

討論文件  
2014年10月30日

大嶼山發展諮詢委員會  
交通及運輸小組  
文件第 04/2014 號

大嶼山發展諮詢委員會  
交通及運輸小組

與現有公共交通服務安排或交通基建有關意見及建議

背景

在大嶼山發展諮詢委員會（下稱“委員會”）從委員及公眾收集到的意見及建議中，部分屬交通運輸範疇，其中有一些與現有公共交通服務安排或交通基建有關。相關部門接獲這些意見及建議後，已立刻考慮及跟進。

2. 委員會收到與交通運輸有關的全部意見及建議（依性質分類）載列於附件一，其中 A 類為上述與現有交運安排及基建有關並已由相關部門著手處理的意見及建議，至目前為止相關部門的跟進工作及意見則載列於附件二。

徵詢意見

3. 請小組考慮載列於附件二的部門跟進工作及意見。

運輸署

二零一四年十月

大嶼山發展諮詢委員會接獲的交通及運輸建議

A 類 - 與現有公共交通服務或交通基建有關並經由運輸署日常工作處理的建議

工作小組文件第 1/2014 號	
項目	建議
4.1	<p>在機場島設立交通中轉站，為在該處工作的員工提供點對點服務</p> <p><u>離島民政事務處提供的補充資料</u></p> <p>東涌的區議員和(在機場島工作的)逸東邨居民一直要求重組龍運巴士 S64 號線，以提供更直接的服務。他們認為現時經東涌市中心、國泰城、航膳中心區和空運貨站抵達機場客運大樓的路線過於迂迴。</p>
4.5	開辦大嶼山專線小巴服務
4.6	增設往來水口及貝澳的循環電動車服務
4.7	增加梅窩及東涌的泊車位

工作小組文件第 2/2014 號

4.1	增加巴士班次，以應付南大嶼山(貝澳和塘福)及大澳急增的乘客需求
-----	---------------------------------

**B 類 - 與公共交通有關的建議**

工作小組文件第 1/2014 號

4.2	加強港珠澳大橋香港口岸、機場北商業區、亞洲國際博覽館、機場、東涌和迪士尼樂園等地方之間的公共交通連繫，例如開辦專線小巴及專營巴士路線
-----	--

旅遊事務署提供的補充資料

旅遊事務署接獲意見，指有些參與商展／展覽會的海外商家希望利用半天空閒時間前去迪士尼樂園等旅遊景點，但往返亞洲國際博覽館的公共交通似乎不太方便。

4.3	提供一條連接大嶼山所有景點的巴士線
-----	-------------------

4.4	開辦往來迪士尼樂園、愉景灣、坪洲及梅窩的水上的士服務
-----	----------------------------

C 類 – 有關促進或配合大嶼山發展計劃的交通基建建議

工作小組文件第 1/2014 號	
4.11	引入小巴、或建立環保連接系統連接東涌、機場及其他景點
4.12	改善大嶼山現有南北連接路
4.13	擴闊嶼南路及羌山路
4.14	東涌線增設小蠔灣站、東涌東站及東涌西站
4.15	東涌線延至「港珠澳大橋口岸區」
4.17	發展集體公共運輸系統支持新市鎮建設，大嶼山島內提供鐵路
4.21	修建大嶼山與屯門連接鐵路
4.22	加快港深西部快速軌道（主線）進程
4.16	興建大澳至機場島之連接路，興建沿海通道連接大澳及東涌市中心，興建沙螺灣至羌山路連接橋

4.19	修建梅窩至大嶼山北的連接路，開通小濠灣至梅窩隧道
4.18	建立環島單車徑
<b>工作小組文件第 2/2014 號</b>	
2.1	在大嶼山南部興建單車徑
4.2	擴建嶼南路、羌山道
4.2 & 4.3	興建環島公路；梅窩至大嶼南北通道須連接東涌；興建大澳至東涌沿海公路；興建公路接連大澳、二澳及汾流村；興建公路接連東涌及石榴埔、牛凹村等各村
4.4	研究連接大嶼灣與梅窩南北道路
4.6	要求連接坪洲、迪士尼及薄扶林
4.7	要求連接坪洲、交椅洲及青洲
4.8	建橋連接坪洲、愉景灣及港島南
4.9	要求連接坪州、交椅州及梅窩

