

## 「東涌市中心及附近一帶的道路交通擠塞問題」調研結果彙總

下列共 11 位離島區議員就題述議題於 2024 年 3 月 11 日或之前向離島區議會秘書處提交了調研報告：

- (a) 何紹基議員；
- (b) 吳彩華議員；
- (c) 何進輝議員；
- (d) 周元谷議員；
- (e) 許振隆議員；
- (f) 黃文漢議員；
- (g) 黃秋萍議員；
- (h) 葉培基議員；
- (i) 劉展鵬議員；
- (j) 劉淑嫻議員；及
- (k) 羅成煥議員。

2. 上列議員所提交的報告之內容及建議臚列如下：

### 問題成因及建議應對方案

#### (a) 道路設計和規劃不盡完善

- 路面車流量龐大，令道路不堪重負。
- 東涌市中心為東西車流必經之路，以達東路為核心，道路設計及交通設施未能承擔大量的車流，造成交通擠塞，如達東路有交通意外或壞車更令東涌市中心交通癱瘓。
- 達東路「U」迴環形設計，不易疏散車輛，而雙線雙程道路設計，未能快速疏導擠塞車輛。
- 東涌道是連接大嶼山南北部唯一的道路，一旦發生交通事故，該區的交通便陷入癱瘓。
- 道路網偏少，交通配套設施不足，重點十字路口紅綠燈較多，影響行車速度。

應對方案：

建議	具體內容
(i) 安裝電子監控系統及大型電子顯示屏	<ul style="list-style-type: none"><li>◇ 在進入東涌新市鎮的所有路口安裝電子監控系統及大型電子顯示屏，監察車流量，並即時發放各線路車流量情況，提醒容易擠塞的「黑點」，引導駕駛者改行線路避開擠塞。</li></ul>
(ii) 重新規劃達東路及有關道路	<ul style="list-style-type: none"><li>◇ 達東路應進行重新規劃，並研究增設其他的出口。</li><li>◇ 重新檢視東涌主要道路如達東路、順東路、怡東路、迎東路及迎禧路等，並擴闊東涌區內道路或重整交通設計。</li><li>◇ 改善達東路轉入順東路的路口轉彎處，收窄行人道以擴闊達東路及順東路十字路口轉彎處。</li><li>◇ 建議當車輛進入達東路時，只向同一方向(即所有車輛先經東涌纜車站、富東邨及順東路)，路面即時可以增加至四線。</li><li>◇ 探討開放富東街翔東路交界一處接駁北大嶼山公路路口，以及將翔東路接駁至東涌東交匯處的可行性，讓部分車輛能夠從該處離開達東路，達至分流效果。</li><li>◇ 進一步考慮加快貫通翔東路往外交通。</li><li>◇ 建議取消東涌市中心的小巴士以擴寬對出一段的達東路，該小巴士自建設東涌市區後未被使用。</li></ul>
(iii) 優化東涌道路及交通規劃	<ul style="list-style-type: none"><li>◇ 全面實施政府提出的「兩隧一橋」方案，有效改善東涌與其他地區的連接性，促進地區發展，並分散交通流量。</li><li>◇ 加快 P1 公路 (大蠔至欣澳段) 的勘查研究以及落實展開工程，以分流東涌北的車流，經東涌北的巴士可直接駛入北大嶼山公路，紓緩東涌市中心道路交通擠塞問題。</li><li>◇ 善用舊東涌巴士總站並探討建設臨時支線以疏導現時東薈城的交通。</li><li>◇ 將愉景灣隧道納入整體道路規劃網絡，可整合現有交通資源，提升整體交通運輸效率。</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 開闢新路分流東涌市中心車流 - 建議在達東路東涌臨時巴士總站處，開闢一新道路通往東涌海濱路，而原有單程雙線則改為雙程，以便疏導車流。</li> </ul>
(iv) 在東涌新市鎮發展多一個交通樞紐／交匯處	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 把進入東涌港鐵站範圍的車輛適當分流，以重新改建成為交通樞紐，及避免在達東路沿途設置大量巴士站。</li> <li>◇ 重新建設東涌市中心交通樞紐，以發展多一個交通交匯處作車輛分流。</li> </ul>
(v) 興建高架橋／無人駕駛系統	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 建議在怡東路與東涌海濱路十字交叉路口興建高架橋供行人使用，減少紅綠燈，加快車輛通過十字交叉路的速度。</li> <li>◇ 興建行車天橋，打通東涌東、東涌中及東涌西。</li> <li>◇ 配合東涌無人駕駛系統車站，根據機場管理局於 2021 年發表的「機場東涌專道」設計方案及進度，該無人駕駛運輸系統將以東涌市中心為終點站，預計建在高架橋上，政府宜盡早落實。</li> <li>◇ 引入國家技術，用懸掛式浮磁無人駕駛列車行駛，貫通市中心東南西北及機場 30 分鐘生活圈。</li> </ul>
(vi) 重新規劃東涌港鐵站 A 及 D 出口設計	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 港鐵站 A 及 D 出口現時用作的士站(九龍、大嶼山)、私家車、旅遊巴、屋苑巴士、酒店接駁巴士上落客、臨時候車位置及行人過路等。如重新規劃，更有效管控車輛路線(巴士、私家車、的士)及人流走向，馬路順暢之餘，也可減少意外發生。</li> </ul>
(vii) 增設雙黃線	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 在惠東路增設雙黃線，以及禁止在翔東路騎自行車，有助降低交通擁堵和意外發生的風險。</li> </ul>
(viii) 成立跨部門協調小組	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 促進各相關部門間的溝通，為交通改善提供更有力、更貼地的執行保障。</li> </ul>

