

致 立法會交通事務委員會主席／委員 第一頁

現時有關特區政府之公共小巴（下稱紅巴）政策，源於殖民地政府保護英國廠商、和專利巴士公司利益，而制定對紅巴始亂終棄之陰謀！所以在 1972 年除制定苛例，限制紅巴生存空間外，多生一個「魔鬼怪胎」綠巴，蠶食紅巴直至滅亡。製造另一批壟斷集團，消滅個體經營之生存機會。

回歸後，特區運輸官員，蕭規曹隨不思進取。對紅巴業界的淒厲呼聲，裝聾扮啞，令紅巴從業者有冤無路訴。本會對運輸局向 貴會提供報告作出回應。

- （一）交通運輸諮詢委員會，打着「民意」招牌，其實只是當局傀儡。所謂建議，實為政府之政策，只是鳴鑼喝道機關。
- （二）運輸白皮書，只是殖民地政府自導自演把戲。君不見「環保渠」事件，當年之決策者，可以打倒昨日的我。「打壓」紅巴運作原因，是保護大機構之利益！違反資本主義社會，公平競爭的法治精神。
- （三）打壓紅巴，是違反當年行政局，否決「地下鐵路公司」要求，禁制不准「大巴」行走「地下鐵」區域之申請。批示指出「不應將限制一種公共交通工具，去遷就或津貼另一種公共交通工具」規定。現時完全不准公共小巴通過快速公路，隧道、橋樑、屋邨及道路。豈非真是官字兩個口嗎？
- （四）所有禁入區域，從未有紅巴駛入行走，當局怎樣判斷一定會造成交通問題呢？繁忙時段尚可商榷，其它時間為何又禁？
- （五）紅巴由 69-76 年至今，都是 4350 輛，道路擠塞責任，應由運輸

部門官員、大量增加之車輛負責！怎可以此為由打壓紅巴？

- (六) 現時大欖隧道每日小巴流量 64 輛，青嶼幹線只有 59 輛，大老山隧道 650 輛(包括私家小巴、小型客貨車)都是流量不足明顯虧蝕。但都因打壓紅巴而禁止進入，原因是保障大巴利益，而被犧牲。
- (七) 紅巴充份扮演靈活方便之客運角色！充份利用資源的交通工具。根據「99/12 運輸月報」顯示，16 座位的紅巴，平均載客量每日 286 人次(18 座次)平均 125 座位大巴，每日載客量為 702 人次(5.6 座次)。只比紅巴多載 2.45 倍。雖遍地禁區，仍比「全免大巴」，善用資源為市民服務。
- (八) 所謂有「完備的鐵路及巴士網的地區」，紅巴須受管制(是禁止)。既有完備交通，為何又特搞出一個「邨巴」而至尾大不掉，養虎為患呢？可見當局為要打壓紅巴，不擇手段，無所不用其極而自擱嘴巴！
- (九) 紅巴既能發揮輔助功能，為何一定要限制在現有範圍服務？不可以擴大為市民服務呢？當局要市民輪候交通工具時，正燃燒社會資源。香港是一個世界知名、講求效率的大都市，為了保護個別財團利益而勞民傷財？
- 尊貴和正義之立法會主席／議員們！請您們伸出同情之手！讓紅巴有一個生存空間，使從業者得以溫飽，則業界五中感銘。 此 致

敬禮 並祝政安

2000 年 12 月 14 日

主席：邱志江

秘書：黎銘洪敬啓