

港鐵新線衝擊巴士小巴

港鐵南港島線東段的高架橋興建中。資料圖片



黎銘洪說，以往每逢鐵路新線開通，小巴業界都很「悲慘」。羅繼盛攝

收入減半「有車無人揸」

小巴司機嘆「山窮水盡」

香港文匯報訊(記者 羅繼盛) 隨着鐵路網絡不斷拓展，加上巴士服務的激烈競爭，小巴的經營愈來愈困難。有小巴司機表示收入較20年前銳減一半，司機流失情況亦令小巴「有車無人揸」，牌價2年來下跌200萬元。有小巴工會代表形容現時「山窮水盡」。運輸署則透露會審慎考慮小巴業界放寬禁區和上落客限制區的要求，方便公共紅色小巴運作，同時建議開設多條專線小巴接駁路線，以助專線小巴發展。

周六日假期客少如「白做」

駕駛紅巴來往南區和九龍達6年多的黃先生，隨着愈來愈多與小巴路線類似的巴士線開通，班次又比小巴密，客量已較以前少，尤其是星期六日及假期時沒有上班、上學的乘客，更如同「白做」。

入了小巴行業20多年的張先生亦稱，以前租平油平，每日開支僅100元，現時至少也要1,000元。他稱20年前每更收入達800元至1,000元，現時每更只有400元至500元。

的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪表示，現時本港專線(綠色)小巴共有3,100多架，而紅色小巴更是歷來最少，剩下1,280架。他指，因為很多小巴司機的收入不夠「養車」，已有不少司機轉揸的士或貨車，部分亦因年紀大而選擇退休，小巴司機數目不斷流失。他指，現時小巴業選差20%的司機，出現「有車無人揸」的情況，小巴牌價亦由兩年前的700多萬元跌至現時的500多萬元。

業界盼政府顧及其他交通工具

汽車交通運輸業總工會公共小巴分會主任陳達源更形容，現時紅色小巴實在是「山窮水盡」。他指，每逢港鐵新設線路，新鐵路站附近範圍便會列為禁區，不容許紅色小巴上落客，令小巴的生存空間縮小，減低他們的靈活性。他期望政府可顧及其他交通工具的經營，同時讓市民可以有其他交通工具的選擇。

不過，政府則認為小巴仍有不少發展空間。運輸署回覆本報查詢時表示，小巴等交通工具能提供接駁或補充鐵路服務的空隙，在整體公共交通網絡內發揮重要功能。署方指，運輸署一直實施各項措施，協助改善經營環境，包括鼓勵業界開拓車身和車廂廣告等非車費的收入來源，同時在可行的情況下，設置紅色小巴站及上落乘客的地點，以配合紅色小巴的運作需要。

運署：放寬限制撤禁區利紅巴

而為回應紅色小巴業界要求，運輸署稱過往已放寬或取消禁區和禁止停車上落客限制區。署方會按照有關路段的實際情況，審慎考慮業界放寬禁區和上落客限制區的要求；如交通情況許可，署方會適當地放寬限制，方便紅色小巴運作。

至於綠色小巴，運輸署表示會因應情況與專線小巴營辦商研究更改和重組小巴路線，推出短程或輔助路線、調整車輛分配以及修訂服務時間表等，令小巴服務更具競爭力及有效率。而署方早前亦就西港島線及南港島線(東段)的開通，建議開設多條專線小巴接駁路線，以助專線小巴行業的發展。



港鐵西港島線和南港島線(東段)將分別於2014年和2015年通車，港島西區和南區幾十年來由巴士和小巴主導的交通格局勢將「大執位」。運輸署早前提出數十條重組巴士和專線小巴路線，但公共(紅色)小巴的路線因不受政府規管，未被納入重組方案。有小巴業界估計，多達200架小巴將受新鐵路線影響，約500名小巴從業員的飯碗可能不保，更擔心會有司機不惜「踩過界」搵食，因而引發衝突。運輸署則認為小巴仍有不少發展空間，並會審慎考慮放寬禁區和上落客限制區。

