元朗區議會交通及運輸委員會
巴士服務工作小組
二零一七年度第五次會議記錄

日　期：二零一七年九月二十二日(星期五)

時　間：上午十時正至下午一時零五分

地　點：元朗橋樂坊二號元朗政府合署十三樓 元朗區議會會議廳

出席者

主　席：	麥業成議員	會議開始	會議結束
副主席：	陳美蓮議員	會議開始	會議結束
成　員：	湛家雄議員, BBS, MH, JP	會議開始	會議結束
	陳思靜議員	會議開始	會議結束
	張木林議員	會議開始	上午 11:40
	趙秀嫻議員, MH	上午 10:15	會議結束
	周永勤議員	會議開始	上午 11:40
	郭　強議員, MH	上午 10:50	下午 12:25
	郭慶平議員	上午 11:00	上午 11:45
	李月民議員, MH	會議開始	上午 11:55
	劉桂容議員	會議開始	會議結束
	梁明堅議員	會議開始	會議結束
	馬淑燕議員	上午 10:25	上午 11:35
	文光明議員	會議開始	上午 11:45
	鄧焯謙議員	會議開始	會議結束
	杜嘉倫議員	上午 10:25	會議結束
	黃卓健議員	上午 10:15	下午 12:05
	黃煒鈴議員	上午 10:40	會議結束
	王威信議員, MH	上午 10:25	會議結束
	黃偉賢議員	會議開始	會議結束
	姚國威議員	會議開始	下午 12:35
	袁敏兒議員	會議開始	上午 11:10
	陳天任先生	會議開始	會議結束
	司徒駿軒先生	會議開始	會議結束
	鄧錦輝先生	會議開始	下午 12:20

秘　書：　陳晞旻女士　　元朗民政事務處行政助理(區議會)

列席者

鄺俊宇議員
麥嘉盈女士　　元朗民政事務助理專員(二)
譚樂忻女士　　運輸署高級運輸主任/元朗(一)
梁加諾先生　　運輸署高級運輸主任/元朗(二)
盧俊豪先生　　九龍巴士(一九三三)有限公司襄理(車務)
謝智豪先生　　龍運巴士有限公司高級車務主任
羅耀華先生　　龍運巴士有限公司一級策劃及支援主任
龔樹人先生　　城巴有限公司營運貳部經理

缺席者

黎偉雄議員
梁福元議員
沈豪傑議員
蕭浪鳴議員
程容輝先生
徐君紹先生

*　　*　　*　　*　　*

歡迎詞

主席歡迎各成員及政府部門代表出席元朗區議會巴士服務工作小組二零一七年度第五次會議。

議程一、通過巴士服務工作小組成員名單(修訂)
(巴士服務工作小組文件 2017／第 42 號)

2．　成員一致通過巴士服務工作小組的修訂成員名單。

議程二、通過二零一七年度第四次會議記錄

3．　成員一致通過巴士服務工作小組二零一七年度第四次會議記錄。

議程三、成員提問

(1) 麥業成議員、陳美蓮議員建議討論「龍運巴士服務建議-更改第 A37 號線之行車路線」諮詢文件
(巴士服務工作小組文件 2017／第 35 號)

4．　成員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 查詢本工作小組秘書是否得到交通及運輸委員會(交委會)主席同意傳閱「龍運巴士服務建議-更改第 A37 號線之行車路線」諮詢文件；

(2) 提出由於現時進行的會議並非交委會會議，認為應由本工作小組主席透過秘書處向交委會主席查詢代運輸署傳閱文件的程序；

(3) 成員在七月尾才收到運輸署有關更改 A37 號線走線的資料，並建議於九月實施有關改動。成員指出沒有足夠時間充分了解改道詳情及諮詢市民的意見，認為運輸署的做法有別於過往與區議會的處理程序；

(4) 運輸署在一個月內共三次以傳閱文件的方式向交委會委員諮詢巴士路線規劃，包括更改 A37 號線走線、更改 E34A 及 E34B 號線於機場客運大樓的站點及新增兩條巴士路線來往元朗區及市區，當中兩項有關更改走線及站點的建議從未於區議會轄下任何委員會或工作小組會議進行討論，而新增路線亦從未達成共識。首份傳閱文件的發送時間與上次巴士服務工作小組會議相隔不足兩個工作天，認為運輸署做法不恰當，要求拒絕協助運輸署以傳閱文件方式向成員進行諮詢；

