

《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) 票價調整機制	
<p>(1) 政府當局被要求考慮收窄給予合併後的公司偏離根據票價調整機制計算所得的票價調整幅度彈性調整個別票價的範圍。</p> <p>(2) 鑑於所商定的票價每年調整公式會自動適用，政府當局被要求考慮下述其他方法，以便對建議的票價調整機制作出微調：</p> <ul style="list-style-type: none"> • 設立穩定票價基金，利用從物業發展所得的收益，緩和票價調整機制下的加幅； • 賦權行政長官會同行政會議或立法會擁有最終權力，根據票價調整機制釐定票價的加幅或減幅；或 • 要求合併後的公司考慮其他因素，例如當時的經 	<ul style="list-style-type: none"> • 如果落實合併，鐵路公司的票價自主權將被票價調整機制取代，在票價調整機制下，將來鐵路票價將會與消費物價指數及行業工資指數掛鈎並扣減每年0.1%生產力因素，因此鐵路票價可加亦可減，這個機制既客觀又具透明度。 • 我們在二零零六年十一及十二月的法案委員會會議上，以及書面回覆委員會(見立法會CB(1)258/06-07(01)號、CB(1)258/06-07(04)號及CB(1)383/06-07(01)號文件)時，曾詳細解釋容許合併後的公司按不同幅度有限度彈性調整個別票價的需要和理據。提出的重點包括：規定該公司按同一幅度劃一調整所有個別票價，實際上並不可行；外國某些城市的鐵路公司以及本港的專營巴士公司均可按不同幅度彈性調整個別票價；與兩家鐵路公司目前享有的票價自主權相比，合併後的公司調整個別票價時不得超出整體票價調整幅度±10個百分點的範圍(許可幅度)，對合併後的公司可用的彈性來說，已是一個很大的限制；機制本身已確保合併後的公司在運用上述彈性時，不會從中額外得益。 • 經過我們多番與地鐵公司商討後，地鐵公司表示會循收窄±10個百分點的方向，審慎考慮如何對有關的建議作出適當的改動。我們會繼續與地鐵公司仔細商討有關細節。 • 在法案委員會過往的會議上，以及書面回覆委員會(見立法會CB(1)258/06-07(01)號、CB(1)258/06-07(04)號、CB(1)442/06-07(01)號及CB(1)483/06-07(02)號文件)時，我們已解釋，鐵路公司在釐定新路線票價的過程中，已反映有關物業的收益，因此，其後調整票價不應再次計算在內。若

事宜	回應
<p>濟情況、其經營環境及市民的負擔能力，然後才根據票價調整機制釐定票價的加幅或減幅。</p>	<p>採用“鐵路及物業綜合發展模式”推展鐵路項目，釐定該線段的票價時，物業發展的收益亦會已計算在內，因此，若動用這些收益為機制設立票價穩定基金，物業發展收益會被重複計算。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地鐵公司重申，以建議的機制取代票價自主權來規管票價，轉變極大，因此，該公司不同意日後須經行政長官會同行政會議或立法會批准才可調整票價，這與地鐵公司同意在合併方案中以直接驅動的票價調整公式取代票價自主權的原則背道而馳。兩鐵合併後的票價水平，將會按照與消費物價指數變動、工資指數變動以及預設的生產力因素掛鈎的公式調整。這些指數均客觀而具透明度。整體而言，這個公式可反映本港的經濟環境以及市民的負擔能力。在此直接驅動的票價調整公式外加入其他因素以作考慮的建議，實難與票價規管方法協調一致。地鐵公司表示，他們在過去數年曾推行不少車費優惠推廣計劃，而將來合併後的公司會繼續顧及經濟情況等因素，考慮適時推行或調整車費優惠推廣計劃。 ● 綜合《營運協議》已有規定，合併後的公司在實施票價調整前，須書面通知立法會交通事務委員會。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) 綜合《營運協議》	
(i) 收取車費(第 4.7 條)及處理車票(第 4.8 條)	
<p>(3) 請考慮修訂第 4.7 條，訂明合併後的公司所提供之售票系統須準確地收取車費。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 將會修訂有關條文，訂明合併後的公司須訂定並維持有效程序，以檢查及確保售票系統必須準確地收取車費。

事宜	回應
(4) 請改善第 4.12.3 條條文的字眼，訂明合併後的公司亦應提供及維持準確的增值機，並引入新的服務表現要求／乘客服務承諾，以衡量增值機的準確性。	<ul style="list-style-type: none"> • 如上文第 3 項所述，經修訂後的第 4.7 條將會訂明合併後的公司須訂定並維持有效程序，以檢查及確保售票系統必須準確地收取車費。增值機是售票系統的一部份。 • 我們曾考慮一些委員所建議的引入新的服務表現要求/乘客服務承諾的可行性，但發覺要建立一個客觀、合理而又為各有關方面接受的標準用以衡量增值機的準確性是非常困難。雖然如此，兩間公司表示現時已有既定的程序去監控增值機，以確保其可靠及準確。同時，假如發現增值機出現故障的情況，兩間公司會盡快進行調查及作出矯正。
(5) 請考慮修訂第 4.8 條，進一步規定合併後的公司應確保所有智能卡處理設施時刻準確。	<ul style="list-style-type: none"> • 委員所提及須確保所有智能卡處理設施時刻準確的建議，已反映在上文第 3 項的條文擬議修訂中。事實上，第 4.8 條是有關票務系統保安的條文，指出在合理的切實可行範圍內，合併後的公司須確保所有車票、智能卡及現金處理設施時刻安全穩妥。
(6) 請兩間鐵路公司考慮當乘客在入閘機的八達通收費器上拍卡時，收費器應顯示八達通卡的剩餘值的建議，並提供相關改善工程的預算費用。	<ul style="list-style-type: none"> • 經過再次商討後，地鐵公司表示同意在兩鐵合併後會逐步完成車站入閘機改善工作，使所有地鐵及九鐵車站的入閘機都可以顯示乘客在入閘時八達通卡的剩餘值。

事宜	回應
(7) 關於 2007 年 1 月 10 日地鐵九龍塘站發生八達通卡多扣車費的事件，請提供資料，說明地鐵公司就檢票閘發生故障呈交的紀錄，以及政府如何監察鐵路公司的表現，以確保提供可靠及準確的收費系統。	<ul style="list-style-type: none"> • 關於在 2007 年 1 月 10 日地鐵九龍塘站發生檢票閘錯扣八達通卡車費的事件，政府已要求地鐵公司就事件提交報告，詳列事件的起因、已採取的糾正措施、對乘客的影響，以及給予乘客有關退款安排的通知。此外，地鐵公司已向政府展示其內部監察系統及相關的運作程序。政府亦要求該公司出示電腦系統就每天系統健康檢查及夜間檢查時發出的故障紀錄或異常報告，以及已改良的檢票閘維修程序以供查閱，以確保該公司所實施的改善措施能有效防止日後再發生同類事件。<u>附件 1</u> 謹列了地鐵公司提交予運輸署的數據及資料的主要項目。 • 作為監管當局，運輸署規定鐵路公司須設有穩健的內部監控及審核機制，以確保為顧客提供可靠及準確的收費系統。同時，運輸署亦透過鐵路公司每月遞交的報告監察檢票閘可靠程度的情況。根據現時的《營運協議》規定，每年由外間核數師提交予運輸署的報告中，亦須獨立評估地鐵公司是否設有足夠內部監控制度及程序，讓其可量度及紀錄是否符合有關的服務表現要求規定，及計算是否達到顧客服務承諾的目標。外間核數師須根據審核計劃對一連串的事件進行調查，其中包括在個別車站的檢票閘出現的收費偏差的報告。
(8) 請考慮把地鐵優惠機的可靠程度納入為綜合《營運協議》的規定。	<ul style="list-style-type: none"> • 地鐵公司表示，提供地鐵優惠機是推廣性質，該公司會不時對有關的推廣及優惠機的設置位置進行檢討，因此，將優惠機的提供與否及其表現納入為綜合《營運協議》的規定並不恰當。