香港文匯報記者 羅繼盛

西區南區交通大執位

明後年通車 業界料500司機飯碗不保

港鐵西港島線為現時港島線的延長，由上環站向西延伸，增設西營盤、香港大學和堅尼地城站，將於2014年落成啟用。港鐵預計，屆時市民來往堅尼地城和上環只需8分鐘，較現時約15分鐘至25分鐘為縮短；而往來堅尼地城和銅鑼灣、尖沙咀亦分別只需13分鐘和14分鐘。

南港島線(東段)則為新建線路，由金鐘站通過隧道直達海洋公園，再以高架橋連接黃竹坑、利東和海怡半島。南港島線(東段)將於2015年通車，屆時全港18區均有鐵路網絡覆蓋。而從金鐘前往海洋公園的時間將會大幅減少，全程亦只需11分鐘，除大幅減省交通時間，亦可免受經常出現擠塞的香港仔隧道影響。

因應鐵路服務即將延伸至港島西區和南區，運輸署和巴士公司於暑假期間分別向西區和南區區議會提交「公共交通服務重組計劃」，重整現時專營巴士和專線(綠色)小巴服務，包括重組多條重複的路線，

及加強對新港鐵站的接駁，並減少甚至取消與新鐵路走線重疊的巴士或小巴路線。

紅巴路線未納重組方案

不過，公共(紅色)小巴路線因不受政府規管，未被納入重組方案。的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪估計，當西港島線和南港島線(東段)開通後，有近200架車的生意受到影響，包括現時沿港島北岸來往西環和筲箕灣約50架車，來往西環至旺角約有20架車，來往香港仔至旺角約40架，及10架行走南區至中西區路線。另外，現時有3條線來往鴨洲洲至銅鑼灣、東區等地。

路線重疊 客量料減半

他又稱，如以每部車2.5人計算，預計有500名小巴從業員受到影響。其中，由於來往西環和筲箕灣等地的紅巴路線幾乎完全與未來港鐵港島線重疊，預估未來客量至少下跌50%，而西環至旺角的客量亦可能

減少10%至20%。另外有業內人士指，雖然現時政府未有規定紅巴的走線，但紅巴至今仍守住「行規」，行走固定路線，「河水不犯井水」。但若未來有紅巴路線「無得做」，不排除會有小巴司機為了維持生計而「踩過界」，對現時秩序造成衝擊，甚至會引起衝突。

黎銘洪說，以往每逢鐵路新線開通，小巴業界都很「悲慘」，同時又會慢慢想辦法去繼續生存，例如西隧線、荃灣至觀塘、土瓜灣等，透過使用快速公路與港鐵競爭。不過，他指紅巴現時亦面對不少限制，例如未能行走東區走廊、尖山隧道、青馬大橋等主要幹道，又不能進入屋邨等。

他表示，大半年前開始已就港鐵兩條新線對小巴經營的影響，與政府開會，期望政府可開放主要幹道、禁區等讓紅巴行走，讓業界可以開設一些行走快速公路的「點對點」快線，以增加紅巴競爭力，同時增加司機收入，吸引更多入行。

市民：巴士較方便 區議員：票價具優勢

香港文匯報訊(記者 羅繼盛) 現時來往西環和中環的巴士車程長達25分鐘至30分鐘，但隨着港鐵港島線「開入」西環後，由堅尼地城至上環只需8分鐘。區內市民普遍認為港鐵可改善現時西區的交通，但對未來港鐵的票價表示關注，部分市民亦覺得巴士較需上落地底車站和轉線的港鐵較為方便。有區議員估計，西港島線雖然具吸引力，但巴士在票價上仍具優勢。

在西環居住逾30年的李先生表示，從西環出外都以巴士為主。他解釋，小巴候車時間較長，有時可能因為等客而待10多分鐘才可開車，較為浪費時間。不過，他表示若前往旺角及荃灣等地，由於小巴行走西隧，故很快到達目的地，而有關巴士班次又不多，故乘搭紅色小巴反而較方便。他又認為，搭港鐵很多時需要多次轉線，上落車站大堂亦較麻煩，所以未來前往港島區會優先選擇「點對點」服務的巴士。不過，他指區內將取消部分巴士線，可能會對居民構成不便。而現時巴士車費較便宜，擔心

