



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636
電郵: hermanyiu.office@gmail.com
傳真: 2432 2778

加強大埔鄉郊區域前往市區的點對點交通服務

議程簡介及背景

大埔鄉郊區域一直面對嚴重的交通擠塞問題，居民一直不滿交通擠塞的情況長期沒有改善，當中以林錦公路一帶以及汀角路一帶尤甚。運輸署及政府一直利用短途接駁為滿足上述區內交通需求的模式，然而這使居民需要乘搭短途接駁車前往鄰近火車站或巴士總站，再轉乘跨區路線，造成不便之餘，更使該區居民更傾向於繁忙時間自行駕駛，大大加劇了路面負荷，形成該區交通擠塞的惡性循環。因此，本人與其他幾位議員聯同民間團體於本年4月以問卷調查了解區內居民出行模式，取得超過2000位居民的出行數據，製成《大埔區民乘車習慣調查暨巴士路線計劃諮詢 2022 研究報告》(簡稱研究報告，下同)，並於本委員會2022年5月6日之會議提交予各部門；結果發現大埔鄉郊區域前往市區的需求甚大，實在足以支持設立特別線，於繁忙時間直達市區。故此，本人希望於下次交通及運輸委員會會議上，提出「加強大埔鄉郊區域前往市區的點對點交通服務」之議程，並邀請運輸署代表出席會議。

數據顯示大埔鄉郊區域出入市區非常不便

根據研究報告¹，受訪者每次上班或上學，單程牽涉之平均車程數目為 1.62 程，而「大埔鄉郊及西貢北」居民，平均車程數目為更達到1.951程，若只計算前往港島通勤者，車程數目更達到 2.202。相比運輸署《二零一一年交通習慣調查》得出之住所上下班、上下課平均車程數目分別為 1.23 及 1.17，此數字明顯偏高。

上述數據顯示大埔鄉郊區域上下班、上下課，均普遍需要轉車，部分居民更需要轉乘兩次才能抵達目的地。多次轉乘造成的不便，形成了前往市區上班上學的居民使用公共交通的拉力；未有直達商業中心區等熱門通勤地點的公共交通服務，亦使居民更傾向利用私家車等交通工具

¹ 此研究報告於上次會議已提交予各部門，並於重新整理後，於2022年6月向大眾公開數據，報告全文可參見：<https://bit.ly/TaiPoSurvey2022Report>



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話：2432 2008 / 6464 0636

電郵：hermanyiu.office@gmail.com

傳真：2432 2778

，使得本已緊張的路面空間更加擠塞。要吸引居民使用公共交通通勤，大埔鄉郊的點對點公共交通必須改善。

林錦公路一帶(由嘉道理農場至較寮下村，即林村許願樹一帶)的點對點交通

此區出入交通以九巴路綫 64K 和 65K、專綫小巴路綫 25K 以及紅色小巴服務為主，接駁至大埔市區及元朗區，前往其他地點需要在上述兩個市鎮轉車。於繁忙時間，另設居民服務非專營巴士路綫 NR918 來往港島商業區，提供輔助性質的通勤服務。另一方面，今年度巴士路綫計劃(RPP 2022) 提出當位於梧桐寨附近的林錦公路擴闊工程竣工後，將現有九巴路綫 T74 延長至林村的梧桐寨，使乘客有更多出行選擇。

在研究報告中填報居住分區為 V 區(林錦公路一帶)的受訪者當中，較顯著的通勤目的地包括²：

- a. KE - 尖沙咀、尖東一帶(10.38%)
- b. TB - 大埔南(7.55%)
- c. TA - 大埔北(5.66%)
- d. HA - 中上環、金鐘一帶(5.66%)
- e. KA - 觀塘商貿區及牛頭角(5.66%)
- f. KG - 旺角、太子一帶(5.66%)
- g. NH - 北區(5.66%)

既然當局在考慮通勤需求後，提出 T74 伸延方案以滿足林村一帶前往東九龍(彩虹至觀塘一帶)，顯示當局判斷林村一帶有潛力支撐直達市區的路綫。有鑑於林村目前已有一定通勤人口，而日後區內人口預期有可能繼續上升，建議巴士公司與當局考慮適時提供更多直達外區的公共交通服務，以回應潛在交通需求，減輕短程接駁路綫的負擔，並吸引更多居民採用公共交通，以提高路面平均載量，減輕林錦公路交通擠塞情況。

² 有關研究報告的全部通勤目的地及分區，請參考研究報告。



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636
電郵: hermanyiu.office@gmail.com
傳真: 2432 2778

