



# 乘客讚方便快捷 惟交通補貼轉乘優惠等暫不通用



港鐵公司昨日推出感應式信用卡出入閘服務，乘客可用指定發卡公司的感應式信用卡付車資。



使用信用卡入閘，車費與八達通一致。

## 港鐵感應式信用卡出入閘啟用

港鐵公司昨日正式推出感應式信用卡出入閘服務，乘客可以使用指定發卡公司的感應式信用卡支付車資，車費與八達通相同，但政府的交通費補貼優惠、學生半價、轉乘等優惠仍只限於八達通用戶受惠。目前除機場快線外，所有重鐵網絡的車站均配有至少兩部可使用信用卡的閘機。有市民相信新設施對遊客更為方便，可免去購買車票或八達通的程序。

◆香港文匯報記者 唐文

香港文匯報記者昨日上午10時到港鐵會展站觀察，見陸續有乘客留意到站內設置的新閘機，並使用信用卡入閘。部分八達通用戶對新機略感茫然，但經職員提示後，用原有方式亦能順利入閘。

使用信用卡入閘，車費計算與八達通一致，港鐵系統會在每日鐵路營運時間結束後統一結算，相關信用卡每天亦只會過數一次，為當天累積的車費金額。

「嘗鮮」使用Visa搭乘港鐵的市民Pulkit表示，他是印度來港學生，享受學生半價優惠，較多使用八達通入閘，但因八達通要經常充值而感到困擾，認為新閘機可以為市民提供更多一項選擇，總體來說是好事，「有時要搭車，但八達通顯示負數，比較麻煩，Visa這時便可以臨時使用。」

Pulkit大讚香港電子支付方便，大部分情況下都可以不用現金交易，「當我在印度的時候，我習慣了帶現金外出找贖，但現時在香港已不需要，所以我將我的錢包換成『卡包』。」



方先生(左)相信遊客是使用信用卡支付車費的主流。黃小姐(右)則表示信用卡可儲積分。

香港文匯報記者萬霜靈 攝

有市民表示，信用卡搭港鐵可多賺取積分。黃小姐平日主要在家附近活動，較少搭乘長途港鐵，每月交通費都無法達到政府的補貼下限，所以由八達通改為使用信用卡對她沒有太大影響，反而能多賺取積分。不過，她擔心有時需要向公司報銷車費，八達通手機程式可以顯示每程車的時間和金額，信用卡則只有當天的總數，或會構成不便。

港鐵表示，目前除機場快線外的所有港鐵重鐵車站，均已配備起碼兩部提供感應式信用卡出入閘功能的閘機，較多旅客使用的車站如中環、會展、尖沙咀等有更多配備，有關閘機貼有淺藍色標示，方便乘客辨認。同時，全部港鐵站客務中心已增加電子支付服務。

現時有關服務僅支援指定的信用卡用戶，港鐵表示，預計明年會支援更多種類的信用卡支付，各車站亦正陸續提升閘機功能，明年第三季起，全線重鐵網絡的所有車站出入口均會設起碼兩部提供感應式信用卡支付的出入閘機。

港鐵又計劃最快於2026年更新機場快線閘機，並提供感應式信用卡服務，預計整個計劃將於2028年完成，屆時港鐵網絡的閘機完成全面提升，約35%閘機將提供感應式信用卡服務。

感應式信用卡支付為港鐵自動收費系統長遠資產更新的其中一部分，整項資產更新計劃投入逾13億元，包括陸續提升重鐵網絡內逾2,400部閘機，以及全部港鐵站客務中心的電子支付功能。

### 料成遊客支付主流

另一乘客方先生表示，拍信用卡入閘與拍八達通感受無異，十分方便快捷，但由於無法享受交通補貼等優惠，相信遊客會是使用該支付方式的主流，「如果有外國朋友來香港，就不用特意買一張八達通卡，比較方便。」他亦希望港鐵可以盡快推出更多信用卡

## 承辦商日後改動收費表 須獲運輸署同意

香港文匯報訊(記者 劉明)三條過海隧道上周一(18日)實施「分時段收費」首个工作日，西隧的隧道費服務商職員於上午10時02分至11時04分期間由於人為疏忽，錯誤套用舊收費表，令4,700架次車輛被錯收較貴的舊隧道費。運輸及物流局長林世雄昨日接受電台訪問時表示，西隧收錯隧道費雖為承辦商外判商職員疏忽，但政府會承擔責任，再加強管控措施，日後承辦商須經運輸署許可才可以改動收費系統，作為雙重認證。

