



運輸署
Transport Department

合約編號TD 186/2010

連接西九龍發展區及周邊地區 行人通道的交通研究

摘要

2013年4月



MVA

SYSTRA GROUP

in association with

MEINHARDT

合約編號 TD186/2010
連接西九龍發展區及周邊地區
行人通道的交通研究

摘要

目錄

目錄

1. 引言	1
1.1 背景	1
1.2 摘要目標	2
1.3 摘要結構	2
2. 基線評估	4
2.1 行人網絡	4
2.2 道路網絡	4
3. 研究背景及方法	6
3.1 評估背景	6
3.2 研究方法	6
4. 行人通道初步方案概要	7
4.1 概要	7
4.2 行人通道一—連接西九龍發展區及佐敦區	7
4.3 行人通道二—連接西九龍發展區及尖沙咀區	7
5. 挑選及建議行人通道方案	8
5.1 概要	8
5.2 從技術研究篩選可行的方案	8
5.3 首選方案的選取	8
6. 公眾諮詢活動收集的意見	13
6.1 持份者地區諮詢工作坊	13
6.2 區議會的諮詢	14
7. 行人通道一（西九龍發展區至佐敦區）的初步設計	15
7.1 走線及出入口	15
7.2 施工方法及交通安排	15
7.3 附設地下商場的其他設計建議	16
7.4 附設行人運輸帶的其他設計建議	16
7.5 施工時間表	16

8.	行人通道二（西九龍發展區至尖沙咀區）的初步設計	17
8.1	永久交通安排	17
8.2	施工方法及交通安排	17
8.3	施工時間表	17
9.	短期改善措施	18
9.1	目標	18
9.2	建議的交通管理措施	18
10.	工程未來階段需處理的問題	19
10.1	概要	19
10.2	行人通道一	19
10.3	行人通道二	19
11.	總結	20
11.1	總結	20

表

表 5.1	方案檢討	11
表 6.1	被邀請參與工作坊的持份者組織	13

圖

圖 1.1	研究及影響範圍
圖 4.1	行人通道一—連接西九龍發展區及佐敦區的初步方案（頁一之二）
圖 4.2	行人通道一—連接西九龍發展區及佐敦區的初步方案（頁二之二）
圖 4.3	行人通道二—連接西九龍發展區及尖沙咀區的初步方案（頁一之二）
圖 4.4	行人通道二—連接西九龍發展區及尖沙咀區的初步方案（頁二之二）
圖 7.1	行人通道一的首選方案—總平面圖
圖 8.1	行人通道二的首選方案—總平面圖
圖 8.2	建議九龍公園近港鐵尖沙咀站 A1 出口無障礙通道的其他方案
圖 9.1	建議短期改善措施
圖 9.2	寶靈街／廟街／上海街路口及寶靈街／白加士街／吳松街路口的街道設施

1. 引言

1.1 背景

- 1.1.1 西九龍發展區的主要發展包括西九文化區、廣深港高速鐵路西九龍總站（下稱西九龍總站）以及港鐵柯士甸站、港鐵九龍站及西九龍總站的車站上蓋物業發展。
- 1.1.2 運輸署於 2009 年完成的「合約編號 TD 54 / 2008 西九龍填海發展區交通研究」報告提出概念性的行人通道建議連接將來的西九龍發展區及佐敦區 / 尖沙咀區。
- 1.1.3 西九文化區第二階段公眾參與活動於 2010 年 8 月至 2010 年 11 月舉行。西九文化區管理局選取了 Foster + Partners 的概念圖則制訂為詳細發展圖則。西九文化區第三階段公眾參與活動於 2011 年 9 月至 2011 年 10 月舉行。發展圖則草圖已於 2011 年 12 月 30 日遞交城市規劃委員會。城市規劃委員會於 2012 年 9 月決定不再對發展圖則草圖作出修改建議，並於 2013 年 1 月上旬按照城市規劃條例通過。發展圖則內提出了數個行人通道建議連接文化區及其鄰近範圍。
- 1.1.4 西九文化區及西九龍總站的行人通達性為公眾其中一個關注點。新建的行人通道應要適時落成以配合西九龍發展區一帶的發展。
- 1.1.5 為進一步推展「TD 54 / 2008 交通研究」提出的行人通道建議，檢討與評估文化區發展圖則中連接西九文化區及其鄰近範圍的行人通道建議，不同行人通道建議的可行性應需進行更深入的探討並同時考慮公眾意見及規劃 / 環境限制。基於以上背景，運輸署於 2011 年 4 月委任了弘達交通顧問有限公司（MVA Hong Kong Limited）進行合約編號 TD186/2010 研究（下稱「本研究」）。期望本研究能探討不同行人通道建議的可行性、形式及走線並確保能改善研究範圍內行人設施的環境及行人流通路徑。此外，本研究將建立連接西九龍發展區及佐敦區 / 尖沙咀區行人通道的首選方案。
- 1.1.6 **圖 1.1** 顯示了本研究的研究範圍及影響範圍。

1.2 摘要目標

1.2.1 摘要的目標為總結研究過程及工作報告中的整體結果、提案及建議、綜合公眾諮詢過程中收集的意見及建議、介紹行人通道首選方案的初步設計及落成策略、行人通道落成前實行的短期改善措施及項目倡議者將來需要處理的問題。

1.3 摘要結構

1.3.1 摘要將劃分為下列章節：

- **第一章 - 引言**

- **第二章 - 基線評估**

本部份描述現時研究範圍內的行人和道路網絡，及綜合交通調查的主要結果。

- **第三章 - 研究背景及方法**

本部份概述本研究採用的研究背景及方法。

- **第四章 - 行人通道初步方案**

本部份簡略重述本研究初步階段制訂的行人通道走線所採用的原則及概念。

- **第五章 - 挑選及建議行人通道方案**

本部份分析行人通道方案的優點和缺點，及建議值得推進的方案。

- **第六章 - 公眾諮詢活動收集的意見**

本部份綜合本研究進行的公眾諮詢過程中收集的意見及建議。

- **第七章 - 行人通道一（西九龍發展區至佐敦區）的初步設計**

本部份介紹連接西九龍發展區及佐敦區的行人通道首選方案的初步設計，包括走線、構造形式、施工方法、公用設施改線及臨時交通安排等。

- **第八章 - 行人通道二（西九龍發展區至尖沙咀區）的初步設計**
本部份介紹連接西九龍發展區及尖沙咀區的行人通道首選方案的初步設計，包括走線、構造形式、施工方法、公用設施改線及臨時交通安排等。

- **第九章 - 短期改善措施**
本部份介紹行人通道落成前實行的短期改善措施。

- **第十章 - 工程未來階段需處理的問題**
本部份介紹有關於行人通道技術或落實方面將來需處理的問題。

- **第十一章 - 總結**
本部份作出報告總結。

2. 基線評估

2.1 行人網絡

- 2.1.1 研究範圍內的行人網絡由位處佐敦及尖沙咀的舊區部份，以及於西九龍填海區一帶的新區部份所組成。
- 2.1.2 佐敦及尖沙咀的舊區，行人通道的連接形式主要透過緊密的地面行人路及行人過路處。在尖沙咀一些較繁忙的路口，行人通道的連接會以行人隧道形式分隔人流和車流，以港鐵尖沙咀站為中心更形成了全面的行人隧道網絡。然而，由於地面仍有不少零售商店，所以地面行人路的人流依然龐大。
- 2.1.3 相比之下，西九龍填海區行人通道的連接被港鐵九龍站的大型發展項目、港鐵柯士甸站及西九龍總站的工地所圍繞。現時填海區的地面人流活動較少，而這情況預料應會持續。現時填海區一帶只有很少的地面行人過路處。當西九龍總站落成後，該處將會建立全面的行人網絡包括多條行人天橋及行人隧道連接九龍站及柯士甸站的發展項目。

2.2 道路網絡

- 2.2.1 跟行人網絡一樣，研究範圍內的道路網絡亦同樣由兩組不同的部份所組成。佐敦及尖沙咀的舊區主要以緊密的地面道路連接；而西九龍填海區（新區）的道路則較為寬闊，路口之間的距離也比較遠。
- 2.2.2 佐敦及尖沙咀區的主要道路包括彌敦道、廣東道、柯士甸道、九龍公園徑及梳士巴利道。除了介乎九龍公園徑及梳士巴利道的一段廣東道為單向南行道路、以及沿路設有鄰近發展的車輛出入口外（例如海港城和北京道一號），上述道路大部份都是雙程分隔車道以及沿路較少車輛出入口的。
- 2.2.3 區內的街道主要為單向道路，而當中大部份街道設有咪錶泊車位或有進行頻繁的路旁上落貨活動。這些街道的車流量較少，並主要作為前往區內發展出入口的道路。由於公共小巴不能駛進尖沙咀區，佐敦道以北的內街例如白加士街、上海街及吳松街均設有路旁公共小巴士站。

2.2.4 相比之下，西九龍填海區的道路主要為車流量較高的雙程分隔車道，除了巴士上落客外並沒有路旁上落貨活動。

3. 研究背景及方法

3.1 評估背景

3.1.1 以下為本研究內的三個不同階段所採用的設計年份：

- 2011 年（基準年）－進行行人及車輛交通調查
- 2020 年（設計年份）－西九文化區第一期將會落成開放給公眾。此外，西九龍總站和工地 C 及 D 柯士甸站的住宅發展也假設經已落成。將來西九龍發展區的道路網包括連翔道－柯士甸道西地下行車道、連翔道／柯士甸道西地下路口，以及其他的道路改善計劃包括方案 H、方案 I、方案 J 及中期方案 Q（擴闊廣東道方案）亦同樣假設經已實施。
- 2031 年（設計年份）－西九龍發展區內的發展包括西九文化區及工地 A 西九龍總站的物業發展將假設全面落成。方案 Q（廣東道行車隧道）亦假設於 2031 年之前經已通車。

3.1.2 交通模型將會考慮到最新的規劃數據包括西九龍填海區內的西九文化區及物業發展，以及擬定的有關道路網。

3.2 研究方法

3.2.1 首先建立 14 個行人通道方案。然後，從工程技術角度，例如結構形式、地下狀況、施工方法、環境狀況、文物古蹟、渠道影響及視覺影響探討各方案，加上第一次持份者地區諮詢工作坊收集的意見，從而得出 4 個較可行的方案。其中兩個為連接佐敦區，另外兩個為連接尖沙咀區。

3.2.2 就上述 4 個技術上較可行的方案，進行更深入的技術評估，加上第二次持份者地區諮詢工作坊收集的意見，最後挑選出行人通道一（前往佐敦）及行人通道二（前往尖沙咀）的兩個首選方案。就前述的兩個首選方案，進行初步設計並提交油尖旺區議會交通運輸委員會進行諮詢。

4. 行人通道初步方案概要

4.1 概要

- 4.1.1 14 個行人通道方案經評核後，得出 4 個技術上較可行的方案。其中兩個為連接佐敦區，另外兩個為連接尖沙咀區。
- 4.1.2 以下列出初步建議的 14 個行人通道方案。

4.2 行人通道一—連接西九龍發展區及佐敦區

- 4.2.1 **圖 4.1 及 4.2** 顯示每個建議的行人通道方案中連接西九龍發展區及佐敦區的可行走線及限制。

方案 A1: 寶靈街行人天橋
方案 A2: 寶靈街行人隧道
方案 B1: 柯士甸道行人天橋
方案 B2: 柯士甸道行人隧道
方案 C1: 佐敦道行人天橋
方案 C2: 佐敦道行人隧道
方案 C3: 沿佐敦道經上海街及寶靈街的行人隧道

4.3 行人通道二—連接西九龍發展區及尖沙咀區

- 4.3.1 **圖 4.3 及 4.4** 顯示每個建議的行人通道方案中連接西九龍發展區及尖沙咀區的可行走線。

方案 D0: 利用及改善現有九龍公園的行人通道設施
方案 D1: 九龍公園行人天橋
方案 D2: 九龍公園行人隧道
方案 E1: 柯士甸道及彌敦道行人天橋
方案 E2: 柯士甸道及彌敦道行人隧道
方案 F1: 廣東道及海防道行人天橋
方案 F2: 廣東道及海防道行人隧道

5. 挑選及建議行人通道方案

5.1 概要

5.1.1 **表 5.1** 綜合了 14 個方案經技術研究後的結果。透過不同層面例如土力、結構、可建性、環境等評估各方案，得出下列的其一結果：

- 預料沒有或只出現少量限制 (√√)
- 預料出現部份限制 (√)
- 預料出現主要限制 (×)
- 預料出現限制並沒有可行的實際解決方法處理(××)

5.1.2 如果方案被評為「沒有可行的實際解決方法處理限制(××)」，這方案會被視為技術上不可行的方案。

5.2 從技術研究篩選可行的方案

5.2.1 **表 5.1** 列出經技術研究後選出的可行方案：

可行的方案 – 西九龍發展區至佐敦區行人通道

- 方案 A2 (寶靈街行人隧道)；及
- 方案 C3 (沿佐敦道經上海街及寶靈街的行人隧道)。

可行的方案 – 西九龍發展區至尖沙咀區行人通道

- 方案 D0 (利用及改善現有九龍公園的行人通道設施)；及
- 方案 D2 (九龍公園行人隧道)。

5.3 首選方案的選取

5.3.1 建基於技術研究，以及從當地持份者所參與的工作坊上取得的意見，選取行人通道一（前往佐敦）及行人通道二（前往尖沙咀）的首選方案是根據以下的主要因素。

行人通道一 – 西九龍發展區至佐敦區

5.3.2 選擇首選方案的其中一個主要因素是對現時寶靈街牌檔在施工期間的短期影響及落成後的長期影響。此因素的重要性在工作坊及督導委員會上由當區持份者及食環署提出。