港鐵新線票價很貴。較遠路程 傾向搭港鐵 之前住在灣仔的任小姐，因該區屋租較貴，加上西環將有港鐵覆蓋，剛於兩個月前搬至西環。她認為來往港島的交通尚算方便，但前往九龍的交通則需改善。未來新線開通後，她會傾向在較遠路程上使用港鐵。

另外，市民蘇先生則稱，現時主要搭巴士來往西環和深水埗，但因為不時會遇到塞車，未來會較多使用港鐵。中西區區議會副主席陳學鋒表示，西環居民多以中環為目的地，或再轉乘港鐵前往其他地區。而西環和中環雖然只相距3公里，但巴士車程卻多達25分鐘至30分鐘。他指未來港鐵通車後可將交通時間縮短至8分鐘至10分鐘，估計趕時間的市民和很大部分前往中環的居民會選擇港鐵。但他補充，港島區巴士票價長期處於低水平，例如來往堅尼地城至北角碼頭的10號線，全程車費只需3.4元，所以巴士在票價上仍具優勢。

巴士價平

陳學鋒認為，港島區巴士票價長期處於低水平，在票價上仍具優勢。資料圖片

避免塞車

蘇先生稱，現時主要搭巴士來往西環和深水埗，但因為不時會遇到塞車，未來會較多使用港鐵。羅繼盛攝

擬搭港鐵

任小姐認為，來往港島的交通尚算方便，但前往九龍的交通則需改善。新線開通後，她會傾向在較遠路程上使用港鐵。羅繼盛攝

城巴新巴拓新線 彌補收入損失

香港文匯報訊(記者 羅繼盛) 因應港鐵兩條新線將開通，運輸署早前向區議會提出「公共交通服務重組計劃」，除影響當區居民使用交通工具的模式，巴士公司員工的飯碗亦可能「危危乎」。雖然巴士公司表明不會裁員，但有巴士職工代表仍擔心巴士公司會設法減省人手。城巴和新巴則稱，未來會加強接駁或點對點路線，並會開拓新巴士線連接南港島線、廣深港高鐵路車站和港珠澳大橋口岸等，以彌補受新港鐵線影響的收入損失。

運輸署於今年7月就港鐵西港島線和南港島線(東段)提出「公共交通服務重組計劃」，其中西港島線涉及38項路線重組計劃，包括取消17條路線和縮短2條路線等，8條路線及班次亦會調整。而南港島線(東段)的巴士路線重組計劃則有48項，包括取消17條路線和縮短3條路線等，並會調整24條路線的班次。

工會憂公司乘機削人手

汽車交通運輸業總工會新巴分會主任陳樹明接受本報訪問時表示，雖然巴士公司向工會表示現時仍缺乏人手，又表示不會裁員，但有關說法仍未釋除員工疑慮。他指出，公司於今年

6月開始，以去年柴灣有車長駕駛期間暈倒意外為由，收緊對車長的驗身要求，例如在50歲起指定歲數需接受心電圖檢查，部分車長若初期被驗出身體有毛病時，須自費1萬多元找專科醫生進行覆檢，獲醫生證明適合駕駛方可繼續任職。工會擔心公司會藉此減省人手，未來亦會就有關情況向勞工處反映。

兩巴派定心丸 不會裁員

城巴和新巴發言人回覆本報查詢時表示，預計港鐵兩條新線通車後會令原有巴士客量大幅減少，而有關重組路線安排將會減少約200部巴士、400名車長及60名技工的職位。不過，發言人強調，由於兩條新鐵路通車日期相隔約15個月，可透過自然流失解決過剩的人手，早前亦已向工會和員工代表詳細講解，並已發出員工通告，明確表示不會裁員。

城巴及新巴發言人補充，他們除了取消或合併重疊的路線，亦會增加或加強一些有足夠客量支持的接駁或點對點路線，並會開拓新巴士線，例如連接南港島線或廣深港高鐵路的新鐵路車站，及港珠澳大橋口岸的路線等，以彌補受新鐵路線影響的收入損失。