

第 9 章

運輸署

在鐵路車站毗鄰設置公共運輸交匯處

香港審計署

二零一一年十月二十五日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在一九九八年二月十一日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第五十七號報告書》共有 12 章，全部載於審計署網頁
(網址：<http://www.aud.gov.hk>)。

香港
灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 26 樓
審計署

電話：(852) 2829 4210
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

在鐵路車站毗鄰設置公共運輸交匯處

目 錄

	段數
第 1 部分：引言	1.1
背景	1.2 – 1.10
審查工作	1.11
鳴謝	1.12
第 2 部分：鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處的規劃事宜	2.1
設置公共運輸交匯處	2.2 – 2.4
審計署的意見及建議	2.5 – 2.9
當局的回應	2.10
第 3 部分：調景嶺的公共運輸交匯處	3.1
調景嶺的房屋及交通發展	3.2 – 3.5
彩明商場交匯處 A 的使用情況	3.6 – 3.9
審計署的意見及建議	3.10 – 3.13
當局的回應	3.14
公共運輸交匯處的出入口安排	3.15
審計署的意見及建議	3.16 – 3.17
當局的回應	3.18
在近距離設置兩個公共運輸交匯處	3.19
審計署的意見及建議	3.20 – 3.22
當局的回應	3.23
向立法會提供的資料	3.24 – 3.25
審計署的意見及建議	3.26 – 3.28
當局的回應	3.29 – 3.30
第 4 部分：錦上路站的公共運輸交匯處	4.1
巴士和專線小巴總站設施的使用情況	4.2 – 4.5
審計署的意見及建議	4.6 – 4.11
當局的回應	4.12
的士站的使用情況	4.13
審計署的意見及建議	4.14 – 4.17
當局的回應	4.18

	段數
第 5 部分：奧運站毗連連翔道的公共運輸交匯處	5.1
在奧運站設置多個公共運輸交匯處	5.2 – 5.5
審計署的意見及建議	5.6 – 5.10
當局的回應	5.11
在交匯處 F 外設置專線小巴停車處	5.12
審計署的意見及建議	5.13 – 5.14
當局的回應	5.15
第 6 部分：尖東站 (麼地道) 的公共運輸交匯處	6.1
在尖東站設置交匯處 H	6.2 – 6.14
審計署的意見及建議	6.15 – 6.16
當局的回應	6.17 – 6.18
推展一個旅遊項目	6.19 – 6.20
審計署的意見及建議	6.21 – 6.24
當局的回應	6.25 – 6.26
	頁數
附錄	
A：鐵路線 (一九九四至二零一一年通車)	50
B：鐵路車站毗鄰的 28 個公共運輸交匯處 (一九九四至二零一一年啓用)	51
C：建造或規劃中的鐵路線 (二零一一年八月)	52

第1部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查工作的背景，並概述其目的及範圍。

背景

1.2 **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(註1)。典型的公共運輸交匯處可包括巴士和公共小巴的總站、的士站，以及車輛的一般上落客貨處。根據《香港規劃標準與準則》(註2)，公共運輸交匯處應設在便利的位置，並盡可能提供舒適的環境，以鼓勵更多人乘搭公共交通工具。

規劃公共運輸交匯處

1.3 **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。規劃公共運輸交匯處工作通常會納入下列範疇：

- (a) 交通研究，例如鐵路發展研究；及
- (b) **規劃署**或**房屋署**規劃的新發展及重建項目。

1.4 運輸署表示：

- (a) 公共運輸交匯處應盡可能設於街道以外；
- (b) 公共運輸交匯處的規劃工作涉及：
 - (i) 廣泛的交通網絡評估，以確定對交通服務的需求；
 - (ii) 不同交通服務及路線的需求估計；及
 - (iii) 所需用地面積及停車處數目的評估(註3)；及
- (c) 設計公共運輸交匯處時，應考慮可用的土地、建造費用、道路網絡、規劃發展，以及公共交通服務細節，例如車輛數目、服務班次、月台安排和各種交通工具之間的銜接安排，以及為乘客及運輸服務提供的設施。

註1： 輪候處是供車輛臨時停泊，讓司機小憩片刻。

註2： 該指引由規劃署發布，載列各類土地用途和設施的規模、位置及地盤規定的準則。

註3： 根據運輸署《運輸策劃及設計手冊》，每條以公共運輸交匯處為總站的巴士線，應有一個巴士停車處，長度相等於三個車位(一個供上落客，兩個供車輛輪候)。

1.5 公共運輸交匯處項目通常在工務計劃下推行，經費從基本工程儲備基金撥出。

政府部門的責任

1.6 除了運輸署外，還有數個部門會因應情況就新公共運輸交匯處的設計及平面布置提供意見，包括路政署、規劃署、房屋署、土木工程拓展署及旅遊事務署。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。為盡量減少銜接問題，公共運輸交匯處的建造工程有時會委託港鐵公司或私人發展商進行，並通常於竣工後移交政府管理及保養。政府擁有的公共運輸交匯處由下列政府部門負責保養：

- (a) 路政署負責保養路面、交通和照明設施；
- (b) 機電工程署負責保養機電裝置；及
- (c) 建築署負責保養公共運輸交匯處的建築結構。

至於在公共屋邨範圍內並設於樓宇下方的有蓋公共運輸交匯處，由房屋委員會(或房屋署)負責管理及保養。

1.7 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，為鐵路及其他路面公共交通工具的乘客提供總站、中途站及轉車設施。

設置公共運輸交匯處

1.8 根據一九九九年公布的第三次《整體運輸研究》(註4)，公共運輸系統將以鐵路為骨幹，另增設公共運輸交匯處和相關接駁巴士服務，以鼓勵市民使用客運鐵路系統。運輸署表示，為便利乘客轉乘不同公共交通工具，各鐵路車站毗鄰均會設置公共運輸交匯處，但須視乎可用的土地情況和附近有否提供交匯處設施計劃而定。

1.9 自從首份《鐵路發展策略》(註5)於一九九四年發布以來，至今已有九條鐵路線通車(見附錄A)，並設置了28個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處

註4：第一次《整體運輸研究》在一九七六年完成，勾劃出至一九九一年的運輸基礎設施發展大綱。一九八九年，評估至二零零一年的運輸需要的第二次《整體運輸研究》完成，研究建議成為一九九零年發表的《運輸政策白皮書》的基礎。為把規劃期限延展至二零一六年，第三次《整體運輸研究》於一九九七年展開，並於一九九九年完成。

註5：《鐵路發展策略》制定適用至二零一一年之客運及貨運鐵路發展計劃。

(見附錄B)。截至二零一一年八月，共有八個鐵路項目在建造或規劃中(見附錄C)。因應需要，當局會為這些新鐵路發展項目建造新的公共運輸交匯處。

1.10 在規劃及推展鐵路發展項目時，路政署轄下**鐵路拓展處**會與運輸署合作，負責：

- (a) 聯絡有關政府部門，把與鐵路相關公共運輸交匯處的初步平面布置和詳細設計互相傳閱，以徵詢意見；及
- (b) 擔任車站及運輸綜合委員會(註6)的主席，以便考慮及因應情況批准車站設計和相關設施。

主要基建工程(包括設置行人道、通路和公共運輸交匯處等)或會涵蓋與鐵路相關的公共運輸交匯處。主要基建工程是要使鐵路車站運作暢順，並使鐵路發展更為暢達。路政署表示，如沒有主要基建工程，就便利和安全暢達方面，以及鐵路發展項目所帶來的成效及經濟裨益，便無法完全實現。

審查工作

1.11 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，審查工作集中於：

- (a) 鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處的規劃事宜(第2部分)；
- (b) 調景嶺的公共運輸交匯處(第3部分)；
- (c) 錦上路站的公共運輸交匯處(第4部分)；
- (d) 奧運站毗連連翔道的公共運輸交匯處(第5部分)；及
- (e) 尖東站(麼地道)的公共運輸交匯處(第6部分)。

審計署發現負責的政府部門有可予改善的地方，並就相關事宜提出多項建議。

鳴謝

1.12 在審查工作進行期間，運輸署、路政署、規劃署、土木工程拓展署、房屋署、建築署及旅遊事務署人員充分合作，審計署謹此致謝。

註6：當局會為每個鐵路發展項目設立車站及運輸綜合委員會，主席由路政署首長級人員出任。委員會的工作，包括決定車站入口的數目和位置，以及議定轉車設施，讓乘客(包括傷殘人士)在轉乘其他交通工具和鐵路列車時，更有效率和更便利。

第2部分：鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處的規劃事宜

2.1 本部分探討鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處的規劃事宜。

設置公共運輸交匯處

2.2 設置公共運輸交匯處通常會涉及龐大土地資源及建設費用。公共運輸交匯處的造價由1,000萬元至1.5億元不等，視乎規模及類別（有蓋或露天）而定。

2.3 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（見第1.9段），以配合不同鐵路發展、運輸、旅遊及房屋項目。

2.4 為鐵路發展設置公共運輸交匯處的主要目的之一，是便利乘客轉乘鐵路列車和其他交通工具。提供轉乘交通功能的車輛，主要為接駁巴士、綠色專線小巴（專線小巴）及的士。運輸署表示，設置與鐵路相關的公共運輸交匯處的其他目的，包括為不同交通工具提供街道以外的總站設施、重置受鐵路發展影響的公共運輸交匯處，以及應付未來交通需要。

審計署的意見及建議

鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處的使用情況

2.5 審計署挑選了四個（28個的14%）鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處進行研究（註7）。這四個公共運輸交匯處都是在一九九四年後啓用，而且使用率普遍偏低，位置如下：

- (a) 將軍澳調景嶺彩明商場；
- (b) 元朗錦上路站；
- (c) 大角咀奧運站毗連連翔道；及
- (d) 尖東站（麼地道）。

審計署發現，這四個公共運輸交匯處的規劃有可改善之處。詳情載於第3至6部分。

註7：本署根據互聯網、接獲的市民投訴及傳媒報道所得的資料，挑選這四個公共運輸交匯處進行研究。

達到設置公共運輸交匯處的目的

2.6 在一九九四年以後落成的28個公共運輸交匯處中，有17個(61%)是按照主要基建工程項目設置。根據這些公共運輸交匯處的申請撥款文件，公共運輸交匯處的落成日期須配合相關鐵路項目的通車日期。這17個與鐵路相關的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。

