

**離島區議會**  
**文件 IDC 97/2016 號**

**有關改善東涌逸東邨對內及對外交通配套的提問**

郭平議員通知本會，在本年 9 月 13 日舉行的離島區議會會議上，他將會提出以下問題：

“ 逸東邨自 2001 年入伙後，一直被外界批評各項社區設施不足，甚至被指是繼天水圍後第二個“悲情城市”。街坊亦一直投訴區內交通配套不足，希望區議會敦促有關部門作出改善。本人透過問卷進行研究，以了解逸東邨居民對交通的需求或不滿，並對現時的交通狀況提出改善建議(詳情請參考夾附的“改善逸東邨交通研究報告”)。

這次問卷調查結果顯示居民特別關注以下巴士線服務不足的問題：

- (1) 大部分受訪者不滿意 38 號及 N38 號巴士的服務，除了衛生、司機態度、班次不穩定等問題外，不少受訪者認為該兩條巴士線不足以應付逸東邨居民的需求，強烈要求巴士公司高層認真改善服務。
- (2) 改善 E21A 號、38 號及 S64 號巴士線經常脫班的問題。
- (3) 城巴 E21A 號班次經常不穩定，居民往往要等候 20 至 30 分鐘，希望巴士公司改善及加密班次。
- (4) 現時 S64 號、E21A 號及 38/N38 號巴士的服務時間不足，居民要求提早及延長其服務時間。
- (5) 改善逸東邨來往機場的巴士路線：前往機場客運大樓上班的居民建議早上 S64X 號巴士取消行走國泰航膳食站的路線，原因是 S64C 號及 S64X 號巴士都會途經國泰膳食站，但 S64X 號是特快車，在國泰膳食站上班的乘客已霸佔整班車，令客運大樓的上班人士沒有座位，因此要求增加 S64X 號巴士的班次，並考慮安排較大的巴士行走頭班車，因這個時段的巴士經常爆滿。

- (6) 居民強烈要求將 N31 號巴士的“北大嶼山醫院站”改為設於逸東邨巴士總站內，以免在下雨時在“北大嶼山醫院站”候車變成“落湯雞”，非常狼狽。
- (7) 要求盡快於青馬收費廣場安裝“巴士到站時間預報系統”。
- (8) 受訪者亦希望增設逸東邨至尖沙咀路線的巴士及專線小巴服務，以及將來建設“架空輕鐵”系統，以配合第三條跑道所帶來的經濟發展與就業機會。

就此，本人邀請運輸署及有關巴士公司派員出席會議，回應會否考慮上述建議及跟進報告提出的改善巴士服務問題。 ”

離島區議會秘書處

檔號：IS 141/4/02

日期：2016 年 8 月 23 日

# 『改善逸東邨交通研究報告』

## 郭平區議員辦事處

東涌 逸東(一)邨 雍逸樓C翼地下

電話：2326 0618 ◆ 傳真：2326 0188

電子郵件：[erickwok20920@gmail.com](mailto:erickwok20920@gmail.com)

2016 年 8 月 23 日

## 前言

自逸東邨於 2001 年起入伙後，便一直飽受批評各項社區設施不足，甚至被譽為繼天水圍後第二個「悲情城市」<sup>1</sup>。另一方面，街坊一直投訴區內區外交通配套不足，希望區議會能夠作出改善計劃。因此是次研究藉著問卷調查，了解本區居民對交通的需求或不滿，並對現時的交通狀況提出改善建議。

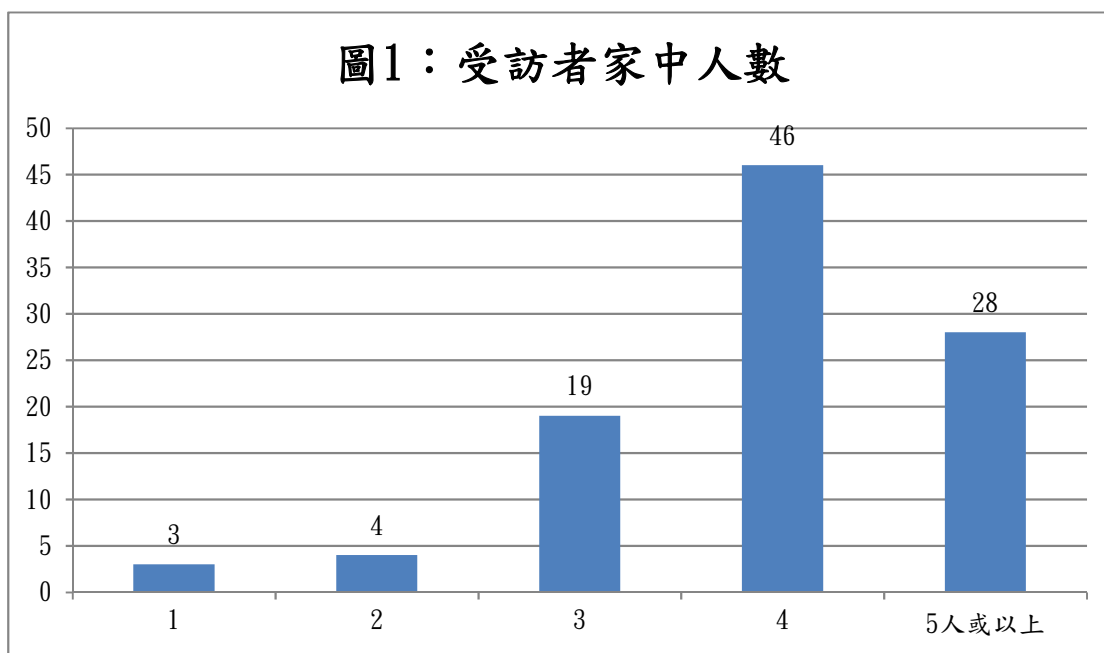
## 研究方法

是次研究以問卷調查形式，於 2016 年 7 月份舉行，並以各戶入信箱及設立街站收集數據，當中問及以下四個範疇：居民對交通需求、現時服務表現、未來交通配套意見、投訴機制。

## 研究結果

是次問卷調查一共收集 109 份有效問卷，有關問題的數據及分析將會在此章節提供。

### 一、交通需求



從圖 1 顯示逸東邨住戶超過 70% 為 4 人或以上家庭，而他們對交通需求亦從問卷第 2 條問題「請問你(們)工作/上學地區」顯示大部分家庭有兩處或以上工作地點。

<sup>1</sup>逸東邨悲情氣氛嚴峻。(2010 年 6 月 1 日)。蘋果日報。取自：<http://hk.apple.nextmedia.com/news/art/20100601/14088564>

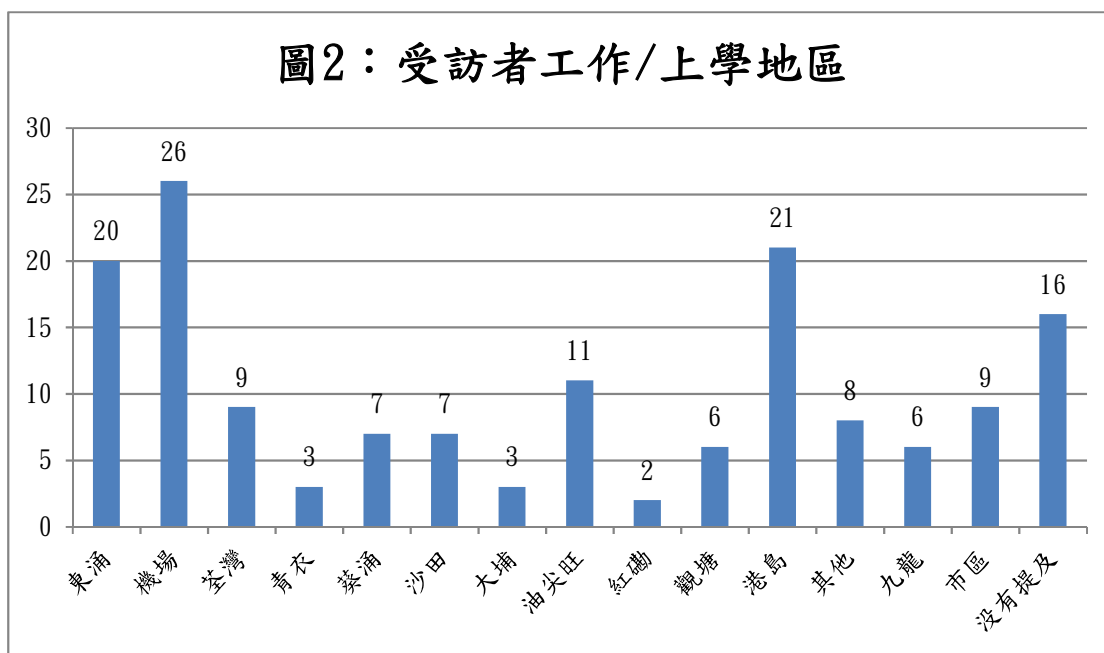


圖2問及受訪者的工作/上學地點數據顯示，撇除16位受訪者不願意或不固定地區而沒有提供及15位受訪者寫上「市區」、「九龍」範圍太大難以分析外，首五個熱門工作/上學地點為：機場（26人次）、港島<sup>2</sup>（21人次）、東涌（20人次）、油尖旺<sup>3</sup>（11人次）及荃灣（9人次）。