我們按照調查數據得出下列三條走廊，所能服務的 林錦公路一帶受訪者比率並不低於運輸署 T74 方案，值得開辦相關路綫服務林村前往相關地區的現有及潛在需求：

表 1: 建議考慮於 林錦公路一帶增設的巴士路綫

| 建議路綫 | 可服務的 林錦公路一帶受訪者比率 |
|-------------------------------------|------------------|
| 林村(梧桐寨)至旺角、油麻地及尖沙咀 | 16.04% |
| 林村(梧桐寨)至上環、中環、灣仔及銅鑼灣 ³ | 10.38% |
| 林村(梧桐寨)至觀塘碼頭(建議使用民間折衷方案 X74 滿足相關需求) | 9.43% |

圖 1: 因應運輸署 T74 路綫建議之民間方案 X74 路綫



上述方案除了能夠滿足大埔鄉郊的點對點需求，如能採取比起區內主要路綫（如 271、307、74X）較快捷的走綫（例如研究報告中民間建議的 X74 走綫，途經大埔太和路，不經大埔墟、運頭塘等地點），除了林錦公路一帶居民外，更名為大埔市區部分地帶增添特快服務，為居民提供另一選擇，並確保該路綫有較高的載客量，使得資源有效運用。

³居民服務非專營巴士路綫 NR918 來往港島商業區，提供輔助性質的通勤服務，然而該路綫未覆蓋銅鑼灣一帶。



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636
電郵: hermanyiu.office@gmail.com
傳真: 2432 2778

汀角路及鳳園一帶的點對點交通

鳳園、汀角路(研究報告中的R及T區, 包括R - 鳳園、嵐山、魚角、下坑、百星匯 及 T - 汀角路一帶(由雅景花園起至大尾篤, 包括三門仔、洞梓、山寮、船灣等等)一帶居民目前依賴九巴路線 74K 及 75K、專線小巴路線20B、20C、20M、20P及居民服務非專營巴士路線接駁大埔墟站、太和站及大埔中心, 前往其他地點需要在上述三個地方轉乘港鐵及其他巴士路線。繁忙時間亦另設九巴路線 73P 及 74E 提供直達荃葵青及東九龍的服務, 船灣及汀角亦有居民服務非專營巴士路線 NR507 來往港島商業區, 為居民通勤提供選擇。

表 2.1: 現有由 T、R 區直達市區的巴士路線

| 現有由 T、R 區直達市區的巴士路線 | 服務之通勤分區 | 可服務的 T、R 區受訪者比率 |
|-------------------------|----------|-----------------|
| 73P - 大美督(經鳳園)至荃灣(如心廣場) | NA、NB、NC | 5.82% |
| 74E - 大美督(經鳳園)至觀塘碼頭 | KA、KB | 11.64% |

在調查中填報居住分區為 T 區或 R 區的受訪者當中, 較顯著的通勤目的地包括:

- a. KA - 觀塘商貿區及牛頭角(9.52%)
- b. TA - 大埔北(8.47%)
- c. KE - 尖沙咀、尖東一帶(6.35%)
- d. TB - 大埔南(5.82%)
- e. HA - 中上環、金鐘一帶(5.82%)
- f. HB - 灣仔、會展一帶(5.29%)
- g. NF - 沙田東(4.76%)

鳳園、汀角路一帶現時有足夠客源支撐 73P 及 74E 線前往荃葵青及東九龍。通勤目的地數據對照, 可以推斷出前往上述地區的通勤需求很可能亦足以支撐類似直達部份外區之路線。有



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636
電郵: hermanyiu.office@gmail.com
傳真: 2432 2778

鑑於鳳園、汀角路一帶目前已有一定通勤人口，而汀角路一帶交通負荷一直非常高，考慮到巴士的運載效率較高，因此研究團隊建議巴士公司與當局考慮適時加設更多通勤公共交通服務，並至少設有繁忙時間期間之服務，以回應鳳園、汀角路一帶的潛在交通需求，減輕短程接駁路綫的負擔。經考慮該區的現行通勤行程數據後，本研究團隊得出以下兩條建議路綫，其可服務的 T、R 區受訪者比率等於或高於兩條現有市區巴士路綫(73P、74E)：

表 2.2: 建議考慮於 T、R 區增設的巴士路綫

| 建議路綫 | 可服務的 T、R 區受訪者比率 |
|------------------------------------|-----------------|
| 大美督(經鳳園)至上環、中環、灣仔及銅鑼灣 ⁴ | 13.76% |
| 大美督(經鳳園)至旺角、油麻地及尖沙咀 | 11.64% |

上述地帶較難因東鐵過海段通車受惠

無論是林錦公路一帶抑或汀角路及鳳園一帶，均十分遠離港鐵站，一直需要透過巴士或小巴接駁至太和站或大埔墟站。然而林錦公路及汀角路擠塞情況頻繁，路程亦比起大埔市區前往鐵路站更遠，如繼續只提供相關中短途接駁服務，車程及轉乘次數實在嚇人，變相鼓勵居民棄公共交通而自行駕車，造成加劇擠塞的惡性循環；太和站和大埔墟站在東鐵綫過海後的需求亦增加，將來區內住宅項目如富蝶邨等入伙，加上疫情減緩後，鐵路的運載力逐漸飽和。增設點對點公共交通班次，能夠有效分流接近飽和的東鐵綫，並且增加區內的交通韌性，減低依賴單一交通工具造成的風險。