2.7 審計署注意到，與鐵路相關的公共運輸交匯處內的部分巴士停車處，主要是編配予非接駁巴士線使用(為非鐵路乘客提供服務)，而不是接駁巴士線或接駁專線小巴服務。審計署亦注意到，很多鐵路乘客徒步前往鐵路車站，不會乘搭接駁巴士或專線小巴，例如：

- (a) **調景嶺站的公共運輸交匯處(見第3部分)** 根據二零零一年四月的申請撥款文件，調景嶺站的公共運輸交匯處是作為主要的交通中轉站，供乘客轉乘將軍澳支線列車和其他交通工具。審計署注意到，大部分鐵路乘客徒步前往鐵路車站，因為區內住宅樓宇均在車站的步行距離之內。截至二零一一年八月，以此公共運輸交匯處為總站或中途站的七條巴士線中，有兩條是接駁巴士線(792M及796S號)，餘下五條均是非接駁巴士線(694、796C、796X、798及E22A號 — 註8)；及
- (b) **奧運站毗連連翔道的公共運輸交匯處(見第5部分)** 根據一九九五年的申請撥款文件，奧運站毗連連翔道的公共運輸交匯處連同其他兩個附近的公共運輸交匯處，均為乘客提供設施轉乘東涌線列車和其他交通工具，並為奧運站附近一帶的新發展提供額外的交通設施。審計署注意到，大部分乘客徒步前往奧運站。截至二零一一年八月，以此公共運輸交匯處為總站或中途站的七條巴士／專線小巴線中，有三條是接駁專線小巴線(46、70及78號)，餘下四條均是非接駁巴士線(13D、43C、87B及E21號)。

2.8 一九九四年以後落成的28個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處，旨在應付因鐵路發展、地區及全港發展、房屋及旅遊業發展而產生的交通需要。由於建造公共運輸交匯處涉及土地資源，而且造價高昂，審計署認為運輸署需要就這28個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處進行效益檢討，包括評估其使用情況及達到申請撥款文件所述目標的成效。至於按照主要基建工程項目設置的17個與鐵路相關的公共運輸交匯處(見第2.6段)，運輸署亦需要評審它們達到便利乘客轉乘鐵路列車和其他路面交通工具的成效。由於當局可能在短期內因應

註8：這些巴士線沒有納入運輸署在二零零九年編訂的接駁巴士服務列表。

新鐵路線和其他交通需要而設置新的公共運輸交匯處 (見第 1.9 段)，上述效益檢討的結果將可提供有用資料，有助日後規劃這些公共運輸交匯處。

審計署的建議

2.9 審計署**建議**，運輸署署長應就一九九四年以後落成的28個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處進行效益檢討。

當局的回應

2.10 運輸署署長同意審計署的建議。他表示，運輸署會不時檢討公共運輸交匯處的使用情況，包括 28 個鐵路車站毗鄰的公共運輸交匯處，以確保運輸設施能有效地應付不斷轉變的交通服務需求和其他營運需要。

第3部分：調景嶺的公共運輸交匯處

3.1 本部分探討設置於將軍澳調景嶺的公共運輸交匯處，探討重點如下：

- (a) 彩明商場公共運輸交匯處 (交匯處 A) 的使用情況 (第 3.6 至 3.14 段)；
- (b) 公共運輸交匯處的出入口安排 (第 3.15 至 3.18 段)；
- (c) 在近距離設置兩個公共運輸交匯處 (第 3.19 至 3.23 段)；及
- (d) 向立法會提供的資料 (第 3.24 至 3.30 段)。

調景嶺的房屋及交通發展

3.2 在上世紀九十年代，房屋署計劃調景嶺的房屋發展，包括第 73A 區的一個公共房屋發展項目 (後稱健明邨)，以及第 74 區的一個居者有其屋計劃項目 (後稱彩明苑)。一九九七年九月，政府在憲報公布展開港鐵將軍澳支線工程，包括設置調景嶺站。一九九八年五月，西貢及離島地區規劃會議 (註 9) 批准第 73A 區公共房屋發展項目的規劃大綱。

3.3 第 73A 區的規劃大綱訂明：

- (a) 在該址設置一個巴士總站 (交匯處 A)，提供最少四個巴士停車處及一個的士站，這些設施的大小和位置應與運輸署議定；及
- (b) 港鐵調景嶺站會設於第 73B 區內，位於第 73A 區的東南方，調景嶺站毗鄰會設置另一個公共運輸交匯處 (交匯處 B)，作為乘客主要的交通中轉站。

圖一顯示這兩個公共運輸交匯處的位置。

註 9：地區規劃會議的主席由規劃署助理署長擔任，其他成員包括規劃署、運輸署及其他相關政府部門的代表。

圖一

交匯處 A 及交匯處 B 的位置



資料來源：規劃署的記錄

設置交匯處 A 及交匯處 B

3.4 **交匯處 A** 根據核准規劃大綱 (見第 3.2 段)，交匯處 A 佔地約 4 200 平方米，設有五個停車處 (四個作為巴士總站，一個作為的士站)。一九九九年三月，房屋委員會轄下建築小組委員會 (註 10) 批准第 73A 區的總綱發展藍圖，其房屋發展項目包括設置一個有蓋公共運輸交匯處 (交匯處 A)，估計造價為 2,980 萬元。房屋署擔任項目經理。交匯處 A 於二零零三年七月竣工，二零零四年九月啓用。

3.5 **交匯處 B** 根據於一九九九年十二月向車站及運輸綜合委員會 (見第 1.10 段) 提交的文件，交匯處 B 佔地約 10 000 平方米，設有九個停車處 (五個編配予專利巴士，兩個編配予專線小巴，一個編配予的士，一個作一般上落客用途)。二零零一年四月，立法會財務委員會批准撥款 2,890 萬元，建造交匯處 B。二零零二年八月，交匯處 B 竣工，並於同月啓用 (較交匯處 A 早

註 10：建築小組委員會負責審批公共房屋項目的項目預算、總綱發展藍圖及設計。

兩年啓用)。土木工程拓展署(註 11)擔任項目經理。交匯處 B 的建造工程委託港鐵公司負責，以確保啓用時間配合調景嶺站在二零零二年開放使用。

彩明商場交匯處 A 的使用情況

3.6 根據一九九九年運輸署委託進行的《新鐵路與其他公共交通服務協調》顧問研究(註 12)，四條新的專利巴士線計劃以調景嶺為總站，其中兩條以交匯處 A 為總站，另外兩條以交匯處 B 為總站。

3.7 運輸署表示，交匯處 A 原定於二零零二年七月竣工，但卻到了二零零四年九月才啓用。最終，原定計劃使用交匯處 A 的巴士／專線小巴線，於二零零二年八月獲安排使用交匯處 B。二零零四年十二月，交匯處 A 啓用後不久，房屋署要求運輸署盡快為交匯處 A 安排巴士服務。運輸署表示：

- (a) 運輸署已與巴士／專線小巴營辦商緊密商議，探討可否把部分路線由交匯處 B 分流往交匯處 A；
- (b) 但所有營辦商和乘客均滿意當時的安排，因為使用交匯處 B 的巴士線和專線小巴線亦可服務彩明苑及健明邨的居民；及
- (c) 沒有迫切需要重新編排巴士線或專線小巴線往交匯處 A。

3.8 交匯處 A 自二零零四年九月啓用後，使用率一直偏低，因為沒有專利巴士或專線小巴使用此公共運輸交匯處。為善用交匯處 A 的剩餘容車量，運輸署自二零零六年三月起把其中四個停車處改作下列用途：

- (a) 二零零六年三月，2 號停車處編配予校巴使用；
- (b) 二零零九年七月，3 號停車處編配予一條直通過境巴士線作為總站；
- (c) 二零一零年九月，5 號停車處編配予一家廣播公司(A公司)的巴士線；
- (d) 二零一零年十一月，2 號停車處編配予一條從交匯處 B 調遷過來的專線小巴線(108A號)；原本使用 2 號停車處的校巴改用 5 號停車處。4 號停車處也撥供校巴使用；

註 11：土木工程拓展署負責推展將軍澳新市鎮發展的工程。

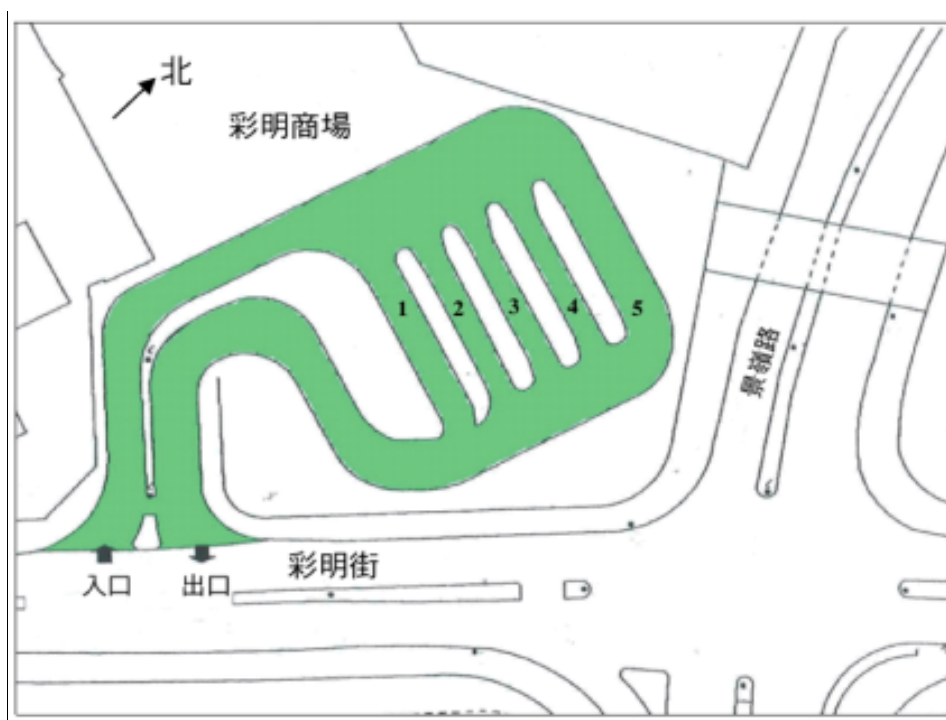
註 12：研究旨在檢視乘客的乘車模式和需求在港鐵將軍澳支線、東鐵支線和西鐵通車後出現的變化。

