

書面質詢

近年，巴士服務飽受社會批評，居民普遍詬病巴士班次不足、「一嚟唔嚟，一嚟就嚟幾部」，並且經常出現巴士客滿被逼「飛站」等情況，以致每天飽受「出行難」困擾。因此社會一再強烈要求政府優化巴士服務，增加巴士班次，解決居民的出行需要。

然而，有巴士營運公司早前指出《澳門道路集體客運公共服務承投規則》（下稱「承投規則」）對巴士班次頻率及發車時間有嚴格規定，但其所依據的參考數據卻以 2007 年及 2008 年為基礎，六年前的班次標準，早已追不上現時的實際客運需求，但有關合同簽訂多年卻沒有根據社會變遷適時作出調整，致使出現客流量與班次嚴重不匹配的情況。巴士營運公司更表示倘若每當節假日，市民、旅客出行需求大的日子，應交通事務局要求加開班次，最後卻遭財政部門以並非《承投規則》所要求的班次為由，未能獲得相應的服務費。而當局亦曾經表示服務費的結算支付程序，會結合日常班次檢查、現場抽查及班次覆查三大環節，對存有異常情況的班次服務費不作支付¹。

當然，當局確保公帑的合理運用是必須的，加上自去年巴士服務傳出「鬼巴」事件後²，居民憂慮若將巴士班次完全放任營運公司決定可能令公帑未能妥善運用，依照原訂制度最低限度可以確保巴士服務在政府公權力監督下運行。但綜觀當前現實，巴士班次的調度機制過於僵化、欠缺機動性，甚至與實際的客運需要出現落差，結果是直接降低巴士服務的素質，此舉不但與落實「公交優先」背道而馳，更嚴重影響本澳居民的利益，出現居民、政府、巴士公司「三輸」的局面。

針對上述問題，本人提出以下質詢：

一、針對增發巴士班次的問題，《承投規則》當中有規定若臨時增發班次數量，

¹ 「交通事務局積極跟進審計建議強化巴士服務監管」，交通事務局網站新聞消息，2013 年 5 月 27 日。

² 見審計署，《道路集體客運公共服務》衡工量值式審計報告，2013 年 5 月。

須在翌日或之前向有關部門提出增發的合理證明³。但有關巴士營運公司卻表示事前與交通事務局就特定日子(如節慶、開學日等)達成增發巴士班次的協議，亦未能得到相應的給付。若然有關情況屬實，這變相促使巴士營運公司不願亦不能再額外增發班次，因此居民「搭車難」便有因可尋。請問有關當局，為何會出現上述情況？面對居民對巴士服務龐大的需求，當局為何沒有適時檢討這過於僵化的巴士調度機制？

二、巴士服務的《承投規則》簽訂至今已逾六年，及後並無作出修改或調整，使合同的制度框架設計與實際營運存在差異，隨著本澳社會急速發展，面對本澳客運量飆高、路面情況每況愈下、巴士路權未見突顯、人口遷移等種種問題，政府既然作為新巴士模式中主導的角色，請問當局何時可修改、調整巴士服務的班次調度機制，更好地利用有限的巴士資源解決居民、旅客的出行需要？

澳門特別行政區立法會議員

何潤生

何 潤 生

二零一四年十一月六日

³ 《承投規則》第 III.ii.技術條款 第 5.6 點「臨時調整班次及車型」。