

離島區議會
交通及運輸委員會
文件T&TC 83/2018號

搬遷嶼巴B6號線
於東涌市中心站點建議方案的評估

目的

本文件旨在向離島區議會交通及運輸委員會(「委員會」)匯報對搬遷嶼巴 B6 號線於東涌市中心站點建議方案的評估，並諮詢委員的意見。

背景

2. 港珠澳大橋開通後首兩個週六及週日，嶼巴 B6 號線(香港口岸—東涌滿東邨(經東涌站))在下午繁忙時間，於近港鐵東涌站的巴士站出現排隊人龍，大量旅客聚集在東薈城露天廣場。地區人士表示關注，並要求將 B6 號線設於東涌市中心的站點遷離現址。

3. 為改善 B6 號線的排隊情況，運輸署與離島民政事務處、警務處及嶼巴商議後，在本年 11 月 10 日起(星期六)實施了一系列措施，包括安排乘客預先購買來回車票、在繁忙時間安排兩部巴士同時上客，以及加派人手協助乘客登車。有關措施大大提高乘客登車的效率和減少在站點候車的乘客數目，大部分繁忙時間再沒有出現長人龍，而在車站放置的鐵馬亦令排隊更有秩序及減少對附近居民的影響。

4. 在 2018 年 11 月 19 日的委員會會議上，委員認同有關排隊情況已有所改善，並同意因應東薈城新公共運輸交匯處落成，檢視 B6 號線的長遠安排。委員認為，運輸署及嶼巴必須研究在新交匯處啓用前 B6 號線的臨時搬遷方案，以更好應付旅客的需求，尤其

在農曆新年期間出現的高峰人潮。會議上，委員要求運輸署研究將 B6 號線的站點搬遷至以下位置，並回覆委員會對三個方案的評估和分析：

位置一 達東路的旅遊巴泊位；

位置二 達東路公廁外的旅遊巴上落客位；及

位置三 東涌臨時巴士總站。

有關建議站點的位置見附件一。運輸署就三個位置的地理位置、行人安全、候車環境及遷站方案對達東路的交通和巴士運作的影響評估如下。

地理位置、行人安全及候車環境

位置一 達東路的旅遊巴泊位

5. 位置一距離港鐵東涌站 B 出口(即近東薈城露天廣場位置)約 140 米，由該出口步行往該位置需時約三至五分鐘。

6. 由於位置一按旅遊巴泊位的標準而設計，因此其長度不足以安全地讓兩架 B6 號線巴士作正常運作之用。

7. 現時來自港鐵東涌站及東薈城的行人，一般行經東薈城(南)的停車場出口¹前往達東路。如 B6 號線的站點遷往位置一，有關乘客會加重相關行人路段的負荷，不少乘客很可能會直接從停車場出口處橫過馬路。

8. 為保障行人安全，運輸署認為有需要採取措施，例如將現時設於東薈城橋底的巴士停車灣向東移，同時將該停車灣及部分行車道更改為行人路，並在停車場出口附近增設行人輔助線，有關建議

¹ 該停車場的入口處並未設置無障礙通道設施讓行人進出東薈城。

見附件二。有關措施涉及將達東路的一段慢線改為巴士站，會減少達東路的容車量，長遠而言並不理想。由於建議措施涉及道路工程，預期最快可於 2 個月內完成。

9. 候車環境方面，位置一附近的行人路約有 3.5 米闊。為保留通道予其他往來行人通過，只可預留約 1.5 米闊的空間供 B6 號線的乘客候車，可供乘客排隊的位置見附件三。位置(一)附近的行人路沒有上蓋，候車環境欠理想。

位置二 達東路公廁外的旅遊巴上落客位

10. 位置二距離港鐵東涌站 B 出口約 150 米，由該出口步行往該位置需時約四至六分鐘。

11. 位置二可容納四架巴士同時上落客，與位置一相比，位置二的空間較大。如 B6 號線的站點遷往位置二，必須取消其中兩個旅遊巴上落客位。根據運輸署的觀察，在假日繁忙時段，位置二共有大約 90 架旅遊巴及 1,500 人上落客。為減輕對旅遊巴上落的影響，可將位置二以東的兩個旅遊巴泊位改為上落客用途，但旅遊巴仍須另覓附近地點停泊。有關建議見附件四。

12. 現時來自港鐵東涌站及東薈城的行人一般會途經東薈城(南)停車場，並利用該停車場附近的現有交通燈控制的過路處前往位置二。雖然位置二附近的行人路約有 3.5 米闊，但路旁設有樹槽，縮窄行人可使用的空間。如旅遊巴的乘客及 B6 號線的乘客同時在位置二附近聚集排隊，會造成阻塞。

13. 為顧及候車乘客的安全及保留通道供其他往來行人使用，可臨時封閉現時接駁至達東路公廁外一段長約 40 米的單車徑，以增加排隊空間。候車環境方面，乘客候車的地方並沒有上蓋。位置二周邊可供乘客排隊的位置見附件三。

位置三 東涌臨時巴士總站

14. 位置三距離港鐵東涌站 B 出口約 210 米，由該出口步行往該位置需時約六至八分鐘。

15. 將 B6 號線搬往位置三可利用該站內的上落客及排隊設施，乘客排隊的安排及空間較位置一及位置二理想，亦不會影響附近旅遊巴士的泊位及運作。再者，現時以位置三為總站的嶼南巴士線一般在假日早上 11 時至下午 1 時有較多乘客排隊，而 B6 號線則在下午 4 時至 6 時較繁忙及有較多候車乘客。如 B6 號線的站點遷往位置三，在妥善的安排下，乘客排隊方面問題不大。另外，鄰近的達東路花園亦可容納 B6 號線的候車乘客。

