

交通及運輸委員會  
跟進公共巴士及小巴服務工作小組  
2021年第二次會議紀要

日期：2021年3月30日(星期二)  
時間：上午10時08分至下午1時50分  
地點：大埔區議會會議室

出席者：

任啟邦議員	主席
區鎮濠議員	成員
區鎮樺議員	成員
陳振哲議員	成員
陳蔚嘉議員	成員
周炫瑋議員	成員
何偉霖議員	成員
關永業議員	成員
林名溢議員	成員
林奕權議員	成員
劉勇威議員	成員
蘇達良議員	成員
譚爾培議員	成員
黃兆健議員	成員
胡耀昌議員	成員
姚鈞豪議員	成員
姚躍生議員	成員
朱麗儀女士	高級運輸主任／巴士發展(新界東)1／運輸署
區格萊先生	高級運輸主任／大埔／運輸署
譚浚熙先生	經理(公共事務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
張僑光先生	經理(車務)／九龍巴士(一九三三)有限公司
陳重懿先生	助理主任(策劃及發展)／九龍巴士(一九三三)有限公司
彭俊皓先生	助理策劃及車務編排經理／城巴有限公司
施玲玲女士	秘書

缺席者：

連栢璋議員	成員
文念志議員	成員

開會詞：

主席歡迎各成員及部門代表出席會議。

**I. 2021-2022 年度大埔區巴士路線計劃  
(大埔區議會文件 WGBM 4/2021 號)**

2. 主席歡迎運輸署高級運輸主任／巴士發展(新界東)朱麗儀女士就是項議程出席會議。
3. 運輸署代表介紹大埔區議會文件 WGBM 4/2021 號。
4. 主席請成員組合路線逐一商議，以提升討論效益。
5. 成員的意見概括如下：
  - (i) 詢問會否調撥 64K 號線及大埔原有巴士線資源開辦 64X 及 65X 號線。
  - (ii) 除上午外，會否同樣於黃昏時段提供上述服務。
  - (iii) 會否提早於第三季開辦服務。
  - (iv) 有否評估所擬定的開車時間是否配合乘客的通勤需要。
6. 主席詢問運輸署會否提供 64X 及 65X 號線雙向服務。另外，他亦關注上述巴士路線的行車路線與 264R 號線相似，只是總站不同。他指出，應將有關服務對象擴展至大埔區居民，以方便他們前往新界西。
7. 成員同意 64X 號線應增設回程班次，並舉例指，以 263C 號線為例，起初設計都是單向由屯門開出，及後增設雙向服務，方便兩地居民。
8. 運輸署代表回應指，將以新增資源開辦 64X 及 65X 號線，署方亦備悉成員增設回程服務的建議，日後會視乎乘客需求，與巴士公司研究建議的可行性。
9. 九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)代表回應指，該巴士路線的行車時間約一個半小時，即約上午 8 時 30 分到達科學園。由於實際時間會受行車時的路面情況影響，九巴會再就合適的開車時間作詳細研究。
10. 有成員擔心日後 64X 及 65X 號線會變由 64K 號線的分拆路線，變相會抽調 64K 號線的資源營運 64X 及 65X 號線。

11. 主席期望九巴盡快對增設新界西往來大埔服務作出回應，提供雙向服務或增設回程路線。

12. 運輸署代表備悉就有關路線命名的建議，並解釋 64X 及 65X 號線與 64K 號線的路線性質沒有直接關係。64K 號線覆蓋林錦公路一帶，繁忙時段乘客需求偏高，而 64X 及 65X 號線是經高速公路往大埔及香港科學園，兩者性質不同。

13. 有成員表示，307 號線經東區海底隧道(“東隧”)往銅鑼灣，而 907B 號線是經西區海底隧道(“西隧”)去小西灣，兩者目的地不同卻仍需進行路線重組，故希望巴士公司認真考慮市民的訴求。