- 5.3.3 在方案 A2 中，施工期間對牌檔的影響對部分持份者是一個重要的關注點。即使以水平樁柱建造方式以減少對路面的影響（這建造方式只有極少數的牌檔需於工程期間局部搬遷），部分被諮詢的持份者仍然持強烈的意見，認為就算少數的牌檔搬遷仍會為商販及顧客造成不便。食環署亦提出牌檔搬遷及重置的困難。
- 5.3.4 在落成後的長期影響方面，縱使方案中已包含多個位於寶靈街兩側街道（例如上海街、庇利金街）的地面出入口以提高地面的可達性，有持份者認為部分路面人流會被分流至行人隧道，因而影響商販的營業。
- 5.3.5 至於方案 C3 的建造工程將毋須於設有牌檔段落的寶靈街封閉或收窄路面，因此牌檔可於施工期間保持現狀。行人隧道的東西走線雖較遠離牌檔，但建議於寶靈街／官涌街交界面向牌檔方向設一地面出入口，改善牌檔的可達性而又不會直接將路面人流分流至行人隧道。從這角度考慮，方案 C3 會較方案 A2 可取。
- 5.3.6 方案 C3 在覆蓋範圍亦較方案 A2 優勝，因為其走線將提供一個位於佐敦道以北廟街的地面出入口，以方便行人及遊客連接位於廟街及南京街的夜市以及附近港鐵站及西九文化區。此點亦為被諮詢的持份者所認同及接納。
- 5.3.7 總括以上，方案 A2 是較難取得被諮詢的持份者一致的支持而達到可開展工程的階段。因此方案 C3（沿佐敦道經上海街及寶靈街的行人隧道）被選為首選方案作下階段的研究。

行人通道二 – 西九龍發展區至尖沙咀區

- 5.3.8 兩個方案同於施工期間及落成後產生非常輕微的交通影響。由於方案 D0 主要包括改善現有的地面設施，而方案 D2 是興建一條貫通九龍公園的行人隧道，所以兩個方案主要分別較明顯是在於施工方法、工程期時間及造價。
- 5.3.9 方案 D2 建議以明挖回填方式建造行人隧道，因此將無可避免地對九龍公園的設施及運作造成影響。而方案 D0 則只於公園個別通道進行改善工程，工程的規模是相對較小。

- 5.3.10 方案 D0 亦較方案 D2 有較短工程期時間及較低造價。另一個無形的優點是可發揮九龍公園及西九文化區的休憩用地及康樂土地用途之間的潛在協同效應。九龍公園及西九文化區之間的行人通道不僅只是為上下班人流或有既定目的的人流而設；由於將來此處將有不少遊客和參觀者往來西九文化區，此行人通道也可吸引到這些遊客享受九龍公園內的環境及使用公園內博物館／展覽設施。
- 5.3.11 從諮詢持份者過程中，持份者意見亦表示，利用及改善現有的九龍公園行人通道設施作為西九龍發展區和尖沙咀之間的連接是可接受方案，從而減省大型建造工程。
- 5.3.12 方案 D0 將根據與九龍公園同樣的開放時間（05:00-24:00）。然而，考慮到使用方案 D0 的主要高峰時段預計會在週一至週五下午和週末日間，因此，方案 D0 在週中大部份時間應有大量人流使用，故方案 D0 的可行性，並不取決於公園的開放時間是否需要延長。
- 5.3.13 總括以上各點，方案 D0（使用及改善現有的九龍公園行人通道設施）被選為行人通道二的首選方案。

表 5.1 方案檢討

方案	檢討範圍											
	地下狀況／管線	施工方式	環境	文物古蹟	渠道影響	施工時間表	成本	連接性	預計行人流量	永久結構帶來的交通影響	施工期間的交通影響	視覺影響
行人通道一（西九龍發展區至佐敦區）												
方案 A 1 (寶靈街行人天橋)	√ 現有雨水渠及電纜	√ 地基及樁柱，橋面於夜間裝吊	√ 對古樹沒有影響；對鄰近住宅可能引致噪音問題	√√ 附近沒有古蹟建築物	× 對現有系統影響輕微，但施工期間需作渠道改動	√ 2 - 2 ½ 年	√ 中等	√ 一般行人天橋高度，港鐵站附近設樓梯／升降機到地面	× 較低	×× 需要於路面設柱，對消防通道及建築物撲救面造成嚴重限制	× 預計需進行分段封路及小規模改道	× 由於橋面與住宅高度及距離接近，視覺影響較大，亦帶來私隱問題
方案 A 2 (寶靈街行人隧道)	√ 現有雨水渠及電纜	√ 明挖回填／水平樁柱方式	√√ 對古樹沒有影響；沒有噪音問題	√√ 附近沒有古蹟建築物	× 對現有系統影響輕微，但施工期間需作渠道改動	√ 2 ½ - 3 年	√ 中等	√√ 直接通往港鐵站及其他現有地下行人設施；可提供更多出入口到地面以提高可達性	√ 較高	√ 出入口及通風塔設於橫街	× 分段封路	√ 出入口及通風塔帶來較輕微視覺影響
方案 B 1 (柯士甸道行人天橋)	√ 現有雨水渠、電纜及氣喉	√ 地基及樁柱，橋面於夜間裝吊	√ 對古樹沒有影響；對鄰近住宅可能引致噪音問題	√√ 附近沒有古蹟建築物	× 對現有系統影響輕微，但施工期間需作渠道改動	√ 2 ½ - 3 年	√ 中等	√ 一般行人天橋高度，港鐵站附近設樓梯／升降機到地面	√ 較高	× 柱蓋及樓梯／升降機設於路面或行人路	×× 分段封閉行車線，道路擠塞問題預計較嚴重	× 由於橋面與住宅高度及距離接近，視覺影響較大，亦帶來私隱問題
方案 B 2 (柯士甸道行人隧道)	√ 現有雨水渠、電纜及氣喉	√ 明挖回填／水平樁柱方式	√√ 對古樹沒有影響；沒有噪音問題	√√ 附近沒有古蹟建築物	× 對現有系統影響輕微，但施工期間需作渠道改動	√ 3 - 3 ½ 年	√ 中等	√√ 直接通往港鐵站及其他現有地下行人設施；可提供更多出入口到地面以提高可達性	√ 較高	√ 出入口及通風塔設於橫街	×× 分段封閉行車線，道路及路口交通擠塞問題預計較嚴重	√ 出入口及通風塔帶來較輕微視覺影響
方案 C 1 (佐敦道行人天橋)	√ 現有箱形排水渠、雨水渠、食水管及電纜	√ 地基及樁柱，橋面於夜間裝吊	√ 對古樹沒有影響；對鄰近住宅可能引致噪音問題	√√ 附近沒有古蹟建築物	× 對現有系統影響輕微，但施工期間需作渠道改動	√ 2 ½ - 3 年	√ 中等	√ 一般行人天橋高度，港鐵站附近設樓梯／升降機到地面	√ 較高	× 柱蓋及樓梯／升降機設於路面或行人路	× 分段封閉行車線	× 由於橋面與住宅高度及距離接近，視覺影響較大，亦帶來私隱問題
方案 C 2 (佐敦道行人隧道)	× 現有箱形排水渠、雨水渠、食水管及電纜。橫跨鄰近佐敦道／廣東道／渡船街路口的箱形排水渠會形成很大升降幅度轉變。	√ 明挖回填／水平樁柱方式	√√ 對古樹沒有影響；沒有噪音問題	√√ 附近沒有古蹟建築物	× 對現有系統影響輕微，但施工期間需作渠道改動	√ 3 - 3 ½ 年	√ 中等	√√ 直接通往港鐵站及其他現有地下行人設施；可提供更多出入口到地面及佐敦道以北地區以提高可達性	√√ 最高	√ 出入口及通風塔設於橫街	× 分段封閉行車線	√ 出入口及通風塔帶來較輕微視覺影響
方案 C 3 (沿佐敦道經上海街及寶靈街的行人隧道)	√ 現有箱形排水渠、雨水渠、食水管及電纜	√ 明挖回填／水平樁柱方式	√√ 對古樹沒有影響；沒有噪音問題	√√ 附近沒有古蹟建築物	× 對現有系統影響輕微，但施工期間需作渠道改動	√ 3 - 3 ½ 年	√ 中等	√√ 直接通往港鐵站及其他現有地下行人設施；可提供更多出入口到地面及佐敦道以北地區以提高可達性	√√ 最高	√ 出入口及通風塔設於橫街	× 分段封閉行車線	√ 出入口及通風塔帶來較輕微視覺影響

方案	檢討範圍											
	地下狀況／管線	施工方式	環境	文物古蹟	渠道影響	施工時間表	成本	連接性	預計行人流量	永久結構帶來的交通影響	施工期間的交通影響	視覺影響
行人通道二（西九龍發展區至佐敦區）												
方案 D 0 （利用及改善現有現有九龍公園的行人通道設施）	√√ 對地下狀況無影響	√√ 主要為地面工程	√√ 對古樹沒有影響；沒有噪音問題	√ 九龍公園內有歷史建築物，但無直接影響	√√ 對現有系統影響輕微，施工期間影響輕微	√√ 9 - 12 個月	√√ 較低	×	√ 較高	√√ 路面或行人路沒有永久性結構	√√ 沒有交通影響	√√ 除公園設施改動外，沒有其他視覺影響
方案 D 1 （九龍公園行人天橋）	×	√ 地基及樁柱，橋面於夜間裝吊	×	√ 九龍公園內有歷史建築物，但無直接影響	×	√ 2 ½ - 3 年	√ 中等	×	×	√ 除了栢麗大道以外，路面或行人路沒有永久性結構	√ 無需封路，但可能對巴士站有影響	×
方案 D 2 （九龍公園行人隧道）	×	√ 明挖回填／水平樁柱方式	×	√ 九龍公園內有歷史建築物，但無直接影響	√ 對現有系統影響輕微，但施工期間需作輕微渠道改動	√ 3 - 3 ½ 年	√ 中等	×	√ 較高	√√ 路面或行人路沒有永久性結構	√ 無需封路，但可能對巴士站有影響	√ 出入口及通風塔帶來較輕微視覺影響
方案 E 1 （柯士甸道及彌敦道行人天橋）	×	×	×	√ 彌敦道沿途有歷史建築物，但無直接影響	×	√ 3 - 3 ½ 年	√ 中等	×	×	×	×	×
方案 E 2 （柯士甸道及彌敦道行人隧道）	×	×	×	√ 彌敦道沿途有歷史建築物，但無直接影響	×	×	×	√	√ 較高	√ 出入口及通風塔設於橫街	×	√ 出入口及通風塔帶來較輕微視覺影響
方案 F 1 （廣東道及海防道行人天橋）	×	×	√	√√	×	√	√	×	√	×	×	×
方案 F 2 （廣東道及海防道行人隧道）	×	×	√√	√√	×	×	×	√√	√	√	×	√

6. 公眾諮詢活動收集的意見

6.1 持份者地區諮詢工作坊

6.1.1 爲了使相關地區公眾的憧憬及願望能在研究過程中充分地反映出來，研究過程中曾於 2012 年 1 月 17 日及 2012 年 4 月 18 日舉辦過兩次地區持份者工作坊收集相關持份者及區議會成員對行人通道連接建議的意見及關注。

6.1.2 地區持份者組織及民政事務處的代表均被邀請參與工作坊，被邀請的組織名單見表 6.1。

表 6.1 被邀請參與工作坊的持份者組織

被邀請的組織	出席	
	第一次工作坊	第二次工作坊
油尖旺區議會議員	√	√
西九文化區管理局	√	√
港鐵公司	√	√
中港城	√	√
寶靈街販商協會	√	√
廣東道協會	×	√
尖沙咀街坊福利會	×	×
油尖旺南分區委員會	×	×
油尖旺民生關注會	×	×
油尖旺地區事務聯會	×	×
香港西區隧道有限公司	×	×

備註：

√ 出席工作坊

× 未有出席工作坊

6.1.3 持份者在第一次工作坊中提出的意見摘要如下：

- 行人天橋將會對其他樓宇／改善措施帶來負面影響；
- 行人天橋或隧道方案在施工期間均會對公眾帶來顯著影響，而行人天橋運作期間亦會帶來影響；
- 行人隧道方案需要考慮安全及保安問題；及
- 有沒有興建行人通道的必要。

6.1.4 持份者在第二次工作坊中提出的意見摘要如下：

- 行人通道一（西九龍發展區至佐敦區）的首選方案為方案 C3，因為其行人隧道走線能覆蓋佐敦區較大範圍，從而吸引更多當區居民使用，另建議出入口設於廟街；及
- 行人通道二（西九龍發展區至尖沙咀區）的首選方案為方案 D0，因為其施工期間的交通影響比較輕微。

6.2 區議會的諮詢

6.2.1 本研究的結果及建議的兩個首選方案已於 2012 年 11 月 29 日的油尖旺區議會交通及運輸委員會會議上進行諮詢。以下是會議上委員的主要意見及關注：

- 委員對首選方案不持反對意見。
- 有關往佐敦的行人隧道：關注施工期間對現有道路帶來的交通影響和隧道的管理及保安問題。
- 有關九龍公園改善工程：關注施工時間表及與港鐵改善工程的協調。