(5) A37 號線往機場方向的發車點是洪水橋，但當區區議員在收到運輸署文件前，從未收到運輸署的事前諮詢。過往運輸署及巴士公司在提出改善方案前會先諮詢當區區議員；

(6) 查詢 A37 號線改道是否因為乘客量不足以支持該路線營運。根據成員觀察，乘搭 A37 號線的乘客以旅客為主，而乘搭 E34A 或 E34B 號線的乘客有七成是需要前往機場上班的市民。由運輸署文件所見，A37 號線改道後將途經樂湖居、賞湖居及天耀邨等已有 E34A 號線網絡覆蓋的地方。成員認為即使增加 A37 號線的服務範圍，亦未必能有效地改善乘客不足的情況，故建議巴士公司應改善現有服務，例如以減價的方式吸引市民乘搭。

5． <u>梁加諾先生</u>綜合回應如下：

(1) 運輸署過往多次以書面方式諮詢交委會委員對不同巴士路線改道方案的意見。署方會先評估方案對居民造成的影響程度，再決定進行諮詢的方式，包括在區議會轄下交委會會議，或透過民政事務處以傳閱文件的方式，收集區議員、委員及地區人士的意見；

(2) 明白成員關注 A37 號線改道的諮詢程序。運輸署在收到交委會委員對諮詢程序的意見後，隨即決定把議題呈上巴士服務工作小組作詳

細討論，進一步聆聽成員的意見；

(3) 同意運輸署應與受影響地區的區議員加強溝通，署方日後亦會加強與當區區議員的溝通；

(4) 表示運輸署會繼續透過傳閱文件的形式就個別方案向成員作出諮詢。然而，日後會先與交委會主席商討書面諮詢的時間再傳閱相關文件。

6． 主席總結，成員不能接受運輸署以傳閱文件的方式向成員諮詢對更改 A37 號線走線的意見，建議運輸署不應再以傳閱文件的形式向成員諮詢有關巴士路線的議題，並會向交委會主席提出相關建議。

議程四、成員動議

7． 主席表示，由於議程四(1)及議程四(2)屬相關議題，故建議將兩個議程合併討論，再分別為兩個動議進行表決。有關建議獲得成員同意。

8． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 慈祐居民對 A37 號線來往天慈邨及機場有一定的需求。E34A 號線的班次不足，居民多年來一直投訴因 E34A 號線往機場方向到天祐苑站時已客滿而未能登車，故 A37 號線成為慈祐居民的另一個選擇。部分需要到機場工作的市民，寧可支付近乎雙倍的車資乘搭 A37 號線，以得到更快捷及優質的服務；

(2) 根據運輸署的文件，每日平均有 115 名乘客於天慈邨站上落車，成員指出更改 A37 號線的行車路線至不經天慈邨將對一直依賴天慈邨站作上落客點的乘客不公平；

(3) 強調所有巴士路線的改動應在不影響現有乘客的原則下推行；

(4) 指出運輸署規劃巴士路線時往往忽略天水圍北居民的需要。建議巴士路線可改至行經天水圍北、美湖居及剛開始營運的悅品天秀酒店，以服務更多市民。但由於此走線令路程增長，基於「A」線快捷便利的原則，成員建議把 A37 號線改為「E」線，令更多市民以更低的價錢受惠；

(5) 天水圍北居民對前往機場的路線有一定需求，成員要求運輸署重新

檢示天水圍前往機場的巴士路線規劃，除了令 A37 號線把天水圍北納入其服務範圍外，應同時使所有天水圍居民有更理想的機場巴士服務；

(6) 提出如現時運輸署建議的更改方案未能令更多人受惠，運輸署及巴士公司應維持原狀，不作任何改動；

(7) 認為如要確保慈祐居民不受影響，必定不能更改現有路線。如整體路程增長，慈祐居民便會面對如 E34A 號線因客滿未能登車的問題，而洪福邨居民更會受車程過長問題所困擾；

(8) 反對運輸署建議更改 A37 號線走線的方案。成員對 A37 號線改為途經天湖路及天耀路感到不解，天耀路一帶有多盞交通指示燈，在繁忙時段經常擠塞，此舉無疑會增加該地段的交通負擔。另外，每程額外增加的行車時間將超過八分鐘，無疑會降低「A」線的服務質素；

(9) 反映天耀邨居民支持現時 A37 號線改經天耀邨的方案，認為能給予前往機場的居民一個更便利快捷的選擇。另要求運輸署及巴士公司在作出任何改動時，必須顧及天耀邨居民的利益；

