

Tai Po Transport Travel Characteristics & Bus Route Planning Programme Survey

大埔區民乘車習慣調查 暨 巴士路線計劃諮詢

2022

Research Report 研究報告

大埔區議會交通及運輸委員會主席 何偉霖

大埔區議員 姚鈞豪、譚爾培

大埔交通

居民團體：寶湖萬事興、關注宏福、富亨社區關注組

全力支持：

前大埔區議員 陳振哲、文念志、胡耀昌、林名溢、姚躍生、周炫瑋、蘇達良

製作協力：



凡例及釋義

1. 於本報告中，除文意另有所指外——

大埔本部 (Tai Po proper)	指除白石角及西貢北以外的大埔區全域，包括本調查的 A , B , C , D , E , F , G , H , I , J , K , L , M , O , P , Q , R , S , T , U , V , W , X 分區。
大埔市鎮 (Tai Po urban)	指大埔本部，但不包括下一條目所指的「大埔鄉郊」地區，即只包含本調查的 A , B , C , D , E , F , G , H , I , J , K , L , M , C 區。
大埔鄉郊 (Tai Po rural)	包括以下分區： R - 鳳園、嵐山、魚角、下坑、百星匯 S - 教大、露輝路一帶 T - 汀角路一帶 U - 康樂園及大窩東／西支路一帶 V - 林錦公路一帶 W - 碗窑路一帶 X - 大埔公路(大埔滘段)一帶
行程 (trip)	指從最初出發地直至最終目的地的整個行程，由一個或多個車程組成。
車程 (leg)	指每次乘搭交通工具。除港鐵車程以入閘至出閘(經尖沙咀／尖東轉車不計算在內)作為一個車程計算外，其餘交通工具(包括專營巴士、小巴、的士、私家車等)會視每次上車至下車作一個車程。
接駁車程 (feeder leg)	指上車點及下車點完全在大埔區內，並是以接駁出區車程為目的的車程。(就白石角受訪者而言，由白石角前往大學站的車程亦計算為接駁車程，以方便比對相同性質的車程。)
出區車程 (leg leaving Tai Po)	指上車點在大埔區內，而下車點在大埔區以外的車程。(就白石角受訪者而言，由白石角前往大學站的車程即使橫越沙田區界，亦不視為出區車程；反之，於大學站入閘／登車的車程則計算為出區車程。)

通勤地點(**commute location** 為上班地點及上學地點的統稱。
)

2. 本報告分析數據結果的部份中，甲部(大埔居民乘車習慣及行程特徵)和乙部(行程起訖點分析)主要是按照問卷收集的數據作定量分析(quantitative analysis)；丙部(區內交通配套)和丁部(對巴士路線計劃之意見)則主要是整合受訪者的意見，較着重文本分析和定性分析(qualitative analysis)。
3. 於本報告中以 灰色斜體字 顯示的意見，乃屬直接引用受訪者在問卷中之留言(錯別字及標點符號或經過修正)，有關內容並不反映研究團隊的立場。
4. 除特別標明外，需取整之數字均準確至小數點後 2 位。在取整後，部份數據百分比的加總可能因此不等於 100%。

目錄

凡例及釋義	2
目錄	4
圖表目錄	7
圖示	7
列表	7
前言	9
研究背景	9
研究目的	9
研究方法及過程	10
研究過程	10
問卷設計	10
數據結果	12
整體	12
甲、大埔居民乘車習慣及行程特徵	12
通勤時間及就業模式	12
車程數目	19
行程時間	20
所用交通工具及轉乘模式	21
平均步行時間	22
乙、行程起訖點分析 (O-D Analysis)	24
由大埔本部前往各區的通勤需求分析	24
由白石角前往各區的通勤需求分析	28
大埔近郊地區通勤需求分析	30
R - 凰園、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)	30
U - 康樂園及大窩東／西支路一帶	31
V - 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)	32

東鐵綫過海段通車對大埔區居民乘車模式的影響	33
丙、區內交通配套	35
區內步行（問卷Q7）	36
區內單車網絡（問卷Q8）	38
區內公共交通網絡	41
區內車位分佈及數量	41
丁、對巴士路線計劃之意見	45
一、大埔來往九龍東服務（問卷Q11）	45
運輸署建議延長巴士路線T74至林村（梧桐寨）（Q11.1）	45
運輸署建議巴士路線74F增設放工時間回程服務（Q11.2）	46
運輸署建議巴士路線74D（來往九龍坑及觀塘碼頭）改經運頭塘而不經廣福邨（Q11.3）	46
二、大埔來往九龍西服務（問卷Q12）	49
運輸署建議修改巴士路線271X於油麻地的行車路線（Q12.1）	49
運輸署建議重整巴士路線72X及272X的服務（Q12.2）	49
運輸署建議路線W3來回程繞經富榮花園、奧海城及奧運站一帶（Q12.3）	50
運輸署建議將75X現有之繁忙時間特別班次改組為路線275X，延長服務範圍至紅磡，並增加班次數目（Q12.4）	50
三、大埔往來新界各區及大嶼山路線（問卷Q13）	52
運輸署建議巴士路線272P增設特別班次來往富蝶邨（Q13.1）	52
運輸署建議巴士路線A47X、NA47全日所有班次繞經白石角、香港科學園（Q13.2）	52
四、大埔往來港島路線（問卷Q14）	54
運輸署建議巴士路線307P抽調上、下午各兩班車改為來往富蝶邨的特別班次（Q14.1）	54
五、大窩西／白石角／西貢北約往來港島路線（問卷Q15）	56
運輸署建議隧巴373黃昏回程班次改行紅磡海底隧道、公主道及獅子山隧道（Q15.1）	56
運輸署建議隧巴900加設上下午各一班逆流特別班次（Q15.2）	56
運輸署建議取消682X及絕大部份682P班次（只保留三班682P經雅典居班次），改為開辦行經西隧的路線988上午班次（Q15.3）	56
六、大窩西／白石角／西貢北約往來往來新界／九龍路線（問卷Q16）	58
運輸署建議40S取消服務以調撥資源加強40E（Q16.1）	58
運輸署建議64X增設回程服務及加強下午繁忙時間服務（Q16.2.1）	58

運輸署建議 65X 於下午繁忙時間增設一班由科學園經大埔開回天水圍的回程服務 (Q16.2.2)	58
運輸署建議 82D 延長至博研路 (Q16.3)	58
運輸署建議開設繁忙時間特別路線 85P, 取代現時 85X 由烏溪沙開出(經錦英苑)的特別班次 (Q16.4)	59
運輸署建議 87E 下午回程班次加經錦英路 (Q16.5)	59
戊、對大埔區交通之整體意見	60
廣福邨	62
林村	63
富亨邨	63
大埔舊墟、太和邨及大埔頭	63
大埔中心	64
運頭塘	64
汀角路	64
白石角	65
西貢北	66
大窩西支路	66
總結及展望	67
附件一：分區方法	69
大埔分區(居住地點)	69
大埔分區(工作地點)	71
港島、九龍及新界其他地區分區	71
港島區分區	72
九龍區分區	72
新界其他地區分區	73
附件二：問卷樣本	74

圖表目錄

圖示

圖 1.1 :	大埔居民通勤抵達時間分佈	13
圖 1.2 :	大埔居民下班／放學離開時間分佈	14
圖 4.1 :	T74 民間折衷方案圖示	45
圖 4.2 :	74D 民間折衷方案圖示	47
圖 4.3 :	72X／272X 民間折衷方案與現狀、運輸署方案並列	49
圖 A1.1 :	大埔市中心分區示意圖(此圖示亦同時載於問卷中)	70
圖 A1.2 :	大埔市郊分區示意圖(此圖示亦同時載於問卷中)	71

列表

表 1.1 :	大埔居民通勤抵達時間分佈(按居住分區)	13-14
表 1.2 :	大埔居民下班／放學離開時間分佈(按居住分區)	15-16
表 1.3 :	上午繁忙時段特定通勤地區特別班次	16
表 1.4 :	下午繁忙時段特定通勤地區特別班次	17
表 1.5 :	大埔居民就業模式分佈	18
表 1.6 :	大埔居民通勤行程之平均車程數目	20
表 1.7 :	大埔居民通勤行程之平均行程時間	20-21
表 1.8 :	大埔居民通勤所用之交通工具分佈	22
表 1.9 :	大埔居民平均步行時間分佈	23
表 2.1 :	大埔居民往港島區通勤分佈	24-25
表 2.2 :	大埔居民往九龍區通勤分佈	25-26
表 2.3 :	大埔居民往新界其他地區通勤分佈	26-27
表 2.4 :	大埔居民往本區通勤分佈	27
表 2.5 :	大埔市鎮北部居民往新界東部分地區通勤分佈	28
表 2.6 :	現有由 N 區直達市區的巴士路線	29
表 2.7 :	現有由 T、R 區直達市區的巴士路線	30

表 2.8 :	建議考慮於 T、R 區增設的巴士路線	31
表 2.9 :	現有由 U 區直達市區的巴士路線	32
表 2.10 :	建議考慮於 V 區增設的巴士路線	33
表 2.11 :	李克特量表	33
表 2.12 :	東鐵綫過海段通車對大埔往港島區通勤乘客的影響分析	34
表 3.1 :	來往大埔區內地點的交通方式	35
表 3.2 :	來往大埔區內地點的交通方式 (大埔市鎮／大埔鄉郊對照)	35-36
表 3.3 :	區內步行網絡 (包括天橋、隧道、路面行人路等) 的滿意程度分佈	36
表 3.4 :	對區內步行網絡的意見整合	37
表 3.5 :	區內單車網絡的滿意程度分佈	38
表 3.6 :	對區內單車網絡的意見整合	39
表 3.7 :	區內公共交通網絡的滿意程度分佈	41
表 3.8 :	區內車位分佈及數量的滿意程度分佈	41-42
表 3.9 :	對區內私家車配套的意見整合	42
表 4.1 :	受訪者對 T74 改動的意見	46
表 4.2 :	受訪者對 74D 改動的意見	47
表 4.3 :	受訪者對 72X／272X 改動的意見	50
表 4.4 :	受訪者對 A47X、NA47 改動的意見	52
表 4.5 :	受訪者對 307P 改動的意見	54
表 A1.1 :	大埔分區(居住地點)	69-70
表 A1.2 :	大埔分區(工作地點)	71
表 A1.3 :	港島區分區	72
表 A1.4 :	九龍區分區	72-73
表 A1.5 :	新界其他地區分區	73

前言

研究背景

5. 一直以來，交通運輸數據都是政府及交通運輸公司的專利，市民難以獲取，導致在民間提出方案時，往往會受到官方質疑建議欠缺實質數據支持。有見及此，大埔的民間團體「大埔交通」、居民組織「寶湖萬事興」、「關注宏福」、「富亨社區關注組」，聯同大埔區議員何偉霖、姚鈞豪、譚爾培，聯合推出「大埔區民乘車習慣調查暨巴士路線計劃諮詢 2022」，收集大埔居民及往來大埔上班人士的交通數據，以及對於運輸署「2022-23年度巴士路線計劃」(下稱「**RPP 2022**」)的意見。

研究目的

6. 是次研究旨在：
 - a. 辨識大埔區之現存交通問題，以及未被現有公共交通服務所充份回應的潛在交通需求；
 - b. 透過構建有一定代表性的數據集，協助民間提出改善交通網絡及運輸規劃的倡議，以及驗證當局及公共交通營辦商提出之方案，推動社區由下而上參與公共交通事務；及
 - c. 就運輸署提出的巴士路線計劃 2022(RPP 2022)，以科學和系統化方式收集居民對 RPP 2022 的看法和意見，並按照相關意見提出者的行程資料整合意見，以更接近社區主導的方式作合適的公共交通規劃，並以此修正運輸署提出的計劃意見，從而改善大埔整體交通規劃。

研究方法及過程

研究過程

7. 是次研究透過網上問卷收集數據。問卷設中文版及英文版，於 2022 年 4 月 13 日黃昏開放填寫，直至 5 月 1 日黃昏結束，為期 17 日。問卷主要透過區議員、民間團體等於 Facebook、Instagram

、Telegram 等社交媒體發佈宣傳；區議員與民間團體亦將問卷連結分享到居民 WhatsApp、Facebook 和 Signal 等群組，邀請街坊填寫。4 月 14 日起，團體亦合作於大埔區內屋邨，以及超過 20 間商店張貼問卷宣傳海報。

8. 縱使數據尚未齊備，研究團隊亦提早於 2022 年 4 月 21 日的大埔區議會交通及運輸委員會（交運會）會前會議上以初步報告的形式披露部份數據，以供其他交運會委員，以及相關政府部門及公共交通營辦商的代表參考。
9. 調查完結後，我們將問卷所收集之資料及意見加以整合及分析，並撰於此報告內。此報告將會透過區議會交予運輸署及各公共交通營辦商。
10. 如問卷起首的填寫須知所說明，本次調查收集之數據，將會在稍作整理後公開給予民間各界使用，詳情容後公佈。由於問卷並沒有查問任何可辨識受訪者個人身份的資料（個人資料），亦沒有要求受訪者留下聯絡方法，因此研究團隊認為將數據集公開的舉動屬安全無虞。

問卷設計

11. 問卷包含兩部分（見附件二），第一部分乃乘車習慣調查，而第二部分為巴士路線計劃諮詢，答卷人在完成第一部分後，可自行決定是否進入第二部分，或直接提交問卷。
12. 第一部分——乘車習慣調查共有 10 題，按照填寫人的性質（居民／區內上班人士）以及分區填寫題目；當中居住地區及乘車習慣部分（Q1-5）為必答，交通調查（區內）（Q6-10）為選答。第二部分——巴士路線計劃諮詢共有 7 題（選填），詢問有關 RPP 2022 的意見；因應並非每位答卷人都會關心巴士路線諮詢的每一改動，第二部分的每一個分題均為選填。

局限

13. 是次問卷為民間團體與議員聯合推出，因資源及人手所限，所以在分析及設計上有所局限：

- a. 由於本研究團隊並未掌握各分區的詳細人口數據，所以是次問卷分析並沒有按照人口進行加權。研究團隊曾考慮利用 2016 年中期人口統計的分區人口數字對比分區人口，然而公開數字裡，相關分區與本問卷因應交通模式所訂立之分區有所出入，而且 2016

年的數據已過時，在許多分區裏，特別是新發展區(如白石角、山塘路及鳳園)的參考價值不大，但 2021 年人口普查的完整結果則尚未公布，故此最後沒有進行加權。

- b. 資源所限，團隊亦不可能按照人口分佈進行科學抽樣，所以某部分的地區填寫比例過高或會影響結果。
 - c. 另外，因希望鼓勵更多人填寫，並考慮到私隱問題，所以是次問卷並沒有收集個人資料及沒有設定需要登入才能填寫。問卷因此有可能有重複填寫的情況，而研究團隊亦未能有效辨識問卷是否重複填寫。唯考慮到問卷較長，亦有相當必答題目，提升了重複填寫本問卷的成本，變相減低了重複填寫的可能性；加上研究團隊如發現短時間內有相當多重複內容問卷提交，亦可從回應中刪除。雖然團隊於問卷回應中未有發現系統性重複填寫的情況，但始終未能杜絕重複填寫的可能性。
 - d. 因資源所限，是次調查只設網上問卷，未能提供紙本問卷，對一些沒有相關電腦應用知識的人士，可能構成障礙，使其意見未能在此研究中考慮。
 - e. 大埔區議會交通及運輸委員會會議(2022年5月6日)會上將會討論 RPP 2022，是次報告希望於此前完成，以供議員、部門及巴士公司參考；因此，本報告尚未完全利用所有問卷收集得來之數據作詳盡分析。
14. 儘管如此，是次問卷分析仍會根據所收集的分區等資料進行分析及建議，以希望用有限的資源亦能反映民間對交通的意見，例如在大埔不同地方張貼海報，增加各分區居民及持份者的樣本數量；結果雖然部份分區問卷數量偏多，但並未至於壓倒其他分區。團隊亦會列出是次問卷中不同分區的詳細數據，以供各界分析及再作研究。

數據結果

整體

15. 截至5月1日下午6時，收回問卷總數 2423 份(中文版:2385份；英文版:38份)，當中 2271 份(93.73%)為大埔居民，148 份為非住本區但於大埔區上班／上學／經常來往大埔的人士，另有4份為其他人士。
16. 受訪大埔居民包含市中心及市郊各區居民。在 25 個分區(見附件一)當中，當中最多來自分區 F(322份；富亨邨、頌雅苑，以及南坑村一帶)、分區 I(279份；廣福邨、宏福苑)以及分區 N(253份；白石角)。
17. 在進入第二部分前的選項，有 1572 位答卷人(64.88%)選擇對巴士路線計劃諮詢「有意見」，以繼續完成巴士路線計劃諮詢的部分，顯示答卷人普遍關心巴士路線計劃諮詢。