14. 主席請成員先就 263C 號線的建議提出意見，並詢問目前 263C 號線來回班次的載客量及繞經白石角及科學園需時多少。

15. 有成員詢問為何取消在廣福街市站點，並詢問該車站的載客量。

16. 運輸署代表備悉成員的意見，並補充指，取消廣福街市站點後，乘客可以步行數分鐘到大埔公路近廣福邨的車站繼續乘搭 263C 號線，有關安排使巴士路線行車更順暢。

17. 九巴代表回應指，廣福街市的上載客量約 10 多人，乘客可使用廣福邨巴士站作替代，所縮短的行車時間更可填補巴士繞經科學園的時間。另外，263C 號線的載客量約五成，相信有剩餘的運載力接載科學園的乘客。

18. 成員詢問 263C 號線將在何處設站。此外，區內居民亦希望 263C 號線提供恆常服務，令居民可以便捷往返屯門。

19. 運輸署代表備悉成員提出將 263C 號線恆常化及調整路線的建議，署方會密切留意乘客需求及客量變化，適時與巴士公司研究調整路線及提升服務的可行性。

20. 九巴代表表示，將會詳細考慮及安排 263C 號線在廣福道的候車位置，稍後再向成員報告。

21. 有成員表示乘客對 272P 號線上午服務需求較高，故建議增設雙向班次，同時加強上午繁忙時段由大埔往葵興的服務。

22. 主席詢問 272P 號線載客量，藉此了解有關數據是否達到增加班次的準則。

23. 運輸署代表表示，272P 號線於上午繁忙時間的載客量約 7 成，亦備悉成員建議上午增加班次的意見，明白該路線是較為受歡迎的路線，會密切與九巴留意路線的服務水平，適時加強服務。

24. 九巴代表表示，服務白石角一帶的巴士路線載客量較高，除 272P 號線落實即將提升服務外，九巴亦會留意其餘巴士路線的載客量，再按運輸署的準則考慮增加班次，服務白石角通勤人士。

25. 主席表示，根據現時只設一班的 272P 號線載客量約七成，詢問運輸署上述路線以甚麼準則判斷需增加班次。

26. 有成員表示，有居民反映可否將 272P 號線服務延長至太和一帶，相信可增加客源又能方便居民。

27. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉成員建議加強 272P 號線於上午繁忙時間的服務的意見，署方在考慮是否增加班次時，除參考載客率外，同時會考慮長途路線如載客量較高會影響乘客舒適度，署方會與巴士公司檢視乘客的需求。
- (ii) 備悉成員建議 272P 號線途經太和及舊墟一帶的意見，由於有關建議或會增加行車時間，故需與巴士公司作詳細探討。

28. 成員的意見概括如下：

- (i) 現時只有 26 號線小巴往來大埔及烏溪沙，而且經常客滿，認為有關服務有一定乘客需求，希望會有巴士提供服務。
- (ii) 建議 274P 號線提供回程服務。
- (iii) 現時沒有從大埔區直達西貢的交通工具，建議提供由大埔經馬鞍山往西貢的巴士服務，並先提供假日服務試行。

29. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉開辦 274P 號線回程服務的建議，並會綜合各個相關區議會的意見再一併檢視。
- (ii) 備悉成員往來大埔及西貢的建議，並會與巴士公司密切留意乘客的出行模式。

30. 九巴代表補充指，疫情前 274P 號線的載客量約六成。

31. 主席認為引入競爭可提升巴士及小巴的服務質素，期望運輸署備悉成員的意見，爭取 274P 號線提供雙向服務，便利大埔及馬鞍山居民。

32. 成員的意見概括如下：

- (i) 認同大埔來往馬鞍山有乘客需求，建議運輸署先提供雙向服務，收集數據後再進一步分析實際需要。
- (ii) 目前主要由 26 及 806 號線小巴提供大埔往來馬鞍山服務，有關小巴分支線較多，服務相對欠穩定，而且經常客滿，故希望巴士公司能提供較穩定的服務給居民。
- (iii) 疫情爆發前，白石角居民未完全正式入伙，相信目前 274P 號線的載客量已超過六成。

