

渡輪服務 日日退步

差劣渡輪政策

運輸署敷衍塞責

運輸及房屋局及運輸署多年來對渡輪政策敷衍塞責，每況愈下，渡輪政策不只沒有寸進改善，而且更不斷退步，只任由渡輪公司「開天殺價，落地還錢」。

離島居民在交通上 10 多年來依然民不聊生，越來越多人從離島搬出市區，到離島旅遊之人數不斷下降，歸根究底就是船費極之昂貴，直接拉低乘客量，運輸署與渡輪公司不斷為離島趕客，形成惡性循環，始作俑者就是運輸署的失敗政策。

巴士路線尚且每年有一套巴士路線發展計劃作檢討，而且在削減服務或加價等等對市民有負面影響的建議時，最低限度有少許數據、班次、客量等等作建議之理據，然而運輸署的離島渡輪政策卻完全缺乏詳細數據，簡單如每天、每時段之客量也沒有，請問如何針對性檢討及改善渡輪服務呢？

渡輪與巴士之政策/發展檢討之對比	渡輪政策	巴士路線發展計劃
乘客 流量數 據	1)缺乏詳細客量分析 只有平均每日客量，完全缺乏詳細數據，如： <ul style="list-style-type: none"> ● 平均每日每班客量 ● 詳細客量分析，如個別月份、假期、島上節日等流量分析 ● 缺乏非繁忙時間客量低至什麼數字 / 百分比，難以詳細研究合併航班之細節 	有繁忙及非繁忙時間客量或百分比
提供 優惠	2)只有限期雞肋優惠，未能真正紓緩加價壓力 服務不斷倒退，雖然離島/中環碼頭將設港鐵優惠拍咭，中環碼頭和一般市區港鐵拍咭優惠機所在位置，同樣是與港鐵站相距一段路程(15 分鐘，甚至比部份市區拍咭機與港鐵站相距為遠)，然而優惠卻只限半年及\$1.5 優惠，比市區\$2 優惠更少\$0.5，政府作為港鐵大股東，年賺百億，對市民的小恩小惠仍十分吝嗇及有歧視之嫌。	削減服務 / 取消路線，有時尚算會以轉乘計劃優惠作頂替，而且不是短至只有半年期限。

<p>合併 服務</p>	<p>3)運輸署建議之合併方案極差，現反建議另一可行之合併方案</p> <p>2007年運輸署建議的合併方案雖有向區議會諮詢，然而該方案極之差劣，航程延長是一個正常情況，可是運輸署仍建議大幅削減班次實屬極不合理，現另附上較可行次建議合併方案，既合併服務，減去非繁忙時間現時所需近一半船隻、班次、人手等等成本，航班與現時相若，對乘客影響減到最少。(請詳見附件)</p>	<p>合併路線時尚算有少許數據支持，並需要區議會通過才能落實</p>
<p>無障礙 設施</p>	<p>4)無障礙設施不足</p> <p>不論是新抑或是舊船，坪洲航線仍缺乏方便輪椅乘客之位置，然而渡輪公司有提供輪椅借用服務則值得一讚！</p>	<p>運輸署尚且在改善服務中會要求巴士公司在添置新巴士時提供低地台出入口之巴士以照顧乘客需要</p>
<p>交通 工具 種類 / 費用</p>	<p>5)運輸署議而不行，仍未能實施單一船種以降低成本及票價</p> <p>運輸署多次提議以單一船種行走坪洲 / 其他離島，然而多年來仍未見有關具體落實或試行之計劃。以坪洲為例，現時快船船費是\$25.6，所使用之船種是海，與行走南丫島榕樹灣之船隻相同，但南丫島之船費只需\$15，相同船種竟然船費相差兩倍。該船種實際是可以較慢的船速行駛，達至以單一船種行走的目標，乘客減輕船費負擔同時亦可令船公司減輕經營成本。</p>	<p>尚有少許文字 / 數字 / 準則作使用不同種類巴士之理由。</p>
<p>加價</p>	<p>6)每次加價，同一對白缺乏文件，欠透明度</p> <p>加價時只需運輸署署長決定，與巴士不盡相同，其原因為何？ 渡輪加價，船公司卻沒有任何文件向立法會提交，其透明度甚低！ 所謂標書評審的評審委員會只有官方成員，欠缺民間聲音，立法會、區議會、鄉事會和真正渡輪最大的使用者 -- 離島居民之意見難以進入評審委員會，甚少使用渡輪的官員未能有效地就此改善渡輪服務水平。</p>	<p>巴士公司如要加價則需要經過行政長官及行政會議批准。 巴士公司尚且會公開地向立法會提交加價申請之相關資料。 http://www.legco.gov.hk/yr10-11/chinese/panels/tp/papers/tp1126cb1-732-2-c.pdf</p>

