

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1968/04-05號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會會議紀要

日 期：2005年5月6日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP (主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
王國興議員, MH
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP
劉秀成議員, SBS, JP

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
蕭偉全先生

運輸署助理署長／
巴士及鐵路
袁立本先生

路政署
鐵路拓展處副處長
陳建光先生

環境運輸及工務局
香港鐵路視察組
總鐵路視察主任
魯建洪先生

參與議程第V項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
蕭偉全先生

環境運輸及工務局
香港鐵路視察組
總鐵路視察主任
魯建洪先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
朱曼鈴小姐

環境運輸及工務局
首席助理秘書長
蕭偉全先生

運輸署首席運輸主任／
巴士及鐵路
歐陽月華小姐

應邀出席人士：參與議程第IV及V項的討論

地鐵有限公司

副車務總監
麥國琛先生

車務主管
劉焯民先生

對外事務經理
蘇雯潔女士

參與議程第VI項的討論

九廣鐵路公司

西鐵客運總經理
徐偉強先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
鄧曾靄琪女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I 確認通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1333/04-05 —— 2005年3月4日會議的
號文件 紀要)

1. 2005年3月4日會議的紀要獲確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何資料文件。

III 2005年7月15日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1406/04-05 —— 待議事項一覽表
(01)號文件
立法會CB(1)1406/04-05 —— 跟進行動一覽表)
(02)號文件

3. 委員同意在2005年7月15日下次會議上，討論政府當局建議的以下事項 ——

(a) 北環線；及

(b) 廣深港高速鐵路

4. 應鄭家富議員的要求，委員同意在2005年6月舉行特別會議，討論在2005年4月28日一列東鐵列車沒有在太和站停車的事故。

IV 迪士尼線的最新進展情況

(立法會 —— 地下鐵路有限公司提供
CB(1)1374/04-05(01) 號 提供的資料文件
文件

立法會 CB(1)1408/04-05 —— 立法會秘書處就“迪
士尼線”擬備的背景
資料摘要)

5. 地鐵有限公司(下稱“地鐵”)副車務總監麥國琛先生借助電腦投影片，簡介迪士尼線的最新進展情況。該鐵路線為欣澳及即將開幕的香港迪士尼主題公園(下稱“香港迪士尼樂園”)提供鐵路穿梭服務。地鐵對外事務經理蘇雯潔女士表示，小組委員會委員將獲邀在有關鐵路系統完成測試後，於2005年6/7月間試乘迪士尼線。然而，委員表示屬意在迪士尼線準備就緒可供使用時，聯同經濟事務委員會參觀主題公園。

迪士尼線的票價水平

6. 劉江華議員提述機場快線的經驗，其最初的載客量預測過分樂觀，票價亦過高，以致從一開始便無法吸引乘客使用，他關注到迪士尼線會重蹈覆轍。他建議迪士尼線應提供推廣優惠，尤其是在通車初期，以提高其對家庭及團體乘客的吸引力，從而增加乘客量。王國興議員表示，鑒於欣澳站及迪士尼站之間的距離不遠，迪士尼線收取每程5.6元的票價是過高，因為相同的票價已可乘搭由上環至鰂魚涌共8個站的車程。票價仍有下調的空間，因為政府實際上透過免收股息補貼迪士尼線的營運。他詢問地鐵及香港迪士尼樂園有否打算考慮作出類似海洋公園與城巴合作提供套票的安排，以期為乘搭迪士尼線前往香港迪士尼樂園的遊客提供更具吸引力的套票。

7. 地鐵副車務總監表示，雖然迪士尼線更加符合環保原則，並預期是前往香港迪士尼樂園的主要路徑，但仍將面對來自專營巴士及的士的激烈競爭。他表示，地鐵有責任要達到一個穩定的回報率，並已在釐定票價時花了不少時間及精力。現時設定的迪士尼線票價非常有競爭力，符合現行的票價結構。地鐵將會監察迪士尼線的表現及營運。倘若發現所設定的票價欠缺競爭力，便會考慮檢討票價水平，並在適當時候，提供折扣優惠和團體／家庭套票。