33. 主席指出，274P 號線於創新路沿路的候車擠迫，詢問九巴如何安排白石角及創新路乘客候車位置，並應考慮是否有需要擴建巴士站。

34. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 認同白石角居民對往來大埔及馬鞍山的服務需求增加，九巴需與運輸署商討會否作出相應安排。
- (ii) 認為可考慮延長巴士停車彎供巴士靠站及上落客，相信可減少巴士等候靠站的時間。

35. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉 274P 號線增設早上班次的建議，稍後亦會再作檢視。
- (ii) 目前未能提供 26 及 806 號線小巴的載客量，並會與相關組別再作了解。
- (iii) 運輸署在考慮開辦巴士路線及增設回程服務時，會考慮乘客需求及是否與現有的公共交通服務重疊等因素。

36. 九巴代表回應指，因應創新路一帶的屋苑入伙，九巴早前已在創新路南行增設車站分流乘客，以期減少候車時間。此外，九巴亦已在上次交通及運輸委員會（“交運會”）會議上表示會擴闊上述停車彎，目前正與相關部門跟進及確認工程範圍。

37. 成員的意見概括如下：

- (i) 不理解署方抽調 307P 號線服務的原因。該路線已服務多年，

目前載客量約五成半，希望署方先了解實際乘客情況才進行調配。

- (ii) 907D 號線下午開出的班次時間較早，詢問擬定有關時間表的原因。成員認為有需要開辦 907D 號線提供往來東區的服務，但繁忙時段只有兩班車不太合理，建議增加資源。
- (iii) 詢問 307P 號線的載客量數據。

38. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 為減少對原有乘客的影響，運輸署建議調撥 307P 號線兩個班次，整體服務時間維持不變，惟候車時間會有所增加。
- (ii) 307P 與 907D 號線的服務範圍稍有不同，相信屆時有部分 307P 號線的乘客會轉乘 907D 號線，當有關方案落實後，署方會密切留意有關路線的客量變化，在有需要時調整服務水平。

39. 主席詢問 307P 號線的回程班次的載客量。

40. 運輸署代表表示，3 月份下午回程班次載客量介乎三至四成。

41. 九巴代表補充指，疫情前 307P 號線下午的載客量約六成，而九巴與城巴各調撥一班車到 907D 號線後，載客量上升幅度較少，相信仍足以配合乘客需求，預計部分乘客已由 307P 號線轉為乘搭 907D 號線。

42. 城巴有限公司(“城巴”)代表回應概括如下：

- (i) 907D 號線在大埔區會沿用 307P 號線的服務路線，兩條路線同樣服務港島東，相對 307P 號線，907D 號線則途經西隧，行車較順暢。
- (ii) 在發車時間方面，城巴希望兩個方向的乘客均可於上午 9 時前到達科學園或太古坊一帶，實際開車時間則可與相關持份者商討。

43. 成員的意見概括如下：

- (i) 907D 號線與 907B 及 907C 號線的分別不大，質疑開辦路線可否充分運用資源，同時擔心會會削減 307P 號線的服務質素。
- (ii) 上次工作小組會議時曾提出在不縮減班次的前提下先試行三

個月，如確認 907D 號線開辦後令 307P 號線的載客量大幅下降，相信市民會更容易理解削減班次的原因。

44. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉成員對 907D 號線回程班次開出時間的意見，署方會與巴士公司檢視回程班次的時間。
- (ii) 因應相關區議會建議增設直接巴士服務往來大埔及東區，署方擬定建議增設 907D 號線的方案。
- (iii) 明白成員關注 307P 號線的資源調動，署方會參考實地調查的結果，考慮避免調動個別載客量較高的班次，在有需要時作出適當的調整。
- (iv) 倘若建議方案獲得落實，署方於實施方案後亦會密切留意相關路線服務的需求變化，有需要時會與巴士公司調整服務。

45. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 如發現 907D 號線受市民歡迎及可以減少行車時間，將考慮投放更多資源到該路線及檢視 307P 號線的資源。
- (ii) 早上由東區前往大埔的班次為新增資源，主要服務通勤人士，九巴會持續檢視有關服務。

46. 城巴代表回應概括如下：

- (i) 307P 號線黃昏時間由天后開出的班次將由十班減至八班，並將有關班次資源調撥至 907D 號線，合共班次數目不變。
- (ii) 發車時間方面，為方便下班市民預計有關班次會於下午 6 時後到達太古坊或科學園。

47. 九巴代表補充指，907D 號線往大埔方向途經柴灣及鯪魚涌，發車時間雖為下午 5 時 40 分，但實際到達較多乘客上車的站點約下午 6 時後，相信可便利市民下班後乘搭，如成員及各部門有意見可就發車時間另作商討。

48. 有成員建議先考慮過渡方案並就 307P 號線的載客量進行實地視察。

49. 主席補充指，他早前曾與部分成員進行實地視察，以城巴的數據為例，疫情前的載客量約六成，但成員觀察到個別班次乘客需佔用企位，證明港島往大埔已有一定數量的乘客。

50. 有成員表示，由於兩條路線及站點有所不同，不能以此作比較。
51. 主席詢問運署署疫情過後增加班次的準則，如現時削減 307P 號線班次，日後再要求增加班次的標準是甚麼。
52. 運輸署代表回應概括如下：
- (i) 實地調查結果顯示各個班次的載客量介乎三至六成。倘若有關方案獲得落實，署方會提醒巴士公司避免調撥載客量較高的班次，同時亦會密切留意客量變化。
  - (ii) 署方決定是否允許增加班次是參考乘客需求而定，除了考慮最繁忙時段每半小時及一小時的載客量是否達到可以加班的指標，亦會考慮乘客乘搭長途路線時的舒適度。
53. 九巴代表同意上述兩條路線的行車路線不同，907D 號線能增加大埔區居民到港島區地點的選擇。九巴明白成員關注調撥資源問題，惟增加巴士資源牽涉多方面考慮，九巴會再與運輸署詳細考慮方案。
54. 成員表示，大埔及東區區議會均大力支持開辦 907D 號線，但並不支持抽調另一巴士路線資源的方案。成員認為運輸署應先試行有關方案才考慮落實縮減班次，減少對市民的不便。
55. 主席詢問成員就 T74 號線的意見。
56. 成員支持 T74 號線繞經運頭塘以方便市民，惟擔心改道後不經廣福道、新達廣場及廣福邨會影響到部分乘客。此外，車資調整至 \$13.9 的加幅過於進取，詢問巴士公司訂定車資的準則，是否需考慮路程及載客量等因素。
57. 運輸署代表表示，乘客可於廣福道分站乘搭 T74 號線或轉乘 74X 號線前往觀塘一帶。署方備悉成員建議伸延 74X 號線至油塘的意見，會與巴士公司檢視有關建議。
58. 九巴代表指出，受 T74 號線改道影響的乘客每日不超過五個，九巴亦會提供往運頭塘的 74X 號線特別班次作填補，以期減低對乘客的影響。此外，九巴擬定車資時有不同考慮因素，同時會按照運輸署的收費指引而訂定價格。
59. 主席認為 T74 號線定位不太清晰，詢問會否考慮整合 T74 與 74B 號線資源，同時提供全日服務。