事宜	回應
(9) 請兩間鐵路公司考慮引入新的／維持現有的月票優惠計劃。	<ul style="list-style-type: none"> 兩間鐵路公司重申，因應香港整體經濟環境、他們的市場策略及乘客需求，他們在過去數年推行了不少車費優惠計劃，包括在多區設立「地鐵特惠站」、推出東鐵／西鐵「全月通」月票、西鐵的「自悠通」日票、東鐵／西鐵的旅遊套票、小童/長者於星期六及假日以兩元乘搭西鐵，及與其他交通工具合作提供轉乘優惠等，令乘客減少在鐵路車費上的支出。在自由營商的制度及精神下，提供優惠與否，屬於鐵路公司的商業決定。兩間鐵路公司表示，會繼續因應市場情況及乘客需求，不時檢討其車費優惠計劃。
(ii) 乘客環境(第 4.4 條)	
(10) 請提供規管專營巴士內播放聲音或視聽廣播節目的指引。	<ul style="list-style-type: none"> 現時規管專營巴士車上播音或視聽廣播節目的指引的主要項目臚列如下: <ul style="list-style-type: none"> (i) 聲音廣播的聲量應調校至與巴士車廂內周遭環境接近的水平。 (ii) 下層車廂的後半部分設為靜音區，該區應只開啓一個揚聲器。

事宜	回應
(11) 請表示會否准許合併後的公司在列車車卡及車站內播放聲音或視聽廣播節目，以及《九廣鐵路公司附例》所載規管乘客的言行舉止，以免對其他乘客造成滋擾或煩擾的現有限制，應否成為關乎在列車車卡及鐵路車站內播放聲音或視聽廣播節目任何方面的政府政策的基礎。	<ul style="list-style-type: none"> • 擬議規管鐵路列車車廂上播音或視聽廣播節目的指引將包括以下主要內容： <ul style="list-style-type: none"> (i) 聲音廣播的聲量應調校至與列車車廂內周遭環境接近的水平。 (ii) 參照現時在東鐵、西鐵及馬鐵靜音車廂的安排(即東鐵、西鐵及馬鐵靜音車廂數目分別為16%、14%及25%：東鐵12個車廂中有2個為靜音車廂、西鐵7個車廂中有1個為靜音車廂和馬鐵4個車廂中有1個為靜音車廂)及與鐵路公司詳細討論後，公司同意為合併後的公司訂定的指引將會指明靜音車廂數目最少為每列列車車廂數目的25%，即現時最高靜音車廂數目的百份比。另一方面，由於東鐵列車頭等車廂數目很少，指引將會規定合併後的公司應在頭等車廂內提供最少25%的靜音區。
(12) 請提供資料，說明規管列車車卡內播放聲音或視聽廣播節目的指引，並考慮在該指引內列出有關規定，以便(i)提供最低比例的靜音區／靜音列車車卡，例如佔列車車卡總數的指定百分比；及(ii)在列車車卡內，以靜音配字幕的模式播放新聞節目及廣告。	<ul style="list-style-type: none"> • 假如落實兩鐵合併，擬議的指引將會在九鐵公司目前與一間商營電視台就有關於該公司列車上提供播音或視聽廣播節目的合約屆滿後(即在2010年8月)完全適用於東鐵、西鐵及馬鐵列車。

事宜	回應
(13) 請考慮在綜合《營運協議》內，訂明合併後的公司須在其列車上提供接收電台廣播的規定。	<ul style="list-style-type: none"> • 現時行車隧道的營辦商必須按規定於隧道管道內提供接收電台廣播的設施，目的是讓隧道營辦商在行車隧道或附近道路發生緊急事故時，能使用電台頻道，透過汽車的收音機將訊息傳遞與隧道內的駕駛者。由於在行車隧道內，營辦商是無法透過一般的廣播系統向駕駛者傳遞訊息，因此當局有需要制定有關的規定。 • 至於鐵路方面，情況並不相同。鐵路公司已於其鐵路裝設專用的廣播系統，讓列車司機能與乘客保持直接溝通。鐵路的廣播系統所採用的頻道與電台廣播用的頻道不同，因此無法利用現時鐵路的廣播系統接收電台廣播。 • 為提升對乘客的服務，地鐵公司最近在其鐵路系統推出了第3代流動電話(3G)服務，讓乘客可以透過流動電話營辦商提供的互聯網服務，瀏覽新聞資訊；在2007年下旬亦將會推出WiFi服務，屆時乘客可在16個地鐵車站的月台及車站大堂，透過無線上網服務接收電台和電視節目。該公司表示會繼續探討新的科技以提供更佳的服務予乘客。
(iii) 指示標誌和乘客資訊(第4.15條)	
(14) 請考慮在每個車站內指明一個最低限度的顯示位置，展示指示標誌和乘客資訊，以確保在方便的位置清楚地展示乘客資訊。	<ul style="list-style-type: none"> • 目前並沒有公認的國際標準，特別訂明在鐵路系統內提供指示標誌的數量和撥作展示有關標誌的車站空間的百分比。 • 兩間鐵路公司表示，目前的安排普遍地被國際尊崇，亦是海外鐵路營運者及其他地方政府注意的對象。 • 目前，指示標誌及乘客資訊皆於地鐵及九鐵車站內的明顯位置展示。兩間公司有既定的渠道收集乘客就標誌及乘客資訊方面提供的意見，同時亦會跟進任何具體的乘客建議及意見。

事宜	回應
(15) 請兩間鐵路公司考慮在售票機及增值機附近展示熱線電話號碼，讓乘客作出查詢及在車站內尋求協助。	<ul style="list-style-type: none"> 兩間鐵路公司同意盡快安排在其車站的所有售票機及增值機附近展示熱線電話號碼，讓乘客作出查詢及在車站內尋求協助。
(iv) 指示手冊(第5.2條)	
(16) 請當局考慮將在第5.5.3條所指的維修作業表和程序，納入第5.2.1條中所指須向視察主任提供的文件之列。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修訂有關條文，訂明合併後的公司亦須向視察主任提供第5.5.1條所指維修保養管理制度的相關文件。
(v) 獨立安全專家(第5.3條)	
(17) 請當局考慮修訂條文，以確保獨立安全專家是公正的，或於挑選由合併後的公司聘用的獨立安全專家的過程中擔任更主動的角色。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修改有關條文，訂明： <ul style="list-style-type: none"> 合併後的公司聘用獨立專家的候選名單，須經視察主任的同意； 合併後的公司須就有關檢討的研究概要，諮詢視察主任；及 合併後的公司須向視察主任提交檢討報告，說明有關檢討的結果。
(18) 請當局考慮改善第5.3條，清楚表明由獨立安全專家進行的安全管理系統的檢討可於合併後的公司與視察主任同意的任何時間進行，但在任何情況下，有關檢討的時間不可分隔超過三年。	<ul style="list-style-type: none"> 有關的條文將會作出委員所提議的相應修訂。

事宜	回應																				
(vi) 提供鐵路職員(第5.6條)																					
(19) 請當局提供資料，列出兩間鐵路公司聘用的員工的分類，包括全職、兼職、長期聘用、合約員工，以及由兩間公司直接聘用和外判合約承辦商聘用的員工數目。	<ul style="list-style-type: none"> 根據地鐵公司及九鐵公司提供的資料，兩間鐵路公司員工人數的分類臚列如下： <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th rowspan="2">分類</th> <th colspan="2">人數 (以2006年底計)</th> </tr> <tr> <th>地鐵公司</th> <th>九鐵公司</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>(一) 全職員工⁽¹⁾</td> <td>6,639</td> <td>6,049</td> </tr> <tr> <td> - 長期聘用員工</td> <td>5,885</td> <td>4,085</td> </tr> <tr> <td> - 合約／短期員工</td> <td>754</td> <td>1,964</td> </tr> <tr> <td>(二) 兼職／臨時員工</td> <td>499</td> <td>668</td> </tr> <tr> <td>直接僱用員工人數 (一)+(二)</td> <td>7,138</td> <td>6,717</td> </tr> </tbody> </table> <p>註：</p> <p>(1) 全職員工指受僱於兩間鐵路公司，或其全資附屬公司的員工。</p> <ul style="list-style-type: none"> 鐵路公司表示他們在外判合約的管理上，會監察外判合約承辦商的表現而非有關承辦商的員工數目，因此他們未能提供外判合約承辦商聘用員工人數的資料。 	分類	人數 (以2006年底計)		地鐵公司	九鐵公司	(一) 全職員工 ⁽¹⁾	6,639	6,049	- 長期聘用員工	5,885	4,085	- 合約／短期員工	754	1,964	(二) 兼職／臨時員工	499	668	直接僱用員工人數 (一)+(二)	7,138	6,717
分類	人數 (以2006年底計)																				
	地鐵公司	九鐵公司																			
(一) 全職員工 ⁽¹⁾	6,639	6,049																			
- 長期聘用員工	5,885	4,085																			
- 合約／短期員工	754	1,964																			
(二) 兼職／臨時員工	499	668																			
直接僱用員工人數 (一)+(二)	7,138	6,717																			
(vii) 啓用鐵路與新鐵路項目及增加或變動主要設施等(第5.7條)																					
(20) 請地鐵公司列出在地面地鐵車站安裝自動月台閘門的困難。	<ul style="list-style-type: none"> 地鐵公司的回覆夾附在<u>附件2</u>。 																				

