

交通及运输委员会
跟进公共巴士及小巴服务工作小组
2021年第二次会议纪要

日期： 2021年3月30日(星期二)
时间： 上午10时08分至下午1时50分
地点： 大埔区议会会议室

出席者：

任启邦议员	主席
区镇濠议员	成员
区镇桦议员	成员
陈振哲议员	成员
陈蔚嘉议员	成员
周炫玮议员	成员
何伟霖议员	成员
关永业议员	成员
林名溢议员	成员
林奕权议员	成员
刘勇威议员	成员
苏达良议员	成员
谭尔培议员	成员
黄兆健议员	成员
胡耀昌议员	成员
姚钧豪议员	成员
姚跃生议员	成员
朱丽仪女士	高级运输主任 / 巴士发展(新界东) 1 / 运输署
区格莱先生	高级运输主任 / 大埔 / 运输署
谭浚熙先生	经理(公共事务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
张侨光先生	经理(车务) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
陈重懿先生	助理主任(策划及发展) / 九龙巴士(一九三三)有限公司
彭俊皓先生	助理策划及车务编排经理 / 城巴有限公司
施玲玲女士	秘书

缺席者：

连桷璋议员	成员
文念志议员	成员

开会词：

主席欢迎各成员及部门代表出席会议。

**I. 2021-2022 年度大埔区巴士路线计划
(大埔区议会文件 WGBM 4/2021 号)**

2. 主席欢迎运输署高级运输主任 / 巴士发展(新界东)朱丽仪女士就是项议程出席会议。

3. 运输署代表介绍大埔区议会文件 WGBM 4/2021 号。

4. 主席请成员组合路线逐一商议，以提升讨论效益。

5. 成员的意见概括如下：

(i) 询问会否调拨 64K 号线及大埔原有巴士线资源开办 64X 及 65X 号线。

(ii) 除上午外，会否同样于黄昏时段提供上述服务。

(iii) 会否提早于第三季开办服务。

(iv) 有否评估所拟定的开车时间是否配合乘客的通勤需要。

6. 主席询问运输署会否提供 64X 及 65X 号线双向服务。另外，他亦关注上述巴士路线的行车路线与 264R 号线相似，只是总站不同。他指出，应将有关服务对象扩展至大埔区居民，以方便他们前往新界西。

7. 成员同意 64X 号线应增设回程班次，并举例指，以 263C 号线为例，起初设计都是单向由屯门开出，及后增设双向服务，方便两地居民。

8. 运输署代表响应指，将以新增资源开办 64X 及 65X 号线，署方亦备悉成员增设回程服务的建议，日后会视乎乘客需求，与巴士公司研究建议的可行性。

9. 九龙巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)代表响应指，该巴士路线的行车时间约一个半小时，即约上午 8 时 30 分到达科学园。由于实际时间会受行车时的路面情况影响，九巴会再就合适的开车时间作详细研究。

10. 有成员担心日后 64X 及 65X 号线会变由 64K 号线的分拆路线，变相会抽调 64K 号线的资源营运 64X 及 65X 号线。

11. 主席期望九巴尽快对增设新界西往来大埔服务作出回应，提供双向服务或增设回程路线。

12. 运输署代表备悉就有关路线命名的建议，并解释 64X 及 65X 号线与 64K 号线的路线性质没有直接关系。64K 号线覆盖林锦公路一带，繁忙时段乘客需求偏高，而 64X 及 65X 号线是经高速公路往大埔及香港科学园，两者性质不同。

13. 有成员表示，307 号线经东区海底隧道（“东隧”）往铜锣湾，而 907B 号线是经西区海底隧道（“西隧”）去小西湾，两者目的地不同却仍需进行路线重组，故希望巴士公司认真考虑市民的要求。

14. 主席请成员先就 263C 号线的建议提出意见，并询问目前 263C 号线来回班次的载客量及绕经白石角及科学园需时多少。

15. 有成员询问为何取消在广福街市站点，并询问该车站的载客量。

16. 运输署代表备悉成员的意见，并补充指，取消广福街市站点后，乘客可以步行数分钟到大埔公路近广福邨的车站继续乘搭 263C 号线，有关安排使巴士路线行车更顺畅。

17. 九巴代表响应指，广福街市的上载客量约 10 多人，乘客可使用广福邨巴士站作替代，所缩短的行车时间更可填补巴士绕经科学园的时间。另外，263C 号线的载客量约五成，相信有剩余的运载力接载科学园的乘客。

