



運輸署

Transport Department

合約編號 CE53/2009 (TT)

金鐘交通研究

摘要



二零一二年八月

ARUP

目錄

1.	簡介	1
1.1	背景	1
1.2	研究目的	1
1.3	研究方法與流程	2
1.4	本摘要的結構	2
2.	主要交通問題和限制	3
2.1	研究區	3
2.2	覆檢現有的交通及運輸數據	3
2.3	交通調查	3
2.4	現時交通狀況	4
2.5	現時行人交通狀況	5
3.	交通模型建立	6
3.1	建立基準年交通模型	6
4.	設計年份交通狀況	7
4.1	設計年份規劃土地發展	7
4.2	行車及行人交通表現指標	7
5.	即時交通改善措施	9
5.1	制訂即時交通改善措施	9
5.2	實施計劃	9
6.	巴士重組計劃	10
6.1	新鐵路落成後的巴士重組計劃	10
7.	金鐘公共運輸交匯處運輸計劃	11
7.1	建議在金鐘公共運輸交匯處進行的改善措施	11
7.2	運輸設施的提供	13
8.	實施交通改善措施後的交通表現	15
8.1	行車和行人交通表現	15
9.	實施	18
9.1	諮詢	18
9.2	實施計劃	18
10.	總結	19

圖表清單

表 2.1	交通調查的摘要	3
表 4.1	未來公路發展計劃摘要	7
表 4.2	未來行人網絡發展計劃摘要	7
表 4.3	2026 年平均行車時間及平均行車速度之改變(與 2010 年比較) - 沒有實施改善措施	8
表 5.1	即時交通改善措施的實施計劃	9
表 6.1	未來巴士重組計劃摘要	10
表 6.2	2026 年實施巴士重組計劃後的行車交通表現摘要	10
表 7.1	金鐘公共運輸交匯處改善前後 - 巴士灣位供應比較	14
表 7.2	金鐘公共運輸交匯處改善前後 - 一般上落客貨灣位供應比較	14
表 7.3	金鐘公共運輸交匯處改善前後 - 的士站及輪候的士排隊通道供應比較	14
表 8.1	改善後的行車交通表現-設計年份 2016	15
表 8.2	改善後的行車交通表現-設計年份 2021	15
表 8.3	改善後的行車交通表現-設計年份 2026	15
表 10.1	建議交通改善措施的摘要	19

圖列

圖表 1.1	五個階段研究方法	2
圖 1.1	研究區和受影響區域	
圖 2.1	一般交通運行情況	
圖 5.1	即時交通改善措施	
圖 5.2	P2 路與 D9 路路口改善工程	
圖 5.3	添美道迴旋處改善工程	
圖 5.4	龍匯道與分域碼頭街路口改善工程	
圖 5.5	增設夏慤道巴士灣位	
圖 5.6	增設龍匯道的士站	
圖 5.7	金鐘公共運輸交匯處內增設行人連接通道	
圖 7.1	金鐘公共運輸交匯處改善措施	
圖 7.2	改善夏慤道與紅棉路路口 (短期措施)	
圖 7.3	改善夏慤道與紅棉路路口 (中期措施)	
圖 7.4	擬建之行人自動扶手電梯及升降機連接金鐘廊	

附錄

表 A1	交通改善措施的實施次序
柱形圖 A	交通改善措施的實施計劃

1. 簡介

1.1 背景

1.1.1 隨著港島商業核心區向金鐘方向擴展及未來中環及灣仔將會持續發展，金鐘一帶的交通擠塞預計會日益嚴重。加上新政府總部落成啓用及多條鐵路（包括西港島線、南港島線（東段）與及沙田至中環線(沙中線)）將會相繼通車，金鐘一帶的交通將會有顯著的變化。

1.1.2 位於港鐵金鐘站上蓋的公共運輸交匯處是區內主要公共交通樞紐，為公共運輸服務的乘客提供多種交通工具選擇及轉乘服務包括港鐵、專利巴士、非專營巴士、綠色專線小巴及的士等，同時為附近之建築物提供上落客貨設施。



位於金鐘公共運輸交匯處內之的士站

1.1.3 現時，金鐘一帶缺乏足夠空間作為公共運輸總站及提供上落客貨設施。各種公共運輸設施包括專利巴士站、專線小巴站、的士站及一般上落客貨設施零散地分佈於金鐘公共運輸交匯處內，車輛前往該公共運輸交匯處時需重複繞經周邊道路，而車輛進出該公共運輸交匯處時亦引致嚴重的車輛交織問題，阻礙附近主要幹道的交通。

1.1.4 現有的港鐵金鐘站將會進行擴展工程以配合分別於 2015 年和 2020 年通車的南港島線(東段)和沙中線，這些新落成的鐵路將會為金鐘帶來大量人流。金鐘一帶缺乏足夠的行人及殘疾人士設施以應付由金鐘前往未來添馬發展區所帶動之人流。

1.1.5 為改善現有及預計的各種交通及行人情況，奧雅納工程顧問香港有限公司在 2010

年 5 月 31 日獲運輸署委聘為合約編號 CE 53/2009 (TT) 的顧問，進行金鐘交通研究，並且制訂可滿足未來交通需求的運輸計劃和建議可行的交通改善措施。



位於添馬的政府總部

1.2 研究目的

1.2.1 本研究的主要目的如下：

- 檢討目前研究區和受影響區域（圖 1.1）內道路網絡在工作日之上午繁忙時間（上午 08:45 至 09:45）及下午繁忙時間（下午 05:45 至 06:45）的交通情況；
- 建立基準年 2010 和三個設計年份包括 2016、2021 及 2026 的金鐘交通模型和微觀模擬模型，以評估金鐘公共運輸交匯處和鄰近道路網絡的運作及效率；
- 進行交通影響評估，以指出研究區和受影響區域內道路網絡在基準年及未來三個設計年份的交通問題；
- 進行行人研究，以評估研究區和受影響區域內在基準年及未來三個設計年份的行人問題；
- 建議交通改善措施，以舒緩基準年及未來三個設計年份的交通擠塞情況；以及
- 建議交通改善措施的實施計劃。

1.3 研究方法與流程

1.3.1 圖表 1.1 顯示了整體研究方法。本研究可分為五個階段：

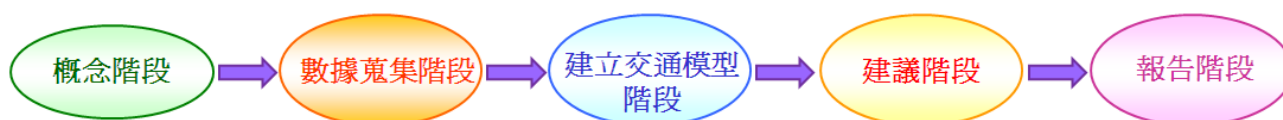
- 一. **概念階段** — 收集和檢討與研究相關的資訊和資料庫，從而對現時金鐘公共運輸交匯處內車輛和行人設施的情況和限制作出瞭解。
- 二. **數據蒐集階段** — 透過一系列交通調查，以評估工作日之上午及下午繁忙時間的行車及行人交通狀況。
- 三. **建立交通模型階段** — 建立金鐘交通模型和微觀模擬模型。為基準年 2010 的交通模型進行驗證，以用作複製現時研究區內的交通情況。設計年的交通模型將用作預測三個設計年份包括 2016、2021 及 2026 的交通及行人問題。
- 四. **建議階段** — 根據交通模型的數據及交通影響評估的結果，制訂短期、中期及長期的交通改善措施及運輸計劃。
- 五. **報告階段** — 擬備最終報告和摘要作為總結。最終報告會列出研究中的規劃資料、研究結果、交通改善措施及實施計劃。

- 第 5 章：總結建議的即時交通改善措施。即時交通改善措施可以即時舒緩研究區和受影響區域內的交通擠塞。
- 第 6 章：闡述新鐵路落成後的巴士重組計劃。
- 第 7 章：總結建議的交通改善措施。交通改善措施可以舒緩交通擠塞及改善金鐘公共運輸交匯處和鄰近地區的通達性和連接性。
- 第 8 章：總結在三個設計年份實施改善措施後的行車及行人交通表現。
- 第 9 章：總結改善措施的實施計劃。
- 第 10 章：闡述本研究之總結。