- (e) 二零一一年六月，5 號停車處亦編配予一條專利巴士特別路線 (692P 號) 使用，每日上午繁忙時段內營運 28 分鐘 (上午七時三十七分至上午八時五十分)；及
- (f) 二零一一年八月，5 號停車處也編配予一條專利巴士特別路線 (93M 號) 使用，每日營運 15 分鐘 (上午六時五十分至上午七時五十分)。

圖二顯示，截至二零一一年八月，交匯處 A 的平面布置圖及其五個停車處的用途。

圖二

交匯處 A 的用途
(二零一一年八月)



資源來源：運輸署的記錄

- 附註：
- 1 號停車處： 的士站
 - 2 號停車處： 專線小巴 108A 號總站
 - 3 號停車處： 直通過境巴士總站
 - 4 號停車處： 校巴
 - 5 號停車處： 供 93M 和 692P 號巴士 (早上時段) 及 A 公司巴士 (晚間) 和校巴使用

3.9 在二零零六至二零一零年間，西貢區議會的交通及運輸委員會和房屋及環境衛生委員會均對交匯處 A 使用率偏低情況表示關注 (見表一)。

表一

西貢區議會對交匯處 A 使用情況的意見

日期	詳情
2006 年 4 月 13 日	一名區議員指交匯處 A 閒置多年，建議在彩明街的道路中央分隔欄開設出入通道，使車輛可更靈活地進入交匯處 A。
2008 年 12 月 4 日	另一名區議員指出，有居民在公共運輸交匯處打羽毛球。他詢問運輸署會否容許校巴使用交匯處 A 其中一個空置停車處，讓學生上落車。
2009 年 4 月 2 日	交通及運輸委員會要求運輸署考慮編配一個停車處予直通過境巴士使用。
2009 年 12 月 1 日	房屋及環境衛生委員會通過動議，運輸署及房屋署需要考慮把交匯處 A 部分地方改作康樂用途。
2010 年 3 月 18 日	房屋署告知房屋及環境衛生委員會，把交匯處 A 部分地方改作康樂用途並不可行，因為未能確定空置停車處日後會否編配予其他公共運輸設施。

資料來源：西貢區議會的記錄

審計署的意見及建議

交匯處 A 的使用情況

3.10 **實地視察** 審計署在二零一一年五月、六月及八月進行數次實地視察，發現：

- (a) 交匯處 A 的使用率仍然偏低 (見表二)；

表二

調景嶺公共運輸交匯處的使用情況
(二零一一年六月及八月)

公共運輸交匯處	審計署的實地視察日期 (註 1)	車輛數目 (註 2)	上落乘客 人數
交匯處 A (五個停車處)	2011 年 6 月 7 日 (星期二) (上午 7 時 30 分至 上午 8 時 30 分)	14	105
	2011 年 8 月 9 日 (星期二) (上午 7 時 30 分至 上午 8 時 30 分—註 3)	16	64
交匯處 B (九個停車處)	2011 年 6 月 3 日 (星期五) (上午 7 時 30 分至 上午 8 時 30 分)	72	1 206

資料來源：二零一一年六月及八月審計署的實地視察

註 1： 星期一至五上午七時三十分至上午八時三十分是這兩個公共運輸交匯處的繁忙時段。

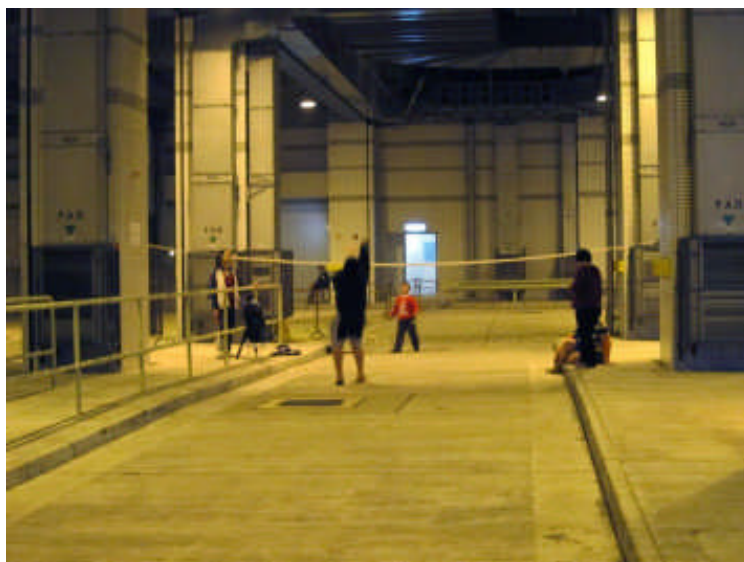
註 2： 審計署視察時觀察到的巴士、專線小巴、的士和過境巴士的總數。

註 3： 自二零一一年六月二十日起，特別巴士線 692P 號開始使用交匯處 A (見第 3.8(e) 段)。

- (b) 有兩條專利巴士線使用交匯處 A 的 5 號停車處，每日合共少於一小時 (見第 3.8(e) 及 (f) 段)，與原定編配兩個停車處予兩條巴士線使用 (見第 3.6 段) 的計劃不符；
- (c) 有些人在交匯處 A 的 4 號停車處及 5 號停車處進行康樂活動 (見照片一及二)；

照片一

在交匯處 A 的 4 號停車處進行康樂活動



資料來源：審計署於二零一一年五月六日 (星期五) 下午五時三十分拍攝的照片

照片二

在交匯處 A 的 5 號停車處進行康樂活動

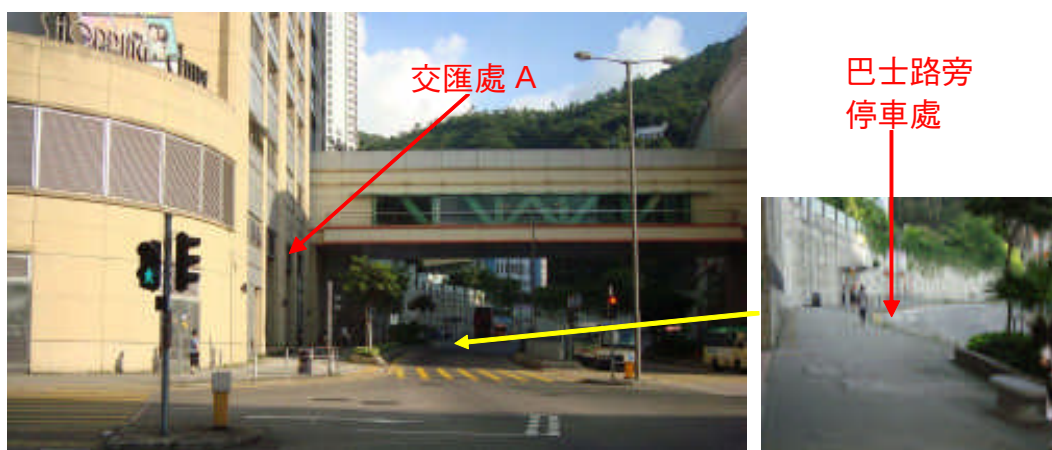


資料來源：審計署於二零一一年八月九日 (星期二) 上午八時三十分 (繁忙時段) 拍攝的照片

- (d) 交匯處 A 外設有一個巴士路旁停車處 (見照片三)；及

照片三

交匯處 A 外的巴士路旁停車處



資料來源：審計署於二零一一年七月四日(星期一)上午七時十五分拍攝的照片

- (e) 只有數輛的士使用交匯處 A 內的士站，反觀交匯處 A 外沿彩明街卻有的士輪候 (見照片四)。

照片四

的士在交匯處 A 外沿彩明街輪候



資料來源：審計署於二零一一年七月四日(星期一)上午七時十五分拍攝的照片

3.11 在二零一一年五月、七月、八月及九月，房屋署、運輸署及土木工程拓展署告知審計署下列事宜：

房屋署

- (a) 導致交匯處 A 使用率偏低的可能成因如下：
 - (i) 交匯處 A 與交匯處 B 相距甚近 (見第 3.3 段的圖一)；
 - (ii) 交匯處 B 較交匯處 A 早兩年啓用 (見第 3.5 段)；及
 - (iii) 交匯處 B 位於調景嶺站毗鄰，對鐵路乘客較為便利；

運輸署

- (b) 在上世紀九十年代規劃交匯處 A 時，旨在為第 73A 區的新屋邨提供服務，而交匯處 B 則是就一九九七年刊憲的港鐵將軍澳支線項目而設置。交匯處 B 較交匯處 A 早兩年啓用。這兩個公共運輸交匯處的發展與第 73A 區和 74 區的人口增長出現錯配，導致交匯處 B 獲充分善用，而交匯處 A 卻未充分使用。運輸署考慮過區內居民和巴士營辦商的關注事項及營運限制後，認為沒有迫切需要按原定計劃為交匯處 A 編配巴士線。營辦商和乘客都滿意現時的交通安排；
- (c) 在交匯處 A 提供巴士服務，應由需求主導而非按照原定規劃假設而定。為交匯處 A 安排公共交通服務是一項持續的工作，並須考慮情況變化、發展需要及交通需求等因素；及

土木工程拓展署

- (d) 調景嶺的人口仍未達到原定計劃水平。展望未來，調景嶺站以南的填海區將會發展房屋及政府、機構或社區設施。現時沒有計劃在該填海區設置公共運輸交匯處。新發展所產生的交通需求，會由交匯處 A 及交匯處 B 應付。

3.12 根據原定計劃，有兩條指定專利巴士線會以交匯處 A 的兩個停車處作為總站。截至二零一一年八月，即交匯處 A 啟用七年後，交匯處 A 內只有一個停車處編配予兩條專利巴士線作為總站，每日合共使用時間少於一小時。雖然運輸署已把餘下停車處編配作其他用途 (見第 3.8 段)，但交匯處 A 仍然未被充分使用 (見第 3.10(a) 段的表二)。二零一一年九月，運輸署告知審計署，運輸署會積極檢討交匯處 A 的使用情況，並在顧及將軍澳南未來發展和人口增長等前提下，考慮把未編配用途的停車處交予房屋署撥作其他用途。審計署認為，運輸署應借鑑此個案的經驗，改善日後規劃公共運輸交匯處的工作。