甲、大埔居民乘車習慣及行程特徵

通勤時間及就業模式

18. 本問卷題號 2.1、2.2 及 2.3 分別詢問受訪者的上班／上學時間(指最遲需要到達通勤地點的時間)、下班／放學時間(慣常離開通勤地點的時間)以及就業／課時模式，以了解大埔居民通勤的整體高峰時間。
19. 調查發現，大埔居民的上班 / 上學時間多集中於上午8:00至10:00之間，當中上午9:00上班最多，佔受訪者34.94%；其次是8:30、9:30和9:00，分別佔12.07%、8.79%和8.55%。由於上班時間屬於連續分佈，以下將以折線圖呈現：

上班／上學抵達時間分佈(n = 2278)

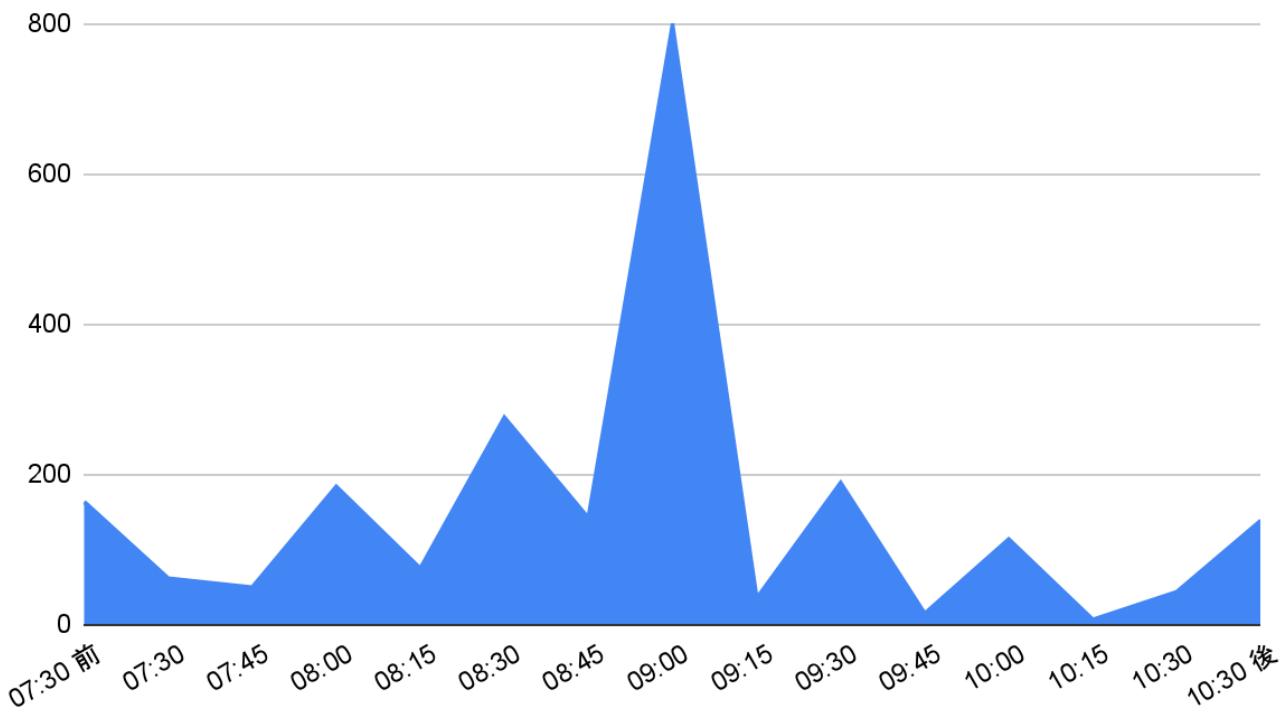


圖 1.1: 大埔居民通勤抵達時間分佈

20. 下表顯示不同居住分區的抵達時間分佈。

表 1.1: 大埔居民通勤抵達時間分佈(按居住分區)(取整至最近15分鐘)

抵達時間	整體	大埔市鎮	大埔鄉郊及西貢北	白石角
07:30前	7.20%	4.38%	19.39%	3.16%
07:30	2.68%	2.38%	1.89%	5.93%
07:45	2.15%	2.13%	1.65%	3.16%
08:00	8.03%	8.26%	8.04%	6.72%
08:15	3.25%	3.32%	2.84%	3.56%
08:30	12.07%	12.83%	10.40%	10.28%
08:45	6.19%	6.76%	3.78%	6.72%
09:00	34.94%	35.92%	28.13%	40.71%

09:15	1.49%	1.44%	1.42%	1.98%
09:30	8.25%	8.70%	5.91%	9.49%
09:45	0.61%	0.69%	0.47%	0.40%
10:00	4.96%	4.76%	6.38%	3.95%
10:15	0.26%	0.19%	0.47%	0.40%
10:30	1.89%	1.88%	2.36%	1.19%
10:30後	6.01%	6.38%	6.86%	2.37%

21. 調查發現，大埔居民的下班／放學離開時間多集中於17:30至10:00之間，當中18:00離開者最多，佔受訪者%;其次是17:30、18:30和19:00，分別佔%。由於下班／放學離開時間屬於連續分佈，以下將以折線圖呈現：

下班／放學離開時間分佈($n = 2278$)

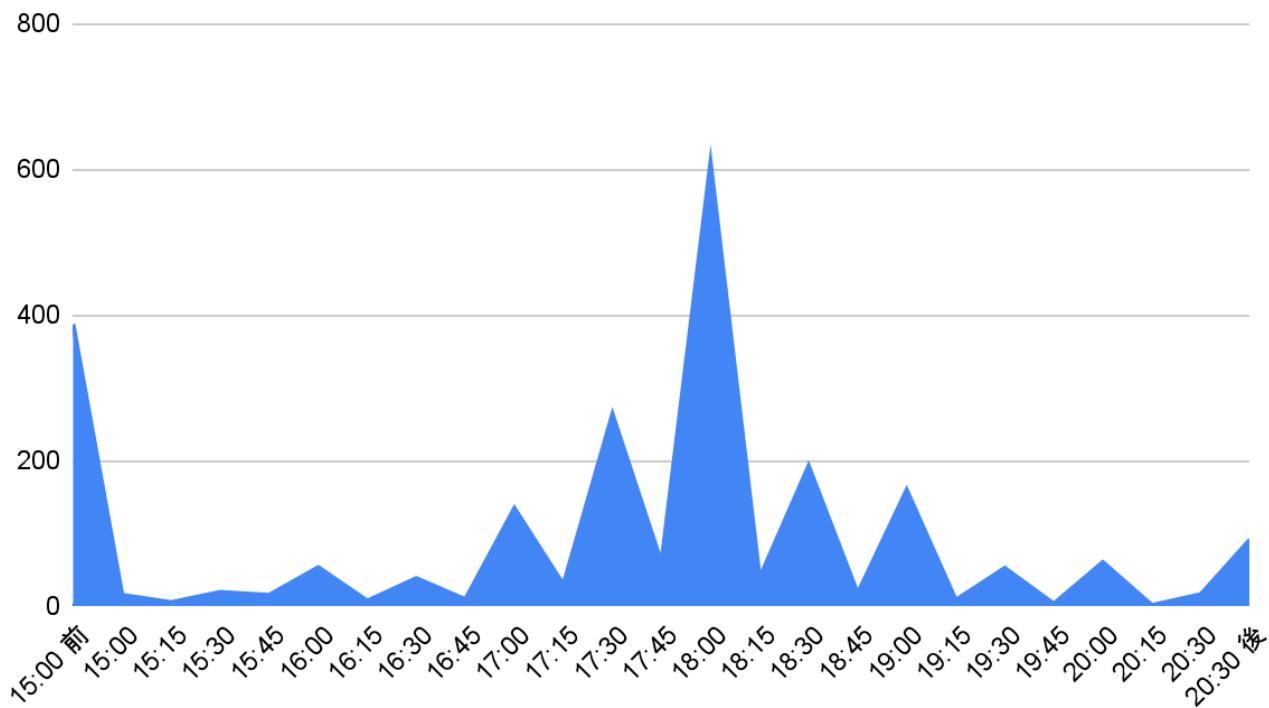


圖 1.2: 大埔居民下班／放學離開時間分佈

22. 下表顯示不同居住分區的離開時間分佈：

表 1.2: 大埔居民下班／放學離開時間分佈(按居住分區)(取整至最近15分鐘)

抵達時間	整體	大埔市鎮	大埔鄉郊及西貢北	白石角
15:00前 ¹	17.03%	14.52%	27.90%	13.44%
15:00	0.66%	0.69%	0.71%	0.40%
15:15	0.22%	0.19%	0.47%	0.00%
15:30	0.83%	1.00%	0.47%	0.40%
15:45	0.66%	0.63%	0.95%	0.40%
16:00	2.33%	2.19%	3.31%	1.58%
16:15	0.31%	0.38%	0.24%	0.00%
16:30	1.67%	1.69%	0.71%	3.16%
16:45	0.40%	0.50%	0.00%	0.40%
17:00	5.88%	5.94%	6.62%	4.35%
17:15	1.27%	1.25%	0.95%	1.98%
17:30	11.55%	12.52%	9.22%	9.49%
17:45	2.59%	2.75%	2.36%	1.98%
18:00	26.69%	27.97%	20.57%	29.25%
18:15	1.67%	1.94%	1.18%	0.79%
18:30	8.43%	8.26%	6.15%	13.44%
18:45	0.75%	0.69%	1.18%	0.40%
19:00	6.98%	6.51%	8.04%	8.30%

¹ 15:00數據出現不尋常地多，團隊估計是不少受訪者未能成功操作Google問卷的「上／下午」時間，故此將下午輸入成上午。然而，團隊難以判斷哪個受訪者是因此填錯時間，故此唯有保留此結果。

19:15	0.35%	0.31%	0.47%	0.40%
19:30	2.28%	2.13%	1.65%	4.35%
19:45	0.13%	0.19%	0.00%	0.00%
20:00	2.63%	2.94%	1.89%	1.98%
20:15	0.04%	0.06%	0.00%	0.00%
20:30	0.70%	0.81%	0.71%	0.00%
20:30或以後	3.95%	3.94%	4.26%	3.56%

23. 現時，特定通勤地區設有特別班次，供於大埔特定分區人士能乘搭特別班次往返。以下將抽取部分繁忙時間特別班次之分區／通勤目的地數據作對照，以協助判斷特別班次的開出時間是否合適：

表 1.3: 上午繁忙時段特定通勤地區特別班次

居住地點 分區	通勤目的 地分區	通勤抵達 時間	時間分佈 (分區內)	現有／擬定 特別班次 路線	現有／擬定 班次時間	通勤地點與 下車地點 平均步程	估算車程 (九巴數據)
大埔市鎮	NI(元朗 區)	08:00	20.83%	64X	07:30	8.78(新界 西)	元朗西-廣福 道: 37分鐘 科學園-廣福 道: 15分鐘
		08:30	20.83%				
		09:00	20.83%				
大埔市 鎮、白石 角	NJ(屯門 區)	07:30	16.67%	263C	06:40	8.78(新界 西)	大埔工業邨-大 埔中心: 10分 鐘 大埔中心-白石 角: 16分鐘 白石角-屯門 站: 52分鐘
		08:00	20.00%				
		08:30	16.67%				
		09:00	13.33%				

24. 就RPP 2022 擬議 64X增設科學園經大埔來往元朗的班次時間而言，按照九巴公開數據，07:30開出之班次途經廣福道時間約為07:45，抵達元朗形點-元朗(西)的時間估計為08:03 - 08:12。計算平

均步程後，相關班次對08:00通勤人士來說太遲，對08:30甚至09:00通勤人士則過早，相關部門及公司可按照此數據調整64X班次往元朗方向的開車時間。

25. 就現時大埔工業邨淨白石角往屯門站的263C路線，按照九巴公開數據，06:40開出之班次途經大埔中心時間約為06:50，途經白石角時間約為07:06，抵達屯門站的時間估計為07:58。計算平均步程後，相關班次對07:30通勤人士來說太遲，對08:30甚至09:00通勤人士則過早，相關部門及公司可按照此數據調整263C班次往元朗方向的開車時間。就路程而言，263C亦可參考64X行經新田公路，避免吐露港公路至屯門公路多段擠塞路徑影響車程時間，使得通勤者可作出合理行程預算。

表 1.4:下午繁忙時段特定通勤地區特別班次

居住地點 分區	通勤目的 地分區	通勤離 開時間	時間分佈 (分區內)	現有／擬 定特別班 次路線	現有／擬 定班次時 間	通勤地點與 下車地點平 均步程	估算車程(九巴數 據)
大埔市鎮、 鳳園路一 帶(分區R) 及 汀角路 一帶(分區 T)	NA, NB, NC	17:30	17.65%	73P	17:50	8.78(新界 西)	荃灣如心廣場-盛 福街 11分鐘 盛福街-光輝圍 10 分鐘
		17:45	2.21%				
		18:00	25.74%				
	NB(南葵 涌)	18:00	24.19%				
大埔市鎮、 白石角(分 區N)	HE(鯉魚 涌、太古 城、西灣 河一帶)	17:30	8.96%	907D	17:30, 17:45	7.70(港島)	- (參現有路線106: 小西灣-柴灣 10分 鐘;柴灣-筲箕灣: 12分鐘; 筲箕灣-太 古城 9分鐘)
		17:45	4.48%				
		18:00	26.87%				
	HF(筲箕 灣、柴灣、 小西灣、 杏花邨一 帶)	17:30	13.64%				
		17:45	9.09%				
		18:00	18.18%				

26. 就特別班次73P路線的回程班次時間而言，按照九巴公開數據，17:50開出之班次途經南葵涌(盛福街)時間約為18:01，途經北葵涌(光輝圍)時間約為18:11。計算平均由通勤地點離開的步程後，相關班次對18:00下班居民來說太早，對17:30下班居民則太遲；而73P乃南葵涌來往大埔唯一路線，

而南葵涌18:00下班居民達到24.19%，現時卻幾乎不可能趕及上車。相關部門及公司可按照此數據調整73P班次往大美督方向的開車時間。

27. 就RPP 2021 擬議的907D路線，雖然未有車程數據，但參考現有路線106可估算小西灣至健康村一帶車程：17:30開出之班次途經柴灣時間約為17:40，途經筲箕灣時間約為17:52，途經太古城時間約為18:01；17:45開出之班次途經柴灣時間約為17:55，筲箕灣時間約為18:07，途經太古城時間約為18:16。計算平均步程後，17:30班次應能大致滿足17:30於柴灣至筲箕灣下班人士，以及17:45於太古城附近下班人士；17:45班次應能大致滿足於太古城一帶18:00下班人士。然而，上述路線並不能滿足18:00於柴灣至筲箕灣下班人士的交通需求。相關部門及公司可按照此數據調整907D班次往大埔方向的開車時間。

28. 至於大埔居民的就業模式可見下表：

表 1.5: 大埔居民就業模式分佈

就業模式	分佈(百分比)
平日	64.44%
五日半	12.95%
六日	5.27%
七日	1.01%
輪休	11.33%
其他	5.00%

29. 大埔居民的就業模式以五天工作週(星期一至五)為主流，佔受訪者 64.44%，但仍有 12.95% 的受訪者每週上班五日半(每週或隔週需於星期六工作半日)。另一方面，需要輪休(即放假日子浮動，不固定於某一週日)的受訪者亦佔 11.33%。

車程數目

30. 是次研究中，行程(trip)定義為由最初出發地至最終目的地的整個行程，而當中的每次乘車次數稱為車程(leg)，每個行程中可牽涉多於一個車程。舉例說，假設乘客甲居於廣福邨而在富善邨某學校就讀，每天上學時在居所樓下乘搭 71K 巴士已可抵達校門，則其上班行程的車程數目為 1 程。若乘客乙居於三門仔而於黃竹坑工作，上班行程涉及先乘搭 20K 小巴到大埔墟，轉乘港鐵東鐵綫至紅磡，再轉乘隧道巴 171 往黃竹坑，則其上班的車程數目為 3 程。
31. 為方便分析，以及因資源所限，是次研究只針對上班／上學行程(即由居所單程前往工作地點／學校)，並未分析下班／放學行程；但若下班／放學行程乘車模式與上班／上學不同，問卷仍指示受訪者用文字方式填報回程車程資料，以備日後使用數據作進一步研究。
32. 本問卷設題時，假設受訪者最多經歷 4 程車程，便可完成通勤行程(即由居所返抵通勤地點)。研究數據顯示，絕大部份乘客能在 3 程車程內抵達通勤地點，需要 4 程者絕無僅有，而亦沒有受訪者需要 5 程或以上。大多數需要 3 程的受訪者，其車程分佈均為區內接駁車程 — 出區車程 — 外區接駁車程。
33. 調查結果顯示，本調查受訪者之每個通勤行程，牽涉之平均車程數目為 1.62 程。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 1.17，²此數字明顯偏高。
34. 由於大埔鄉郊及西貢北地區直接連結區外的公共交通服務較少，致使該區大部份乘客通勤時需要先乘車接駁至大埔市鎮，再轉乘其他交通工具離開大埔區，本研究特地將該兩區抽出，分析相關地區的樣本對整體數據的影響。結果顯示，除了大埔區內通勤外，居所在大埔鄉郊及西貢北的各個子集平均車程數目皆接近或不少於兩程，但將上述兩區抽出後，大埔市鎮的平均車程數目僅輕微低於全部受訪者的數字。
35. 值得留意的是，在大部份情況下，大埔往新界東通勤的行程距離應當低於前往九龍區，但本次調查中，由大埔市鎮和大埔鄉郊 / 西貢北往新界東通勤所需的平均車程數目卻高於往九龍通勤，只有居所為白石角的子集屬於例外。此結果似乎反映由大埔直接連結沙田區及北區的公共交通服務未臻完善，並且可能過於依賴使用不同交通工具接駁港鐵東鐵綫，以至平均車程數目比起出九龍更高。