1.4 本摘要的結構

1.4.1 除本章作出簡單介紹外，本摘要的餘下章節包括：

- 第 2 章：闡述本研究進行的交通調查及概述現時行車和行人的交通特性、交通設施、公共交通乘客量和主要的交通問題。
- 第 3 章：闡述基準年 2010 的交通模型建立和校準。
- 第 4 章：闡述三個設計年份 2016、2021 及 2026 的交通模型建立，並總結三個設計年份的車輛和行人交通表現。



圖表 1.1 五個階段研究方法

2. 主要交通問題和限制

2.1 研究區

2.1.1 如圖 1.1 所示，研究區的範圍包括夏慤道以南、樂禮街以西、金鐘道以北和美利道以東。

2.2 覆檢現有的交通及運輸數據

2.2.1 本研究從多方面蒐集交通及運輸數據，並對數據作出整理和檢討，當中包括：

- 交通管理措施；
- 交通統計周年報告的交通流量數據；
- 公共運輸服務和設施清單；及
- 公共運輸服務的乘客數據。

2.3 交通調查

2.3.1 本研究的其中一個重點是在研究區內對現有的交通情況進行調查和記錄現有的交通和行人設施。透過 2010 年進行的交通調查，顧問公司嘗試指出研究範圍內的各種交通問題。

2.3.2 交通調查的數據用作分析現有交通設施的使用需求和現時的交通情況，並為建立交通模型提供基礎。表 2.1 列舉了 2010 年 5 月至 8 月期間進行的交通調查摘要。

表 2.1 交通調查的摘要

調查	方法	地點
交通量點算和輪候調查	<ul style="list-style-type: none"> • 以人手點算交通流量，並按車輛類別分門別類；以及 • 在點算交通流量期間，同時記錄車龍長度。 	<ul style="list-style-type: none"> • 19 個路口的交通流量調查； • 7 個路口的車龍長度調查。

調查	方法	地點
車程時間調查	<ul style="list-style-type: none"> • 採取《運輸策劃及設計手冊》載述的「正在行駛車輛（修訂）」方法。 	4 條路線(涵蓋干諾道中 / 夏慤道、干諾道中 / 紅棉路 / 金鐘道、金鐘道 / 皇后大道中、遮打道 / 美利道 / 金鐘道。)
行程產生量調查	<ul style="list-style-type: none"> • 以人手點算交通流量，並按車輛類別分門別類，以計算進出所調查發展項目的車輛數目；以及 • 蒐集關於所調查發展項目的資料，以推算車程產生率。 	主要發展項目包括新政府總部、美利大廈、立法會綜合大樓和力寶中心。
行人流量調查和上落客調查	<ul style="list-style-type: none"> • 確立到達和離開研究區的行人流量； • 點算使用公共運輸服務的上落客人數；以及 • 確立使用自動扶手電梯及行人道系統的行人流量。 	<ul style="list-style-type: none"> • 上落客調查地點涵蓋港鐵站出入口、專利巴士和非專營巴士站、專線小巴士、電車站、的士站及一般上落客區； • 6 條行人天橋的人流；及 • 11 條自動扶梯和樓梯的人流。
行人訪問調查	<ul style="list-style-type: none"> • 確立現時行人的出行習慣。 	主要地點涵蓋公共運輸總站及行人天橋，成功蒐集超過 2000 份調查回覆。
視像記錄調查	<ul style="list-style-type: none"> • 補充實地調查和行人訪問調查所得的數據，用以建立及核對交通模型。 	金鐘公共運輸交匯處內的 6 個主要地點。
路旁上落客貨活動實地調查	<ul style="list-style-type: none"> • 記錄參與路旁上落客貨活動的車輛數目和類別、相應所用時間，及對途經交通造成的阻礙。 	沿主要幹道路旁的 8 個主要地點。

2.4 現時交通狀況

2.4.1 研究區內的金鐘公共運輸交匯處主要由兩個公共運輸總站及多個上落客貨灣位所組成，為公共運輸服務的乘客提供多種交通工具選擇包括專利巴士、非專營巴士、綠色專線小巴及的士等。此外，研究區亦包含軌道交通工具，如港鐵及電車。研究區內的交通運行方向顯示於圖 2.1。

2.4.2 根據現場觀察所得，夏慤道 / 紅棉路路口出現交通容量不足的情況。另外，添馬街在上午繁忙時間和下午繁忙時間亦出現擠塞。警方需要在夏慤道 / 添馬街路口維持秩序，短暫停止夏慤道的車輛進入，以便疏導添馬街的交通。由於車輛沿夏慤道駛往半山區時，需在繁忙的夏慤道 / 紅棉路路口前的短距離轉換行車線，導致出現車輛交織問題。交通情況最壞的時候，沿德立街的車龍會一直伸延至樂禮街，並阻塞主要路口包括德立街 / 添馬街路口及德立街 / 樂禮街路口，造成金鐘公共運輸交匯處內出現間歇擠塞。

2.4.3 本研究在受影響區域中選定以下四條貫穿東西方向的行車路線進行車程時間調查：

- 干諾道中 / 夏慤道
- 干諾道中 / 紅棉路 / 金鐘道
- 金鐘道 / 皇后大道中
- 遮打道 / 美利道 / 金鐘道

2.4.4 在上午繁忙時間，車輛的平均行車速度為每小時 13-17 公里，在下午繁忙時間，車輛的平均行車速度則為每小時 12-30 公里。頗低的平均行車速度是由於主要幹道即金鐘道和夏慤道有大量交通流量和車輛交織。

金鐘道

2.4.5 由於多種公共交通工具之路線均途徑金鐘道，導致這條幹道承受極高的交通流量。問題的主要成因是金鐘道一帶有頻繁的上落客活動，單在金鐘道就有 53 條專利巴士路線提供上落客服務，上午和下午繁忙時間分別有大約 3,700 和 4,300 名專利巴士乘客在金鐘道上落。沿金鐘道路旁設置了多個巴士

站，而且巴士站之間距非常短，每當巴士進站及離站時，均會出現車輛交織問題，影響金鐘道沿路一帶的交通。



金鐘道車輛交織問題

紅棉路

2.4.6 現時共有 57 條專利巴士路線經由紅棉路駛往金鐘道。大量的巴士進站及離站和乘客上落車活動造成紅棉道南行往金鐘道的巴士產生交織問題，阻礙了其他沿紅棉道南行的交通。沿夏慤道 / 紅棉路路口的車輛進出金鐘公共運輸交匯處需逆時針方向途徑紅棉路兩次（包括抵達時和離開時），這情況為紅棉路添加不必要的交通流量並導致擠塞問題。



車龍伸延至紅棉路

夏慤道

2.4.7 夏慤道的交通問題是由於專利巴士和非專營巴士與其他車輛的交織所產生。在夏慤道西行近海富中心有 26 條專利巴士路線和 9 條非專營巴士路線進行頻繁的上落客活動，每當巴士進站及離站時，均會出現車輛交織

金鐘交通研究

問題，影響夏慤道西行沿路一帶的交通。另外，於繁忙時間途經紅棉路往半山區的車輛與夏慤道西行往紅棉路的車輛產生交織問題，導致車龍延伸至添馬街，阻塞了由金鐘公共運輸交匯處駛出夏慤道的車輛，結果引致車龍沿德立街一直延伸至樂禮街。



車龍延伸至德立街及樂禮街

海富中心對出一段德立街

2.4.8 德立街經常出現嚴重擠塞，這是因為車輛不當地佔用海富中心對出的上落客貨灣位。由於車輛無法駛進上落客貨灣位，因此需要在路中進行上落客活動，這大大阻礙了此段德立街的交通。



車輛不當地使用於德立街的上落客貨灣位

2.5 現時行人交通狀況

通往新中環海濱發展區的行人設施

2.5.1 目前，由金鐘公共運輸交匯處通往新中環海濱發展區的行人設施並不足夠，行人

只可以繞經建築物之平台層及行人天橋橫跨夏慤道才可通往新中環海濱發展區，而且沿途提供予殘疾人士的設施並不足夠。

港鐵金鐘站 C1 出口

2.5.2 港鐵金鐘站 C1 出口地面出現行人擠擁問題，於上午和下午繁忙時間每小時大約有 5,000 人從港鐵金鐘站 C1 出口使用自動扶手電梯前往金鐘廊。在金鐘道巴士站下車的乘客及港鐵乘客都會同時使用這條自動扶手電梯前往金鐘廊平台層，但這條自動扶手電梯的載運量不足，而且運行方向亦未能與進出港鐵出口的人潮方向配合，造成在港鐵金鐘站 C1 出口的嚴重行人擠擁問題。