事宜	回應
(viii) 應變計劃(第 5.8 條)	<p>(21) 請當局考慮修訂第 5.8 條，訂明由合併後公司制訂的應變計劃須載述的安排中，應包括該條所列的事宜以外的安排，例如退款的安排。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時條文中要求應變計劃須載述的各項安排，已包括收費方面的特定安排，其意義上已涵蓋退款的安排。 • 將會修訂第 5.8 條，清楚訂明應變計劃所涵蓋的事宜並不只限於該條文現時所指的事宜。
(ix) 新鐵路項目的土地(第 6.1 條)	<p>(22) 請當局提供資料，說明兩間鐵路公司日後所負責的物業發展項目（包括現已進行而仍未發展的項目）會如何處理“屏風效應”的問題。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 房屋及規劃地政局表示，規劃署於 2005 年完成了「空氣流通評估方法可行性研究」，並根據研究結果制定了一套改善空氣流通的設計指引。當局已於 2006 年 8 月將該指引收納於「香港規劃標準與準則」中的「城市設計指引」內，為政府、鐵路公司及地產發展商就個別物業發展項目進行規劃和設計時提供指引。在審批有關發展項目時，當局會參考該指引，並會按個別情況，透過規劃審批機制，要求申請人提交空氣流通評估。 • 至於在發出以上指引前已招標或已完成規劃審批程序之物業發展項目，當局鼓勵有關的鐵路公司及地產發展商參考該指引，並評估有關物業發展項目對空氣流通的影響。
(x) 列車服務中斷(第 4.1.1 條)	<p>(23) 請考慮修訂第 4.1.1 條，列出第 4.1.1 條所規定須通知傳媒的指明情況的規定。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 將會修訂有關條文，訂明就第 4.1.1 條所有指明的情況，合併後的公司在通報運輸署署長及警務處處長後，如有關的情況可能會對公眾構成影響，則在不影響鐵路的安全及有效率運作下，須儘早通知傳媒。
(xi) 監察環境狀況(第 3.6 條)	

事宜	回應
(24) 請地鐵公司處理地鐵站發出異味的問題。	<ul style="list-style-type: none"> • 根據環境保護署（環保署）表示，委員所提及在將軍澳出現的異味是來自地鐵站外，而並非源自地鐵站本身。目前，環保署正確定異味來源是否來自附近的堆填區，並與地方社區合作處理有關問題。 • 至於太子地鐵站方面，環保署表示有關異味由不同原因造成，包括當地的土地狀況。於八十年代及九十年代初，地鐵公司在其早期的運作時已試驗不同的空氣清新系統，並已成功減少有關的異味。 • 地鐵公司表示會盡力提供舒適的乘客環境，並會適當地回應及處理客戶的建議及投訴。
(xii) 其他	
(25) 政府當局及地鐵公司須考慮在綜合《營運協議》中納入相關條文，確保在各車站提供公廁，尤其是現有的地鐵站。	<ul style="list-style-type: none"> • 我們已再與地鐵公司討論。地鐵公司回應指市區地鐵系統設有公共洗手間在國際上並非常見的做法。市區地鐵車站一般都建於地層深處的隧道內，撇除昂貴的建造成本的考慮，在地下建造公共洗手間需要大型正規的污水系統及通風系統，在技術及工程上是巨大的挑戰。 • 在地鐵線路，因為車程平均較短(約需12-15分鐘)，一般都沒有設置公共洗手間。乘客在旅途中如有需要，可聯絡地鐵車站人員安排使用為員工而設的洗手間，職員亦會提供車站最接近商場內公共洗手間的位置。 • 地鐵公司表示在機場快線及迪士尼線設有公共洗手間是因應這些服務與其他本地線不同的性質、較長的旅程及較多小童乘客而特別安排的，而這些公共洗手間也不是設置在地下的。 • 地鐵公司表示他們並無計劃在現有地鐵車站加設公共洗手間。不過該公司會繼續尋求其他合適的機會與有關的政府部門商討合作的機會，在地鐵沿線車站附近提供公共洗手間。例如，該公司在將軍澳線沿線多個車站附近地面的地方或公共交通交匯處，興建了公共洗手間。將來興建新地鐵線時，地鐵公司會個別鐵路線的情況考慮提供公共洗手間。

事宜	回應
(26) 請地鐵公司參考海外經驗（例如馬來西亞、新加坡）以探討在露天月台安裝“涼風機”的可行性。	<ul style="list-style-type: none"> • 地鐵公司表示他們並沒有資料顯示新加坡有類似的設施。 • 地鐵公司目前正從馬來西亞方面尋找有關他們的做法的資料，並會參考所獲的資料，以探討在香港鐵路系統安裝有關設施的可行性。
(xiii) 城際客運服務及貨運服務(第 17 條)	
(27) 請當局解釋為何城際客運及貨運服務並不須依循與本地服務相同的服務要求及乘客服務承諾。	<ul style="list-style-type: none"> • 城際鐵路服務是跨境的鐵路服務，由九鐵公司與內地不同的鐵路單位合營，而有關的服務的安排是透過九鐵公司與這些鐵路單位協商而定。此情況有如航空公司提供的航機服務，其性質及營運模式與本地鐵路服務並不相同，我們難以把綜合《營運協議》內對本地服務的規定及要求，全部套用在城際鐵路服務上。 • 雖然如此，擬議的綜合《營運協議》已有條文規管合併後的公司在提供城際鐵路服務時有關服務的安全、整體清潔、車廂溫度、通風及處理緊急事故程序等的安排。 • 由於直通車服務與東鐵服務共用東鐵車站的扶手電梯及乘客升降機，所以鐵路公司在履行「扶手電梯可靠程度」及「乘客升降機可靠程度」的服務表現要求時，已能反映直通車乘客使用的扶手電梯及乘客升降機的表現。但由於城際鐵路服務是中、港營辦商合營，加上對城際鐵路服務水平會有影響的因素較本地鐵路服務為多及較複雜，以及內地鐵路運輸政策及服務要求水平與香港有別，因此其他本地鐵路的服務要求指標並不適用。

事宜	回應
(xiv) 披露資料(第 18.3 條)	<p>(28) 請當局檢討第 18.3.1 段及第 18.5 段，以確保政府能在需要時可無需取得合併後的公司的同意而披露內部資料。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 第 18.3.1 條訂明政府在有意披露內部資料前，須先諮詢合併後的公司；而第 18.3.3 條進一步闡述政府在諮詢合併後的公司後，則可披露有關的資料。此外，第 18.5 條已清楚訂明如須就任何事宜諮詢合併後的公司，政府無義務就諮詢事宜取得合併後的公司的同意。 • 我們經再次檢視有關條文後，認為第 18.5 條所指的「任何事宜」已包括內部資料，因此沒有需要修訂第 18.5 條指明有關資料是內部資料。
(xv) 噪音(第 4.6 條)	<p>(29) 請提供資料，說明鐵路運作造成的噪音的法定限制及在釐定有關限制時，參照海外司法管轄區訂明的噪音限制是否恰當，以及兩間鐵路公司遇到超出法定限制的情況時所採取的補救措施鐵路維修保養工程的準則。</p> <p>(30) 請提供資料，說明環境保護署根據《噪音管制條例》(第 400 章)向九鐵公司發出進行鐵路維修保養工程的建築噪音許可證的準則。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 環保署的回應夾附在<u>附件3</u>。

事宜	回應
(31) 請考慮在綜合《營運協議》中規定，合併後的公司須遵守政府不時發布與維修保養工程造成的噪音有關的指引、實務守則及建議。	
(32) 請兩間鐵路公司處理鐵路運作及維修保養活動產生過量噪音引起的關注。	<ul style="list-style-type: none"> • 鐵路公司的回應夾附在<u>附件4</u>。
(33) 請提供資料，說明環境運輸及工務局和房屋及規劃地政局在鐵路發展最初規劃階段採取的措施，以確保鐵路走廊沿線的居民在落實鐵路項目時不會受到過量鐵路噪音的影響。	<ul style="list-style-type: none"> • 鐵路項目是《環境影響評估條例》下之指定工程項目，鐵路公司須就鐵路項目之建造及運作對噪音感應強的地方所帶來的噪音影響進行環境影響評估。根據《環境影響評估程序的技術備忘錄》，現有的住宅及已規劃作住宅用途場所的地方都屬噪音感應強的地方，因此在鐵路項目的環境影響評估中，須評估鐵路項目對這些地方所帶來的噪音影響。 • 《環境影響評估程序的技術備忘錄》中訂明，如有關評估顯示預測的噪音影響超出可接受的噪音規限，須採用適當之緩解措施。可考慮的措施包括改變該鐵路項目的路線、建設隔音屏障／隔音罩、把樓宇建築位置移後等方法，以緩解鐵路噪音影響以達至《環境影響評估程序的技術備忘錄》之要求。
(xvi) 服務表現要求(第4.10條)	