### 人手疏忽致西隧扣錯錢 不涉刑事

就是次事件，特區政府一度根據初步資料，懷疑有人干預系統，警方主動介入調查。運輸署發言人前日表示，經調查後發現，隧道費服務商的職員為分時段收費實施而進行更新收費表時，過程中沒有即時清除一項舊有指令，其後另一名負責營運的職員於上午10時02分進行日常運作批核時，錯誤一併批核該舊有指令，以致分時段收費表被舊收費表取代，因而錯收隧道費，事件不涉刑事。

運輸署表示，已收到隧道費服務商的報告，正詳細檢視調查報告的內容，並會要求服務商作進一步的改善。運輸署又會安排獨立審計，檢視服務商的系統操作流程，以及已在系統操作關鍵流程中加入須取得運輸署許可的雙重認證，以確保同類事件不再發生。

### 核對資料多番查證 已處分有關人員

服務商在回應時表示，經核對資料和多番查證後，已向有關人員作出處分，包括對相關人員發出書面警告信和終止主管人員的職務。服務商表示，會汲取教訓，積極加強系統的監察和提示功能，同時會全面檢視操作流程，並進行6項改善措施，避

免同類事件再次發生，包括加強各級員工的系統培訓和成立緊急應變小組等。

林世雄昨日表示，政府雖外判服務給承辦商，但程序和責任都在政府部門，「外判因人手不足或專業情況，但工作依然是政府的工作，所以責任依然在政府上，所以政府的監察是必須，必須要到位。」

### 林世雄：與「易通行」商加強管控

他表示，會與「易通行」商討如何加強管控，避免類似事件再次發生。日後，承辦商執行一些收費關鍵程序時，一定要運輸署人員同意才可執行，即需要經運輸署雙重認證，「一個收費表其實電腦按時根據收費表時間執行，它是自動的，不需要我們定時去提醒。而是說要改動收費表，這是很重要的改動，亦必須得到運輸署同意。」

### 駕駛者或因新收費改變出行習慣

林世雄表示，三隧實施分時段收費後，整體過海路況已有改善，上周一至上週三實施分時段收費的首三個工作日，西隧車流平均上升了14%，而紅隧和東隧平均車流則分別減少了13%和7%。三隧繁忙時段車流亦有減少，繁忙時段前後使用的車輛就有增加。臨近假期數據或不能作準，但初步顯示駕駛者似乎因新收費而改變出行習慣，兩三個月後會再總結有關成效。

另外，運輸署早前與的士業界會面，聽取處理「白牌車」等意見，的士業界引述署方透露，將於半年內修例規管網約車平台。林世雄表示，警方未來半年會加強打擊非法載客取酬情況，到明年中會與公眾討論有關問題，「我們會做一個調研，然後明年年中會拿出來與公眾討論，再搜集資料和公眾意見，再定下一個方向。」

## 發展局擬明年內設專辦 支援舊樓小業主

香港文匯報訊 發展局局長甯漢豪昨日與立法會議員陳學鋒及中西區候任區議員劉天正探訪西營盤區舊樓住戶，了解他們對樓宇維修和舊樓重建的關注，並聆聽他們就強拍修例和加強支援小業主措施的意見。

面對樓宇老化問題，一名居於超過50年樓齡舊樓多年的長者業主及其家人表示，大廈沒有升降機，上落樓梯不方便，早前已經表示願意接受發展商提出的收購價並差點成事，惟最後發展商因未能集齊業權而告吹。

### 業主盼獲貼近市場估價資訊

另一名同樣居住在超過50年樓齡的舊樓業主表示，自2004年遷入單位以來，樓宇都未曾進行維修，導致樓宇破舊，早年也曾有發展商提出收購，即使很多住戶業主願意，最終也未能成事。

家訪期間，業主都表示希望可透過收購重建獲得的賠償，在同區購買較新的單位，以改善居住環境。他們希望政府推動，並加強對小業主的支援，特別在物業估價方面，讓業主得到更貼近市場的資訊。

甯漢豪表示，對於一些老舊失修及缺乏現代設施的樓宇而言，重建是相對切實可行的方案，但重建私人樓宇不可能完全倚靠政府和市區重建局，也須善用私人市場力量。



甯漢豪昨日與立法會議員陳學鋒及中西區候任區議員劉天正探訪西營盤區舊樓住戶。

發展局Fb圖片

作為加快舊樓重建的措施之一，發展局早前向立法會提交建議優化現行強拍制度的修訂條例草案，包括為有較迫切重建需要的舊區(包括西營盤及上環)降低強拍申請門檻。

條例草案又建議提供更多彈性，促進細小地段合併強拍和重建，提供更整全規劃和提高土地使用效益，同時令小業主受惠於較大型發展而增加的重新發展價值。

甯漢豪強調，在加快舊樓重建的同時，政府亦會致力加強對小業主的支援，並擬於2024年內設立專責辦事處，在不同強拍階段為小業主提供一站式的加強支援服務，包括物業法律權益和其他一般查詢服務、獨立物業估值服務、推動調解、法律和其他專業服務轉介、情緒輔導以至尋找替代居所等。