港鐵金鐘站 C1 出口的行人擠擁問題

3. 交通模型建立

3.1 建立基準年交通模型

3.1.1 本研究建立了金鐘交通模型和微觀模擬模型用以複製金鐘一帶現時的交通情況。金鐘交通模型和微觀模擬模型會與基準年 2010 的交通狀況加以核對。兩個交通模型有助於預測三個設計年份包括 2016、2021 和 2026 年有可能發生的交通和行人問題，從而制訂合適的交通改善措施。

金鐘交通模型

3.1.2 為建立金鐘交通模型，本研究從港島 1 – 基本地區交通模型（2008 年版本）抽取受影響區域之部分，再根據最新的資料例如交通基礎建設、公共運輸服務及未來的發展項目等，將 2008 年版本的交通模型加以調整和修訂至基準年 2010 版本。

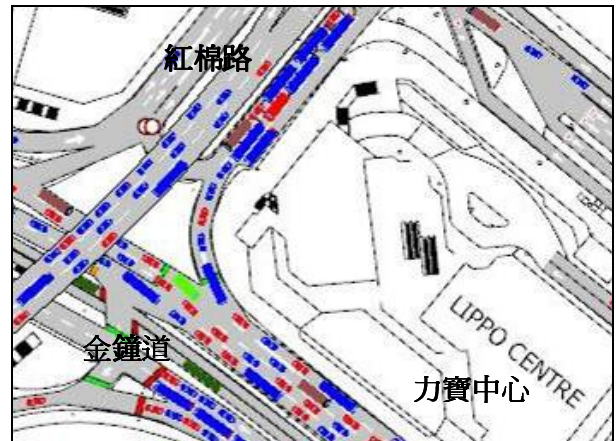
微觀模擬模型

3.1.3 本研究制訂的微觀模擬模型由車輛微觀模擬模型和行人微觀模擬模型組成，模型涵蓋整個研究區的地面和平台行人通道，目的是為了模擬上午繁忙時間和下午繁忙時間車輛和行人之間的互動情況。

3.1.4 基準年的車輛微觀模擬模型已根據多項特性進行校準，當中包括道路和交通特性。下圖顯示的是從視像記錄調查觀察的情況與車輛微觀模擬模型的模擬結果。



在紅棉路觀察所得的交通情況

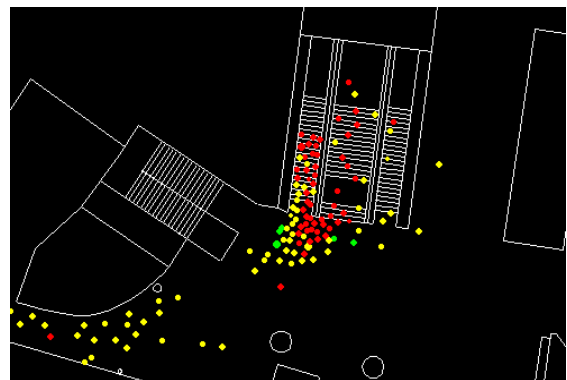


紅棉路 / 金鐘道的微觀模擬模型於基準年的模擬結果

3.1.5 基準年的行人微觀模擬模型已根據行人的出行特性進行校準，並驗證關鍵位置的人流及主要行人通道的行人步行時間。下圖顯示的是從現場視像記錄調查觀察所得的情況及行人微觀模擬模型的模擬結果。



在港鐵金鐘站 C1 出口(地面) 觀察所得的情況



港鐵金鐘站 C1 出口(地面) 的微觀模擬模型於基準年的模擬結果

4. 設計年份交通狀況

4.1 設計年份規劃土地發展

4.1.1 本研究利用金鐘交通模型和微觀模擬模型預測三個設計年份包括 2016、2021 及 2026 年的交通及行人狀況。

4.1.2 在建立設計年份金鐘交通模型的時候，已考慮了最新的規劃假設、未來交通增長、新鐵路線（包括西港島線、南港島線（東段）和沙中線）及未來公路發展計劃。未來公路發展計劃的摘要及於金鐘交通模型的出現年份載列於表 4.1:

表 4.1 未來公路發展計劃摘要

未來公路發展計劃	設計年份		
	2016	2021	2026
添馬發展區及有關的道路網絡	✓	✓	✓
中環填海計劃第三期 — 地面公路網絡包括 P2 路地下通路	✓	✓	✓
本研究建議的即時交通改善措施	✓	✓	✓
灣仔發展計劃第二期 — P2 路和重定路線的鴻興道 (D2 路)		✓	✓
中環填海計劃第三期 — 中環灣仔繞道網絡		✓	✓

註: ✓代表設計年的金鐘交通模型已包含該公路發展計劃

4.1.3 在建立設計年份微觀模擬模型的時候，已考慮了添馬發展區、新中環海濱長廊和金鐘一帶計劃興建的行人設施。表 4.2 顯示了未來行人網絡發展計劃的摘要及於微觀模擬模型的出現年份。

表 4.2 未來行人網絡發展計劃摘要

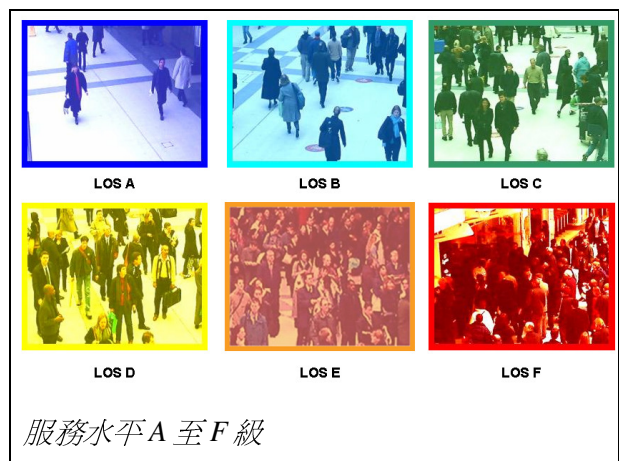
未來行人網絡發展計劃	設計年份		
	2016	2021	2026
添馬發展區	✓	✓	✓
新中環海濱長廊	✓	✓	✓
橫跨夏慤道的行人天橋(連接海富中心及添馬發展區)	✓	✓	✓

未來行人網絡發展計劃	設計年份		
	2016	2021	2026
行人天橋連接添馬發展區和中信行人天橋	✓	✓	✓
連接添馬與新中環海濱長廊的添馬公園行人通道	✓	✓	✓
港鐵金鐘站 E 出口連接夏慤花園和中信行人天橋	✓	✓	✓
告士打道以北的高架行人走廊—連接灣仔至中信行人天橋 (在夏慤道 / 添美道路口之上)		✓	✓
橫跨 P2 路的行人天橋 (近大會堂)		✓	✓
橫跨 P2 路的行人天橋 (位於添馬發展區東面)		✓	✓
橫跨龍匯道的行人天橋		✓	✓

註: ✓代表設計年的微觀模擬模型已包含該行人網絡發展計劃

4.2 行車及行人交通表現指標

4.2.1 本研究透過數個指標來評估三個設計年份的行車及行人交通狀況，當中包括以主要幹道的平均行車速度和平均行車時間來評核行車交通表現，及以服務水平 (請參考下圖) 來評估行人步行環境。



未來的行車交通表現 (沒有改善措施)

4.2.2 與 2010 年比較，在 2016、2021 和 2026 年上午繁忙時間的交通流量增幅分別是 2.8%、6.2% 和 7.3%。而這三個設計年份的下午繁忙時間交通流量增幅分別是 2.2%、5.2% 和 5.7%。

4.2.3 預測在 2026 年，研究區內整個道路網絡在上午繁忙時間的平均行車時間將會增加 19.4%，而平均行車速度將下降 11.3%。下午繁忙時間的平均行車時間將會增加 10.5%，而平均行車速度將下降 10.0%。上述結果載列於表 4.3。