(10) 有成員認為天耀邨居民已有 E34A 號線前往機場，強調 A37 號線是唯一行經天慈邨並前往機場的巴士路線，促請運輸署保留原有路線；

(11) 認為運輸署不明白問題所在，現時天水圍居民不滿 E34A 號線的服務未能滿足需求，運輸署應加密班次以服務更多市民，而非貿然更改其他路線的走線。另表示任何帶來負面影響的改動都不能接受，包括增加收費、客量增至現時班次未能應付的情況及車程延長等；及

(12) 建議增加免費轉乘服務，令居民在 A37 號線沒有站點的地方可以用轉乘的方法享用 A37 號線的服務。

9． 羅耀華先生感謝成員對來往天水圍及機場巴士服務的關注，並已備悉成員對更改 A37 號線走線的意見，將於日後檢視路線服務時一併作參考。

10． 梁加諾先生綜合回應如下：

(1) 備悉成員在更改 A37 號線走線方面的意見。認同如果 A37 號線行經天水圍不同地方如天水圍北部，可惠及更多天水圍居民，但擔心路

線過份延長會令 A37 號線失去快捷、便利的原意；及

(2) 運輸署會再與巴士公司商討及研究 A37 號線的路線規劃，希望能提升 A37 號線的服務水平。

11． 主席總結，強調運輸署及巴士公司對現有路線作出更改時，必須確保正在使用該巴士服務的乘客不受影響，故促請運輸署及巴士公司考慮成員的意見，重新檢視 A37 號線的走線。

(1) 李月民議員, MH 及鄧焯謙議員動議，姚國威議員、陸頌雄議員、劉桂容議員及郭慶平議員和議，「本工作小組強烈要求增加 A37 巴士班次及修改 A37 巴士路線，由洪水橋出發沿天影路到天恒邨後轉入天瑞路，到頌富商場後再轉入天華路行經天水圍市中心後轉回天華路，再直往多一個路口至天葵路、天龍路，再返回天城路必經天慈邨直出機場，額外令天水圍北、美湖居居民及剛開張的悅品天秀酒店旅客受惠。」
(巴士服務工作小組文件 2017／第 43 號)

12． 李月民議員, MH 及鄧焯謙議員提出以下動議，並獲姚國威議員、劉桂容議員及郭慶平議員和議：

「本工作小組強烈要求增加 A37 巴士班次及修改 A37 巴士路線，由洪水橋出發沿天影路到天恒邨後轉入天瑞路，到頌富商場後再轉入天華路行經天水圍市中心後轉回天華路，再直往多一個路口至天葵路、天龍路，再返回天城路必經天慈邨直出機場，額外令天水圍北、美湖居居民及剛開張的悅品天秀酒店旅客受惠。」

13． 經討論後，主席宣布，成員以 9 票贊成、3 票反對及 4 票棄權的絕對多數票通過上述動議。

(2) 陳美蓮議員動議，杜嘉倫議員和議，「本會強烈要求 A37 巴士保留途經天慈邨，確保原有慈祐居民不受影響。」
(巴士服務工作小組文件 2017／第 44 號)

14． 陳美蓮議員提出以下動議，並獲杜嘉倫議員和議：

「本會強烈要求 A37 巴士保留途經天慈邨，確保原有慈祐居民不受影響。」

15． 經討論後，主席宣布，委員以 9 票贊成、0 票反對及 4 票棄權的絕對多數票通過上述動議。

議程三、成員提問(續)
(2) 鄧焯謙議員要求加設巴士線從天水圍北到深圳灣口岸事宜
(巴士服務工作小組文件 2017／第 34 號)

16． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 認為運輸署在規劃巴士服務網絡時忽略天水圍北居民往來各口岸的需要，對運輸署的書面回覆感到失望；

(2) 天水圍南居民往來深圳灣口岸可乘搭 B2P 號線，在假日更有特別班次 B2X 號線，然而只有 618 號專線小巴往來天水圍北及深圳灣口岸，成員認為對天水圍居民不公平；

