

現時，城門隧道位於荃灣收費廣場前的兩側路旁均設有轉車站(設立至今已 X 年，期間改善過或加建設施的工程共有 Y 次，計為 P、Q、... 等項目共用了 W 百萬元)，讓乘客方便地轉乘往返新界西及新界東的專營巴士服務。由於城門隧道轉車站的設計主要供轉乘巴士之用，乘客不會作長時間逗留(城門隧道轉車站每日使用的乘客人流達 A 人，其平均逗留時間為每人 B 分鐘)，本署經研究後(何種類型的研究？量化的或是質化的研究？)認為現時的設施例如有蓋的巴士站(冬天極為嚴寒及北風凜凜時，候車站的擋風設施足夠否？這方面有沒有改善的需要呢？)，燈光照明設施(光度為 C 照明單位，合乎國際標準的 D 照明單位)等已能為乘客提供方便。況且，為有效疏導及分流在該兩個轉車站的乘客，巴士公司已盡量利用有關地點可供使用的行人路面作為乘客候車區域(城隧轉車站共佔地 E 平方米，候車地方已佔用了百份之 F 的面積)。基於上述情況，當局在考慮進一步改善或加設該處的候車設施時遇上一定的困難。(當然有困難，不然，一早做了；這樣才可證明高薪厚祿的運輸署公務員有絕對的存在價值嗎？)

註：可惜 2005 年 5 月 9 日一舖清袋了！BRAVO！大塞車已徹底見證了運輸署緊急協調中心的假！大！空！-----大事辦不來，虛有其表。難道小小的一個改善城隧轉車站設施的要求，這樁小小的小小小事工，又再揭穿了運輸署的假！大！空！)

首先，該處並沒有排污設備以興建廁所(行政大樓內有沒有廁所的？如有的話，現時的排污設備不可以應付加設的廁所嗎？。另外，本署曾派員(何時？)實地視察城門隧道轉車站的地理環境，研究在該處加設流動廁所的可行性。礙於地形的限制，城門隧道轉車站的可用空間非常有限，特別在繁忙時段，排隊候車的乘客眾多(已佔用了所有地方百份之 G 了)；如在該處擺放流動洗手間，其位置將會非常接近乘客排隊的位置，這樣不但會阻礙人流，而且在衛生方面會對排隊的乘客造成一定的影響。(但往沙田方向的候車站前端近行政大樓的地面有一空地，約有 H 平方米。出城隨後的候車站近收費亭約有空地 I 平方米，但由於這裡近山坡，工程費用因而會非常昂貴，可能多用達 J 百萬元之鉅)。此外，我們亦考慮到現時城門隧道轉車站是否有合適位置，可供清潔車輛停泊進行清潔洗手間的工作，如果讓清潔車輛佔用巴士站的上落位置進行清潔工作，則會影響巴士站的運作(清潔衛生的時間不能改在非繁忙時段的嗎？廁所位置改在候車站非上落車的地方不可能的嗎？)。

至於建議在該轉車站加設空調設備的意見，本署認為以現時城門隧道轉車站的有限空間實在難以加建構築物來安裝空調設備(因為涉及的工程資金非常大，例如：加建安裝空調設備的建築物已達 K 百萬元，以後的電費開支、維修費用每年達 L 百萬元)。