**(b) 巴士路線規劃及服務不理想，不便東涌各個區域互聯互通**

- 區內公營巴士線路均以東涌市中心為必經之路。
- 大部分巴士必須經過達東路巴士站上客才離開東涌前往各區。
- 共有四間巴士公司經營不同路線，行車路線有重疊。
- 龍運與城巴於青馬轉乘站的轉乘優惠多年來沒有互通，巴士路線間未能互補不足。
- 東涌區的中學生和機場員工普遍認為，區內巴士接駁所需時間過長，班次較疏，增加候車時間，不利上班和上學。
- 往機場及貨運站通勤需要一個小時車程或以上，但距離只有六至十公里。
- 鑑於未有鐵路貫通東涌市中心與機場，必須對巴士路線進行優化規劃。
- 私人屋苑邨巴以東涌市中心為終點站：東涌共有六個私人屋苑，總計有 160 座、六間洋房共 16,149 個單位，所需的邨巴服務，為道路帶來不少負荷。

應對方案：

建議	具體內容
(i) 全面檢視巴士路線規劃	<ul style="list-style-type: none"><li>◇ 整合巴士資源，增加營運車輛數目。</li><li>◇ 研究減少途經達東路的專營巴士路線及一些非專營的旅遊巴士。</li><li>◇ 運輸署應督促巴士公司完善實時到站系統。</li><li>◇ 建議部門與各巴士公司協調，先減少同一巴士公司內重疊行車範圍及路線，再而減少各公司間重疊行駛範圍及路線。</li><li>◇ 設立轉乘站讓各路線互通，減輕東涌市中心的車流，又可減少巴士在區內繞行。</li><li>◇ 劃一東涌至轉乘站的巴士收費，增加東涌來往轉乘站的公共交通服務。</li><li>◇ 重整途經富東廣場的巴士路線：建議取消現有六條新大嶼山巴士路線途經富東廣場巴士站。富東邨和裕東苑的居民可於裕東苑巴士站乘車，東堤居民和港鐵乘客可於東涌站巴士總站乘車。</li><li>◇ 安排部分巴士路線直接在順東路上客，無需轉入達東路；以及回程改為不經達東路，轉為集中於順東路近裕東苑位置落客。</li></ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 考慮進出大嶼山巴士如 3M、11 號線在非繁忙時間添加班次至逸東邨為途經站。</li> </ul>
(ii) 改善東薈城巴士總站的設計	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 研究增加美東街出口，令巴士總站內的巴士避免堵塞於現時的唯一出口，可更有效從美東街轉入達東路從順東路離開。</li> </ul>
(iii) 檢視私人屋苑邨巴及酒店接駁巴士的終點站	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 建議映灣園邨巴及三間酒店的免費接駁巴士站遷往東涌巴士總站現時其他邨巴士(即現時東環及昇薈接駁車站)位置。</li> </ul>
(iv) 開闢區內專線小巴路線	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 增設專線小巴路線，使居民能點對點前往東涌區內各處，減輕對長途巴士的倚賴。</li> <li>◇ 專線小巴可考慮在港鐵東涌站外，現時新界的士站處可供停車上落地方設置小巴士。</li> </ul>
(v) 鼓勵綠色交通	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 將現時東涌斷斷續續的單車徑串聯起來，可以讓居民更方便地騎單車出行。研究推行電動車合法化，進一步鼓勵市民使用綠色交通。</li> </ul>

