

Revised

區議會文件 2017 / 第 47 號  
(於 27.6.2017 會議討論)

致: 元朗區議會主席沈豪傑議員  
由: 李月民區議員  
事: 降低交通費及增建交通基建

沈主席:

對元朗區市民而言，交通費是極大負擔，兼且交通基建嚴重滯後，令市民苦不堪言。特區政府沿用官僚守舊作風，將「路程」與「車資」完全掛勾，令居住於元朗天水圍區偏遠地區基層市民，因政府城市規劃錯誤被誤導遷入新界，而承受不必要的沉重交通費負擔，加上交通基建完全未能配合人口急速增長，運房局及運輸署難辭其咎。

本人有下列查詢及要求:

- 一) 西鐵沿線票價為何會高於東鐵? 何時可平等公平地拉齊? 為何「港鐵」可以在一間公司內有不同的票價準則?
- 二) 政府會否即時以港鐵股息補貼西鐵長途車費，令元朗天水圍屯門往市區車資即減三成以上，及於天水圍市中心增設港鐵車費八達通特惠站;
- 三) 各巴士公司會否推出月票制度及擴展至跨公司營運，並與偏遠地區市民的負擔能力掛勾? 例如新界區內 \$200，非過海線月票 \$400，過海線月票 \$500，學童再半價;
- 四) 特區政府會否設立「車資補貼辦公室」，為每位市民的每月公共交通工具的車資封頂，並由政府補貼額外的車費支出，或在發出專營權時列為發牌條件;
- 五) 政府會否將偏遠地區車費的調減作為首要工作重點，並列為考核功績的核心標準;
- 六) 加速興建港鐵北環線、接駁天水圍站的港深西部快軌，及研究興建由天水圍市中心經屯門往市區的新鐵路，或興建天水圍市中心經大嶼山往港島區的新鐵路;

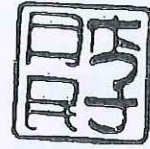
YLDC Received on

15 JUN 2017

Revised

- 七) 加快興建十一號幹線及屯門西繞道；
- 八) 收回大欖隧道，免費供市民使用；
- 九) 增購輕鐵車卡及路軌全面架空；
- 十) 興建由天水圍北沿濕地公園路及天慈路至天水圍港鐵站的輕鐵新軌道。

上述議題煩請列入議程，並請運房局、運輸署、港鐵及各巴士公司派代表出席會議，解答議員的提問。



李月民

2017年6月15日

政府總部  
運輸及房屋局  
運輸科  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



Transport and  
Housing Bureau  
Government Secretariat  
Transport Branch  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.:

電話Tel. No.: 3509 7150

來函檔號 YOUR REF.:

傳真Fax No.: 3912 4817

元朗橋樂坊2號  
元朗政府合署13樓  
元朗區議會秘書處  
(經辦人: 江國彪先生)  
(傳真號碼: 2478 7334)

江先生:

貴秘書處2017年5月25日及6月16日來函，分別建議於2017年7月13日的交通及運輸事務委員會上討論「交通費封頂，紓緩長途車乘客負擔事宜」，以及在2017年6月27日的區議會會議上討論「降低交通費及增建交通基建」的文件收悉。我們亦知悉李月民議員就同一課題在2017年6月16日去信行政長官。現就各項建議回覆如下。

東鐵綫是結合本地及過境服務的鐵路，早於1910年投入服務，由九龍經新界到羅湖。落馬洲支綫亦於2007年投入服務。當中，過境綫的票價明顯比本地綫為高。至於在2003年通車的西鐵綫則只提供本地鐵路服務。兩條鐵路綫的票價結構因而有所不同。

為照顧經常乘搭港鐵的中長途乘客的需要及負擔能力，港鐵公司推出月票及各種票價優惠予乘客，包括為西鐵綫乘客提供「屯門 - 南昌全月通」及「屯門 - 紅磡全月通」。為回應乘客訴求，港鐵公司於2013年優化以上月票，推出「全月通加強版」，乘客除了可於一個月內無限次乘坐月票指定的路綫外，亦可於指定車站以外的本地連接車程享有七五折車費折扣。各類月票讓乘客平均可享有約六五折之車費折扣優惠。連同為不同乘客群提供的恆常優惠，包括其他轉乘優惠、小童、學生、殘疾人士及長者等票價優惠，港鐵公司所提供的各項恆常優惠每年共為乘客節省超過24億元車費。