<sup>2</sup> 受訪者部分只含糊寫上「港島」，部分則明確寫上「中環」、「灣仔」等，故將所有寫上港島或港島北工作受訪者歸納為「港島」。

<sup>3</sup> 受訪者部分只含糊寫上「油尖旺」，部分則明確寫上「旺角」、「尖沙咀」等，故將所有寫上油尖旺區工作受訪者歸納為「油尖旺」。

圖3A：受訪者經常乘搭路線（區內線）

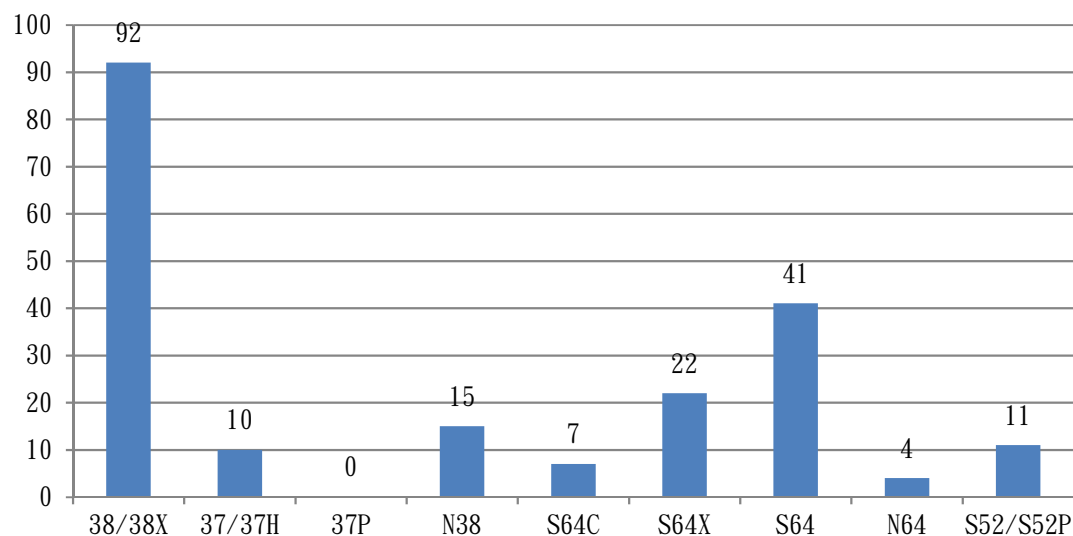
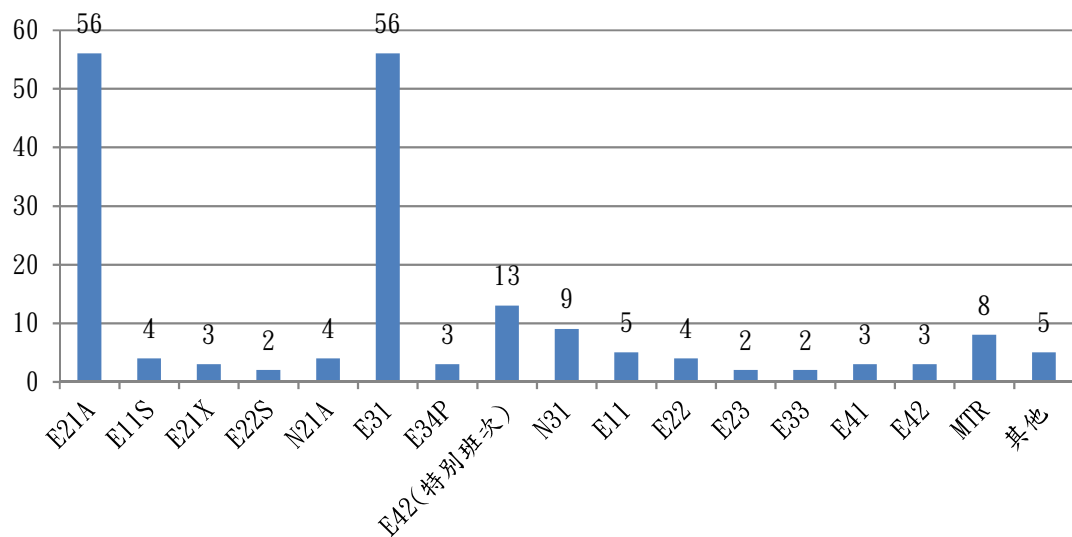


圖3B：受訪者經常乘搭路線（區外線）



然而從圖 3A 及 3B 顯示，有 92 位受訪者經常乘搭 38/38X、56 位乘搭 E31 或 E21A，與圖 2 工作地區數據並不吻合，估計大部分受訪者乘坐以上路線至東涌市中心或青馬收費廣場轉乘合適路線，反映上述路線需求殷切，但未能配合市民需要。另一方面，雖有 21 人次在港島工作/上學，但就只有 4 位乘坐 E11S，反映 E11S 開車時間並不符合居民需求。

## 二、現時服務表現

圖4A：受訪者有否感到候車時間過長

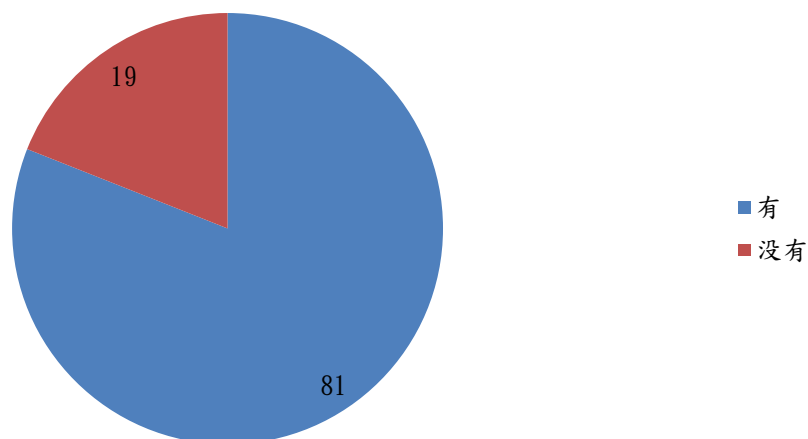
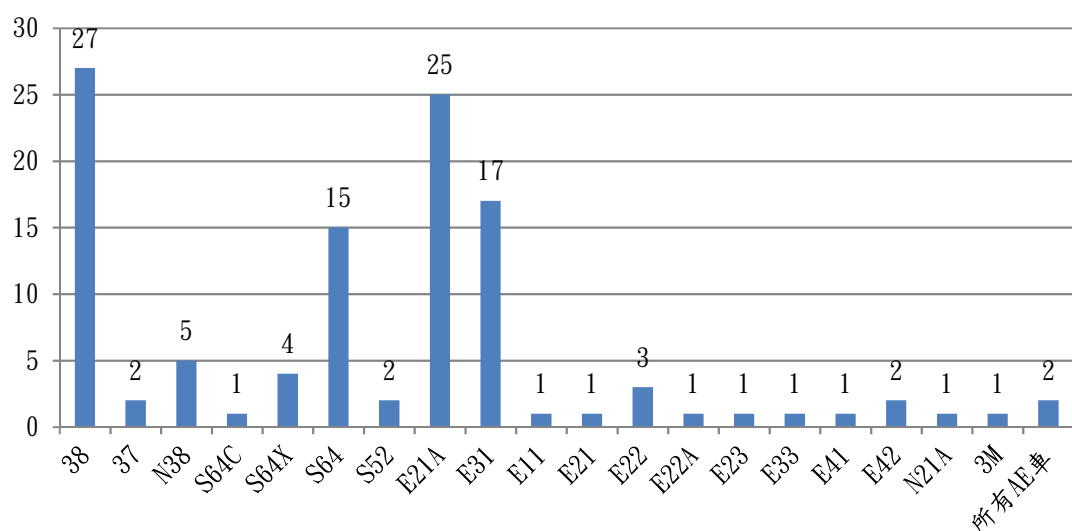


