

立法會交通事務委員會資料文件

有關下列項目的補充資料

188CL – 地鐵將軍澳支綫坑口站公共運輸交匯處

**72TI – 地鐵將軍澳支綫將軍澳站和調景嶺站
的兩個公共運輸交匯處**

簡介

在2001年3月30日的立法會交通事務委員會會議上，各委員曾討論有關地鐵將軍澳支綫坑口站、將軍澳站和調景嶺站公共運輸交匯處的資料文件，並支持我們向財務委員會工務小組提交文件，把有關三個交匯處的工程計劃，提升為甲級工程。當時政府承諾提供以下資料：

- (a) 策劃公共運輸交匯處內停車灣數目的一般機制，以及策劃地鐵將軍澳支綫上述三個公共運輸交匯處時採用的機制；
- (b) 於地鐵坑口站、將軍澳站和調景嶺站三個公共運輸交匯處提供新界的士設施的事宜；及
- (c) 對環保署《半封閉式公共運輸交匯處的空氣污染管制》內《空氣質素指引》公布前後有關公共運輸交匯處的空質素指標作出比較。

公共運輸交匯處的策劃工作

2. 公共運輸交匯處是為一組不同交通工具提供設施的地方，讓乘客可接駁轉乘不同的交通服務。在決定公共運輸交匯處交通工具的種類和各種交通工具的載客量時，我們須作出下列工序：

- (a) 根據有關地區的長遠發展進行廣泛的網絡評估，以確定使用有關公共運輸交匯處的交通服務及路線數目；
- (b) 估計不同交通服務及路線的需求；及
- (c) 根據估計乘客對有關公共運輸交匯處內終點站路線和途經路線及服務的需求，以及不同服務抵達的相隔時間和逗留時間，以確定需要佔用的地方和停車灣的數目。

3. 在規劃地鐵坑口站、將軍澳站和調景嶺站的公共運輸交匯處的容量時，運輸署曾考慮以下各項主要因素：

- (a) 有關公共運輸交匯處的步行抵達區域和乘搭交通工具抵達區域的人口及土地用途；
- (b) 將軍澳支綫將於2002年年底通車，預期屆時會吸引不少本來採用其他交通工具的乘客改為乘搭地鐵；及
- (c) 在坑口、將軍澳和調景嶺各區內現有的巴士、專綫小巴和其他服務，以及公共運輸交匯處設施；以及將會提供的服務和設施。

4. 這三個地區的現有及預計人口如下：

	人口			建議的公共運輸交匯處的容量
	現有	2011年	增加	
坑口地區	81,000	84,000	+3000	兩個巴士停車灣 三個專線小巴停車灣 一個的士站 一個私人交通工具停車處
將軍澳市中心	58,000	142,000	+84,000	五個巴士停車灣 兩個專線小巴停車灣 一個的士站 一個私人交通工具停車處
調景嶺	0	80,000	+80,000	五個巴士停車灣 兩個專線小巴停車灣 一個的士站 一個私人交通工具停車處

5. 該三個公共運輸交匯處內建議的設施與人口增長是相稱的；隨著人口增加，當局有需要提供這些設施，以便提供前往該等地鐵站的接駁服務及其他交通服務。

6. 坑口地區現時已有完善的巴士網絡為該區提供服務。這些巴士服務大多由現有的坑口北公共運輸交匯處開出。建議設於地鐵坑口站的新公共運輸交匯處的主要作用，是改善接駁網絡，供現時駛經該處的路線使用。

7. 將軍澳市中心北部現時已有相當數目的人口居住，並且在尚德邨已有一個巴士總站為該區提供服務。設於地鐵將軍澳市中心站的新總站的作用，是提供接駁服務及其他新服務，以配合將軍

澳市中心南部的發展。

8. 調景嶺現時尚未發展。設於地鐵調景嶺站的新總站是為了配合該區隨著在今年開始有居民入伙而日漸增加的交通需求而設的。

在公共運輸交匯處提供新界的士設施

9 新界的士的經營範圍並不包括上述三個位於將軍澳地鐵站的公共運輸交匯處。現時將軍澳新市鎮已有足夠的「市區」的士服務。

空氣質素指標

10. 我們會根據環境保護署所發出有關《半封閉式公共運輸交匯處的空氣污染管制》專業守則內的《空氣質素指引》設計該三個擬議的公共運輸交匯處。我們會提供足夠的通風系統，以及在該三個公共運輸交匯處運作期間，定期對空氣質素進行監察。我們亦會不時覆檢，以確保交匯處的通風系統的運作能因應交通量的轉變而作出調節。《空氣質素指引》就公共運輸交匯處內各種氣體污染物的最高容許濃度詳細規定如下：

空氣污染物	每立方米的最高容許濃度 ⁽ⁱ⁾ (微克 ⁽ⁱⁱ⁾)	
	1小時平均濃度	5分鐘平均濃度
一氧化碳	30,000	115,000
二氧化硫	800	1,000
二氧化氮	300	1,800

註：(i) 空氣污染物濃度對應在攝氏25度及101.325千帕斯卡（一個大氣壓力）的情況下

(ii) 一微克=1 x 10⁻⁶克

11. 1998年以前，環境保護署並沒有就半封閉式公共運輸交匯處的空氣污染管制發出指引。因此，我們不能把現時的空氣質素標準與之前的標準提供比較。

運輸局

二零零一年四月