審計署的建議

3.13 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。

當局的回應

3.14 運輸署署長同意審計署的建議。他表示運輸署日後規劃公共運輸交匯處時，會借鑑此個案的經驗。

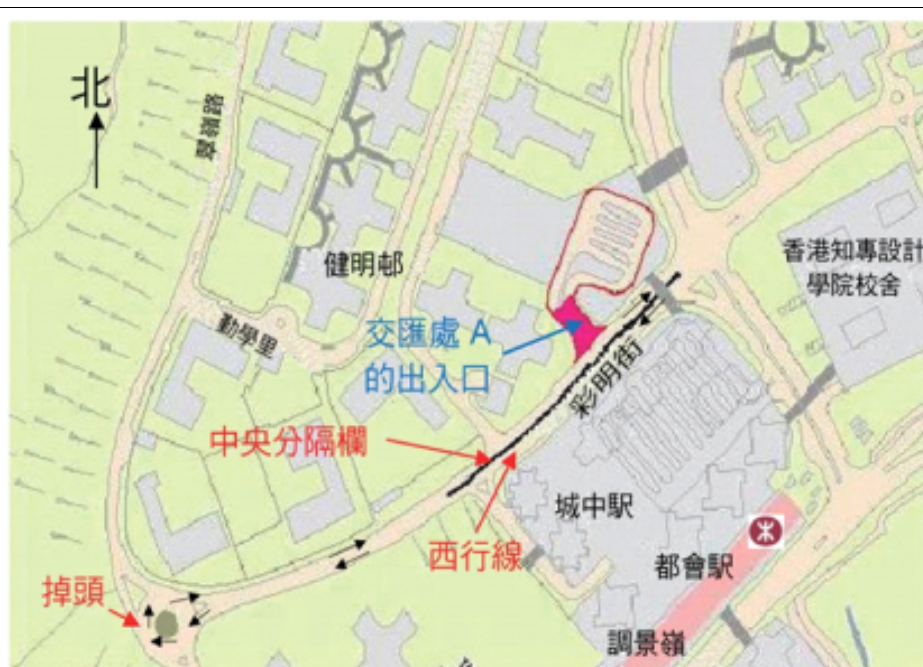
公共運輸交匯處的出入口安排

3.15 運輸署表示，巴士營辦商曾對交匯處 A 的出入口安排提出疑慮。由於彩明街沿線設有中央分隔欄，沿此街道西行線行走的巴士須迂迴繞道和掉頭才可進入交匯處 A (見圖三)，致使車程增加約700米，行車時間增加三分鐘。二零一零年十一月，運輸署進行安全評估後，要求路政署進行改善工程 (註13)，讓巴士無須繞道就可以駛進交匯處 A。有關工程於二零一一年六月竣工。

註 13：改善工程包括拆除部分中央分隔欄以便在彩明街西行線設置右轉設施。

圖三

交匯處 A 的車輛出入口



資料來源：規劃署的記錄

審計署的意見及建議

須借鑑經驗以規劃日後公共運輸交匯處車輛出入口的安排

3.16 交匯處 A 的改善工程造价為 25 萬元。二零一一年九月，運輸署告知審計署，交匯處 A 的改善工程取得成效，該署會與公共交通營辦商緊密合作，善加利用交匯處 A，以配合將軍澳南日後的發展和人口增長。運輸署日後規劃公共運輸交匯處時，須借鑑此個案的經驗。

審計署的建議

3.17 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。

當局的回應

3.18 運輸署署長同意審計署的建議。他表示運輸署日後規劃公共運輸交匯處行車通道的安排時，會借鑑此個案的經驗。

在近距離設置兩個公共運輸交匯處

3.19 一九九七年二月，房屋署告知運輸署，第 73A 區地理條件的限制會影響交匯處 A 的用途，並查詢可否取消在交匯處 A 建設巴士總站的建議，改而在區內設置巴士路旁停車處。同年四月及六月，運輸署告知房屋署，交匯處 A 須予保留，理由如下：

- (a) 由於發展階段不同，交匯處 B 的巴士總站應屬一個為房屋計劃而建分開並獨立的巴士總站。交匯處 A 和交匯處 B 的巴士總站各不從屬，不能互相替代；
- (b) 不能接納以巴士路旁停車處代替交匯處 A 巴士總站的建議。在商業中心下方設置總站，可提供較完善的運輸設施；
- (c) 設置兩個公共運輸交匯處，可避免行人人流往同一地點匯聚。從長遠規劃而言，在調景嶺區進一步發展後，可能需要提供前往調景嶺站的專線小巴接駁服務；及
- (d) 第 73A 區的計劃人口約為 18 000 人，從規劃巴士服務角度而言，在交匯處 A 設置四個巴士停車處是可接受的。預留一至兩個巴士停車處供日後擴展，是較為穩妥的做法。

審計署的意見及建議

須審慎檢視日後在近距離設置多個公共運輸交匯處的安排

3.20 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，當房屋署諮詢運輸署對於設置交匯處 A 的意見時，運輸署確認有需要設置這兩個公共運輸交匯處。二零一一年五月及八月，運輸署告知審計署，當日決定設置交匯處 A 是基於以下考慮因素：

- (a) 第 74 區及 73A 區分別會於二零零一年年初及二零零二年年中有居民入伙；及
- (b) 交匯處 A 原定於二零零二年七月竣工，而交匯處 B 計劃於二零零二年年底竣工。

3.21 最終，交匯處 A 在二零零四年九月才啓用。由於交匯處 B 已於二零零二年八月啓用，故此大部分服務調景嶺區的巴士線及專線小巴線獲安排使用交匯處 B。截至二零一一年八月，交匯處 A 啓用七年後，其使用率仍然偏低（見第 3.10(a) 段的表二）。

審計署的建議

3.22 審計署建議，運輸署署長日後規劃設置公共運輸交匯處時，應審慎檢視在近距離設置兩個公共運輸交匯處的安排及理據。

當局的回應

3.23 運輸署署長同意審計署的建議。他表示運輸署會借鑑此個案的經驗，與相關部門合作，審慎檢視在近距離設置及落實多個公共運輸交匯處的理據。

向立法會提供的資料

3.24 二零零一年四月，運輸及房屋局(註 14)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，但沒有提述交匯處 A。按該文件所述，在二零零一年，調景嶺沒有人居住，而將軍澳市中心的人口為 58 000 人。在二零零一年四月的立法會工務小組委員會會議上，有一名委員提問，到了二零一一年，將軍澳市中心的預計人口會達到 142 000 人，遠高於調景嶺的 80 000 人，為何分設於調景嶺站和將軍澳站的公共運輸交匯處卻有相同設計容車量(各設有九個停車處)。

3.25 運輸署回應時表示：

- (a) 尚德邨已有一個巴士總站(有五個停車處——其中三個編配予專利巴士，一個編配予專線小巴和一個編配予的士)，服務將軍澳市中心的北部；及
- (b) 將軍澳站的公共運輸交匯處設置九個停車處，是為了應付到了二零一一年的 84 000 名新增人口(即由 58 000 人增至 142 000 人)。

審計署的意見及建議

須向立法會提供相關資料

3.26 審計署注意到：

- (a) 二零零一年四月向立法會提交的資料文件，沒有提述交匯處 A(見第 3.24 段)；及

註 14：二零零二年七月以前，當時的運輸局負責運輸事宜的決策工作。二零零二年七月，當時的環境運輸及工務局成立，接掌相關的決策職務。二零零七年七月，運輸及房屋局成立，接掌環境運輸及工務局的運輸政策職務。為求簡明，本報告書稱運輸局及環境運輸及工務局為運輸及房屋局。

- (b) 連同交匯處 A 的五個停車處，共有 14 個停車處 (分設於交匯處 A 及交匯處 B) 為調景嶺區的 80 000 名居民提供服務。

3.27 二零一一年五月，運輸署告知審計署：

- (a) 除了調景嶺區外，交匯處 A 及交匯處 B 亦作為鄰近地區的交通樞紐，服務範圍涵蓋西貢、清水灣及將軍澳工業邨等；及
- (b) 交匯處 A 及交匯處 B 的服務範圍涵蓋調景嶺以外地區。事實上，交匯處 A 及交匯處 B 所服務的計劃人口超過 80 000 人。

審計署認為，運輸署的上述資料對於考慮在調景嶺設置交匯處 A 及交匯處 B 而言具參考價值，應納入二零零一年四月提交立法會交通事務委員會的資料文件內。

審計署的建議

3.28 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。

當局的回應

3.29 運輸及房屋局局長和運輸署署長同意審計署的建議。他們表示：

- (a) 在二零零一年提交立法會的文件，目的是向立法會申請撥款，以便為港鐵將軍澳支線設置數個公共運輸交匯處，包括交匯處 B。運輸及房屋局因此針對有關項目提供相關資料；及
- (b) 運輸及房屋局和運輸署日後會因應情況，考慮提供鄰近地方其他已規劃的公共運輸交匯處資料。

3.30 財經事務及庫務局局長表示：

- (a) 當局撰寫立法會資料文件時，已盡力提供所有相關資料，而日後亦會繼續盡可能提供相關資料；及
- (b) 根據夾附於財務通告第 4/2010 號的《財務委員會、人事編制小組委員會和工務小組委員會使用簡介》，工務小組委員會文件內的資料應力求詳盡，行文則應簡明扼要；內容只應臚列事實和專業意見，說明真相，而不應隱瞞實情或歪曲事實。

第4部分：錦上路站的公共運輸交匯處

4.1 本部分探討在元朗錦田的西鐵線錦上路站設置的公共運輸交匯處(交匯處C)，探討重點如下：

- (a) 巴士和專線小巴總站設施的使用情況(第4.2至4.12段)；及
- (b) 的士站的使用情況(第4.13至4.18段)。

巴士和專線小巴總站設施的使用情況

4.2 根據一九九六年完成的《全港發展策略檢討》(註15)：

- (a) 到了二零一一年，錦田會成為策略性增長區，預計其土地用途和人口密度都會有重大變化；及
- (b) 交通網絡須大幅改善，以配合錦田的發展。

4.3 在一九九六及一九九七年，運輸署和九廣鐵路公司(九鐵公司——註16)同意設置交匯處C。一九九九年五月，西鐵線的車站及運輸綜合委員會(見第1.10段)批准錦上路站的設計布置和相關設施(包括交匯處C)。有關設計是建基於下列假設：