7. 行人通道一（西九龍發展區至佐敦區）的初步設計

7.1 走線及出入口

7.1.1 建議方案中的行人隧道由現時廣東道／柯士甸道／柯士甸道西交界的行人隧道連接至港鐵佐敦站，全長（不計算地面出入口長度）約 560 米，如圖 7.1 所示。隧道內部高度為 4.5 米（行人淨空高度空間為 2.5 米另加上機電設備）。外部結構牆及上下結構層板厚度為 800 毫米。隧道內部闊度為 4.5 米（不包括行人運輸帶）。

7.1.2 此方案建議沿途設四個地面出入口。其中位於寶靈街的出入口，增設升降機於寶靈街鄰近官涌市政大廈。梯級出入口會設於官涌街及上海街之間。另有兩個設有梯級及升降機的出入口分別位於佐敦道以南及以北的廟街。而最後一個中途出入口則設於庇利金街。

7.2 施工方法及交通安排

水平樁柱方法

7.2.1 為減少施工期間對交通的影響，除了傳統的明挖回填方式，建議部分工程使用水平樁柱方法進行。例如沿上海街及佐敦道、佐敦道連接至北面廟街的出口處、及寶靈街近上海街的一段，建議使用水平樁柱方法。雖然施工時間較長及成本較高，但主要目的為減少於路面的施工範圍，從而減低對交通的影響。

明挖回填方法

7.2.2 建議於路面闊度充足的地點，採用明挖回填方式，以縮短施工時間。此方式可於寶靈街的大部份路段、位於廟街及庇利金街的梯級及升降機出入口位置、及連接至現時廣東道／柯士甸道／柯士甸道西交界的行人隧道的一段使用。

7.2.3 施工期間的交通影響方面，以建議的施工方法及分階段工序，應可維持所有道路的通達性。臨時交通安排將來在妥善的計劃下，交通影響應可保持在可接受水平。

7.3 附設地下商場的其他設計建議

7.3.1 本研究期間亦曾考慮附設地下商場的行人通道的可行性，但基於以下原因而總結為不可行：

- 如加設商店，行人隧道通道整體闊度需加闊至一個約 10 米闊的隧道結構，沿佐敦道的一段因此將需要封閉至少三條行車線以進行工程，將帶來嚴重的交通問題。
- 沿建議行人隧道走線的建築物沒有特別的地庫發展，因此與周邊建築物融合從而產生協同效應的機會較低，行人隧道商店的吸引潛力較低。
- 建議的行人隧道位於密集建築及地下管線的市區，沿走線的建築物地基及主要地下管線（例如箱型排水渠）之間的空間非常有限。
- 在寶靈街、上海街及佐敦道，如果建造一個較闊的隧道結構，將影響大量沿街路面及行人路以下的管線及排水渠，管線及排水渠或需要搬遷。

7.4 附設行人運輸帶的其他設計建議

7.4.1 本研究進行期間亦曾考慮在行人通道內附設行人運輸帶的可行性，但與附設地下商場所產生的問題及影響一樣，加設行人運輸帶的隧道整體隧道結構闊度需由 6 米加至約 10 米，施工期間的潛在風險會因工程較接近鄰近建築物地基而增加，沿佐敦道的一段將需要封閉最少三條行車線以進行工程，這樣會令佐敦道的交通更加惡化。此外，為提供更大空間以便建造較寬的行人隧道，地下排水箱涵亦需被改道。基於以上原因不建議附設行人運輸帶。

7.5 施工時間表

7.5.1 根據初步設計所採用的施工方法，行人通道一的施工時間預計為期大約 4 年。此預算需要於項目較後階段再作評核及訂出細節。

8. 行人通道二（西九龍發展區至尖沙咀區）的初步設計

8.1 永久交通安排

8.1.1 建議將現有港鐵尖沙咀站 A1 出口旁邊的梯級轉換成兩段坡道，並設一個無障礙上落點，如圖 8.1 內的詳圖 A 所示。同時會建議修改九龍公園的入口水平及部份公園內的行人通道，改為一段平緩坡道連接九龍公園與彌敦道行人路。通往衛生教育展覽及資料中心的通道（坡道與樓梯）將會保留，而建築物結構本身作為一級歷史建築物將不會受到影響。另提供一個無障礙通道安排的替代方案，其中上行至九龍公園水平的坡道將會佔更小範圍，如圖 8.2 所示。建議在項目往後階段，應就圖 8.1 及圖 8.2 建議的方案進行詳細工程可行性研究，挑選最合適的方案以確保實施的影響減至最少。

8.1.2 在彌敦道的出入口，除現有的梯級外會建議增設升降機。擬建的升降機無障礙通道會位座落於栢麗購物大道天台花園旁邊如圖 8.1 內的詳圖 B 所示。

8.2 施工方法及交通安排

8.2.1 港鐵尖沙咀站 A1 出口旁邊興建升降機及修改樓梯成坡道的小型工程應特別小心進行，以保護周邊文物及現有建築物。施工期間並不會對鄰近行車交通帶來影響。

8.3 施工時間表

8.3.1 根據在初步設計採用的施工方法，上述改善工程的施工時間預計為期大約 11 個月。此預算需要於項目往後階段再作評核及訂出細節。

9. 短期改善措施

9.1 目標

9.1.1 西九龍發展區的主要發展項目部份將於 2015 年至 2016 年落成。為應付行人通道落成前的行人需求，建議一些短期的地面改善措施配合將來發展項目的落成。

9.2 建議的交通管理措施

9.2.1 建議的改善措施如圖 9.1 所示：

- **佐敦道／廟街路口**
在廟街行人過路處安裝減速平台
- **佐敦道／上海街路口**
為上海街行人過路提供交通燈
- **寶靈街／白加士街路口**
路口交界處安裝減速平台
- **寶靈街／廟街路口**
路口交界處安裝減速平台，同時遷移一塊街道名牌
- **寶靈街／上海街路口**
收窄路口交界處，同時遷移一個消防龍頭及一塊街道名牌
- **廣東道／海防道路口**
增加北面行人過路闊度至8米以及延長行人綠燈時間。

9.2.2 建議將一些阻礙行人流通的街道設施遷離行人路中心。它們包括以下各項，如圖 9.2 所示：

- 白加士街／寶靈街路口的消防龍頭
- 柯士甸道／吳松街路口的街道名牌
- 廟街／寶靈街路口的燈柱
- 上海街／寶靈街路口的燈柱

10

10. 工程未來階段需處理的問題

10.1 概要

10.1.1 隨著油尖旺區議會對行人通道建議（通道 1 及通道 2）的普遍接受，這項研究將進入可行性研究階段繼而展開詳細的可行性評估，屆時項目將會由規劃為主的方向轉移到一個工程及設計為主的方向。當可行性階段完成並確認了行人通道連接的工程可行性後，接著便會進行設計與施工階段。以下 10.2 及 10.3 為有關項目在未來階段需處理的關鍵問題：

10.2 行人通道一

10.2.1 有關行人通道一將來需要處理的主要問題包括：

- 接駁佐敦站的工程或會需要委託港鐵公司進行；
- 行人隧道的管理、運作及維修；
- 有關佐敦站的改動工程需呈交車站及運輸綜合委員會及安全及保安協調委員會評估；及
- 現有廣東道／柯士甸道／柯士甸道西行人隧道將來或會重新建設。

