

CB(1)1418/03-04(01)

環保小巴大聯盟

對九鐵沙中線最新方案的意見

前言

九廣鐵路公司較早時已公佈其最新沙田至中環線設計方案，環保小巴大聯盟（下稱「大聯盟」）作為小巴業界組織，認為有必要在現階段表達業界對九鐵有關方案之意見，並認為有部份發展計劃，違反政府第三次整體運輸研究報告《邁步前進：香港長遠運輸策略》中有關鐵路的發展目標。大聯盟促請當局在作出決定前，慎重考慮業界的意見，避免對業界及香港整體發展造成不良影響。

反對九廣鐵路介入接駁服務

《邁步前進：香港長遠運輸策略》研究報告明確指出，鐵路的發展目標，是要成為本港客運系統的骨幹，提供「主幹」運輸服務，其他公共交通工具則會為鐵路網提供「接駁」服務。然而，九廣鐵路最新提出的沙田至中環線，部份計劃並非只提供「主幹」運輸服務，而是提供本應由其他公共交通工具負責的「接駁」服務，直接打擊現有服務提供者。因此，大聯盟代表小巴業界提出強烈的反對意見。

九廣鐵路本年二月公佈最新沙田至中環線設計方案，由於技術原因，建議取消慈雲山站，改由一個自動輕便系統，接駁鑽石山站與慈樂村，為居民提供接駁服務。另外，九廣鐵路又建議在紅磡黃埔花園，興建另一自動輕便系統，接駁紅

環保小巴大聯盟

砌至黃埔花園，作為沙田至中環鐵路的其中一條支線。

九廣鐵路向公眾介紹有關方案時，並不諱言此方案為一接駁項目，並不視為主幹鐵路。大聯盟認為，鐵路與其他公共交通工具如巴士、小巴及的士，應各有其分工，鐵路作為一個集體運輸系統，應負責提供提供主幹服務，而且不應介入提供接駁服務，影響其他公共交通工具的正常運作。

接駁服務應由巴士及小巴提供

九廣鐵路曾經表示，「沙中線」的自動輕便系統，並非一個有盈利的發展項目。其發展輕便系統原因，主要由於主幹線的定線設計，未能涵蓋該兩個地區，因此建議興建自動輕便系統作為接駁。九廣鐵路又表示，如果有其他交通工具可同樣提供接駁服務，則九廣鐵路未必一定發展有關自動輕便系統。

大聯盟必須指出，現時該兩地區均有巴士及小巴接駁，其路線已涵蓋建議的自動輕便系統，而且運作暢順，實在沒有必要興建有關系統。居民方面對有關系統並非完全支持，主要擔心工程動工時對附近環境的影響；由於輕便系統有部份或全部為架空設計，會影響現有居住環境、景觀及佔用路面而引起更嚴重的交通問題等。另外，居民也擔心系統操作及車輛維修都會發出噪音，滋擾居民。

取消自動輕便系統建議

大聯盟認為，九廣鐵路建議的自動輕便系統，本身並沒有盈利能力，反而可能要其他乘客補貼，居民又對系統甚感憂慮；更甚者，有關計劃將大大影響現有

環保小巴大聯盟

提供接駁服務的巴士、小巴及的士生存空間，令數以百計的職業司機，包括小巴司機失業，可謂損人不利己，百害而無一利，當局實在沒有必要接納有關建議。

大聯盟認為，近年多個鐵路發展計劃，已經大大影響巴士、小巴及的士之經營，小巴一直堅守作為有效的接駁服務提供者，不斷提高其服務質素，並願意配合當局的鐵路發展計劃，但業界絕對不能接受九廣鐵路兼營接駁服務，違反政府有關運輸政策之餘，直接打擊小巴營辦商與司機之生計，卻無益於居民。因此，大聯盟要求當局放棄在雲山及黃埔花園興建自動輕便系統，並利用現有的公共交通工具負責接駁服務。

結語

政府的《邁步前進：香港長遠運輸策略》在確認鐵路發展成為香港客運系統骨幹的同時，也確認巴士、小巴、的士等作為為鐵路網提供「接駁」服務的其他公共交通工具，並明確指出當局會加強各種服務之間的協調，減少惡性競爭和服務路線重疊。基於這個原則，大聯盟反對九鐵沙田至中環線設計方案中，在慈雲山及黃埔花園分別興建兩個自動輕便系統，接駁至鐵路車站。大聯盟認為，有關接駁服務，應交由現有的巴士及小巴提供，而不應介入提供接駁服務，使鐵路公司的角色混淆。

多條主要鐵路線，包括地鐵將軍澳支線、西鐵（第一期）、馬鞍山鐵路、東鐵尖沙咀支線及上水至落馬洲支線，相繼在 2002 年至 2004 年間落成，對小巴業界的經營已經構成極大威脅。部份小巴司機擔心生計受到影響，如果政府批准九鐵在慈雲山及黃埔花園分別興建兩個自動輕便系統，勢將對小巴行業及司機造

環保小巴大聯盟

成更大衝擊，影響社會穩定。因此，大聯盟呼籲政府，聽取業界意見，否決九鐵在慈雲山及黃埔花園分別興建兩個自動輕便系統的建議。

環保小巴大聯盟

二零零四年三月二十六日