- (a) 錦上路站所有周邊地區，包括錦田、八鄉和石崗，均以公共交通連接該車站；
- (b) 錦上路站會同時作為轉車站和乘車站，讓乘客轉乘西鐵線和規劃中的北環線(註17)；
- (c) 西鐵線乘客約有80%會乘搭巴士或專線小巴前往錦上路站；
- (d) 現有巴士線主要為鄉郊提供長途服務，不宜作為短途接駁線；
- (e) 接駁交通服務應由全新網絡提供；及
- (f) 根據交通預測，預計有八條新巴士線和八條新專線小巴線使用此公共運輸交匯處的總站設施。

註15：《全港發展策略檢討》提供基礎，為香港的中期(至二零零六年)和長期(至二零一一年)的發展需要制訂更詳細計劃和綱領，亦為香港的長遠發展確定新的策略性增長區。

註16：二零零七年十二月兩鐵合併時，九鐵公司與港鐵公司簽訂服務經營權協議，授予港鐵公司使用其資產的權利，以營運九鐵路線，包括興建中的九鐵路線。

註17：根據《鐵路發展策略2000》，北環線會連接西鐵線及東鐵線，並把錦上路站連接至落馬洲邊境管制站。截至二零一一年八月，北環線仍在規劃中。

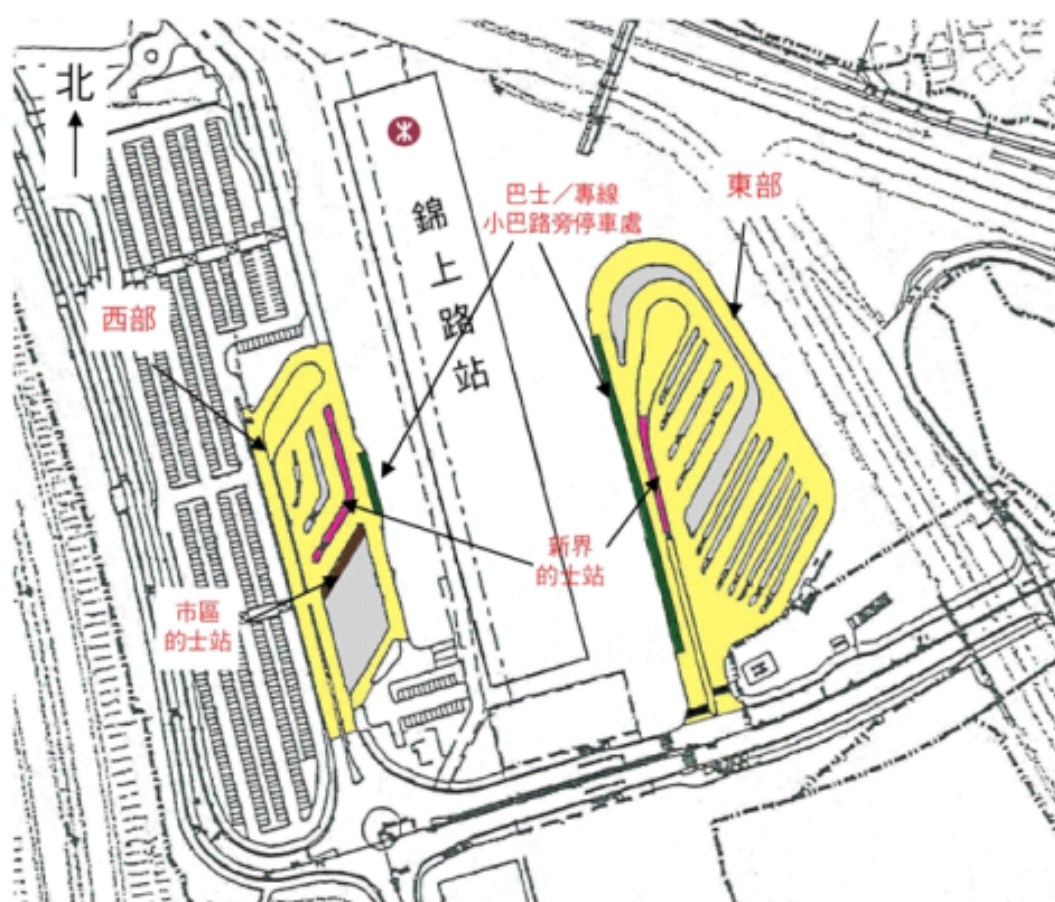
4.4 一九九九年六月，立法會財務委員會批准撥款 5.469 億元，為西鐵項目的錦上路站進行主要基建工程 (見第 1.10 段)，包括位於地面的露天交匯處 C，估計造價為 1.034 億元。路政署擔任項目經理。交匯處 C 竣工時的造價為 5,630 萬元，並於二零零三年十一月啓用。

交匯處 C 的設計布置

4.5 交匯處 C 分作兩部分 (即東部和西部 —— 見圖四)，設有下列總站和路旁停車處設施：

圖四

交匯處 C 的平面布置



- 說明：
- 交匯處 C
 - 巴士／專線小巴路旁停車處
 - 新界的士站
 - 市區的士站

資料來源：運輸署的記錄

東部 (12 個停車處和一個路旁停車處)

- (a) 八個巴士停車處，包括用作巴士線總站的六個停車處和供途經巴士線使用的兩個停車處；
- (b) 四個專線小巴停車處，用作專線小巴總站；
- (c) 一個路旁停車處，供巴士和專線小巴上落客；

西部 (四個停車處)

- (d) 一個停車處用作市區的士站，可供六部的士同時輪候；
- (e) 一個停車處用作新界的士站，可供十部的士同時輪候；及
- (f) 兩個停車處供其他車輛上落客。

審計署的意見及建議

交匯處 C 東部總站設施的使用情況

4.6 審計署於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 (見照片五、六及圖五)，不會在交匯處 C 內的巴士和專線小巴總站上落車。

照片五及六

錦上路站前方的路旁停車處

五.



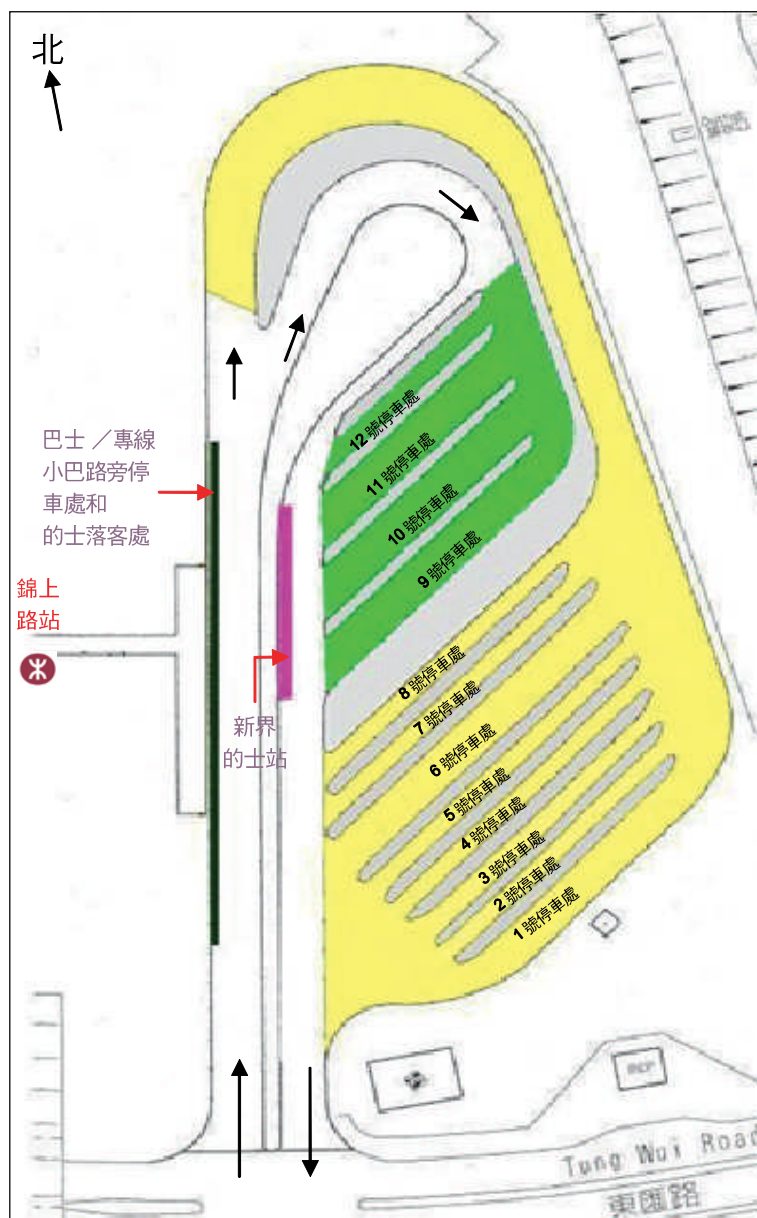
六.



