

汽車交通運輸業總工會的信頭

CB(1)872/01-02(08)

敬啓者：目前，本港有不少道路仍然不准紅色小巴行駛，剝奪小巴司機的道路使用權。對此極不公平極不合理，帶有歧視性的運輸政策，我們廣大小巴司機深感不滿。一段道路不准某一類車輛或某一類駕駛人仕進入，通常只有下列幾個原因：

- (1)該段道路的設計或道路環境未能適合過重或過長的車輛進入。
- (2)某一類駕駛人士技術上未能符合該段道路設計要求，如學車者不準行駛快速公路等。
- (3)載有易燃物品和危險物品的車輛，要在監控下，才可行駛該段道路如橋樑、隧道等。
- (4)限制經營範圍如新界的士。(但在非營業中，不受此限)。

紅色公共小型巴士與綠色（專線）小型巴士，無論車輛的性能和駕駛者的牌類均相同，爲什麼綠色小巴可以行駛快速公路，可以行駛任何道路，而紅色小巴則不能呢？退一步說，就算限制紅色小巴的經營範圍，在沒有載客營業的情況下，仍不准行駛快速公路，這又怎能解釋呢？這不是歧視又是什麼呢？

我們認爲，沒有任何特別理由或如上述所講的四個情況下，每一位合法的駕駛人士均應擁有使用道路的權利。尊貴的主席、立法會議員們，你們爲維護公義、爭取人權作出不懈的努力，我們非常欽佩和贊賞，我們亦希望你們能關注這一群長期被剝奪道路使用權的小巴司機，向他們伸出援手，主持公道。

公共小型巴士的角色：

根據最新資料，小巴的市場佔有率是 14%，何鍾泰議員指出：「以

公共交通工具每日 1100 萬載客人次而論，14%的市場佔有率絕對不只是“輔助”。而小巴在交通運輸系統中的確扮演重要角色」。我們認為，政府仍然抱持過時的小巴政策，把小巴界定為輔助交通工具，是與事實不符的。政府現推行的是一車（專利巴士）獨霸政策，一列一列的巴士長城，填塞在彌敦道、軒尼詩道等主要干道，已成為阻塞交通和空氣污染的罪魁禍首。巴士線路多如牛毛，路線重疊，短途接駁（M 車）長途（行快速公路），應有盡有。小巴（紅色、綠色）在交通運輸上並未能如政府所言，擔當輔助和接駁的角色，而是與專利巴士進行一場不公平的競爭。

鼓勵紅色小巴轉為專線小巴的政策方針，在 1972 年政府開始推行，至今已三十年。三十年，香港有翻天覆地的變化，滄海桑田，新建屋邨不計其數，屋邨的接駁交通亦足以落實解決“紅色小巴轉專線小巴”的政策。為何三十年的時間，只有 56% 紅色小巴轉為專線小巴。為何屋邨接駁交通轉由“邨巴”解決呢？“邨巴”由百多架，近年迅速發展至千多架，因而影響其它交通工具的營運和不滿呢？現在，紅色小巴的生存空間已經越來越少了，加上整體社會經濟不景，小巴業界已陷於水深火熱之中。政府運輸政策的混亂，將成為社會不安定的一個重要因素。

此致

立法會交通事務委員會

汽車交通運輸業總工會

主席：李永生

2002 年 1 月 8 日