² 奧雅納顧問公司，《二零一一年交通習慣調查研究報告》，第 15 頁。

表 1.6: 大埔居民通勤行程之平均車程數目(取整至小數點後3位)

平均車程數目子集	全部受訪者	大埔市鎮	大埔鄉郊及西貢北	白石角
整體上班行程	1.616	1.506	1.951	1.751
— 大埔區內通勤 ³	1.224	1.126	1.386	1.308
— 大埔往外區通勤 ⁴	1.657	1.540	2.067	1.776
—— 大埔往新界其他地區通勤	1.743	1.668	2.138	1.623
—— 大埔往新界東(大埔、香港科學園及將軍澳除外)通勤	1.651	1.570	2.038	1.500
—— 大埔往新界西通勤	1.832	1.749	2.268	1.882
—— 大埔往九龍及將軍澳通勤	1.547	1.423	1.932	1.741
—— 大埔往港島區通勤	1.745	1.592	2.202	1.944

行程時間

36. 行程時間(trip time)是指每一行程由出發點起步至抵達最終目的地所須之時間。本問卷要求受訪者填報由居所出發到工作地點或學校(題號 2.4), 以及由工作地點或學校返回居所(題號 2.5)的平均需時。問卷受訪者的平均行程時間載列於 表 1.6:

表 1.7: 大埔居民通勤行程之平均行程時間(取整至整數)

受訪者子集	平均行程時間(分鐘)	
	往通勤地點	返回居所
全部受訪者	64	67
— 大埔區內通勤的受訪者	30	32
— 往返新界其他地區通勤的受訪者	61	63
—— 往返新界西通勤的受訪者	73	79

³ 即居住及通勤地點均在大埔區以內的受訪者。

⁴ 即居所在大埔區內, 但通勤地點在大埔區以外其他地區的受訪者。

—— 往返新界東(大埔、香港科學園及將軍澳除外)通勤的受訪者	49	48
— 往返九龍區及將軍澳通勤的受訪者	65	68
— 往返港島區通勤的受訪者	77	81

37. 根據運輸署《二零一一年交通習慣調查》，2011 年香港乘客的平均行程時間估計為 40 分鐘。而從本調查中各受訪者子集的平均行程時間可見，除了大埔區內通勤的受訪者外，大埔區所有子集的平均行程時間皆超過 40 分鐘，可見大埔區居民通勤行程時間偏長。
38. 需注意的是，由大埔區往返新界東區通勤的平均上班車程時間高達 50 分鐘。雖然數字低於九龍區的平均值，但亦與其他數據不成比例，情況與平均車程數目相近。

所用交通工具及轉乘模式

39. 各受訪者在調查中須按照指示，填報上班 / 上學行程中的各車程資料，由此可得知受訪者選用的交通工具種類。經資料清理後，研究團隊大致得出各交通工具的佔比，如表 1.3 所示。
40. 承上文「車程數目」部份，大部份受訪者的行程 (trip) 均牽涉多於一個車程 (leg)，即是當中至少需要轉乘一次。是次調查將受訪者填報的公共交通車程數據分成四類：
- 大埔區內接駁車程（所填報屬大埔區內線，而後續尚有車程）
 - 大埔區內通勤車程（所填報屬大埔區內線，而後續沒有出區車程，即受訪者住所及通勤地點均在大埔區內）
 - 出區車程（由大埔區前往區外的車程）
 - 區外車程（起點與終點完全在大埔區以外的車程，是次研究不會對此類車程予以特別分析）

表 1.8: 大埔居民通勤所用之交通工具分佈

所用交通工具	佔車程總數的比率			
	大埔區內通勤	大埔區內接駁	出區	整體 ⁵
專營巴士	2.62%	15.72%	37.14%	55.49%
綠色小巴	1.51%	6.55%	2.95%	11.01%
紅色小巴	0.00%	0.00%	0.33%	0.33%
港鐵	0.33%	0.23%	26.11%	26.66%
非專營巴士居民服務(邨巴)	0.16%	2.36%	0.88%	3.56%
私家車	0.29%	0.10%	0.43%	0.82%
單車	0.10%	0.07%	0.03%	0.20%
其他交通工具	0.07%	0.39%	0.52%	1.01%
全程步行 ⁶	0.82%	0.21%	0.03%	1.06%
整體	5.86%	25.65%	68.49%	100.00%

平均步行時間

41. 各受訪者在調查中須按照指示，填報上班 / 上學行程中由居所步行至第一程交通工具的上車點，以及下班／放學車程由通勤地點步行至第一程交通工具上車點的時間。經資料清理後，研究團隊大致得出平均步行時間，如表 1.9 所示。
42. 除了整體受訪者所需的步行時間外，表 1.9 將會以上班／上學地點的分類顯示受訪者的步行時間會否不同，地點共有五個：
 - a. 大埔區內：大埔北、大埔南、白石角／香港科學園及大埔工業邨／香港教育大學
 - b. 新界西：元朗區、屯門區、機場、東涌、迪士尼樂園及大嶼山

⁵ 只計算受訪者填報涉及大埔區的車程，即區內車程和出區車程，上落車點完全在大埔區以外車程不計算在內。

⁶ 只包括由居所至通勤地點全程步行的受訪者，步行前往車站乘車不計算在內。

- c. 新界東:沙田西、沙田東、馬鞍山、北區及西貢鄉郊
- d. 香港島:中上環、金鐘一帶、灣仔、會展一帶、銅鑼灣、天后、大坑、跑馬地一帶、炮台山、北角一帶、鰂魚涌、太古城、西灣河一帶、筲箕灣、柴灣、小西灣、杏花邨一帶、西環、香港大學、堅尼地城一帶及南區
- e. 九龍:觀塘商貿區及牛頭角、九龍灣商貿區、觀塘區其他地區、將軍澳區、尖沙咀、尖東一帶、油麻地、佐敦一帶、旺角、太子一帶、深水埗、石硶尾一帶、長沙灣商貿區、荔枝角、美孚一帶、九龍站、柯士甸站一帶、大角咀、奧運站一帶、九龍塘、樂富一帶、黃大仙、鑽石山、新蒲崗一帶、九龍城、土瓜灣、馬頭圍一帶、紅磡、黃埔一帶及何文田一帶

表 1.9:大埔居民平均步行時間分佈(取整至小數點後兩個位)

上班／上學地點	受訪者數目	上班／上學平均步行時間	下班／放學平均步行時間
不限上班地點	2197	7.40	8.24
大埔區內	201	7.15	6.83
新界西	286	7.83	8.78
新界東	273	7.45	7.85
香港島	555	7.43	7.70
九龍	885	7.29	8.82

43. 數據顯示上班／上學行程中步行至下一個交通工具的時間相約，大約為7 - 8分鐘，而下班／放學行程中步行至下一個交通工具或直接回家的時間則有不同，但亦大致於6 - 9分鐘之間，在大埔區內上班 / 上學的受訪者所需步行時間較短。研究團隊建議，當局在估算交通班次能服務通勤居民時，應加入分區平均步行時間作考慮。

乙、行程起訖點分析(O-D Analysis)

44. 本次研究要求填寫問卷的大埔區居民填報所住的分區，以及通勤地點所屬的地區，以推算兩者之間的需求分佈。為取得較準確數據，本研究將大埔分成 25 個分區，問卷盡量按地理及交通需求的相似性將區域拆分。詳情請參閱附件一。

由大埔本部前往各區的通勤需求分析

45. 「大埔本部」(Tai Po proper)涵蓋本次調查的分區 A-M、O-W，即不包括白石角 (分區 N) 及西貢北 (分區 Y)。由於白石角地區、西貢北地區與大埔本部三者地理上有所分隔，通勤需求的模式或有所分別，故此本報告將會分開分析，當中西貢北地區問卷樣本過少，故此未能獨立再加分析。
46. 根據本報告前述，大埔區居民通勤時間普遍較長，而部份車程數目亦偏高。故此以下通勤需求分析將專門列出大埔來往通勤目的地的直達路線以協助分析。
47. 在大埔本部的受訪者中，較顯著的通勤目的地包括⁷：

表 2.1: 大埔居民往港島區通勤分佈

港島區通勤目的地	大埔本部通勤需求比率	現有繁忙時間直達路線 {未來直達路線}
港島區總計	24.10%	
HA - 中上環、金鐘一帶	7.97%	307, 307A, 907B, 907C, 373 {東鐵綫}
HB - 灣仔、會展一帶	5.23%	307, 307A, 907B, 907C, 373 {東鐵綫}
HE - 鰂魚涌、太古城、西灣河一帶	3.09%	307P {907D} ⁸
HC - 銅鑼灣、天后、大坑、跑馬地一帶	2.54%	307P

⁷ 由於大埔本部人口眾多，即使整體通勤百分比不高，亦可能足以支撐公共交通需求。故此，本報告將列出所有問卷目的地分區，為方便閱讀需求比率，同一區域內的分區將由最高至最低通勤需求比率排序。

⁸ 2021-2022 大埔區巴士路線計劃已獲通過的項目，預計於 2022 年第三季投入服務。

HF - 筲箕灣、柴灣、小西灣、杏花邨一帶	1.39%	{907D}
HH - 南區(包括數碼港、黃竹坑等)	1.39%	/
HG - 西環、香港大學、堅尼地城一帶	1.29%	/
HD - 炮台山、北角一帶	1.20%	307P

表 2.2: 大埔居民往九龍區通勤分佈

九龍區通勤目的地(連將軍澳)	大埔本部通勤需求比率	現有繁忙時間直達路線 {未來直達路線}
九龍區總計(連將軍澳)	38.70%	
KA - 觀塘商貿區及牛頭角	6.37%	74X, 74B, 74C, 74D, 74E, 74F, 74P, 274X, T74 {富蝶-油塘線} ⁹
KE - 尖沙咀、尖東一帶	5.73%	271, 271B, 271P, 271X
KB - 九龍灣商貿區	4.58%	74B, 74X, 74C, 74D, 74E, 74F, 74P, 274X, T74 {富蝶-油塘線}
KI - 長沙灣商貿區、荔枝角、美孚一帶	4.03%	72, 272E, 272P
KG - 旺角、太子一帶	2.64%	72X, 272X, 272E, 大埔-旺角紅色小巴, 東鐵綫
KF - 油麻地、佐敦一帶	2.29%	271, 271B, 271P, 271X
KO - 紅磡、黃埔一帶	2.24%	東鐵綫 {275X} ¹⁰
KM - 黃大仙、鑽石山、新蒲崗一帶	1.94%	75X, 74X, 74B, 74A
KL - 九龍塘、樂富一帶	1.69%	72X, 271, 271B, 271P, 75X, 74A, 東鐵綫
KD - 將軍澳區	1.54%	(大埔工業邨-康盛花園線)

⁹ 2021-2022 大埔區巴士路線計劃已獲通過的項目，預計於 2023 年隨大埔第九區(富蝶邨第二期)入伙而投入服務。¹⁰ 2022-2023 大埔區巴士路線計劃項目。

KC - 觀塘區其他地區	1.34%	74A {大埔工業邨-康盛花園線} ¹¹ {富蝶-油塘線}
KK - 大角咀、奧運站一帶	1.15%	72X, 272X, 272E
KH - 深水埗、石硤尾一帶	1.00%	72, 272E
KP - 何文田一帶	0.90%	271, 271B, 271P
KN - 九龍城、土瓜灣、馬頭圍一帶	0.90%	75X {275X}
KJ - 九龍站、柯士甸站一帶	0.35%	271, 271B, 271P, 271X

表 2.3: 大埔居民往新界其他地區通勤分佈

新界區通勤目的地(不包括大埔、香港科學園及將軍澳)	大埔本部通勤需求比率	現有繁忙時間直達路線 {未來直達路線}
新界區總計(不包括大埔)	25.10%	
新界東合計(不包括大埔)	11.81%	
NE - 沙田西	4.83%	東鐵綫, 72, 72A, 73A
NF - 沙田東	3.64%	73A, 74A, 806A, 806B
NA - 荃灣區	3.34%	73X, 73D, 73P, 273C
NB - 南葵涌	3.14%	272P, 73P
NH - 北區	2.74%	東鐵綫, 73, 73B, 502
NK - 機場、東涌、迪士尼樂園、大嶼山	2.44%	A47X, E41
NJ - 屯門區	1.54%	263C
NI - 元朗區	1.49%	64X, 65X, 64K, 大埔-元朗紅色小巴
NC - 北葵涌	0.80%	73X, 73D, 73P, 273C
ND - 青衣島	0.55%	/

¹¹ 2021-2022 大埔區巴士路線計劃已獲通過的項目，預計會隨將軍澳 - 藍田隧道啟用而投入服務。

NG - 馬鞍山	0.55%	26, 806B
NL - 西貢鄉郊	0.05%	/

表 2.4: 大埔居民往本區通勤分佈

本區通勤目的地	大埔本部通勤需求比率
大埔區總計	9.76%
TA 大埔北(市中心林村河以北, 包括富亨、太和、大元、大埔中心、富善、舊墟等)	4.38%
TB 大埔南(市中心林村河以南, 包括大埔墟、廣福、運頭塘等)	2.44%
TC 白石角／香港科學園	1.39%
TD 大埔工業邨／香港教育大學	1.54%

48. 如上述需求分析所見，絕大部分跨區繁忙時間通勤需求均受巴士、港鐵或小巴直接覆蓋。然而從數據可見，來往大埔至KD(1.54%)、HF(1.39%)、HH(1.39%)、HG(1.29%)、ND(0.55%)等區域現時仍然未有直達公共交通覆蓋；當中大埔來往 KD(將軍澳區)及 HF(筲箕灣、柴灣、小西灣、杏花邨一帶)有擬辦巴士路線，然而相關路線通車日期仍然未確定。至於 HH、HG 和 ND 區域之直達路線，現時運輸署的計劃並未建議相關繁忙時間直達路線，使得至少合共 3% 的通勤人口完全沒有直達路線。
49. 即使是看似受公共交通網絡覆蓋之地帶，亦不代表現時直達路線能滿足相關需求。例如本區港鐵站與市鎮中心以及大埔北等區域均有一段距離，許多巴士、小巴路線亦只停經區內部份地方，未能覆蓋全區。如要就每一居住分區獨立分析交通需求，需要更複雜龐大的數據工程，此報告書未能全部涵蓋，只能抽取一些較明顯的例子闡釋。如部門及公眾人士對個別地區的數據有興趣，可利用稍後公佈的完整數據再作分析。
50. 值得注意的是，雖然新界東地區（撇除將軍澳）來往大埔區理論上均有直達之交通工具，但大埔市鎮來往新界東其他地方的平均車程數目達到1.570，反映即使是大埔市鎮內，亦有相當部分地方沒有直達北區、沙田部分區域的路線，因此居民仍然需要轉車通勤。如果細看前往北區及沙田的直達路線，能夠發現：

- a. 現時前往北區的直達交通中，73B線並不在繁忙時間服務，73線只接駁至粉嶺華明邨，大埔北至粉嶺、上水的路線只有502線綠色小巴，否則大埔北等遠離鐵路站的居民則必須接駁至港鐵站轉乘，同時北區亦有不少遠離港鐵站的通勤目的地（如聯和墟），對通勤居民構成相當不便。
- b. 現時前往沙田的直達交通中，除了806A、B和26號小巴線行經吐露港公路外，均會繞經大埔公路，且較集中在沙田西（72、72A等路線）。806A、B作為主要由大埔市鎮前往沙田東部的班次，其覆蓋最北點只到達大埔中心「一田橋」，使得大埔較北區域如富亨、富蝶、富善、大元等地方缺乏直達交通前往沙田東部。