香港迪士尼樂園的交通安排

8. 劉江華議員詢問前往香港迪士尼樂園的交通安排，以及會否提供小巴服務。環境運輸及工務局副秘書長表示，當局在訂出香港迪士尼樂園的公共交通安排時，已考慮到遊客的數目、他們的到達／離開的時間、乘搭的交通工具及有需要在服務提供者之間維持良性競爭，以確保乘客有選擇。由於預期大部分香港迪士尼樂園的遊客會在煙花匯演之前提早到達及在匯演之後不久便離開，屆時會有如巴士及鐵路等集體運輸工具提供服務，以應付羣眾的需要。由於小巴的載客量有限，故現階段不會考慮提供該項服務。

9. 王國興議員關注到，迪士尼線由4卡組成的列車是否足夠滿足乘客的需求，以及若香港迪士尼樂園已額滿，乘搭迪士尼線到達樂園時的乘客會否吃閉門羹。譚耀宗議員表達類似的關注，認為迪士尼線獨特的設計應可以吸引大批乘客。雖然迪士尼線將會接載東涌線各站的轉車乘客，但其載客量將會受到只能接載720名乘客的4卡列車所限制。此外，由於大部分遊客將會在同一時間到達及離開香港迪士尼樂園，迪士尼線在應付有關需求方面將會遇到重大困難。結果可能要將不少乘客拒諸門外，這樣會對香港迪士尼樂園的形象帶來負面影響。

10. 地鐵副車務總監表示，地鐵及政府當局已深入研究有關的交通安排。迪士尼線提供的消閑列車服務每小時每方向的載客量為10 800名乘客，當局認為這樣的載客量足夠應付乘客的需求。地鐵在人潮管理方面已累積豐富經驗，並且制定了應變措施。因此，該公司有信心可有效及輕易地管制人潮。東涌線的乘客可以透過廣播系統，知悉有關香港迪士尼樂園的入場安排的資料。遊客亦可被分流至迎樂路及迪欣湖活動中心等旅遊景點。環境運輸及工務局副秘書長補充，由於預期上午到達香港迪士尼樂園的遊客數量約為每小時11 000人次，迪士尼線每小時10 800人次的載客量可以進一步擴展至每小時17 000人次，應足以應付乘客的需求。

迪士尼線的財務安排

11. 劉江華議員表示，由於政府透過免收7億9,800萬元股息而令迪士尼線的財政變得可行，他詢問倘若迪士尼線的營運是有利可圖，政府可否向地鐵討回免收的股息。張宇人議員亦有興趣知道，倘若有關的投資回報較預期為高，當局可否向地鐵討回免收的股息，因為在興建南港島線時，可能要作出類似安排。地鐵副車務總監表示，政府作為地鐵的大股東，倘若業務有盈利，將可獲取更佳的回報。政府分享額外收入的機制亦已訂立。環境運輸及工務局副秘書長表示，由於有關的財務安排是由財經事務及庫務局訂定，她同意再向該局作出查詢，並提供書面回應。

12. 鄭家富議員提及免收的7億9,800萬元股息佔迪士尼線20億元造價的四成，並表示，迪士尼線事實上是一條由政府津貼的鐵路。正因情況如此，地鐵不應根據現行的票價結構來釐定迪士尼線的票價，而應考慮提供優惠票價，令公眾得益。此外，倘若迪士尼線可以獲取預期的投資回報，當局應向地鐵討回免收的股息。地鐵副車務總監表示，香港迪士尼樂園項目是政府為吸引遊客訪港及振興本地經濟計劃的一部分。有關項目是根據一系列條款興建。倘若迪士尼線無法達致預期的投資回報，地鐵便要承擔有關的風險。環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局較早前曾向交通事務委員會解釋，透過豁免股息的方式所提供的資金支持，並非政府的成本，而應視作政府在地鐵的投資的保留及增值。至於票價水平方面，環境運輸及工務局副秘書長表示，地鐵在調整票價方面有自主權。

13. 李永達議員詢問迪士尼線預期的投資回報為何。他指出，機場快線的投資回報偏低，因為乘客喜歡乘搭既廉宜又舒適的巴士。曾有市民投訴政府一直償試壓抑巴士服務，企圖增加乘客對當局有既得利益的鐵路服務的依賴。環境運輸及工務局副秘書長表示，當局向來的運輸政策是將鐵路作為香港運輸系統的骨幹。儘管如此，政府十分重視提供巴士服務，並就路線發展計劃諮詢各區區議會。地鐵副車務總監表示，政府已注資興建迪士尼線，而地鐵有責任獲取較加權平均資金成本高1%至3%的回報率。然而，有關回報率的詳情屬商業敏感資料，不可披露。李永達議員關注到，與東鐵8%至10%的回報率相比，迪士尼線的回報率非常低。由於政府透過免收股息補貼興建迪士尼線，倘若迪士尼線在財政上不可行，政府便註定要虧本。

