



中華人民共和國香港特別行政區  
Hong Kong Special Administrative Region of the People's Republic of China



大埔區議會 Tai Po District Council  
駱小鸞區議員 Lok Siu Luen, Sharon

致 大埔區議會

交通運輸委員會

李耀斌主席：

### 要求運輸署增設由大埔市中心直達新皇崗口岸的巴士路線

新皇崗口岸重建工程已完成，將於 2026 年內正式啟用。新口岸採用「一地兩檢」及「合作查驗、一次放行」模式，合資格旅客只需排一次隊、讀一次證、採集一次生物特徵即可完成兩地手續，預計通關時間由原本的 30 分鐘大幅縮短至約 5 分鐘。新皇崗口岸聯檢大樓將設有公共運輸交匯處，本地公共運輸服務車輛可直達，免卻現時乘搭「皇巴」接駁兩地口岸的步驟。新口岸啟用後將連接深圳地鐵七號線，預期將吸引大量跨境旅客使用。

#### (一) 現行運輸署規劃未充分覆蓋大埔市中心

運輸署近期公佈的新皇崗口岸公共運輸安排，計劃延伸 3 條現有巴士路線及增設 4 條新專營巴士路線，覆蓋葵涌、啟德、馬鞍山及屯門等地區。在新增的 4 條巴士路線中，「皇崗口岸—烏溪沙站公共運輸交匯處」路線雖途經大埔區的廣福邨轉車站，但該站位於吐露港公路旁，僅為轉車站而非市區內站點。大埔市中心、太和、大埔墟、富亨邨、富蝶邨、富善邨等主要住宅區的居民，無法直接使用該路線，必須先乘搭其他公共交通工具前往廣福邨轉車站方能轉乘，構成明顯不便。

#### (二) 大埔區跨境出行需求殷切

大埔區現有常住人口超過 30 萬，為新界東北的重要新市鎮。區內居民長期以來前往深圳及粵港澳大灣區其他城市的出行需求持續增長，尤其在假日及長假期間，經各陸路口岸北上的人流龐大。立法會相關文件亦顯示，政府傾向引導北區及大埔區乘客利用港鐵東鐵綫往來羅湖或落馬洲支線管制站過關。然而，東鐵綫在繁忙時段的載客壓力已經非常沉重，且在大埔墟站及太和站上車的乘客經常需要「候車多班」方能登車。增設直達新皇崗口岸的巴士路線，不僅能為大埔區居民提供多一個出行選擇，更能有效分流港鐵東鐵綫的跨境客流，緩解現有鐵路網絡的擠迫情況。

#### (三) 現有替代方案耗時不便

在現行規劃下，大埔區居民如需前往新皇崗口岸，主要依賴以下轉乘方式：

1. 港鐵東鐵綫轉乘方案：從大埔墟站或太和站乘搭東鐵綫往羅湖站或落馬洲站過關，再轉乘深圳地鐵或當地公共交通前往目的地。此方案受東鐵綫班次及載客量限制，假日及繁忙時段需長時間輪候。

2. 廣福邨轉車方案：先乘搭區內巴士或小巴前往廣福邨轉車站，再轉乘運輸署規劃中的「皇崗口岸—烏溪沙站」巴士路線前往新皇崗口岸。此方案需至少兩次轉乘，且廣福邨轉車站位於公路旁，對攜帶行李的跨境旅客尤其不便。

上述替代方案均未能為大埔區居民提供便捷、直接的跨境出行選擇。開設由大埔市中心直達新皇崗口岸的巴士路線，能大幅縮減出行時間，真正體現「點對點」服務的便利性。

#### (四) 地區交通配套規劃的完整性需要

新皇崗口岸作為繼港珠澳大橋、廣深港高鐵後又一重大跨境基建項目，其本地交通配套的完善程度，直接影響其使用效益。大埔區作為新界東北的交通樞紐之一，理應享有合理的跨境直達服務。增設相關路線不僅服務大埔區居民，亦可方便區內商業、旅遊及跨境就業人士的往來，促進大埔區與粵港澳大灣區其他城市的進一步融合。