有關的條例草案將於2024年1月10日提交立法會進行首讀。

## 彩虹邨重建受影響居民 一人戶搬遷補貼約萬元

香港文匯報訊(記者 劉明)有60年歷史的彩虹邨將用15年時間分三期進行重建，房屋局局長何永賢昨日表示，明年將開展重建的詳細研究，包括交通配套如道路接駁、重建大樓的高度等規劃，期望一年後公布詳細計劃；而第一期受影響居民的遷置時間，則會以新美東邨2028年落成為目標，搬遷津貼會沿用既有標準，一人住戶約有10,300元補貼。

何永賢在接受電台和電視台節目訪問時表示，由於美東邨預計2028年落成，促成彩虹邨重建的契機，「如果以2028年定為第一期開始調遷，屆時再視乎第二期和第三期如何安排。」

### 房屋局明年初開展首階段詳細研究

彩虹邨有三幢七層高的較矮大樓，她表示可能第一期會先拆卸較矮大樓，然後展開新大樓興建工程，但要視乎單位數目，「如果只拆卸幾幢調

遷到美東邨，單位是否能盡用，剩餘又如何處理？」

何永賢表示，重建大型屋邨需要進行詳細規劃，投放的人手會較新土地建屋倍增，確保重建效益和照顧居民心理，故計劃明年農曆新年假期後派員落區接觸居民、區內非牟利機構和熟悉地區人士等持份者，包括舉辦工作坊和進行問卷調查，以開展首階段詳細研究。除居民和商戶受重建影響外，彩虹邨內仍有3間學校運作，她表示會聯同教育局接觸有關學校，了解運作年期。

### 研改善道路規劃可用地量

彩虹邨重建後，單位的數目由現時7,400個增至約9,200個，何永賢表示，有關數字只是初步估算，外界亦有聲音期望重建後有更多單位，故要進一步研究，但同時要考慮附近交通網絡情

況，局方會聯同運輸署、路政署和規劃署，作技術細節和整體規劃研究，「有多少地可用作改善道路規劃，拿的地愈多，路便會寬了和暢通了，但彩虹邨本身的地會減少，如何平衡要建築團隊持續詳細設計。」

在居民的搬遷津貼方面，她透露，居民遷置有搬遷費，及遷往美東邨需要簡單裝修費、固網電話、裝置等費用，計算一人約為10,300元，而4至5人家庭則約為24,300元。

另外，有人致電電台節目，質疑「簡約公屋」的成本高，相關單位作短暫用途後廢置，何永賢回應表示，「簡約公屋」的成本已由最初估算270多億元下調至210多億元，平均每個單位約要59萬元，有關組件有95%也能重用和重置，如一個早前在宋皇臺使用的單位已重置，相關單位甚至可重用數次，未來考慮「北部都會區」發展時，可將之用作工地辦公室和宿舍。

**2023 粵港澳大灣區地鐵產業大會在廣州召開**

12月23日，為推進內地地鐵產業向綠色低碳、智能科技、融合高效發展，「2023粵港澳大灣區地鐵產業大會」在廣州市召開。

大會期間，來自全國各地發改委、各鐵路局、各城市軌道交通、地鐵規劃、勘察、設計、監理、施工、運營等單位，軌道交通新設備、新材料、新技術及配套企業，行業協會、學會、聯盟等國內外權威專家、學者、單位齊聚一堂，共同探討軌道交通建設在新發展背景下的新技術、新業態。

「十四五」期間，粵港澳大灣區建設的階段性成效顯著，綜合實力顯著增強，朝着建成國際一流灣區和世界級城市群、廣花城際市域鐵路等粵港澳大灣區重點工程，並聯合研製了「振興號」等自主化大灣區重器，為粵港澳大灣區實現「朝着建成國際一流灣區和世界級城市群」的既定目標貢獻了十五局智慧和力量。

參展單位代表中鐵十五局集團表示，近年來中鐵十五局積極參與大灣區城市軌道交通建設，承建了橫琴芒洲隧道工程、廣花城際市域鐵路等粵港澳大灣區重點工程，並聯合研製了「振興號」等自主化大灣區重器，為粵港澳大灣區實現「朝着建成國際一流灣區和世界級城市群」的既定目標貢獻了十五局智慧和力量。

(特刊)