運輸署完全對渡輪政策沒有作出詳細之檢討及改善，任由渡輪公司加價

會議日期	文件編號	問題 / 重點
2007 年 7 月 3 日 (2008 新牌照 招標前)	IDC 63/2007 (離島區議會)	<ul style="list-style-type: none"> ● 中環碼頭加建樓層一事已一拖 4 年，現才開始作諮詢，改善渡輪政策拍慢板 ● 意見調查沒有公佈詳細數據 ● 運輸署建議合併方案極差(坪洲、梅窩航線)，合位航線後班次更疏落。
2007 年 8 月 20 日	IDC 88/2007 (離島區議會)	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有改良合併方案，梅窩、坪洲非繁忙時間客量依然低，沒有根治問題
2008 年 2 月 26 日	IDC 34/2008 (離島區議會)	<ul style="list-style-type: none"> ● 重新招標
*2008 年 5 月 16 日 (文件發出日期)	CB(1)1739/07-08(01) (立法會)	<ul style="list-style-type: none"> ● 重新招標結果 ● 立法會、區議會沒有就此招標結果文件作正式議程討論，如何能夠為渡輪服務作出檢討及改善?
2010 年 5 月 24 日	T&TC 19/2010 (離島區議會)	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署沒有就補貼提供足夠數據/理據支持 (為何是補貼通脹的加幅而不是油價，為何是通脹加幅的一半而不是全部、30%、75%或其他數字) ● 招標條件之一是把假日與平日的票價差距收窄至不超過 20%
2010 年 9 月 27 日	T&TC 39/2010 (離島區議會)	<ul style="list-style-type: none"> ● 沒有公佈詳細諮詢過程及結果及沒有做意見調查及相關研究 (如諮詢會日期、出席人數等；收集得來意見的詳細分析，如乘客對航班、船種、服務質素的意見等) ● 不能掌握有關數字及解決根本問題
2011 年 3 月 28 日	T&TC 13/2011 (離島區議會)	<ul style="list-style-type: none"> ● 標書評審的評審委員會只有官方成員，欠缺民間聲音，立法會、區議會、鄉事會和真正渡輪最大的使用者 -- 離島居民之意見難以進入評審委員會，甚少使用渡輪的官員未能有效地就此改善渡輪服務水平。 ● 運輸署在推出補貼 1 億 2 千萬，但仍未能把假日與平日的票價差距收窄，運輸署嚴重失職，渡輪公司沒有落實標書條款。

中環碼頭接駁轉乘

大幅改動毫無諮詢離島居民

發展局、規劃署一意孤行

拆中環碼頭巴士總站

碼頭巴士服務進一步削減

離島居民叫苦連天!!!

水路一條 變 死路一條

離島居民主要水路一條到中環上班返學，中環碼頭猶如各離島居民的共同家門口，碼頭一帶之巴士、小巴線對離島居民十分重要，然而在毫無諮詢離島居民及離島區議會下，行政長官施政報告、發展局、規劃署一意孤行密謀拆掉中環碼頭巴士總站及削減路線，所謂【保育中環】，發展「中環新海濱」，好大喜功、勞民傷財聲稱銳意好打造世界級海濱地標，實則完全沒有理會對離島居民之影響，本人作為一名離島居民，對此作極之不滿及強烈抗議。

如當局不撤回有關建議，依然拆中環碼頭巴士總站及削減巴士線，只會對離島交通作進一步打擊，遊客量再大減，令渡輪服務日日退步!

現特此要求立法會各議員再加把勁積極跟進渡輪及巴士政策，挽救離島不致變荒島！感激不盡！

合併坪洲、梅窩航線方案

星期一至五日間非繁忙時間及深宵凌晨 3 時航班
(公眾假期、島上有節慶及大型活動日子除外；班次為大約數目)

日間 非繁忙時間	建議方案 (早上10時至下午5時)					
	梅窩		坪洲		中環	
1	1000	1040	1015	1025	1040	1000
2	1045	1125	1100	1110	1125	1045
3	1130	1210	1145	1155	1210	1130
4	1215	1255	1230	1240	1255	1215
5	1300	1340	1315	1325	1340	1300
6	1345	1425	1400	1410	1425	1345
7	1430	1510	1445	1455	1510	1430
8	1515	1555	1530	1540	1555	1515
9	1600	1650	1615	1635	1640	1610
10	1655	1730	1710	1715	1735	1650

藍色字

=往中環

橙色字

=返離島

中環開 16:10 為配合學生下課時間

日間非繁忙時間	中坪梅迴航		現時航班	
往中環 航班時間 (分鐘)		單一船種	快	慢
	坪洲	25 ✓	25-30	35-40
	梅窩	40 ✓	30-35 ✓	50-55
所需船隻數量	2 ✓		5	
來回共開班次	20 ✓		42	
班次密度	45 分鐘一班 ✓		梅窩 40 分鐘一班 ✓ 坪洲 45 分鐘一班	

班次為大約數目

深宵航班	中坪梅迴航		現時航班
返回離島 航班時間(分鐘)		單一船種	快
	坪洲	20 ✓	25-30
	梅窩	35 ✓	35-40
所需船隻數量	1 ✓		2
來回共開班次	5 ✓ (其中 3 班由中環返離島)		4 (只有一班返該離島)
班次密度	1 小時 30 分鐘一班 ✓		只有一班

建議方案 -- 重點

- 1) 兩地往返中環時間縮短(以慢船作比較)
- 2) 梅窩班次密度由原有 40 分鐘一班延至 45 分鐘一班，坪洲則沒有分別
- 3) 所需船隻減少超過 50%
- 4) 來回共開班次減少近 50%
- 5) 因第 3 及第 4 點，成本因此下降，票價也應下調