基於以上各點，本人希望運輸署代表回應以下問題：

(1) 運輸署能否提供林錦公路一帶以及汀角路一帶的早上及下午繁忙時間的車流量及平均車速？

⁴ 船灣及汀角亦有居民服務非專營巴士路綫 NR507 來往港島商業區，然而該路綫只有龍景別墅及汀角兩站，汀角路及鳳園路的大量地區並不在覆蓋範圍，而非覆蓋範圍的地區包括大量屋苑及村屋，需求量絕對不少。



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636
電郵: hermanyiu.office@gmail.com
傳真: 2432 2778

- (2) 根據研究報告以及運輸署的數據，運輸署是否認同林錦公路一帶以及汀角路一帶前往市區之公共交通特別班次的需求？
- (3) 促請運輸署在落實本年度巴士路線計劃時，採納民間提出之X74線方案作為T74線延長的替代方案(X74線方案請見附件)；
- (4) 促請運輸署積極研究數據支持的各條繁忙時間特別路線：
- 林村(梧桐寨)至旺角、油麻地及尖沙咀
 - 林村(梧桐寨)至上環、中環、灣仔及銅鑼灣
 - 大美督(經鳳園)至上環、中環、灣仔及銅鑼灣
 - 大美督(經鳳園)至旺角、油麻地及尖沙咀

感謝民間團體「Transport in Tai Po 大埔交通」為議程內容提供寶貴意見。

此致

大埔區議會交通及運輸委員會主席

何偉霖先生

大埔區議員

姚鈞豪、譚爾培、何偉霖謹啟

(姚鈞豪

代行)

2022年5月31日

附件：第 T74 / X74 號綫民間折衷建議



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636

電郵: hermanyiu.office@gmail.com

傳真: 2432 2778

建議的內容

- 九巴與運輸署於 2022-2023 年度巴士路線計劃中，建議延長第 T74 號綫(現時由太和至觀塘碼頭)至梧桐寨，並在上下午各加開一班車，⁵以令林錦公路沿綫乘客「有更多出行選擇」。
- 現時，第 T74 號綫途經大埔市內多個地區，包括平安里、安祥路、廣福道、運頭街、新達廣場等。於 2021-2022 年度巴士路線計劃，已建議將第 T74 號綫改經達運道及吐露港公路大埔南入口並獲通過，惟改道後該路綫的走綫仍較主流大埔市區巴士路綫迂迴。
- 建議公布後，民間組織「大埔交通」接獲大量林村居民反映，認為第 T74 號綫延長至梧桐寨後，仍大致保留原本在大埔市內的走綫，對於林村乘客而言實屬過份迂迴。
- 參考居民意見後，「大埔交通」提出折衷方案，建議維持第 T74 號綫原有服務(落實 2021-2022 年度巴士路線計劃之建議改動)不變，而另立新路綫第 X74 號，以提供更直接、更切合實際交通需求的直達巴士服務予林村居民。

建議的內容

- 建議將 2022-2023 年度巴士路線計劃原建議為第 T74 號綫新增的一班車，改為另立新路綫第 X74 號，於林村及帝欣苑後，改經大埔太和路及完善路前往吐露港公路，而毋需行經大埔墟、運頭塘等地。詳情如下：

| 路綫 | T74 | X74 |
|-------------------|--|---|
| 終點站 | 太和 — 觀塘碼頭(不變) | 梧桐寨 — 觀塘碼頭 |
| 服務時間 ⁶ | 太和開: 星期一至五(公眾假期除外) 上午 7 時 25 分(共 1 班)(不變) 觀塘碼頭開: 星期一至五(公眾假期除外) 下午 6 時 05 分(共 1 班) | 梧桐寨開: 星期一至五(公眾假期除外) 上午 7 時 25 分(共 1 班) 觀塘碼頭開: 星期一至五(公眾假期除外) 下午 6 時 20 分(共 1 班) |
| 行車路綫 | 太和開: 寶雅路、汀角路、安慈路、安祥路、 寶鄉橋、寶鄉街、廣福道、運頭街、 | 梧桐寨開: 林錦公路、林錦公路交匯處、大埔 公路大窩段、大埔太和路、完善路、 |

