

有關 6 條主要離島渡輪航線：下一個 3 年牌照期 (2017 至 2020 年)之意見書

敬啟者：

港九小輪已向運輸署申請於 2017 至 2020 年續牌時，建議取消坪洲往返中環的普通船，改用快船行走。同時加價 4%，到時新的票價將介乎現時普通船與快船之間；而快船的速度會比現時的快船慢，但比普通船快。由於快船沒有打算載運貨物，所以它的跳板設計，對上落貨會做成困難；同時快船沒有擺放貨物的空間，如強行擺放貨物，對乘客的安全會做成危害。渡輪公司的建議對坪洲的居民影響甚大，我們對渡輪公司的建議，只能用食得無厭來形容。

須知，渡輪是我們對外的唯一交通工具，別無其他選擇。政府有關當局有責任保障坪洲居民可享有安全和穩定的船種、合理的班次、舒適的座位、準時的航班及符合公眾能負擔的渡輪票價等等為先。不應用商業角度來釐定，應以我們坪洲居民對渡輪服務的實際需要，來制訂渡輪政策及盡早推出牌照合約標書，引入競爭，避免給渡輪公司索著鼻子走，苦了我們坪洲居民。

變相大幅加價 渡輪服務大倒退

現時行駛坪洲往返中環的快船船速約 25 分鐘，普通船的船速約 35 分鐘。渡輪公司建議續約後，快船的船速會比現時的快船慢，但比普通船快，相信航行時間約 30 分鐘。普通船的票價現時是 15 元 3 角，快船的票價是 28 元 5 角，明年加 4% 後；新票價將介乎現時普通船與快船之間（約 22 元 8 角一程）。對一向乘搭普通船的乘客而言，新票價將會大幅加價，加重他們的生活負擔。坪洲居民有一部份是基層人士，收入微薄，有些居民的經濟還有點困難。在這樣的前題下，香港政府有責任維持任何階層的離島居民，均可選擇自己能負擔的渡輪乘搭。（續約後若維持普通船服務，新票價約 15 元 9 角；相反全用快船之後的新票價約 22 元 8 角，兩個價錢相差達 43%；但航速只快了 5 分鐘，政府還向渡輪公司的補貼加碼。）

快船運貨 上落貨會做成困難

坪洲的所有生活物資，大部份都是由普通渡輪運載的，尤其殯葬的棺材，一定要用普通船運載；還有趕市的蔬菜、水果、凍肉、淡水活魚、雪魚、豬肉、已屠宰的豬隻、雜貨、甚至搬屋的大型貨物、家居的裝修物料和地盤的建築材料等都會選擇普通船。現時行駛坪洲往返中環的快船絕對不適合運載貨物，因快船沒有預留擺放貨物的空間。先說它的跳板，它的跳板與船身之間有一個高起的阻速擋，同時太厚的跳板與吊橋形成一級。對傷殘、老弱、需要坐輪椅的人士及擺滿貨物的木頭車上落都會做成極大的困難，這跳板是最失敗的設計。有違政府推行的無障礙通道政策，我們希望港九小輪可以盡快改善，方便這些需要幫助的傷殘、老弱和需要坐輪椅的人士。

快船絕對不宜運貨 對乘客的安全構成危險

快船的設計，根本沒有預留地方擺放貨物，與普通船不同，普通船有一個專擺放貨物的空間，與乘客隔開，就算發生意外，對乘客做成的傷害可以減到最低。反之快船就沒有專門擺放貨物的空間，如果強行擺放貨物，就會與乘客非常貼近，亦會阻塞逃生通道，一旦遇上意外，對乘客做成的傷害就非常嚴重。

強行改裝快船 極之不智

現時使用渡輪的人次已有增加，由原本每日約 5200 人次增加至 6800 人次左右。如果現時強行改裝快船，使之可以運載貨物，一定要拆除部分座椅；拆除部分座椅，座位就會減少；座位減少，就會有人上唔到船；有人上唔到船，就會嘈。到時運輸署唔知邊位承擔責任，或者將快船還原，普通船復出。一直相安無事的船種問題，我們希望運輸署要真正了解坪洲居民的需要。

對於我們離島居民的困境，我們已多次向運輸署提出如何解決渡輪的特定方案。像是取消離島假日附加費以增加假日人流；限制票價過高及加強服務以遏止人口流失；發展各個離島的特色環境價值以加強競爭力；制訂一套長遠的離島渡輪服務政策以避免日後的爭拗；在牌照合約約滿之前盡早招標以引入競爭；由政府直接補貼渡輪公司以避免渡輪公司無心經營或由政府收回再外判以確保渡輪可暢順運作等。這都是具體的解決方案。

我們不想舊調重彈，炒作離島渡輪服務這個議題，我們的目的是在協助政府避免政策上的失誤，害苦了我們離島居民。扼殺了離島的社區建設、社區經濟、社區網絡等。為了改善現時的離島渡輪服務，當局得回首檢討過去的人口變化、社區發展、未來規劃和鄰近社區的支援等，對現時離島（坪洲、南丫島、梅窩、長洲）的相關影響。

我們希望交通事務委員會各位立法會議員，能真正了解我們離島居民，對渡輪服務的實際需要，為我們離島居民敦促有關當局制定一個公平和合理的渡輪服務。

若有任何查詢，請致電：[REDACTED] 聯絡陳智連

此致：立法會交通事務委員會主席 陳恆鏞先生

2016 年 11 月 22 日

坪洲渡輪關注組
聯絡人：陳智連
同意這份意見書上載
陳智連