10.3 行人通道二

10.3.1 有關行人通道二將來需要處理的主要問題包括：

- 九龍公園內部行人通道的開放時間；及
- 與港鐵尖沙咀站 A1 出口改善工程的協調。

11. 總結

11.1 總結

11.1.1 本研究經考慮技術層面及有關持份者的意願後，確認了以下的首選方案：

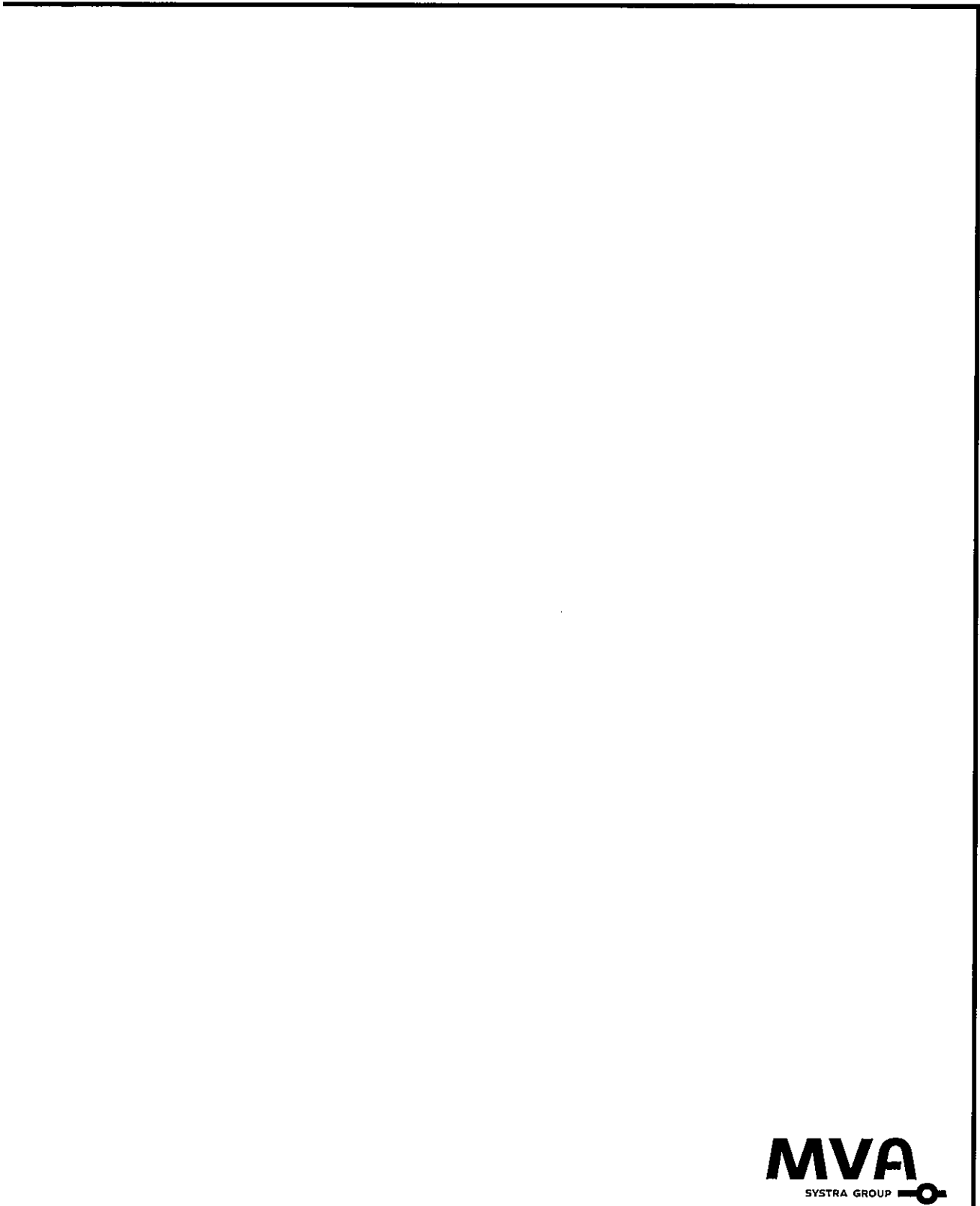
行人通道一（西九龍發展區至佐敦區）

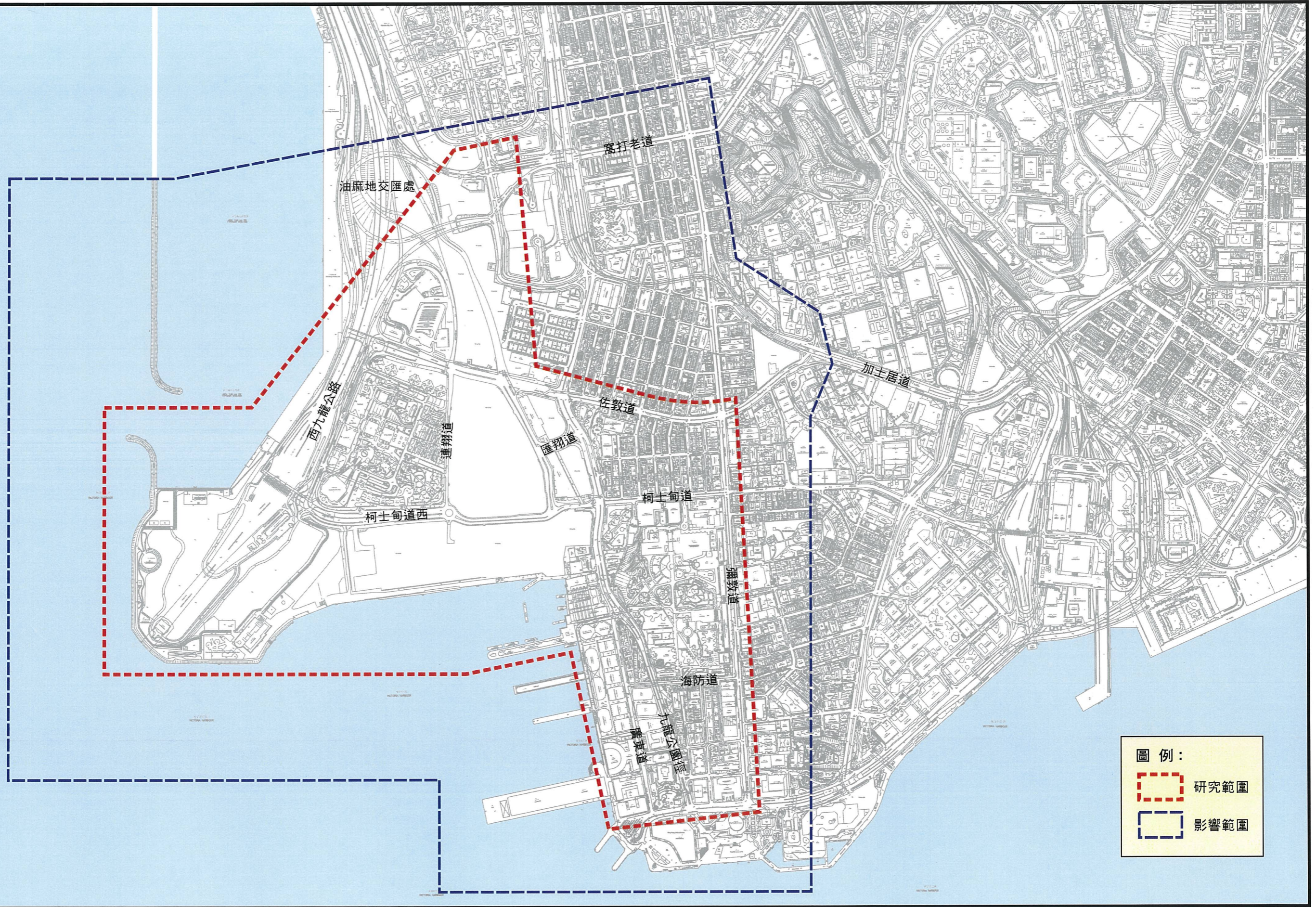
- 方案 C3（沿佐敦道經上海街及寶靈街的行人隧道）

行人通道二（西九龍發展區至尖沙咀區）

- 方案 D0（使用及改善現有的九龍公園行人通道設施）

11.1.2 本研究亦展示了佐敦及尖沙咀區實施的短期改善措施以配合西九龍發展區的早期發展。建議的計劃包括改動行人路、交通舒緩措施（路口收窄、減速平台）、改動行人過路處、修改交通燈時間／燈號控制等。





圖例：

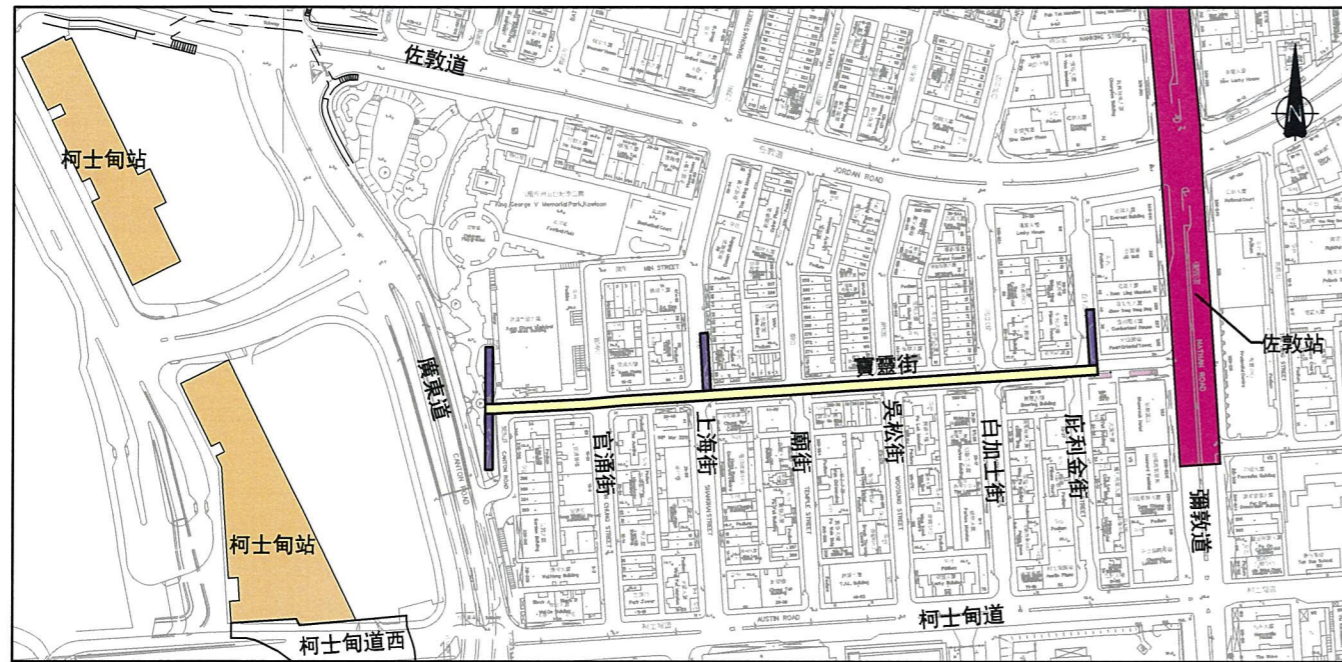
- 研究範圍
- 影響範圍

-	-	-	-	工程名稱
-	-	-	-	
-	-	-	-	
-	-	-	-	
修訂	修改內容	校核	日期	

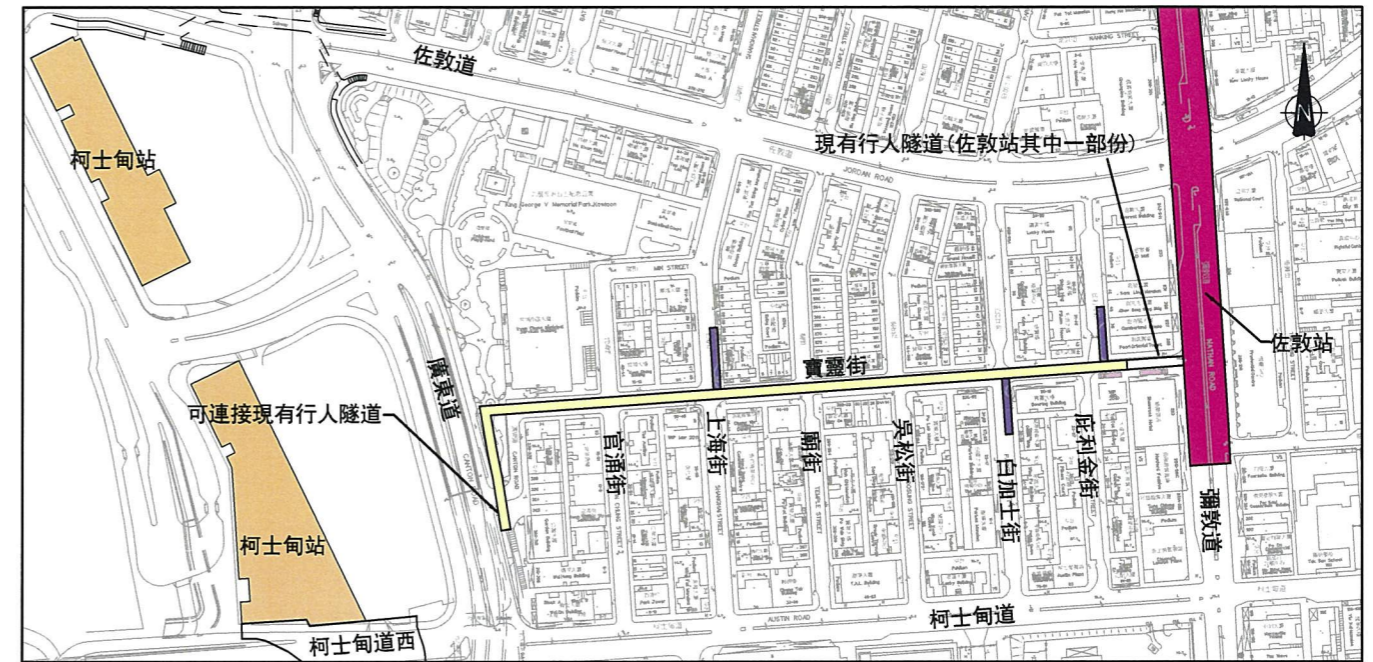
合約編號 TD 186/2010
 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

圖則名稱				研究及影響範圍			
設計	HWL	校核	EDK	比例	NTS	日期	FEB 2013
						圖則編號	1.1
						修訂	-

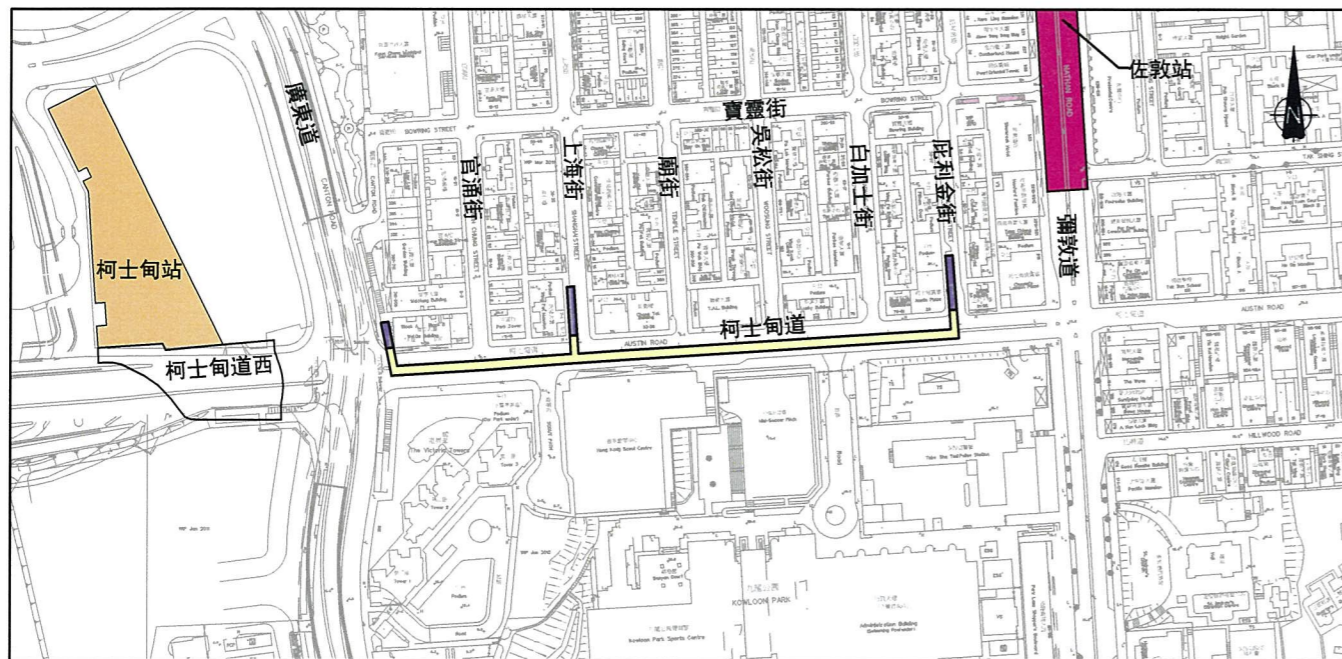




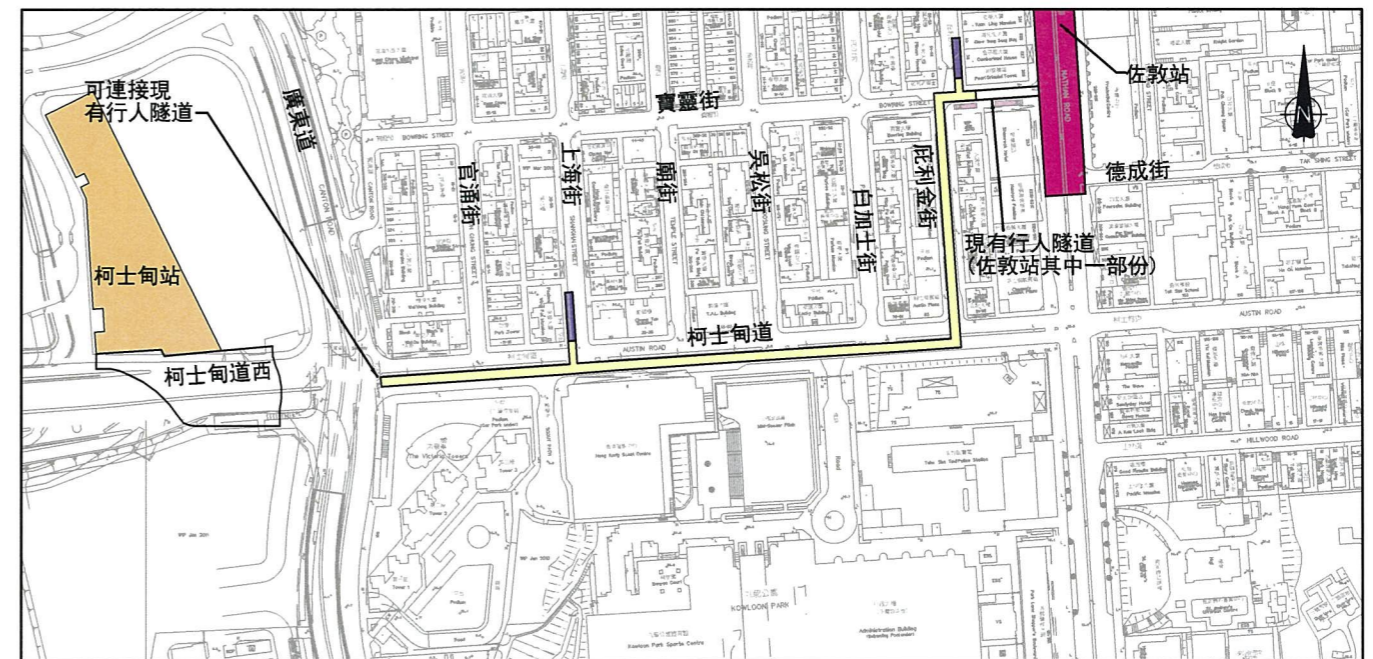
行人通道方案A1 - 沿寶靈街的行人天橋



行人通道方案A2 - 沿寶靈街的行人隧道



行人通道方案B1 - 沿柯士甸道的行人天橋



行人通道方案B2 - 沿柯士甸道的行人隧道

圖例:

