

新聞公報

 寄給朋友 | 政府主網頁

立法會二題：將軍澳支線及西鐵車費具競爭力

以下是今日(二月六日)在立法會會議上鄭家富議員的提問及運輸局局長吳榮奎的答覆：

問題：

地鐵有限公司的將軍澳支線及九廣鐵路公司的西鐵將分別於本年及明年通車。關於該兩條鐵路的車費結構，政府可否告知本會：

(一) 是否知悉，該兩條鐵路分別的最新估計建造成本與預算成本比較如何；

(二) 為減輕市民的交通費負擔，當局有否就釐定該兩條鐵路的車費結構事宜（包括建議有關車費應反映實際建造成本而不是預算成本），與兩間鐵路公司進行商討；若有，商討結果為何；若否，原因為何；及

(三) 當局會否與有關的專營巴士公司商討降低往來將軍澳區的巴士的車費，以提供一個較低的巴士車費水平作為地鐵有限公司在釐定將軍澳支線的車費結構時的參考基準；若會，詳情為何；若否，原因為何？

答覆：

主席女士：

地鐵有限公司（地鐵公司）於一九九八年與政府簽定將軍澳支線的項目協議時，估計該鐵路的造價為三百零五億元。最新的估計建造成本則為一百八十億元，比原本估計低大約四成。西鐵方面，九廣鐵路公司(九鐵公司)在一九九八年與政府簽定項目協議時的估計造價是六百四十億元。最新的估計建造成本則是四百六十四億元，比原先估計低大約百分之二十八。將軍澳支線和西鐵的造價下降，主要是因為兩間鐵路公司節約成本，提高效率，加上在近年的經濟情況下，工程合約可以較低的價格批出。

地鐵公司和九鐵公司有釐定鐵路票價的自主權。兩間公司目前仍未訂定將軍澳支線和西鐵的票價，而會在較接近兩條新鐵路的通車日期時作出決定。地鐵公司和九鐵公司在釐定將軍澳支線及西鐵的票價時，會考慮建造及營運成本、車程、當時的經濟情況、乘客的負擔能力、其他公共交通工具的競爭情況和公司的財務狀況等因素。

地鐵公司和九鐵公司以商業原則運作，我們相信兩間鐵路公

司會制定具競爭力的收費結構，以吸引乘客盡量使用新的鐵路服務。以預期於今年八月中通車的將軍澳支線為例，地鐵公司相信該支線的車費會甚具競爭力，並與地鐵其他路線現行的區域收費結構大致相同。

地鐵將軍澳支線會為其途經地區的居民提供方便、快捷並且可靠的服務。支線啓用後，將軍澳對外的公共交通服務載客量將會增加一倍以上，乘客的交通模式亦會大大改變，相信很多乘客會改乘新鐵路。我們正因應將軍澳支線通車後有關地區的交通模式可能出現的轉變，研究制定公共交通服務計劃，從而更妥善地協調各公共交通工具以配合乘客對服務需求的轉變、提高運輸網絡的效率、保持合理收費、紓緩擠塞情況，以及減少與交通運輸有關的環境問題。若有現行巴士路線的行程距離因上述的計劃而有所縮減，運輸署一定會與有關巴士公司商討，將有關路線的收費作出相應調整。

完

二〇〇二年二月六日(星期三)