資料來源：審計署於二零一一年六月一日 (星期三) 上午七時三十分 (繁忙時段) 及二零一一年八月五日 (星期五) 上午八時正 (繁忙時段) 拍攝的照片

圖五

交匯處C (東部) 的平面布置



說明： 巴士總站
 專線小巴總站

資料來源：運輸署的記錄

4.7 審計署在二零一一年八月五日(星期五)繁忙時段(上午七時三十分至上午八時三十分)實地視察發現：

- (a) 就上落客用途而言，有 1 172 人及 80 部車輛使用上述路旁停車處(註 18)；及
- (b) 只有 52 人及 13 部車輛使用交匯處 C 東部的巴士和專線小巴總站。12 個停車處中，只有四個(1、2、3 及 9 號停車處)為乘客使用(見照片七及八)，詳情如下：
 - (i) 1 號停車處供巴士輪候及間中予乘客上車；
 - (ii) 2 號和 3 號停車處分別供 251M 和 51 號巴士線上客；
 - (iii) 6 號停車處供巴士經過；
 - (iv) 9 號停車處供專線小巴線 608 號上客；
 - (v) 10、11 及 12 號停車處(見照片八)編配予專線小巴線 71、72、602 及 78 號，但沒有乘客使用；及
 - (vi) 4、5、7 及 8 號停車處閒置。

註 18：該路旁停車處供下列巴士和專線小巴線使用：

- (a) 途經巴士線 54、64K 及 77K 號(供上落乘客)；
- (b) 以交匯處 C 為總站的巴士線 51 及 251M 號(供落客)；
- (c) 專線小巴線 71、72、78、78A 及 602 號(供上落乘客)；及
- (d) 專線小巴線 608 號(供落客)。

照片七

交匯處 C 東部的巴士總站



資料來源：審計署於二零一一年八月五日 (星期五) 上午八時正 (繁忙時段) 拍攝的照片

照片八

交匯處 C 東部的專線小巴總站



資料來源：審計署於二零一一年八月五日(星期五)上午七時三十分(繁忙時段)拍攝的照片

照片九

交匯處 C 的 12 號停車處
(編配予專線小巴 78 號)



資料來源：審計署於二零一一年七月二十五日(星期一)上午八時四十五分拍攝的照片

4.8 審計署注意到，以交匯處 C 東部為總站的兩條巴士線 (即 251M 及 51 號)，是先後於二零零三及二零零八年從錦田市區遷置過來。這兩條長途巴士線分別連接錦田至青衣和錦田至荃灣。

4.9 在二零一一年八月及九月，運輸署和規劃署告知審計署：

運輸署

- (a) 供巴士使用的八個停車處中，除了 1 至 3 號停車處編配予巴士使用外，另有一個停車處預留給鐵路服務中斷時供緊急巴士使用；

- (b) 為西鐵線錦上路站規劃公共運輸交匯處時，是假設錦田會成為策略性增長區（見第 4.2(a) 段）和西鐵線與北環線的重要中轉站。因此，交匯處 C 現時的平面布置，是為了應付隨鄰近地區的發展完成後而激增的乘客需求，以及乘客由道路交通轉乘兩條鐵路線的轉車活動。交匯處 C 現時的使用率只反映過渡期的情況，待區內全面發展後，需求便會增加；

規劃署

- (c) 從策略性規劃層面而言，一九九六年的《全港發展策略檢討》已確認錦田為具潛力的策略性增長區，可容納人口七萬至十萬人。然而，當局仍未有決策落實錦田作為策略性增長區的發展，亦未曾修訂顯示地區層面分區土地用途的錦田南的法定分區計劃大綱圖，以反映擬議發展；
- (d) 二零零七年完成的《香港 2030：規劃遠景與策略》（《香港 2030 研究》—— 註 19）已取代一九九六年的《全港發展策略檢討》。按《香港 2030 研究》所述，本港的人口增長將會放緩，所以不會在二零三零年之前落實錦田的發展；及
- (e) 錦田、八鄉及石崗等地區的長遠計劃人口為 133 700 人。截至二零一一年八月，上述地區的總人口約為 33 900 人。

4.10 在交匯處 C 東部內設置的巴士和專線小巴總站（包括八個巴士停車處及四個專線小巴停車處），是基於需要建立一套全新接駁路線網絡的規劃假設（見第 4.3(e) 段）。然而，審計署注意到，截至二零一一年八月，交匯處 C 啓用七年後，交匯處 C 東部只有四個停車處有乘客使用（巴士線佔用三個及專線小巴線佔用一個）。停車處的實際需求遠低於估計。

審計署的建議

4.11 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。

註 19：《香港 2030 研究》為香港未來 30 年的發展制訂長遠的土地用途、運輸及環境規劃大綱。

當局的回應

4.12 運輸署署長同意審計署的建議。他表示：

- (a) 運輸署日後規劃公共運輸交匯處時，會審慎檢視達致短期和長期目的所需的停車處數目；及
- (b) 在北環線通車及其鄰近地區發展之前，運輸署會諮詢地政總署，探討可否把交匯處 C 西部的部分用地改作其他臨時用途，務求善用有關用地。

的士站的使用情況

4.13 根據已核准的設計布置 (見第 4.3 段)，交匯處 C 西部設有兩個的士站 (分別供市區和新界的士使用)。二零零四年二月，一些新界的士商會與運輸署會晤時表示，新界的士站的位置並不便利乘客。由於自二零零三年十一月交匯處 C 啓用後，的士站的使用率一直偏低，運輸署遂順應商會要求，於二零零四年在交匯處 C 東部另設一個新界的士站 (見第 4.6 段的圖五)。

審計署的意見及建議

交匯處 C 西部的士站的使用情況

4.14 審計署於二零一一年六月及八月實地視察發現：

- (a) 設於交匯處 C 西部的兩個的士站使用率偏低，並且有旅遊車在的士站內停泊 (見照片十)；及

照片十

交匯處 C 西部的士站



資料來源：審計署於二零一一年八月五日(星期五)上午七時二十分(繁忙時段)拍攝的照片

(b) 在交匯處 C 東部，市民對新界的士服務有需求 (見照片十一)。

照片十一

交匯處 C 東部的士站



資料來源：審計署於二零一一年六月一日(星期三)上午七時四十五分(繁忙時段)拍攝的照片

4.15 二零一一年九月，運輸署告知審計署，的士站現時的平面布置是根據區內已全面發展的假設情況而設計。由於其後規劃期限出現改變，並為了順應乘客的選擇，運輸署在交匯處 C 東部為新界的士增設一個的士站。

4.16 審計署認為，市民對於交匯處 C 西部兩個的士站的服務需求偏低。反觀，位於鄰近交匯處 C 東部巴士和專線小巴總站的一個的士站，由於具地利之便，市民對其服務需求較高。

審計署的建議

4.17 審計署**建議**，運輸署署長日後規劃的士站的位置時，應考慮便利乘客的因素。

當局的回應

4.18 運輸署署長同意審計署的建議。他表示運輸署規劃運輸設施，包括在交匯處 C 內設置的士站時，一向有考慮便利乘客的因素。

第5部分：奧運站毗連連翔道的公共運輸交匯處

5.1 本部分探討在大角咀奧運站設置的三個公共運輸交匯處，分別是毗連櫻桃街(交匯處D)、海泓道(交匯處E)及連翔道(交匯處F)的公共運輸交匯處。探討重點如下：

- (a) 在奧運站設置多個公共運輸交匯處(第5.2至5.11段)；及
- (b) 在交匯處F外設置專線小巴停車處(第5.12至5.15段)。

在奧運站設置多個公共運輸交匯處

5.2 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，配合大角咀站(一九九六年易名為奧運站)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。這三個公共運輸交匯處分設於大角咀三個地點(分別為地段A的交匯處D、地段B的交匯處E及地段C的交匯處F——見圖六)。運輸署表示：

- (a) 建造交匯處D，是為了重置前大角咀巴士總站(提供11個巴士停車處)；及
- (b) 建造交匯處E和交匯處F，主要是為西九龍區內以路旁巴士站為總站的巴士線提供總站設施，以及擴展的士、專線小巴和專利巴士線服務，配合港鐵東涌線和附近的新發展。

圖六

交匯處D、交匯處E及交匯處F的位置



說明： 有關地段的界線

資料來源：運輸署的記錄

批准撥款

5.3 一九九二年十一月，當局在工務計劃下開立了一個為設置交匯處 D、交匯處 E 及交匯處 F 的新項目。一九九五年三月，財經事務及庫務局 (註 20) 批准撥款 1,160 萬元，建造交匯處 D (註 21)。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；又於一九九七年一月批准撥款 1,880 萬元，建造交匯處 E。路政署擔任項目經理。上述公共運輸交匯處於一九九八至二零零零年間竣工 (見表三)。

表三

設置交匯處 D、交匯處 E 及交匯處 F

公共運輸 交匯處	核准項目預算 (百萬元)	面積 (平方米)	竣工日期
D	11.6	4 701	1998 年 7 月
E	18.8	8 996	2000 年 6 月
F	18.6	10 504	1999 年 7 月

資料來源：運輸署的記錄

公共運輸交匯處的計劃用途

5.4 上述三個公共運輸交匯處提供合共 42 個停車處，其計劃用途載於表四。

註 20：一九九七年七月以前，當時的庫務科負責庫務事宜的決策工作。一九九七年七月，庫務科改名為當時的庫務局。二零零二年七月，財經事務及庫務局成立，接掌相關的決策職務。為求簡明，本報告稱庫務科及庫務局為財經事務及庫務局。

註 21：當建造交匯處 D 一事在一九九五年獲得批准時，財經事務及庫務局當時獲授權可批准造價不超過 1,500 萬元的基本工程項目 (即丁級項目)。截至二零一一年八月，運輸及房屋局常任秘書長 (運輸)、路政署署長及其他指定官員均獲授權批准小型運輸工程項目的撥款申請，而丁級項目的撥款上限為 2,100 萬元。

表四

交匯處 D、交匯處 E 及交匯處 F 的計劃用途

公共運輸 交匯處	停車處數目			
	巴士 (a)	紅色小巴 (b)	的士 (c)	合計 (註 1) (d)=(a)+(b)+(c)
D	9	4	1	14
E	10	0	0	10
F (註 2)	18	0	0	18
合計	37	4	1	42

