

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

輕鐵開放式收費系統

目的

本文件旨在向委員介紹輕鐵開放式收費系統。

開放式收費系統設計

2. 九廣鐵路公司(九鐵)屬下的輕鐵系統是新界西北區的主要交通工具，服務屯門、元朗及天水圍區百多萬居民。輕鐵系統是為配合新界西北區內建設及規劃而設計，由多條路線組成，穿梭於區內的社區設施、住宅及學校之間。

3. 輕鐵採用開放式收費系統，是配合輕鐵沿線車站附近的地理環境。由於區內地理環境的限制，輕鐵大部分月台的闊度約為 3 至 5 米，長度為 40 米，月台上難以設置閘機，開放式設計則能方便乘客上落及加快乘客流量。

4. 現時，全球各地有很多先進國家的輕鐵系統均採用開放式收費系統，尤以歐美等地方更為普遍，如美國（洛杉磯、明尼蘇達州的明尼亞波利市）、荷蘭、英國（倫敦、多克蘭、雪斐爾、克羅伊登）、加拿大（多倫多）、澳洲（墨爾本）、德國（法蘭克福、慕尼黑）、匈牙利、捷克、奧地利、比利時等。這證明開放式設計，行之有效，能夠為乘客提供方便快捷的服務。

票務系統

5. 輕鐵設有兩種收費模式，分別為月台上自動售票機發售單程車票，與及八達通收費系統。沒有八達通卡或非經常乘搭輕鐵的乘客可使用單程車票，單程車票採用分區收費，有效時間為兩小時，乘客只要持有一張有效單程車票，便可在所屬車費區內單

一方向乘搭輕鐵。而經常使用輕鐵系統的人士，則大多選擇使用八達通支付車資。乘客只需在進入車站時，在八達通確認器上進行確認，到達目的地後再在離站時在收費器上確認，系統便會以乘車站數自動計算車資。

出入站機的裝置

6. 為方便乘客辨認及使用八達通乘車，所有月台上的出入站機及查閱機均髹上不同的顏色，入站機為橙色，出站機為綠色，而查閱機則為藍色。機身兩旁亦印有「入站」、「出站」及「查閱」等中英文字眼，以資識別。

7. 八達通出入站機的位置亦會依據乘客的流向而安裝，一般而言，入站機會設於月台入口，面向進入月台的乘客，出站機會設於月台上，面向下車的乘客，而查閱機則設於月台中央。

查票機制

8. 為維持一個公平合理的票務制度，避免購票乘客補貼沒有持有有效車票乘客的不公平現象，九鐵會根據鐵路附例賦予的權力，在沿線檢查車票。

9. 輕鐵客運助理會在各輕鐵車站或車廂內進行查票工作。未能即時出示有效車票的乘客會被徵收附加費，款額是成人最高單程票價的五十倍。以現時車資計算，罰款額是\$290。乘客若在車廂內被發現沒有有效車票乘車，職員會邀請乘客到月台，並按照條例進行徵收附加費手續，若乘客未能即時繳交附加費，職員會向乘客發出暫緩附加費協議書，讓乘客在14天內到任何一間輕鐵客務中心繳款。

10. 輕鐵系統在1988年通車，至今已運作超過16年，乘客大多已習慣開放式收費系統，並且相當熟悉「先購票、後上車」的乘車模式。以過去三年而言，逃票率平均每年只是0.4%，即1 000人中約有4人。相對於世界其他國家的同類鐵路系統而言，有關數字屬相當低的水平。輕鐵在1988年投入服務時，每日平均乘客量為18萬人次。在2004年，輕鐵每日平均乘客量已達到36萬，而全年

載客量為1億3千萬人次，但九鐵只收到4宗有關開放式收費系統的投訴。

申請撤銷附加費機制

11. 九鐵設有申訴機制，讓違反附例而被徵收附加費的乘客解釋無法出示有效車票的原因。每宗個案均會獨立進行覆核，九鐵會考慮乘客提出的理據，以決定是否接納乘客撤銷附加費的申請。一些特別個案會得到酌情處理。

宣傳教育

12. 九鐵相信開放式收費系統的成功，實有賴乘客的合作與自律，因此，九鐵一直進行並會繼續加強有關開放式收費系統的宣傳及教育工作，讓乘客更加了解輕鐵票務系統的運作模式，及教育乘客登車前要購票或確認八達通卡。

13. 九鐵是透過不同的渠道來提高乘客有關意識，包括在月台上張貼海報/橫額、裝設指示牌、定時發放月台及車廂廣播以及透過宣傳小冊子、定期出版的九鐵傳真及在區內的學校/社區中心/屋邨商場/青少年及老人中心舉辦講座等活動。此外，九鐵會定期舉行大型的教育運動，透過不同的活動，宣傳及教育乘客如何使用輕鐵系統。

總結

14. 九鐵將繼續加強有關開放式收費系統的宣傳及教育，讓非經常使用輕鐵系統的乘客更了解輕鐵票務的運作模式。

九廣鐵路公司
二零零五年四月