



港鐵六個月程程3%車費扣減

八達通乘客 二零一八年實質車費維持不變



港鐵昨日公佈今年票價調整安排及優惠細節。根據票價調整機制，今年的調整幅度為+3.74%，港鐵額外扣減0.6個百分點後，調整幅度為+3.14%，而新票價將於6月30日起實施。在按服務表現及利潤分享安排下，港鐵亦會額外撥出約6千萬元，令到「程程3%車費扣減」可以維持6個月，同時會在2018年凍結「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門-南昌全日通」的票價，令八達通乘客及常客車票計劃乘客在2018年內實質車費維持不變。此外港鐵新增「\$0.3綠色專線小巴轉乘優惠」，連同其他項目，優惠總值超過5億元。

實施票價調整是以確保有足夠及穩定的收入來源，投放資源維持高水平的服務，並不斷加強車站設施，滿足乘客的需要。機制亦同時確保票價訂於市民可負擔水平。自兩鐵合併以來，即2008年至2017年間，香港通脹及薪金指數每年平均升幅分別為3.2%及4.4%，同期的港鐵票價每年平均調整幅度為2.5%，較前兩者為低。

享用程程3%車費扣減

由2018年6月30日至2019年1月1日，港鐵將會為八達通乘客提供六個月「程程3%車費扣減」。享用車費扣減後，雖然港鐵整體票價作出了調整，但八達通乘客的車資在2018年沒有實質上調，維持不變。

例子：用成人八達通搭以下車程

旺角—中環	現時車費 \$11.9	2018/2019年度車費 \$12.3	扣減3%後之車費 \$11.9
-------	----------------	-------------------------	--------------------

全新綠色專線小巴\$0.3轉乘優惠

由2018年6月3日起，港鐵會為使用八達通乘搭綠色專線小巴路線接駁港鐵的乘客，提供每程\$0.3的轉乘折扣，優惠覆蓋全港超過500條小巴線，另外，乘客可以繼續享有現有折扣優惠。

凍結常客車票票價六個月

「港鐵都會票」、「全月通加強版」及「屯門-南昌全日通」票價凍結半年。

	5款全月通加強版	港鐵都會票	屯門-南昌全日通
現在票價	\$395 - \$620	\$425	\$27
新票價	\$405 - 635 (延期至2019年1月生效)	\$435 (延期至2019年1月2日生效)	\$28 (延期至2019年1月2日生效)

穩定財政以維持優質服務

實施票價調整是以確保有足夠及穩定的收入來源，投放資源維持高水平的服務，並不斷加強車站設施，滿足乘客的需要。機制亦同時確保票價訂於市民可負擔水平。自兩鐵合併以來，即2008年至2017年間，香港通脹及薪金指數每年平均升幅分別為3.2%及4.4%，同期的港鐵票價每年平均調整幅度為2.5%，較前兩者為低。

去年港鐵投放86億元 維修及更新鐵路設施

在過去5年港鐵落實多項龐大更新及提升資產及設施項目，以進一步提升顧客服務質素：

- 6條市區鐵路綫和機場快綫的信號系統更換
- 更換37個車站空調冷卻裝置
- 購買93列新列車
- 購買40輛輕鐵
- 增設多項車站設施：
 - 13部升降機
 - 20個哺乳間
 - 131條翻新扶手電梯
 - 82部閘閘機
 - 13個新增設公共洗手間

彩虹朝朝塞 交通一鑊粥

繁忙時段車龍「倒灌」入「雙清」 居民寧行20分鐘落山搭港鐵

特區政府近年積極覓地建公營房屋，卻未全盤兼顧交通流量急增，苦煞街坊！彩虹交匯處作為西貢市區必經之路，朝早交通例必擠塞，問題多年未解決。然而，自安達邨及安泰邨相繼入伙，多條小巴、巴士線投入服務，更令新舊清水灣道落彩虹塞上加塞，其中位於山腰的彩雲邨居民搭巴士出旺角需1小時，為避塞車有人寧願行20分鐘落山到港鐵站搭車。有區議員不滿運輸署推說要等彩虹邨重建才能擴路紓困，實情卻重建無期，加上牛池灣豐盛街政府、機構及社區用地擬改劃建屋，安達臣道石礦場又計劃建屋，區內塞車恐愈趨嚴重。

俗稱「舊清」的清水灣道與新清水灣道屬西貢出九龍兩大幹道，車輛沿舊清落飛鵝山穿過彩雲邨，會接連新清水灣道經坪石到彩虹交匯處，再分途往東、西九龍方向；平日每朝繁忙時段，交匯處對出彩虹巴士站必有大量巴士排隊埋站，「龍尾」的巴士常佔據額外行車線等入站，令雙線行車的龍翔道塞上加塞，車輛「倒灌」致「雙清」齊塞，其中舊清落坪石車龍不時去到德望學校，最嚴重時可塞至壁屋監獄附近；新清水灣道龍尾亦常延伸至順利邨。