表 2.5: 大埔市鎮北部居民往新界東部分地區通勤分佈

新界東區通勤目的地	大埔市鎮北部(D、E、F、G、H)通勤需求比率
NF - 沙田東	3.45%
NH - 北區	3.61%

51. 上述數據顯示，大埔市鎮到沙田東及北區部分區域的潛在通勤需求較大，加上車程數目及時間上分析，可見相關的通勤配套仍有改善空間，以使較多居民能直達通勤目的地。

由白石角前往各區的通勤需求分析

- 52. 由於白石角與大埔本部其他地域地理上有所分隔，為了驗證白石角與大埔本部通勤需求趨勢之異同，本次研究特地抽取白石角（分區 N）作為行程起訖點分析的獨立研究。
- 53. 白石角為大埔區近年人口增長之主要來源，而根據白石角居民議會的統計數字¹²，現時（2022年中）白石角人口或已達 24454，估計到2023年優景里樓盤（Silicon Hill）入伙後，白石角區人口可達 30056；現時優景里近蕉坑一帶有土地改劃申請，如獲得通過，該區將會再新增超過12000人口。
- 54. 在是次調查中填報居住分區為 N 區的受訪者當中，較顯著的通勤目的地包括：
 - a. HA - 中上環、金鐘一帶 (8.70%)
 - b. KB - 九龍灣商貿區 (7.51%)

¹² 引自 *Review of Transport Infrastructure and Services in Pak Shek Kok and Tai Po Area 39, Version 1* (Pak Shek Kok Residents Committee, 2020)。相關報告應已呈交運輸署等部門。

- c. KE - 尖沙咀、尖東一帶 (7.51%)
- d. NF - 沙田東 (5.53%)
- e. KA - 觀塘商貿區及牛頭角 (5.14%)
- f. HE - 鰂魚涌、太古城、西灣河一帶 (5.14%)
- g. NE - 沙田西 (4.74%)
- h. HB - 灣仔、會展一帶 (4.74%)
- i. HC - 銅鑼灣、天后、大坑、跑馬地一帶 (4.35%)

55. 現時白石角居民目前依賴九巴路線 272A 及 272K、專綫小巴路線 27A、806A、806B 及非專營巴士居民服務路線接駁大學站、沙田站及大埔墟；繁忙時間亦另設多條提供直達部份熱門通勤地點，表列如下：

表 2.6: 現有由 N 區直達市區的巴士路線

現有由 N 區直達市區的巴士路線	服務之通勤分區	可服務的 N 區受訪者比率
73D - 至荃灣(如心廣場)	NA、NC	1.58%
74P - 至觀塘碼頭	KA、KB	12.65%
271B - 來往高鐵香港西九龍站	KE、KF、KJ、KL、KP	17.79%
272P - 來往葵興站	KI、NB	3.16%
900 - 至灣仔會展	HA、HB	13.44%
A47X 特別班 - 至機場	NK	1.98%
263C - 至屯門站	NJ	0.79%

56. 現時白石角繁忙時間通勤大致上已有直達路線到達各大熱門通勤目的地，部份路線如 900、73D、74D 等亦途經轉車站，同時為前往其他地區提供服務。然而，隨著人口持續上升，特別班次長遠未必能夠滿足白石角的通勤需求，而本研究亦未能覆蓋非繁忙時間白石角的出行需求。現時白石角往返市區的巴士全日或半全日路線有 900 (來往上環至灣仔一帶) 及 74D (來往觀塘區)，在白石角人口繼續增長下，其需求或足以支撐更多全日路線，唯其全日的配搭除了於大埔本部抽調路線 (如 74D 的模式) 外，亦可以白石角或優景里為總站，連同沙田部分區域組成全日路線 (如 900 的模式)。

大埔近郊地區通勤需求分析

57. 為考察缺乏直達外區交通服務¹³的大埔近郊地區(即本次調查的分區 R、T、U、V) 之交通需求，研究團隊亦特別選取以相關地區為居住地點的受訪者之行程起訖點數據加以分析，以了解相關地區未為直接公共交通服務所涵蓋的潛在通勤需求。
58. 分區 W(碗窩路一帶)及 S(教大、露輝路)同樣符合上述定義，但報稱居於有關分區的受訪者數目較少，未能符合本部份分析的基本條件，但並不代表有關分區並無潛在通勤需求。

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)

59. 鳳園、汀角路一帶居民目前依賴九巴路線 74K 及 75K、專綫小巴路綫20B、20C、20M、20P及屋民服務非專營巴士路綫接駁大埔墟站、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綫 NR507 來往港島商業區，為居民通勤提供選擇。

表 2.7:現有由 T、R 區直達市區的巴士路綫

現有由 T、R 區直達市區的巴士路綫	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%

60. 在是次調查中填報居住分區為 T+ R 區的受訪者當中，較顯著的通勤目的地包括：

- KA - 觀塘商貿區及牛頭角 (9.52%)
- TA - 大埔北 (8.47%)
- KE - 尖沙咀、尖東一帶 (6.35%)

¹³ 本部分中，「缺乏直達外區交通服務」是指除了繁忙時間或設若干特別班次外，其餘時間由該區在一個固定班次公共交通工具的車程中可以到達的目的地只有鄰近的市鎮(大埔、粉嶺及元朗)，而前往其他的地方需要在上述市鎮轉乘其他交通工具。

- 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%)

61. 凰園、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。利用上一段的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，減輕短程接駁路線的負擔。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線，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線 (73P、74E)：

表 2.8:建議考慮於 T、R 區增設的巴士路線

建議路線	服務之通勤分區	可服務的 T、R 區受訪者比率
大美督(經鳳園)至旺角、油麻地及尖沙咀	KE、KF、KG	11.64%
大美督(經鳳園)至上環、中環、灣仔及銅鑼灣	HA、HB、HC	13.76%

U - 康樂園及大窩東／西支路一帶

62. 大窩西支路及大窩東支路一帶的乘客出入，目前主要依賴專營巴士及專綫小巴接駁至港鐵太和站及大埔市鎮。大窩西支路有巴士路線 (73、73A) 連接粉嶺和沙田，亦有大約一小時一班的巴士 (74D) 直達香港科學園、九龍灣及觀塘，交通配套比起大埔其他鄉區較為完善。而康樂園出入的主要公共交通工具則是連接到太和站及大埔墟的居民巴士。
63. 繁忙時間，大窩西支路另設以下直達外區的巴士特別班次服務：

表 2.9:現有由 U 區直達市區的巴士路線

現有由 U 區直達市區的巴士路線	服務之通勤分區	可服務的 U 區受訪者比率
74C - 九龍坑至觀塘碼頭	KA、KB	11.54%

271P - 九龍坑至尖沙咀(廣東道)	KE、KF、KJ、KL、KP	11.54%
273C - 九龍坑至荃灣西站	NA、NC	2.56%
373 - 上水至中環(香港站)	HA、HB	16.67%

64. 研究團隊分析 U 區的數據後，認為現時該區直達外區的巴士路線大致切合該區的通勤目的地，沒有顯著而未得到回應的潛在需求。

V - 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)

65. 目前，此區出入交通以九巴路線 64K 和 65K、專綫小巴路線 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線 NR918 來往港島商業區，提供輔助性質的通勤服務。
66. 另一方面，RPP 2022 提出當位於梧桐寨附近的林錦公路擴闊工程竣工後，將現有九巴路線 T74 延長至林村的梧桐寨，使乘客有更多出行選擇。
67. 在是次調查中填報居住分區為 V 區的受訪者當中，較顯著的通勤目的地包括：
- KE - 尖沙咀、尖東一帶 (10.38%)
 - TB - 大埔南 (7.55%)
 - TA - 大埔北 (5.66%)
 - HA - 中上環、金鐘一帶 (5.66%)
 - KA - 觀塘商貿區及牛頭角 (5.66%)
 - KG - 旺角、太子一帶 (5.66%)
 - NH - 北區 (5.66%)
68. 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線。有鑑於林村目前已有一定通勤人口，而日後區內人口預料會因社山路土地共享先導計劃等新發展項目而上升，增加交通服務負荷，研究團隊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，減輕短程接駁路線的負擔。

69. 研究團隊按照調查數據得出下列三條走廊，所能服務的 V 區受訪者比率並不低於運輸署 T74 方案，值得開辦相關路線服務林村前往相關地區的現有及潛在需求：

表 2.10:建議考慮於 V 區增設的巴士路線

建議路線	服務之通勤分區	可服務的 V 區受訪者比率
林村(梧桐寨)至旺角、油麻地及尖沙咀	KE、KF、KG	16.04%
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)	KA、KB	9.43%
林村(梧桐寨)至上環、中環、灣仔及銅鑼灣	HA、HB、HC	10.38%

東鐵綫過海段通車對大埔區居民乘車模式的影響

70. 由紅磡經會展至金鐘站的東鐵綫過海段將於 5 月 15 日通車(問卷調查進行時通車日期及票務安排等皆尚未正式公佈)。研究團隊特地設定問題，以李克特量表(Likert scale)形式(見下表)詢問受訪者屆時改用東鐵綫過海，經會展站或金鐘站上班／上學的可能性。該問題只限填報通勤地點屬港島區的受訪者才需作答。

表 2.11:李克特量表

不會考慮	傾向不會考慮	中立	傾向會	一定會
1	2	3	4	5

71. 調查結果顯示，有 27.05% 的受訪者表示一定「不會考慮」改用東鐵綫過海，數字上多於表示「一定會」改用東鐵綫過海的受訪者(16.19%)。在「一定會」改用東鐵綫過海的受訪者當中，有 70.33% 現時(東鐵綫過海段通車前)經已選擇乘搭港鐵通勤，另外 17.58% 則以由大埔區直出市區的過海隧道巴通勤。
72. 就整體答案傾向而言，43.06% 受訪者偏向「不會考慮」(即選取 1 或 2)，多於偏向「一定會」者(選取 4 或 5)的 35.94%，而餘下 21.00% 受訪者則為中立(即選取 3)。
73. 現時不少於港島通勤的大埔居民選擇乘搭港鐵到紅磡站，然後在紅隧收費廣場轉乘隧道巴過海。如此乘車的受訪者佔整體前往港島通勤人數的 17.79%。在此等紅磡轉乘隧道巴的受訪者當中，

24.00% 表示一定會改用東鐵綫過海段，另 24.00% 偏向改用，18.00% 中立（相信是抱持觀望態度），34.00% 偏向或一定不會考慮。

74. 而目前由大埔區直接乘搭隧巴路線（307, 307A, 307P, 373, 900, 907B, 907C, N307, N373）往港島通勤的受訪者佔整體港島通勤受訪者數目 51.60%，在此等受訪者當中，只有 5.52% 表明一定會改搭東鐵綫過海段，相反有接近四成受訪者不會考慮更改乘車模式。數字顯示，縱使大埔區隧巴路線的客量會有流失，但對於現有的乘客而言仍有一定吸引力。

表 2.12: 東鐵綫過海段通車對大埔往港島區通勤乘客的影響分析

	整體往港島 通勤受訪者	現時由大埔區前往港島通勤的模式			
		港鐵直達港島 ¹⁴	港鐵紅磡轉隧巴 ¹⁵	大埔上隧巴 ¹⁶	其他
佔大埔區前往港島 通勤受訪者總數	100%	18.15%	17.79%	51.60%	11.93%
改乘東鐵綫過海的可能性：					
1 - 不會考慮	27.05%	3.92%	21.00%	37.93%	24.29%
2 - 傾向不會考慮	16.01%	7.84%	13.00%	18.62%	21.43%
3 - 中立	21.00%	13.73%	18.00%	23.45%	25.71%
4 - 傾向會	19.75%	35.29%	24.00%	14.48%	12.86%
5 - 一定會	16.19%	39.22%	24.00%	5.52%	15.71%

¹⁴ 指於太和站、大埔墟站或大學站入閘乘搭港鐵，然後於港島區車站出閘的受訪者。

¹⁵ 指於太和站、大埔墟站或大學站入閘乘搭港鐵，於紅磡站出閘，並在海底隧道收費廣場轉乘過海巴士路線前往港島的受訪者。

¹⁶ 指於大埔區登上過海巴士路線前往港島的受訪者。

丙、區內交通配套

75. 除跨區通勤外，區內交通配套亦是本研究的焦點。問卷 Q6-10 集中統計區內交通的使用頻率及滿意程度，給予各界參考並提出改善意見。此部分於問卷為選填，故此答題人數未必與問卷總數相同。以下將呈現受訪者對區內各類交通方式的使用頻率，以及對步行、單車、私家車、公共交通配套的滿意程度，並且以開放式問題收集對步行網絡、單車網絡以及私家車配套。有關區內交通調查的系統化數據較少，以下數據可有助政府及民間團體因應居民使用頻率和意見，作出更完善及貼合需求的社區規劃。

76. 問卷受訪者來往大埔區內地點時，交通方式的頻率。整體數據如下：

表 3.1: 來往大埔區內地點的交通方式

	1 從不	2 甚少	3 間中	4 較多	5 經常
6.1. 步行 (n=2313)	10.57%	9.34%	18.46%	29.25%	32.37%
6.2. 單車 (n=2200)	57.81%	26.81%	10.92%	3.04%	1.43%
6.3. 私家車／電單車 (n=2215)	62.40%	14.41%	12.40%	7.50%	3.29%
6.4. 的士／Uber (n=2215)	32.05%	40.57%	20.24%	5.68%	1.47%
6.5. 巴士／小巴／邨巴 (n=2392)	6.54%	17.20%	26.92%	26.88%	22.46%
6.6. 港鐵(大埔墟-太和) (n=2246)	35.30%	35.12%	16.25%	8.53%	4.79%

註：從不；甚少(每月<2次)；間中(每月2次至每週少於2次)；較多(每週2次至每週6次)；經常(每日一次或更多)

77. 利用居住分區與Q6的數據作交叉分析，我們可見：

表 3.2: 來往大埔區內地點的交通方式 (大埔市鎮／大埔鄉郊對照)

	1 從不	2 甚少	3 間中	4 較多	5 經常
步行 - 大埔市鎮居民	1.83%	3.97%	15.62%	34.51%	41.56%
步行 - 大埔鄉郊居民	19.56%	18.34%	20.78%	18.09%	11.49%
單車 - 大埔市鎮居民	53.84%	25.08%	9.52%	2.86%	1.52%
單車 - 大埔鄉郊居民	52.83%	20.64%	9.09%	0.98%	1.23%

私家車／電單車 - 大埔市鎮居民	65.29%	13.87%	8.49%	3.55%	1.39%
私家車／電單車 - 大埔鄉郊居民	29.90%	11.27%	21.81%	16.91%	8.09%
巴士／小巴／邨巴 - 大埔市鎮居民	8.88%	22.12%	30.62%	21.99%	13.30%
巴士／小巴／邨巴 - 大埔鄉郊居民	1.22%	4.63%	13.66%	32.68%	46.83%

78. 一般認為，大埔市鎮區內設施較集中，居民會較傾向利用步行來往，而大埔鄉郊區域則較多依賴公共和私人交通工具。上述數據能支持這一假設，以「經常」使用的交通工具為例，有41.56%市鎮居民至少每日一次以步行來往區內地點，鄉郊居民則只有11.49%；每日以巴士／小巴／邨巴等公共交通來往區內地點的市鎮居民，只有13.30%，而鄉郊居民則有46.83%。鄉郊居民利用私家車／電單車的比例上亦明顯偏高，至於單車的使用比例上則沒有顯著差異。這些數字有助理解區內交通的基本模式。

區內步行（問卷Q7）

79. 團隊以李克特量表形式詢問受訪者對於現時的區內步行網絡（包括天橋、隧道、路面行人路等）的滿意程度（Q7.1）。分佈如下：

表 3.3: 區內步行網絡（包括天橋、隧道、路面行人路等）的滿意程度分佈

	平均分	1 非常不滿	2 不滿	3 中立	4 滿意	5 非常滿意
整體滿意程度 (n=2450)	3.41	3.24%	9.42%	36.68%	43.57%	6.76%
經常步行人士	3.65	1.09%	5.45%	29.70%	54.36%	9.26%
居於大埔市鎮	3.54	1.64%	7.13%	33.27%	50.13%	7.83%
居於大埔鄉郊	3.34	3.19%	8.11%	43.98%	38.82%	5.90%
居於白石角(分區N)	2.68	13.20%	24.80%	43.20%	15.60%	3.20%

80. 從滿意程度分佈可見，受訪者大致滿意區內步行網絡，在整體數據上，「滿意」及「非常滿意」者超過一半(50.33%)，而「不滿」及「非常不滿」的僅佔一成多(12.78%)，平均分為3.41。若只計算經常(參Q6.1數據)步行人士，他們更偏向滿意現時步行網絡，平均分達3.65。如以居住分區計算，大埔市鎮居民普遍較為滿意現時的步行網絡，平均分達3.54，而大埔鄉郊居民則較傾向中立，其給予3分比率達43.76%，平均分則為3.34；至於白石角居民則相對上較不滿現時步行網絡——平均分只有2.68，「不滿」及「非常不滿」的佔比達到37.70%。
81. 為了補足滿意度數據，本問卷亦以開放式問題詢問受訪者對區內步行網絡的意見 (Q7.2)。在綜合相關意見後，我們大致將較多人提及的意見整合：

