

Public Omnibus Operators Association Ltd.
公共巴士同業聯會有限公司

Unit B, 7/F, Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, Hong Kong.
九龍上海街 450-454 號慶華大廈 7 字樓 B 室
電話：2782-0911 傳真：2782-0935 E-mail：pooa@netvigator.com



傳真號碼：2121-0420

立法會秘書處

交通事務委員會秘書處

(經辦人：鄭維賢小姐)

關於：非專營巴士未能進入深港西部通道和上水至落馬洲支線的
公共交通交匯處的範圍營運之意見

感謝 貴委員會邀請本會代表出席 07 年 3 月 2 日立法會交通事務委員會的會議，就上述議題提出意見。業界對政府無計劃讓非專營巴士進入未來兩個新落成口岸之公共運輸交匯處營運，為個別類別的旅客提供輔助服務，感到極度的失望與憤怒。

業界深明政府的運輸政策是以【優先發展集體運輸工具，即鐵路及專營巴士，而以鐵路為骨幹，其他公共交通工具擔當輔助角色，非專營巴士的角色是在一般常規公共交通工具未能提供適當或足夠服務的情況下提供服務，以補不足。】然而政府在規劃新口岸前，並無周詳考慮如何平衡各運輸交通業界的利益。

在 07 年 1 月 26 日立法會交通事務委員會中，多位議員就落馬洲支線啓用後的交通配套問題向政府提出質詢，但政府只以上址為濕地保育區，需要控制車輛流量以及考慮到環保問題為理據，而拒絕開放予非專營巴士營運。政府對議員的提問多番迴避，如陳偉業議員提出屋邨或屋苑的居民自組旅行團，或國內和國外的旅行團欲包團前往新口岸，他們該乘什麼交通工具呢？要他們選乘的士、小巴還是專利巴士呢？抑或要支付多 3 倍的车資租賃過境巴士呢？這對廣大市民和國內外的旅客而言是極不方便，絕對不利於本港旅遊業的發展。

其次，政府表明深港西部通道和落馬洲支線的面積有限，故要有效地控制車輛流量，因而無法讓 7,000 餘台的非專營巴士進入交匯處營運，卻可開放予 18,000 多台的士進入，真令業界無法理解，到底這是什麼計算的方式？再者，誠如主席鄭家富議員和梁國雄議員所指，非專營巴士的載客量遠超於的士，理應更有效地控制車流量和疏導人群，但卻偏偏被政府摒棄，實在百般的無奈。我們業界憂慮讓萬多台的士進入交匯處，勢必造成口岸的交通嚴重阻塞，更別提什麼環保了。

在香港這個鼓吹公平競爭的社會裡，業界卻認為政府有偏袒某些運輸行業，歧視我們非專營巴士。政府行事的態度往往持雙重標準，正如政府在各業界提供一筆過資助更換歐盟 IV 期型號的車輛時，業界要求政府協助監管車輛供應商的歐盟 IV 期型號車輛的價格，政府卻以不能干預市場而拒絕業界的的要求。然而，政府現時卻干擾這自由競爭的市場，只將兩個新口岸的交匯處開放予的士、小巴及有限量的專營巴士營運，硬要市民和旅客乘坐其指定的公共交通工具，剝奪了市民和乘客選擇乘坐交通工具的自由權利。

就上述的理據，非專營巴士同業強烈抗議政府扼殺我們的生存空間，間接催毀香港旅遊事業的發展。因此，促請政府重新慎重考慮，開放深港西部通道和上水至落馬洲支線的公共交通運輸交匯處予非專營巴士營運。



公共巴士同業聯會
主席 楊偉雄 謹啓

二零零七年二月十六日