事宜	回應
<p>(34) 請考慮引入客觀及有效的制度，以便針對合併後的公司重複不遵守任何服務表現要求的情況而發出警告及／或施加罰款。</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 根據現行法例及營運協議，地鐵公司必須達到預先設定的服務表現要求，這些服務表現要求都是客觀及透明度高的標準。現時已有一套全面及客觀的機制，監察鐵路服務的表現，亦要求鐵路公司要持續地作出檢討及改善，與時並進地提供服務。 • 現時監管鐵路服務表現有三大服務表現要求（即「列車按照編定班次行走」、「列車服務準時程度」、「乘客車程準時程度」），這個做法能充份及全面地考慮到不同性質的鐵路事故對服務帶來的影響，是一個科學化及客觀的量度方法。因為事故的性質、持續的時間、是否在繁忙時段發生等因素皆會對鐵路服務帶來不同程度的影響。有關指標是根據符合國際做法的表現準則來釐定，亦較國際水平為高。 • 如果合併後的公司未能達到服務表現要求，根據現有安排，當局已可以發出口頭警告或書面警告，及要求作出改善，並可根據法例向該公司施加罰款。在情況嚴重時，甚至可撤銷該公司的專營權。事實上，過往當局亦曾就九鐵公司未有即時向政府通報東鐵列車底部承托組件的支架出現裂紋，予以書面警告，並訓示該公司日後必須按照有關規例，即時通報任何有關列車出現的問題或事故。 • 另一方面，如果我們在綜合《營運協議》中列明，在哪些情況下會考慮作出口頭警告、書面警告或施加罰款，會產生問題，可能會與相關條例賦予行政長官會同行政會議行使罰則的權力的有關條文出現不一致的情況。相關條例訂明，如果鐵路公司違反條例或《營運協議》任何條文，行政長官會同行政會議可在完成既定程序後，向鐵路公司施加罰款(有關法例條文見<u>附件5</u>作參考)。 • 我們會因應個別情況，決定最有效的處理方法，並要求鐵路公司採取跟進行動。

事宜	回應
(35) 請考慮修訂第 4.10.1 條，訂明合併後的公司必須向立法會提供有關該公司在接受評估期間任何違反任何服務表現要求的資料及考慮列出在哪些情況下，會把與合併後的公司不符合任何服務表現要求有關的資料公開。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修訂有關條文，規定若合併後的公司被運輸署署長評定為在某營運期內未能符合服務表現要求，該公司須在署長作出以上評定後一個月內向立法會交通事務委員會提供未能達到服務表現要求的資料，並說明為改進服務表現已經、正在或打算採取的行動。
(36) 請考慮修訂第 4.10.2(b) 條，訂明在營運期內其他一段或多段時間，運輸署署長(下稱 "署長")可在參考根據第 4.13.3 條提交的報告所述的任何乘客調查結果後，要求與合併後的公司一同檢討服務表現要求。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修訂有關條文，規定在營運期內其他一段或多段時間，合併後的公司如接獲署長因應(但不限於)按第 4.13.3 條所提交的乘客調查報告的結果提出書面要求，須與署長根據有關規定一同檢討服務表現要求。
(37) 請考慮是否需要規定合併後的公司在新鐵路項目落成啓用前向立法會簡介該等新鐵路項目的服務表現要求。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修訂有關條文，規定合併後的公司須就新鐵路項目服務表現要求，在有關新鐵路項目通車前，向立法會交通事務委員會提供相關資料。

事宜	回應
(xvii) 乘客服務承諾(第4.12條)	
(38) 請考慮 <ul style="list-style-type: none"> • 在根據第4.12.2(b)條公布乘客投訴數據時，提供該等投訴的分類數字； • 當公布在第4.12.2(c)條內所述的鐵路意外的數據時，加入鐵路事故的數據；及 • 每季而非每年公布第4.12.2(c)及4.12.2(d)條所涵蓋事宜的數據。 	<ul style="list-style-type: none"> • 將會修訂有關條文，規定合併後的公司根據第4.12.2(b)條公布乘客投訴數據時，須參照第4.12.3條所涵蓋的範疇同時公布分類數字。 • 將會修訂有關條文，加入要求公布服務延誤的相關數據。 • 將會修訂有關條文，要求合併後的公司每季而非每年公布第4.12.2(c)及4.12.2(d)條所涵蓋事宜的數據。
(39) 請當局與合併後的公司討論如何完善第4.12.4條，訂明合併後的公司若經常未能達到第4.12.3條載列的乘客服務承諾，合併後的公司應採取適當的跟進行動。	<ul style="list-style-type: none"> • 綜合《營運協議》第4.12.2(a)條現已規定，合併後的公司須每季公布按乘客服務承諾對比實際服務表現的數字，並加以適當說明。地鐵公司重申有關乘客服務承諾的目標水平是該公司特意訂定在更高水平，自發性地盡量為乘客提供最高水準的服務。我們考慮到地鐵公司的申述及委員的意見，將會修訂綜合《營運協議》的有關條文，規定合併後的公司在公布實際服務表現的數字時，須說明任何未能達到第4.12.3條載列的乘客服務承諾的情況，並提供資料，說明公司為改善有關的服務表現已採取或建議採取的行動。

事宜	回應												
(xviii) 衡量乘客滿意程度(第4.13條)													
(40) 請兩間鐵路公司考慮檢討用以衡量乘客對鐵路服務滿意程度的安排，以便蒐集乘客的意見，看看他們是否滿意兩間鐵路公司處理某宗鐵路事故的方法及其相關的緊急應變安排。	<ul style="list-style-type: none"> 兩間鐵路公司同意檢討其乘客滿意程度調查及其他收集顧客回應的機制，以期合併後的公司能有效地考慮從該些途徑收集到乘客對鐵路公司處理鐵路事故的方法及其相關的緊急應變安排的意見。 												
(41) 請九鐵公司因應乘客對九鐵發生事故期間實施的緊急應變措施的滿意程度，提供先前的乘客滿意程度調查的結果。	<ul style="list-style-type: none"> 九鐵公司表示，進行乘客滿意調查時，會要求受訪乘客對九鐵在服務中斷／延誤時所實施的應變措施進行評分，分數由 1 至 10 分(10 分代表最滿意)。以下是最近在 2006 年進行調查的滿意分數： <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse; text-align: center;"> <thead> <tr> <th style="padding: 2px;">調查</th> <th style="padding: 2px;">東鐵 / 馬鐵</th> <th style="padding: 2px;">西鐵</th> <th style="padding: 2px;">輕鐵</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="padding: 2px;">#1</td> <td style="padding: 2px;">6.7</td> <td style="padding: 2px;">7.0</td> <td style="padding: 2px;">7.0</td> </tr> <tr> <td style="padding: 2px;">#2</td> <td style="padding: 2px;">6.9</td> <td style="padding: 2px;">7.0</td> <td style="padding: 2px;">7.0</td> </tr> </tbody> </table>	調查	東鐵 / 馬鐵	西鐵	輕鐵	#1	6.7	7.0	7.0	#2	6.9	7.0	7.0
調查	東鐵 / 馬鐵	西鐵	輕鐵										
#1	6.7	7.0	7.0										
#2	6.9	7.0	7.0										