4.5	盡快於南大嶼山興建越野單車徑網絡
-----	------------------

**D 類 - 其他**

<b>工作小組文件第 1/2014 號</b>	
4.8	開放海天碼頭或於港珠澳大橋香港口岸區設置公眾跨境碼頭
4.9	海天碼頭加建出入境設施並開放予公眾，由私人營辦商營辦跨境客運渡輪服務
4.10	撤銷青嶼幹線收費，將來屯門至赤鱸角連接路亦應免費
<b>工作小組文件第 2/2014 號</b>	
4.2, 4.3 & 4.4	撤銷大嶼山封閉道路的限制及取消簽發大嶼山封閉道路通行許可證

大嶼山發展諮詢委員會接獲的交通及運輸建議

A 類 –與現有交運安排及基建有關並已由相關部門著手處理的意見及建議

工作小組文件第 1/2014 號		
項目	建議	至目前為止運輸署的跟進工作及意見
4.1	在機場島設立交通中轉站，為在該處工作的員工提供點對點服務	<p><u>專營巴士服務</u></p> <p>目前，共有 34 條專營巴士路線(包括 11 條「A」線、9 條「E」線、10 條「N」線和 4 條「S」線)<sup>1</sup>往返機場島，巴士網絡完善。</p> <p>三間專營巴士公司，即城巴有限公司(機場及北大嶼山網絡專營權)(「城巴專營權二」)、龍運巴士有限公司(「龍運」)和新大嶼山巴士(1973)有限公司(「嶼巴」)，現時合共提供 59 項巴士轉乘計劃，涵蓋 15 條城巴(專營權二)路線、12 條龍運巴士路線和 2 條嶼巴路線。當中，共有 15 項巴士轉乘計</p>

<sup>1</sup> 「A」線和「E」線巴士均往返機場與港九新界各區。「A」線巴士提供直達機場客運大樓的巴士服務，而「E」線巴士則在往返機場客運大樓途中行經東涌和航膳中心區。另外，「N」線巴士提供通宵服務，而「S」線巴士則往返東涌不同地點與機場島。

		<p>劃由城巴(專營權二)和龍運巴士根據新的專營權在 2013 年年中開始提供。此外，各專營巴士公司均有為在機場島上工作的人士提供車費優惠(附錄)。運輸署會繼續鼓勵專營巴士公司推供更多巴士轉乘計劃和車費優惠，並會與八達通有限公司商討解決技術問題，以期提供「真正的」即日回程折扣優惠，即在第一程 24 小時之內提供回程折扣，而並非只在同一「巴士營運日」內<sup>2</sup>提供折扣。運輸署亦會研究是否可以其他方式提供回程折扣。</p> <p>縮短「E」線巴士行車路線至機場島某處然後再提供接駁至不同的目的地的建議並不可行，因為乘客對往返(1)機場客運大樓、(2)航膳中心區，以及(3)東涌的需求頗為平均，即三處大約各佔乘客總人次的三分之一。如將「E」線巴士路線縮短至機場島上某一地點，並要求乘客轉乘其他路線／使用其他服務前往其工作地點，縱然三分之一乘客受惠，卻會使其他三分之二乘客的總車程有所增加，這未必可獲他們接受。</p>
--	--	---

<sup>2</sup> 指專營巴士路線由頭班車至尾班車的營運時間，例如由 6 月 1 日上午 5 時 30 分至 6 月 2 日凌晨 1 時 30 分。



		<p>然而運輸署亦一直與專營巴士公司研究重組個別「E」線的可行性，務求在有效運用資源的原則下改善服務。經諮詢有關地區後，運輸署計劃於今年 12 月將 E34 號線(天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)) 分析為 E34A 號線及 E34B 號線，分別服務天水圍及元朗市中心，以縮短行車路線；及提供更有效率的服務。</p> <p>乘搭「E」線巴士前往機場客運大樓的乘客需要面對最長的車程。他們現時可在青馬管制區內的青嶼幹線收費廣場巴士站以優惠車費轉乘「A」線巴士，以縮短車程。然而，有關優惠不算吸引。運輸署會鼓勵專營巴士公司提供更具吸引力的車費優惠。</p> <p>除了以上各項，運輸署會繼續留意情況，研究是否有地方可予以改善。</p> <p>另一方面，香港機場管理局(機管局)將於 2014 年 11 月進行調查，研究在機場島不同地點工作的人士的交通模式。運輸及房屋局會聯繫機管局向運輸署提供調查結果。一俟接獲有關資料，運輸署會加以分析，以研究對在機場島工作的人士最適</p>
--	--	---

