

致立法會交通事委員會秘書處：

運輸業界關注鐵路發展大聯盟

運輸業界關注鐵路發展大聯盟(下稱聯盟)由公共運輸業界超過二十個團體組成，涵蓋公共巴士、公共小型巴士、的士、非專利巴士等車種，代表業界超過十萬名從業員。

對政府發表的第三次整體運輸研究報告《邁步前進：香港長遠運輸策略》指出以鐵路為主，巴士為輔，其他公共交通工具擔任接駁角色，聯盟認同及支持政府此一長遠運輸策略。但對現時政府未能因應實際情況轉變，依然急速發展鐵路網絡，聯盟表示十分憂慮，促請政府當局檢討現行鐵路發展計劃：

(一) 供求失衡

《鐵路發展策略 2000》報告的制訂，是按照當年政府預期本港人口至 2016 年超過 800 萬人口計算而設計，但政府統計處 2001 年人口普查結果顯示，本港人口增長放緩，每年人口增長率只有 0.9%，遠低於當局預期。由於人口減少，導致鐵路與其他公共交通工具競爭日益激烈，出現「餅細多人爭」的供求失衡現象。

(二) 重複建設

現時本港鐵路發展分別由地鐵公司及九廣鐵路負責，聯盟認為兩間公司在路線規劃方面未能做到互相配合，發揮鐵路最大效益，出現重複建設，如去年開通的西鐵，數月來使用量遠低於預期，除了人口供應外，最主要是未能與地鐵配合省便的轉乘，實有浪費公帑之嫌。

(三) 扼殺職業司機生計

將軍澳鐵路通車後，非專利巴士載客量大幅減少 87%，專利巴士減少 30%，專線小巴減少 70%；西鐵通車後，單是九巴每日已流失逾六萬名乘客，數以百計車長被調離崗位，合約車長不獲續約；其他非專利巴士、公共小型巴士及的士等從業員面對更嚴峻的經營環境，司機飯碗朝不保夕。

(四) 鐵路角色混淆以大欺小

根據政府的政策，鐵路發展扮演連接市區及新市鎮的集體運輸角色，但長期以來輕鐵及新開通的西鐵，九鐵公司都開辦接駁巴士服務，剝奪小型巴士及的士的接駁功能。

(五) 本末倒置

根據第二次鐵路發展研究，連接內地的區域快線並無設定興建期限，但按照近年本港與內地客運人流的急速發展，及未來本港經濟進一步與珠江三角洲融合的趨勢，兩地客貨流必然持續快速增長。政府有必要配合此經濟發展，完善來往兩地的陸路運輸。聯盟認為，當局應優先發展與內地鐵路接駁而非本港境內客運。

對沙中線的意見

1． 反對沙中線過海設計

現時本港三條過海鐵路運載率只達三分之二，還有增加空間，但沙中線規劃興建第四條過海鐵路，明顯出現資源未充份利用但重複建設的情況。

2． 封閉告士打道擾民損害經濟

沙中線過海至銅鑼灣北站，建議封閉告士打道九條行車線五年之久，影響每日 17 萬架次車輛，建議興建行車天橋替代，聯盟質疑行車天橋能否容納如此龐大的行車量及其安全性；不獨對其他駕駛人士帶來不便，影響商戶經營，直接及間接將造成鉅大經濟損失。

3． 反對黃埔及慈雲山自動輕便系統

沙中線黃埔花園及慈雲山興建自動輕便系統，接駁鐵路車站，明顯「侵佔」公共巴士、公共小型巴士及的士的功能，直接扼殺職業司機就業權益。

二零零四年五月七日