圖4B：受訪者感到候車時間過長的路線



從圖 4A 顯示有 81%受訪者感到候車時間過長。圖 4B 顯示首三位感到候車時間過長的路線為：38 (27 人次)、E21A (25 人次) 及 E31 (17 人次)。

圖5A：受訪者有否感到脫班問題

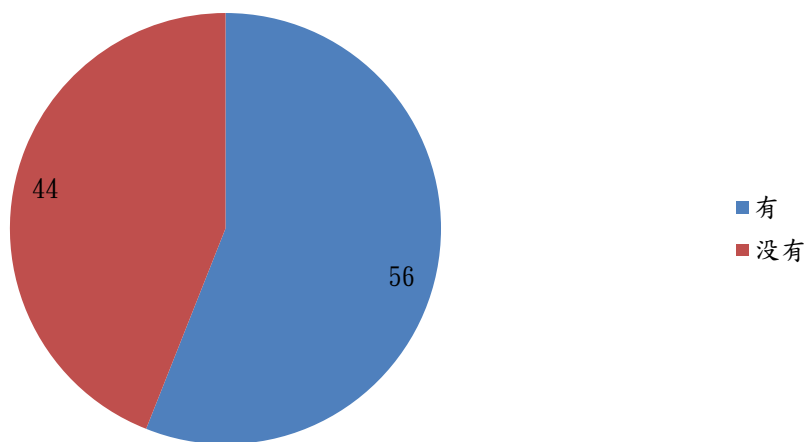
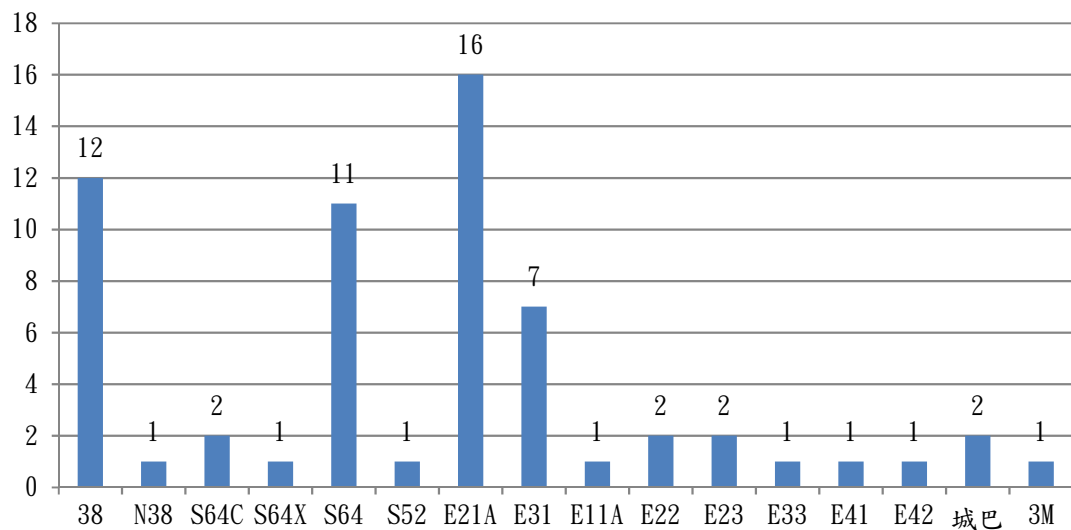


圖5B：受訪者感到脫班問題的路線



但從圖 5A 顯示只有 56%受訪者認為有脫班問題。圖 5B 顯示首三位感到脫班問題的路線為：E21A（16 人次）、38（12 人次）及 S64（11 人次）。另外各城巴及龍運 E 線均有零星人次感到候車時間過長及脫班問題。以上均反映各巴士公司對穩定班次有改善空間。

圖6A：受訪者有否感到上下車時間過長

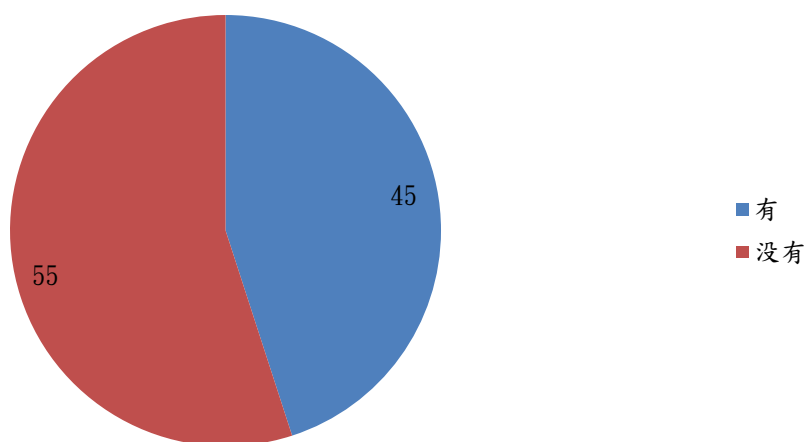


圖6B：受訪者感到上下車時間過長的路線

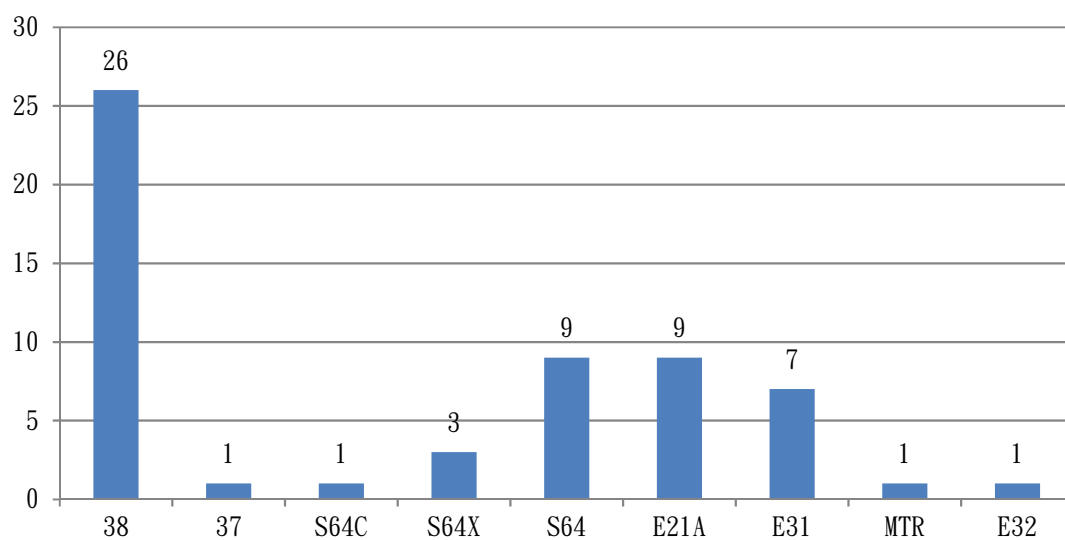
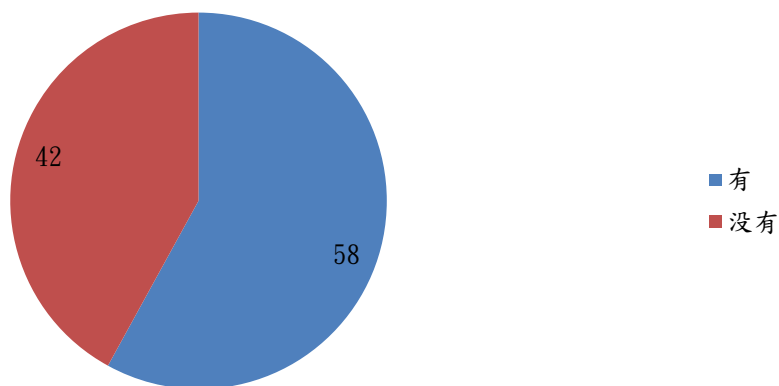
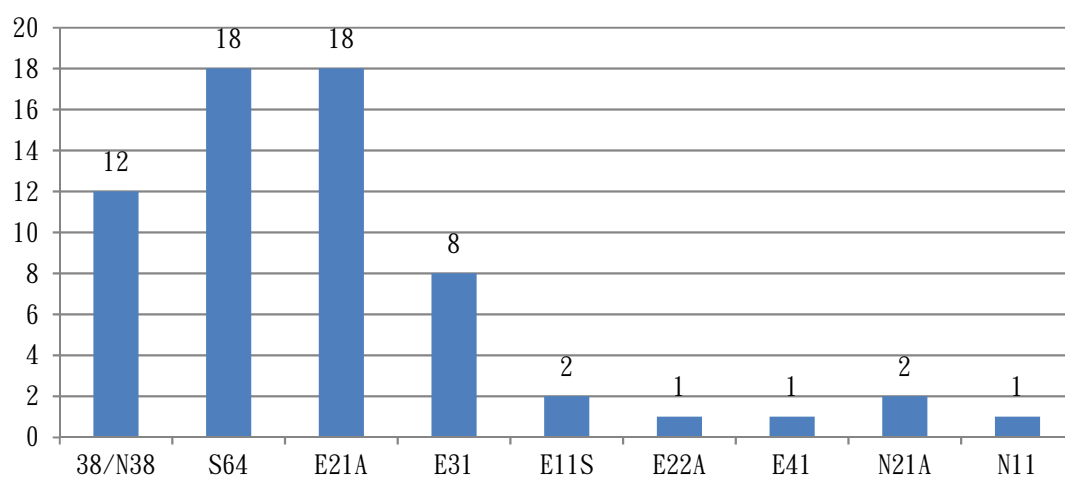