資料來源：運輸署及路政署的記錄

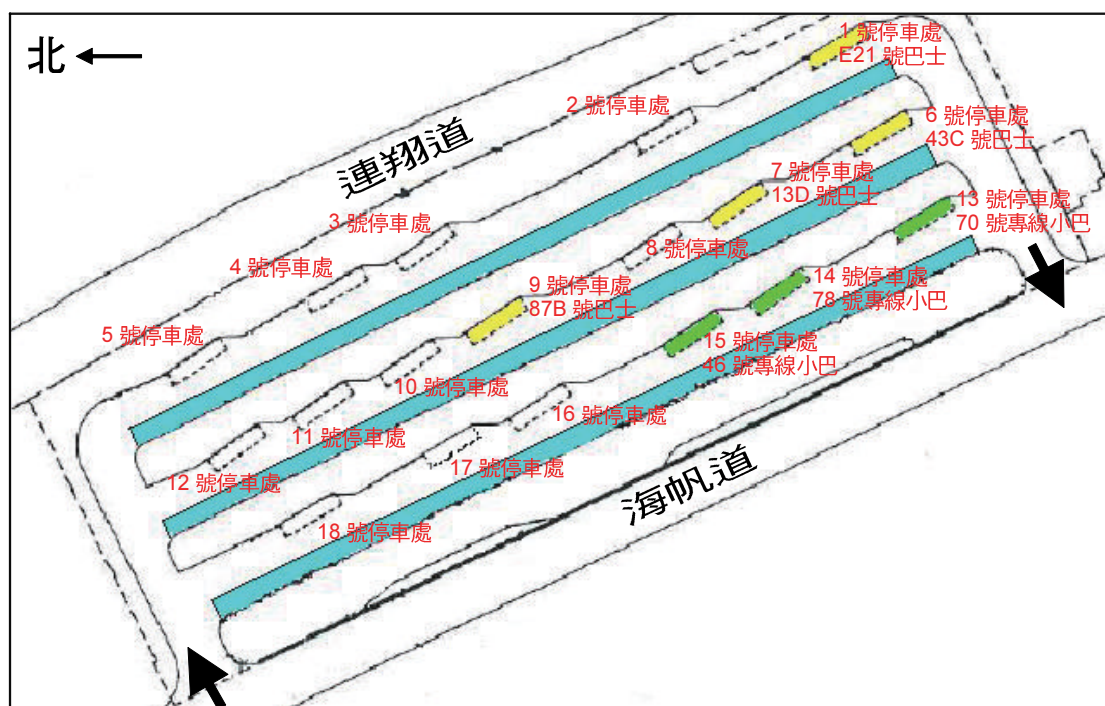
註 1： 運輸署表示，截至二零一一年八月，所有設於交匯處 D 及交匯處 E 的停車處已編配用途；但交匯處 F 有四個停車處尚未編配用途。

註 2： 根據地段 C 的批地文件，除了 18 個上落客停車處外，應另設最少 24 個供巴士輪候的車位。

圖七顯示截至二零一一年八月，交匯處 F 的平面布置和停車處用途。

圖七

交匯處 F 的平面布置和停車處用途
(二零一一年八月)



說明：

- 巴士停車處
- 專線小巴停車處
- 空置停車處
- 車輛輪候區

資料來源：運輸署的記錄

5.5 就交匯處 E 和交匯處 F，公共運輸交匯處外均設有專線小巴總站和的士站(見圖六及表五)。

表五

交匯處 E 和交匯處 F 外的專線小巴總站和的士站

公共運輸 交匯處	停車處數目		
	專線小巴 (a)	的士 (b)	合計 (c) = (a)+(b)
E	2	2	4
F	4	1	5
合計	6	3	9

資料來源：運輸署的記錄

審計署的意見及建議

立法會議員的關注事項

5.6 一九九五年十二月，在立法會工務小組委員會會議上，委員查詢在奧運站設置三個交匯處和在交匯處F設置18個巴士停車處的背景。當局回應如下：

- (a) 除了便利乘客轉乘鐵路列車外，該三個公共運輸交匯處亦會為鐵路車站附近的住宅及商業樓宇發展項目所需的新交通服務提供配套設施，並為總站設於大角咀區路旁的巴士線提供總站設施；及
- (b) 待交匯處 F 啓用後，大部分巴士停車處會全面使用，只有一至兩個會留作未來擴展之用。

交匯處 F 的使用情況

5.7 交匯處 F 有 18 個上落客停車處和一些車輛輪候區。審計署在二零一一年六月及八月實地視察及調查時發現：

- (a) 只有四條專利巴士線 (13D、43C、87B 及 E21 號) 和三條專線小巴線 (46、70 及 78 號) 使用交匯處 F；
- (b) 曾有十條巴士線指定以交匯處F為總站。二零零零年七月至二零零七年五月期間，當局因應乘客需求的變化，把其中六條巴士線遷置其他總站或取消。截至二零一一年八月，只有四條巴士線以交匯處 F 為總站；及

- (c) 交匯處 F 是大型公共運輸交匯處，佔地 10 504 平方米，有頗大部分地方撥作輪候用途 (見照片十二及十三)。不在服務的巴士／專線小巴會停泊在空置停車處或車輛輪候區。

照片十二及十三

巴士／專線小巴在交匯處 F 內輪候

十二.



二零一一年六月十日 (星期五)
上午七時正

十三.



二零一一年七月十六日 (星期六)
下午一時二十四分

資料來源：審計署拍攝的照片

5.8 二零一一年八月及九月，運輸署告知審計署下列有關交匯處 F 的使用情況：

- (a) 每條以交匯處 F 作總站的路線獲編配兩個停車處，一個供上客，另一個供落客及／或讓下一部巴士／專線小巴輪候；
- (b) 現時，有四條巴士線和三條專線小巴線以交匯處 F 作為總站，使用了 18 個中的 14 個上落客停車處；
- (c) 交匯處 F 鄰近的住宅項目有部分仍在發展中，另有部分項目仍未完全入伙。由於或有需要為區內新發展項目增加巴士服務，運輸署會再檢視上落客停車處的安排及需要；及
- (d) 車輛輪候區已編配予巴士營辦商，以應付他們的營運需要，包括作為巴士車長用膳時間的臨時巴士輪候處，以及供約 50 部巴士通宵停泊。

5.9 交匯處 F 於一九九九年八月啓用。按原定計劃，所設的18個巴士停車處，大部分會編配予專利巴士使用 (見第5.6(b) 段)。不過，截至二零一一年八月(啓用 12 年後)，只有四條專利巴士線和三條專線小巴線以此公共運輸交匯處為總站 (見第 5.7(a) 段)。

審計署的建議

5.10 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。

當局的回應

5.11 運輸署署長同意審計署的建議。他表示：

- (a) 運輸署會從規劃不同公共運輸交匯處的工作中汲取經驗，力求精確估算所需的巴士停車處要求。不過，公眾對公共交通服務的需求會隨時間變化，所以未必能確保供求完全匹配；及
- (b) 運輸署會考慮採取措施，善用交匯處 F 內剩餘的地方，確保會有效地利用運輸設施，以應付不斷轉變的交通需求和營運需要。

在交匯處 F 外設置專線小巴停車處

5.12 如第5.5段的表五所示，交匯處 F 外的海輝道設有四個路旁專線小巴停車處。二零零八年一月，運輸署把三條專線小巴線總站從海輝道遷往交匯處 F，為乘客提供更便利和環境更佳的候車處。有兩條專線小巴線繼續使用海輝道的路旁專線小巴停車處，以應付部分乘客的需要 (見照片十四)。

照片十四

交匯處 F 外的專線小巴停車處



資料來源：審計署於二零一一年六月十日(星期五)上午八時四十五分拍攝的照片

備註：正進行渠務工程。

審計署的意見及建議

須善用剩餘的停車處

5.13 審計署在二零一一年六月實地視察時發現，把三條專線小巴總站遷往交匯處 F 後，海輝道路旁專線小巴停車處的使用率偏低。

審計署的建議

5.14 審計署建議，運輸署署長應採取措施，善用海輝道剩餘的專線小巴停車處。

當局的回應

5.15 運輸署署長同意審計署的建議。他表示現有兩條專線小巴線以海輝道專線小巴停車處為中途站，而運輸署正考慮把剩餘地方編配作其他交通用途，例如供車輛作一般上落客用途。

第6部分：尖東站 (麼地道) 的公共運輸交匯處

6.1 本部分探討設於尖東站的公共運輸交匯處 (交匯處 H)，探討重點如下：

- (a) 在尖東站設置交匯處 H (第 6.2 至 6.18 段)；及
- (b) 一個旅遊項目的推展安排 (第 6.19 至 6.26 段)。

在尖東站設置交匯處 H

6.2 尖沙咀天星小輪碼頭公共運輸交匯處 (交匯處 G) 位於尖沙咀海旁。二零零二年，商務及經濟發展局轄下旅遊事務署建議把交匯處 G 改建為露天廣場 (露天廣場 A)，作為旅遊景點和公眾休憩用地。政府當時計劃利用尖東站 (二零零四年十月啓用) 附近的永安廣場花園用地建設交匯處 H，以取代交匯處 G，並於交匯處 H 的上蓋平台重置花園。

6.3 按原定的交通安排計劃，以交匯處 G 為總站的 15 條巴士線中，有七條將遷往交匯處 H。為盡量減少對巴士服務的影響，須待交匯處 H 竣工後才開始為露天廣場 A 施工。交匯處 H 會設有通道連接尖東站 (見圖八)。

圖八

交匯處 H 的位置



資料來源：運輸署的記錄

公眾諮詢

6.4 二零零二年，商務及經濟發展局開始就發展露天廣場A和遷置交匯處G (露天廣場項目) 的建議諮詢公眾意見，所諮詢的持份者包括公共交通服務營辦商、旅遊及酒店業、區議會，以及地區人士。

6.5 二零零三年二月，油尖旺區議會原則上支持露天廣場項目，並於二零零四年四月通過交匯處H的概念設計。在二零零四及二零零五年，運輸署就涉及使用交匯處G的巴士線的遷置計劃，再次諮詢油尖旺區議會和其他相關區議會。獲諮詢的區議會當時並不反對遷置計劃。

分期發展露天廣場項目

6.6 二零零三年六月，當局告知當時的立法會經濟事務委員會(註22)，交匯處H預計於二零零七年啓用，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。政府亦計劃在香港文化中心外鄰近交匯處G的地點建設新迴轉處(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，為求巴士總站從交匯處G遷往交匯處H後便利巴士乘客。路政署負責迴轉處A的建造工程。

交匯處H的撥款批准及建造

6.7 二零零五年六月，立法會財務委員會批准撥款2.76億元，建造“尖沙咀東部的運輸連接系統”(註23)項目，其中包括建設交匯處H。為盡量減少銜接問題及對公眾的干擾，當局委託九鐵公司負責監督和建造交匯處H，而項目經理仍是由建築署擔任。