另外，本港的專營巴士服務和其他公共交通一樣，同樣由私人營辦商按商業原則提供，基本上不獲政府資助。政府一貫鼓勵營辦商盡量提供更多票價優惠，但營辦商提供票價優惠須避免構成票價壓力，反過來影響基本票價。就月票而言，政府一直鼓勵營辦商推出真正利民的月票，即覆蓋面不能太小，以適切地滿足乘客需要。票價優惠亦要實在，月票收費不能太高。與此同時，巴士公司有能力的推出這些月票而毋須將成本轉嫁於不使用月票的乘客，以免為日後帶來加價壓力。就九巴月票計劃，運輸署在過去多月不斷依循上述三項考慮因素與九巴商討，亦已要求九巴盡早提交詳細和具體建議。目前，運輸署尚未接獲詳細和具體建議。當有實質進展時，我們會向公眾交代。

候任行政長官在其政綱中提出，研究運用政府每年從港鐵收取的股息，以減輕基層市民長途車費的負擔。新一屆政府將會跟進研究。

至於增購輕鐵車卡的建議，為擴充現有輕鐵車隊，港鐵公司已於2016年7月批出合約，購買40輛新輕鐵車輛，其中30輛用以更換由1992年服務至今的第二期輕鐵列車，其餘10輛則用作擴充車隊。預計由2019年至2023年之間，10輛額外增購的輕鐵可陸續付運。

輕鐵路軌全面架空方面，輕鐵與其他道路使用者共用部分路面，並不如重鐵般全線以專軌行駛，因而限制了輕鐵系統可運行的輕鐵車輛數目以至可載客量。理論上，透過將輕鐵路軌與其他道路使用者分隔（例如將輕鐵路軌架空）可解決此問題。然而，將輕鐵路軌全面架空在技術及實際運作層面上並不可行，主要原因包括：

- (i) 輕鐵網絡現時覆蓋的地區，均已發展成熟，沿綫（例如元朗大馬路）有大量建築物或其他結構（例如西鐵綫的車站及路軌），有個別輕鐵路段或車站甚至與其他建築物結合，故不可能在不影響這些建築物的結構下大幅改動輕鐵路軌或馬路／行人路的結構；
- (ii) 要大幅改動輕鐵路軌或馬路／行人路的結構，難免要封閉所涉路段一段長時間以進行工程，以現時各個繁忙路段的交通流量而言，此舉並不可行；及
- (iii) 不論架空輕鐵路軌或是馬路／行人路，均需建造大量支柱或設施以承托架空結構，這些支柱及設施同樣會佔用路面空間，而

佔用情況更屬永久；而若採用將輕鐵路軌或是馬路／行人路設於地底（即隧道）方案，所面對的問題將更複雜，包括地質是否容許建造隧道、是否有足夠空間建造由路面至地底的通道、地底下各樣的公共設施（例如大型渠道）會否受影響等。

政府及港鐵公司於2017年6月發表的《公共交通策略研究》報告中檢視了將部分輕鐵系統與馬路／行人路分隔是否可行。為此，政府及港鐵公司就元朗及屯門區內11個繁忙路口作評估。初步評估結果發現，5個在技術上難以做到將輕鐵路軌與馬路／行人路分隔，而餘下的6個則須進一步探索才能決定分隔的工程技術上是否可行，詳情見附件。但無論如何，政府會作深入的技術可行性研究，探索能否克服這些技術限制，以決定11個繁忙路口當中最終多少個能作出分隔工程。須指出的是，個別分隔工程是否可行不純屬分隔工程本身技術上的問題，而是同時涉及清拆現有結構及建造新結構的問題。故此，工程需分階段進行；而每次的施工範圍有限，因此需時甚長，而且費用高昂。同時，由於涉及改動現有道路或路軌的結構，在工程期間，輕鐵或須改道甚至須暫停某些路段的列車服務，行車道亦或同樣須改道。