圖 6A 問及受訪者是否感到上下車時間過長顯示，有 45%受訪者認有此問題。圖 6B 顯示首三位路線為：38（26 人次）、S64（9 人次）及 E21A（9 人次）。反映以上路線需求殷切，需要加班疏導乘客。

**圖7A：受訪者是否認為有需要  
提早/延長巴士服務時間**



**圖7B：受訪者認為有需要  
提早/延長巴士服務時間的路線**



從圖 7A 顯示有 58%受訪者認為現時巴士服務時間不足，需要 提早/延長。當中從圖 7B 顯示首三位需要 提早/延長為：S64 (18 人次)、E21A (18 人次) 及 38/N38<sup>4</sup> (12 人次)。

<sup>4</sup> 部分受訪者想延長 38 服務時間，部分則想提早 N38 服務時間，故將兩條路線合併作統計。

圖8A：受訪者是否認為需要增加巴士班次

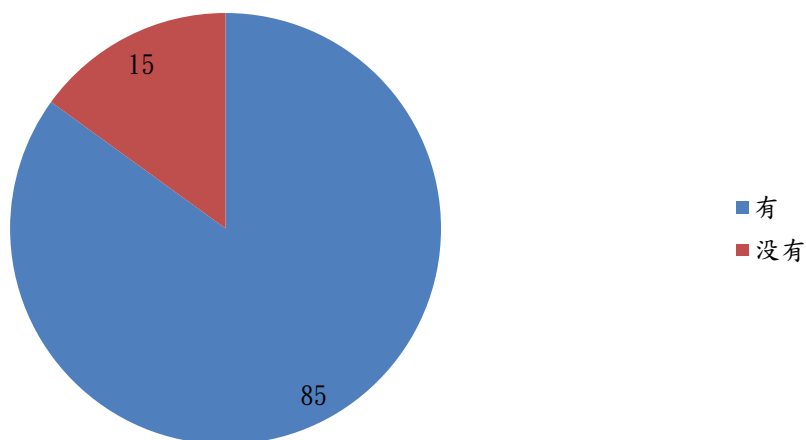


圖8B：受訪者認為需要增加巴士班次的路線

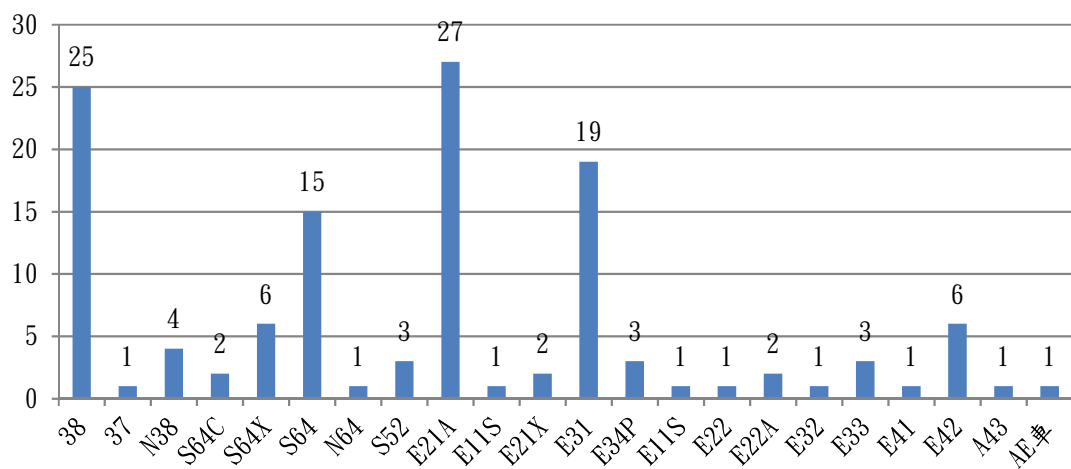


圖 8A 問及受訪者是否認為需要增加巴士班次，當中有 85%受訪者認同。而圖 8B 顯示首三位需要增加班次路線為：E21A（27 人次）、38（25 人次）及 E31（19 人次）。其餘城巴、龍運E車均有零星要求增加班次，當中以 E42 最多（6 人次）。

圖9A：受訪者是否認為  
E線需要繞經逸東邨

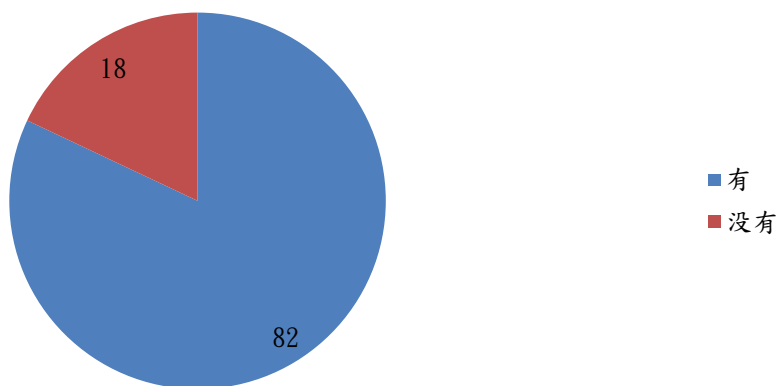


圖9B：受訪者認為需要繞經逸東邨的E線

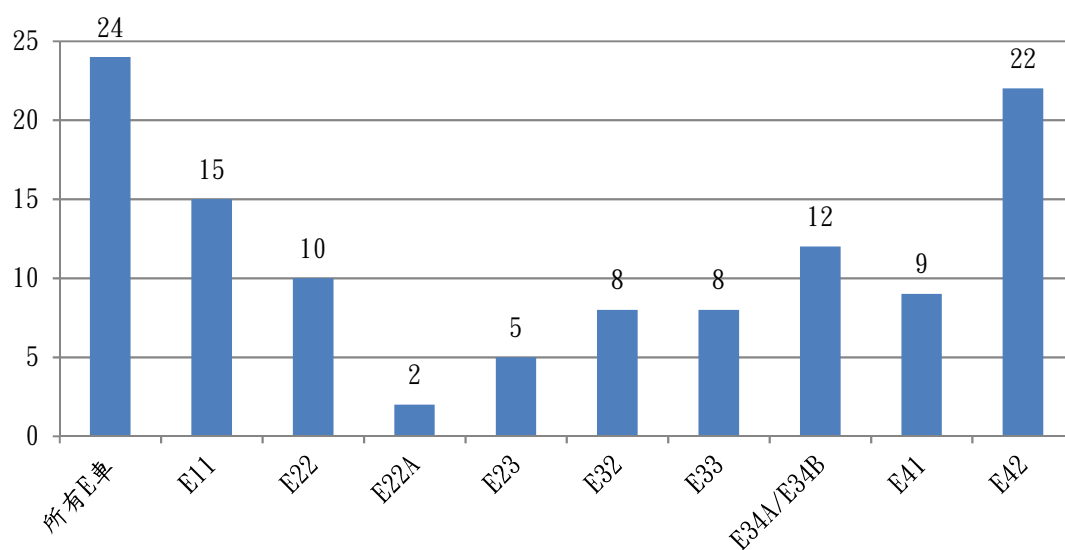


圖 9A 顯示有 82%居民認為 E 線需要繞經逸東邨，從圖 9B 顯示有 24 人次強烈渴求所有 E 車繞經逸東邨，撇除該數字外，首三位需要繞經逸東邨的 E 線為：E42 (22 人次)、E11<sup>5</sup>(15 人次)及 E34A/E34B<sup>6</sup> (12 人次)。以上均反映 E21A 及 E31 不足以服務逸東居民，並希望有更多路線停靠逸東，以方便出入。