表 4.3 2026 年平均行車時間及平均行車速度之改變(與 2010 年比較) — 沒有改善措施

2010 與 2026 年的比較	上午繁忙時間	下午繁忙時間
行車時間的變化 (%)	+19.4%	+10.5%
行車速度的變化 (%)	-11.3%	-10.0%

4.2.4 根據 2026 年金鐘交通模型提供的數據，本研究對主要路口的表現作出評估，當中一些路口和幹道需要進行舒緩措施，包括夏慤道 / 添馬街路口、金鐘道 / 紅棉路路口、夏慤道 / 紅棉路路口、沿德立街西行之的士輪候區及德立街海富中心對出的上落客貨區。

4.2.5 從 2026 年微觀模擬模型的結果得知，在夏慤道及金鐘道走廊的車輛交織問題預計會更嚴重，這令車龍沿添馬街、德立街及樂禮街伸延，並引致金鐘公共運輸交匯處內出現交通堵塞。

未來行人交通表現 (沒有改善措施)

4.2.6 在行人交通方面，設計年 2016 上午繁忙時間和下午繁忙時間與基準年 2010 相比的人流增長分別為 14.7% 和 10.3%。設計年 2021 年上午和下午繁忙時間與基準年相比的人流增長分別為 20.9% 和 15.8%。而設計年 2026 年上午和下午繁忙時間的人流大致維持在 2021 年水平，增幅輕微。

4.2.7 預計在 2015 年之前，大量行人將使用港鐵金鐘站 A 出口及添馬行人天橋前往新政府總部及新中環海濱長廊。

4.2.8 預計在南港島線（東段）和沙中線分別於 2015 年和 2020 年相繼通車及港鐵金鐘站擴建後，設於夏慤花園的港鐵金鐘站 E 出口的人流將會增加。

4.2.9 由於港鐵金鐘站 C1 出口外的自動扶手電梯是最直接及方便的通道供乘搭金鐘道東行線巴士及港鐵的人士通往金鐘廊，該處

的行人擠擁問題將會持續發生。在 2026 年通往金鐘廊自動扶手電梯的著陸區之行人服務水平將會被識別為 F 級。

5. 即時交通改善措施

5.1 制訂即時交通改善措施

5.1.1 即時交通改善措施的重點在於減輕紅棉路、金鐘道及相關路口現時的擠塞情況。通過改善添馬發展區附近的交通運行情況和在添馬發展區附近提供巴士灣位等設施，部份原本經過金鐘公共運輸交匯處的巴士將會改道至添馬發展區附近之新設施。建議的即時交通改善措施顯示於圖 5.1。

P2 路與 D9 路路口改善工程 (圖 5.2)

5.1.2 本研究建議將 D9 路改成雙向不分隔行車道，並與 P2 路西行線形成一個交通燈控制路口。這將允許車輛從 D9 路左轉入 P2 路西行，在添馬發展區形成一條環路以改善交通運行情況。此外，行人輔助線過路處將會被交通燈控制的行人過路處取代，以加強保障行人安全。

添美道迴旋處改善工程 (圖 5.3)

5.1.3 為配合 D9 路改成雙向不分隔行車道的建議，D9 路與添美道北面的接駁道路需進行改善工程。接駁路口需要改為直徑 30 米的迴旋處，迴旋處的設置會成為建議的巴士改道計劃的其中一個部分。

龍匯道與分域碼頭街路口改善工程 (圖 5.4)

5.1.4 另一建議措施是在龍匯道與分域碼頭街路口進行改善工程，允許車輛從 P2 路南行直去分域碼頭街，以及龍匯道東行右轉至分域碼頭街。這項建議將舒緩目前添華道南行的交通負擔。另外，這項改善措施亦會成為建議的巴士改道計劃的其中一個部分，避免因為巴士離開建議的夏慤道巴士站而進入快線與前往添馬發展區而要切入慢線的車輛所產生的交織問題。

增設夏慤道巴士灣位 (圖 5.5)

5.1.5 夏慤道東行方向缺乏巴士站設施服務添馬發展區及中環海濱發展一帶。因此，本研究建議在添馬發展區外夏慤道東行方向興建一個 49 米長的巴士灣位，並將部分現時在

金鐘道的巴士服務分流到此建議的夏慤道巴士灣位，以減輕目前金鐘道的交通負荷。

增設龍匯道的士站 (圖 5.6)

5.1.6 由於添美道缺乏空間設置的士站，本研究建議將現有在龍匯道西行，中信大廈對出的路旁停車處改為一個長 20 米的士站及一個長 25 米的一般上落客區，乘客可利用添美道迴旋處以南的行人過路處或經中信大廈的行人天橋來往添馬發展區。

金鐘公共運輸交匯處內增設行人連接通道 (圖 5.7)

5.1.7 本研究建議在金鐘公共運輸交匯處內建立一條無障礙行人通道以改善公共運輸交匯處內的可達性。建議將提供三個新的行人過路處，連接海富中心內供殘疾人士使用的坡道，以通往金鐘道東行的巴士站及夏慤道以南的添馬行人天橋。海富中心對出的一段德立街將會被收窄並擴闊行人路，以加強保障行人橫過德立街的安全。

5.2 實施計劃

5.2.1 改善措施實施計劃的優先次序是按照其迫切性、建造工程的複雜程度、諮詢時間及配合附近工程項目的建造計劃而決定。表 5.1 列出即時交通改善措施的實施計劃。

表 5.1 即時交通改善措施的實施計劃

改善措施	建議完工日期	備註
增設龍匯道的士站 (圖 5.6)	2011 年 8 月	獨立方案, 可於任何時間實施
金鐘公共運輸交匯處內增設行人連接通道 (圖 5.7)	2011 年 8 月	獨立方案, 可於任何時間實施
P2 路與 D9 路路口改善工程 (圖 5.2)	2011 年 9 月	需配合中環填海計劃第三期工程
添美道迴旋處改善工程 (圖 5.3)	2011 年 9 月	需配合中環填海計劃第三期工程
增設夏慤道巴士灣位 (圖 5.5)	2012 年 2 月	取決於地下公用設施之改道需要
龍匯道與分域碼頭街路口改善工程 (圖 5.4)	2012 年 8 月	需配合中環填海計劃第三期工程

註: 除龍匯道與分域碼頭街路口改善工程(圖 5.4)外, 其他即時交通改善措施已於 2012 年 2 月完成。

6. 巴士重組計劃

6.1 新鐵路落成後的巴士重組計劃

6.1.1 隨著新的鐵路在未來相繼落成（包括西港島線預計於 2014 年通車、南港島線（東段）預計於 2015 年通車及沙中線預計於 2020 年通車），這將會對金鐘公共運輸交匯處的交通和行人流量帶來一定的影響。部份巴士服務將會重組，預計有部份來往西區及南區的巴士乘客將會轉用鐵路服務。本研究利用微觀模擬模型模擬巴士重組計劃及評估巴士重組計劃實施後的交通表現。**表 6.1** 列出巴士重組計劃及於微觀模擬模型的出現年份。

表 6.1 未來巴士重組計劃摘要

巴士重組計劃	設計年份		
	2016	2021	2026
巴士重組計劃 (西港島線)	✓	✓	✓
巴士重組計劃 (南港島線(東段))	✓	✓	✓
巴士重組計劃(沙田至中環線)		✓	✓

註: ✓代表設計年的微觀模擬模型已包含該巴士重組計劃

巴士重組計劃後的行車交通表現

6.1.2 當巴士重組計劃實施後，2026 年上午繁忙時間和下午繁忙時間的平均行車時間預計將會分別減少 4.7% 和 2.2%。上午繁忙時間的行車速度預計會增加 3.1%，而下午繁忙時間則亦會增加 1.2%。**表 6.2** 列出 2026 年當巴士重組計劃實施後，上午繁忙時間和下午繁忙時間行車交通表現的變化。

表 6.2 2026 年實施巴士重組計劃後的行車交通表現摘要

2026 年巴士站重組計劃 實施前及實施後的比較	上午繁忙 時間	下午繁忙 時間
行車時間的變化 (%)	-4.7%	-2.2%
行車速度的變化 (%)	+3.1%	+1.2%