⁵ 於 2021-2022 年巴士路線計劃中，已通過為第 T74 號綫增設回程服務，惟至今仍未推行。

⁶ 建議巴士公司與運輸署因應實際情況和試車結果，判定最適切的開車時間。



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636
電郵: hermanyiu.office@gmail.com
傳真: 2432 2778

| | | |
|------|---|---|
| | 南運路、達運道、豐運路、運頭塘總站、豐運路、達運道、吐露港公路、大老山公路、大老山隧道、觀塘繞道、觀塘道、偉業街、啟祥道、宏照道、常怡道及偉業街。(不變) 觀塘碼頭開: 偉業街、常怡道、宏照道、啟祥道、偉業街、天橋、觀塘道、天橋、龍翔道、支路、大老山隧道、大老山公路、吐露港公路、達運道、南運路、運頭街、鄉事會街、寶鄉街、安慈路、汀角路、大埔太和路及寶雅路。 | 吐露港公路、大老山公路、大老山隧道、觀塘繞道、觀塘道、偉業街、啟祥道、宏照道、常怡道及偉業街。 觀塘碼頭開: 偉業街、常怡道、宏照道、啟祥道、偉業街、天橋、觀塘道、天橋、龍翔道、支路、大老山隧道、大老山公路、吐露港公路、 <u>完善路、大埔太和路、寶雅路、大埔公路大窩段、林錦公路交匯處及林錦公路。</u> |
| 行車路線 | \$13.9(不變) | \$13.9 |
| 車輛數目 | 1 輛雙層巴士 | 1 輛雙層巴士 |

建議的好處

- 折衷方案能在第 **T74** 號綫現有乘客不受任何影響的情況下，使林村谷居民獲得較直接抵達九龍東的巴士服務，並致力平衡巴士公司收益方面的考慮。
- 建議中的第 **X74** 綫採用較直接途徑離開大埔，不用途經大埔墟及運頭塘，林村谷居民可享約 15 分鐘的車程時間節省，因而可延遲出門時間。
- 第 **X74** 綫於帝欣苑後，會途經以下位於大埔太和路的巴士站：
 1. 翠怡花園(近大埔舊墟及太和邨)
 2. 大埔舊墟公園(近八號花園)
 3. 大埔超級城(近一田百貨)

大埔舊墟、太和邨及大埔中心一帶的乘客，亦可因應自身需求前往上述站點，以較快捷的途徑前往市區。

- 本折衷方案於「大埔區民乘車習慣調查暨巴士路線計劃諮詢」(下稱「區民調查」)中獲得整體受訪者(1,230 人)當中 **63%** 的支持度，遠高於運輸署方案的 25.4%；在居於林村的受訪者當中，更有超過七成受訪者支持折衷方案，可見居民普遍認為折衷方案相比運輸署方案更能切合其需求。

備註



姚鈞豪議員辦事處

香港新界大埔廣福邨廣祐樓平台228室

電話: 2432 2008 / 6464 0636

電郵: hermanyiu.office@gmail.com

傳真: 2432 2778

- 根據區民調查的結果，林村谷有約一成通勤人口就業地點為觀塘、牛頭角及九龍灣商貿區一帶。吾等認為，林村谷繁忙時間來往九龍東商貿區的客源，應至少足以支撐兩班特別班次。
- 理解到巴士公司此前未有營辦林村谷往返市區巴士路線之經驗，或擔心客量不足而採取較保守的「試水溫」態度，忌諱開設完全不經大埔市區的特別班次，團隊因而建議第 X74 號綫仍然途經大埔市內，但採取行經大埔太和路的較直接定綫，盡量減少停站之餘亦能吸納大埔市內部份願意付出較高車資換取較快服務的乘客。
- 同時，考慮到車輛調配問題，吾等遂提議將本年巴士路線計劃已擬給予第 T74 號綫的一輛額外巴士調撥，開設第 X74 號綫。若巴士公司能調配更多巴士，為第 X74 號綫開設更多班次，吾等當然無任歡迎。
- 至於下班時間是否仍應分開 T74、X74 兩綫提供服務，或可合併為一條路線處理，由於乘客於下班繁忙時間對較長車程的容忍度略高於上班時間，吾等認為下班服務時間兩者合併為一條路線亦無不可，但大前提是落實前方案前應再行諮詢地區意見。

附表：區民調查受訪者對林村至觀塘巴士路線應採取哪一方案的看法

| | 「運輸署方案」 | 「折衷方案」 | 「不作任何改動」 |
|--------------|-------------|-------------|-------------|
| 所有問卷 | 25.4%(313份) | 63.0%(775份) | 11.5%(142份) |
| V區(林村)居民 | 25.0%(16份) | 73.4%(47份) | 1.6%(1份) |
| O、Q區(太和、舊墟) | 12%(11份) | 77.2%(71份) | 10.9%(10份) |
| 前往觀塘區上班／上學人士 | 22.0%(37份) | 59%(104份) | 16.1%(27份) |