

《審計署署長第五十七號報告書》 — 第 9 章

在鐵路車站毗鄰設置公共運輸交匯處

撮要

1. 公共運輸交匯處的設施是供乘客乘搭特定類別交通工具（例如鐵路、巴士、小巴、的士及渡輪），或由一種交通工具轉乘另一種交通工具。公共運輸交匯處亦提供地方，供車輛上落客、輪候和臨時停泊。運輸署監督公共運輸交匯處的整體規劃，並負責為新發展項目規劃公共運輸交匯處。建築署、土木工程拓展署、房屋署及路政署負責為公共運輸交匯處項目申請撥款及推展項目。這些項目通常在工務計劃下進行，經費從基本工程儲備基金撥出。截至二零一一年八月，在全港 286 個公共運輸交匯處中，約有 80 個（28%）設於鐵路車站毗鄰。審計署最近就在鐵路車站毗鄰設置公共運輸交匯處進行審查。

鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處的規劃事宜

2. 自從首份《鐵路發展策略》在一九九四年公布後，至今已設置了 28 個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處，以配合不同鐵路發展、運輸、旅遊及房屋項目。審計署在這 28 個公共運輸交匯處中，挑選了其中四個進行審查。審計署的意見載於第 4 至 17 段。

3. **達到公共運輸交匯處的目的** 審計署注意到，四個被挑選出來作審查的公共運輸交匯處使用率偏低。此外，在 28 個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處中（見第 2 段），有 17 個（與鐵路相關的公共運輸交匯處）是按照主要基建工程項目設置。這 17 個公共運輸交匯處的主要功能，是便利乘客轉乘鐵路列車及其他交通工具。然而，審計署注意到，在這 17 個公共運輸交匯處中，有些巴士停車處主要是編配予非接駁巴士線使用（為非鐵路乘客提供服務），而不是供接駁巴士線或接駁綠色專線小巴線使用。審計署亦注意到，很多鐵路乘客是徒步前往鐵路車

站的。審計署建議，運輸署署長應就這 28 個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處進行效益檢討。

調景嶺的公共運輸交匯處

4. 一九九九年三月，房屋委員會批准調景嶺第 73A 區一個公共房屋發展項目（後稱健明邨）的總綱發展藍圖，當中包括設置交匯處 A，估計費用為 2,980 萬元。交匯處 A 於二零零三年七月竣工，二零零四年九月啓用。此外，二零零一年四月，立法會財務委員會批准撥款 2,890 萬元，在位於第 73A 區東南方的第 73B 區內港鐵調景嶺站的毗鄰建造交匯處 B。交匯處 B 於二零零二年八月竣工，並於同月啓用（較交匯處 A 早兩年啓用）。

5. **交匯處 A 的使用情況** 交匯處 A 設有五個停車處，四個作為巴士總站，一個作為的士站。根據原定計劃，有兩條專利巴士線會以交匯處 A 的兩個停車處作為總站。然而，審計署的審查發現，截至二零一一年八月（交匯處 A 啓用七年後），兩條以交匯處 A 作為總站的專利巴士線，只共同使用交匯處的一個停車處，而每日合共使用時間卻少於一個小時。此外，審計署在二零一一年六月及八月進行的實地視察發現，交匯處 A 的使用率偏低，在非假日的早上繁忙時段的一小時內，只有 64 至 105 名乘客使用，並有些人在該處進行康樂活動。審計署建議，運輸署署長應借鑑設置交匯處 A 的經驗，改善日後規劃公共運輸交匯處的工作。

6. **公共運輸交匯處的出入口安排** 二零一一年六月之前，交匯處 A 外的彩明街設有中央分隔欄，分隔東行線及西行線的交通。由於缺乏右轉的設施，沿彩明街西行線行走的巴士須迂迴繞道和掉頭才可進入交匯處 A，致使車程增加約 700 米，行車時間增加三分鐘。二零一一年六月，路政署應運輸署要求，完成拆除彩明街部分中央分隔欄的改善工程，讓巴士無須繞道就可以駛進交匯處 A。審計署建議，運輸署署長日後規劃公共運輸交匯處車輛出入口的安排時，應借鑑交匯處 A 的經驗。

7. **在近距離設置兩個公共運輸交匯處** 交匯處 A 及交匯處 B 以行人天橋及地面過路設施連接，便利乘客使用這兩個公共運輸交匯處。一九九七年，運輸署在回應房屋署的查詢時確認有需要設置這兩個公共運輸交匯處。二零一一年，房屋署告知審計署，交匯處 A 使用率偏低（見第 5 段）的其中一個原因，是交匯處 A 與交匯處 B 相距甚近。審計署建議，運輸署署長日後規劃公共運輸交匯處時，應審慎檢視在近距離設置兩個公共運輸交匯處的安排和理據。

8. **向立法會提供的資料** 二零零一年四月，當局向立法會交通事務委員會提交資料文件，載列調景嶺站交匯處 B 及另外兩個分別位於將軍澳站和坑口站的公共運輸交匯處的設計容車量。然而，審計署注意到該文件並沒有提述交匯處 A 及其設計容車量。此外，有關交匯處 A 及交匯處 B 的服務範圍涵蓋調景嶺以外鄰近地區（如西貢、清水灣及將軍澳工業邨）的情況亦沒有在該文件中提述。審計署建議，運輸及房屋局局長及運輸署署長日後撰寫立法會文件時，應盡可能提供所有相關資料。