- 建議行人天橋 / 行人隧道走線
- 建議行人天橋 / 行人隧道出入口位置

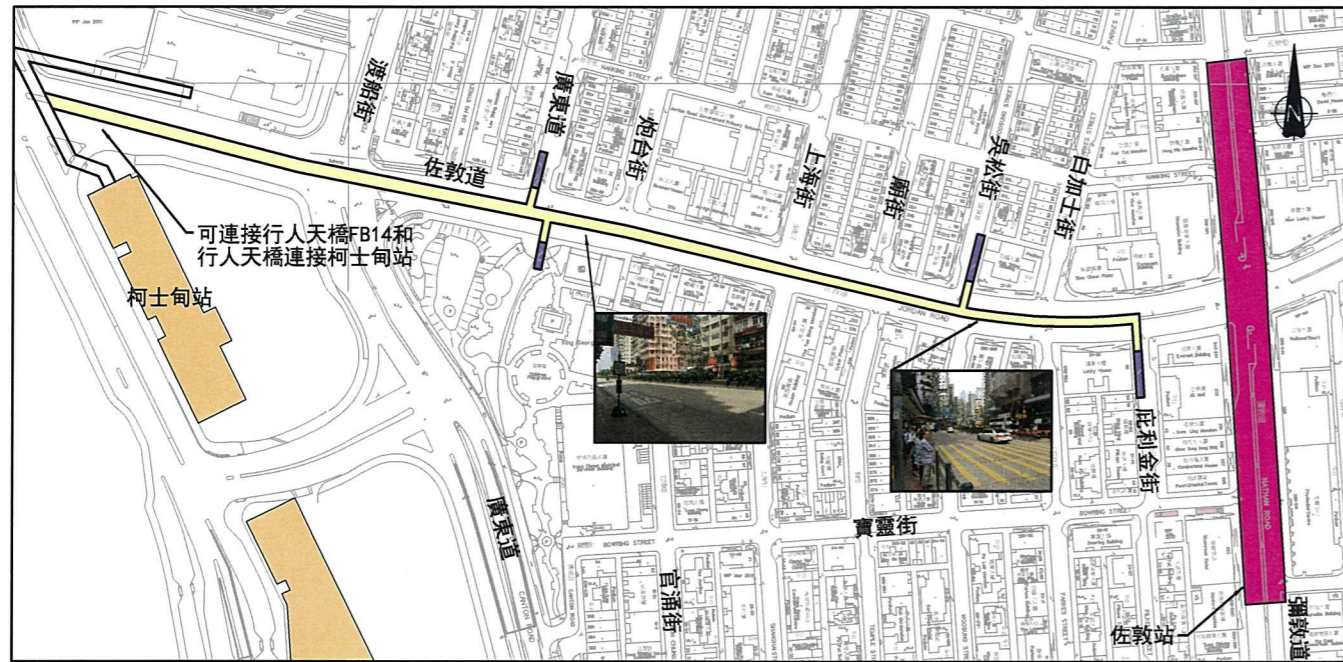
工程名稱
 合約編號 TD 186/2010
 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

圖則名稱
 行人通道一 - 連接西九龍發展區及佐敦區的初步方案(頁一之二)

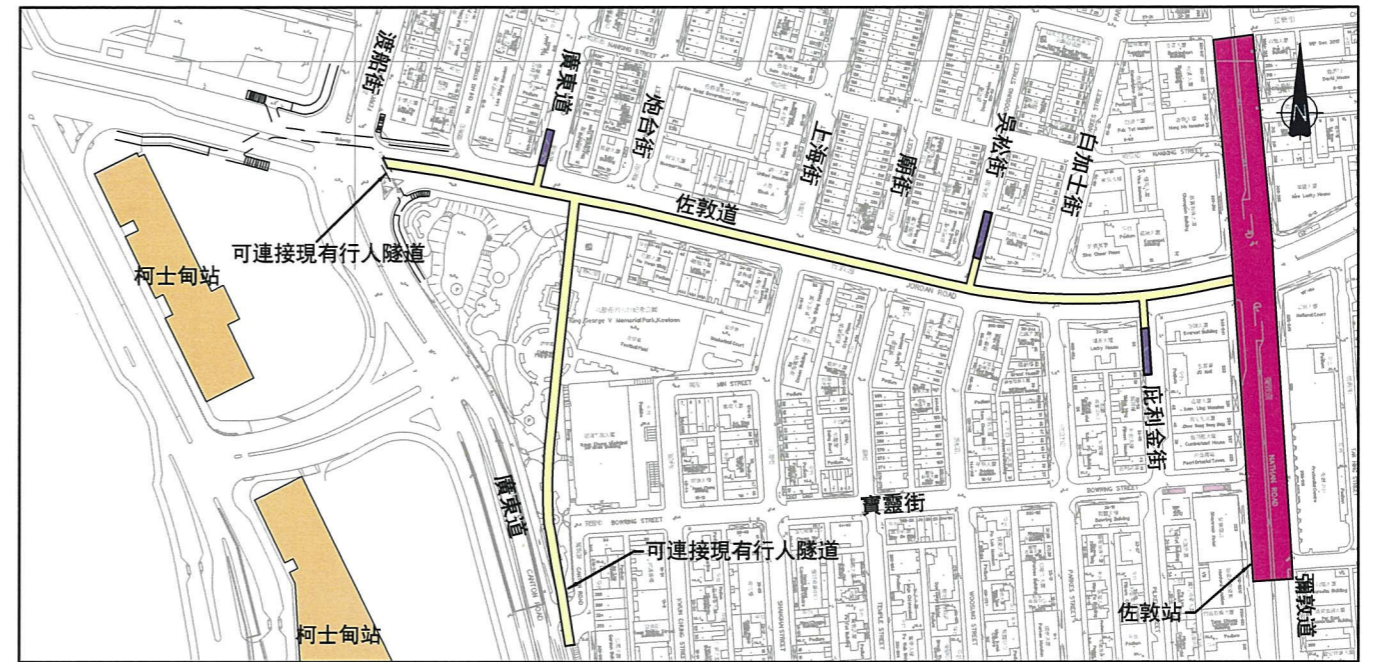


修訂	修改內容	校核	日期

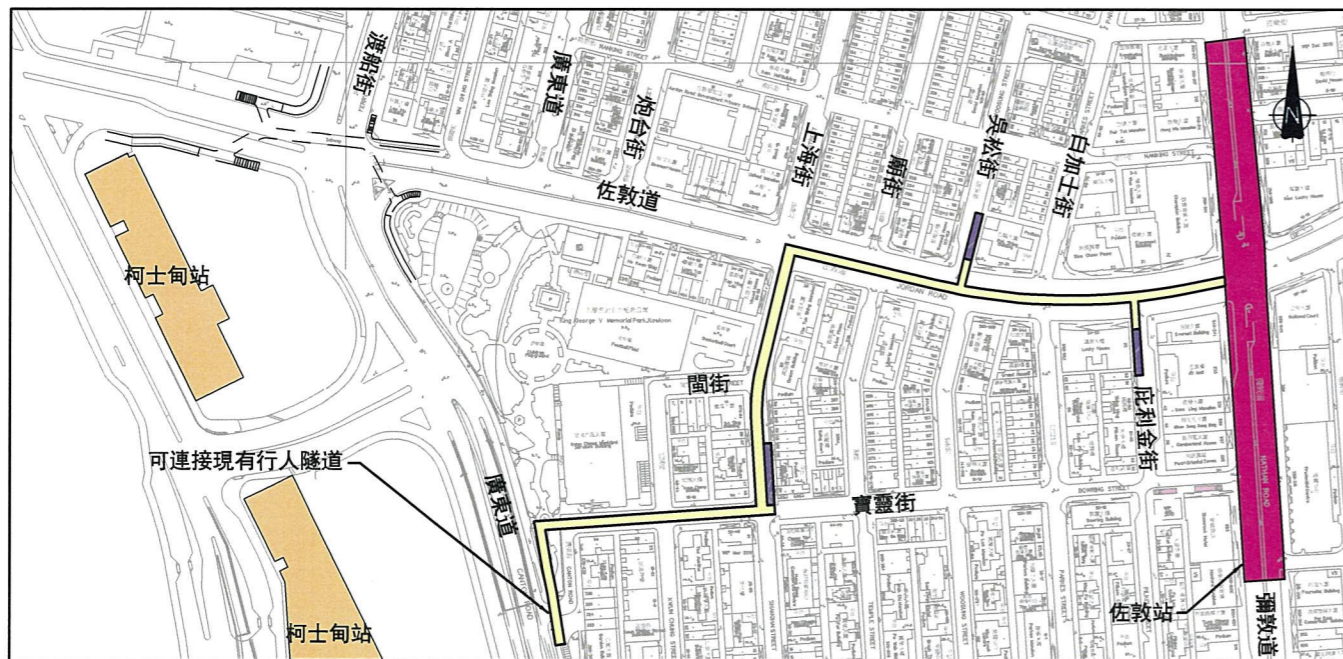
設計	HWL	校核	TKM	比例	1:4000(A3)	日期	FEB 2013	圖則編號	4.1	修訂	-
----	-----	----	-----	----	------------	----	----------	------	-----	----	---



行人通道方案C1 - 沿佐敦道的行人天橋



行人通道方案C2 - 沿佐敦道的行人隧道



行人通道方案C3 - 沿佐敦道經上海街 / 實靈街的行人隧道

圖例:

- 建議行人天橋 / 行人隧道走線
- 建議行人天橋 / 行人隧道出入口位置

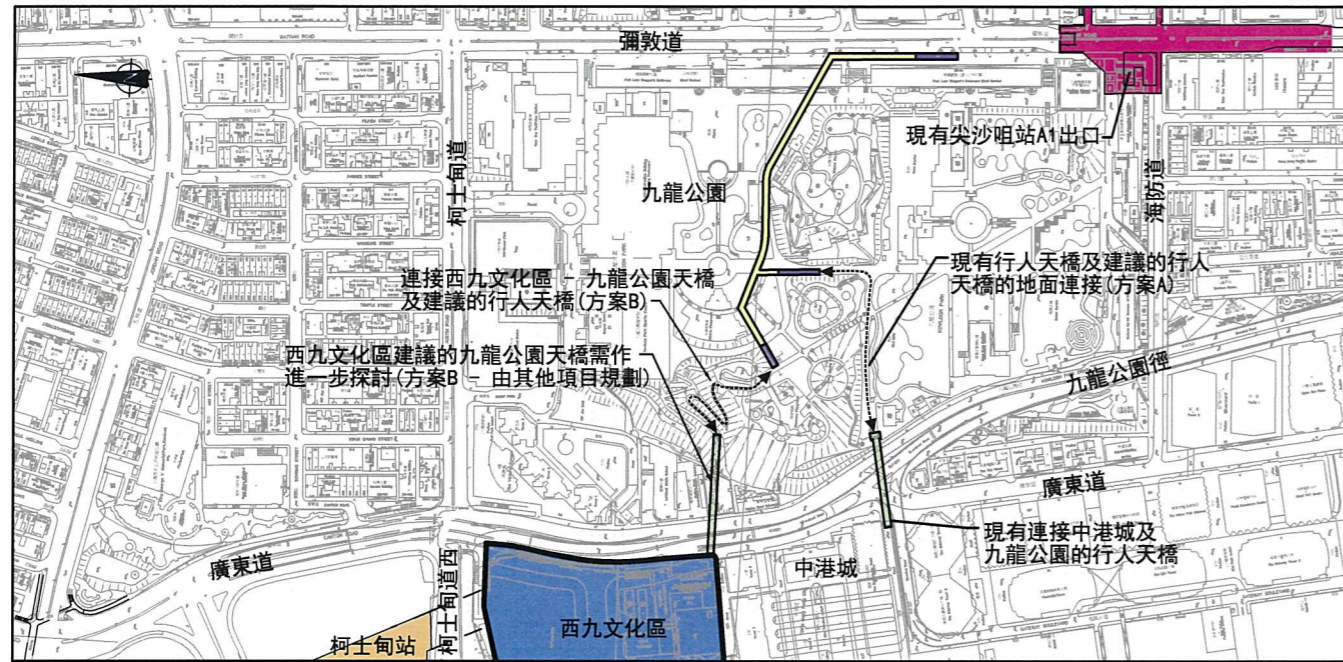
工程名稱
合約編號 TD 186/2010
連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

圖則名稱
行人通道一 - 連接西九龍發展區及佐敦區的初步方案(頁二之二)