表 3.4: 對區內步行網絡的意見整合

意見內容 (提及人數)
區內步行網絡方便 (296人)
大埔墟行人路狹窄及商販阻街問題(197人)
對於區內步行網絡感到舒適及安全 (167人)
行人及單車互相爭路(88人)
認為需要加建行人路上蓋及避雨設施(63人)

82. 不少受訪者都在意見欄提出現時行人網絡的問題及建議，謹精選如下供參考(標點符號及錯別字或經修改)：

「建議設立行人過路於廣福道和寶鄉街交界 (麥當勞對出) 橫過廣福道以分附近過道人流」

「建議設立行人天橋連接大埔超級城、大埔藝術中心、大埔文娛中心和昌運中心商場以活化藝術及文娛中心人流」

「某些位置行紅綠燈等候時間過長或綠燈時間太短，大埔墟的行人路近年常被貨物阻佔和弄得很髒亂」

「由大埔墟站行到大埔百佳超級市場(沿71A 路線方向)之間(只)有一部升降機，但經常壞並且維修時間長，對輪椅人士非常不便」

「經常有單車上行人路，單車不多會在減速位減速。在林村河旁的行人徑上隨時被單車轆腳」

「大部分主要步行路都保養ok，但如大埔墟公園內就因商鋪非法霸佔行人路問題需解決，南盛街、安富道就路面過窄，很多時雙人並排行都唔夠位要行出馬路」

83. 整體而言，受訪者大致滿意區內步行網絡，對區內行人設施感到舒適、方便和安全。然而，許多人均提出部份地區如大埔墟的行人路過於狹窄，不少人反映商販阻街加劇情況；部份地區的行人輔助設施如紅綠燈、升降機等設置亦不太完善；部份地區的行人與單車亦出現人車爭路情況。結果亦反映新發展區如白石角的行人網絡不如市鎮區域使人滿意，亦欠缺避雨設施。

區內單車網絡（問卷Q8）

84. 團隊以李克特量表形式詢問受訪者對於現時的區內單車網絡的滿意程度分佈如下：

表 3.5：區內單車網絡的滿意程度分佈

	平均分	1 非常不滿	2 不滿	3 中立	4 滿意	5 非常滿意
整體滿意程度 (n=2336)	3.22	3.16%	13.15%	48.19%	29.71%	5.80%
間中至經常使用單車人士	3.45	3.02%	10.57%	34.44%	42.30%	9.67%
居於大埔市鎮	3.20	2.80%	13.%	47.94%	28.66%	4.82%
居於大埔墟(分區A)	3.14	3.92%	21.57%	37.25%	31.37%	5.88%
居於大埔鄉郊	3.14	4.82%	13.45%	50.00%	25.89%	5.84%
居於汀角路及鳳園一帶 (分區R、T)	3.26	5.52%	7.18%	49.72%	30.94%	6.63%
居於林錦公路(分區V)	2.92	5.00%	19.00%	58.00%	15.00%	3.00%
居於白石角(分區N)	3.45	1.60%	10.40%	40.00%	37.20%	10.80%

85. 從滿意程度分佈可見，受訪者大致滿意區內單車網絡，在整體數據上，「滿意」及「非常滿意」者為35.49%，而「不滿」及「非常不滿」的佔16.35%，給予3分(中立)者最多(48.16%)，平均分為3.41。若只計算間中至經常(參Q6.2數據)使用單車人士，他們更偏向滿意現時單車網絡，「滿意」及「非常

滿意」者合共超過一半(51.97%)，平均分達3.45。如以居住分區計算，現時幾乎沒有單車徑的大埔墟以及林錦公路一帶，居民的不滿或非常不滿的比率較高(大埔墟:25.49%;林錦公路:24.00%)。至於大埔-大美督單車徑沿線的分區R、T，其「非常不滿」的比率偏高(5.52%)。

86. 為補足滿意度數據，本問卷亦以開放式問題詢問受訪者對區內單車網絡的意見 (Q8.2)。在綜合相關意見後，我們亦將較多人提及的意見大致整合如下：

表 3.6: 對區內單車網絡的意見整合

意見內容 (提及人數)
單車路路面過窄(119人)
單車徑或缺乏單車路之地點出現人車爭路問題(107人)
區內單車網絡方便 (105人)
部分單車徑路段斷斷續續，覆蓋率不足(86人)
單車泊位不足及未能安全停泊(45人)
區內單車配套安全 (42人)
單車徑的指示不清楚、指示牌過小、或根本沒有指示(30人)

87. 不少受訪者都在意見欄提出現時單車網絡的問題及建議，謹精選如下供參考(標點符號及錯別字或經修改)：

「以前於大埔工業邨上班，主要靠單車代步，區內單車徑集中於休閒用（通往海濱公園、大尾篤、吐露港等），代步用單車徑不足。而因香港駕車人士習慣疏忽單車使用者，於馬路踩單車非常危險。工業邨內車流算少還可以，但真的不敢於大埔墟馬路踩單車。」

「入大尾篤經過消防局嗰條大斜路，及詹屋村對面條斜路隧道，比較危險」

「以前踩開單車，單車路到太和消防局會向太湖行，另一邊就直入廣福道，要遵守法規入錦山個面唯有上馬路，但偏偏全世界都會踩上林村河畔行人路，同埋好多地方唔想兜路只能夠經林村河畔行人路，冇單車路連接真係唔多掂。已經唔想再係行人路見到一隊隊單車。」

「單車使用路面需求太大，單車徑原不足應付」

「太窄。大埔區內繁忙時間經常塞車及因為大窩西支路返工巴士及綠色小巴班次稀疏，即是想用單車代步，都冇位泊單車。以前已經少之前喺太和仲俾政府 cut 呃泊單車位置。政府建立咁多單車徑並宣傳要做運動保持健康。但係冇諗過

車都要停車場，咁點解單車唔需要泊單車。踩單車中途都要休息，長途可能要去餐廳食啲嘢，上水粉嶺知道大學都有乜泊單車嘅位……不論租單車、共享單車定私人單車都需要泊車，安全嘅道路闊度」

「單車路斷開不連貫，因此單車有時要使用行人路，或馬路，引致危險」

「相當四通八達。但因為白石角途經知名單車徑之一，假日期間外區單車人士極多，部份會駛到車路上，相當危險，[但]執法較少。亦因假日不少人到海濱長廊散步，而跟單車徑交錯，屢見意外，建議可否設單車徑交通燈，或是行人斑馬線之類」

88. 整體而言，受訪者大致滿意區內單車網絡，對區內單車網絡大致感到方便。然而，許多人均提出部份地區如大埔墟的單車路過於狹窄，不少人反映隨著單車使用者增多，路面不敷應用，假日期間則出現區外遊客單車人士加劇情況。就區外單車人士的情形而言，不少人反映現時單車路段欠缺指示路牌，使得不少人迷路。相當一部份單車使用者反映單車徑並不完善，尤其是林村河畔一帶，有些單車人士會因而選擇踩上行人路，導致人車爭路情況；亦有部份地區的單車徑充滿散步行人，導致險象環生。亦有許多人反映大埔墟路況危險，而市中心一帶亦沒有足夠單車徑和人車分隔，加上單車泊位不足，導致以單車代步的誘因減低。而新發展區及外圍的單車徑發展則較為完善。
89. 不少受訪者亦就單車網絡以及配套提出建議，包括擴闊單車徑，以及在市中心特定地方開闢單車徑，連接現有斷斷續續之路段，以增加單車代步誘因；另一方面，亦有人建議在特定行人-單車交錯之處增設「單車徑交通燈」，以避免人車爭路情況，減少交通意外。另外不少人建議增設指示牌，令區外遊客不會迷路，並增加單車在區內的可達度。
90. 此外，亦有大量受訪者透過問卷整體意見(Q17)反映市中心缺乏單車網絡之問題，其中包括嚴重缺乏有效的單車泊位配套，以及針對單車泊位的監管。長遠而言，普遍受訪者皆認為政府須重新檢討單車運輸及代步的現有配套問題，並改善現行單車徑及單車配套，包括增設地圖指引及方向牌等，以配合「新界單車徑網絡」。

區內公共交通網絡

91. 問卷受訪者對於現時的區內公共交通網絡的滿意程度分佈如下：

表 3.7: 區內公共交通網絡的滿意程度分佈

	平均分	1 非常不滿	2 不滿	3 中立	4 滿意	5 非常滿意
整體滿意程度 (n=2394)	2.83	10.08%	24.16%	40.73%	23.12%	1.92%

經常乘搭區內巴士 / 小巴 ／邨巴人士	2.50	15.18%	28.65%	35.10%	18.22%	2.85%
通勤目的地為大埔區	2.95	9.22%	17.58%	45.82%	24.21%	3.17%
居於大埔市鎮	2.94	7.82%	21.17%	42.09%	27.02%	1.91%
居於大埔鄉郊	2.74	10.05%	27.70%	43.14%	16.67%	2.45%
居於汀角路及鳳園一帶 (分區R、T)	2.63	12.83%	29.41%	42.25%	12.83%	2.67%
居於白石角(分區N)	2.19	24.60%	40.08%	27.78%	7.14%	0.40%

92. 結果顯示，受訪者對於現時的區內公共交通網絡的整體評價一般，平均分為2.73，而「不滿」及「非常不滿」的佔比較高(34.25%)。當中，經常乘搭區內巴士 / 小巴 / 鄉巴人士較整體更不滿，其平均分為2.50，「不滿」及「非常不滿」的佔比達到43.83%；而通勤目的地為大埔的受訪者，則相對較滿意區內公共交通網絡，其平均分為2.95，「不滿」及「非常不滿」的佔比是26.80%。如以居住地區分佈，大埔市鎮居民受訪者的滿意度平均分(2.94)略高於居於大埔鄉郊居民 (2.74)，當中居於汀角路及鳳園一帶(分區R、T)較不滿現時區內公共交通，滿意度平均分只有2.63。與大埔市鎮相距較遠的白石角(分區N)的區內公共交通滿意度更低，只有平均2.19分，更有接近四分一 (24.60%) 居民「非常不滿」。

區內車位分佈及數量

93. 問卷受訪者對於現時的區內車位分佈及數量的滿意程度分佈如下：

表 3.8: 區內車位分佈及數量的滿意程度分佈

	平均分	1 車位嚴重不足	2	3	4	5 車位非常足夠
整體滿意程度 (n=2311)	2.19	27.18%	34.43%	31.92%	5.39%	1.08%
較多至經常駕車來往區內 人士	1.89	44.02%	31.62%	16.24%	7.69%	0.43%

居於大埔市鎮	2.25	23.71%	35.26%	34.86%	5.11%	1.06%
居於大埔鄉郊	1.97	37.81%	34.33%	22.14%	4.73%	1.00%

94. 結果顯示，受訪者對於現時的區內車位分佈及數量相當不滿，平均分為2.19，而「車位嚴重不足」的佔比較高，達到27.20%。當中，較多至經常駕車來往區內人士較整體更不滿，其平均分為1.89，認為「車位嚴重不足」的佔比達到44.02%；而居於大埔鄉郊者，亦較居於大埔市鎮者，對於區內車位分佈及數量有更大不滿。

95. 本問卷亦以開放式問題詢問受訪者對區內私家車配套的意見（Q10.2）。在綜合相關意見後，我們亦將較多人提及的意見大致整合：

表 3.9：對區內私家車配套的意見整合

意見內容（提及人數）
咪錶數量不足(190人)
區內車位不足 (181人)
停車場容量不足，應增設大型停車場(138人)
區內電動車配套不足 (73人)
車輛違泊問題嚴重，執法力度不足(63人)
私家車普遍配套不足，包括車場容量、咪錶、車位(43人)
商戶及私家車霸佔車位、逾時泊車問題嚴重 (29人)

96. 不少受訪者亦在意見欄就私家車配套提出問題及建議，謹精選如下供參考：

「平日車位不足泊到成條街都係車，咪錶位又少，仲成日比車房霸晒，多層停車場又少左2層做戲院，只要一田做Promotion，大中就塞滿晒車等入閘，再唔係就周圍泊，順豐既車隊又成日霸住條汀麗路上落貨，Double泊車泊到由雙線雙程變成單線雙程。」

「不論咪錶還是停車場數量嚴重不足，假日時大埔中心的排隊停車車龍會引起倒塞，大埔廣場（日本城及元氣對出馬路）長期違泊引致塞車，最近我公司的廠車也不再進入大埔廣場範圍就是因為塞車嚴重。」

「不知會否增添一棟新的多層停車場，以應付之後還有機會增長的大埔市區人口（如果政府還想在大埔插針式建造公屋／房屋）……增加使用新技術停車設施，例如日本台灣，同一位置能泊多架車輛的停車架等。」

「主要都係啲人唔泊入車場，成日搞到條路塞死囉，尤其假日嘅大中及大埔墟。建議於鄰近商業區的政府用地興建鋼架結構多層停車場，可參考日本車場設計／愛丁堡廣場車場／中環大會堂車場。」

「我只見違泊達恐怖程度，富亨邨後山近南坑、寶鄉橋、廣福邨、寶湖道、鄉事會街、元洲仔里。」

「車輛泊位缺乏是受缺地空，車輛數量多寡因素有直接對比關係，開不了源，或可用節源方向去諗，既然60以上的人士已經可享有車資津貼，不駕車改乘公共交通一天才幾元支出，比起駕車支出實在有很大的差距，很多人都享受過這好處。解決私家車各配套問題是天馬行空？是根本沒可能發生的奇想？見仁見智吧，例如可設計一些方案，鼓勵全港長者減少使用私家車（這也要看有多少銀齡60以上擁有車輛的比例）是否可考慮用先導計劃先鼓勵這些銀齡以上的車主，初先給予雙單日用車安排減少用車，或用車牌雙單號作用車日？（自願參加）如車主願意，可從牌費上有所扣減優惠，既然車輛使用上少了，也公平扣減牌費部份費用，這不算是懲罰式硬規性規條大家也對等公平。再更高鼓勵的，願意註銷車輛，交出老舊廢車回收的給津貼（轉名／送贈不獲津貼）不用自費去處理廢車，之後善用銀齡交通津貼轉乘公交，年紀大了不用再費心費錢找車位／養車，溫和政策自由選擇不養車，然路面的車輛就減少，各種車輛引起的惡性循環鍊扣變為良性。」

「鼓勵市民喺節假日使用公眾交通，喺繁華地方設公眾假期禁止行車區。」

「車位嚴重不足，而區內亦有屋苑入伙比例未足，及區內還有更多新落成屋苑下，情況只會更差。加上區內車位月租已較同區其他地方有很大差距，即使區內違泊問題近月似有改善，但本人認為原因歸咎於居民對區內車位安排失望而放棄車輛，並非核心問題得以解決。而核心問題是區內新屋苑不少未售出及出租車位以滿足現需求水平，囤積居奇。」

97. 總括而言，區內車位及配套不足幾乎是受訪者一致共識，當中以鄉郊區居民尤甚。受訪者普遍認為用作短期停泊的區內咪錶不足，顯示市鎮中心的泊車需求一直大於供應；受訪者亦普遍認為泊位不足，區內特別是市鎮中心（如大埔中心附近）停車場的容量不足，情況於節日及購物週尤甚，候泊車輛倒灌亦引致交通擠塞。有不少受訪者反映車位不足引致違泊問題嚴重，對商戶及車主違泊及霸佔車位的現象，受訪者亦認為與有關部門執法力度不足有關。

-
98. 在相關建議方面，受訪者多數認同應興建大型停車場或多層停車架等，以滿足市鎮中心泊車需求；亦有不少人建議增加電動車配套。面對私家車數量不斷上升，不少受訪者亦自行提出方案，建議當局考慮單雙日行車、市中心特定日子禁止停車等方案。

丁、對巴士路線計劃之意見

99. 本部份旨在分析受訪者對於 RPP 2022 的意見。有別於以往的巴士路線重組諮詢，是次研究由於在問卷中同時收集了受訪者的居所、通勤地點、現有乘車模式等資訊，因此可以按照每名受訪者所屬的起訖點和乘車特徵組群，將與個別 RPP 2022 改動建議有切身利益的受訪者意見抽出，再加以分析。

一、大埔來往九龍東服務(問卷Q11)

運輸署建議延長巴士路線 T74 至林村(梧桐寨) (Q11.1)



圖 4.1: T74 民間折衷方案圖示(此方案圖示亦同時載於問卷中)

100. 就運輸署的建議，經過參考民間團體的意見後，我們在問卷中列出折衷方案（「T74 現有班次一班車維持由太和開出；另一班車則改為開辦新路線 X74 由林村開出，在大埔太和路後直上公路」，見圖一），並將「運輸署方案」、「折衷方案」以及「不作任何改動」並列。

101. 結果顯示，支持「運輸署方案」者只有25.4%(313份)，而63.0%(775份)受訪者支持「折衷方案」；「不作任何改動」者只有11.5%(142份)¹⁷。如只抽取主要受影響人士的意見，可見無論是舊起點(太和、舊墟一帶)以及新起點(林村一帶)居民，都更為支持折衷方案，甚至比起總體問卷的比率更高。數據可參考以下表格(表 4.1)：