18. 成员询问 263C 号线将在何处设站。此外，区内居民亦希望 263C 号线提供恒常服务，令居民可以便捷往返屯门。

19. 运输署代表备悉成员提出将 263C 号线恒常化及调整路线的建议，署方会密切留意乘客需求及客量变化，适时与巴士公司研究调整路线及提升服务的可行性。

20. 九巴代表表示，将会详细考虑及安排 263C 号线在广福道的候车位置，稍后再向成员报告。

21. 有成员表示乘客对 272P 号线上午服务需求较高，故建议增设双向班次，同时加强上午繁忙时段由大埔往葵兴的服务。

22. 主席询问 272P 号线载客量，藉此了解有关数据是否达到增加班次的准则。

23. 运输署代表表示，272P 号线于上午繁忙时间的载客量约 7 成，亦备悉成员建议上午增加班次的意见，明白该路线是较为受欢迎的路线，会密切与九巴留意路线的服务水平，适时加强服务。

24. 九巴代表表示，服务白石角一带的巴士路线载客量较高，除 272P 号线落实即将提升服务外，九巴亦会留意其余巴士路线的载客量，再按运输署的准则考虑增加班次，服务白石角通勤人士。

25. 主席表示，根据现时只设一班的 272P 号线载客量约七成，询问运输署上述路线以甚么准则判断需增加班次。

26. 有成员表示，有居民反映可否将 272P 号线服务延长至太和一带，相信可增加客源又能方便居民。

27. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 备悉成员建议加强 272P 号线于上午繁忙时间的服务的意见，署方在考虑是否增加班次时，除参考载客率外，同时会考虑长途路线如载客量较高会影响乘客舒适度，署方会与巴士公司检视乘客的需求。
- (ii) 备悉成员建议 272P 号线途经太和及旧墟一带的意见，由于有关建议或会增加行车时间，故需与巴士公司作详细探讨。

28. 成员的意见概括如下：

- (i) 现时只有 26 号线小巴往来大埔及鸟溪沙，而且经常客满，认为有关服务有一定乘客需求，希望会有巴士提供服务。
- (ii) 建议 274P 号线提供回程服务。
- (iii) 现时没有从大埔区直达西贡的交通工具，建议提供由大埔经马鞍山往西贡的巴士服务，并先提供假日服务试行。

29. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 备悉开办 274P 号线回程服务的建议，并会综合各个相关区议会的意见再一并检视。
- (ii) 备悉成员往来大埔及西贡的建议，并会与巴士公司密切留意乘客的出行模式。

30. 九巴代表补充指，疫情前 274P 号线的载客量约六成。

31. 主席认为引入竞争可提升巴士及小巴的服务质素，期望运输署备悉成员的意见，争取 274P 号线提供双向服务，便利大埔及马鞍山居民。

32. 成员的意见概括如下：

- (i) 认同大埔来往马鞍山有乘客需求，建议运输署先提供双向服务，收集数据后再进一步分析实际需要。
- (ii) 目前主要由 26 及 806 号线小巴提供大埔往来马鞍山服务，有关小巴分支线较多，服务相对欠稳定，而且经常客满，故希望巴士公司能提供较稳定的服务给居民。
- (iii) 疫情爆发前，白石角居民未完全正式入伙，相信目前 274P 号线的载客量已超过六成。

33. 主席指出，274P 号线于创新路沿路的候车挤迫，询问九巴如何安排白石角及创新路乘客候车位置，并应考虑是否有需要扩建巴士站。

34. 九巴代表响应概括如下：

- (i) 认同白石角居民对往来大埔及马鞍山的服务需求增加，九巴需与运输署商讨会否作出相应安排。
- (ii) 认为可考虑延长巴士停车弯供巴士靠站及上落客，相信可减少巴士等候靠站的时间。

35. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 备悉 274P 号线增设早上班次的建议，稍后亦会再作检视。
- (ii) 目前未能提供 26 及 806 号线小巴的载客量，并会与相关组别再作了解。
- (iii) 运输署在考虑开办巴士路线及增设回程服务时，会考虑乘客需求及是否与现有的公共交通服务重迭等因素。

36. 九巴代表响应指，因应创新路一带的屋苑入伙，九巴早前已在创新路南行增设车站分流乘客，以期减少候车时间。此外，九巴亦已在上次交通及运输委员会（“交运会”）会议上表示会扩阔上述停车弯，目前正与相关部门跟进及确认工程范围。