建議運輸署考慮以下方案之一：

1. 方案一（最理想）：於現有「皇崗口岸—烏溪沙站」巴士路線的基礎上，增加途經大埔市區內站點，包括但不限於大埔墟站、大埔中心、太和邨等主要住宅區，使該路線能夠真正服務大埔區居民。

2. 方案二（次選）：開辦一條由大埔市中心（如大埔墟站公共運輸交匯處）直達新皇崗口岸的新專營巴士路線或專線小巴，全日提供服務。

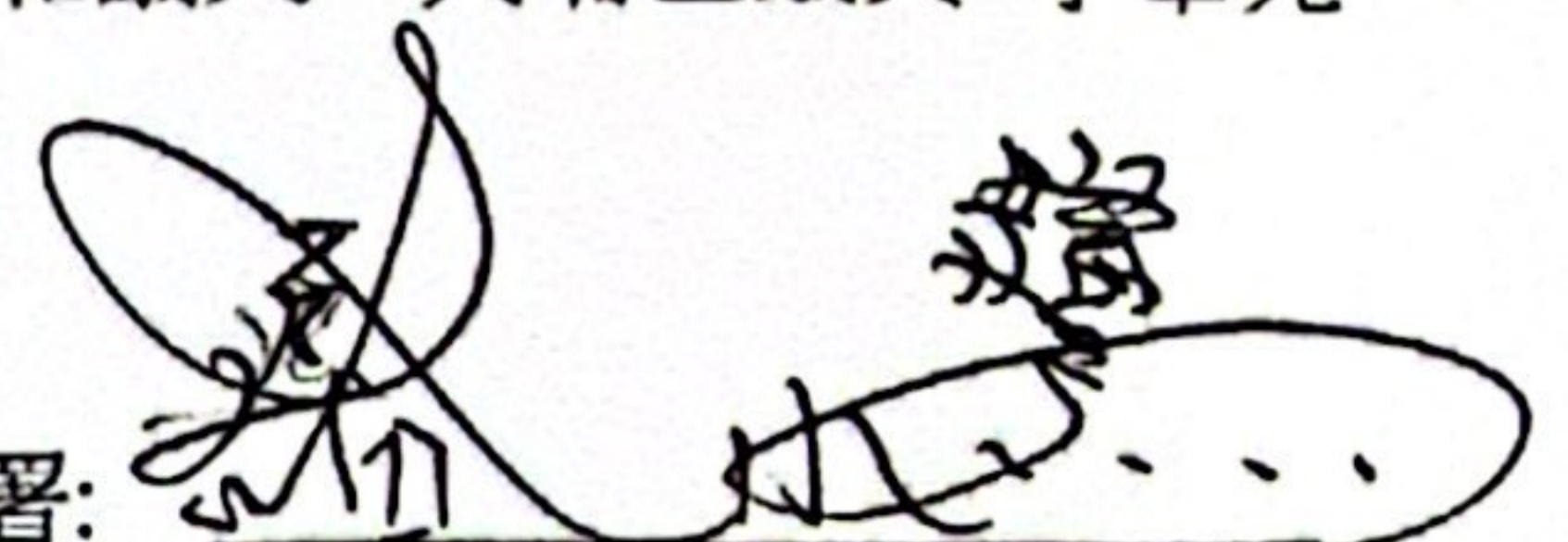
3. 方案三（折衷方案）：安排現有途經新田或落馬洲的跨境直通巴士增設大埔區站點，提供大埔直達新皇崗口岸的跨境巴士服務。

建議將討論有關要求運輸署增設由大埔市中心直達新皇崗口岸的巴士路線問題，列入2026年5月7日交通運輸委員會會議討論事項，並請秘書處跟進，邀請相關政府部門出席會議，探討具體可行措施，加強大埔市中心直達新皇崗口岸，保障市民便利出行。

倡議人：大埔區議員 駱小鸞

和議人：大埔區議員 李華光

倡議人簽署：



二零二六年四月十六日