14. 陳偉業議員表示，迪士尼線項目顯示政府不惜代價全力發展有關項目。政府似乎沒有汲取機場快線的經驗，目前投資迪士尼線又是另一個錯誤的決定。透過免收股息，政府已補貼7億9,800萬元興建迪士尼線。然而，此事並無經過正當的撥款渠道進行，亦沒有諮詢立法會。如此的行事方式偏離了《公共財政條例》有關條文的規定，亦不符合公眾利益。與機場快線不同的是，迪士尼線的財務假設並沒有公開讓公眾查閱。預期香港迪士尼樂園每天的遊客量是30 000人次，並假設當中有一半會乘搭迪士尼線，每年收取的票價總額將會達6,570萬元。這樣無法獲取較迪士尼線20億元加權平均資金成本高1%至3%的預期回報率。因此，迪士尼線被認為是一項高投資低回報的項目。為求增加迪士尼線的載客量，政府將會提高前往香港迪士尼樂園的巴士車費，因而犧牲公眾的利益。地鐵副車務總監表示，有關的財務回報是根據各項預測計算出來。他提醒委員，地鐵自2000年便成為一間上市公司，並須在一個商業環境內營運。因此，他很遺憾未能就財務回報提供進一步詳情，因為這些屬商業敏感資料。環境運輸及工務局副秘書長表示，在決定免收股息之前，當局曾向委員解釋有關理據。

15. 鄭家富議員表示，以豁免股息的形式為興建迪士尼線提供資金支持，已立下不良先例，因為當局動用公帑補貼建造工程，而地鐵則將有關收益據為己有。在獲得補貼後，地鐵至少應減低迪士尼線的票價水平，而非依循其現行的票價結構。他提述興建南港島線以配合海洋公園重建及南區的其他發展項目時表示，政府可能同樣需要透過豁免股息的形式，補貼其興建費用，南港島線的情況與迪士尼線相類似，亦不是在財政上可行的項目。因此，他認為政府當局必須就收回獲豁免股息的問題，給予委員一個直接了當的答案，並解釋在研究應否收回股息時將會考慮的因素。環境運輸及工務局首席助理秘書長表示，免收股息的背景已載於立法會秘書處擬備的背景資料摘要內。他同意就委員對免收股息提出的關注提供書面回應，並一併提供有關迪士尼線財務安排的詳情。

16. 主席建議，鑒於委員對迪士尼線的財務安排深感興趣，故應在迪士尼線通車後舉行會議，因應迪士尼線的載客量及市場佔有率討論此事，並會邀請財經事務及庫務局和環境運輸及工務局運輸科的代表出席會議。然而，李永達議員表示，由於很多有關迪士尼線的財務預測資料本應提供予委員參閱，但均以這些屬商業敏感資料為理由而沒有向委員提供，他要求該次會議應在迪士尼線通車之前舉行，以便可以向委員提供更多有關財

務安排的資料。委員同意將此事納入定於2005年6月舉行的特別會議議程內，為方便進行討論，當局應提供以下資料——

- (a) 在2002年計算出7億9,800萬元的財務差額時，就迪士尼線所採用的財務假設詳情，包括預計載客量、車費收入、營運成本、市場佔有率及內部回報率等；及
- (b) 倘若迪士尼線實際的車費收入或內部回報率超出原先估計，政府會否、何時及如何收回用以填補迪士尼線財務差額而免收的股息。

V 地鐵車站加裝月台幕門

(立法會——地鐵有限公司提供的
CB(1)1406/04-05(03)號 資料文件)
文件

17. 譚耀宗議員詢問，現時地鐵有否任何措施，改善已加裝月台幕門地下車站的通風情況，尤其是過度擠迫的尖沙咀及旺角站，因為該兩個車站頗為翳焗。地鐵副車務總監表示，目前有很多建造工程在尖沙咀站進行，這可能是導致該處翳焗的原因。他同意研究有關情況，並看看可否改善通風情況。他進一步回應譚議員的詢問時表示，月台的溫度設定於攝氏26度，而大堂則為攝氏28或29度。