7. 金鐘公共運輸交匯處運輸計劃

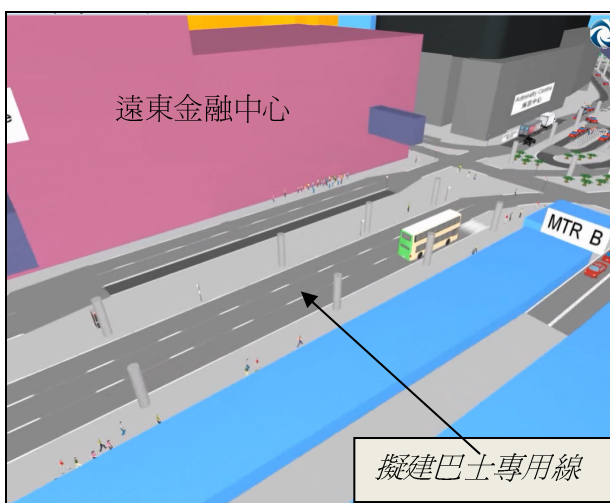
7.1 建議在金鐘公共運輸交匯處進行的改善措施

7.1.1 有鑑於巴士重組計劃要先諮詢區議會及巴士營辦商，現階段未能確定巴士重組計劃能否全部實施。假設現有的巴士服務維持不變，那麼在金鐘公共運輸交匯處附近一帶有必要實施改善措施，從而優化公共運輸交匯處的道路設計，使將來交通運行情況得以改善。

7.1.2 目前的道路設計令大部分巴士和其他車輛被迫在金鐘公共運輸交匯處環繞兩次，因而產生爭路情況和導致交通擠塞。**圖 7.1** 顯示本研究對金鐘公共運輸交匯處附近一帶提出的一系列改善措施，藉此優化公共運輸交匯處內部交通運行情況，以及解決現時在公共運輸交匯處附近的交通問題。

金鐘公共運輸交匯處內之巴士專用線 (方案 1.1)

7.1.3 其中一個改善措施是重新整理金鐘公共運輸交匯處內的交通運行方向。由於有大量的專利巴士沿金鐘道行駛，造成嚴重的交織問題，並且影響其他路面交通。本方案旨在重新安排公共運輸交匯處內的交通運行方向以舒緩金鐘道的擠塞情況。



擬建金鐘公共運輸交匯處內之巴士專用線

7.1.4 建議在金鐘公共運輸交匯處內設立一段巴士專線，連接紅棉路和樂禮街。巴士可

以通過這條專用線直達統一中心樓下的巴士總站。這項建議預計將會疏導現時沿紅棉路轉入金鐘道每小時 126 架次的巴士（或 51% 的巴士），從而減少與其他沿紅棉路南行及金鐘道東行的車輛所產生的衝突。

遷移德立街的士站 (方案 1.2)

7.1.5 本研究亦建議遷移德立街的士站，將的士站離開方向改為通往德立街東行，並通過樂禮街東行離開金鐘公共運輸交匯處。新建議將繼續提供兩個並行的的士站，供的士同時上客，並額外提供 70 米長的的士排隊通道。如果的士不打算進入的士站，可使用原有的路線經添馬街離開。

7.1.6 上述建議的新的士站安排將給予的士和其他車輛在夏慤道西行有更長的交織距離（約 200 米）進行換線，藉此減少在夏慤道和添馬街交界發生的堵塞問題。新建議的樂禮街車輛掉頭設施亦提供一條更直接的通道前往金鐘道東行線。

7.1.7 為配合落實新的士站並確保其運作暢順，本研究建議延長在德立街的 24 小時禁止停車限制區至新的士站出口。現時添馬街南行線的殘疾人士專用停車位將會搬遷至海富中心對開的德立街東行線。



建議遷移德立街的士站

封閉樂禮街經金鐘道之入口 (方案 1.3)

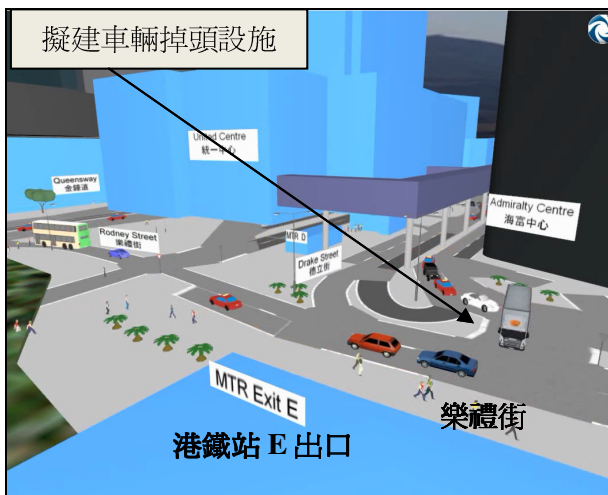
7.1.8 建議封閉樂禮街北行線(近德立街以南的一段)。原有的車輛會改道至添馬街北行，並經德立街東行線及建議的樂禮街車輛掉頭設施前往德立街西行線。這措施可以減輕金

鐵道的交織問題，並可將現時金鐘道巴士站向樂禮街方向延長 39 米。

樂禮街車輛掉頭設施 (方案 1.4)

7.1.9 建議在德立街和樂禮街交界興建一個車輛掉頭設施。德立街車輛可利用這個新設施直達金鐘道東行線，而不用駛經擠塞的夏慤道和紅棉路路口。由於封閉樂禮街北行線入口後，車輛需改道添馬街及德立街，並經這個新設施通往夏慤花園地下停車場，因此，這個新設施將是車輛改道路線的重要組成部分。

7.1.10 另外，建議亦會提供一條捷徑供德立街東行的私家車和的士掉頭進入德立街西行線。由於其中一條行車線將用作無阻行車通道前往的士站，這將減輕對德立街和樂禮街新路口的交通負荷。



擬建樂禮街車輛掉頭設施

提供一般上落客貨灣位 (方案 1.5)

7.1.11 為改善金鐘公共運輸交匯處內的交通運行情況，建議重新安排一般上落客貨灣位，並提供下列五個一般上落客貨區：

- 遠東金融中心對出的一段德立街 (長度約 52 米);
- 德立街西行 (的士站以南) (長度約 25 米);
- 德立街西行 (近港鐵金鐘站 D 出口) (長度約 17 米);
- 添馬街南行 (海富中心以西) (長度約 25 米); 以及

- 樂禮街南行 (港鐵金鐘站 E 出口對出) (長度約 35 米)。



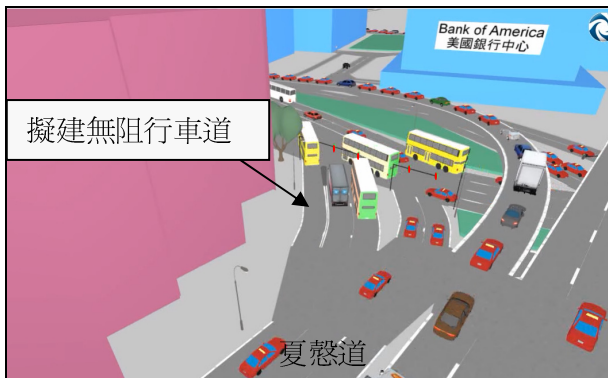
擬建添馬街一般上落客貨灣位

7.1.12 預計在新鐵路包括南港島線(東段)及沙中線落成後，在樂禮街南行近港鐵金鐘站 E 出口新建的一般上落客貨灣位使用需求將會大幅增加。建議提供 35 米長的一般上落客貨灣位以應付未來的需求。這個建議的一般上落客貨灣位亦有利於殘疾人士使用南港島線 (東段) 項目所提供的升降機通往高架行人道系統及港鐵金鐘站。

7.1.13 金鐘公共運輸交匯處內的交通設施經重新安排後，將較現時額外提供 24 米長的一般上落客貨灣位以及 70 米長的的士排隊通道，以滿足金鐘公共運輸交匯處內上升的上落客需求。

無阻行車道通往金鐘公共運輸交匯處 (方案 1.6)

7.1.14 建議在夏慤道西行的路邊石壘略為修改，以便提供一條額外不受交通燈號控制的行車道讓車輛左轉入紅棉路。這條無阻行車道是為前往金鐘公共運輸交匯處的車輛(尤其是巴士)而設。夏慤道和添馬街路口的安全島會稍作修改，並形成一個優先通行路口，以提高無阻行車道的效率。



