商業投資風險，因此也有機會得到回報。

- (ii) 請地鐵公司以發展個別鐵路線為例，說明在計算鐵路項目商業回報時，加權平均資本成本加上不同比率後的金額變動。

一般來說，一間公司作出投資的回報，不應低於其加權平均資本成本；而投資項目的風險，則反映在加權平均資本成本上的溢價百分率。地鐵公司二〇〇〇年公開招股時，已清楚列明新鐵路項目的風險溢價百分率一般需要在加權平均資本成本上加百分之一至三。

不同的溢價百分率所帶來的金額的差別，要視乎有關項目在不同時段的現金流。換言之，資本開支投入的時段和數額、車費及非車費收入、營運成本和資產更新成本等在不同時期的支出及收入，均會影響其計算。

儘管如此，我們嘗試以一個鐵路項目中典型的假設現金流（即資本開支集中在項目的初期，而營運收入則於營運上了軌道後才緩緩增長），來說明不同的溢價百分率對項目資金差額可能帶來的影響。假設一個資本投資約為二十億元的鐵路項目，按此項目典型的現金流的模式，以加權平均資本成本加上百份之一作為回報率，其項目資金差額約為七億八千萬元。如根據同一現金流的模式，以加權平均資本成本加上百份之三作為回報率的話，其項目資金差額則會增加約一億元，為該項目資本投資的 5% 左右。