表 4.1:受訪者對 T74 改動的意見

	「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)

註:每個組群最多受訪者選擇的選項以黃色背景顯示，下同。

運輸署建議巴士路線 74F 增設放工時間回程服務 (Q11.2)

102. 問卷結果顯示，支持路線 74F 增設下班回程服務者有 87.7%(1107份)，反對者有 12.3%(155份)。我們同時提及「有大埔工業邨至香港教育大學職員反映，特別班次出時間過早，未必切合工友實際需要」，受訪者亦多認同此看法。

運輸署建議巴士路線 74D(來往九龍坑及觀塘碼頭)改經運頭塘而不經廣福邨 (Q11.3)

103. 就運輸署的建議，參考民間團體的意見後，我們在問卷中列出折衷方案(「改經南運路近新達廣場而至運頭塘」，見圖二)，並將「運輸署方案」、「折衷方案」以及「不作任何改動」並列。結果顯示，支持「運輸署方案」者只有21.8%(282份)，而31.4%(406份)受訪者支持「折衷方案」；「不作任何改動」者有46.8%(605份)。如只抽取主要受影響人士的意見，可參考以下表格(表 4.2)：

¹⁷ 數據的百分比取整至小數點後一位，故此顯示之總和未必等同100%，下同。



圖 4.2: 74D 民間折衷方案圖示(此方案圖示亦同時載於問卷中)

表 4.2: 受訪者對 74D 改動的意見

	「運輸署方案」	「折衷方案」	「不作任何改動」
所有問卷	21.8%(282份)	31.4%(406份)	46.8%(605份)
A區(大埔墟)居民	33.3%(9份)	33.3%(9份)	33.3%(9份)
J、K、L區(運頭塘、新達廣場、富雅花園、新峰花園)居民	28.8%(23份)	57.5%(46份)	13.8%(11份)
I區(廣福邨、宏福苑)居民	11.5%(16份)	18.7%(26份)	69.8%(97份)
N區(白石角)居民	26.9%(42份)	28.2%(44份)	44.9%(70份)
往觀塘區上班上學人士	23.7%(42份)	28.2%(50份)	48.0%(85份)

對於大埔來往九龍東服務其他意見 (Q11.4)

104. 我們亦歸納了填寫問卷對於大埔來往九龍東服務其他意見，當中不少有要求增加班次，包括74D(95份)、74X(23份)、74E(20份)、274X(18份)、74B(12份)及272X(12份)；

105. 亦有表示需要整合 74 系列(14份)；

106. 另外，不少居民表示較少由受訪者所在地區來往九龍東的巴士服務，例如白石角(36份)、富亨邨(21份)、太和邨(11份)、運頭塘(10份)、大窩西支路及林村(10份)及大美督(8份)。

107. 此外，有居民表示前往藍田、油塘及將軍澳一帶現時沒有任何服務(36份)，及啟德一帶(7份)。

108. 以下為部分建議較詳細的留言：

「多啲巴士改用尖山、西隧，不論繁忙時間或假日，另外，早上吐露港已飽和，因沙田段、新城市廣場減速同變兩線，車輛倒灌返去大學」

「由太和開出的 T74 由於車費貴，路線與 74X、74B 重複，大部份上車乘客都在太和或運頭塘站上車，乘客量低（座位未滿就出吐露港），而上述乘客亦可選擇乘坐港鐵。在大埔中心或廣福道候車的乘客不會願意多付\$3而乘坐T74，其次路線要兜去運頭塘再去廣福，比一般74X車程還要耐得多，根本資源錯配。」

「本人對最少人坐的 74A 有意見。其實 74A 係大埔／沙田唯一直達九龍灣商貿區的全日路線。往來沙田城門河東及大埔中心一帶也較 MTR 直接(屯馬綫+火車+K巴前後要轉兩次)。但而家 1 個鐘一班，感覺係九巴自己做衰自己。因此我希望可以加密班次，至於如何加密，或者可以參考 72。而家 72 去深水埗／長沙灣一帶係獨市位，再加往來大埔／沙田嘅客都做得有聲有色。但另一關注點，如果 74D 經運頭塘，74A 可唔可以同 72 一樣，廣福道直出大埔公路」

「本人對最少人坐的 74A 有意見。其實 74A 係大埔／沙田唯一直達九龍灣商貿區的全日路線。往來沙田城門河東及大埔中心一帶也較 MTR 直接(屯馬綫+火車+K巴前後要轉兩次)。但而家 1 個鐘一班，感覺係九巴自己做衰自己。因此我希望可以加密班次，至於如何加密，或者可以參考 72。而家 72 去深水埗／長沙灣一帶係獨市位，再加往來大埔／沙田嘅客都做得有聲有色。但另一關注點，如果 74D 經運頭塘，74A 可唔可以同 72 一樣，廣福道直出大埔公路」

二、大埔來往九龍西服務（問卷Q12）

運輸署建議修改巴士路線 271X 於油麻地的行車路線（Q12.1）

109. 問卷結果顯示，支持建議者達到83.5% (1035份)，反對者有16.5% (205份)。

運輸署建議重整巴士路線 72X 及 272X 的服務（Q12.2）



圖 4.3: 72X／272X 民間折衷方案與現狀、運輸署方案並列(此方案圖示亦同時載於問卷中)

110. 就運輸署的建議，參考民間團體的意見後，我們在問卷中列出折衷方案（「272X 全日服務但不繞經白石角，72X 減班而繞經白石角」，見圖三），並將「運輸署方案」、「折衷方案」以及「不作任何改動」並列。

111. 結果顯示，支持「運輸署方案」者有27.2%，而34.0%受訪者支持「折衷方案」；「不作任何改動」者有38.8%。如只抽取主要受影響人士的意見，可以看見運輸署方案在N區（白石角）獲得大量支持（77.7%），而原有72X／272X服務地區之居民，則比起大眾更傾向「不作任何改動」（46.3%）。詳細數據可參考以下表格（表4.3）：

表 4.3：受訪者對 72X／272X 改動的意見

	「運輸署方案」	「折衷方案」	「不作任何改動」
所有問卷	27.2% (473份)	34.0% (378份)	38.8% (539份)
N區（白石角）居民	77.7% (143份)	20.1% (37份)	2.2% (4份)
A、B、C、D、E、I區（大埔市區；72X／272X途經地方）居民	17.8% (61份)	36.5% (125份)	45.6% (156份)
往272X及72X服務範圍上班上學人士	25.0% (20份)	28.8% (23份)	46.3% (37份)

運輸署建議路線 W3 來回程繞經富榮花園、奧海城及奧運站一帶（Q12.3）

112. 問卷結果顯示，支持建議者有67.7% (859份)，反對者有32.3% (410份)。

運輸署建議將 75X 現有之繁忙時間特別班次改組為路線 275X，延長服務範圍至紅磡，並增加班次數目（Q12.4）

113. 問卷結果顯示，支持建議者有85.8% (1117份)，反對者有14.2% (185份)。

對於大埔來往九龍西服務其他意見（Q12.5）

114. 我們亦歸納了填寫問卷對於大埔來往九龍西服務其他意見，當中不少有要求增加班次，包括272E (21份)、72X(16份)、75X (16份)、271X (16份)、272X(13份)、271(13份)、271B(10份)、72(10份)及W3(10份)；

115. 亦有表示需要一條前往與72路線相若但特快的巴士路線(22份)、希望有全日的青沙路線(16份)及前往尖沙咀、葵涌及黃埔的巴士路線(各6份)；

116. 另外，不少居民表示較少由自己地區來往九龍東的巴士服務，例如白石角(34份)、富亨邨(6份)、但同時有人表示不希望所有大埔路線都經白石角(20份)。

117. 以下為部分建議較詳細的留言：

「272E(放工時候)由旺角開出班次，建議增加多些尾班車(目前為 18:05)，建議加多兩班在 18:30 及 7pm 的時候。如本人的例子(六點半荔枝角收工)，很多時坐港鐵也是十分擠塞(曾經遇過他們的班次或出現故障，嚴重影響返大埔的時間)」

「272X 運輸署新方案總站設於旺角東站，九龍區覆蓋範圍太細客源可能不足，可考慮經何文田延長路線至尖東或紅磡一帶。271B 早上出九龍第 3 班車未能配合大部份居民上班時間，建議將第 3 班車時間改為在現時頭兩班車之間開出，或提早頭班車時間，方便 8 時半上班的居民。」

「72X 對於好多學生同上班族影響大，改次後經常滿座，返學同放學時間成日迫到要全程個幾鐘企車頭。需求本身就不足，改前都未見過9分鐘一班，最快於繁忙時間都係12分鐘一班，求唔好改同埋加班次。可能九巴認為271 可以替代，但現況係 271 & 72X 都日日滿座，返學放學可以唔洗企車頭係奇蹟。希望九巴知道現況對 72X 以及 271 加班次同唔減班次嘅迫切性、需要性、重要性以及迫切性。」

「非常支持272X折衷方案，272X原本希望透過青沙公路讓大埔居民出旺角更快，但如果採取運輸署方案，未能達致272X全日提供更快捷到旺角的方案，因為經過白石角嘅時間必定為長，最後只會使大埔居民繼續使用 72X，這絕對唔在於改善大埔至九龍西巴士的服務，所以將 72X 改經白石角一帶，272X 大埔後直出青沙公路直往旺角方向這個方案最值得支持，亦能令白石角能夠出旺角西，才能讓大埔居民更快抵達旺角西一帶，希望能夠採取折衷方案，否則只會使 72X 同 272X 分工本末倒置！」

「若 272X 堅持經青沙兼科學園／白石角時倒不如將 272X 改由柏景灣開出經奧運站後上公路，甚至改由272P 全日兼加密並宣傳 287X 轉乘取代，旺角上車經科學園的時間由現時跟 72X 差不多變成大落後時，旺角段恐怕只會變成吉車遊街；另 272P 全日服務可提供直接路線往返大埔至長沙灣，無需多次轉乘港鐵或繞經沙田多處的慢速路線」

三、大埔往來新界各區及大嶼山路綫（問卷Q13）

運輸署建議巴士路線 272P 增設特別班次來往富蝶邨（Q13.1）

118. 問卷結果顯示，支持建議者有75.6% (920份)，反對者有24.4% (297份)。

運輸署建議巴士路線 A47X、NA47 全日所有班次繞經白石角、香港科學園（Q13.2）

119. 問卷結果顯示，支持建議者有41.2% (560份)，反對者有58.8% (798份)。如只抽取主要受影響人士的意見，可參考以下表格（表7）：

表 4.4: 受訪者對 A47X、NA47 改動的意見

	支持	反對
所有問卷	41.2% (560份)	58.8% (798份)
N區(白石角)居民	99.0% (192份)	1.0% (2份)
接近尾站(O、Q、F區, 即太和、舊墟、富亨)居民	23.3% (75份)	76.7% (247份)
於機場及大嶼山上班上學人士	23.5% (8份)	76.5% (26份)

對於大埔來往新界各區巴士服務的意見（Q13.3）

120. 我們亦歸納了填寫問卷對於大埔來往新界各區服務其他意見，當中不少有要求增加班次或前往其他區的新全日路線，包括 275R 或前往屯元天的全日巴士路線 (99份)、馬鞍山 (29份)、葵興葵芳青衣一帶 (17份)、73X (12份)、粉嶺上水一帶 (10份)、64k繁忙 (9份) 及 73B (7份)；

121. 另外，不少居民表示較少由自己地區來往九龍東的巴士服務，例如白石角 (40份)，但同時有人表示不希望所有大埔路線都經白石角 (18份)，以及認為 A47X 應為特快路線 (35份)。

122. 以下為部分建議較詳細的留言：

「272P 特別班次可考慮另設號碼，以防早上區內買餸的居民乘坐錯誤路線的班次；264R 在降低行車收費時可考慮全日服務，以加強兩地連接；263C 科學園／白石角路段可由 263A 取代，現時路線屯門至大埔市的乘客取道 263 轉 73X 更具時間及班次上的優勢；科學園／白石角往返大埔市的巴士路線可否考慮設雙向分段收費，現時

「**巴士班次及收費均未能吸引市民考慮在科學園上班；GMB 26 的收費能否降低，現時收費接近 GMB 44 系但行車距離短接近一半，收費明顯過高；若經營有困難可否公開招標另覓更具競爭力的小巴公司」**

「**73P 早上盼能加班，可為本來班次後 10 分鐘左右，因只有一班於中途站上車難預計時間，晚上班次因太早而沒有乘搭過。放工如可有更密集的青沙線也可改善放工時間，有試過於成功車接車下（公司接駁車→249X→271X）90分鐘回到家（相比通常約 120 分鐘），另外雖然也知道沒希望，但希望能有直達青衣路線。沙田、上水粉嶺已有直車不能期望能開分站到大埔，但繁忙時間只有 73P 於葵芳轉車才能有望 2 小時內抵達。現時 73X 城隧轉 49X 線不經青衣城、工業區或貨櫃碼頭，於通勤人士來說沒太大價值。」**

「**A47X 不建議每一個班次都進入白石角，原因是白石角其實不是每一班次都會有人上車，加上白石角居民較少，其實只需要每小時或每半小時有一班班次進入白石角就能解決問題，例如正點，或 30 分嘅班次將進入白石角，這能夠解決白石角居民乘坐巴士入機場，又能提供大埔居民更快捷前往機場，我也認為 A47X 的是不應該在大埔增設更多的站，A 車的目的是希望更快接抵達機場，但如果再繼續喺大埔增加站將慢於 E41，就未能夠提供更快捷抵達機場的方式，亦未能夠滿足 A 車原本的目的」**

「**以 73X 或 272P 為藍本，加開來回副線：1) 大埔經城隧至葵青區，經荔景山路往美孚或深水埗區（來回路線相似）或 2) 大埔經青沙至荔枝角，經荔景山路往荔景或葵興／葵芳（來回路線相似），因目前大埔往葵興及葵芳人數不少，荔景山路上特別醫院人數亦不少，群眾於城隧轉車亦並非容易，以回程尤甚，以上方案或有不足，但可望解決上述困難」**

四、大埔往來港島路線（問卷Q14）

運輸署建議巴士路線 307P 抽調上、下午各兩班車改為來往富蝶邨的特別班次（Q14.1）

123. 問卷結果顯示，支持建議者有65.1% (807份)，反對者有34.9% (432份)。如只抽取主要受影響人士的意見，可參考以下表格（表8）：

表 4.5: 受訪者對 307P 改動的意見

	支持	反對
所有問卷	65.1% (807份)	34.9% (432份)
特別班途經地帶(D、F、G區, 即富蝶、富亨、大元邨)居民	74.2% (184份)	25.8% (64份)
特別班略過地帶(O、Q區, 即太和、舊墟)居民	42.3% (52份)	57.7% (71份)
於307P服務範圍(銅鑼灣至西灣河一帶)上班上學人士	50.5% (46份)	49.5% (45份)

對於大埔來往港島服務其他意見（Q14.2）

124. 我們亦歸納了填寫問卷對於大埔來往港島服務其他意見，當中不少有要求增加班次，甚至新增為恆常路線，包括907C(50份)、307P(38份)、900(34份)、307(22份)、907D(14份)、N307(5份)、907B(9份)；

125. 另外，不少居民希望可以開拓更多路線到港島其他地區，如港島東(84份)、港島西(12份)、銅鑼灣(38份)、港島南(7份)；

126. 同時亦有不少居民表示較少由自己地區來往港島的巴士服務，例如白石角(34份)、富亨及富蝶(13份)、大美督及林村(6份)、太和(6份)，運頭塘及新達(2份)，但同時有人表示不希望所有大埔路線都經白石角(5份)。

127. 以下為部分建議較詳細的留言：

「907C 改為全日，西區海底隧道後，在均益大廈第二期至皇后街一段的德輔道西設站，再干諾道中丶夏愨道丶告士打道，並由港澳碼頭至入境事務大樓設站，最後經維多利亞公園及高士威道，以天后為總站。」

「907C回程延長至灣仔，307早上繁忙時間減班及307A取消以換取增加早上907B 907C班次，307黃昏時間可由金鐘開出經灣仔銅鑼灣炮台山北角上東隧，307P黃昏縮短改由北角開出。」

「以大埔人口密集的程度以及假日多人流進出大埔遊玩，本身只有一條巴士線出港島已經不合常理，加上由港島返回大埔有告士打道維園站，但相反路線卻沒有對照站頭，更顯示307路線規劃不完善之處；其他新界地區（上水，粉嶺，元朗，屯門）均有巴士直達經過銅鑼灣區，只有大埔區未見增設，還望運輸處及巴士公司可正現存已久的問題。」

「一般班次同建議新增班次都叫 307P，好易搭錯車，尤其是回程返大埔。甚至可以借機重組做兩條線，一條經富蝶、富亨、富善、新興花園、南運路出廣福，另一條汀太路開經太和、大埔中心總站、大埔墟及運頭塘上公路。班次大約各一半。另外，307P 可以試假日服務，可以唔駛太密，但服務時候要中消閒需求，以264R 假日服務經驗以及 307 紅日客量，一定有人搭。」