18. 王國興議員表示，他欣悉地鐵地下車站加裝月台幕門的工程將於2006年年初如期完成，而費用亦在預算之內。鑒於乘客安全是首要關注的問題，他質疑地鐵是否需要進一步研究迪士尼線的經驗，然後才研究在地面及高架地鐵車站加裝月台幕門的可行性。他認為必須盡快為所有車站加裝月台幕門，以保障乘客，尤其是視障人士及幼童，以免他們墮進路軌。因此，他要求地鐵訂定在地面及高架地鐵車站加裝月台幕門的時間表。地鐵副車務總監表示，在現有的地面及高架地鐵車站加裝月台幕門是異常複雜的高難度技術工程。地鐵是全球第一條在運作中的鐵路系統進行加裝月台幕門工程的鐵路。在進行地面及高架地鐵車站加裝月台幕門、月台閘機或任何其他可供選擇的方案進行可行性研究前，有需要先汲取迪士尼線的運作經驗，有關工作預期會在2006年展開。

19. 王國興議員察悉，地鐵一直向八達通卡乘客每程收取一毫作為補貼在地鐵車站加裝月台幕門計劃(下稱“加裝計劃”)的費用，他要求澄清，既然在地下車站加裝月台幕門的工程預期會於2006年完成，而在地面及高架地鐵車站加裝月台幕門的工程又尚未展開，地鐵將於何時停止收取有關費用。地鐵副車務總監表示，加裝計劃的工程開支總額超過20億元，而有關工程進展良好。每程所收取的一毫已用來補貼加裝、清潔及保養月台幕門的持續性開支。

20. 王國興議員指出，根據理解，乘客須分擔的款額是用於加裝月台幕門，而非持續性分擔其清潔／保養的費用。劉江華議員有類似關注點，並表示根據原先的理解，當補貼款額到達相等於工程費用總額一半的10億元時，便會停止收取該項費用。然而，根據地鐵的解釋判斷，地鐵將會持續及無了期地收取有關費用。他表示地鐵必須就此作出澄清。地鐵副車務總監表示，在日後一段長時間內將維持每程收取一毫作為補貼，因為月台幕門亦在有需要時進行維修、保養、更新及替換。

21. 劉江華議員認為，要乘客在日後一段長時間內繼續補貼並不公平，因為這與原先同意的做法互相矛盾。他表示補貼的用意，僅是為了分擔興建費用，因為其他與保養及維修有關的費用理應反映在現行的票價結構內。他要求地鐵提供加裝計劃的收支帳目，供委員參閱，因為這些資料將會列明迄今已收取了多少補貼費用，以及補貼款額何時可達標。主席認同類似的關注，並表示委員對地鐵無了期收取原意為分擔興建費用的補貼款額感到不滿。地鐵副車務總監表示，地鐵已將一毫的補貼計入車費內，因為月台幕門需要長期進行維修保養，以提供高水平的服務。迄今，該公司已向乘客收取了約3億元的補貼費用。由於月台幕門與所有其他資產一樣，必須不時更換，而更換費用將會成為日常開支的一部分。

22. 鄭家富議員表示，地鐵作為全球最佳的鐵路系統提供者之一而獲得高度評價，但向乘客收取安裝月台幕門費用的做法並不公平，因為這些安全設施理應在很久以前便已安裝。他亦認為無了期地向乘客收取原意只為收回部分興建費用的該項補貼作為保養及維修月台幕門的費用，是荒謬的做法。他詢問政府對收取補貼的安排有何立場，因為政府作為公眾利益的守護者和地鐵的大股東，應嘗試制止這種不公平的安排。他補充，鑒於地鐵賺取鉅額利潤，故不應繼續施行等同增加票價的收取補貼的安排。

23. 環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，地鐵在2000年7月向八達通卡乘客每程收取一毫以便補貼加裝計劃時，已將有關理據送交委員參閱。有關補貼旨在紓緩因加裝月台幕門的費用而帶來的提高票價壓力。當局會要求地鐵就加裝計劃的收支帳目及繼續向乘客收取補貼的時間表提供更多詳情。然而，她強調，地鐵作為一間上市公司，可自行作出財務決定。地鐵副車務總監解釋，加裝月台幕門的工程計劃是以40年期作為基礎。該公司必須維持公眾所要求的服務水平，而約一半的加裝費用將會向乘客收回。