60. 成員詢問運輸署會否有機會檢視有關車資。
61. 運輸署代表備悉成員對 T74 號線車費的意見，會與巴士公司檢視車資，但仍需尊重巴士公司的商業決定，署方會繼續留意車資是否符合車費等級表的要求。
62. 有成員表示，T74 號線的較其他行走路線更長的 T 號線巴士車資高，查詢運輸署有否引入機制使巴士公司調整開設新線的訂價。
63. 運輸署代表表示，巴士服務落實後如認為有需要調整車費，會向巴士公司反映意見。成員可參閱車費等級表公告了解車費安排。
64. 主席希望巴士公司明白，同一路線而實際速度相約但車資相差數元，市民會認為有關情況不合理，而成員亦對車資定價有所不滿，希望巴士公司檢討。
65. 有成員表示 X89D 號線上午 7 時開出，如大老山隧道出現交通擠塞，則需一個半小時才到達觀塘。成員建議增加上午期間的巴士班次，同時增加落禾沙站點，以便利上午 8 時要前往九龍上班的居民。
66. 九巴代表表示，隨着疫情回落，市民的上班時間大致回復正常，路面開始出現擠塞的情況，故早上繁忙時間前的行車情況會較穩定。參考過往幾天車務數據，X89D 號線約 7 時 50 分到達觀塘碼頭總站，相信可配合乘客的通勤需求。而署方建議新增 X89D 號線經落禾沙的特別班次，行車路線有別於 X89D 號線恆常班次，如進一步調早頭班車的時間，對大部分落禾沙居民或會有不便。
67. 成員的意見概括如下：
- (i) 建議減少 86P 號線班次同時將資源調撥到 X89D 號線，以新增早上 6 時 45 分開出的一個班次。
  - (ii) 由落禾沙步行至烏溪沙站只需約十分鐘，故認為 86P 號線的存在價值不大，詢問該巴士路線從烏溪沙站到沙田站的載客量。
  - (iii) 建議更改 86P 號線的行車路線，例如往沙田火車站方向增加學校區的站點，以吸引更多乘客使用。
  - (iv) 查詢 X89D 號線的載客量是否已接近飽和。
68. 九巴代表表示，86P 號線繁忙時段的載客量為 12%，而參考 2020 年

10 月的數據，該巴士路線的載客量更低於 5%。為了妥善運用資源，相信應將有關資源調撥至駛經落禾沙一帶有潛力的巴士路線。

69. 主席請相關代表提供 X89D 號線的數據。

70. 九巴代表表示，疫情前 X89D 號線的載客量約六成，預計載客量會有所增長，故提出有關資源調撥安排，希望服務更多市民。

71. 主席就 A47X、N42P 及 NA47 號線詢問成員的意見。

72. 成員的意見概括如下：

- (i) 對 682、682A 及 N307 號線沒有意見。
- (ii) 贊成 A47X 號線服務延長至太和，詢問日後若有新增的巴士線會否考慮同時途經太和及富亨邨，以方便兩區居民。此外，成員查詢延線後車程、對其他站點的影響及有關開出時間。
- (iii) 查詢會否就疫情放緩和調整 A47X 及 E41 號線開出時間，及會否考慮將 E41 號線服務延伸至太和一帶。
- (iv) N42P 號線於去年 8 月停止營運，詢問停辦有關路線的考慮因素。
- (v) A47X 號線晚間部份往機場的班次分別錄得 9%及 5%的載客量，詢問是否疫情高峰期期間的數據。

73. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉成員建議相關路線延長至太和及富亨邨的意見，署方會因應不同路線行車時間的改變及原有載客量，研究建議延長相關路線的可行性。
- (ii) 相信延長 A47X 號線至太和的建議對富亨邨居民影響不大，由於該線載客量不高，署方希望善用巴士資源，服務更多大埔區的居民。
- (iii) 延長 A47X 號線行車路線後的班次仍會維持 30 分鐘一班，而 NA47 號線則會因應路線延長而提早五分鐘開出，確保乘客於富亨邨中途站登車時間不會相差太遠。
- (iv) 本年度的巴士路線計劃中沒有提及 E 號線巴士的服務調整，署方備悉成員意見，並會適時檢視。
- (v) N42P 及 A47X 號線的服務調整主要參考疫情前的數據，因應相關路線載客量偏低，故希望將資源投放於適當的服務上。