離島民政事務處提供的補充資料

東涌的區議員和(在機場島工作的)逸東邨居民一直要求重組龍運巴士 S64 號線，以提供更直接的服務。他們認為現時經東涌市中心、國泰城、航膳中心區和空運貨站抵達機場客運大樓的路線過於迂迴。

切的公共交通安排。

關於重組龍運巴士 S64 號線以縮短逸東邨居民前往機場島所需時間的建議，運輸署一直與龍運跟進。就 S64 號線分拆成兩條較直接路線，以便為在機場島不同地點工作的人士提供更佳服務的建議，經運輸署與龍運多番商討後，龍運分別於今年 9 月及 10 月提供料如下：

早上繁忙時間由 5 時 20 分至 9 時正，S64 號線將分拆成 S64X 號線往返逸東邨及機場客運大樓；與 S64C 號線往返逸東邨及機場貨運/航膳區；及

- 晚下午繁忙時間由 4 時正至 7 時正，安排 S64C 號線由機場貨運/航膳區返逸東邨。

運輸署現正審核有關建議，包括聽取相關區議員對建議具體內容的意見。運輸署的目標是於今年 11 月/12 月實施上述建議。

由僱員提供的非專營巴士服務

現時，機場島上的僱主為應付員工的交通需要共

		<p>提供約 180 條僱員服務路線。由於機場以全日 24 小時的形式運作，由僱主為員工特設僱員服務路線，可更配合大部分員工的上／下班時間。</p> <p>機場島上的僱主如有意申請增設僱員服務路線，運輸署樂意盡量予以協助。</p>
4.5	開辦大嶼山專線小巴服務	<p>專線小巴為乘客需求未足以支持高載客量公共交通工具營運的地區提供服務，在公共運輸系統中發揮着輔助的作用。</p> <p>運輸署一直密切監察大嶼山的新發展，以及乘客對公共交通服務需求的轉變。署方不時會檢討，從營運和財政可行性方面研究是否適合在大嶼山開辦專線小巴服務。當能清楚確定專線小巴服務的需求及財政可行性，署方便會着手在大嶼山開辦有關服務。現時專線小巴業界正面對嚴重的司機短缺問題，有些路線出現不夠司機提供其牌照規定的服務，另不少路線均出現經營困難，錄得虧損。在大嶼山開辦專線小巴服務，必須先小心研究建議路線的營運和財政可行性。</p>

4.6	增設往來水口及貝澳的循環電動車服務	<p>由於因此預計不會有大量旅客往來水口及貝澳的沙灘。</p> <p>現時，水口及貝澳設有嶼巴 1 號線(大澳－梅窩)、2 號線(昂平－梅窩)及 4 號線(塘福－梅窩)。嶼巴會在星期日及公眾假期加強服務，以應付假日的乘客需求。根據運輸署的調查，現時水口及貝澳的公共交通服務已足以應付乘客需求。</p> <p>運輸署會密切監察以上巴士服務的乘客需求，並按需要要求嶼巴加強服務。</p> <p>此外，嶼巴將會在 2015 年調派 4 輛新電動巴士投入服務，以進行試驗。</p> <p>現時前往南大嶼山的道路劃作封閉道路，往來水口及貝澳沙灘的旅客數目不會很大。將南大嶼的道路指定為封閉道路是基於經修訂的大嶼山發展概念計劃肯定南大嶼的保育意向。如果該意向有所改變，或獲批許可證進入封閉道路的上限有所提高，運輸署會檢視來往水口及貝澳的巴士服務是否足夠。</p>
-----	-------------------	---