擬建夏愨道無阻行車道

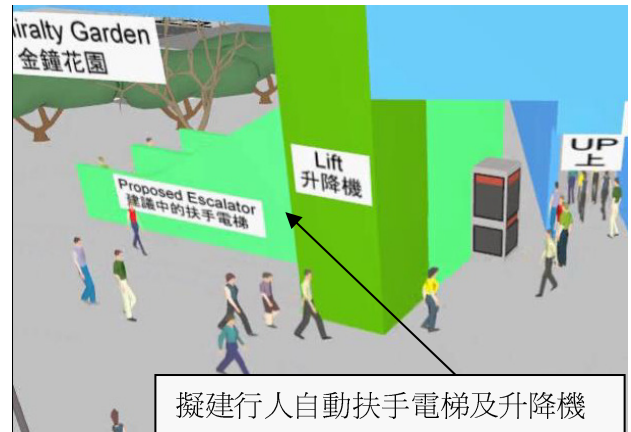
改善夏愨道與紅棉路路口 (方案 4) (圖 7.2 & 7.3)

7.1.15 除了夏愨道和紅棉路路口的無阻行車道建議之外，本研究亦建議指定紅棉路北行慢線只可駛往添華道作為短期措施，而夏愨道東行慢線亦會被指定為巴士專線，以方便東行的巴士通往添馬發展區外的新建巴士站接載乘客。除巴士外，所有車輛將不能駛入慢線，這樣的安排會令添華道南行的車輛更容易進入夏愨道東行線。上述建議的路口設計在圖 7.2 顯示。

7.1.16 中期措施是修改現時紅棉路花槽及分隔帶位置以提供一條額外的行車道，並且維持三條往夏愨道方向的行車道，讓車輛可以右轉入夏愨道。預計新增的行車道將提供額外空間給予車輛輪候，並且縮短紅棉路的車龍，以減少堵塞琳寶徑的機會。上述建議的路口設計在圖 7.3 顯示。

擬建行人自動扶手電梯及升降機連接金鐘廊 (方案 3) (圖 7.4)

7.1.17 至於行人交通方面，建議先拆卸現有連接地面和金鐘廊行人天橋的外置樓梯，然後由兩條行人自動扶手電梯和一台升降機所取代。這些新設施的主要服務對象是在金鐘道巴士及專線小巴站上落的乘客，目的是減輕現時港鐵金鐘站 C1 出口旁連接金鐘廊之自動扶手電梯的負擔。在繁忙時間以三上一落或三落一上方式設置自動扶梯的運行方向，將能有效地疏導人流。需注意的是現有的土地需重新界定，才可落實興建建議的行人自動扶手電梯和升降機。



擬建連接金鐘廊的行人自動扶手電梯及升降機

7.2 運輸設施的提供

概覽

7.2.1 本節旨在檢討實施建議的改善措施後，金鐘公共運輸交匯處內所提供的公共運輸設施及相關的影響。

專利巴士

7.2.2 當金鐘公共運輸交匯處改善措施落實後，建議之巴士專線將目前統一中心樓下的巴士總站與金鐘公共運輸交匯處(西)整合。本研究亦建議改善公共運輸交匯處內的通風和照明，以改善公眾對公共運輸交匯處內環境的觀感。另外，在港鐵金鐘站 C2 出口附近亦會新增行人輔助線過路處，以改善殘疾人士或行動不便人士連接到周邊設施的通達性。

7.2.3 現時力寶中心對出之西行車道及巴士站將改為東行，形成一條巴士專線，並提供 5 個路旁巴士灣位。在巴士專線的南面，將設立一個區域作為巴士停泊區。在遠東金融中心的南面建議增設兩個行人輔助線過路處以連接港鐵金鐘站 B 出口及遠東金融中心。

7.2.4 大部分金鐘公共運輸交匯處內的巴士站將維持目前運作模式，除了以下的巴士總站：

- 位於德立街的 601 路線巴士站。這個巴士站將被移除並改建為的士站。601 路線巴士站將搬遷至沿巴士專線設置的新巴士站。

- 位於樂禮街南行的 789 路線巴士站。這個巴士站將被移除並改建為一般上落客貨灣位。789 路線巴士站將搬遷至巴士專線新設之巴士站。

7.2.5 在金鐘公共運輸交匯處的建議改善措施落實後，巴士灣位的總長度將會增加 39 米。實施改善措施前後的巴士灣位長度變動，列於表 7.1：

表 7.1 金鐘公共運輸交匯處改善前後 - 巴士灣位供應比較

巴士灣位	改善前	改善後	相差
總長度	507 米	546 米	+39 米

一般上落客貨設施

7.2.6 當金鐘公共運輸交匯處改善措施落實後，德立街東行由新的士站出口至樂禮街將禁止車輛停泊及等候，現於添馬街南行之殘疾人士車位將移至德立街，而現有的綠色專線小巴將維持原有位置。

7.2.7 南港島線（東段）及沙中線將分別於 2015 年及 2020 年相繼通車，預計在擴建後的金鐘站 E 出口附近一般上落客貨灣位之使用需求將會大幅增加。港鐵金鐘站 E 出口附近的樂禮街南行段將設有 35 米長的一般上落客貨灣位以供車輛作上落客之用。另外亦有一個新的上落客貨灣位擬設於添馬街北行段近金鐘花園旁。

7.2.8 實施改善措施前後的一般上落客貨灣位長度變動，列於表 7.2：

表 7.2 金鐘公共運輸交匯處改善前後 - 一般上落客貨灣位供應比較

一般上落客貨灣位	改善前	改善後	相差
總長度	208 米	232 米	+24 米

的士

7.2.9 當金鐘公共運輸交匯處改善措施落實後，的士站的出口方向將改於德立街東行方向，而的士站的長度將維持不變及保持兩個並行的的士站供的士同時上客。輪候的士排

隊通道將增加 70 米以舒緩沿德立街之車龍。至於港鐵金鐘站 D 出口附近之的士落客位置將會維持不變。

7.2.10 實施改善措施前後的的士站及輪候的士排隊通道長度變動，列於表 7.3：

表 7.3 金鐘公共運輸交匯處改善前後 - 的士站及輪候的士排隊通道供應比較

的士站及輪候的士排隊通道	改善前	改善後	相差
總長度	150 米	220 米	+70 米

專線小巴站

7.2.11 現時位於德立街東行（近海富中心）的專線小巴總站及四條位於金鐘道東行沿路的專線小巴路線將維持不變。

非專營巴士

7.2.12 當金鐘公共運輸交匯處改善措施實施後，非專營巴士服務包括旅遊車輛服務、酒店車輛服務、校車服務、僱員接送服務、住客穿梭巴士服務及合約式出租車服務等，將會安排在遠東金融中心外新設的一般上落客貨灣位進行上落客活動。

8. 實施交通改善措施後的交通表現

8.1 行車和行人交通表現

8.1.1 建議之改善措施都經由三個設計年份 2016、2021 及 2026 微觀模擬模型進行測試，用以分析改善措施實施後對行車及行人交通表現的影響。

行車交通表現 (實施改善措施後)

8.1.2 根據 2016 年微觀模擬模型分析結果顯示，當改善措施實施後，上午繁忙時間和下午繁忙時間的平均行車時間預計將分別減少 11.0% 和 8.2%。而上午繁忙時間的平均行車速度將會上升 9.3%，下午繁忙時間則會上升 7.3% (見表 8.1)。

表 8.1 改善後的行車交通表現- 設計年份 2016

2016 年改善後的行車交通表現(與 2016 年改善前比較)	上午繁忙時間	下午繁忙時間
行車時間的變化 (%)	-11.0%	-8.2%
行車速度的變化 (%)	+9.3%	+7.3%

8.1.3 在 2021 年，當改善措施實施後，上午繁忙時間和下午繁忙時間的平均行車時間預計將分別減少 9.1% 和 7.2%，而平均行車速度在上午及下午兩個繁忙時間分別增加 7.2% 和 6.3% (見表 8.2)。

表 8.2 改善後的行車交通表現- 設計年份 2021

2021 年改善後的行車交通表現(與 2021 年改善前比較)	上午繁忙時間	下午繁忙時間
行車時間的變化 (%)	-9.1%	-7.2%
行車速度的變化 (%)	+7.2%	+6.3%