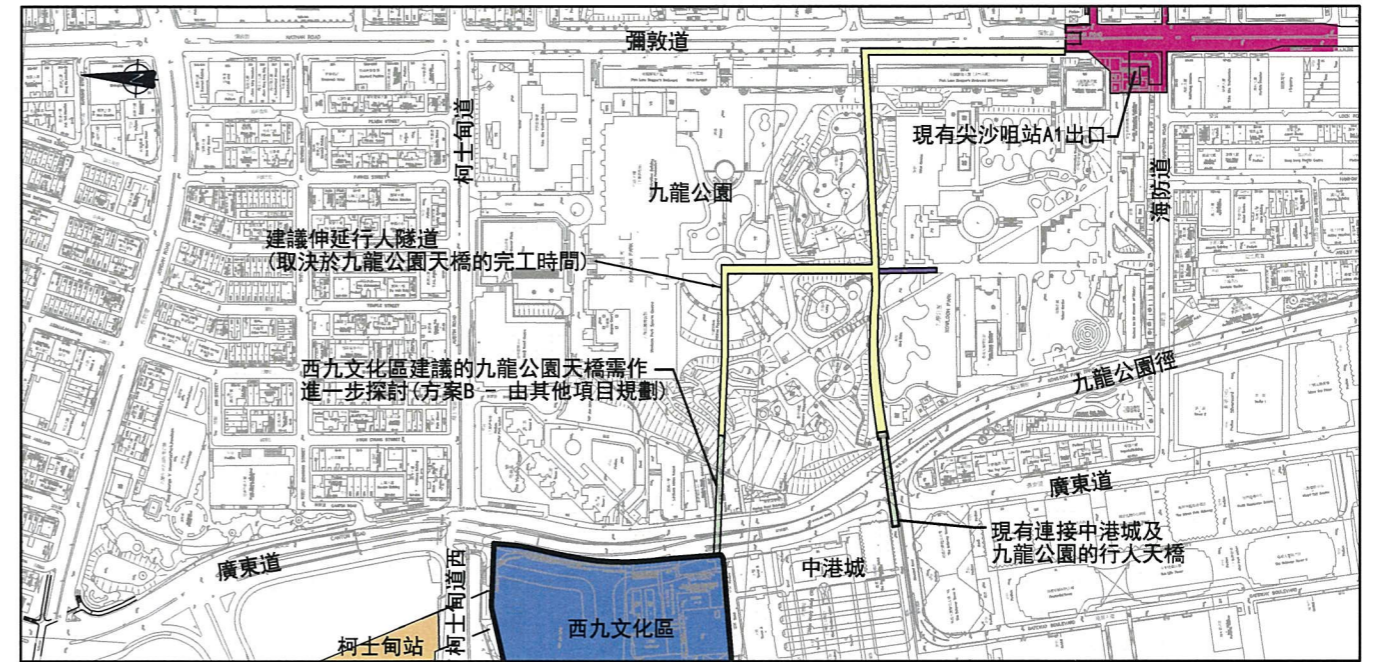


修訂	修改內容	校核	日期

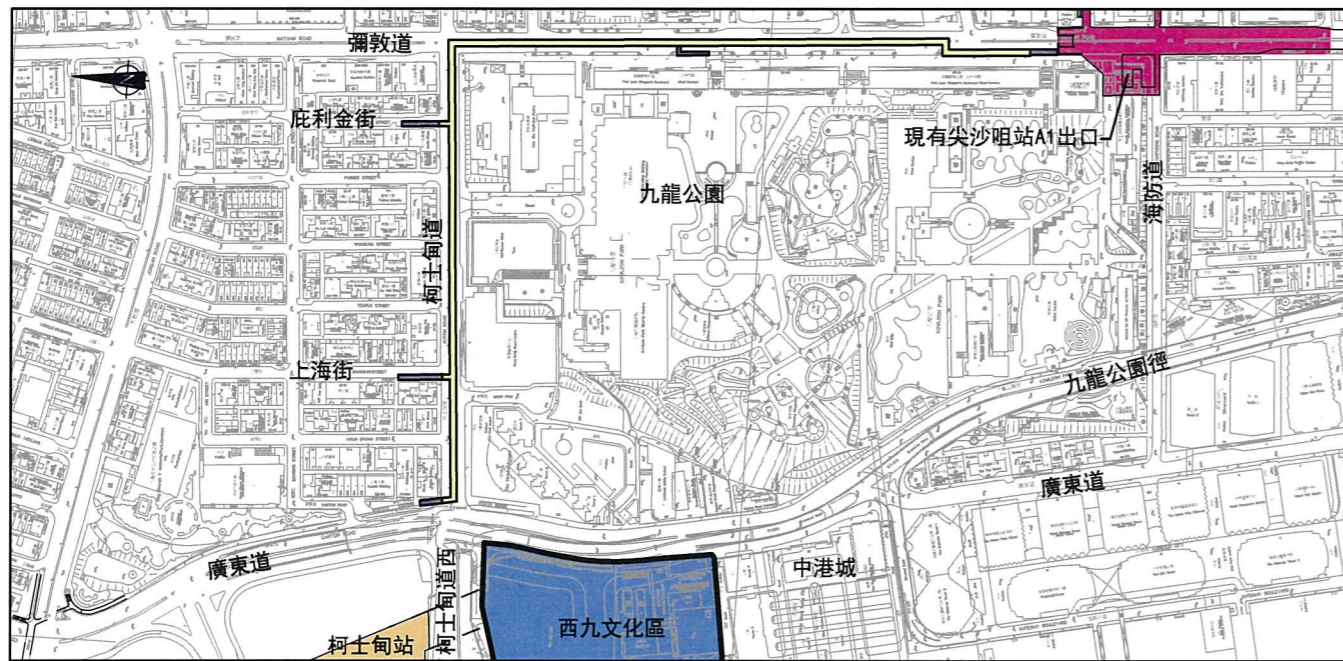
設計	HWL	校核	TKM	比例	日期	圖則編號	修訂
				1:4000(A3)	FEB 2013	4.2	-



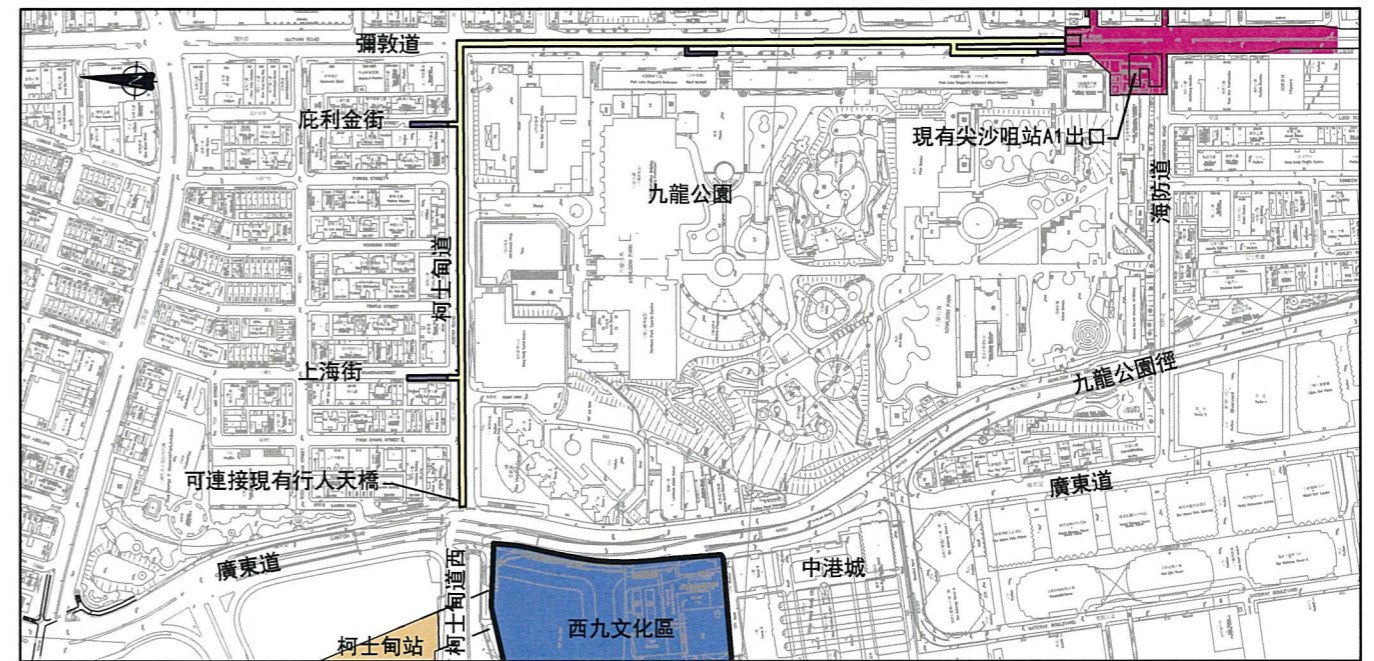
行人通道方案D1 - 經九龍公園的行人天橋



行人通道方案D2 - 經九龍公園的行人隧道



行人通道方案E1 - 沿柯士甸道及彌敦道的行人天橋



行人通道方案E2 - 沿柯士甸道及彌敦道的行人隧道

圖例:

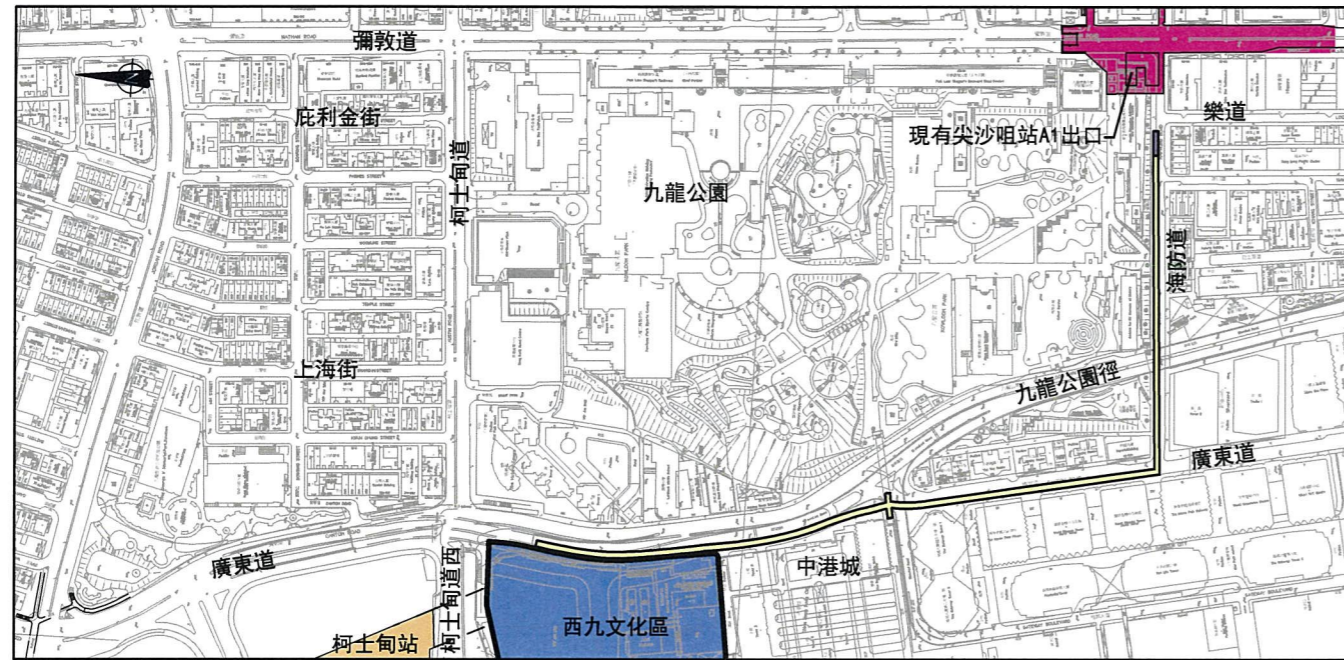
- 建議行人天橋 / 行人隧道走線
- 建議行人天橋 / 行人隧道出入口位置

修訂	修改內容	校核	日期

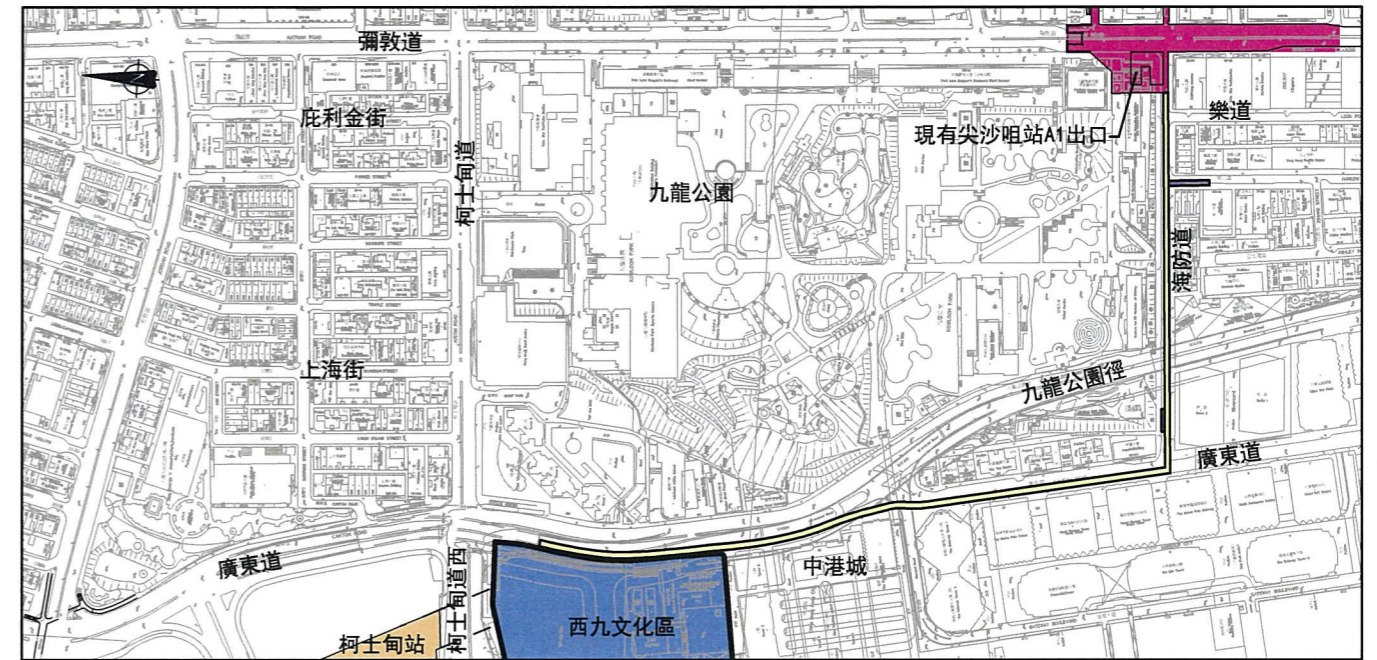
工程名稱	合約編號 TD 186/2010 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究
------	--