巴士未埋站已滿人

任建造業導師的程Sir，每朝都由彩雲邨往新清水灣道坐巴士出旺角返工，但自從人口共約5萬的安達邨及安泰邨相繼入伙，途經的巴士未到彩雲已爆滿，程Sir常要等兩三班才能逼上車，加上交匯處擠塞行車緩慢，返工頓失預算，「山上多吃人住，車自然多，以前唔塞車20分鐘到旺角，嘍家等車加塞車要成個鐘！」

心急驚遲到豈止程Sir一人，由彩雲搭小巴經舊清落坪石原本只需5分鐘，但塞車變常態後，一塞就半小時，不少街坊就索性行20分鐘落彩虹港鐵站搭車。跟進區內塞車問題多年的黃大仙區議員蔡子健直

言，朝早車輪由龍翔道塞起，經交匯處「倒塞」上新清水灣道，令舊清車輛落山寸步難移，車由大路塞入小路，像單程路豐盛街就是重災區，遇有塞車每次轉交通燈只能讓1架車通過，令曉暉花園一帶居民早上出外頭痛不已。

「路面超飽和，疏導都無用」

蔡憶述運輸署曾派員到區議會講解交匯處塞車問題，代表聲言要等彩虹邨重建才有空間擴闊路面，「連警方代表都話，彩雲一帶路面超飽和，就算派人過去疏導交通，都解決唔到問題！」更令其憂心的是，政府無視區議會及街坊反對，擬在豐盛街政府、機構及社區用地建公營房屋，他指該用地僅夠起單幢樓，對解決住屋問題無甚作用，但因缺乏交通配套，只會令塞車惡化。

他歸咎部門一邊加快建屋，卻未有相應交通配套，令附近街坊飽受塞車之苦。他盼運輸署能設法解決交匯處的塞車問題，如透過重整巴士站及改善路面設施等。

立法會議員柯創盛指，了解政府覓地建屋的決心，但運輸、房屋同屬一個局，實際運作仍由兩個署長負責，部門各自為政，又過度依賴顧問公司評估問題，忽略基本民意。



早上清水灣道駛入彩虹交匯處一段車輛寸步難移。

舊邨重建無期 塞車恐趨嚴重

彩虹交匯處塞車問題持續惡化，運輸署代表曾在區議會上直言，想解決問題非等到彩虹邨重建不可，但房屋署發言人回覆香港文匯報查詢時卻稱，彩虹邨樓宇結構安全，現無迫切需要重建。房屋署會根據現行「全面結構勘察計劃」、「屋邨改善計劃」及「全方位維修計劃」，繼續維持和改善彩虹邨及其他未落實重建的高齡屋邨狀況。房屋署亦正就改劃豐盛街用地建公營房屋的建議作技術評估，包括委託顧問公司評估對交通的影響，並持續諮詢運輸署。完成後規劃署會就改劃

建議諮詢區議會，並提交城規會考慮。落成逾50年的彩虹邨重建無期，勢必拖慢黃大仙區其他高齡屋邨的重建步伐，像已有40年歷史的彩雲邨，本身亦屬區內希望重建的老牌屋邨之一，基於黃大仙區土地供應有限，現時正值大磡村大興土木建公營房屋之時，地區意見本希望房屋署能安排彩虹邨住戶遷往大磡村，繼而騰出單位供重建，再安排彩雲邨住戶作原居安置。不過此刻彩虹邨暫重建無望，在連環反應下，意味區內其他屋邨重建的希望更加渺茫。

蔡子健不滿巴士加站零諮詢



蔡子健歸咎政府部門加快建屋，惟交通配套未能配合。

彩虹交匯處為龍翔道、清水灣道、太子道東及觀塘道的交界處，運輸署回覆香港文匯報查詢時表示，上述四條道路的車一輛，曾經彩虹交匯處來往九龍各地點，故繁忙時間車流量大，交通較繁忙，而過去3年該署曾接約10宗市民對上述道路及交匯處一帶交通情況的意見。

為舒緩九龍東一帶交通，政府已在彩虹交匯處及新舊清水灣道落實數項交通管理措施，包括加設車輛掉頭設施及引導駕駛者分流的交通指示牌、延長巴士站和公共小巴士站，及優化道路標記，各措施已大致完成。

黃大仙區議員蔡子健慨嘆，運輸署經常要等到問題惡化至難以解決，才會著緊去處理問題，如新清水灣道左轉彩雲里經彩興路往觀塘道的路線，明明已建好多年，能有效分流部分車輛落觀塘，但署方需等區議會不斷反映催促，始肯在新清加指示牌作分流，「署方唔急唔做嘢，難為區議會同事要不斷諗辦法去舒緩交通問題。」

蔡又不滿運輸署上月安排九巴26M巴士增停牛池灣街市的巴士站，該處行人路狹窄，常有檔板上落貨，對等車市民構成潛在危險，加上該站靠近牛池灣清水灣道大彎，每有巴士埋站，除阻礙附近交通，尾隨司機視線亦受阻，抽出外線過車易生意外，而加站由始至終都未有諮詢地方意見，「署方話搬站毋須諮詢，我哋已表達極大不滿，希望26M可以過咗呢段窄路先停站，減輕路面壓力。」