<sup>5</sup> E11 及 E11A 已分拆於指定時間服務，唯大部分受訪者寫上 E11，故統一以 E11 顯示，方便統計。

<sup>6</sup> 由於部分受訪者只含糊寫上 E34(即 E34A 及 E34B 前身)，為方便統計，以 E34A/E34B 顯示。

圖10A：受訪者是否認為  
通宵巴士路線足夠

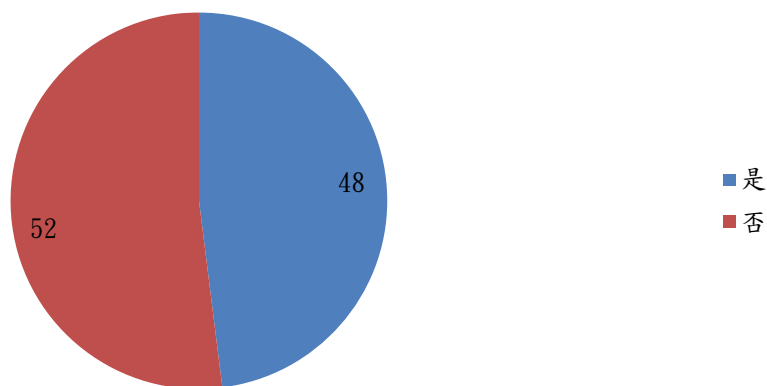


圖10B：受訪者認為  
通宵巴士不足夠的路線

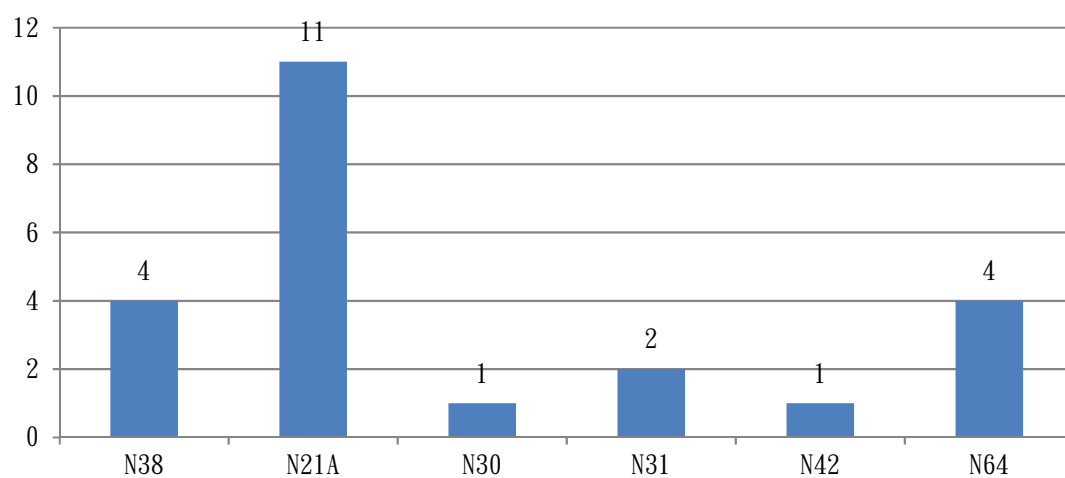


圖 10A 顯示有 52%受訪者認為通宵巴士路不足夠服務，而圖 10B 顯示首三位不足的路線為：N21A（11 人次）、N38（4 人次）及 N64（4 人次）。以上均反映通宵路線有改善空間。

圖11A：受訪者是否認為增設逸東邨至其他地區的巴士服務

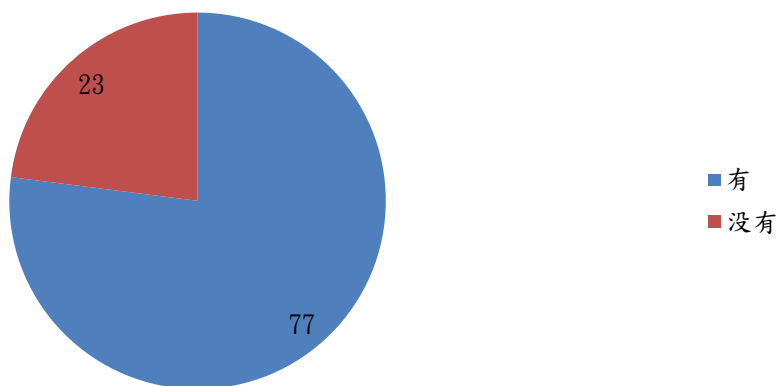


圖11B：受訪者認為增設逸東邨至哪些地區的巴士服務

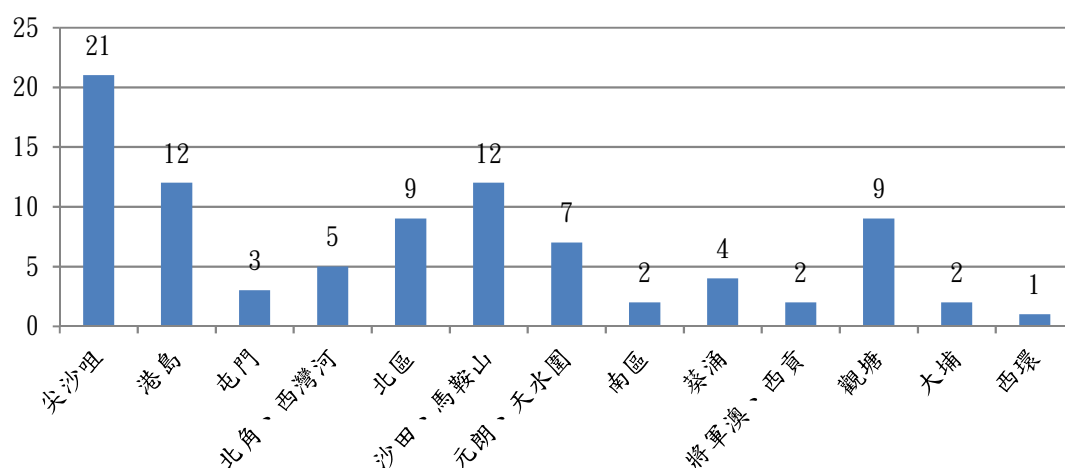


圖 11A 顯示有 77%受訪者希望新增逸東邨至其他地區的巴士服務，當中由圖 11B 顯示首五位熱門地區為：尖沙咀（21 人次）、港島<sup>7</sup>（12 人次）、沙田及馬鞍山<sup>8</sup>、北區<sup>9</sup>（9 人次）及觀塘（9 人次）。

