

CB(1)984/04-05(01)

港島西南區鐵路政策不能打爛車長飯碗

我們專利巴士工會聯席得悉立法會交通事務委員會在 2005 年 2 月 25 日，將會討論環境、運輸工務局提交之有關「地鐵港島西、南線以及四號幹線公路之討論文件」，並且將有議員提動議要求政府與地鐵公司盡快達成協議興建港島西南線鐵路。有關港島西區及南區興建鐵路問題，我們聯席過去已多次去信政府各有關部門，提出我們的關注。

我們對於地鐵興建港島西、南線鐵路立場，認為政府應該汲取西鐵教訓，根本毋須興建港島西南線鐵路。以西鐵為例，由於政府當初錯誤估計西鐵乘客量，西鐵結果出現虧損問題。再者，新界西居民大部分都反對政府削減目前往市區的巴士路線，因為新界西乘客在西鐵通車後大多仍然選擇巴士交通工具。

我們鑑於西鐵的教訓是政府不能全部依賴鐵路運輸，削弱巴士角色。所以，對於港島西區及南區興建鐵路，本會懷疑是否合乎成本效益以及能夠徹底解決港島南區出市區的交通擠塞問題。

港島南區及西區現時人口合共只有 43 萬，規劃署最新修訂估計直到 2016 年也只有 10 多萬人口增加。兩區居民對外交通工具主要依賴專利巴士以及小巴和的士等，目前總體運輸需求亦遠較其他鐵路服務區域為低，暫時看不到有急切需要興建港島西南鐵路。

而且，目前南區居民最困擾之交通問題，是出市區的塞車問題。有關此問題已經已有團體提出，應該興建高架天橋或隧道，接通香港仔隧道出口至中環灣仔繞道，避開紅隧與銅鑼灣塞車地帶。

而且對於居民交通負擔而言，興建西南鐵路更加會百上加斤。因為現時鐵路的加價機制只是「照會」行政會議，可以說缺乏監管及制衡機制。但是，現時專利巴士票價機制是由運輸署監管，而增加票價更需要獲得行政會議批准，這對於居民利益其實更有保障。

另外，新世界及城巴公司管理層去年亦向傳媒透露，若果將來在港島西區及南區鐵路通車，兩巴將會削減七十七路線，共裁減九百人至一千人之言論，弄致工友人心惶惶。雖然即使政府不興建港島西區及南區鐵路，亦並不保證公司將來不會裁員。不過，本會亦同時認為從創造就業職位而論，政府興建四號幹線公路，能創造更多就業職位。因為四號幹線公路的造價比鐵路多五十多億，除了建造業界職位，還能帶動港島區路面物流業的發展。經濟效益比只興建只著重地下人流之鐵路為高。

總結而言，我們聯席懇請各位議員，對於是否興建地鐵港島西南線之問題，能夠詳細考慮及顧及運輸業界員工之生計問題，避免作出對業界員工飯碗造成衝擊之政策。

專利巴士工會聯席

(新世界第一巴士公司職工會/城巴有限公司職工會/九龍巴士控股公司員工協會)

聯絡人：鍾松輝 96680343

2005 年 2 月 23 日