若11個路口全數或部分最終能實現輕鐵路軌與馬路／行人路分隔，則所涉及的輕鐵綫的行車時間將縮短，班次因而可以加密。運輸及房屋局會爭取資源於2018年對11個輕鐵路口能否與路面分隔展開詳細可行性研究，研究約需時兩年。

至於在建議討論「降低交通費及增建交通基建」的文件中提到其他交通基建的建議（第6至8、10項），本局稍後再作詳細回覆。

最後，感謝貴秘書處邀請本局出席6月27日的區議會會議，運輸署總運輸主任／新界西北許家耀先生將會代表出席。而7月13日的交通及運輸委員會會議，運輸署高級運輸主任／新界／房屋計劃梁加諾先生將會代表出席。

運輸及房屋局局長

(屈穎庭



代行)

2017年6月22日

副本送：

行政長官辦公室  
運輸署署長

(經辦人：陳啟業先生)

(經辦人：許家耀先生)

11個繁忙路口分隔輕鐵路軌與馬路／行人路初步技術評估

路口	將輕鐵路軌與馬路／行人路分隔的技術可行性
1. 天瑞路/天壇街交界（近天水圍醫院）	非常困難
2. 天瑞路／天榮路交界（近天水圍醫院）	非常困難
3. 天耀路／天河路交界	非常困難
4. 天瑞路／天秀路交界	非常困難
5. 天榮路／天城路交界	非常困難
6. 谷亭街／大棠路／青山公路元朗段交界	非常困難
7. 天福路／天耀路及屏廈路交界	基本上不可行
8. 鳳翔路／青山公路元朗段交界	基本上不可行
9. 安樂路／青山公路元朗段交界	基本上不可行
10. 青麟路（近屯門官立小學）	基本上不可行
11. 海珠路／屯門鄉事會路交界	基本上不可行



新創建集團成員 Members of NWS Holdings

答區議會文件 2017/第 47 號  
(於 27.6.2017 會議討論)

檔案編號：CCL2/239/17/JW

敬啟者：

有關：建議討論降低交通費及增建交通基建

多謝 貴會於 6 月 16 日就巴士月票事宜來函本公司反映議員意見 (HAD YLDC 13/10/1(2017))。經跟進後，現謹覆如下：

我們已備悉有關意見。新巴城巴共有三個專營權，每個專營權各有不同類別及不同路程長短的巴士路線，而車費等級表亦不相同，故每條巴士路線均會按各自的類別、營運環境及乘客使用模式，而訂定全程收費及分段收費。城巴來往天水圍與市區的 967 及 969 系列路線目前已與多條巴士路線提供八達通轉乘，方便乘客前往港島及九龍不同目的地。港鐵港島西延線及南港島線開通後，流失了不少巴士乘客，影響兩巴收入。公司一向以審慎商業原則考慮提供車票優惠，亦曾探討為乘客提供月票的可行性及對收入之影響，但由於月票價需有折扣優惠才能吸引乘客購買，而折扣優惠將會令兩巴車資收入減少，假若推出月票後未能吸引足夠新客量彌補減少的車資收入，將會增加兩巴需要調整票價的壓力及幅度。鑒於上述因素考慮，兩巴目前沒有計劃就旗下路線提供月票優惠。

另外，本公司將派出以下代表出席六月二十七日舉行的會議：  
城巴有限公司營運經理 龔樹仁先生

再次多謝 貴會對兩巴服務的關注。

此致  
元朗區議會主席  
沈豪傑議員

新世界第一巴士服務有限公司  
城巴有限公司  
公眾事務經理

李建樂 謹啟

2017年6月21日

副本抄送：運輸署

城巴有限公司  
Citybus Limited

香港柴灣副高樓8號 8 Chong Fu Road, Chai Wan, Hong Kong  
電話 Tel (852) 2983 4888 傳真 Fax (852) 2579 0202  
網址 Website www.citybus.com.hk

新世界第一巴士服務有限公司  
New World First Bus Services Limited  
(Incorporated in the British Virgin Islands with limited liability)  
香港柴灣副高樓8號 8 Chong Fu Road, Chai Wan, Hong Kong  
電話 Tel (852) 2136 2140 傳真 Fax (852) 2147 3811  
網址 Website www.nwfb.com.hk

YLDC Received on

22 JUN 2017