6.8 二零零七年四月，交匯處H(見照片十五)竣工，造價為1.43億元。交匯處H設有九個巴士停車處和七個巴士輪候車位。

註22：自二零零七年十月起，立法會經濟發展事務委員會接掌立法會經濟事務委員會的職能。

註23：該項目包括交匯處H、交匯處H上蓋供重置永安廣場花園的平台花園、兩條連接行人天橋，以及一所公廁。重置永安廣場花園計劃由九鐵公司自資進行，作為東鐵支線項目的一部分。

照片十五

尖東站 (麼地道) 的交匯處 H



資料來源：審計署於二零一一年六月十日(星期五)上午八時正(繁忙時段)拍攝的照片

近期發展

6.9 二零零八年六月，運輸署把一條巴士線(5號)的總站由交匯處G遷往交匯處H。二零零九年六月，迴轉處A的建造工程刊憲。當局收到下列關注迴轉處計劃的意見：

- (a) 日後安排的巴士服務是否足夠；
- (b) 露天廣場項目可能對交通流量造成的影響；及
- (c) 有需要保留尖沙咀碼頭的巴士總站，以保存香港市民的集體回憶。

6.10 二零一零年二月，因應九龍城區議會的要求，5號巴士線的總站遷回交匯處G。同年九月，當局因應刊憲期間收到的公眾意見，修訂迴轉處計劃的設計，並把修訂計劃提交油尖旺區議會的交通運輸委員會。該委員會委員關注迴轉處A及露天廣場項目可能對尖沙咀一帶交通流量造成的影響，並建議運輸署應根據保持交通暢順原則，積極考慮安排所有現時以尖沙咀碼頭為總站或中途站的巴士線日後使用迴轉處A。同月，一名區議員向運輸署提議：

- (a) 由於區內供旅遊車停泊的設施不足，應考慮把交匯處 H 的部分地方改作旅遊車停泊區；及
- (b) 有關安排有助解決尖沙咀海旁旅遊車上落客用地不足的問題。

審計署在二零一一年五月實地視察時發現，一些旅遊車使用尖沙咀海旁的巴士站作臨時停泊之用(見照片十六)。

照片十六

旅遊車臨時停泊在尖沙咀海旁的巴士站



資料來源：審計署於二零一一年五月二十八日(星期六)下午一時四十五分拍攝的照片

6.11 二零一零年十月，修訂的迴轉處計劃刊憲。當局收到有關修訂計劃的意見，與上次刊憲時接獲的意見大致相若(見第 6.9 段)。

6.12 旅遊事務署考慮過油尖旺區議會轄下交通運輸委員會及公眾的意見後，決定重新研究露天廣場項目的發展路向。旅遊事務署建議採用新的設計概念，把露天廣場和尖沙咀天星碼頭的活化計劃合而為一，目標是把鄰近地區發展為旅遊中心，並在區內締造新地標。為釋除交通運輸委員會對交通安排的疑慮，旅遊事務署建議把擬議迴轉處 A 擴建為新的公共運輸交匯處，讓現時使用尖沙咀碼頭總站的 15 條巴士線日後繼續途經天星碼頭。上述安排會便利乘客乘搭巴士及轉乘渡輪。

6.13 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，迴轉處 A 會成為新的公共運輸交匯處，以便重置以交匯處 G

作為總站的所有11條巴士線和途經交匯處 G 的 4 條巴士線。旅遊事務署亦告知油尖旺區議會：

- (a) 當局會研究不同安排，務求盡量善用交匯處 H；
- (b) 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；及
- (c) 如新設計概念獲油尖旺區議會支持，旅遊事務署會諮詢其他相關人士的意見，並展開露天廣場項目的設計工作。待有較具體的設計建議後，旅遊事務署會再次諮詢油尖旺區議會。

6.14 截至二零一一年八月，交匯處 H 的九個停車處中，有三個獲編配予三條巴士線，分別作為兩條巴士線 (28 及 234X 號) 的總站 (註 24) 和一條巴士線 (5 號) 的中途站。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 (包括擴大擬議的迴轉處 A)，以減輕有關工程對公眾造成的影響。

審計署的意見及建議

須善用交匯處 H

6.15 審計署於二零一一年六月十日 (星期五) 早上繁忙時段 (上午七時三十分至上午八時三十分) 實地視察時，發現只有 16 名乘客和 29 輛巴士使用交匯處 H。審計署認為，交匯處 H 於二零零七年八月啓用至今約四年，但所設的九個巴士停車處，只有三個編配予巴士使用，而且使用交匯處的乘客甚少，情況未如理想。

審計署的建議

6.16 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。

當局的回應

6.17 運輸署署長同意審計署的建議。他表示會檢討剩餘停車處的用途。

6.18 旅遊事務專員亦表示，旅遊事務署會繼續與運輸署緊密合作，推展露天廣場項目和確保交匯處 H 得到善用。

註 24：該兩條以交匯處 H 為總站的巴士線於二零零七年八月從尖沙咀 (漢口道) 總站遷置過來。

推展一個旅遊項目

6.19 按旅遊事務署的原定計劃，露天廣場項目會分三期進行(第一期：交匯處 H；第二期：迴轉處 A；及第三期：露天廣場 A)。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 (主要工程)，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 的配套設施。

6.20 二零一一年八月和九月，運輸署及旅遊事務署告知審計署：

運輸署

- (a) 交匯處 H 是為了替代交匯處 G 而設置。在二零零五年交匯處 H 動工前，當局已就露天廣場項目的概念發展諮詢公眾，包括交匯處 H 的平面布置和相關交通安排，並獲相關區議會和立法會議員支持；
- (b) 在考慮過迴轉處 A 刊憲後所收到的意見(見第6.9及6.11段)，須對迴轉處 A 的原定工程範圍作出修訂，以致影響巴士線遷往交匯處 H 的進度；

旅遊事務署

- (c) 關於原定露天廣場項目，就發展露天廣場 A 和把交匯處 G 遷往交匯處 H 的建議進行的公眾諮詢工作，早於二零零五年九月交匯處 H 動工前已完成；
- (d) 在規劃露天廣場項目時，為確保把巴士線由交匯處 G 遷往交匯處 H 的安排不會影響對公眾提供現有的巴士服務，當局有需要事先進行交匯處 H 的建造工程，然後才展開迴轉處 A 和露天廣場 A 的工程；
- (e) 二零零七年四月，當交匯處 H 竣工後，旅遊事務署便開始露天廣場 A 的設計工作，而運輸署亦為遷置巴士線和在憲報刊登迴轉處 A 事宜展開準備工作；
- (f) 鑑於二零零九年六月和二零一零年十月迴轉處計劃刊憲後接獲反對意見(見第6.9及6.11段)，油尖旺區議會對於早前已同意與露天廣場項目相關的交通安排，尤其是巴士服務的安排，表示疑慮；及

- (g) 公眾近年所提出的眾多疑慮和對迴轉處計劃的大量反對意見，都是始料不及。因此，當局認為，在此情況下推展原定露天廣場項目，既不可行，亦不切實際。為回應公眾的關注和重新爭取公眾支持擬議的露天廣場項目，當局已提出新設計概念 (見第6.12段)。

審計署的意見及建議

須先完成主要工程的設計定案和諮詢後才進行附屬工程

6.21 審計署認為，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。交匯處 H 的建造工程於二零零五年開始，二零零七年竣工。不過，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 事宜進行諮詢。

6.22 二零零八年六月，旅遊事務署為露天廣場 A 舉辦公開設計比賽，並於二零一一年八月公布比賽結果。旅遊事務署表示：

- (a) 活化尖沙咀天星碼頭及其毗鄰地區的設計概念已改變 (見第 6.13 段)；及
- (b) 相關參賽作品，包括優勝作品，最終均未有獲採納成為旅遊中心的設計，因為作品未有把活化碼頭的概念作為整體綜合設計的核心。

6.23 審計署認為，日後推展包含主要工程及附屬工程的項目時，須先行完成主要工程的設計定案和公眾諮詢，然後才進行附屬工程。這安排有助確保附屬工程會配合主要工程在設計或安排上的改動。

審計署的建議

6.24 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

6.25 旅遊事務專員同意審計署的建議。他表示在推展旅遊項目時，先行完成主要工程的公眾諮詢和設計後才進行附屬運輸工程，有時未必切實可行。不過，如情況許可，旅遊事務署會盡可能落實審計署的建議。

6.26 運輸署署長表示，運輸署會繼續支持旅遊事務署的工作，協助旅遊項目規劃和設置附屬運輸設施。

附錄 A
(參閱第 1.9 段)

鐵路線
(一九九四至二零一一年通車)

	鐵路線	通車年份
1.	機場快線及東涌線	1998
2.	將軍澳線	2002
3.	西鐵線	2003
4.	東鐵至尖東延線	2004
5.	馬鞍山線	2004
6.	迪士尼線	2005
7.	落馬洲支線	2007
8.	將軍澳支線	2009
9.	九龍南線	2009

資料來源：運輸署的記錄

附錄 B
(參閱第 1.9 段)

鐵路車站毗鄰的 28 個公共運輸交匯處
(一九九四至二零一一年啓用)

	公共運輸交匯處的位置
1.	彩明商場
2.	迪士尼站
3.	尖東站 (麼地道)
4.	坑口站
5.	香港站
6.	錦上路站
7.	九龍站
8.	康城站
9.	落馬洲站
10.	朗屏站 (北)
11.	朗屏站 (南)
12.	南昌站
13.	奧運站毗連櫻桃街
14.	奧運站毗連海泓道
15.	奧運站毗連連翔道
16.	兆康站 (北)
17.	兆康站 (南)
18.	欣澳站
19.	大圍站
20.	天水圍站
21.	調景嶺站
22.	將軍澳站
23.	青衣站
24.	荃灣西站
25.	屯門站
26.	烏溪沙站
27.	元朗站 (北)
28.	元朗站 (南)

資料來源：運輸署的記錄

附錄 C
(參閱第 1.9 段)

建造或規劃中的鐵路線
(二零一一年八月)

	鐵路線	目標通車年份
1.	西港島線	2014
2.	廣深港高速鐵路	2015
3.	南港島線 (東段)	2015
4.	觀塘線延線	2015
5.	沙田至中環線 — 大圍至紅磡段 — 紅磡至金鐘段	2018 2020
6.	北港島線	規劃中
7.	北環線	規劃中
8.	南港島線 (西段)	規劃中

資料來源：路政署的記錄