<sup>7</sup> 同註釋 2，所有寫上「港島」及「中環」、「灣仔」等受訪者歸納為「港島」。

<sup>8</sup> 只有 1 人次寫上「馬鞍山」，其餘均寫「沙田」。

<sup>9</sup> 部分受訪者清楚寫上「粉嶺」、「上水」，部分則含糊寫上「北區」，故歸納為「北區」以方便統計。

圖12：受訪者是否滿意車箱整潔狀況

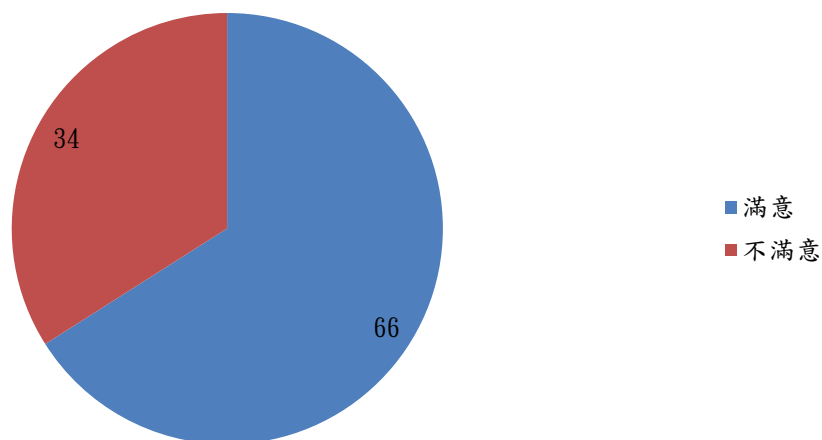


圖13：受訪者是否滿意電視音量

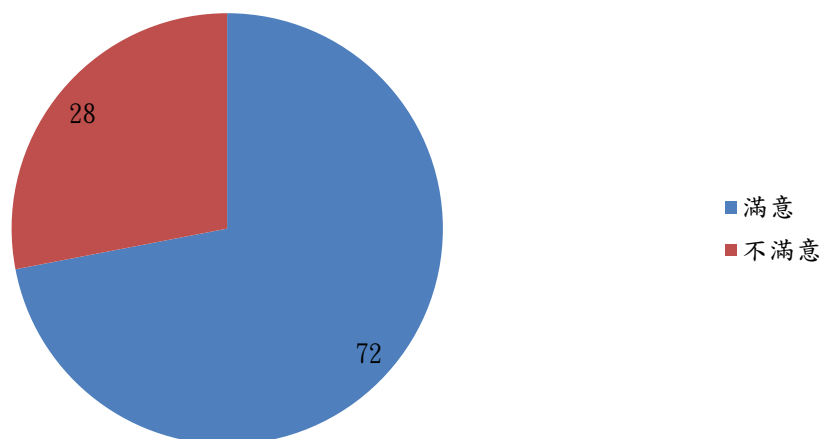


圖 12 顯示有 34%受訪者不滿意車箱整潔狀況，當中有 7 位受訪者指明投訴 38，甚至有 1 位受訪者表示「38 座椅枕有污漬，甲由（蟑螂）橫行」，而龍運及城巴均各有 3 位受訪者點名批評，有 1 位受訪者指出「往機場方向特別嚴重，不論龍運、城巴」。

圖 13 顯示有 28%受訪者不滿意巴士電視音量，有 6 位受訪者指出電視聲浪過大，甚至有 1 位受訪者表示「非常嘈吵，電視重播重播千萬次」，有 5 位受訪者指出電視沒聲音或太細聲，另外亦有受訪者反映電視有時沒有畫面。

圖14：受訪者是否認為巴士提供足夠設施給予傷殘人士使用

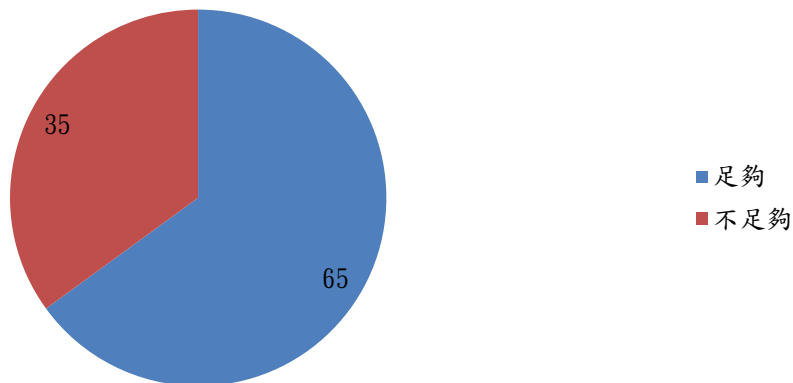


圖15：受訪者是否認為以下報站系統設施是否足夠

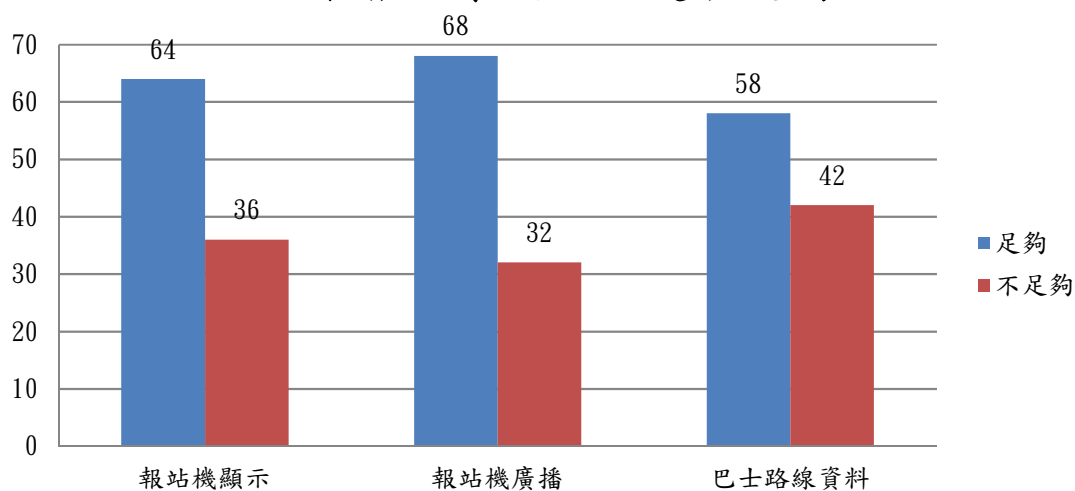


圖 14 顯示 35%認為巴士未提供足夠設施給予傷殘人士使用，當中有 5 位受訪者指明嶼巴 38 號特別嚴重。

圖 15 顯示有平均約 37%認為報站系統設施不足夠，當中以「巴士路線資料」最為嚴重，有 42%認為不足夠。部分受訪者表示該三項設施各有缺漏。

從圖 12 至圖 15 均反映巴士公司須確保車箱環境及設備等，以提供優質服務，並有改善空間。

### 三、未來交通配套意見

圖16：受訪者是否贊成爭取  
專線小巴行走東涌及機場

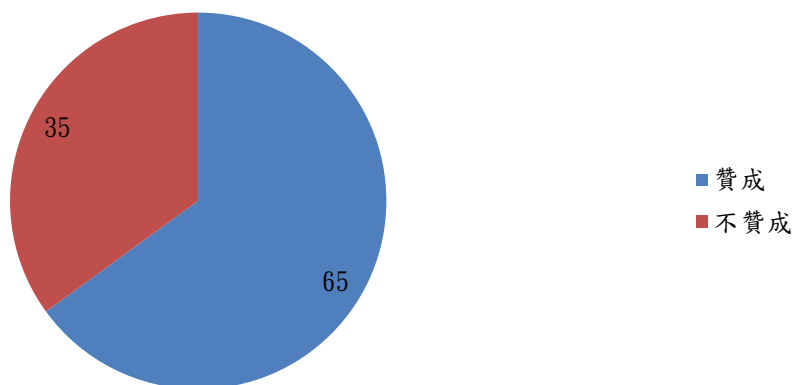
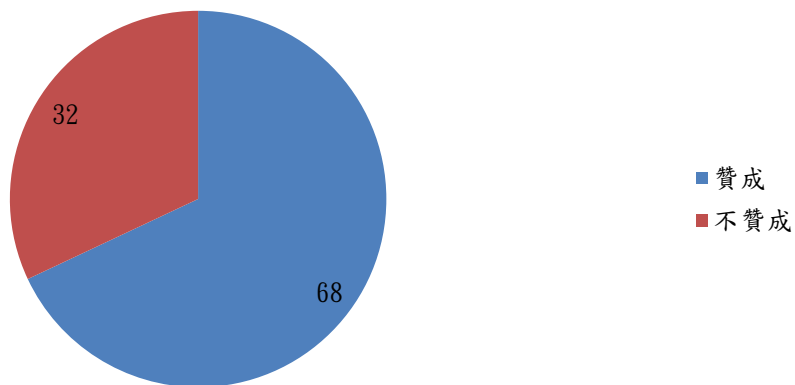


圖17：受訪者是否贊成爭取  
「架空輕鐵」行走東涌及機場



從圖 16 及圖 17 顯示有 65%贊成設立專線小巴服務及 68%贊成建設「架空輕鐵」。唯部分市民擔心小巴意外較多及容易造成塞車等；而建設「架空輕鐵」則擔心影響環境。雖以上項目均需立法會修例或撥款通過，但從數據顯示有超過六成受訪者認為現時交通配套不足以解決需求，需要新設交通解決需要，建議短期內改善現有巴士路線以解決需要。

