

**立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會**

**地鐵月台幕門加裝計劃補充資料**

**引言**

在二零零五年五月六日的鐵路事宜小組委員會會議上，議員曾討論地鐵公司就「地鐵月台幕門加裝計劃」所提交的資料文件CB(1)1406/04-05(03)，並要求地鐵公司提供補充資料以闡述向八達通卡乘客收取每程一毫財政資助的詳情。有關資料現載列如下。

**背景**

2. 二零零零年六月，地鐵公司向立法會交通事務委員會提交資料文件，詳列地鐵二零零零年的車費情況，當中包括月台幕門加裝計劃的資料及由二零零零年七月開始向使用八達通卡乘客收取額外一毫的安排。

3. 二零零零年十一月二十四日的交通事務委員會上，議員亦曾就月台幕門加裝計劃的財務安排作出討論。地鐵公司在當時解釋，向八達通車程徵收每次一毫的額外費用，是為了資助部份加裝月台幕門所需的鉅額開支，因地鐵市區線的原有投資計劃並未包括該項工程費用。政府於會後致委員會秘書處的信件中表示，八達通卡乘客每程一毫的資助，約可支付月台幕門總成本的一半。

**財務安排**

4. 月台幕門加裝計劃的費用非常高昂，投資額達二十億元。計劃包含數份合約，內容包括有關月台幕門的設計、製造、安裝、測試和交付；修改環境控制系統(包括通風系統、冷氣系統和抽煙系統等)；安裝設備房及修改訊號控制系統以配合加裝幕門後車站環境改變的工作。

程。加裝月台幕門後的日常維修費用並不包括在二十億元的工程費用之內。地鐵公司已繳付大部份的工程費用，餘額將於加裝計劃完成時付清。

5. 以二十億元的工程成本計算，乘客的資助，即工程成本的一半，為十億元。截至二零零五年四月三十日，地鐵公司向持八達通卡的地鐵乘客收取每程一毫以資助月台幕門加裝計劃的款項約為三億三百萬元，即平均每年收取約七千萬元。雖然在地底月台加裝幕門的工程會在二零零六年初完成，但估計屆時的乘客資助額只有約四億元，因此收取每程一毫的安排仍需持續，直至款項累積至十億元。在沒有計算資金的時間因素<sup>1</sup>及乘客量的變化下，地鐵公司估計收取十億元的乘客資助需時約十五年(以二零零零年七月開始收取每程一毫的乘客資助計算)。有關的計算詳情已載列在附件。

### 在地面或高架車站加裝月台幕門

6. 地面或高架的地鐵車站是採用自然通風。礙於車站結構所限，如要加裝大型空調和通風系統配合月台幕門的裝置，其複雜程度近乎重建整個車站。因此，要在這些車站加裝月台幕門在技術上倍加困難。

7. 目前，地鐵公司會集中進行地底車站的月台幕門加裝工程。待有關工程完成後，地鐵公司會在二零零六年進一步參考迪士尼綫的經驗及乘客的接受程度，研究於現有地面或高架車站安裝月台幕門、月台閘門或其他方案的可行性。

地鐵公司

二零零五年六月

---

<sup>1</sup> “資金的時間因素”是指由於資金有賺取利息或升值的能力，即使撇除通脹的考慮，同樣面額的資金在今日的價值是高於其在將來的價值。

## 附件

地鐵月台幕門加裝工程

### 八達通乘客每程一毫車資累積總額(截至二零零五年四月)

年分	月分	八達通卡		收入	
		地鐵車程數目 (百萬)	(每程一毫)	年度 (百萬港元)	累計
2000	7月3日至12月31日	335	33.5	33.5	
2001	1月1日至12月31日	670	67.0	100.5	
2002	1月1日至12月31日	689	68.9	169.4	
2003	1月1日至12月31日	684	68.4	237.8	
2004	1月1日至12月31日	745	74.5	312.3	
2005	1月1日至4月30日	247	24.7	337.0	
<b>總 計</b>		<b>3,370</b>		<b>337.0</b>	

### 預計乘客每程一毫車資累計至十億元所需之年期(註一)

	百萬港元
乘客資助總額	1,000.0
截至二零零四年底已累積收取總額	312.3
差額	687.7
2001年至2004年每年平均乘客車資資助額	69.7
估計2004年後仍需收取一毫車資年期	9.9年

註一：收取每程一毫乘客資助的時間比月台幕門工程費用支出的時間為長。此預算並未有計算當中資金的時間因素。