4.7	增加梅窩及東涌的泊車位	<p><u>梅窩</u></p> <p>雖然現時梅窩碼頭附近有一以短期租約形式營運的收費停車場，但由於旅客／居民傾向在街上非法泊車，而不付費使用有管理的泊車位，故有關停車場的使用率偏低。運輸署會繼續聯繫警方，以加強執法。</p> <p>在第二期翻新梅窩景貌計劃中，已在梅窩預留一幅土地作興建停車場之用，預計可提供八十多個泊車位。運輸署會與土木工程拓展署商討可否加快落成有關停車場。</p> <p>運輸署亦會在不影響道路安全及其他道路使用者的前提下，進一步探討在梅窩增設路旁泊車位的可行性。</p> <p><u>東涌</u></p> <p>現時東涌有足夠泊車位，運輸署會繼續密切監察東涌的泊車需求，並在有需要時採取適當行動。</p>
-----	-------------	---

<b>工作小組文件第 2/2014 號</b>		
4.1	增加巴士班次，以應付南大嶼山(貝澳和塘福)及大澳急增的乘客需求	<p>現時，旅客可從東涌市中心乘搭嶼巴第 11 號線前去大澳和塘福，以及乘搭嶼巴第 3M 號線前去貝澳。運輸署一直密切監察上述巴士路線的乘客需求。若發現有需要，運輸署會與新嶼山巴士公司研究及商討加強服務，以應付乘客需求。</p> <p>在最近幾個月，為應付乘客需求，新大嶼山巴士已推出以下措施，以提升服務：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 於今年 7 月 26 日至 9 月 28 日，開辦暑假特別路線第 3R 號線（東涌市中心-貝澳）（循環線）；</li> <li>• 於今年 7 月 27 日，開辦第 11A 號線（東涌市中心-石壁）；</li> <li>• 自今年 7 月 27 日，增加新大嶼山巴士第 11 號線（東涌市中心-大澳）班次；及增加一輛單層巴士行走；</li> <li>• 自今年 10 月 1 日，增加第 3M 號線（東涌市中心-梅窩）班次；及增加一輛單層巴士行走。</li> </ul> <p>運輸署會繼續密切監察南大嶼山(貝澳和塘福)及</p>

		大澳的乘客需求，以確保為市民提供足夠及有效率的公共運輸服務。
--	--	--------------------------------

## 機場島專營巴士服務 – 城巴專營權二

	路線	出發點 - 目的地	車費 (\$)	機場員工票價優惠 (\$)
1	A10 <sup>#</sup>	鴨脷洲邨 - 機場 (地面運輸中心)	48.0	27.0 (-43.8%)
2	A11 <sup>#</sup>	北角碼頭 - 機場(地面運輸中心)	40.0	27.0 (-32.5%)
3	A12 <sup>#</sup>	小西灣(藍灣半島) - 機場 (地面運輸中心)	45.0	27.0 (-40.0%)
4	A21 <sup>#</sup>	紅磡站 - 機場 (地面運輸中心)	33.0	23.0 (-30.3%)
5	A22 <sup>#</sup>	藍田站 - 機場 (地面運輸中心)	39.0	27.0 (-30.8%)
6	A29 <sup>#</sup>	將軍澳 (寶琳) - 機場 (地面運輸中心)	42.0	27.0 (-35.7%)
7	E11	銅鑼灣(天后) - 亞洲國際博覽館	21.0	×
	E11S	逸東邨公共交通總站 - 銅鑼灣(天后)	23.0	×
8	E21	大角咀(維港灣) - 亞洲國際博覽館	14.0	×
	E21A	何文田 (愛民邨) - 東涌 (逸東邨公共交通總站)	14.0	×
	E21X	東涌 (逸東邨公共交通總站) - 紅磡站	17.0	×
9	E22	藍田(北) - 亞洲國際博覽館	18.0	×
	E22A	將軍澳(康盛花園) - 亞洲國際博覽館	24.0	×
	E22P	油塘巴士總站 - 亞洲國際博覽館	18.0	×
	E22S	逸東邨公共交通總站- 寶琳寶林公共運輸交匯處	24.0	×
	E22X	油塘巴士總站 - 亞洲國際博覽館	18.0	×
10	E23	慈雲山(南) - 機場(地面運輸中心)	18.0	×
11	N11	中環(港澳碼頭) - 機場(地面運輸中心)	31.0	×
12	N21	天星碼頭 - 機場(地面運輸中心)	23.0	×
	N21A	天星碼頭 - 機場 (經逸東邨, 不經機場貨運區)	23.0	×
13	N23	慈雲山(北) - 東涌站巴士總站	23.0	20.0 (-13.0%)
14	N26	油塘公共運輸交匯處 - 東涌站巴士總站	23.0	20.0 (-13.0%)
15	N29	將軍澳(康盛花園) - 東涌站巴士總站	24.0	20.0-21.0 (-12.5%/-16.7%)
16	S1*	東涌站巴士總站 - 亞洲國際博覽館(經客運大樓)(循環綫)	3.5	×
17	S52	東涌(逸東邨公共交通總站) - 機場(飛機維修區)	4.0	×
	S52P	東涌(逸東邨公共交通總站) - 機場(亞洲空運中心)	3.0	×