#### 四、投訴機制

圖18A：受訪者有否投訴交通問題

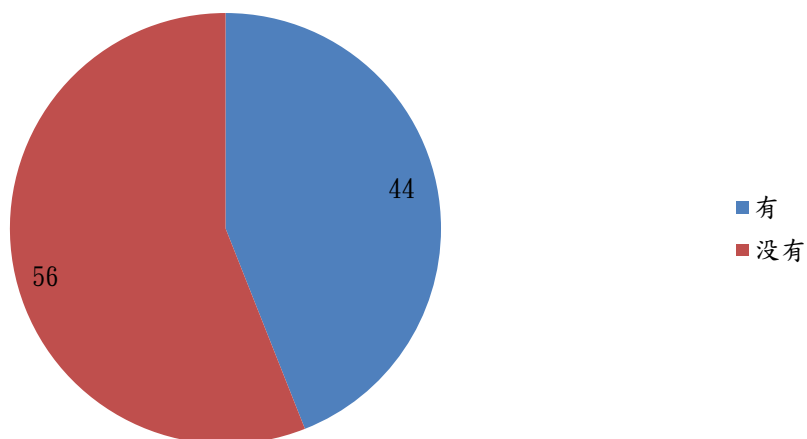


圖18B：受訪者曾向以下  
哪些機構投訴交通問題

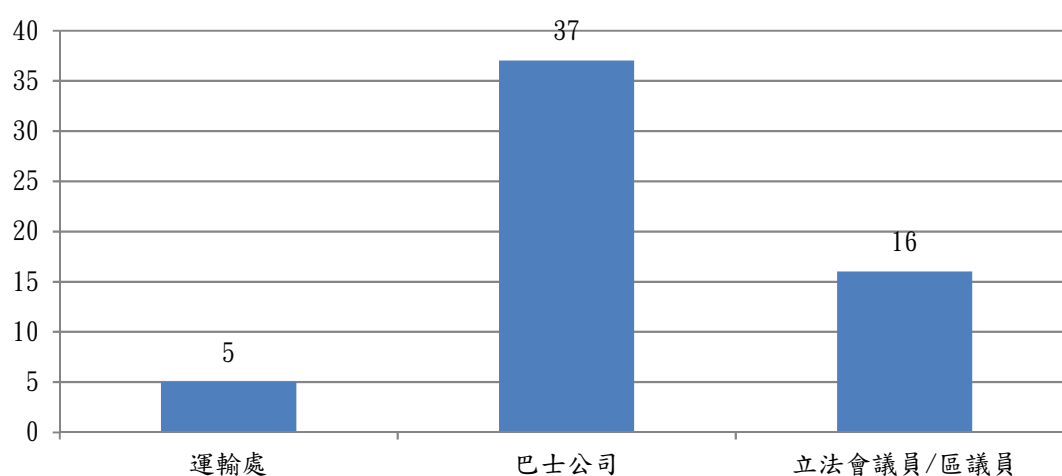
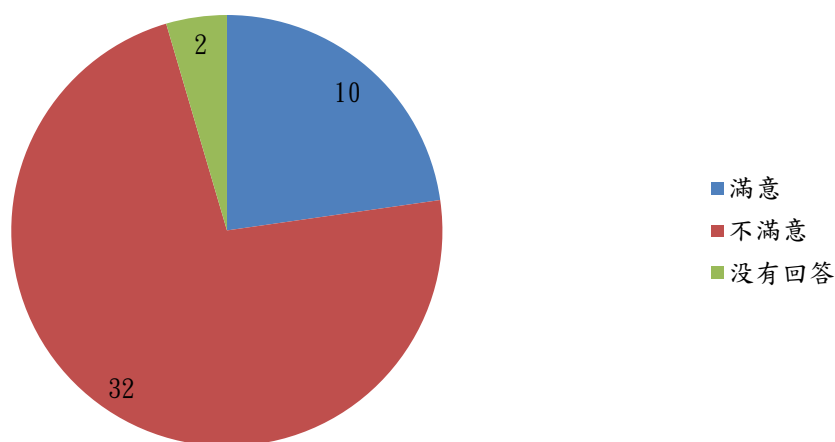


圖 18A 顯示有 44%受訪者曾經投訴交通問題，當中多直接向巴士公司（37 位）投訴，其次為 立法會議員/區議員（16 位）。

圖19：受訪者是否滿意他們的答覆



但從圖 19 顯示只有 10 位（22.7%）滿意其答覆，而有 32 位（72.7%）則不滿意其答覆，更有受訪者表示其回覆「永遠很多藉口，回覆開車時間也不準確」。甚至有訪者認為回覆「官腔回答，意見接受，態度照舊」，並附上龍運巴士公司回覆，以表達不滿（詳見附件 2）。

## 五、其他意見

由於受訪者提供大量意見，本報告不能盡錄，以本章節摘錄主要問題，並提供意見節錄。

### ● 嶼巴 38 號路線服務惡劣

- 「38 司機態度惡劣，似古惑仔；駕駛態度猶如過山車，剎車太大力，全車人前衝；車箱清潔度很差，很污穢；冷車永遠得風，谷到成身汗；八達通唔同 E 車（已轉晒有時間顯示），經常唔啱時間，導致轉乘地鐵不能減\$1 的優惠！！！」
- 「不應讓 38 等巴士霸路線經營權，38 的司機及站長服務態度極差，而且早上上班時間，非常混亂，應多加其他巴士或其他交通工具疏導乘客。」
- 「38, 37 可否不用旅遊巴士。車身太高，本邨長者、小孩、孕婦很多，很多不便。帶小孩、BB 車，買了很多東西，背重書包的上車很吃力」
- 「東薈城巴士總站 38 號站頭，晚上接地鐵返回逸東邨要有巴士公司職員維持秩序，防止乘客不排隊或打尖！38 逸東開出的車早上完全班次不足，等候時間太長，沒有足夠巴士及司機疏導人龍，經常等候很長時間，被困逸東！」
- 「改善 38 車廂的冷氣系統 改善 38 員工質素 38 車廂內的設施普遍偏舊/或已損毀」

- 逸東來往機場巴士路線

- 「希望郭議員能夠幫我們於機場客運大樓上班人士爭取，取消早上 S64X 行走於國泰航膳食這個站，因為 S64C 及 S64X 這兩架車都會經國泰膳食，但因 S64X 是特快車，所以導致於國泰膳食上班的人全部霸佔了 S64X，令到我們這些在客運大樓上班的人士沒有座位。而且他們經常排隊打尖。當膳食站落客後才有座位讓其他人坐。另外希望增加 S64X 的班次。（膳食落客人數約 50 人，已佔車輛的一大半）」
- 「S64X 線頭班車可否安排載客多的巴士接載，因這時段好多人乘搭，乘客要在五點前在車站等車才可有座位坐，不然就企到落車，還有有時第二個站都唔停站，因巴士爆滿，最好緊接既下一班車早五分鐘開出，因返 6:00 太趕。」
- 「N31 在'北大嶼山醫院站'等車返機場時，等車的地方經常風吹雨打，變成「落湯雞」，非常狼狽，所以強力建議由'北大嶼山醫院'站改為'逸東巴士線站'候車!!!!」
- 「S64 全日分拆成 S64X, S64C / S1 延長至逸東」

- 班次穩定性

- 「城巴的班次不穩定，大部份的巴士線都要等越 20 分鐘至 30 分鐘。希望改善城巴的班次，加密 E21A。」
- 「城巴服務非常差，經常嚴重脫班」

- 路線過長

- 「E31 不用再繞經映灣園那面，車程時間太長、太多人，可否安排 E31A, B 如 E34A, B」
- 「在青馬交匯外設立專線小巴/巴士分散人流，直接去東涌各區 e.g. 映灣園、逸東(分數條路線) 因 E21A 及 E31 須經過映灣園才到達逸東，浪費時間」
- 「2)E22A 系列於將軍澳、調景嶺過於迂迴，希望參照新巴 796X 走線」

- 東涌來往將軍澳巴士服務

- 「3)E22A 往機場希望於 apm、德福停車 4)增設 LOHAS park 往機場優惠」
- 「延長 E22A 往機場方向時間」

- 其他問題

- 「5)紅的令逸東迴旋處經常塞車」
- 「7)盡快於青馬收費廣場安裝巴士到站時間預報系統」

### 改善建議

本章節將會綜合上一章節的數據及研究員的觀察並加以分析，並提出改善建議。

#### ◆ 38 及 N38 服務問題

是次研究發現大部分受訪者不滿意 38 及 N38 服務，除上一章節提及的衛生、司機態度、班次不穩等問題外，不少受訪者反映 38 及 N38 不足以服務本區居民。經調查發現港鐵尾班車於每晚凌晨 1 時 20 分<sup>10</sup>到達東涌，但 38 尾班車為每晚凌晨 0 時 27 分於逸東邨開出，其後會以 N38 於 0 時 30 分逸東邨開出，但班次由原本約 4 分鐘一班變疏至 15 分鐘一班，於凌晨 1 時後更變為 30 分鐘一班。本研究質疑每晚凌晨 0 時 30 分至 1 時 30 分，港鐵每晚最後服務時間是否提供足夠巴士返回逸東。並於 8 月 6 日（六）凌晨 0 時 30 分至 1 時 30 分於東涌港鐵站巴士總站（下稱東涌站）實地視察情況，以了解情況。（詳細可參考下表）

