

## 書面質詢

蘇嘉豪議員

透明把關巴士路線車型調整 確保舊區乘車需求交通安全

新巴士批給合同（註1）自今年1月1日生效至今逾三個月，公眾非常關注巴士服務質素有否因而持續改進。

合同規定以2019年載客量最高峰作為對兩間巴士公司支付財政援助的標準，如乘車人次少於或等於當年相應季度的若干百分比，即扣減對應季度財政援助每月金額的一定比例。

早在合同生效前，社會已有傳巴士公司為了衝高載客量，務求不被扣減財政援助，向交通局申請盡可能改用較大車型、延長路線行經客量較多的站點，甚至取消部分只能行駛小巴的舊城區狹窄路段，或減少行經舊區的小巴班次等，此舉或可提升部分繁忙路段載客量，但同時產生了一些副作用，特別是犧牲了部分舊區居民的乘車需求，行經大站的路線中途亦難以上車，若勉強利用較大車型穿梭舊區也被質疑拖慢效率，更有很大的安全隱患。

例如：去年11月巴士公司內部傳出，9號和16號線擬改用中巴並取消行經風順堂，雖然交通局否認，但於今年1月4日，巴士公司果然推出傳聞中「原方案」遇有爭議時便推出的「後備方案」，即增設與16號線幾乎重疊但不行經風順堂並改用中巴的16S號線。又如：17號線自1月18日改用中巴後，儘管疏導了部分路段的高載客量，但由於路線的覆蓋過長，當中巴行經舊區時屢出意外、險象環生。

問題的關鍵在於，新巴士合同雖然原則上杜絕了過往公共批給之名，購買服務為實衍生的公共財政黑洞，但在新的財政援助計算標準下，政府面對巴士公司新增、修改或取消路線的申請，依然未有透明和有利的把關機制，以保障公眾獲得更優質的巴士服務。乘客往往只能在申請獲批且公告後才知悉，而合同中設有的服務評鑑指標，當中佔最大比例（百分之40）的乘客滿意度指標，也不包括對於路線和站點安排的意見。

為此，本人現再行使《基本法》和《議事規則》之監察的權力，提出書面質詢如下，要求特區政府逐點作出清晰、客觀、貼切的書面答覆。

一、新合同規定，巴士公司新增、修改或取消路線須經特區預先批准，但當局審批的過程和準則仍處於黑箱作業。請問當局：會否參考香港運輸署就每年度巴士路線計劃進行諮詢（註2），以及廣州交通運輸局公示調整公車線路草案（註3）等做法，定期就巴士公司路線變動申請進行公示和徵集民意，加強當局與巴士服務各持份者溝通，減少申請存在的盲點並增強其公眾接受程度？

二、新合同很大程度上以2019年相應季度乘車人次作為計算巴士公司可獲財政援助的指標，請問當局：如何做好把關角色，避免巴士公司純粹為求衝高載客量，而盡可能申請改用中巴、延長路線途經大站、減少行經舊區的小巴班次，甚至取消部分只能行駛小巴的舊區狹窄路段，變相可能犧牲舊區的居民乘車需求和交通環境安全？

三、新合同規定，一旦市場上有與本澳正使用車輛體積相同或類似的環保車輛，非涉及舊大橋路線的小巴或中巴須改用環保能源。請問當局：如何加快推動巴士公司及早從外地引入先進且性能良好的小型環保巴士，測試應用於路窄、彎多、斜坡多的舊城區，配合適時加密班次，保障區內的乘客需求和道路安全，也減少非環保巴士對舊區尤其明顯的噪音和空氣污染影響？

註1：澳門特別行政區與澳門公共汽車股份有限公司簽署之公證合同摘錄——道路集體客運公共服務——第三標段批給公證合同之修改合同，以及澳門特別行政區與澳門新福利公共汽車有限公司簽署之公證合同摘錄——道路集體客運公共服務——第一標段及第四標段批給公證合同之修改合同。

<https://images.io.gov.mo/bo/ii/2020/39/extractos-39-sup-2020.pdf>

註2：香港特別行政區政府運輸署諮詢文件

[https://www.td.gov.hk/tc/publications\\_and\\_press\\_releases/consultation\\_papers/transport\\_department/index.html](https://www.td.gov.hk/tc/publications_and_press_releases/consultation_papers/transport_department/index.html)

註3：廣州市交通運輸局公交線路調整前意見徵集

<http://jtj.gz.gov.cn/zwgg/ywgg/ggjt/gjldzqyjzj>