16. 巴士運作方面，現時位置三的 7 個巴士上客位及停泊位已全部分配予 8 條路線使用（站位安排及排隊情況見附件五），當中嶼巴第 11 號線(往返大澳)、第 23 號線(往返昂坪)及第 3M 號線(往返梅窩)的班次較高。如 B6 號線的站點遷往位置三，可安排班次較疏的第 34 號線(往返石門甲)及第 36 號線(往返小蠔灣)共用同一上客位，同時將另一條班次較頻密的路線遷離，以騰出足夠地方，讓 B6 號線的兩架巴士同時上客及其備用巴士臨時停泊。

17. 嶼巴第 11 號、23 號及 3M 號線同屬班次頻密的路線，在最繁忙一小時的聯合班次約為每兩分鐘一班；而 B6 號線在假日最繁忙一小時的班次約為 3 至 4 分鐘，如將 B6 號線搬進位置三，會增加約 15 個車次，大大加重位置三的交通負荷，在繁忙時間巴士可能堵塞巴士總站入口，而車龍亦可能影響達東路的交通。為確保位置三運作暢順及避免阻塞達東路，運輸署認為必須將其中一條班次較頻密的路線遷出，以分流位置三的車輛。遷出的巴士路線可於現時 B6 的站點上落乘客。

18. 現時東涌市地段第 11 號發展項目工程正在美東街及達東路實施臨時交通改道措施，部分行人路、行車道及行人過路處須臨時封閉，以進行該項目周邊所需的道路修復工程。因此，來自港鐵東涌站及東薈城的行人須行經美東街近東涌郵政局及東涌纜車站附近的行人路前往位置三，並須橫過達東路。如在工程期間將 B6 號線遷往位置三，B6 號線的乘客無可避免會加重上述行人路段及過路處的人流，在旅客高峰的時段或會出現擠塞的情況。

遷站方案對達東路的交通和巴士運作的影響

19. 行車路線方面，無論 B6 號線的站點遷移至位置一、位置二或位置三，巴士均需繞經整段的達東路，因此會加重達東路的交通負荷。同時，B6 號線的行車時間會增加約 5 分鐘。來往香港口岸及東涌滿東邨的班次在繁忙時間預計會由每 10 分鐘一班減至每 11 分鐘一班；而在假日最繁忙時間由東涌開往香港口岸的特別班次，亦會因額外的行車時間而減少約五份一班次（約三個班次）。嶼巴需安排額外資源，以維持班次。否則，會令等候 B6 號線的排隊人龍增長。

20. 另外，由於三個位置均較現行站點遠離東薈城露天廣場，嶼巴必須密切監察有關路段情況，並加派人員引導候車乘客前往候車地點，及放置排隊鐵馬以維持秩序。另外，嶼巴亦需安排額外資源，以維持 B6 號線的班次。

21. 總括而言，將 B6 號線遷往位置一及位置二，需配合相關道路工程，及考慮乘客來往新站點及排隊時所引致的道路阻塞或安全問題。在行人安全及候車環境方面，位置三的方案相對可取，但將 B6 號線遷往位置三前必須將位置三內其中一條班次較高的路線遷出，以騰出足夠設施予 B6 號線的兩架巴士同時上客及臨時停泊，及分流位置三的車輛。

最新情況

22. 港珠澳大橋的出入境旅客數字近期趨向穩定，並有輕微下降的趨勢²。剛過去的四個週末使用 B6 號線的旅客亦較 11 月中人潮高峰時回落，乘客人數由每天平均約 1 萬 6 千降至約 1 萬左右。東涌港鐵站附近的 B6 巴士站情況大致良好，排隊候車的情況暢順。

23. 東薈城新公共運輸交匯處將提供多個巴士上落客位予專營巴士使用。各相關政府部門在離島民政事務處及土木工程拓展署牽頭下，積極爭取在農曆新年前完成東薈城新公共運輸交匯處的驗收程序並開放使用，運輸署建議在新公共運輸交匯處啟用的同時，一併遷移東涌市中心 B6 號線站點，以減低對附近居民的影響。

徵詢意見

24. 歡迎委員就搬遷嶼巴 B6 號線於東涌市中心站點建議方案的評估提供意見。

運輸署

2018 年 12 月

² 港珠澳大橋在 11 月中週末出入境旅客數字每天超過 10 萬人次，近四週的出入境旅客數字趨向穩定，期間週末每天的出入境旅客平均略低於 8 萬人次。

請各委員填妥以下回條，於 2019 年 1 月 11 日或以前將回條傳真至運輸署新界運輸管理部(傳真號碼：2381 3799)。

致：運輸署
(經辦人：蔡小敏女士)

傳真：2381 3799

搬遷嶼巴 B6 號線於東涌市中心站點建議方案的評估

- 本人* 對上述評估沒有意見
 對上述評估的意見如下：

* 請在適當的 內加上「✓」號。

姓名： _____ 簽署： _____

日期： _____ 電話： _____

備註：

- (1) 在填寫這份表格前，請參閱隨函附上的「目的說明」。
- (2) 「目的說明」載列收集個人資料的目的。請留意你在這份表格所提供的個人資料可能會向政府有關的政策局、部門及其他有關團體和人士披露，以便確認意見的來源。惟在轉移有關的個人資料時，本署會要求有關資料的轉移對象確保將個人資料保密，不會外洩。