37. 成员的意见概括如下：

- (i) 不理解署方抽调 307P 号线服务的原因。该路线已服务多年，

目前载客量约五成半，希望署方先了解实际乘客情况才进行调配。

- (ii) 907D 号线下午开出的班次时间较早，询问拟定有关时间表的原因。成员认为有需要开办 907D 号线提供往来东区的服务，但繁忙时段只有两班车不太合理，建议增加资源。
- (iii) 询问 307P 号线的载客量数据。

38. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 为减少对原有乘客的影响，运输署建议调拨 307P 号线两个班次，整体服务时间维持不变，惟候车时间会有所增加。
- (ii) 307P 与 907D 号线的服务范围稍有不同，相信届时有部分 307P 号线的乘客会换乘 907D 号线，当有关方案落实后，署方会密切留意有关路线的客量变化，在有需要时调整服务水平。

39. 主席询问 307P 号线的回程班次的载客量。

40. 运输署代表表示，3 月份下午回程班次载客量介乎三至四成。

41. 九巴代表补充指，疫情前 307P 号线下午的载客量约六成，而九巴与城巴各调拨一班车到 907D 号线后，载客量上升幅度较少，相信仍足以配合乘客需求，预计部分乘客已由 307P 号线转为乘搭 907D 号线。

42. 城巴有限公司（“城巴”）代表响应概括如下：

- (i) 907D 号线在大埔区会沿用 307P 号线的服务路线，两条路线同样服务港岛东，相对 307P 号线，907D 号线则途经西隧，行车较顺畅。
- (ii) 在发车时间方面，城巴希望两个方向的乘客均可于上午 9 时前到达科学园或太古坊一带，实际开车时间则可与相关持份者商讨。

43. 成员的意见概括如下：

- (i) 907D 号线与 907B 及 907C 号线的分别不大，质疑开办路线可否充分运用资源，同时担心会削减 307P 号线的服务质素。
- (ii) 上次工作小组会议时曾提出在不缩减班次的前提下先试行三

个月，如确认 907D 号线开办后令 307P 号线的载客量大幅下降，相信市民会更容易理解削减班次的原因。

44. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 备悉成员对 907D 号线回程班次开出时间的意见，署方会与巴士公司检视回程班次的时间。
- (ii) 因应相关区议会建议增设直接巴士服务往来大埔及东区，署方拟定建议增设 907D 号线的方案。
- (iii) 明白成员关注 307P 号线的资源调动，署方会参考实地调查的结果，考虑避免调动个别载客量较高的班次，在有需要时作出适当的调整。
- (iv) 倘若建议方案获得落实，署方于实施方案后亦会密切留意相关路线服务的需求变化，有需要时会与巴士公司调整服务。

45. 九巴代表响应概括如下：

- (i) 如发现 907D 号线受市民欢迎及可以减少行车时间，将考虑投放更多资源到该路线及检视 307P 号线的资源。
- (ii) 早上由东区前往大埔的班次为新增资源，主要服务通勤人士，九巴会持续检视有关服务。

46. 城巴代表响应概括如下：

- (i) 307P 号线黄昏时间由天后开出的班次将由十班减至八班，并将有关班次资源调拨至 907D 号线，合共班次数目不变。
- (ii) 发车时间方面，为方便下班市民预计有关班次会于下午 6 时后到达太古坊或科学园。

47. 九巴代表补充指，907D 号线往大埔方向途经柴湾及鲗鱼涌，发车时间虽为下午 5 时 40 分，但实际到达较多乘客上车的站点约下午 6 时后，相信可便利市民下班后乘搭，如成员及各部门有意见可就发车时间另作商讨。

48. 有成员建议先考虑过渡方案并就 307P 号线的载客量进行实地视察。

49. 主席补充指，他早前曾与部分成员进行实地视察，以城巴的数据为例，疫情前的载客量约六成，但成员观察到个别班次乘客需占用企位，证明港岛往大埔已有一定数量的乘客。

50. 有成员表示，由于两条路线及站点有所不同，不能以此作比较。

51. 主席询问运署署疫情过后增加班次的准则，如现时削减 307P 号线班次，日后再要求增加班次的标准是甚么。

52. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 实地调查结果显示各个班次的载客量介乎三至六成。倘若有方案获得落实，署方会提醒巴士公司避免调拨载客量较高的班次，同时亦会密切留意客量变化。
- (ii) 署方决定是否允许增加班次是参考乘客需求而定，除了考虑最繁忙时段每半小时及一小时的载客量是否达到可以加班的指标，亦会考虑乘客乘搭长途路线时的舒适度。