圖則名稱	行人通道二 - 連接西九龍發展區及尖沙咀區的初步方案(頁一之二)				
設計	HWL	校核	TKM	比例	日期
				1:6000(A3)	FEB 2013
圖則編號	4.3	修訂			





行人通道方案 F1 - 沿廣東道及海防道的行人天橋



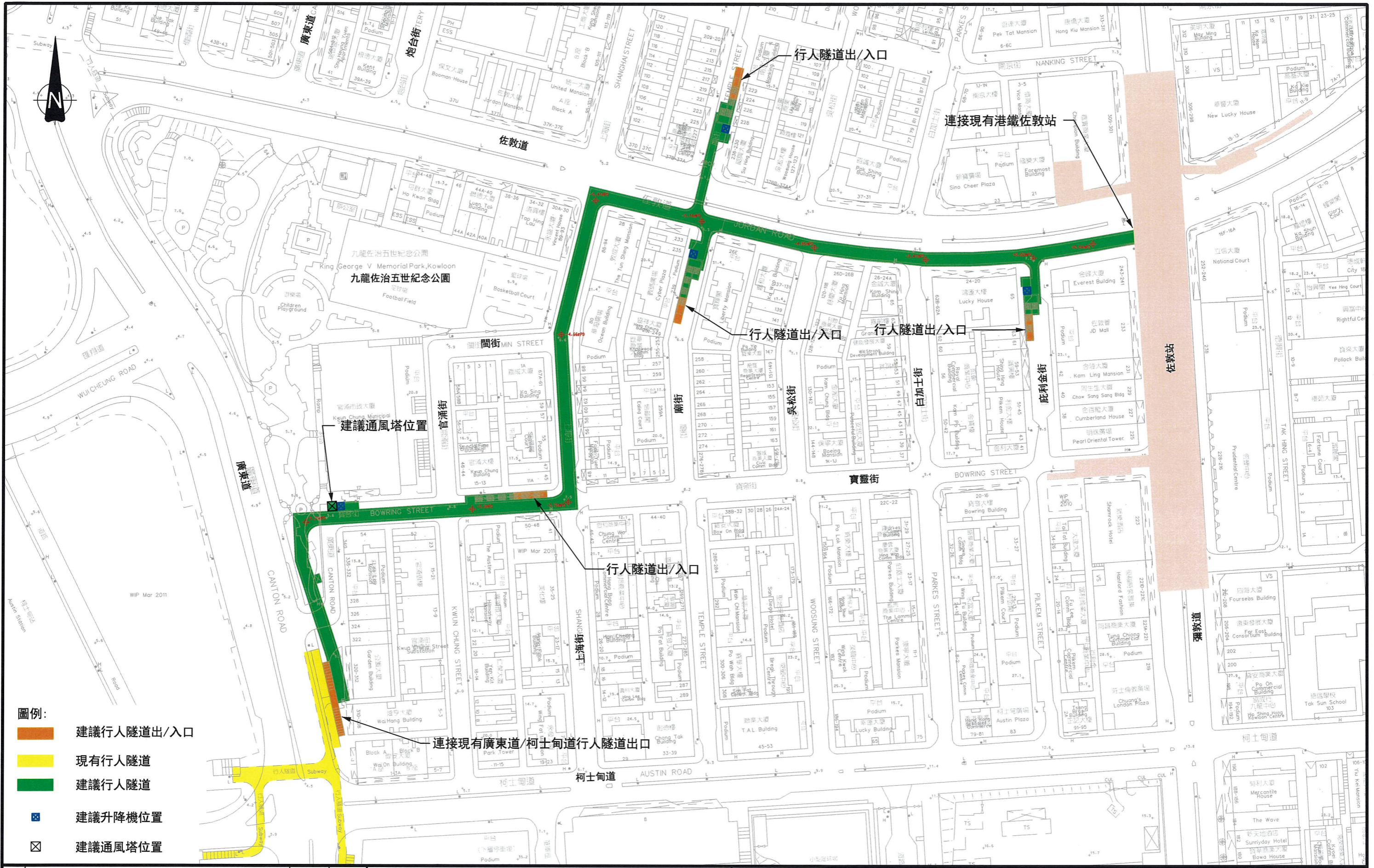
行人通道方案 F2 - 沿廣東道及海防道的行人隧道

圖例:

- 建議行人天橋 / 行人隧道走線
- 建議行人天橋 / 行人隧道出入口位置

		<p>工程名稱</p> <p>合約編號 TD 186/2010 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究</p>	<p>圖則名稱</p> <p>行人通道二 - 連接西九龍發展區及尖沙咀區的初步方案(頁二之二)</p>
設計	HWL	校核	TKM
比例	1:6000(A3)		日期
FEB 2013		圖則編號	4.4
修訂	修改內容	校核	日期





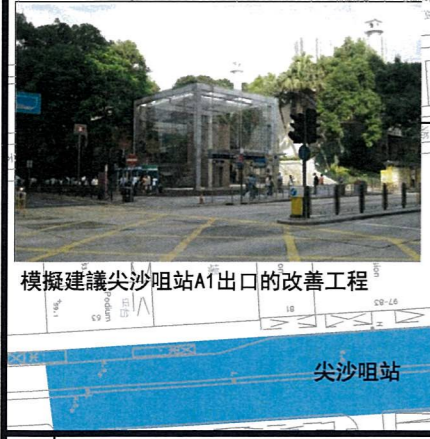
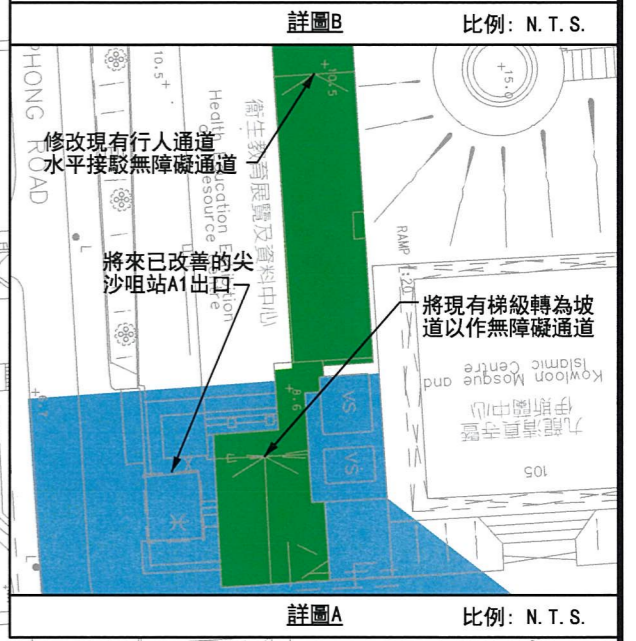
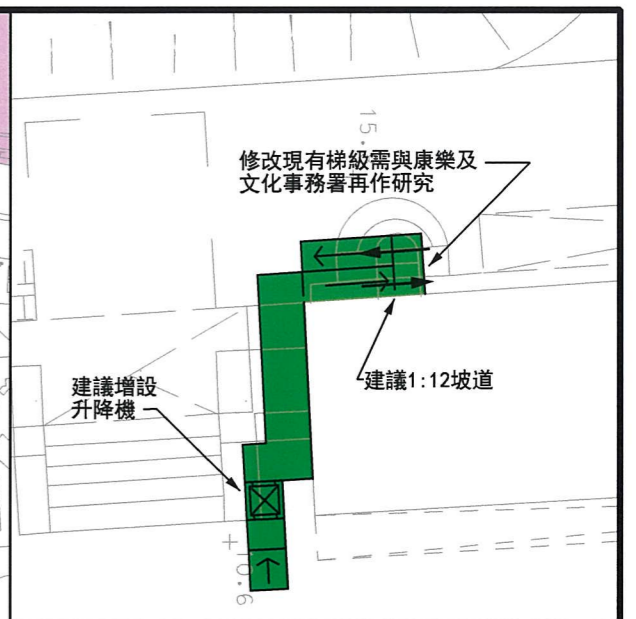
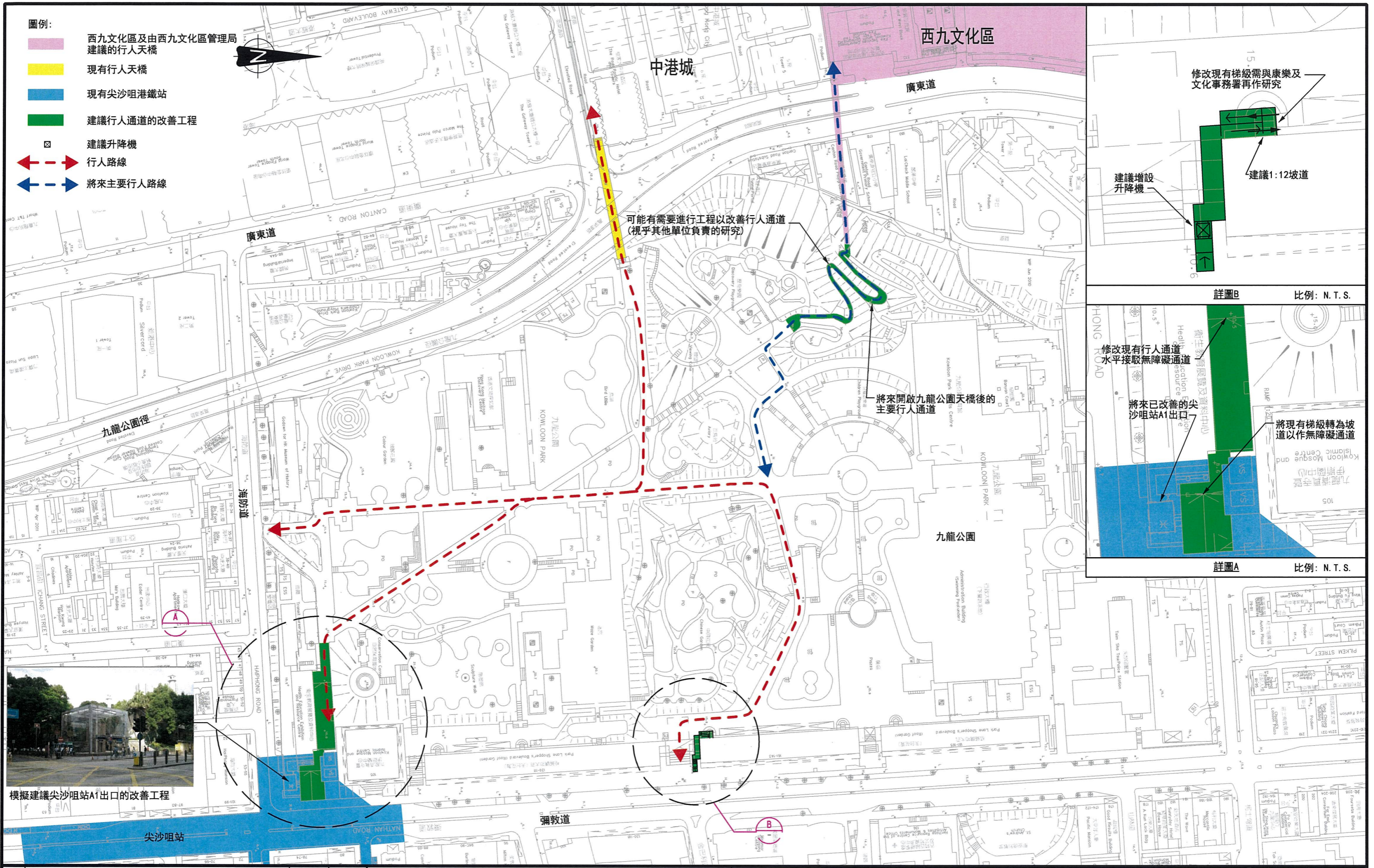
- 圖例:**
- 建議行人隧道出入口
 - 現有行人隧道
 - 建議行人隧道
 - 建議升降機位置
 - 建議通風塔位置