事宜	回應
(42) 請九鐵公司考慮改善用以衡量乘客對輕便鐵路(下稱"輕鐵")服務滿意程度的安排，並考慮改善措施，例如在輕鐵站加裝月台閘門、改善開放式收費及查票系統，以便減少乘客與輕鐵員工的衝突、推行短程月票計劃、改善交通燈、加強橫跨輕鐵路軌的交通燈控制行人過路處的安全等。	<ul style="list-style-type: none"> 九鐵公司的回應夾附在<u>附件 6</u>。
(43) 請考慮在第4.13條中規定，必須向公眾公開合併後的公司根據第4.13.3條提交的報告，包括政府當局對有關報告的評估及建議合併後的公司須採取的跟進行動。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修訂綜合《營運協議》，訂明合併後的公司須公布根據第4.13.3條向運輸署署長提交的報告及署長就有關報告所作出的意見及建議的相關資料。
(xix) 調解爭議(第 11.2 條)	
(44) 請當局提供資料，說明合併後的公司如根據綜合《營運協議》的規定而必須營運在服務經營權安排下推行的新鐵路項目，其財務條款如何最終決定。	<ul style="list-style-type: none"> 我們會修訂綜合《營運協議》，訂明若合併後的公司與有關新鐵路的服務經營權的授予人無法就該服務經營權的有關財務條款達成協議，則雙方須各自提名一名獨立估價師，並由雙方一同委任該兩名獨立估價師，根據預先協定的機制釐定。如果該兩名獨立估價師未能達成共同結論，則必須把爭議提交仲裁。仲裁裁決對雙方均具約束力。

事宜	回應
(45)如雙方無法在合理時間內透過非正式談判解決爭議，請當局考慮規定雙方將爭議提交仲裁。有關的規定不應妨礙雙方在任何時候申請禁制令或其他司法濟助的權利。	<ul style="list-style-type: none"> 雙方如有爭議，可利用談判、仲裁及循正常的法庭程序等方法解決，不宜強迫雙方訴諸仲裁以調解爭議。反之，應讓雙方可以靈活處理，以最恰當的方式，針對個別爭議的不同情況加以解決。每種調解爭議的程序所需的时间，會視乎爭議的性質及內容而定。第 11 條以現行《營運協議》為藍本，我們擬訂這項條文時已審慎處理，避免不必要的規限調解爭議的方法。 另一方面，因應委員會及兩鐵合併後可能出現上文第 44 項所述的具體情況，我們已建議在綜合《營運協議》增訂一項針對這一點的條文。
(xx) 確保服務的延續(第 12.2 條)	
(46) 請當局考慮除“出於真誠”外，加入“合理”來描述合併後的公司採取或不採取的行動；並參考政府與專營巴士就類似事宜的安排的協議（如有）。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修訂有關條文，訂明第 12.1 條的規定不妨礙合併後的公司基於<u>合理原因</u>，在日常及一般業務中採取或不採取任何出於真誠的行動。
(xxi) 檢討綜合《營運協議》的條款(第 13 條)	
(47) 為確保檢討公平及具透明度，當局應考慮邀請學者、獨立的專業人士、或立法會議員參與有關檢討，並公布檢討結果。	<ul style="list-style-type: none"> 將會修訂綜合《營運協議》，規定合併後的公司須就因應定期檢討而對《營運協議》作出的修訂，向立法會交通事務委員會提供相關資料。 在檢討綜合《營運協議》的過程中，如有需要，政府及合併後的公司會主動各自或一同尋求獨立專家的意見，以確保有關的檢討能有效地完成。
(48) 請當局考慮在綜合《營運協議》生效後的第三個周年日，進行定期檢討	<ul style="list-style-type: none"> 鐵路涉及長遠投資，需要相對較穩定的經營環境。我們經與地鐵公司再次商討後，雙方都認為將檢討週期定為 5 年是合適的做法。

事宜	回應
(xxii)定期檢討（第 13.1 條）	
(49) 請當局考慮修訂第 13 條，以確保對綜合《營運協議》條款的檢討會顧及公眾的承受能力。	<ul style="list-style-type: none"> • 第 13.1 條訂明，雙方進行檢討時應考慮的相關因素中，已包括乘客的需要。 • 乘客的需要涵蓋廣泛的事宜，當中包括（但不限於）乘客對票價的承受能力，因此無需改動有關的條文。
(50) 請當局考慮訂明第一次的定期檢討須包括票價調整機制的檢討。	<ul style="list-style-type: none"> • 將會修訂有關條文，訂明綜合《營運協議》生效後的首次定期檢討會包括檢討有關票價調整機制的條文。

事宜	回應
(xxiii) 與殘疾人士有關的事項	
<p>(51) 請考慮加入新訂條文，以便在切實可行的情況下，於接近車站及月台主要入口處提供升降機。</p> <p>(52) 請考慮加入新訂條文，規定合併後的公司每年就乘客對升降機服務需求進行檢討，並因應有關檢討的結果，調整所提供的升降機數目。</p> <p>(53) 請考慮修訂第 4.14.1 條，訂明合併後的公司應成立使用者諮詢委員會，該委員會應包括殘疾人士及長者。</p> <p>(54) 請地鐵公司提供資料，說明在邀請殘疾人士團體參與其諮詢程序方面所採用的準則。</p> <p>(55) 請兩間鐵路公司考慮：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 在九鐵所有車站提供雙向閘閻；及 (ii) 改善售票機的設計，以方便各類殘疾人士使用。 	<ul style="list-style-type: none"> • 地鐵公司目前已有既定的程序，諮詢殘疾人士團體，以瞭解他們對服務鐵路服務及設施方面的意見。經過與我們再次商討後，地鐵公司同意在擬議的綜合《營運協議》加入新的條文，規定合併後的公司須制訂程序，諮詢代表殘疾人士的團體、每年檢討該公司為殘疾人士提供的設施及將有關檢討的結果知會有關的殘疾人士團體。 • 地鐵公司亦同意，將會修訂有關條文，訂明合併後的公司須把扶手電梯及升降機設置在合適位置，以快捷有效地運送車站內的乘客。 • 地鐵公司表示同意，合併後的公司會在九鐵每個車站提供最少一部雙向閘閻機，方便殘疾人士使用。 • 至於可否為殘疾人士提供的設施的可靠程度加入新的乘客服務承諾，地鐵公司表示，制訂乘客服務承諾的水平時，公司會參照海外的例子及其他營運者的做法。根據地鐵公司的資料，目前在海外或本港均沒有對這些特定的設施設立可靠程度的指標。地鐵公司會繼續留意海外地區是否有相關的資料可作參考。 • 地鐵公司表示，他們並不知悉有任何海外鐵路系統提供不會對患癲癇症人士產生負面反應的閃燈系統。 • 地鐵公司對邀殘疾人士團體參與其諮詢程序方面所採用的準則，地鐵公司的回覆夾附在<u>附件7</u>。

事宜	回應
<p>(56) 請當局考慮修訂第4.15條，訂明：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 合併後的公司須提供及保養失明人士引路徑、扶手電梯發聲器，與地面有適當亮度對比的引導徑及適當亮度對比的防滑級面突緣；以及 (ii) 合併後的公司須在鐵路處所及各處入口，展示適當的中英文指示標誌和資訊、凸字說明文字及附有聲音及字幕的展示系統。 	
<p>(57) 請地鐵公司探討海外鐵路系統有否任何不會對患癲癇症的人士產生負面反應的閃燈系統。</p>	

事宜	回應
<p>(58) 請當局考慮修訂第 14.1 條，規定合併後的公司保存以下記錄：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 為殘疾人士提供的設施的可靠程度；以及 (ii) 殘疾人士需要援助的次數。 <p>(59) 請當局考慮就"為殘疾人士提供的設施的可靠程度"加入新的乘客服務承諾。即輪椅升降機、輪椅升降台、扶手電梯發聲器、凸字板、閃燈電子路圖、雙向闊閘、傷殘人士洗手間、升降機及視障人士引路徑。(第 4.12.3 條)</p>	

註：

- (1) 兩間鐵路公司已就與員工相關的事宜，與員工達致了一定的進展。兩間鐵路公司將會較後時間向草案委員會作出匯報。
- (2) 委員要求提供有關沙田至中環線的資料，當局正在處理中，會於稍後提供。

**地鐵公司就 2007 年 1 月 10 日九龍塘站錯扣八達通卡車資事件
提交運輸署的數據和資料的主要項目**

(1) 設備異常警報報告：

- 任何一部出入閘機如在 4 小時內，未有與車站結算系統更新資料，車站職員即會接獲有關報告。如出現未有更新資料的情況，顯示閘機運作可能出現問題，需要職員即時處理。