53. 九巴代表同意上述两条路线的行车路线不同，907D 号线能增加大埔区居民到港岛区地点的选择。九巴明白成员关注调拨资源问题，惟增加巴士资源牵涉多方面考虑，九巴会再与运输署详细考虑方案。

54. 成员表示，大埔及东区区议会均大力支持开办 907D 号线，但并不支持抽调另一巴士路线资源的方案。成员认为运输署应先试行有关方案才考虑落实缩减班次，减少对市民的不便。

55. 主席询问成员就 T74 号线的意见。

56. 成员支持 T74 号线绕经运头塘以方便市民，惟担心改道后不经广福道、新达广场及广福邨会影响到部分乘客。此外，车资调整至 \$13.9 的加幅过于进取，询问巴士公司订定车资的准则，是否需考虑路程及载客量等因素。

57. 运输署代表表示，乘客可于广福道分站乘搭 T74 号线或换乘 74X 号线前往观塘一带。署方备悉成员建议伸延 74X 号线至油塘的意见，会与巴士公司检视有关建议。

58. 九巴代表指出，受 T74 号线改道影响的乘客每日不超过五个，九巴亦会提供往返头塘的 74X 号线特别班次作填补，以期减低对乘客的影响。此外，九巴拟定车资时有不同考虑因素，同时会按照运输署的收费指引而订定价格。

59. 主席认为 T74 号线定位不太清晰，询问会否考虑整合 T74 与 74B 号线资源，同时提供全日服务。

60. 成员询问运输署会否有机会检视有关车资。

61. 运输署代表备悉成员对 T74 号线车费的意见，会与巴士公司检视车资，但仍需尊重巴士公司的商业决定，署方会继续留意车资是否符合车费等级表的要求。

62. 有成员表示，T74 号线的较其他行走路线更长的 T 号线巴士车资高，查询运输署有否引入机制使巴士公司调整开设新线的订价。

63. 运输署代表表示，巴士服务落实后如认为有需要调整车费，会向巴士公司反映意见。成员可参阅车费等级表公告了解车费安排。

64. 主席希望巴士公司明白，同一路线而实际速度相约但车资相差数元，市民会认为有关情况不合理，而成员亦对车资定价有所不满，希望巴士公司检讨。

65. 有成员表示 X89D 号线上午 7 时开出，如大老山隧道出现交通挤塞，则需一个半小时才到达观塘。成员建议增加上午期间的巴士班次，同时增加落禾沙站点，以便利上午 8 时要前往九龙上班的居民。

66. 九巴代表表示，随着疫情回落，市民的上班时间大致回复正常，路面开始出现挤塞的情况，故早上繁忙时间前的行车情况会较稳定。参考过往几天车务数据，X89D 号线约 7 时 50 分到达观塘码头总站，相信可配合乘客的通勤需求。而署方建议新增 X89D 号线经落禾沙的特别班次，行车路线有别于 X89D 号线恒常班次，如进一步调早头班车的时间，对大部分落禾沙居民或会有不便。

67. 成员的意见概括如下：

- (i) 建议减少 86P 号线班次同时将资源调拨到 X89D 号线，以新增早上 6 时 45 分开出的一个班次。
- (ii) 由落禾沙步行至乌溪沙站只需约十分钟，故认为 86P 号线的存在价值不大，询问该巴士路线从乌溪沙站到沙田站的载客量。
- (iii) 建议更改 86P 号线的行车路线，例如往沙田火车站方向增加学校区的站点，以吸引更多乘客使用。
- (iv) 查询 X89D 号线的载客量是否已接近饱和。

68. 九巴代表表示，86P 号线繁忙时段的载客量为 12%，而参考 2020 年

10 月的数据，该巴士路线的载客量更低于 5%。为了妥善运用资源，相信应将有关资源调拨至驶经落禾沙一带有潜力的巴士路线。

69. 主席请相关代表提供 X89D 号线的数据。

70. 九巴代表表示，疫情前 X89D 号线的载客量约六成，预计载客量会有所增长，故提出有关资源调拨安排，希望服务更多市民。

71. 主席就 A47X、N42P 及 NA47 号线询问成员的意见。

72. 成员的意见概括如下：

- (i) 对 682、682A 及 N307 号线没有意见。
- (ii) 赞成 A47X 号线服务延长至太和，询问日后若有新增的巴士线会否考虑同时途经太和及富亨邨，以方便两区居民。此外，成员查询延线后车程、对其他站点的影响及有关开出时间。
- (iii) 查询会否就疫情放缓和调整 A47X 及 E41 号线开出时间，及会否考虑将 E41 号线服务延伸至太和一带。
- (iv) N42P 号线于去年 8 月停止营运，询问停办有关路线的考虑因素。
- (v) A47X 号线晚间部份往机场的班次分别录得 9% 及 5% 的载客量，询问是否疫情高峰期期间的数据。

73. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 备悉成员建议相关路线延长至太和及富亨邨的意见，署方会因应不同路线行车时间的改变及原有载客量，研究建议延长相关路线的可行性。
- (ii) 相信延长 A47X 号线至太和的建议对富亨邨居民影响不大，由于该线载客量不高，署方希望善用巴士资源，服务更多大埔区的居民。
- (iii) 延长 A47X 号线行车路线后的班次仍会维持 30 分钟一班，而 NA47 号线则会因应路线延长而提早五分钟开出，确保乘客于富亨邨中途站登车时间不会相差太远。
- (iv) 本年度的巴士路线计划中没有提及 E 号线巴士的服务调整，署方备悉成员意见，并会适时检视。
- (v) N42P 及 A47X 号线的服务调整主要参考疫情前的数据，因应相关路线载客量偏低，故希望将资源投放于适当的服务上。

74. 九巴代表响应概括如下：

- (i) 延长 A47X 号线服务至太和的额外行车时间约五至十分钟，富亨邨将由总站变成中途站，居民可使用九巴手机应用程序查阅有关巴士的到站时间，希望能减低对乘客的影响。
- (ii) 由于太和巴士总站的使用率非常高，需时整理站内巴士排位，以设置 A47X 号线候车位置，故较难再安排新线及 E 线巴士在该处登车，因此目前决定只延长 A47X 号线。

75. 主席表示，A47X 号线延长后会否影响司机的用膳及休息时间。另外，太和巴士总站使用率亦非常高，询问九巴会否与运输署及相关部门考虑扩建太和巴士总站。

76. 九巴代表表示，曾联同运输署及房屋署探讨扩建太和巴士总站，由于后方花槽上已植有树木，未能随便迁移，故有关建议遭房屋署否决。此外，延长 A47X 号线后的行车时间增加约八分钟，九巴并不因而扣减车长的休息时间。一般而言，车长每完成驾驶一个单程后会有车程 10% 的休息时间，九巴会因应行车路线延长重新制作时间表，确保维持适当的车长休息时间。

77. 成员的意见概括如下：

- (i) 询问如 W3 号线现考虑在翠怡花园设站，会否与 A47X 号线有所重迭。
- (ii) 建议在交运会会议上讨论有关太和巴士总站后方花槽的问题，相信迁移花槽会令整体行车情况更畅顺。

78. 九巴代表响应指，就成员建议机场巴士路线增加翠怡花园站点的建议，由于车辆未能于该处掉头前往太和巴士总站，故建议目前并不可行。

79. 主席请成员就来往康盛花园及大埔工业邨的巴士服务提出建议。

80. 成员的意见概括如下：

- (i) 询问为何将总站设于康盛花园而非将军澳市中心，认为有关路线只能便利将军澳居民，却忽略大埔区居民前往将军澳市中心的需要。
- (ii) 询问有关路线会否行经将军澳－蓝田隧道（“将蓝隧道”）或东隧转车站。

81. 运输署代表响应指，署方计划该路线途经将军澳市中心及铁路站等位置。同时，署方会因应将蓝隧道落实时间等考虑乘车安排，署方目前计划该巴士路线驶经将蓝隧道。

82. 成员的意见概括如下：

- (i) 建议增加将军澳工业邨站点，以配合大埔区居民通勤需求。
- (ii) 认同需有连接两区的工业区的点对点巴士路线，建议开办路线前检讨及调整行车路线，以回应两区居民的要求。
- (iii) 认为行经将蓝隧道会令行车路线变得迂回，建议署方考虑是用将军澳隧道，相信有助分流及缩短路程。如落实路线将行经将蓝隧道，会否同时在东区海底隧道增设换乘站。