	路線	出發點 - 目的地	車費 (\$)	機場員工票價優惠 (\$)
18	S56	東涌站巴士總站 - 機場(客運大樓)(循環綫)	3.5	×

\*與龍運聯營

#為使用八達通的乘客提供即日來回車費優惠：於同日回程時乘坐同一路線另一方向的巴士，可享50%的回程優惠。

### 機場島專營巴士服務 - 龍運

	路線	出發點 - 目的地	車費 (\$)	機場員工票價優惠 (\$)
1	A31	荃灣西站公共運輸交匯處 - 機場(地面運輸中心)	18.9	×
2	A33	屯門站公共運輸交匯處 - 機場(地面運輸中心)	27.7	×
3	A41	沙田(愉翠苑) - 機場(地面運輸中心)	22.3	×
	A41P	烏溪沙鐵路站 - 機場(地面運輸中心)	27.7	×
4	A43	粉嶺(聯和墟) - 機場(地面運輸中心)	30.9	即日回程 24.7 (-20%)
5	E31	荃灣(愉景新城巴士總站) - 東涌(逸東邨公共交通總站)	10.8	×
6	E32	葵芳站 - 亞洲國際博覽館	10.8	×
7	E33	屯門市中心總站 - 機場(地面運輸中心)	13.9	×
	E33P	兆康(南)站 - 機場(地面運輸中心)	14.3	×
8	E34	天水圍市中心 - 機場(地面運輸中心)	13.9	×
	E34S	天水圍市中心 -> 機場(地面運輸中心) (經天水圍北)	13.9	×
9	E41	大埔頭 - 亞洲國際博覽館	13.9	×
10	E42	沙田(博康) - 機場(地面運輸中心)	13.9	×
11	N30	元朗(東) - 東涌站巴士總站	28.0	25.0 (10.7%)
	N30P	屯門公路 (虹橋) - 東涌鐵路站	28.0	×
12	N31	荃灣(愉景新城巴士總站) - 機場(地面運輸中心)	21.6	×
13	N42	馬鞍山(耀安) - 機場/東涌站巴士總站	27.0	24.0 (-11.1%)
	N42A	粉嶺(聯和墟)-東涌站巴士總站(經機場)	30.1	×
14	N64	機場(地面運輸中心) - 逸東邨(經東涌鐵路站巴士總站)	5.2	×
15	S1*	東涌站巴士總站 - 亞洲國際博覽館(經客運大樓)(循環綫)	3.5	×

	路線	出發點 - 目的地	車費 (\$)	機場員工票價優惠 (\$)
16	S64	東涌(逸東邨公共交通總站) - 機場(客運大樓)途 經東涌站巴士總站(循環綫)	3.6	×
	S64P	東涌站巴士總站 - 航膳東路往東涌(逸東邨公共 交通總站) (途經東涌新發展碼頭) (循環綫)	3.6	×

\*與城巴專營權二聯營

### 機場島專營巴士服務 - 嶼巴

	路線	出發點 - 目的地	車費 (\$)	機場員工票價優惠 (\$)
1	A35	梅窩 - 機場 (客運大樓)	15.0 (平日) 25.0 (星期日及假 日)	×
2	N35	梅窩 - 機場 (客運大樓)	21.0 (平日) 32.0 (星期日及假 日)	×