74. 九巴代表回應概括如下：

- (i) 延長 A47X 號線服務至太和的額外行車時間約五至十分鐘，富亨邨將由總站變成中途站，居民可使用九巴手機應用程式查閱有關巴士的到站時間，希望能減低對乘客的影響。
- (ii) 由於太和巴士總站的使用率非常高，需時整理站內巴士排位，以設置 A47X 號線候車位置，故較難再安排新線及 E 線巴士在該處登車，因此目前決定只延長 A47X 號線。

75. 主席表示，A47X 號線延長後會否影響司機的用膳及休息時間。另外，太和巴士總站使用率亦非常高，詢問九巴會否與運輸署及相關部門考慮擴建太和巴士總站。

76. 九巴代表表示，曾聯同運輸署及房屋署探討擴建太和巴士總站，由於後方花槽上已植有樹木，未能隨便遷移，故有關建議遭房屋署否決。此外，延長 A47X 號線後的行車時間增加約八分鐘，九巴並不因而扣減車長的休息時間。一般而言，車長每完成駕駛一個單程後會有車程 10% 的休息時間，九巴會因應行車路線延長重新製作時間表，確保維持適當的車長休息時間。

77. 成員的意見概括如下：

- (i) 詢問如 W3 號線現考慮在翠怡花園設站，會否與 A47X 號線有所重疊。
- (ii) 建議在交運會會議上討論有關太和巴士總站後方花槽的問題，相信遷移花槽會令整體行車情況更暢順。

78. 九巴代表回應指，就成員建議機場巴士路線增加翠怡花園站點的建議，由於車輛未能於該處掉頭前往太和巴士總站，故建議目前並不可行。

79. 主席請成員就來往康盛花園及大埔工業邨的巴士服務提出建議。

80. 成員的意見概括如下：

- (i) 詢問為何將總站設於康盛花園而非將軍澳市中心，認為有關路線只能便利將軍澳居民，卻忽略大埔區居民前往將軍澳市中心的需要。
- (ii) 詢問有關路線會否行經將軍澳－藍田隧道（“將藍隧道”）或東隧轉車站。

81. 運輸署代表回應指，署方計劃該路線途經將軍澳市中心及鐵路站等位置。同時，署方會因應將藍隧道落實時間等考慮乘車安排，署方目前計劃該巴士路線駛經將藍隧道。

82. 成員的意見概括如下：

- (i) 建議增加將軍澳工業邨站點，以配合大埔區居民通勤需求。
- (ii) 認同需有連接兩區的工業區的點對點巴士路線，建議開辦路線前檢討及調整行車路線，以回應兩區居民的訴求。
- (iii) 認為行經將藍隧道會令行車路線變得迂迴，建議署方考慮是用將軍澳隧道，相信有助分流及縮短路程。如落實路線將行經將藍隧道，會否同時在東區海底隧道增設轉乘站。

83. 運輸署回應概括如下：

- (i) 備悉成員建議路線途經將軍澳工業邨的意見並會檢視有關方案。署方希望新增路線連接大埔及將軍澳兩區，而規劃方案期間主要考慮到有關路線需覆蓋將軍澳不同的中心地段，減少大埔居民前往將軍澳的所需時間。延長行車路線會增加行車時間，有機會影響將軍澳一帶的行車範圍，署方會綜合相關區議會的意見，再檢視建議方案。
- (ii) 備悉成員就改行將軍澳隧道的建議。署方將因應將藍隧道落成日期，進一步考慮成員的意見，補充署方目前方案是行經將藍隧道。