83. 运输署回应概括如下：

- (i) 备悉成员建议路线途经将军澳工业邨的意见并会检视有关方案。署方希望新增路线连接大埔及将军澳两区，而规划方案期间主要考虑到有关路线需覆盖将军澳不同的中心地段，减少大埔居民前往将军澳的所需时间。延长行车路线会增加行车时间，有机会影响将军澳一带的行车范围，署方会综合相关区议会的意见，再检视建议方案。
- (ii) 备悉成员就改行将军澳隧道的建议。署方将因应将蓝隧道落成日期，进一步考虑成员的意见，补充署方目前方案是行经将蓝隧道。

84. 主席表示，成员较关注巴士是否能到达将军澳工业邨，并认为若在将军澳宝邑路一带设站将更理想。

85. 成员的意见概括如下：

- (i) 成员表示曾就来往富蝶邨的巴士路线咨询居民，由于南运路路面较挤塞，故建议路线经太平工业邨至太和的循环线，既可避免挤塞路段又途经港铁站，以便利乘客。
- (ii) 询问个别对富蝶邨至油塘巴士路线招标的原因，有关路线某程度上与 74C、74P 及 74X 号线相同，而富亨居民对往油塘的巴士线亦有需求，建议先开办富亨邨往返油塘的巴士路线，日后再延伸至富蝶邨。

86. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 备悉成员建议调整相关富蝶邨路线行车路线的意见。
- (ii) 由于富蝶邨日后预计增加超过 20 000 人口，建议开办一条全日路线接驳铁路服务，应付新增的乘客需求。
- (iii) 署方目前正就富蝶邨的人口增长检视公共交通服务配套，建议透过招标安排区内接驳路线或跨区路线。署方理解大埔墟居民往返油塘的需求，如日后此路线方案得以落实，居民可于大老山隧道巴士转车站换乘其他路线前往油塘或其他地方。

87. 成员明白运输署将总站设于大埔墟站的理由，但成员认为无需有太多路线重迭的巴士线，同时亦担心会对南运路造成压力。

88. 主席表示，虽然有居民反映希望循环线以太和站而非大埔墟站作结，但他担心太和站会逐渐出现挤塞情况，亦未知太和巴士总站能否应付有关新增路线，建议巴士公司考虑整合有关路线。

89. 运输署代表响应概括如下：

- (i) 理解南运路的交通情况，署方会考虑将接驳巴士终点站设于太和，同时考虑善用太和往吐露港公路的行车路线，为南北方向的行车分流的意见。
- (ii) 署方会进一步检视巴士路线网络，整合各巴士路线及站点，而现阶段仍未落实接驳巴士的总站，署方会因应各方意见考虑有关建议。
- (iii) 就整合往返富蝶邨及东九龙的服务，署方会在落实营办商后检视服务水平及行车路线。

90. 主席总结成员的讨论意见如下：

- (i) 就 64X 及 65X 号线，成员对新增资源表示欢迎，惟希望可提供双向服务。
- (ii) 支持增加 X89D 号线班次。
- (iii) 支持 263C 号线服务。
- (iv) 支持 272P 号线于黄昏时间增加回程服务，并建议于早上及黄昏时间各开一班车，同时要求 272P 往葵兴方向增加班次。
- (v) 要求 274 号线提供双向服务。

- (vi) 对于 307P 及 907D 号线建议有保留。
- (vii) 支持 682 及 682A 号线的修改。
- (viii) 支持 T74 号线改道绕经运头塘，成员对路线没有意见但不满车资较为昂贵。
- (ix) 支持 N307 号线延线至富亨。
- (x) 支持 A47X 号线延线至太和。
- (xi) 对 N42P 号线的数据准确度有保留。
- (xii) 支持 NA47 号线总站迁移到太和。
- (xiii) 成员均希望大埔至将军澳的新巴士路线服务能伸延至将军澳工业邨。
- (xiv) 建议将富蝶邨到大埔墟站的路线改为富蝶邨到太和站，以分流南运路的挤塞情况。
- (xv) 希望整合新增大埔至油塘的路线及原有的 74X 号线。

91. 主席请成员报告呈台文件。

92. 有成员表示，调查报告集合 352 名居民的意见，报告没有经过任何筛选，每项路线都有独立的意见及评分，亦有按分区了解乘客需求，希望运输署及巴士公司详细参阅报告。

II. 其他事项

93. 有成员请运输署备悉小巴 26 号线跳过站点的问题，并于下次会议上响应。

94. 主席建议将有关事宜留在交运会会议上再作讨论。

III. 下次会议日期

95. 主席宣布，下次会议日期容后通知。

96. 议事完毕，会议于下午 1 时 50 分结束。

大埔区议会秘书处

2023 年 12 月