(2) 八達通設備無連接報表：

- 每日列車服務終止後，列出全日所有曾經出現閘機未有向車站結算系統更新資料的情況(如有的話)。

(3) 八達通閘機數據差異報表：

- 每日所有車站出入閘機的結算統計，並會列出與車站結算系統比較數據上的差異。

(4) 自動收費系統維修工作的指引：

- 維修過程和程序的資料。

**在地面的地鐵車站安裝自動月台閘門的困難
- 地鐵公司的回應**

- 地鐵公司正研究在地鐵地面車站安裝自動月台閘門的可行性。在運作中的鐵路系統中，安裝此等閘門會有若干技術問題尙待解決。
- 大部份安裝自動月台閘門的技術困難與當年安裝月台幕門相近。總結過去的經驗，要令到加裝工程能順利進行，早期的詳細研究和完善的規劃至為重要。
- 加裝自動月台閘門的主要技術困難包括：
 - (a) 月台邊緣承托力：過去在加裝地下車站月台幕門時，額外的承重是由頂部結構和月台的地台結構分散承擔，但安裝自動月台閘門，額外的承重只能透過地台承擔。地面車站的月台結構在本來的設計上，並沒有預計額外的承重，如需安裝自動月台閘門，可能需要作出重大的結構修改。因此，有需要就月台邊緣承托力和月台結構的負荷設計再作詳細研究。
 - (b) 通風：加裝自動月台閘門後，對月台空氣流通會有一定的影響。因此，要透過詳細研究和測試，制訂可行的方案，確保月台的候車環境盡可能維持在最佳水平。
 - (c) 接地裝置：在月台邊緣位於露天和靠近空曠的位置，加裝自動月台閘門後，列車和自動月台閘門彼此都是帶電的，要在絕緣和接地裝置方面作出嚴謹設計，並需要按個別車站情況仔細研究。

鐵路運作及維修保養工作造成噪音的問題 - 環境保護署回應

- (i) 請當局提供資料，詳述鐵路運作造成的噪音的法定上限；在制訂法定上限時，是否適宜參考外國的標準；以及噪音如超出法定上限，兩家鐵路公司採取的糾正措施。

1.1 香港《噪音管制條例》(條例)(第 400 章)第 13 及第 37 條均適用於鐵路列車行駛產生的噪音，噪音上限則載於根據條例發出的《管制非住用處所、非公眾地方或非建築地盤噪音技術備忘錄》。條例第 13 條訂明，噪音管制監督(監督)如信納噪音是由非住用處所、非公眾地方或非建築地盤所發出，監督將會根據《管制非住用處所、非公眾地方或非建築地盤噪音技術備忘錄》向發出噪音地方的業主或佔用人發出《消減噪音通知書》，規定該業主或佔用人在某一日期前把所發出的噪音減低至規定的程度。條例第 37 條訂明：“第 13 條適用於地鐵有限公司及九廣鐵路公司，但必須以實際可行和以符合該兩公司履行法律所賦予的職能或行使法律所委予的權力或職責為限”。

1.2 根據《管制非住用處所、非公眾地方或非建築地盤噪音技術備忘錄》指明，在「噪音感應強的地方 (noise sensitive receiver)」作出的噪音評估，來自有關的聲源的「可接受噪音聲級(acceptable noise level)」不得超越

下列水平。相應的法定噪音上限，則以 Leq (30 分鐘)，即在 30 分鐘內量度所得的 A 加權等效連續聲級為評估基礎。

時間	地區對噪音感應程度的級別 (註 ⁽¹⁾⁽²⁾)		
	級別 “A”	級別 “B”	級別 “C”
日間 (0700 時至 1900 時)；及 晚間 (1900 時至 2300 時)	60 分貝(A)	65 分貝(A)	70 分貝(A)
夜間至翌晨 (2300 時至 0700 時)	50 分貝(A)	55 分貝(A)	60 分貝(A)

註：

- (1) 「地區對噪音感應程度的級別」的界定見附錄 1。
- (2) 在噪音感應強的地方以 30 分鐘 A 加權等效連續聲級(Leq)方法(即在 30 分鐘內量度所得的 A 加權等效連續聲級)量度噪音聲級為評估基礎。

1.3 香港是有嚴格的法例用「可接受的噪音聲級」來管制噪音水平，包括對已經投入服務鐵路在列車行駛時產生的噪音，而大部份其他國家或地區，並無相關法例來管制因鐵路列車行駛時產生的噪音。該些國家或地區大多數是採用規劃標準，以規劃土地用途方法，去減少規劃中鐵路列車行駛時產生的噪音。

1.4 需要留意的是，本港採用的是以每段30分鐘的量度時間作為評估已經投入服務的鐵路列車的噪音，而其他國家或地區(如英國、澳洲)的規劃標準的評估時間達6至24

小時，而以該段時間內的平均噪音(即等效連續噪音聲級)比對當地的背景噪音聲級水平作評估，當中自然會較易導致評估的噪音聲級能夠達到噪音標準的情況。

1.5 事實上，香港《噪音管制條例》的法定管制標準亦較英國及澳洲的規劃標準嚴格，比較如下。

國家／地區	噪音標準／限制	量度噪音標準的時間長度
香港 (管制標準)	60 至 70 分貝(A) Leq(30 分鐘)	量度時間：0700 時至 2300 時 (30 分鐘等效連續噪音聲級)
	50 至 60 分貝(A) Leq (30 分鐘)	量度時間：2300 時至 0700 時 (30 分鐘等效連續噪音聲級)
英國 (規劃標準)	68 分貝(A) Leq (18 小時)	評估時間：0600 時至 2400 時 (18 小時等效連續噪音聲級)
	63 分貝(A) Leq (6 小時)	評估時間：0000 時至 0600 時 (6 小時等效連續噪音聲級)
澳洲 (昆士蘭) (規劃標準)	65 分貝(A) Leq (24 小時)	24 小時等效連續噪音聲級

1.6 環境保護署如接到有關地鐵及九鐵列車運作時所產生的噪音投訴時，環保署會評估噪音情況及有需要時，會要求有關的鐵路公司採取實際可行的跟進措施消減噪音。

(ii) 請當局提供資料，詳述環境保護署(環保署)根據《噪音管制條例》(第 400 章)考慮向九鐵公司發出「建築噪音許可證」以進行鐵路維修保養工程的準則。

2.1 鐵路維修保養工程屬於建築活動，因此，一如當局管制其他一般建築活動一樣，這些工程產生的噪音，受《噪音管制條例》第 6 條中指明的「建築噪音許可證」制度規管。在受限制時間(即每晚 1900 時至清晨 0700 時和星期日及公眾假期全日)內進行建築活動，須申領「建築噪音許可證」(許可證)。

2.2 鐵路維修保養工程所產生的噪音，其管制上限詳載於根據例發出的《管制建築工程噪音(撞擊式打樁除外)技術備忘錄》，有關資料臚列如下：

時間	地區對噪音感應程度的級別 (註 ⁽¹⁾⁽²⁾)		
	級別 “A”	級別 “B”	級別 “C”
公眾假期及星期日從早到晚 (0700 時至 2300 時)，和其餘 每晚(1900 時至 2300 時)	60 分貝(A)	65 分貝(A)	70 分貝(A)
每晚深夜至翌晨(2300 時至 0700 時)	45 分貝(A)	50 分貝(A)	55 分貝(A)

註：

- (1) 「地區對噪音感應程度的級別」的界定見附錄 1。
- (2) 在噪音感應強的地方以 5 分鐘 A 加權等效連續聲級(Leq)方法(即在 5 分鐘內量度所得的 A 加權等效連續聲級)量度噪音聲級為評估基礎。

- 2.3 在特別情況下，如果申請人能向環保署證明，使該署信納在受限制時間內進行建築工程對市民造成的滋擾或不便，少於在非受限制時間內進行者，則雖然可能有關工程所產生的噪音未必能符合以上所列出的管制上限水平，申請人仍可獲發「建築噪音許可證」，在受限時間內進行有關的工程。因此，假如拒絕發出許可證會迫使有關的鐵路維修工作須改在日間進行而引致鐵路服務嚴重受阻或中斷，鐵路公司可能會獲環保署因應《管制建築工程噪音(撞擊式打樁除外)技術備忘錄》內的特別個案的條款簽發及批出許可證。該署會透過許可證內載的條件，要求鐵路公司採用噪音最低而又切實可行的作業方法。假如批出許可證時該署已知有特定的而切實可行的方法，可以使用特別的低噪音機動設備、隔音屏障，以及採取其他控制噪音措施降低聲浪，環保署會在許可證訂明有關規定。
- 2.4 為確保鐵路運作及維修保養人員的安全，鐵路維修保養工作須於夜間客運服務結束後進行。基於以上安排，環保署向九鐵公司發出建築噪音許可證在夜間進行鐵路維修保養工程。
- 2.5 環保署一直有定期檢討有關許可證的條件，並與九鐵公司保持聯絡，以確保盡量減低該公司於鐵路維修保養工程所產生的噪音；該署會繼續這方面的工作。根據條例，假如九鐵公司違反許可證條件，會被檢控。