「考慮增加連接（由大埔）科學園（經香港大學，瑪麗醫院）至數碼港路線？現時新界各區來往港大、瑪麗、數碼港、赤柱、香港仔一帶，主要只靠西隧轉乘 970／970X／973，繁忙時間無論班次如何頻密都經常爆滿，西隧轉車站早上西行，人龍由站頭排到站尾屢見不鮮。如果增加大埔往西區／南區一帶路線，除了方便大埔居民，還可舒緩西隧口人流、和只靠單一 970／970X 的壓力。」

五、大窩西／白石角／西貢北約往來港島路線（問卷 Q15）

運輸署建議隧巴 373 黃昏回程班次改行紅磡海底隧道、公主道及獅子山隧道（Q15.1）

128. 問卷結果顯示，支持建議者有82.83% (940份)，反對者有17.17% (195份)。

運輸署建議隧巴 900 加設上下午各一班逆流特別班次（Q15.2）

129. 問卷結果顯示，支持建議者有83.32% (954份)，反對者有16.68% (191份)。

運輸署建議取消 682X 及絕大部份 682P 班次（只保留三班 682P 經雅典居班次），改為開辦行經西隧的路線 988 上班次（Q15.3）

130. 問卷結果顯示，支持建議者有77.89% (803份)，反對者有22.11% (228份)。

對於大窩西／白石角／西貢北約來往港島服務其他意見（Q15.4）

131. 我們亦歸納了填寫問卷對於大窩西、白石角、西貢北來往港島服務其他意見，當中不少有要求增加班次，包括900(29份)、373(8份)、988(3份)；

132. 另外，不少居民表示較少由自己地區來往港島的巴士服務，例如白石角(27份)，但同時有人表示不希望所有大埔路線都經白石角(8份)。

133. 以下為部分建議較詳細的留言：

「建議900 加停大學站。有時候碰不上 907C，又要避開塞車的大老山隧道及東區海底隧道，也可以乘搭 900 回大埔，若加停大學站，可以方便轉車」

「關於白石角的巴士路線，實在不應該再以大埔開出的路線繞經去『埋單』，現在 900 號白石角 + 沙田的組合證明對兩個地區的乘客更有效率，長遠應該增加由白石角開出經石門往九龍東，及白石角經源禾路往荃葵區的路線，此舉亦令馬鞍山開出的路線不需要再停沙田，對大埔、白石角、沙田、馬鞍山的居民絕對是四贏局面。除非吐露港公路會起一個白石角轉車站，否則由大埔開出的巴士實在不應該再繞經白石角增加行車時間。」

「988分拆路線，迎海／雲海／烏溪沙站／利安／錦龍／錦英後直出富安(設站)、另設班次由錦英開出，經新港城福安
聽濤欣安一帶，經 *We Go Mall* 上高速公路」

「本人是每天由大窩西到東區上下班的，明白大老山及東隧擠塞問題，亦明白改以西隧的原意。只是實際上每天跟我一起到東隧換乘其他巴士到東區的乘客其實本來都差不多大半車，改行西隧所減少的15分鐘，其實相對是增加東區上班
人士往來西隧時間應該也30分鐘以上(即港島區的轉乘班次)。」

六、大窩西／白石角／西貢北約往來往來新界／九龍路綫（問卷Q16）

運輸署建議 40S 取消服務以調撥資源加強 40E (Q16.1)

134. 問卷結果顯示，支持建議者有68.12% (592份)，反對者有31.88% (277份)。

運輸署建議 64X 增設回程服務及加強下午繁忙時間服務 (Q16.2.1)

135. 問卷結果顯示，支持建議者有93.37% (1014份)，反對者有6.63% (72份)。

運輸署建議 65X 於下午繁忙時間增設一班由科學園經大埔開回天水圍的回程服務 (Q16.2.2)

136. 問卷結果顯示，支持建議者有90.40% (961份)，反對者有9.60% (102份)。

有香港科學園職員反映，特別班次開出時間過早，未必切合工友實際需要。你對巴士路綫 64X／65X 的建議改動有否意見？(Q16.2.3)

137. 我們亦歸納了填寫問卷對於64X／65X建議改動的意見，認為時間過早，需要調整時間以切合工友實際需要的有67份；認為需要增加班次，甚至全日投入服務的有57份。

運輸署建議 82D 延長至博研路 (Q16.3)

138. 問卷結果顯示，支持建議者有76.99% (743份)，反對者有23.01% (222份)。

運輸署建議開設繁忙時間特別路綫 85P，取代現時 85X 由烏溪沙開出(經錦英苑)的特別班次 (Q16.4)

139. 問卷結果顯示，支持建議者有80.02% (709份)，反對者有19.5% (177份)。

運輸署建議 87E 下午回程班次加經錦英路 (Q16.5)

140. 問卷結果顯示，支持建議者有80.16%(703份)，反對者有19.84%(174份)。

戊、對大埔區交通之整體意見

141. 本部份旨在了解受訪者對於大埔區交通的整體意見，問卷 Q17 則運用開放式問題讓受訪者對大埔區交通提出意見及建議。
142. 在綜合相關意見後，研究團隊發現絕大多數的受訪者皆非常關注目前吐露港塞車情況、大埔墟／新街市塞車情況(尤其假日)以及南運路塞車情況(尤其王肇枝中學對出十字路口)。另外，也有不少市民關注東鐵綫在通關及延至港島後，九卡車班次、載客量的情況。
143. 有為數不少的受訪者指出，目前大埔墟／新街市、南運路的塞車情況，與車輛違泊問題有關。如運頭街、大日子商場、大埔中心、安慈路近翠屏花園路段、海寶花園路傍，及兩鐵路站附近等亦分別經常出現違泊問題。另外，亦有指出泊位不足，以及錶位被長期佔用等問題。
144. 不少受訪者亦就此提出問題及建議，謹精選如下供參考：

「運頭街，大日子商場，東鐵路站附近常見違泊，泊低車便離開」

「多加執法，鎖車，禁止車位被車房等佔用，設特別隊伍協助維持及執行大埔交通事務」

「建議增加停車場車位及錶位，從而改善車輛違泊問題，讓區內交通暢順」

145. 受訪者普遍認為吐露港塞車問題嚴重，希望有關部門能妥善處理以上問題，安排更理想的方法疏導交通，以避免撞車、塞車情況，包括增建繞道連接尖山隧道、繁忙時間增設巴士專線、改善區內燈位時間、增加早上由大埔墟站開出的火車班次等。

146. 不少受訪者都就此提出問題及建議，謹精選如下供參考：

「吐露港塞車問題經常令人失望，塞車時間可達1小時以上，中途又無方法可轉換其他交通工具，對於上班一族很難預計時間。」

「希望可尋求方法解決吐露港公路／沙田公路／大老山隧道公路繁忙時間經常擠塞的問題」

「現時繁忙時段吐露港已大擠塞，將來不敢想像，應該考慮開設更多道路，只加班次無助疏通早上車流」

「吐露港一塞車，就會倒塞入大埔區內，癱瘓全大埔交通，希望有解決方法。」

147. 同時亦有部分受訪者就廣福道／寶鄉橋經常出現的擠塞情況表示關注，希望能夠分流部分巴士線。

148. 不少受訪者都提出問題及建議，謹精選如下供參考：

「感覺太多公共交通公具經廣福道出入，導致長期擠塞」

「太多路線最終都於大埔中心至大埔墟路段集合，廣福邨作尾站，造成長時間擠塞」

「寶鄉橋位長期擠塞係因為所有巴士小巴都要經，仲要有兩個燈位+寶鄉街的士站位長期多車，如果有啲路線可以轉經太和路，停一停，再經南運路同廣福站出九龍，然後寶鄉街的士站移去廣福道恒生段，或者會好啲？」

149. 受訪者亦對區內部分巴士線給予建議，其中包括 71K 線，此路線作為大埔區重要的區內線，雖定線十分迂迴，但須繞經大埔區區內所有公共屋邨。路線主要作居民往來區內屋邨、接駁及前往大埔那打素醫院求診或探病。部分受訪者指 71K 維持每20分鐘一班，等候時間過長。而疫情期間班次更為每30分鐘一班，建議運輸署、九巴正視此路線的問題。

150. 不少受訪者都提出問題及建議，謹精選如下供參考：

「71K 完全不能滿足區內居民的需要 班次太疏落，15-30分鐘一班車 年輕人要棄搭，老人家等到腰酸背痛都未有車 特別係夏天，等車等到變乾屍！行路又大汗疊細汗！ 強烈建議8-15分鐘一班車，照顧區內居民的迫切需要！！！」

「大埔區內71K巴士每次班次都20分鐘，每次走了一班車都要等很久，很浪費時間，加上71K 的巴士司機經常性飛站，有時有人在站上等都飛站，令等候時間更長，其他代替的巴士路線如71S 又不是每天都有」

「71K班次太疏，有時Miss咗一班車就冇。很多老人家都係去醫院覆診，平時我坐嘅時候，好多老人家都投訴」

151. 另外，73B 作為來往大埔中心、大埔那打素醫院、聯和墟及上水的巴士路線，受訪者指73B線服務時間太短，希望能夠覆蓋上下班時間，改善往來北區的交通。

152. 以下為部分建議較詳細的留言：

「明明淨係隔一個區，大元邨去粉嶺聯和墟超級唔方便，73B尾班車淨係四點幾，工都未收啦大佬，502又唔經聯和墟，去粉嶺的小巴／巴士都唔夠多，早啲夜啲都冇，真係需要改善，因為好多人都係住大埔喺粉嶺返工，或者住粉嶺喺大埔返工。」

「增長73B服務時間至晚上11時！」

-
153. 部分受訪者亦指出小巴26線供不應求，建議九巴可以將274P線恆常化，亦有意見提出延長274P線服務時間，改善白石角來往大埔工業邨的交通。以下為部分較詳細建議：

「希望274P可以全日有車，有多啲車可以經白石角去大埔富蝶邨一帶 274P放工時段，如果可以有早一點班次，e.g. 5:00-15pm 由工業村開出會更好，因為回家班次太遲。每天放工要行路去大埔中心搭小巴806」

「有一個建議已經提出多年但運輸署及九巴完全沒有跟進，就是馬鞍山前往大埔的方法，多年來26號都是大埔前往馬鞍山的唯一方法，但26的小巴根本供不應求，我建議九巴可以將274P恆常化」

154. 受訪者亦有針對公共交通工具服務提出新的建議，希望新增服務來往青衣、葵芳、紅磡、柴灣及將軍澳等未有直達服務的地點。亦建議開辦新服務覆蓋沙田、北區及天水圍等更多範圍，減少轉車次數。

155. 受訪者同時亦希望提供更多通宵服務的選擇，包括來往新界及其他區域的通宵服務。以下為部分較詳細的留言：

「通宵車，沿港鐵車站走新界路線，例如以前N270，由上水至沙田，但延至大圍。另巴士由大埔直往馬鞍山。屯門元朗一帶加強快線」

「大埔出九龍及港島區的塞車問題嚴重，欠缺直達車到北角、鰂魚涌、柴灣、將軍澳。」

「大埔相對沙田工具交通網絡選擇較少，有部份地區（如深水埗、荔枝角、青衣、屯門等）更是「黑洞」，主要倚賴港鐵接駁」

156. 在綜合相關意見後，研究團隊亦將受訪者對於大埔個別地區的意見及建議作地區分類。

廣福邨

157. 亦有不少受訪者希望K18加密班次。其次，希望巴士載客有更彈性安排，並預留空間讓廣福邨乘客有上車的機會，或增設特別班次予廣福居民。再者，有市民反映指「廣福上唔到小巴806A、806B、806C、29。」。另外，也希望擴建廣福邨巴士站及擴建路面，以增設空間。

林村

158. 受訪者指往返林村至大埔的巴士及小巴班次不穩定，更出現繁忙時間等候時間過長及未必上到車等情況。尤其假日往太和方向，須於中午時分及烈日當空下長時間候車。有時班次相隔時間過長，鍾屋村／坑下甫站難以上車，小巴甚至未能成功登車。受訪者故希望於林錦公路來回增加巴士及小巴班次。另外，亦建議 64K 在大埔區增設轉乘優惠往返市區，並調整區內分段收費。

富亨邨

159. 富亨居民則反映 71A 線中途站數量過多，導致行車時間太長；並希望開辦港鐵接駁巴士或增設港鐵特惠站，以減低市民負擔。居民亦關注富蝶邨入伙後對交通的影響，故希望於富蝶邨入伙同時改善富亨邨之交通配套。再者，亦有居民反映 K17 及 71A 尾班車的開出時間與東鐵綫尾班車到達大埔墟站的時間過於接近，故希望 K17 及 71A 尾班車時間可作稍為延遲。

160. 以下為部分建議較詳細的留言：

「因為工作關係 其實我成日都要搭港鐵尾班車返大埔 通常到大埔墟站嘅時候 已經0時57分 有時58分先到 而71A或者 K17尾班 都係1點正就開 有部分司機想早收工 仲會59分就開出 正常人唔係落車就跑都好難趕到尾班巴士 希望兩班巴士可以將尾班車時間推遲5分鐘 等搭尾班港鐵嘅人唔駛咁趕頭趕命 有時仲要趕唔到」

「71A前往火車站的上落客站過多，例如廣福邨廣智樓和廣福球場兩站太近，可以取消廣智樓站，此站每次只有一或二人落車，亦每次落客開車後，緊接交通燈就會剛好轉紅燈，增加71A前往火車站時間」

大埔舊墟、太和邨及大埔頭

161. 受訪者表示舊墟並無車直接前往廣福道和廣福邨。同時，受訪者指出太和缺乏巴士路線選擇，巴士服務側重大埔市中心一帶，太和居民需要步行到廣福道乘搭其他巴士線。另外，亦建議改善 21A 小巴班次。

大埔中心

162. 居民認為 K12 作為連接大埔中心及大埔墟站的接駁巴士，需要加密班次，改善早上登車困難的問題。

運頭塘

163. 居民認為目前巴士路線嚴重側重大埔市中心一帶，新達、富雅、運頭塘居民根本毫無選擇可言，故迫於以火車作通勤工具。現希望有更多常規巴士路線經新達及運頭塘，亦希望於山塘山賢路一帶增設小巴路線。另外，受訪者亦建議途徑運頭塘巴士可剔除廣福邨一站，應使用運頭塘公路入口，也可改停運亨樓，以減少繞經運頭塘總站的時間。

汀角路

164. 就汀角路之交通配套而言，目前未能夠滿足居民需求。部分居民表示登車出現困難，尤其假日期間情況更甚，以及船灣居民等均表示受上述情況困擾。其中，因新建沙灘所帶動之人流問題，導致汀角路假日出現嚴重交通阻塞。目前，只有 74K 巴士線途經下坑附近的汀角路。

165. 另外，75K 及沿線的小巴線是汀角路沿途居民主要交通工具，惟巴士及小巴的行車時間及車程皆過長，而班次亦過於疏落。有居民指出如欲乘搭20C小巴往大尾篤方向則「九成上不了車」，而等車時間亦需多於一小時。受訪者建議加密 75K 及 20C 小巴班次，也希望增加汀角路來往各區的巴士路線，直出吐露港。

166. 不少受訪者都就此提出問題及建議，謹精選如下供參考：

「專綫小巴20B 班次嚴重不足，應增加。NR532 應該改善幫忙疏導乘客，往大埔墟方向加停船灣站，回程加停大埔中心站」

「希望有車往來大埔及屯門 希望改善 73P 時間因真係有問題，其實係咪可以見議下九巴，一班開5:40，一班開6:15。咁收5:30，同6:00既人都岩啲 早上得7:05一班太小了，可以7:30加一班嗎？」

「提議早上繁忙時間：大尾督出大埔方向，多啲直通火車站的小巴，或者不經工業邨巴士班次密一點，我每天等4-5輛小巴都上不到」

「洞梓與三門仔及大尾篤不同，沒有巴士可以回家，只能依靠20B，可惜班次嚴重不足，尤其是洞梓山路打後的位置(即老圍、翠林苑、江富雅苑、井頭、鴉山等)居民只能坐20B，不能享用洞梓山路特快車，大家同是洞梓居民，但交通選擇和密度安排很不公平。」

「現時75K無論在班次及行車時間上完成被20C比下去。但20C不足夠服務整體居民。請加設75K在繁忙時段特別班次。上繁加設不繞經大埔工業邨班次和像74K一樣經大埔中心以方便居民轉乘對外巴士。下繁像20C一樣特快班次。由火車站直出經大埔超級城5期巴士站後入汀角路，不繞經街市段和大埔工業邨班次以疏導居民。」

「沿汀角路好多村屋、住布心排村想出去坐火車、好難上小巴！等巴士20分鐘、路程40分鐘、咁樣已經一小時！！希望275R可以全日行(可改動少少路線)、而75K改為以太和站為總站(亦可改動現行路線)、務求分流、可變相唔使等太耐車已出到大埔市中心！」

