

## 民主黨調查

### 80%乘客掌握到站時間 將增加搭乘巴士意慾

#### 要求政府落實實時系統

( 2015 年 2 月 9 日立法會交通事務委員會特別會議意見書 )

就政府正在進行《公共交通策略研究-專營巴士》部份，民主黨在 2014 年 9 月於港島區多個大型巴士站進行調查，訪問約 500 名乘客，結果發現 80%乘客若能掌握實際巴士到站時間，將增加乘搭意慾；當中只有 70 歲或以上群組意慾略低。

在使用即時資訊系統方面，90%乘客表明會使用大型顯示屏、72%使用手機程式；民主黨交通事務副發言人柴文瀚認為，政府應糾正過往鄭汝樺為局長年代錯誤，理應協助網絡基礎建設，在批出專營權時，也要規定營辦商在限期內落實即時資訊系統。

民主黨也認為專營巴士服務，應該與公共小巴座位及牌照數量共同審視，政府研究應首要處理下列項目：

1. 現有自負營虧模式，在經營成本上漲，營辦商陸續退出時，應如何讓偏遠及依賴接駁的地區，繼續享有足夠服務。因此，政府應否改變現時不直接經營，又或是補貼的角色；
2. 專營巴士與專線小巴的角色，參考如首爾模式分廣域(紅)、幹線(藍)、支線(綠)及換乘(黃)四類，透過改變目前專營巴士營運條款，跟專線小巴服務互相配合，減少競爭及浪費，同時兩者又如何跟作為骨幹的鐵路互補不足，特別是車費上，如何避免乘客重覆支付，出現「一程多票」怪象；

3. 如何根據各社區情況，設定不同專營巴士或專線小巴服務的載客數目，避免非繁忙時間，提供載客量過多，而繁忙時間提供的載客量又不足，也即是必須提高目前專線小巴座位數目。
4. 硬件上，怎樣改善大型鐵路或巴士站轉乘安排，當中包括新發展及舊區更新項目，如何規定設置聯同住宅及商業設施的空調轉車站，以及日後轉乘站在設計上，怎麼規定以最簡短路程，便利乘客鐵路、專營巴士及專線小巴相互轉乘。
5. 街上的普通巴士站，如何減少受其他交通工具阻塞，以加快乘客上落速度，並避免公共交通車輛互相阻礙；同時盡量將主要街道的專線小巴上落處常規化，跟巴士站一致，除集中上落外更可容易識認、改善市容。
6. 在繁忙公共交通主幹道上的交通燈號，應盡量隨專營巴士及專線小巴到達而改變，取消輕鐵優先權，加快車流。
7. 各新發展及舊區更新項目，所有主要幹道必須配合巴士站設計，避免跟其他街道交匯，減少阻礙，甚至嘗試在行車線中央設置巴士專線及車站月台。

民主黨交通事務副發言人 - 柴文瀚

附檔：即時資訊系統問卷報告