84. 主席表示，成員較關注巴士是否能到達將軍澳工業邨，並認為若在將軍澳寶邑路一帶設站將更理想。

85. 成員的意見概括如下：

- (i) 成員表示曾就來往富蝶邨的巴士路線諮詢居民，由於南運路路面較擠塞，故建議路線經太平工業邨至太和的循環線，既可避免擠塞路段又途經港鐵站，以便利乘客。
- (ii) 詢問個別對富蝶邨至油塘巴士路線招標的原因，有關路線某程度上與 74C、74P 及 74X 號線相同，而富亨居民對往油塘的巴士線亦有需求，建議先開辦富亨邨往返油塘的巴士路線，日後再延伸至富蝶邨。

86. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 備悉成員建議調整相關富蝶邨路線行車路線的意見。
- (ii) 由於富蝶邨日後預計增加超過 20 000 人口，建議開辦一條全日路線接駁鐵路服務，應付新增的乘客需求。
- (iii) 署方目前正就富蝶邨的人口增長檢視公共交通服務配套，建議透過招標安排區內接駁路線或跨區路線。署方理解大埔墟居民往返油塘的需求，如日後此路線方案得以落實，居民可於大老山隧道巴士轉車站轉乘其他路線前往油塘或其他地方。

87. 成員明白運輸署將總站設於大埔墟站的理由，但成員認為無需有太多路線重疊的巴士線，同時亦擔心會對南運路造成壓力。

88. 主席表示，雖然有居民反映希望循環線以太和站而非大埔墟站作結，但他擔心太和站會逐漸出現擠塞情況，亦未知太和巴士總站能否應付有關新增路線，建議巴士公司考慮整合有關路線。

89. 運輸署代表回應概括如下：

- (i) 理解南運路的交通情況，署方會考慮將接駁巴士終點站設於太和，同時考慮善用太和往吐露港公路的行車路線，為南北方向的行車分流的意見。
- (ii) 署方會進一步檢視巴士路線網絡，整合各巴士路線及站點，而現階段仍未落實接駁巴士的總站，署方會因應各方意見考慮有關建議。
- (iii) 就整合往返富蝶邨及東九龍的服務，署方會在落實營辦商後檢視服務水平及行車路線。

90. 主席總結成員的討論意見如下：

- (i) 就 64X 及 65X 號線，成員對新增資源表示歡迎，惟希望可提供雙向服務。
- (ii) 支持增加 X89D 號線班次。
- (iii) 支持 263C 號線服務。
- (iv) 支持 272P 號線於黃昏時間增加回程服務，並建議於早上及黃昏時間各開一班車，同時要求 272P 往葵興方向增加班次。
- (v) 要求 274 號線提供雙向服務。

- (vi) 對於 307P 及 907D 號線建議有保留。
- (vii) 支持 682 及 682A 號線的修改。
- (viii) 支持 T74 號線改道繞經運頭塘，成員對路線沒有意見但不滿車資較為昂貴。
- (ix) 支持 N307 號線延線至富亨。
- (x) 支持 A47X 號線延線至太和。
- (xi) 對 N42P 號線的數據準確度有保留。
- (xii) 支持 NA47 號線總站遷移到太和。
- (xiii) 成員均希望大埔至將軍澳的新巴士路線服務能伸延至將軍澳工業邨。
- (xiv) 建議將富蝶邨到大埔墟站的路線改為富蝶邨到太和站，以分流南運路的擠塞情況。
- (xv) 希望整合新增大埔至油塘的路線及原有的 74X 號線。

91. 主席請成員報告呈檯文件。

92. 有成員表示，調查報告集合 352 名居民的意見，報告沒有經過任何篩選，每項路線都有獨立的意見及評分，亦有按分區了解乘客需求，希望運輸署及巴士公司詳細參閱報告。

## II. 其他事項

93. 有成員請運輸署備悉小巴 26 號線跳過站點的問題，並於下次會議上回應。

94. 主席建議將有關事宜留在交運會會議上再作討論。

## III. 下次會議日期

95. 主席宣布，下次會議日期容後通知。

96. 議事完畢，會議於下午 1 時 50 分結束。

大埔區議會秘書處  
2023年12月