---

<sup>10</sup> 根據港鐵資料顯示往東涌尾班列車於 01:03 青衣開出，01:09 於欣澳開出，欣澳往東涌約需 10 分鐘，因而估計 01:20 到達東涌。

| 時間    | 當晚於東涌站觀察情況                                  | 根據巴士公司時間表                                 |
|-------|---------------------------------------------|-------------------------------------------|
| 00:00 |                                             | 龍 S64 於逸東總站開出尾班車                          |
| 00:27 |                                             | 嶼 38 於逸東總站開出尾班車                           |
| 00:30 | 嶼 38 開出，沒有數人數                               | 嶼 N38 於逸東總站開出第一班車                         |
| 00:38 | 嶼 N38 開出，65 人上車                             |                                           |
|       |                                             | 第一班嶼 N38 於東涌站折返逸東                         |
| 00:41 | 龍 S64 開出，沒有數人數                              |                                           |
| 00:45 |                                             | 嶼 N38 於逸東總站開出第二班車                         |
| 00:50 | 嶼 38 開出，56 人上車                              |                                           |
| 00:55 |                                             | 第二班嶼 N38 於東涌站折返逸東                         |
| 00:58 | 嶼 N38 開出，40 人上車                             | 龍 N64 於機場開出第一班車                           |
| 01:00 |                                             | 嶼 N38 於逸東總站開出第三班車                         |
| 01:13 | 嶼 N38 開出，72 人上車<br>龍 N64 開出，沒有數人數，但估計分擔部分客流 |                                           |
| 01:20 |                                             | 第三班嶼 N38 於東涌站折返逸東<br>龍 N64 於機場開出第二班車（尾班車） |
| 01:21 | 嶼 N38 開出，41 人上車                             |                                           |
| 01:30 |                                             | 嶼 N38 於逸東總站開出第四班車                         |
| 01:40 |                                             | 第四班嶼 N38 於東涌站折返逸東                         |
| 01:41 | 嶼 N38 開出，10 人上車<br>龍 N64 開出，沒有數人數，但估計只有數人上車 |                                           |

從觀察顯示每晚港鐵每晚尾班車勉強可以乘載所有乘客返回東涌，但因以單層巴士（載客 70 人計）服務，已令巴士滿座，乘客難以在下一車站上車。另外，當晚 0 時 50 分突然開出 38 號，有機會令居民混淆。

改善建議：

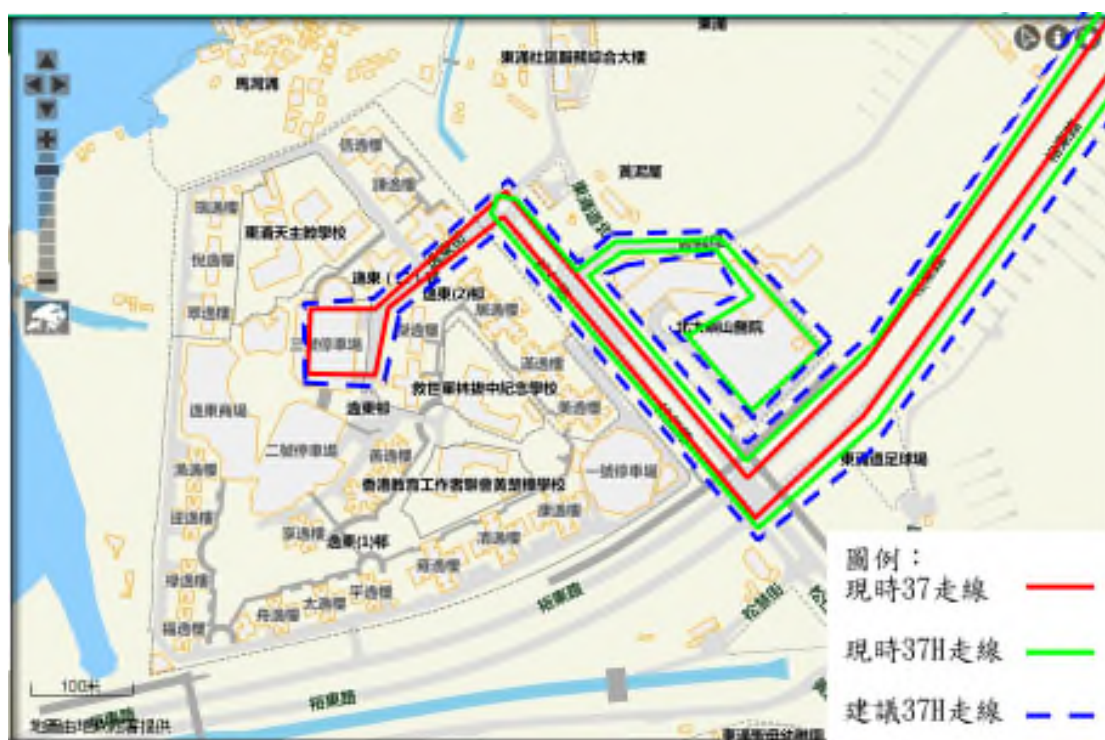
- ✧ 減少使用旅遊巴以維持班次穩定及方便上落客。
- ✧ N38 於 0 時 30 分至 1 時 30 分加密至 6 分鐘一班，以配合港鐵班次；或
- ✧ N38 於 0 時 30 分至 1 時 30 分維持現有服務，但以雙層巴士（載客 127 人）服務。

◆ 37 及 37H 服務問題

雖是次問卷調查鮮有受訪者提及以上兩線問題，但本研究發現兩條路線路線接近，並且班次並不協調，有資源重疊的情況。另外受北大嶼山醫院道路設計問題，令巴士公司難以調配巴士，容易造成脫班問題。因此本研究有以下的建議：

改善建議：

- ✧ 37 及 37H 實施聯合班次並調整時間表
- ✧ 37H 繞經逸東巴士總站並稍作停留，並容許乘客上車，隨後駛至北大嶼山醫院總站，然後開往映灣園。（請參閱下圖）



◆ 逸東來往機場服務

現時逸東來往機場主要靠 S64、S64C 及 S64X 穿梭兩地，當中 S64C 及 S64X 只於早上繁忙時間。唯是次問卷調查，有大量受訪者投訴 S64X 未能分流及 S64 過於迂迴。經調查後發現 S64 途經國泰城、超級一號貨站、空郵中心、國泰航膳中心，然後前往客運大樓。而 S64C 途經國泰城、超級一號貨站、空郵中心、國泰航膳中心然後折返東涌。S64X 則途經國泰城、國泰航膳中心，然後前往客運大樓。並且 S64 班次為 10 至 15 分鐘一班，S64C 班次為 10 至 15 分鐘一班，S64X 班次為 15 至 20 分鐘一班。本研究認為 2014 年 11 月 22 日的分拆計劃未能舒緩，需要進一步分拆。本研究亦建議各機場後勤區協調上下班時間，以協助疏導人潮，並探討通宵巴士服務是否足夠。

改善建議：

- ✧ 全日分拆 S64 線，並新設路線來往國泰城及後勤區、航膳區，S64 則只前往客運大量；或
- ✧ S64X 線取消停靠機場消防局、國泰航膳中心，以達到分拆效果；或
- ✧ 延長 S1 線至逸東邨。

◆ 逸東來往區外交通問題

是次問卷調查發現逸東居民認為只有 E21A 及 E31 或 38 轉乘港鐵來往區外並不足以服務本區，近六成居民不滿意車箱整潔、電視音量、報站設施及傷殘人士設施，希望各巴士公司儘速改善。經研究調查 E31 線與其他龍運 E 線班次相若，但其時間表含糊寫上「10-15 分鐘一班」、「15-18 分鐘一班」等，容易造成混亂或引起不滿，建議龍運巴士公司盡快改善時間表，以清晰時間「10 分鐘一班」、「15 分鐘一班」等顯示。而 E21A 則明顯與其他城巴 E 線有差別，東涌往愛民邨方向於每晚 22 時開出尾班車，比其餘路線 24 時開出為早。另外亦有受訪者反映逸東通宵路線只有 N31 及 N21A 並不足夠，希望 N21A 亦可以與 N31 一樣整晚途經逸東。

改善建議：

- ✧ 改善時間表，避免含糊不清的地方
- ✧ 除 E21A、E31 外，其餘 E 線途經逸東，並於「北大嶼山醫院」停站
- ✧ 改善車箱環境，並要求各車長於開車前檢查
- ✧ 盡快於青馬收費廣場安裝「巴士到站時間預報系統」
- ✧ N21A 通宵途經逸東