

立法會鐵路事宜小組
陳鑑林議員, SBS, JP

回應鐵路擴展諮詢 檢視各種交通工具角色 儘快展開第四次整體交通研究

本人從事小巴交通幾十年，隨著鐵路不斷擴展，眼見小巴的角色不斷被矮化。八九十年代，政府每年批廿幾三十條專線小巴路線，去到近年甚少批出小巴路線，即使獲批的路線也是無利可圖。

儘快展開第四次整體交通研究

幾過十幾年轉變和兩鐵合併，對於政府諮詢進一步擴大市區的鐵路網，小巴業界以至其他路面交通業界深感憂慮。

上一次整體交通研究在十多年前進行，把小巴定位為輔助交通工具，鐵路是交通骨幹，並隨之興建將軍澳支線和馬鞍山鐵路等鐵路，路面交通市場不斷被鐵路蠶食。

鐵路兼營接駁·角色混亂

2007 年兩鐵合併是整體交通研究以外發生的事，合併後的港鐵，市場佔有率進一步膨脹，更不斷在新界西和新界北擴大接駁巴士的路線和班次，搶佔小巴作為接駁輔助的交通角色。

本人要提醒政府，政府經常聲稱鐵路帶動社區發展，但事實並非如此。2002 年通車的將軍澳線，當時人口約 35 萬，路面交通流失七成乘客量；今日將軍澳人口 46 萬，但路面交通乘客量未及當年的一半。再加上政府不批准在新發展區設立小巴路線，交通交匯處位置往往又不方便居民使用。鐵路擴展只有搶走小巴的乘客。

作為業界，本人有以下建議：

1. 儘快展開第四次整體交通研究，「量化」定位為「小至中型交通路線」提供服務，例如每日有 2000-5000 人次的交通路線，由專線小巴提供服務。

2. 西港島線明年尾通車，運輸署須考慮專線小巴業界意見，協助重組西區、南區的專線小巴服務，加強由薄扶林道、羅便臣道至西營盤站的接駁功能。
3. 為免小巴在交通市場佔有率不斷萎縮，政府須固定小巴在交通市場的佔有率（如：最少兩成），若小巴的市場佔有率不足，政府須考慮加開可行的小巴路線。這個做法亦避免鐵路不斷坐大，壟斷市場，最終受害市民。
4. 政府須督促港鐵，接駁巴士服務考慮邀請專線小巴提供，令小巴業界共享由政府注資興建鐵路，所帶來的經濟成果。
5. 為促進小巴業界經營和照顧市民需要，政府應批准開辦專線小巴，營運一些中型需求的交通路線，例如：將軍澳南部至觀塘、啟德至旺角、九龍塘至大角咀，以及在東涌設立專線小巴。

專線小巴營辦商

馬僑生

2013/5/1