(3) 指出 618 號專線小巴於星期六早上需求較大，大部份天水圍北居民如欲前往深圳灣口岸，往往需要預留較長的候車時間，故建議增設 B2 號線的假日特別班次；

(4) 618 號專線小巴於厦村設有三個站點，成員反映在繁忙時間小巴到厦村時已經客滿，居民無法登車，故建議有必要增設巴士線往來口岸；

(5) 成員表示曾就加設巴士線往來天水圍北到深圳灣口岸事宜諮詢天水圍北居民，大部分居民皆表示支持，故要求運輸署聆聽市民訴求；

(6) 指出國家著重粵港澳大灣區的發展，特區政府應重視口岸的使用，以配合國家的發展政策。現時交通配套未能便利港人來往內地，運輸署應認真考慮加強往來口岸的交通配套；

(7) 查詢運輸署在規劃巴士路線時的考慮，以及如何處理成員的意見；

(8) 認為運輸署建議市民以轉乘方式由天水圍北到深圳灣口岸的說法牽強。因為轉乘其他交通工具會加重市民負擔，對天水圍北居民不公平；及

(9) 認為由運輸署單方面決定增設路線的可行性並不合理，建議各巴士公司就加設往來深圳灣口岸及天水圍北巴士路線的立場作出回覆。

17． 梁加諾先生綜合回應如下：

(1) 運輸署已備悉成員的意見，並會繼續留意市民對來往深圳灣口岸及天水圍北的巴士服務需求，待日後與巴士公司商討路線計劃時作出適當的考慮；

(2) 現時市民如需由天水圍北前往深圳灣口岸，除可乘搭 618 號專線小巴外，亦可乘搭輕鐵至天慈站或天耀站，再分別轉乘 B2P 或 B2X 號線前往口岸；及

(3) 回應成員對運輸署開設新巴士線準則及考量的查詢，署方考慮增設巴士線時，會優先考慮接駁鐵路或在鐵路範圍以外提供服務的新巴士服務路線。而於審批新設巴士服務時，署方會考慮該等服務對主要道路交通情況的影響，並會盡量避免開設長途巴士路線，或行走繁忙地區例如旺角、尖沙咀和中環等地區的巴士路線。

18． 主席總結，天水圍北居民對往來深圳灣口岸的交通有一定需求，希望運輸署認真考慮加設巴士線。另外，本工作小組會發信件予九巴、城巴及嶼巴以詢問各巴士公司對增設巴士線的意向。

(會後備註: 秘書處已於二零一七年九月二十九日致函九巴、城巴及嶼巴詢問各巴士公司對增設巴士線的意向。秘書處已於十一月七日把各巴士公司的書面回覆轉發成員參閱。)

(3) 陳美蓮議員、麥業成議員、杜嘉倫議員要求開辦早上由天慈開出往鰂魚涌巴士線 應付慈祐居民需求
(巴士服務工作小組文件 2017／第 37 號)

19． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 指出現時 969C 號線於早上七時二十分開出的特別班次的載客量已接近飽和水平，到天祐苑站時已經客滿。即使居民步行到天水圍公園站登車，首位乘客已經沒有座位，更要在擠迫的車廂內站立超過一小時才能到達目的地，故建議運輸署開辦早上由天慈前往鰂魚涌的巴士線，以應付乘客需求；

(2) 查詢 969C 號線早上時別班次的載客量，如現時乘客量已達到九成，運輸署便應按指引增加班次。有成員要求運輸署提供 969C 整體服務數據，包括每一條巴士線於每個時段、每個班次在每個站點的上落客數量；

(3) 建議部份巴士路線可以由天水圍南開出行經天水圍北再由朗天路或洪天路出市區，不但可以解決天水圍南居民因處於尾站而難以登車的問題，亦可以服務天水圍北居民；及

(4) 現時來往天水圍及港島東區的巴士路線不足以應付居民需求，成員擔心在多個新屋苑落成後，情況會更加嚴重，促請運輸署認真考慮開辦新巴士路線。

20． 龔樹人先生綜合回應如下：

(1) 回應成員對 969C 號線早上特別班次乘客量的查詢，上述路線於七月三十一日開始行駛，數據顯示八月的平均乘客量為 122 人，以一輛 12.8 米的巴士計算，大約有 20 位乘客需要站立，而九月份的客量已回落至正常水平，不足 110 人，即使乘客於尾站候車仍能登車；

(2) 在客量較高的月份，即使車廂內仍有空間可以站立，但往往車廂內接近車頭位置的乘客會較接近車尾的多，故未能完全利用車廂的空間。巴士車長每次都會呼籲乘客行入車廂內，望能服務更多市民。而城巴亦有派職員到各站點協助乘客登車，但能力有限，成效不顯著；