8.1.4 而於 2026 年微觀模擬模型分析結果顯示，當改善措施實施後，平均行車時間在上午繁忙時間和下午繁忙時間分別減少 10.1% 和 7.9%。上午繁忙時間和下午繁忙時間的平均行車速度分別增加 4.6% 和 6.4% (見表 8.3)。

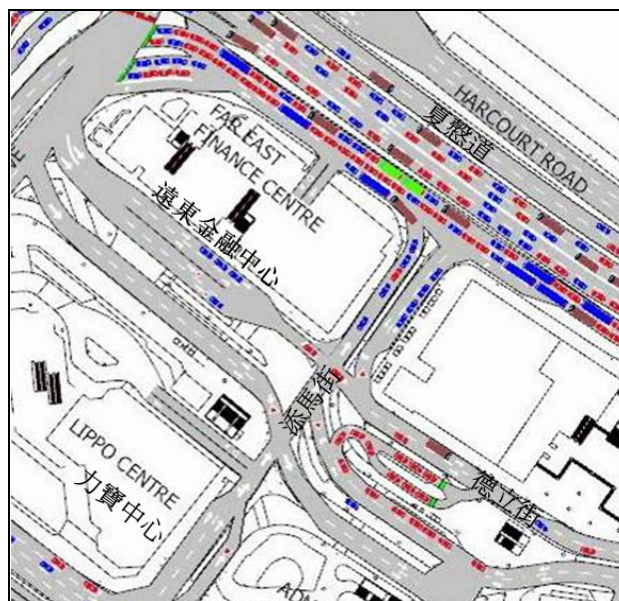
表 8.3 改善後的行車交通表現- 設計年份 2026

2026 年改善後的行車交通表現(與 2026 年改善前比較)	上午繁忙時間	下午繁忙時間
行車時間的變化 (%)	-10.1%	-7.9%
行車速度的變化 (%)	+4.6%	+6.4%

8.1.5 根據設計年 2026 微觀模擬模型結果顯示，當實施建議之改善措施後，添馬街及德立街的車輛堵塞問題將會得到舒緩。



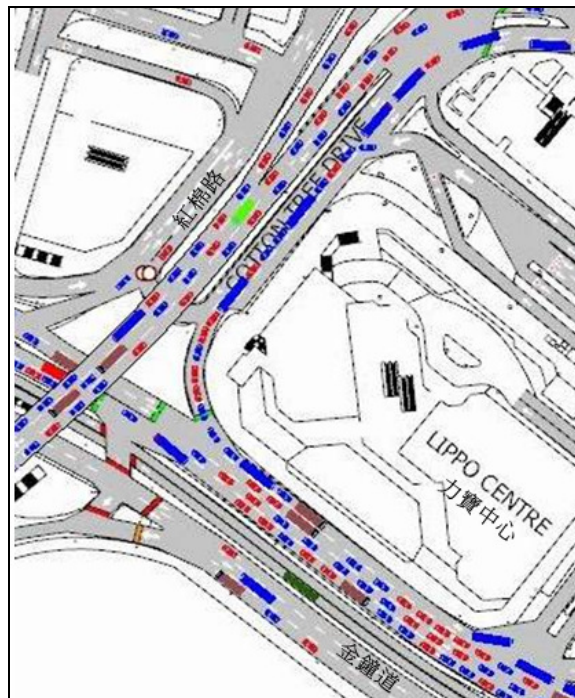
設計年 2026 上午繁忙時間改善措施前：添馬街及德立街堵塞問題



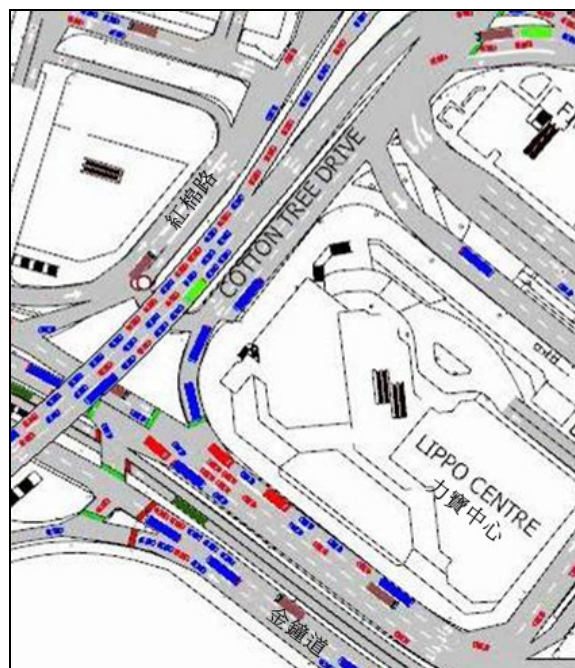
設計年 2026 上午繁忙時間改善措施後：添馬街堵塞問題得到舒緩

金鐘交通研究

8.1.6 最顯著的改善將會是紅棉路南行，巴士將改道到新的巴士專線前往金鐘公共運輸交匯處及新增的巴士站。現時於紅棉路及金鐘道的車輛交織問題將會得到大幅改善。

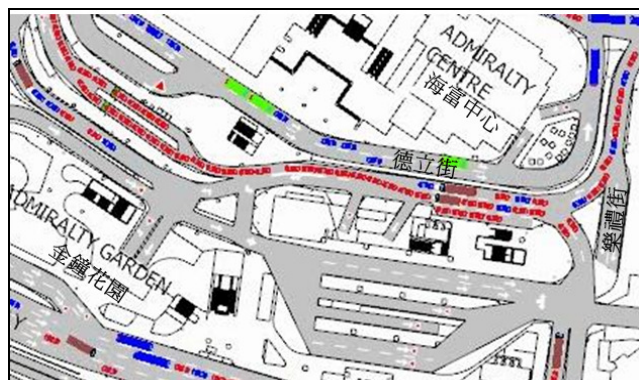


設計年 2026 下午繁忙時間改善措施前：紅棉路及金鐘道車輛交織問題

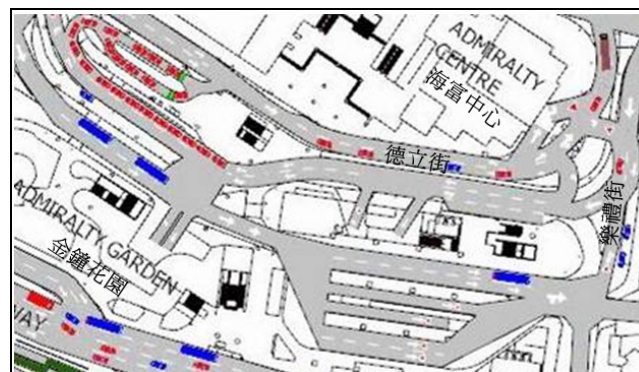


設計年 2026 下午繁忙時間改善措施後：紅棉路及金鐘道擠塞情況得到改善

8.1.7 根據設計年 2026 微觀模擬模型結果顯示，由於添馬街的堵塞問題得到改善，沿德立街及樂禮街之車龍將會縮短約 150 米。



設計年 2026 上午繁忙時間改善措施前：車龍沿德立街伸延至樂禮街



設計年 2026 上午繁忙時間改善措施後：車龍縮短，樂禮街擠塞情況得到改善

行人交通表現 (實施改善措施後)

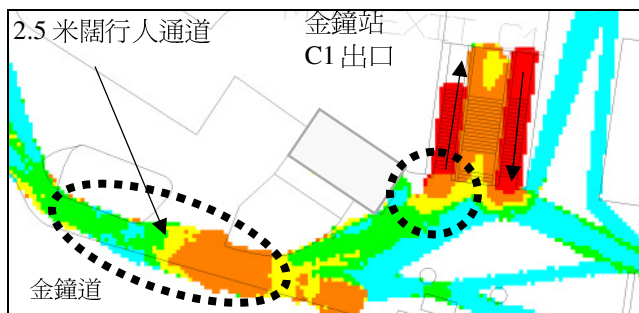
8.1.8 隨著南港島線(東段)和沙中線分別於 2015 及 2020 相繼落成，人流將會轉移到擴建後的港鐵金鐘站 E 出口。根據微觀模擬模型的結果顯示，更多的行人將使用中信天橋前往添馬發展區和新中環海濱長廊。