(iii) 請當局考慮在綜合《營運協議》訂明，合併後的公司須就任何涉及維修保養工程造成噪音的事宜，嚴格遵守政府不時發出的指引、實務守則及建議。

3.1 環保署表示，列車行駛及鐵路維修保養工程產生的噪音已受到根據《噪音管制條例》訂立的機制管制。此外，建築噪音許可證屬法定文件，持證人若違反有關條件，會被檢控。因此該署並沒有打算另行制定其他指引或實務守則。

「地區對噪音感應程度的級別」的界定

任何住用處所、酒店、旅舍、臨時房屋、醫院、診所、教育院校、公眾崇拜地方、圖書館、法院或演藝中心，均視為「噪音感應強的地方」。噪音管制監督會就審核中的「噪音感應強的地方」，按照下表決定其適當的「地區對噪音感應程度的級別」。

「影響因素」 ⁽¹⁾ 對「噪音感應強的地方」的影響程度 「噪音感應強的地方」所在地區的種類	不受影響 ⁽²⁾	間接受影響 ⁽³⁾	直接受影響 ⁽⁴⁾
(i) 郊區，包括郊野公園 ⁽⁵⁾ 或鄉村式的發展	A	B	B
(ii) 由矮層樓宇或零星高樓大廈組成，密度低的住宅區	A	B	C
(iii) 市區 ⁽⁶⁾	B	C	C
(iv) 上列以外的其他地區	B	B	C

註：

- (1) 「影響因素」— 任何工業區〔即該地區內有多間工廠或工業機構〕、主要道路〔即車輛流量全年每日平均超過 30,000 架次的道路〕或香港國際機場範圍內的地區，俱被視為「影響因素」。
- (2) 「不受影響」— 指在「噪音感應強的地方」的位置，不能察覺到「影響因素」所產生的噪音。
- (3) 「間接受影響」— 指在「噪音感應強的地方」的位置，雖然可以察覺到「影響因素」所產生的噪音，但這些噪音卻不是「噪音感應強的地方」的環境噪音的主要特徵。
- (4) 「直接受影響」— 指在「噪音感應強的地方」的位置，能容易察覺到「影響因素」所產生的噪音，而且這些噪音是「噪音感應強的地方」的環境噪音的主要特徵。
- (5) 「郊野公園」— 指根據《郊野公園條例》第 14 條被指定為郊野公園的地區。
- (6) 「市區」— 指樓宇密度高及具多元發展的工業、主要行業或商業地區及住用處所。

鐵路運作及維修工作產生過量噪音而引起關注的相關事宜
— 鐵路公司的回應

九鐵公司

東鐵客運

1.1 為改善東鐵路軌沿線的居民的居住環境，九鐵公司實施多項措施，減低列車行駛時的聲量：

- 耗資九億多元，展開「減低列車聲量計劃」，在沿線多處地點興建隔音屏障，並已於2002年完成有關計劃，惠及的居民約十三萬人。這些地處地點包括：太和車站、沙田顯徑村、大埔墟、粉嶺中心、大圍村南道、大圍文禮閣、何文田街、太平道、大埔（北）/粉嶺（南）、九龍塘達之路、九龍塘花圃街、九龍塘金巴侖道、九龍塘真光里、旺角基堤道、大埔舊墟、大埔頭、大埔泮涌村、大埔漁民新村，康樂園（北）、康樂園（南）、禾輦和大學站。
- 有計劃於火炭落路下安裝隔音屏障；
- 緊密監察車輪和路軌磨擦所引致的聲響；
- 經常打磨路軌，改善車輪和路軌的接觸面；及
- 在所有可供焊接的路軌接口上焊接，以減低車輪在軌道上行走時所產生的聲量。

1.2 為減低維修時發出的噪音，九鐵公司已實施多項噪音緩解措施，例如：

- 加速分階段以新款的低噪音機器取代部分大型的舊機器，九鐵公司已計劃分別提前4年及5年於2010年更換一部12噸重的起重機及一部多用途車輛，以便整體地減低維修時發出的噪音；
- 按環境保護署(環保署)的要求，採取緩解措施，在部分現有較舊機器的外殼加裝吸音物料或吸音板；
- 在鐵路沿線設置電力供應點，盡量減少使用手提柴油發電機；
- 購入五部新型機車在維修保養工程中拖運工程車；
- 購置一部新型的低噪音起重機，以取代另一部舊式的起重機；以及

- 為一部新購的挖土機加裝內置消減噪音功能，使東鐵的維修保養工作產生較少噪音。

1.3 九鐵公司會繼續研究採用各項可減低噪音的新技術，及在設計新車及籌劃新鐵路時應用最新科技。

東鐵貨運／工程車輛

1.4 九鐵公司亦採取了以下措施，減低東鐵貨運／工程車輛運作時的聲量：

- 於 2004 年引入 5 部更寧靜的機車，以取代舊有的機車，並盡量安排新機車拖行貨卡及工程車；
- 為減少晚間貨運列車的行車聲量，九鐵公司已重新編排貨運列車的行車時間表，將最後一班貨運列車提前至晚上 11 時前行駛，以免影響沿線居民；
- 自 2001 年起，舊柴油機車引擎已安裝滅聲器及吸音物料；
- 減低貨運列車的載貨量，如運載較重貨物時，會以雙柴油機車拖行；以及
- 定期檢查機油，以確保柴油機車的發動機處於最佳狀態。

西鐵

1.5 為減低列車運行的聲量，西鐵已採用以下設備／設計：

- 列車均已裝置先進的吸音設備及多層滅音系統；
- 隔音屏障由吸音物料製造（高架橋兩邊的矮牆）；以及
- 鐵路基建及軌道在設計上盡量使用浮動平板軌道及彈性墊板，以減少高架橋結構傳輸的震動。

1.6 西鐵亦有定期進行檢查及保養，亦會按照實際的情況，安排進行路軌打磨工程，以減低車輪與路軌磨擦時所產生的聲響。

馬鐵

1.7 為減低運作及維修時聲音，馬鐵亦採取了與西鐵類同措施：

- 於列車上設置吸音裝置，包括在車底加設吸音物料、在高架軌道兩邊設吸音槽、沿高架軌道安裝隔音屏障（高架橋兩邊的矮牆），
- 在高架軌道兩邊設吸音槽、在部分高架軌道路段安裝隔

音屏障（高架橋兩邊的矮牆），以及

- 安裝橡膠墊片支承軌道平板，消減車輪與路軌磨擦時所發出的聲浪。

輕鐵

1.8 為確保輕鐵運作符合環保要求，九鐵公司一直積極採取以下減音措施：

- 定期監察及於受影響地點量度聲量，並按照實際的情況安排進行路軌打磨工程；
- 在個別路段實施車速限制，並提醒各輕鐵司機在行車時留意車速及剎車情況，減低路軌與車輪的磨擦聲響；
- 於部分路段加設自動灑水系統，以減低列車行走時車輪與路軌間的磨擦；以及
- 遵守嚴格的維修保養程序，包括定期檢查路軌、路軌油盅及灑水系統，並按需要進行路軌打磨或維修工作、定期保養及檢測列車車輪。

1.9 九鐵公司相信上述各措施實施後，可再進一步減低行車聲量。

地鐵公司

2.1 地鐵公司為落實環境政策，採取了下列措施：

- 致力加強路軌和車輪的維修保養，務求盡量減少磨損和可能出現噪音的機會；
- 因應情況，以切實可行的方法防止聲音擴散；
- 在設計新支線時，採用經驗證的最新技術；以及
- 經常監察噪音和其相關問題。

2.2 地鐵公司亦有密切留意國際上有關減低鐵路噪音和維修保養方面的新發展，更不時與設計路軌和列車的鐵路專家交流，徵詢他們對減低噪音和震盪的專業意見。地鐵公司曾委託國際知名的路軌／車輪技術專家勘察路軌和進行實地測試，進行一系列廣泛研究。地鐵公司參考研究結果後，推行了以下主要措施來減低列車噪音：

- 改善車輪和路軌的接觸面弧度；

- 購入敏感度較高的自動路軌打磨車，改善打磨路軌的工作，並減低路軌的磨損程度；
- 定期調校列車車輪；以及
- 採用更高質素的潤滑劑，減低噪音刺耳的程度以及路軌和車輪的磨損。

2.3 為了減低因使用機動煞車裝置所產生的噪音，地鐵公司在1995年完成了更換列車動力裝置的工程，利用牽引馬達的反向電流來減速煞車。這項措施不但可減低煞車時的噪音，更可把電力還原再用，達到雙重的環保效益。此外地鐵公司亦分別在荃灣線、觀塘線和港島線的載客列車上，安裝車輪減震器，以減低噪音。