(3) 城巴會密切監察 969C 號線的客量，適時檢討服務，因應需求考慮增加班次；及

(4) 備悉成員對 969C 號線走線上改動的建議，城巴同意天祐苑站居民較難預計即將到站班次的乘客量。同時補充城巴在天水圍區的總站站位有限，天慈邨附近更是沒有總站，故難以安排天慈邨作發車點。城巴會與運輸署商討如何改變走線以改善天祐苑居民未能登車的問題及在天水圍區尋找合適的位置作發車點。

21． 梁加諾先生表示運輸署會與城巴跟進 969C 號線的載客量及需求，有需要時考慮增加班次。

22． 主席總結，就天慈邨居民對 969C 號線早上特別班次的需求，希望運輸署及城巴積極考慮增加班次。

(4) 湛家雄議員, BBS, MH, JP 建議討論天水圍至機場的 E34A、E34B 車站由機場客運大樓出境層的暢連路改為地面層的暢達路

23． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 成員對運輸署有關巴士路線改動的諮詢及實施時間相隔太短而感到不解。交委會於本年八月十日按運輸署要求傳閱了交委會文件 2017/第 64 號 — 傳閱文件，以諮詢各位委員就建議更改龍運北大嶼山對外巴士路線第 E33、E33P、E34A、E34B 及 E41 號線在機場島內的行車路線的意見，並建議於二零一七年第三季即九月實施；

(2) 認為行車路線的改動很大，運輸署不應以傳閱文件方式向委員作出諮詢並倉促實行。強調如有重要議題，應先呈交予交委會讓委員了解更多細節及有足夠的討論，運輸署應採納委員意見後才實行有關改動；

(3) 指出現時的改動方案對使用機場的出境旅客及接機人士有很大影響，改動後乘客需要由地面使用電梯到二樓才可到達出境大堂，而且路程較長，為乘客帶來不便；及

(4) 指出運輸署提交的文件有失實的地方，較早前提交的文件顯示需要作出改動的原因為機場管理局(機管局)要求收回暢連路巴士站以協助第三跑道工程。成員向機管局查詢後，發現並無此事，第三跑工程並不涉及上層巴士上落客位置。於是再向運輸署查詢，方知運輸署是希望把所有「E」線於機場客運大樓出境層暢連路的站點改到地面層的暢達路。要求運輸署向工作小組作書面回覆，解釋是否按照機管局要求而作出此改動。

24． 譚樂忻女士綜合回應如下：

(1) 由於是次改動所涉及的巴士路線不是只服務或行經元朗區，故運輸署須同步於同一天分發有關諮詢文件予多個相關區議會的交委會，其中包括離島區、元朗區、屯門區及葵青區等。綜合多區區議員的意見後，運輸署決定於現階段擱置方案；及

(2) 回應成員查詢有關改動的原因，據運輸署所得的資料為機場有工程進行而需要暢航路的路面騰出更多空間，以疏導該處日益增加的車流，故建議將部份停靠暢航路近一號客運大樓外的巴士路線遷移至暢達路近一號及二號客運大樓的巴士站。

25． 主席總結，請運輸署回應成員要求，以書面解釋改動多條「E」線在機場

客運大樓站點的原因。

(5) 郭強議員, MH、呂堅議員, MH、蕭浪鳴議員、黃煒鈴議員、馬淑燕議員、徐君紹先生、高俊傑先生、程容輝先生要求於天瑞巴士總站增設更多長座椅
(巴士服務工作小組文件 2017／第 39 號)

26． 成員感謝九巴回應於天瑞邨巴士總站加設長座椅的訴求，希望運輸署盡快完成審批資助程序，以落實工程令市民受惠。

27． 主席總結，請運輸署及九巴盡快落實在天瑞邨巴士總站增設長座椅的工程，令當區居民受惠。

(6) 王威信議員, MH、黃卓健議員要求增加傍晚時間 A36 線經國泰城的巴士班次
(巴士服務工作小組文件 2017／第 40 號)

28． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 現時 A36 號線由機場開往朗屏方向只有一班於下午六時十五分開出的班次駛經國泰城，但往往駛至國泰城時已經滿座，乘客認為付出較「E」線高昂的乘車費並不合理，故建議運輸署加開一至兩班特別班次，以滿足市民從國泰城前往朗屏巴士服務的需求；