24. 陳偉業議員認為，讓地鐵上市從一開始便是錯誤的做法。他表示，向乘客每程收取一毫作為加裝月台幕門費用已反映出地鐵未能履行其企業責任。地鐵繼續施行收取補貼的安排是扭曲事實。地鐵拒絕披露其帳目，聲稱這些是商業敏感的資料，是試圖欺騙市民。他認為有需要譴責地鐵的行為，並希望將此記錄在案。另一方面，他亦質疑地鐵為何未經任何諮詢便在荃灣地鐵站安裝鐵欄。他認為安裝該等鐵欄，對公眾而言有礙觀瞻，既無必要，亦屬浪費。

25. 主席表示，鄭家富議員希望動議以下議案，該議案獲得陳偉業議員附議 ——

“本會強烈要求地鐵於幕門工程完成後，停止向乘客收取每程一毫的費用。”

26. 王國興議員澄清，他讚許地鐵在地下車站加裝月台幕門，但並不贊同該公司持續收取乘客補貼的做法。由於原本的理解是，乘客的補貼是用於資助加建費用，而非作為清潔及保養維修的費用，故地鐵有需要作出解釋。因此，他希望修訂鄭家富議員的議案如下 ——

“本小組委員會強烈要求地鐵於幕門工程完成後，並即停止向乘客收取每程一毫的費用，*同時應交待獨立安裝的收支帳目及研究興建地面幕門的時間表。*”

27. 劉江華議員表示，由於地鐵被要求提供更多有關收取補貼的安排及加裝計劃的資料，故有需要因應所提供的資料進一步討論此事，然後才將有關議案付諸表決。他建議將此事納入2005年6月特別會議的議程內，委員對此表示同意。鄭家富議員及王國興議員均同意將有關議案押後至2005年6月才進行表決。鄭家富議員強調，民主黨不能接受將乘客補貼的一毫用於資助加裝月台幕門工程以外的目的。主席表示，地鐵必須提供委員要求

的資料，而政府當局亦需在下次會議上，解釋其作為公眾利益守護者所擔當的角色。

(會後補註 —— 經主席同意，特別會議定於2005年6月13日下午2時30分舉行，討論在2005年4月28日一列東鐵列車沒有在太和站停車的事故、迪士尼線及地鐵車站加裝月台幕門的事宜。)

VI 輕鐵車站開放式的票務系統

(立法會CB(1)1406/04-05 —— 九廣鐵路公司提供的資料文件
(04)號文件)

28. 陳偉業議員表示，雖然輕鐵於八十年代已投入服務，但該系統並無多大改善。輕鐵自通車以來一直採用的開放式收費系統經常發生乘客因未能出示有效車票而被罰的情況。這導致乘客承受沉重的心理壓力，尤其是忘記購票的長者。他表示，這些乘客有部分接觸他的地區辦事處求助，投訴這樣的處罰所帶來的心理影響。他詢問有否任何方法可改善情況。

29. 九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)西鐵客運總經理徐偉強先生表示，開放式收費系統在已發展國家，尤其是歐洲及美國廣泛採用。該系統自輕鐵在1988年通車以來便在香港採用，因為該系統非常適合輕鐵在元朗及屯門沿線的地理環境。該系統同時為大量乘客提供方便及快捷的服務。由於輕鐵已運作16年，大多數居民已熟習開放式收費系統及完全知悉“先購票、後上車”的乘車模式。在過去3年，每年的逃票率維持在大約0.4%。在2004年被徵收附加費的17 000名乘客當中，只有很少部分是長者及小童。

30. 譚耀宗議員察悉，九鐵在涉及逃票的部分特殊個案時會行使酌情權，他詢問在何種情況下會行使酌情權。他又詢問，被截獲的逃票者是否多為不清楚開放式收費系統操作的新來港人士或遊客。九鐵西鐵客運總經理解釋，九鐵已設立上訴渠道，讓違反附例及被徵收附加費的乘客解釋未能出示有效車票的原因。每宗上訴個案會獨立處理，並會靈活行使酌情權。九鐵將研究乘客的解釋，然後才就撤銷附加費的申請作最後決定。多年來，約有30%撤銷附加費的申請獲得接納。這些上訴人包括遊客、很少乘搭輕鐵的人士或不熟悉開放式收費系統的非本地居民等。這些個案有部分是由立法會議員轉介。