8.1.9 新建於金鐘公共運輸交匯處內的三個行人過路處，將構成一條更方便的無障礙行人通道連接金鐘道的巴士站和添馬行人天橋。

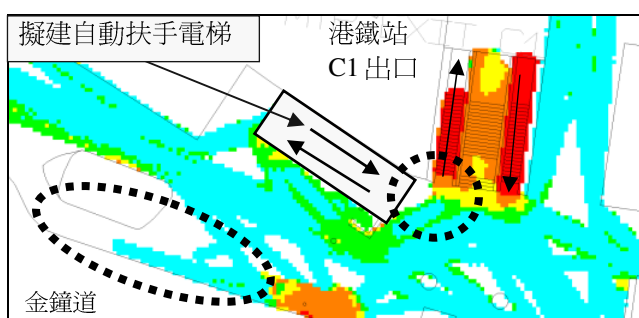
8.1.10 金鐘花園附近的擬建行人自動扶手電梯將連接金鐘道地面和平台層，並分擔港鐵金鐘站 C1 出口外自動扶手電梯的人流，特別是從金鐘道巴士站下車的乘客。因此，港鐵金鐘站 C1 出口外的服務水平將由 E 級提升至

金鐘交通研究

B 級。另外，沿金鐘道巴士站下車的乘客亦會分散於金鐘花園一帶，並會使用擬建的行人自動扶手電梯。沿金鐘道大部份的行人路的擠擁情況亦會得到改善，設計年 2026 行人路的服務水平將由 E 級提升至 B 級。

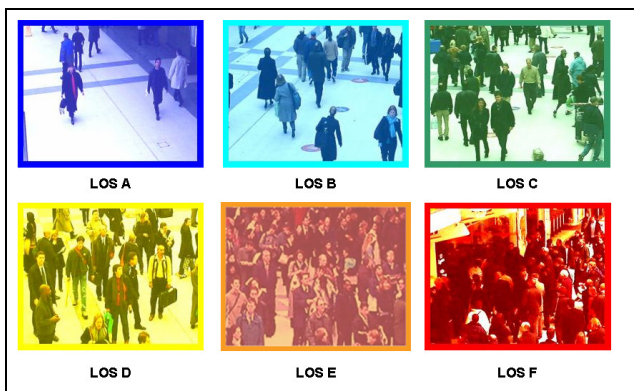


設計年 2026 下午繁忙時間改善措施前：沿金鐘道行人路及港鐵金鐘站 C1 出口的擠擁情況



設計年 2026 下午繁忙時間改善措施後：新建的行人自動扶手電梯將舒緩沿金鐘道行人路及港鐵金鐘站 C1 出口的擠擁情況

註：不同顏色代表以下之不同服務水平 A 至 F 級



9. 實施

9.1 諮詢

9.1.1 在是次研究過程中，交通顧問曾經向多個公共運輸業界，包括的士，專線小巴及專利巴士作出諮詢，而有關的改善措施建議獲得業界普遍接受。交通顧問亦於 2012 年 2 月向中西區區議會交通及運輸委員會作出諮詢，該委員會對建議的改善措施大致表示歡迎。

9.2 實施計劃

9.2.1 改善措施將分為短期，中期和長期三個階段實施。短期措施將於 2012 年至 2013 年初展開，中期措施將於 2013 年至 2015 年期間分階段實施，而長期措施則於 2016 年及以後實施。交通改善措施的實施次序及實施計劃分別在附錄之表 A1 及柱形圖 A 展示。

9.2.2 如圖 7.1 所示，短期措施包括在巴士路線 601 號改道後，落實搬遷德立街的士站（方案 1.2），同時會並實施一系列措施配合德立街的士站搬遷的計劃，包括於添馬街南行設置一般上落客貨灣位（方案 1.5），延長於德立街 24 小時禁止停車限制區，將現時的殘疾人仕停車位遷往德立街，並在遠東金融中心對出和新建的士站以南興建一般上落客貨灣位（方案 1.5）。至於指定紅棉路北行慢線只可駛往添華道的夏慤道 / 紅棉路路口的改善工程（方案 4 - 短期措施），是獨立於其他建議的交通改善措施，可於 2012 年展開。

9.2.3 中期措施方面，建議在遠東金融中心外的行車線及力寶中心外的巴士站重組佈局，於金鐘公共運輸交匯處內形成一條與金鐘道平行的新巴士專線（方案 1.1）。至於編配巴士服務到新的巴士專線的實施時間表，則需在 2015 年南港島線（東段）通車後，再會進一步與巴士公司協調。實施夏慤道西行至金鐘公共運輸交匯處的無阻行車道（方案 1.6）以及紅棉路新增車道（方案 4 - 中期措施）將會進一步改善上述路口的交通情況。

9.2.4 至於添馬街北行段及樂禮街南行段的一般上落客貨灣位（方案 1.5），以及於樂禮街車輛掉頭設施（方案 1.4），建造時可能

需要實施臨時交通管理措施，實施計劃需配合南港島線（東段）及沙中線的施工時間表。當樂禮街車輛掉頭設施實施後，可封閉樂禮街經金鐘道之入口（方案 1.3），車輛需改道添馬街及德立街，並經樂禮街車輛掉頭設施通往夏慤花園地下停車場。

9.2.5 長期措施方面，建議將連接金鐘廊的行人自動扶手電梯和升降機（方案 3）在 2016 年及以後施工。現有的土地需重新界定才可落實興建行人自動扶手電梯和升降機。由於這些新設施是獨立於其他交通改善措施，故此當解決了土地重新界定的問題後，便可儘早施工。



現有連接地面和金鐘廊行人天橋的外置樓梯，建議由行人自動扶手電梯和升降機所取代

10. 總結

10.1.1 本研究透過交通調查以評估基礎年 2010 的交通狀況及利用交通模型預測三個設計年份 2016、2021 及 2026 的交通問題。本研究建議多項交通改善措施包括即時交通改善措施、巴士重組計劃及一系列在金鐘一帶道路網絡進行的交通改善措施。

10.1.2 即時交通改善措施旨在即時改善添馬發展區附近的交通運行情況，並且建議在夏慤道東行方向提供巴士站設施，將現時部份經過金鐘一帶的巴士服務改道至添馬發展區，以舒緩金鐘一帶的交通擠塞情況。建議即時交通改善措施的摘要，在圖 5.1 展示。

10.1.3 本研究亦假設現時巴士服務大致維持不變，並制訂了一系列短期、中期及長期改善措施，以優化金鐘一帶的道路佈局，從而改善交通流通情況。短期措施將於 2012 年至 2013 年初展開，中期措施將於 2013 年至 2015 年期間分階段實施，而長期措施則於 2016 年及以後實施。建議交通改善措施的摘要，載列於表 10.1。

表 10.1 建議交通改善措施的摘要

改善措施優先次序	改善措施
短期措施	遷移德立街的士站
	提供一般上落客貨灣位 (的士站以南)
	改善夏慤道與紅棉路路口 (短期措施)
	提供一般上落客貨灣位 (近遠東金融中心)
中期措施	金鐘公共運輸交匯處內巴士專用線
	無阻行車道通往金鐘公共運輸交匯處
	改善夏慤道與紅棉路路口 (中期措施)
	封閉樂禮街經金鐘道之入口
	樂禮街車輛掉頭設施

改善措施優先次序	改善措施
中期措施 (續)	提供一般上落客貨灣位 (於樂禮街)
	提供一般上落客貨灣位 (於添馬街)
長期措施	擬建行人自動扶手電梯及升降機連接金鐘廊

10.1.4 當實施一系列改善措施後，金鐘一帶道路之交通流通情況將得到改善。根據微觀模擬模型的數據，預計實施建議的改善措施後，於三個設計年份的繁忙時段之平均行車時間與實施改善措施前比較將減少 7.2% 至 11.0%，而平均行車速度亦將增加 4.6% 至 9.3%。



微觀模擬模型：金鐘道交通情況

10.1.5 在制訂交通改善措施時，重點在於如何落實執行各項的改善措施。除了滿足交通增長的需求和運作上的考慮外，其他的關鍵因素如公眾接受程度和對乘搭公共交通工具人士的影響，都有納入詳細考慮之列。當所有改善措施落實完工後，金鐘一帶的交通及行人情況將可得到顯著的改善。