(2) 由龍運及運輸署的書面回覆可見，龍運對加開 A36 號線班次駛經國泰城的建議持開放態度，但運輸署卻表示「未能支持」。成員希望運輸署考慮市民需求加開班次；

(3) 認為「A」線的費用比「E」線高約一倍，運輸署應制訂新政策所有「A」線不應設有企位，以維持優質的機場巴士服務；及

(4) 建議巴士公司及運輸署積極考慮增加「A」線的班次。部份元朗區居民在機場上班，由於「E」線車程較長，而且經常滿座，故部份居民會選擇較貴的「A」線，以求快捷優質的服務。

29． 譚樂忻女士綜合回應如下：

(1) 補充由於「A」線巴士需要提供快捷及直接往返機場的巴士服務，故一般都不會繞經機場的後勤區。備悉成員對 A36 號線的意見，署方會把成員就 A36 號線班次提出的意見向有關分部反映，以便在計劃巴士路

線時作考慮。此外，運輸署亦會不時檢視 A36 號線的服務水平及乘客需求的變化，以確保有關服務可配合需求；及

(2) 建議現時於國泰城欲使用「A」線的乘客，可乘搭 S64 或 S64X 號線前往機場客運大樓，然後於該處轉乘「A」線。

30． 羅耀華先生表示，已備悉成員要求增加 A36 號線傍晚時間行經國泰城的巴士班次的意見。龍運巴士對建議持開放態度，只要運輸署同意，公司願意調整服務以配合安排。

31． 主席總結，既然巴士公司對增加 A36 號線的建議持開放態度，希望運輸署盡快落實有關安排。

(7) 李月民議員, MH 反對城巴及新巴加價 12%
(巴士服務工作小組文件 2017／第 41 號)

32． 成員就議題發表的意見摘錄如下：

(1) 反對城巴及新巴加價；

(2) 指出六十歲或以上人士於港島區乘搭城巴及新巴的路線可享有半價優惠，而九龍區及新界區則沒有此優惠，令市民覺得城巴是用新界區及九龍區乘客的車費補貼港島區乘客，厚此薄彼並不公平。現時城巴更提出要求加價 12%，城巴於元朗區設有的巴士路線車資往往超過 20 元，而部份居民需要每天依賴城巴的巴士路線來往港島區。認為是次加價幅度大，嚴重加重市民負擔；

(3) 查詢是次加價是否因為隧道費增加。建議運輸署豁免巴士的部份隧道費，從而減低市民負擔；及

(4) 對城巴二十年來都未能在元朗區擴展業務感到遺憾。認為城巴應考慮增加服務的可行性，尋找在元朗區服務市民的機會，以提升競爭力，增加收入。

33． 龔樹人先生綜合回應如下：

(1) 城巴於港島區的巴士路線已有二十年沒有調整車資，上一次加價是在一九九七年，而 967 及 969 號線曾於二零零八年加價；

(2) 巴士公司的廣告收入與車資密不可分。城巴一直以廣告收入補貼部份車費收入。但由於近年各種巴士廣告平台的收入下跌，巴士流動多媒體平台更停止運作，為公司帶來財政壓力；

(3) 城巴其他方面的開支上升，成本大幅增加。過往九年，員工薪酬的累積升幅高達 40%，隧道費開支亦上升了約 21%。而港鐵港島西延線及南港島線開通令城巴流失不少乘客，車費方面的收入下跌。在成本上升但各方面收入下跌的情況下，城巴只能提出是次車費調整的方案；

(4) 根據運輸署的票價調整機制方程式計算，城巴可調整車費的幅度為約 29%。但考慮市民的負擔能力後，加價 12%是較容易令大眾接受；

(5) 城巴曾就設立月票進行研究。城巴的主要收入來源是車費，如因月票優惠而吸引乘搭城巴的新顧客數量，不足以覆蓋因月票造成的票價差額，將會對城巴的財政帶來壓力。如財政壓力大於城巴現時可負擔的能力，最終會反映於票價上，得不償失，故暫時未有計劃設立月票制度；及

(6) 城巴實施相應的路線重組以減輕營運成本及資源浪費，希望盡量在營運方面著手，降低票價需要調整的幅度，從而減少對市民的影響。城巴會繼續就各條巴士路線的服務進行檢討，與運輸署緊密聯繫，望能更有效的調配資源，令市民享有更優質的服務。

34． 主席總結，成員強烈反對城巴及新巴加價 12%，同時不滿運輸署在城巴及新巴加價一事上未有諮詢區議會，促請城巴及新巴收回加價決定。

議程四、其他事項

35． 議事完畢，會議於下午一時零五分結束。

元朗區議會秘書處
二零一七年十月