2.4 此外，地鐵公司分別在多處地方安裝隔音罩，其中包括葵興與葵芳之間、筲箕灣隧道出口與杏花邨之間、東涌站以及青衣站。至於在柴灣翠灣、東涌、青衣和美孚等地方，則設有隔音屏障。此外，根據地鐵公司與環保署的協議，地鐵公司已作準備，當列車服務日後增加班次，則可在小蠔灣、陰澳，以及美孚與奧運站之間加設隔音屏障。

2.5 在噪音影響最大的個別地點，地鐵公司實行限制列車行駛速度的措施，例如在晚上11時至翌晨7時的一段時間內，在杏花邨和荃灣等露天段，列車均以減速行駛。由於列車減速會直接影響地鐵乘客服務，地鐵公司只會在特殊情況下，才考慮採取這項措施。

2.6 機場鐵路的列車、路軌以及其他個別部件的設計，都採用了業內最新的技術。

2.7 地鐵公司對鐵路沿線的噪音情況以及路軌的平滑度，都定期進行監察，並會採用經驗證的最新技術，在籌劃、設計和建造新鐵路支線時，加入減低噪音的元素，亦會與環保署保持緊密聯絡。

2.8 至於在過往委員會會議有個別委員提問有關觀塘線鐵路噪音的問題，由於觀塘地鐵沿線高架橋建於約二十多年前，當時的設計並沒有預計額外加建的建築物。故此，如要加裝有效的隔音屏障，必須進行打樁工程，或在高架橋旁建造一個獨立支撑架，以承受額外負荷。由於觀塘地鐵沿線大部分架空路段下方均有行車道，如要進行打樁工程或建造獨立支撑架，均須長時間佔用一條行車線。根據運輸署的評估，這項安排對交通的影響不可接受。不過，為進一步降低列車行駛時產生的音響，地鐵公司在2001年展開一項

減少觀塘線路軌接駁點的計劃，並於2003年完成。在觀塘線架空段的路軌減少百分之六十五的接駁點。

2.9 此外，至於有居民投訴荃灣線葵芳及葵興一帶的噪音的問題，環保署經評估後確認地鐵列車噪音並沒有超出水平，但調查發現在葵芳、葵興一帶地鐵列車行走時發出的尖聲與路軌不平有關，地鐵公司已立即進行磨平路軌的工作。至於荃灣地鐵車廠綠楊新邨及荃景圍一帶的投訴個案，環保署的調查發現有關的聲浪源自響號測試，這些測試是在列車投入服務前進行，目的是為確保鐵路運作安全。測試已安排在有蓋範圍內進行，以減低對居民的影響。

2.10 地鐵公司會繼續採取切實可行的噪音紓減措施，例如在2002年，有見由微型處理器控制的半導體供電設施在列車應用的技術已見成熟，地鐵公司將列車的輔助電力系統由機械發電機全面更新為變流器。新的列車變流器有效減少行車時發出的機器聲音。列車輔助變流器改裝工程計劃於今年初全面完成。

附件 5

條文 編號： 14

版本日期 30/06/2000

條文標題 行政長官會同行政會議可施加
罰款

- (1) 如地鐵公司違反本條例或營運協議的任何條文，或違反根據本條例或營運協議作出的任何指示、說明或規定，行政長官會同行政會議可於局長作出轉介後藉書面通知，就該項違反向地鐵公司施加該通知所指明的罰款。
- (2) 除非有以下各項情況，否則不得根據第(1)款施加罰款—
 - (a) 地鐵公司已獲給予機會向行政長官會同行政會議作出申述；及
 - (b) 行政長官會同行政會議信納有以下情況—
 - (i) 地鐵公司在重大程度上違反或持續違反有關條文、指示、說明或規定；及
 - (ii) (如有關義務屬持續性質)地鐵公司已有合理機會就該項違反作出補救。
- (3) 根據本條施加的罰款—
 - (a) 就任何違反而言—
 - (i) 首次施加的罰款不得超過相等於第 3 級罰款的款額；
 - (ii) 第二次施加的罰款不得超過相等於第 4 級罰款的款額；
 - (iii) 第三次或以後施加的罰款不得超過相等於第 5 級罰款的款額；
 - (b) 就任何持續性質的違反而言，就該項違反持續期間的每一天，不得超過 \$10000，
- 在本款中，凡提述相等於某級數的罰款的款額，即提述《刑事訴訟程序條例》(第 221 章)附表 8 所示的適用於根據某條例訂定的某罪行的該級數的罰款的款額。
- (4) 根據本條施加的罰款，可由政府作為民事債項追討。
- (5) 行政長官會同行政會議在考慮根據本條施加罰款時，不得考慮先前為根據本條施加罰款而考慮過的地鐵公司的任何違反事宜，但如地鐵公司沒有支付該先前罰款所規定的款額，或沒有對導致該項違反的失責作出糾正，則屬例外。
- (6) 凡本條例規定違反本條例某條文即屬犯罪，則本條不適用於該條文。

對改善輕便鐵路服務的建議措施 - 九鐵公司的回應

九鐵公司不斷致力改善服務，以下為該公司對改善輕鐵服務建議的回應：

輕鐵車站安裝月台閘門

2. 九鐵公司曾研究於輕鐵月台加設月台閘門的可行性。由於受到地理環境的限制，大部分輕鐵月台的闊度只有約 4 米，減除月台設施所佔空間後，月台可供乘客候車的空間只有約 2 至 3 米闊，安裝月台閘門將會進一步令車站的空間減少，尤其在繁忙時段情況更甚，不但對月台上上落列車造成不便，而且乘客上落列車所需的時間相對亦會增加，對於輕鐵的整體運作效率可能會造成影響。因此，九鐵公司並沒有計劃於輕鐵車站加設月台閘門。

3. 為確保月台的安全度，九鐵公司安排客運助理及車務督導在輕鐵沿線車站巡察，為乘客提供適當的協助。在繁忙時間，九鐵公司亦會安排月台助理在繁忙的車站協助乘客上落列車。

開放式收費系統及查票安排

4. 輕鐵自 1988 年通車以來已採用開放式收費系統。開放式收費系統被全球各地很多先進國家廣泛地採用，尤以歐美等地方為甚，如美國、荷蘭、英國、加拿大、澳洲、德國等。開放式設計能夠在設計車站時提供較大的彈性，並能配合輕鐵沿線附近的地理環境。由於區內地理環境的限制，輕鐵大部分月台的闊度約為 3 至 5 米，長度約為 40 米。為了加快乘客的流量及方便乘客，月台並沒有設置出入閘機。

5. 九鐵公司會繼續加強有關開放式收費系統的宣傳，並會不時檢討其他的營運安排及票務措施，聽取乘客的意見及探究其他可行的改善方法。

短程月票計劃

6. 九鐵公司會不時檢討推廣計劃的成效，以決定是否繼續維持有關的計劃；亦會監察其營運環境的改變，以便考慮是否推出新的推廣計劃。

設有燈號的輕鐵行人過路處

7. 作為道路使用者之一，九鐵公司與有關的政府部門保持緊密聯繫，確保輕鐵運作安全。為提高乘客在橫過輕鐵路軌時的安全意識，九鐵公司經常舉辦安全運動，教育市民道路安全的重要性。除了透過海報及單張來宣傳安全信息，九鐵公司亦會約每兩個月舉行一次「模範行人」選舉，旨在鼓勵行人在橫過輕鐵路軌時要留意交通燈號。

對邀請殘疾人士團體參與溝通相關事宜 - 地鐵公司的回應

在 2001 年，地鐵公司主動成立了與殘疾人士團體代表的溝通會議，每六個月定期與有關團體會面，聽取他們的意見。運輸署亦會派員列席會議。在邀請相關的殘疾人士團體出席會議的事宜上，公司一向與香港社會服務聯會(社聯)保持聯絡及參考他們的意見。社聯現時共有超過 320 個機構會員，它們透過其屬下遍布全港 3,000 多個服務單位，為本港市民提供超過九成的社會福利服務。現時參與地鐵公司有關會議的殘疾人士團體來自視障、失聰以及肢體殘障人士的組織。如有其他殘疾人士機構希望加入溝通會議，地鐵公司會按以上做法作出考慮。

另外，地鐵公司自 1993 年起派員出席運輸署的「殘疾人士使用公共交通工具工作小組」在每季舉行的會議，聽取各殘疾人士團體代表的意見，直接與他們溝通。