**(c) 區內汽車泊位不足及指示不清**

- 東涌市中心及東涌東海濱長廊一帶的泊車位嚴重不足。
- 東涌區的泊車位指示不清，駕駛者通常只知道達東路東薈城停車場，而忽略文東路東薈城停車場。
- 區內停車場滿額或閘口故障，影響市中心道路擠塞情況。

**應對方案：**

建議	具體內容
(i) 增設停車場餘位顯示屏	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 建議在消防局對出順東路中間綠化帶，安裝東涌市中心停車場餘位顯示屏。</li> <li>◇ 增設電子資訊提示駕駛者車場滿位另作選擇。向駕車人士提供電子資訊及有關交通路面訊息：與商場、停車場管理公司合作，提供剩餘泊車位數據，供駕車人士選定行車路線，以減低停車場排隊等候情況。</li> </ul>
(ii) 增加區內泊車位	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 建議物色現時東涌區仍處於規劃或流標待賣地階段，可撥作臨時停車場的土地。</li> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 善用晚上可作停車場的位置 (如：學校、辦公室)。</li> <li>◇ 善用及開放逸東邨三個停車場月租名額。</li> <li>◇ 政府要積極增加東涌可供臨時泊車的地方，並設置泊車轉乘優惠。</li> </ul>
(iii) 更改停車場的閘機位置	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 將富東邨停車場的閘機轉移至富東邨停車場前，讓等待進入停車場的車輛在富東邨內排隊輪候，解決車輛排隊等候泊車位而佔用行車線的情況。</li> </ul>
(iv) 宣傳及優惠	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 東薈城採取更多措施宣傳文東路停車場，例如於達東路東薈城場外作宣傳，以及制作宣傳單張派發予正在輪候停車位的駕駛者。</li> <li>◇ 為文東路入口的停車場提供更優惠價格。</li> </ul>
(v) 興建多層智慧停車場／設立大型停車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>◇ 在東涌纜車站傍的大嶼山巴士站興建一座有地庫的四層綜合停車場(泊車位 2 000 個)，地面層作大嶼山巴士站，其他層提供予私家車、小貨車、電單車停泊。</li> <li>◇ 運輸署需劃分一定位置予大型車輛及旅遊巴士停泊。</li> <li>◇ 設立大型停車場並連接成第二個交通樞紐。</li> </ul>

(d) **其他問題**

- **港鐵班次不足**：港鐵「東涌綫」因訊號系統未有更新，局限了服務提升的空間，令東涌綫班次疏落，服務發展未能追上人口增長的需求。
- **汽車違泊、違規等候及上落貨**：貨車在路面上落貨，私家車停在路邊等候，的士司機在行車道上落客。
- **道路工程影響交通**：東涌新市鎮周邊基建工程較多，施工需要不時收窄行車道路。另外，文東路(藍天海岸對出)正在進行道路工程，同時東涌北部也有多個建築工地施工，導致屋苑的穿梭巴士無法有效率地接載居民往返屋苑及東涌港鐵站。

應對方案：

建議	具體內容
(i) 提升港鐵服務	◇ 港鐵盡快提升有關訊號系統，以增加列車班次及載客量。
(ii) 加強巡查及執法	◇ 要求警方加強巡查及執法，倘有司機違法使用道路，警方果斷執法，將可令道路得以暢通。
(iii) 減少施工佔用道路	◇ 盡量減少施工佔用道路。對施工的大型泥頭車在上落班的高峯期限制進出較易擠塞的路段。
(iv) 東堤灣畔挖掘工程	◇ 待港鐵在東堤灣畔的挖掘工程完成後，可進一步考慮增設順東路近東堤灣畔位置的落車點，減少對往東薈城的乘客的影響。