白石角

167. 不少受訪者都提出目前白石角的交通情況未能夠滿足居民需求。受訪者表示現時白石角缺乏全日服務以及直達市區的交通工具，其中有一定數量的居民表示建議開辦公共交通來往馬鞍山。再者，居民亦表示白石角需要改善來往大埔的服務，尤其需要公共交通來往那打素醫院。同時亦表示白石角凌晨只能夠選擇乘搭的士回家，建議增設及改善通宵交通服務。

168. 對於現有白石角服務，受訪者指出現時272A及272K班次疏落以及開車時間重疊，希望能夠整合兩線資源。受訪者亦表示74D線及806A／806B線班次嚴重不足，並建議現有途經白石角來往大埔的巴士線能夠增設分段收費。

169. 不少受訪者都提出問題及建議，謹精選如下供參考：

「建議增設通宵途經白石角巴士服務 讓夜深由油尖旺回白石角市民 至少提供的士外的選擇 可以考慮延長來往大埔及油尖旺的巴士路線 eg N271至白石角」

「科學園／白石角上九巴回大埔方向強烈要求要分段收費，上73D／74D／271B明明坐得一半路程都冇但要收全費，小巴又等30分鐘都等唔到架有空位返大埔」

「另外希望改善272A和272K大學站開出時間重疊問題，兩車開車相隔時間太短，但班次太疏，居民走一班車就要等20分鐘以上，如兩車開車時間相隔10分鐘比較好，謝謝」

「白石角巴士服務嚴重不足，不能照顧區內快速增加的人口。272A應增加班次／同272K合併，白石角區亦應增加通宵N車。」

「不少白石角居民在馬鞍山有分支家庭，有必要開設非繁時間白石角直接來回馬鞍山市中心(新港城)巴士／小巴路線
2. 白石角到大埔交通路線應安排分段收費」

「白石角雖然是屬於大埔區，可是車位嚴重不足，需要依賴公共交通，白石角來往大埔區其他地區的交通非常不便，例如去大埔醫院或那打素醫院上班或就診的人覺得比去港島更不方便。806A／B是小巴，中途站的白石角很難上車，應該改為大巴行駛。」

「本人為白石角居民，認為區內交通配套欠完善，有部分巴士線現有之班次如74D太疏。加上白石角通往外區線路太少」

「白石角只照顧朝九晚五返工人士，其他時間不能出行及回家。白石角來往馬鞍山小巴班次嚴重不足。白石角來往火炭小巴嚴重不足及脫班」

西貢北

170. 居民建議加強除往來西貢北及九龍或港島的巴士路線班次以外，也應優先加強西貢北往來馬鞍山的巴士班次，以解決市民日常需求。另外，小巴班次時間未能預算，居民多依賴偏向準時的巴士。目前，大部分西貢北市民也須進出馬鞍山區以購買日常用品，如平日的班次已為15分鐘以上，實屬過長。

大窩西支路

171. 建議改善交通配套，並希望增設由大窩西支路直上高速公路往返九龍／港島及大埔的特別班次巴士。

172. 受訪者提出之問題及建議，謹精選如下供參考：

「期望多關注大窩西支路居民，出市區車可以不經大埔內區！」

總結及展望

173. 是次研究成功為大埔區居民的通勤需求構建有一定代表性的數據集。雖然數據暫時未能加權處理，但已足以使用分區數據作不同通勤需求的分析。
174. 研究團隊發現，大埔區居民日常通勤的牽涉車程數目與行程時間均屬偏高，反映本區交通運輸效率未臻完善。團隊建議當局考慮增設更多由大埔鄉郊地區直達各主要工商地區的特別班次巴士，以減省乘客因轉乘而浪費的時間。是次研究發現，林村及汀角路沿線的通勤需求當中，前往部份市區地帶者的比率不亞於觀塘、荃灣等現有或當局已有計劃開設特別班次的工商區，理應有足夠客量支撐至少數班前往油尖旺、港島等地的特別班次。
175. 而行程過長、過為繁複的情況以大埔來往新界東的行程尤為嚴重，當中大埔大部份地域往返新界東其他地區所需的平均車程數目竟高於往返九龍區，實屬不能接受，並反映出大埔交通網絡過於依賴東鐵線的深層次問題。研究團隊希望當局檢討往返大埔往返北區及沙田區的交通網絡，特別是大埔北（林村河以北）須用接駁巴士才能到達東鐵線車站的地帶，值得考慮開設更直接的點對點公共交通服務。
176. 隨著東鐵線過海段即將於2022年5月15日通車，本次研究亦探討了對東鐵過海對大埔區交通的影響。研究顯示，雖然整體數據上有不少居民表示會改搭東鐵線過海，但在現時利用 307 系列等在大埔直接乘搭過海巴士的居民中，只有約兩成傾向會轉用東鐵線過海，有超過一半居民則傾向不會轉用。在運輸署稱將會全面檢討所有過海巴士班次之下，相關數據證明大埔區的直達過海巴士仍有較穩定的客源，數據並不支持大埔的隧巴大幅減班。數據亦統計到現時到紅隧口轉乘隧巴的乘客傾向以東鐵線過海的比率，或可予其他區域作數據參考。研究團隊希望當局明白大埔市鎮大部份屋苑離港鐵站距離較遠的事實，即使維持「以鐵路為骨幹」的交通政策，亦不能貿然對區內過海路線減班，否則很可能弄巧反拙。
177. 除了公共交通以外，本次研究亦對大埔區居民就駕駛環境、步行環境及單車網絡的滿意度和意見作出深入探討。研究顯示較多使用步行來往區內不同地方，亦較滿意區內步行設施，但單車及私家車則較少使用，亦有表示單車徑及車位不足的問題。研究團隊希望當局在制定地區交通政策時，除了關注區外通勤，亦應對區內行人、單車、私家車等配套有所規劃，並依據居民的需求改善區內交通配套。由於篇幅所限，是次研究只對整體的駕駛環境、步行環境及單車網絡作出研究，但不同地方亦有相關的數據及有不少人士提出個別或整體的改善意見可供參考。

178. 是次「大埔區民乘車習慣調查暨巴士路線計劃諮詢」為全港首次由社區自發舉辦的大型交通調查，研究團隊誠盼本研究能成為先例，啟發後來者舉辦更多同類型的社區交通調查，使市民對交通運輸服務的意見得以彰顯。
179. 研究團隊在此向以下單位致謝：
- a. 近三十間大埔區內商戶惠允張貼是次調查的海報；
 - b. 大埔區內部份屋苑批准在電梯大堂張貼海報；
 - c. 各社區團體及前任區議員協助宣傳；
 - d. 交通研社(香港)有限公司義務協助分析本研究部份數據及提供意見；及
 - e. 參考白石角居民議會早前的問卷中的當區住戶人口估算。

附件一：分區方法

大埔分區(居住地點)

本研究將大埔內的居住地點分成 25 個分區，問卷盡量按地理及交通需求的相似性將區域拆分，以取得較準確數據。由於區議會選區是以選民數目為依歸，於交通設施及出行習慣方面未必同質，而一般統計普查所用的小規劃統計區 (Tertiary Planning Unit) 及街段 (Street Block) 的範圍則分別過大及過小，故是次調查按照地理位置及近似的乘車設施分佈，另行將大埔區劃分為不同分區。居民於填寫時需要選擇自己所屬分區，以協助分析，提高數據的參考價值。分區可見以下文字及示意圖：

表 A1.1: 大埔分區(居住地點)

代號	地區
A	大埔墟
B	寶湖花園、大埔中心(20-23座)、富盈門
C	大埔中心(20-23座除外)、大埔廣場
D	大元邨
E	汀雅苑、「大埔四小龍」(翠屏花園、八號花園、昌運中心、海寶花園)
F	富亨邨、頌雅苑，以及南坑村一帶
G	富蝶邨、松嶺
H	富善邨、明雅苑、怡雅苑、新興花園
I	廣福邨、宏福苑
J	富雅花園、新達廣場
K	運頭塘邨、逸雅苑、德雅苑、景雅苑
L	新峰花園、泮涌、馬窩
M	山塘路一帶屋苑(天鑽、大埔寶馬山、悠然山莊、山塘村、盈峰翠邸、龍成堡)

N	白石角
O	太和邨、寶雅苑
P	帝欣苑、大埔花園、水圍、以及錦山一帶(錦石新村、錦山、石鼓壘、蓮澳、半春園等)
Q	大埔舊墟、太湖花園、太湖山莊、大埔頭、華樂豪庭、以及新圍仔、營盤下一帶
R	鳳園、嵐山、魚角、下坑、百星匯
S	教大、露輝路一帶(淺月灣、倚龍山莊、聚豪天下等)
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)
U	康樂園及大窩東／西支路一帶(圍頭村、泰亨、南華莆、大窩村、元嶺、九龍坑等)
V	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)
W	碗窑路一帶(碗窑、半山洲、沙埔仔、新屋家、打鐵岝等村落)
X	大埔公路(大埔滘段)一帶
Y	西貢北

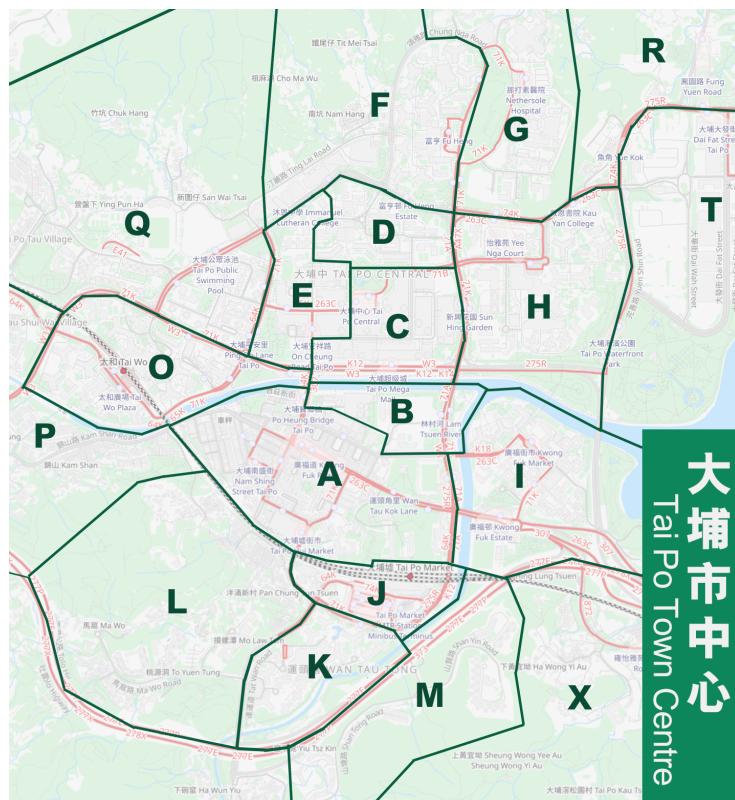


圖 A1.1: 大埔市中心分區示意圖(此圖示亦同時載於問卷中)

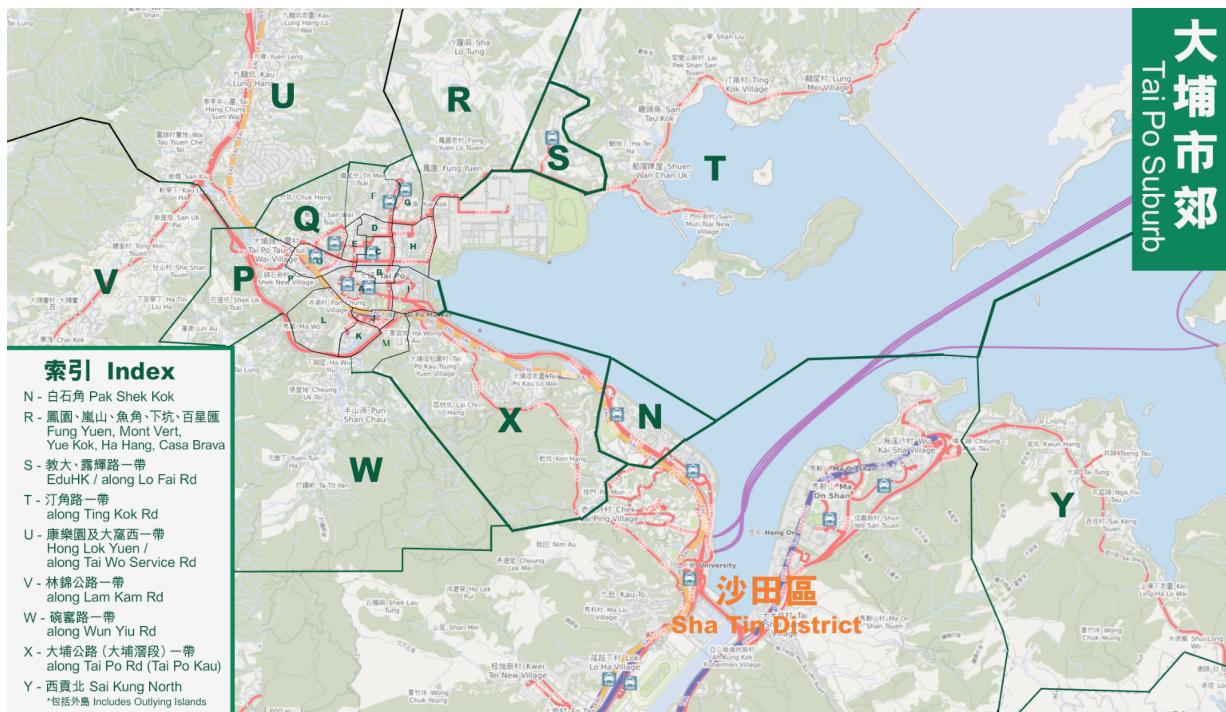


圖 A1.2: 大埔市郊分區示意圖 (此圖示亦同時載於問卷中)

大埔分區 (工作地點)

由於區外居民未必熟悉大埔區內的地理分佈，加上大埔區內的工作地點較為集中，故較籠統地分為四區：

表 A1.2: 大埔分區 (工作地點)

代號	地區
TA	大埔北 (市中心林村河以北, 包括富亨、太和、大元、大埔中心、富善、舊墟等)
TB	大埔南 (市中心林村河以南, 包括大埔墟、廣福、運頭塘等)
TC	白石角／香港科學園
TD	大埔工業邨／香港教育大學

港島、九龍及新界其他地區分區

至於大埔區以外的工作地點，本研究參考大埔前往各區的現有交通服務，劃分區域供受訪者選擇。

港島區分區

表 A1.3: 港島區分區

代號	地區
HA	中上環、金鐘一帶
HB	灣仔、會展一帶
HC	銅鑼灣、天后、大坑、跑馬地一帶
HD	炮台山、北角一帶
HE	鰂魚涌、太古城、西灣河一帶
HF	筲箕灣、柴灣、小西灣、杏花邨一帶
HG	西環、香港大學、堅尼地城一帶
HH	南區(包括數碼港、黃竹坑等)

九龍區分區

表 A1.4: 九龍區分區

代號	地區
KA	觀塘商貿區及牛頭角
KB	九龍灣商貿區
KC	觀塘區其他地區
KD	將軍澳區
KE	尖沙咀、尖東一帶
KF	油麻地、佐敦一帶
KG	旺角、太子一帶
KH	深水埗、石硶尾一帶

KI	長沙灣商貿區、荔枝角、美孚一帶
KJ	九龍站、柯士甸站一帶
KK	大角咀、奧運站一帶
KL	九龍塘、樂富一帶
KM	黃大仙、鑽石山、新蒲崗一帶
KN	九龍城、土瓜灣、馬頭圍一帶
KO	紅磡、黃埔一帶
KP	何文田一帶

新界其他地區分區

表 A1.5: 新界其他地區分區

代號	地區
NA	荃灣區(包括荃灣、荃灣西、大窩口、深井等)
NB	南葵涌(青山上路以南, 包括貨櫃碼頭、大連排工業區、葵芳、葵興、荔景等)
NC	北葵涌(青山上路以北, 包括和宜合道、石蔭、石籬等)
ND	青衣島
NE	沙田西(城門河以西, 包括市中心、大圍、火炭一帶)
NF	沙田東(城門河以東, 包括石門、小瀝源、第一城、沙田圍、亞公角一帶)
NG	馬鞍山(包括恆安、馬鞍山市中心、烏溪沙等)
NH	北區(包括粉嶺、上水等)
NI	元朗區(包括元朗、天水圍、錦綉花園、錦田、洪水橋等)
NJ	屯門區(包括黃金海岸、小欖等)
NK	機場、東涌、迪士尼樂園、大嶼山
NL	西貢鄉郊 (包括清水灣及香港科技大學, 但不包括將軍澳)

附件二：問卷樣本

由於問卷有一定長度，欲查閱問卷樣本，請前往以下網址：



中文版

http://bit.do/TaiPoSurvey_TC



英文版

http://bit.do/TaiPoSurvey_EN

《全文完》