錦上路站的公共運輸交匯處

9. 交匯處 C 位於西鐵錦上路站，該交匯處的造價為 5,630 萬元，於二零零三年十一月啓用。交匯處 C 分作兩部分，即東部和西部。東部設有 12 個停車處和一個路旁停車處，西部則設有四個停車處。

10. **交匯處 C 東部總站設施的使用情況** 審計署的審查發現，截至二零一一年八月（交匯處啓用七年後），在交匯處 C 東部的 12 個停車處中，只有四個供乘客上車之用。停車處的實際需求遠低於估計。審計署在二零一一年六月及八月進行實地視察，發現大部分鐵路乘客使用錦上路站前方的路旁停車處上落車。審計署建議，運輸署署長應：(a) 借鑑規劃交匯處 C 的經驗，日後規劃公共運輸交匯處時採取措施，避免設置過多停車處；及(b)採取措施，善用交匯處 C 的剩餘停車處。

奧運站毗連連翔道的公共運輸交匯處

11. 在上世紀九十年代初，政府建議在大角咀設置三個公共運輸交匯處（交匯處 D、交匯處 E 及交匯處 F），配合奧運站啓用，以便利乘客轉乘港鐵東涌線列車和其他路面交通工具。一九九六年一月，立法會財務委員會批准撥款 1,860 萬元，建造交匯處 F。交匯處 F 於一九九九年竣工。

12. **交匯處 F 的使用情況** 交匯處 F 有 18 個巴士停車處和一些車輛輪候區。按原定計劃，18 個巴士停車處大部分會編配予專利巴士使用。不過，審計署的審查發現，截至二零一一年八月（交匯處 F 啓用 12 年後），只有四條專利巴士線和三條綠色專線小巴線以交匯處 F 為總站。審計署建議，運輸署署長應：
(a) 借鑑規劃交匯處 F 的經驗，日後規劃公共運輸交匯處時採取措施，避免設置過多停車處；及 (b) 採取措施，善用交匯處 F 的剩餘停車處。

尖東站（麼地道）的公共運輸交匯處

13. 二零零二年，商務及經濟發展局轄下旅遊事務署建議在尖沙咀推展一個項目（露天廣場項目），當中包括：(a) 把尖沙咀天星小輪碼頭公共運輸交匯處（交匯處 G）改建為露天廣場（露天廣場 A），作為旅遊景點；(b) 在尖東站附近的永安廣場花園用地建設一個新的公共運輸交匯處（交匯處 H），以取代交匯處 G（並於交匯處 H 的上蓋平台重置花園）；及 (c) 在香港文化中心外鄰近交匯處 G 的地點設置新迴轉處（迴轉處 A），並設置巴士站，供原本以交匯處 G 為總站的巴士線使用。同年，旅遊事務署開始就遷置交匯處 G 的建議諮詢公眾意見。當時，獲諮詢的區議會並不反對遷置計劃。

14. 二零零三年六月，當局告知當時的立法會經濟事務委員會，交匯處 H 計劃於二零零七年啓用，以配合其後遷移交匯處 G，而露天廣場 A 會在 2008-09 年度或之前啓用。交匯處 H 的造價為 1.43 億元，並於二零零七年八月啓用。

15. 二零零九年六月，迴轉處 A 的建造工程刊憲。當局收到一些意見，所關注的事項包括日後安排的巴士服務是否足夠、露天廣場項目可能對交通流量造成影響，以及有需要保留尖沙咀碼頭的巴士總站。當局於二零一零年十月就已修訂的迴轉處 A 設計刊憲時，亦接獲相若的意見。二零一一年六月，旅遊事務署向油尖旺區議會提交露天廣場 A 及迴轉處 A 的新設計。在新設計下，露天廣場 A 的面積會顯著減少，以便騰出空間在迴轉處 A 建設新的公共運輸交匯處，以重置交匯處 G 的所有 15 條巴士線。二零一一年九月，當局在憲報刊登迴轉處 A 建議工程的再修訂內容。

16. **交匯處 H 的使用情況** 交匯處 H 設有九個巴士停車處和七個巴士輪候車位。審計署在二零一一年六月（交匯處 H 啓用約四年後）進行實地視察，發現交匯處 H 所設的九個巴士停車處中，只有三個編配予巴士使用，而且使用交匯處的乘客甚少。審計署建議，運輸署署長應盡快推行措施，善用交匯處 H 的剩餘停車處。

17. **推展一個旅遊項目** 露天廣場項目共有三期，即第一期的交匯處 H 建造工程、第二期的迴轉處 A 工程及第三期的露天廣場 A 工程。露天廣場項目的主要目的，是在尖沙咀海旁建設露天廣場 A，而建設交匯處 H 和迴轉處 A 則是附屬工程，作為露天廣場 A 主要工程的配套設施。因此，如不落實建設露天廣場 A，可能便無須建設交匯處 H 及迴轉處 A。然而，審計署注意到儘管交匯處 H 的建造工程於二零零七年竣工，截至二零一一年八月，當局仍就設置迴轉處 A 及露天廣場 A 的事宜進行諮詢。審計署建議，日後推展包含主要工程及附屬運輸工程的旅遊項目時，旅遊事務專員應與運輸署署長合作，盡可能先行完成主要工程的設計定案和公眾諮詢，然後才進行附屬運輸工程。

當局的回應

18. 當局同意審計署的建議。

二零一一年十一月