31. 譚耀宗議員進一步詢問，長者及小童提出撤銷附加費的上訴時會否得到特別考慮。九鐵西鐵客運總經理

理表示，雖然輕鐵乘客有14%是長者及小童，但被截獲的逃票乘客當中，只有3%是長者及小童，而他們被徵收的附加費是定額的290元。該公司在考慮他們的上訴申請時會顧及多項因素，例如使用率及他們慣常的交通模式。為防止再犯，該公司會勸籲該等乘客使用八達通卡或申請月票。

32. 王國興議員認為，開放式收費系統已屬過時的系統，不符合現代社會的要求。他表示，因沒有有效車票而被截獲的乘客將會非常尷尬，因為他們會在輕鐵車站或車廂內被數名九鐵職員拘捕。九鐵西鐵客運總經理表示，查票工作由若干隊輕鐵客運助理在輕鐵車站及車廂內進行，每隊由4至5名助理組成。九鐵已要求查票隊在處理逃票個案時要得體及小心。若有乘客在被要求下未能出示有效車票，他／她會被禮貌地要求在最接近的下一個車站下車，以便將會採取的任何進一步行動(當中可能包括要求披露個人資料)不會在車廂內有其他乘客在場的情況下進行。為免尷尬，有關乘客只會由一或兩名客運助理截查。

33. 王國興議員建議在車廂內安裝售票機，以方便乘客購票，尤其是匆忙上車的乘客。九鐵西鐵客運總經理表示，該公司正在探討在車廂內安裝售票機的可行性。不過，此方面須小心處理乘客上車後或被查票隊截查時試圖購票所產生的混亂。此外，在考慮應否安裝前，亦需解決乘客為減少交通開支而在這些售票機購入最低值車票的問題。

34. 劉秀成議員不明白為何不能在輕鐵月台安裝進／出閘門。九鐵西鐵客運總經理解釋，大多數輕鐵月台闊3至5米，由於要顧及上車及下車乘客的安全而需騰出地方劃定黃線，故難以在月台安裝進／出閘門。部分車站(例如沿元朗大馬路所設的車站位於馬路中心)由於地型局限，要安裝進／出閘門並不可行。因此，九鐵便採用開放式收費系統，因為該系統為上下車的乘客帶來方便，以及令乘客人流更為暢順。劉秀成議員認為，若在不受地型局限而較寬闊的輕鐵月台安裝進／出閘門，便可改善情況。九鐵西鐵客運總經理表示，九鐵曾利用模擬方式研究在輕鐵月台安裝進／出閘門對乘客人流的影響。結果發現，安裝有關設施會對乘客人流及輕鐵的整體運作帶來不良影響。雖然如此，九鐵會繼續研究措施，以改善情況。

35. 周梁淑怡議員認為，開放式收費系統並非最理想的收費系統。她表示，委員應要求九鐵在一段合理時間內全面檢視該系統，而非就如何改善有關系統提出建

議。她表示，九鐵有責任設計一套簡單易明的系統，內置保安裝置，可確保乘客購票。如此一來，乘客便不再承受開放式收費系統所帶來的心理壓力。九鐵西鐵客運總經理表示，九鐵已推行措施，以改善情況，並已致力擴闊月台，令乘客人流更暢順。他回應委員時同意就如何改善收費系統提供計劃連同時間表。

36. 陳偉業議員表示，九鐵有需要在回應乘客的需要方面採取更為積極的態度。由於開放式收費系統是過時的系統，需予更換，他會支持聘用顧問，就可作出的改善提供意見，令乘客得益。

37. 主席表示，陳偉業議員表示打算動議以下議案，並獲得鄭家富議員附議——

“本小組委員會要求九鐵研究及改善輕鐵開放式收費系統，以減輕乘客的心理壓力。”

38. 主席將議案付諸表決。結果有8位委員贊成議案，而一位委員則放棄表決。議案獲得通過。

VII 其他事項

39. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年7月4日