工程名稱
 合約編號 TD 186/2010
 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

行人通道一的首選方案 - 總平面圖

設計	HWL	校核	TKM	比例	1:1500(A3)	日期	JAN 2013	圖則編號	7.1	修訂	
----	-----	----	-----	----	------------	----	----------	------	-----	----	--



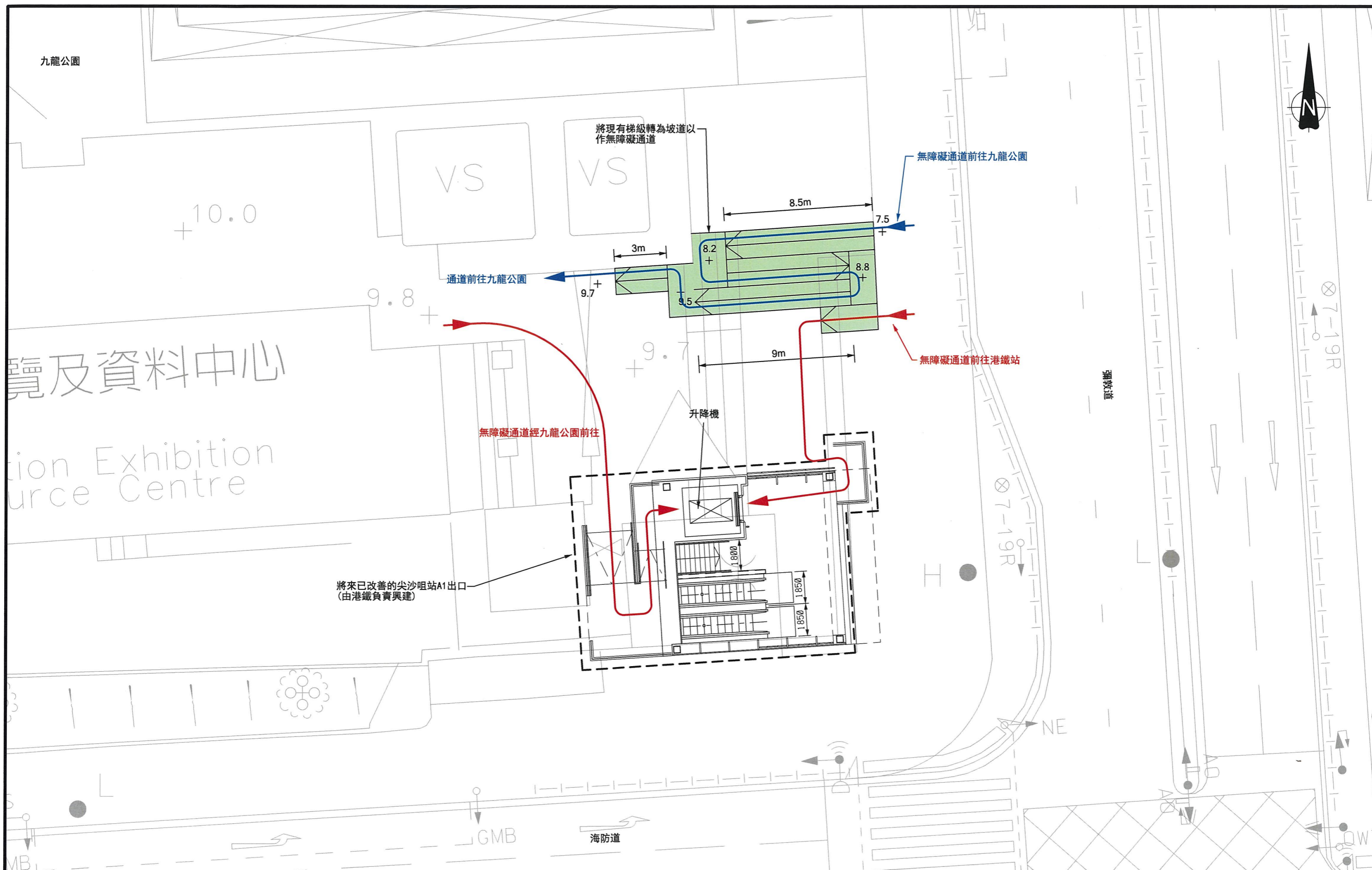


修訂	修改內容	校核	日期

工程名稱
 合約編號 TD 186/2010
 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

圖則名稱		設計		校核		比例		日期		圖則編號		修訂	
行人通道二的首選方案 - 總平面圖		HWL		TKM		1:2000(A3)		FEB 2013		8.1		-	



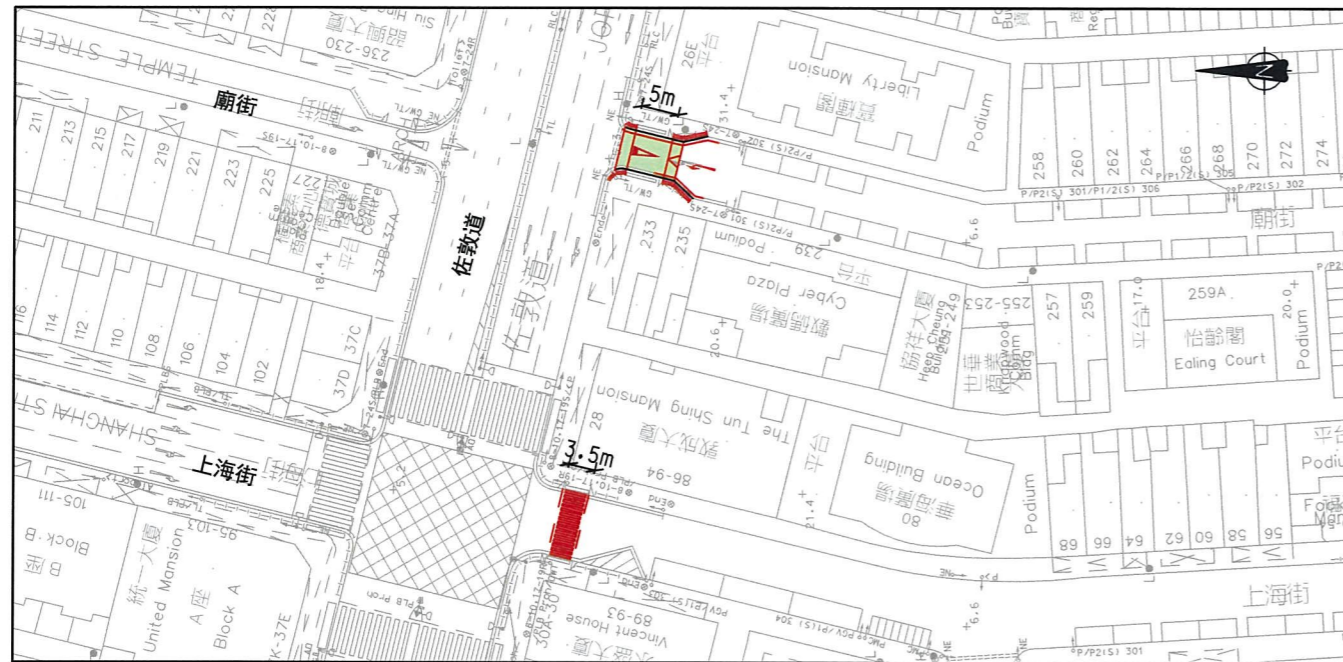


-	-	-	工程名稱
-	-	-	
-	-	-	
-	-	-	
修訂	修改內容	校核	日期

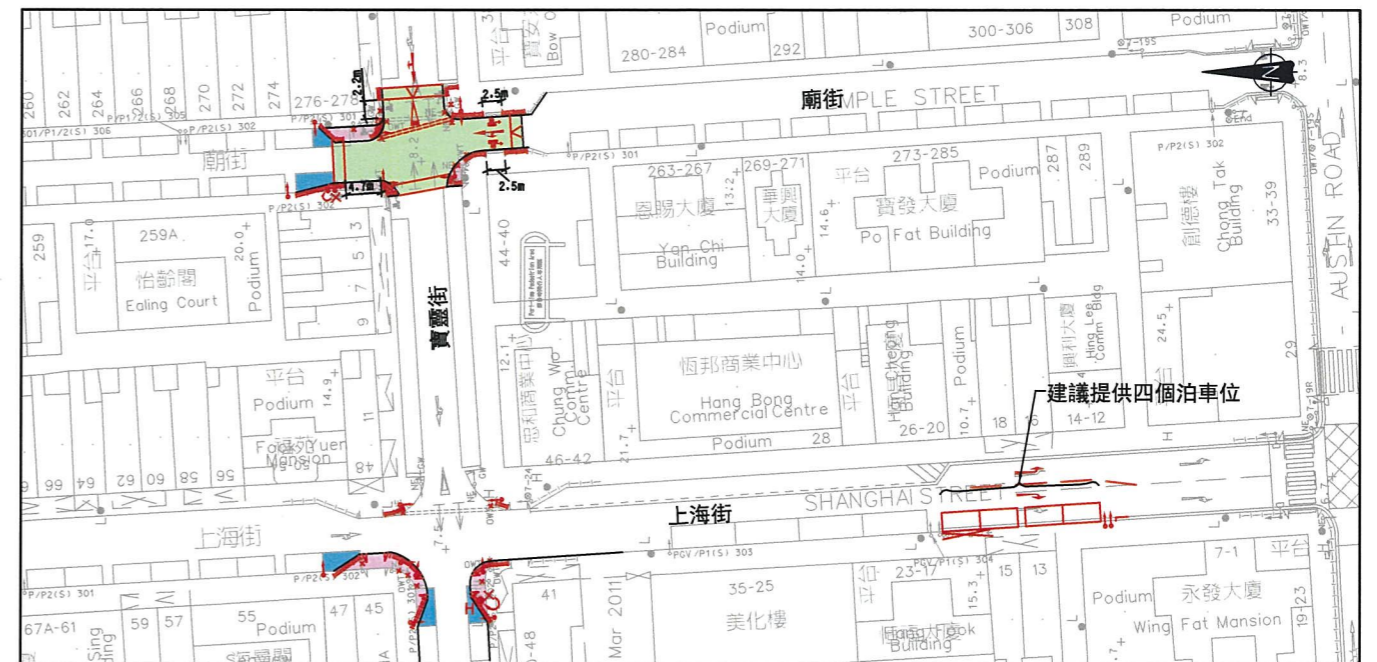
合約編號 TD 186/2010
 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

圖則名稱			
建議九龍公園近港鐵尖沙咀站A1出口無障礙通道的其他方案			
設計	校核	比例	日期
TKM	EDK	1:200(A3)	FEB 2013
圖則編號			修訂
8.2			-

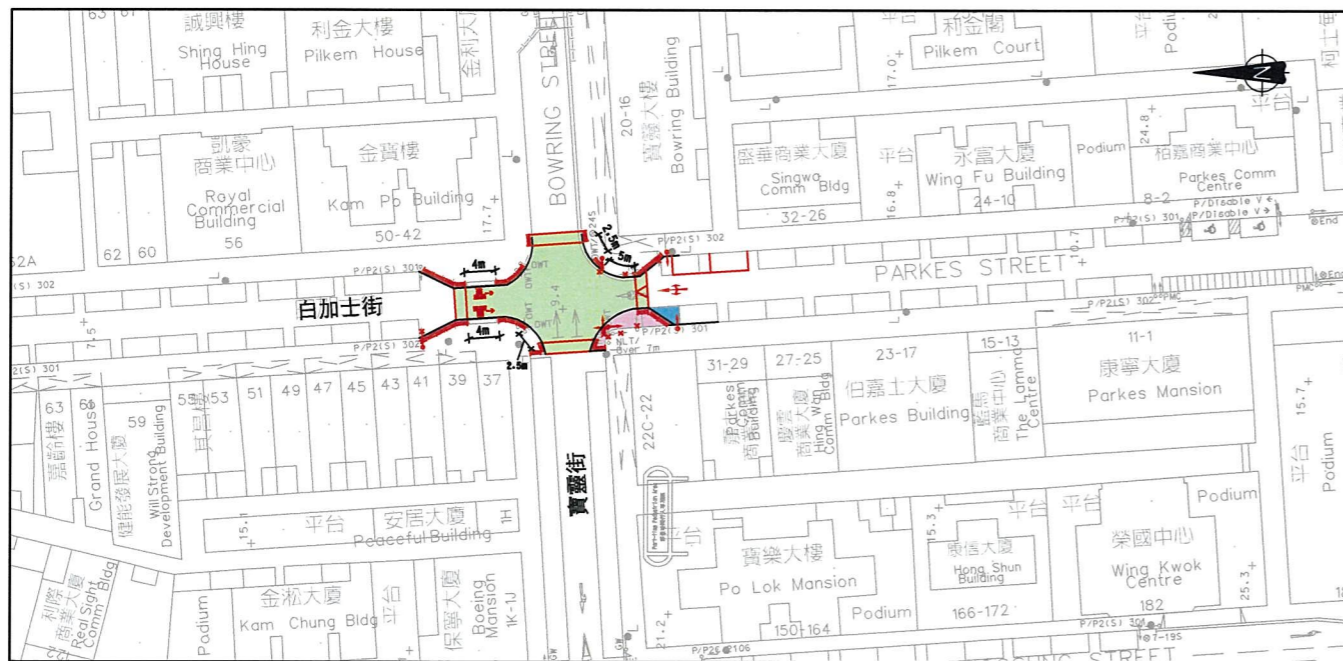




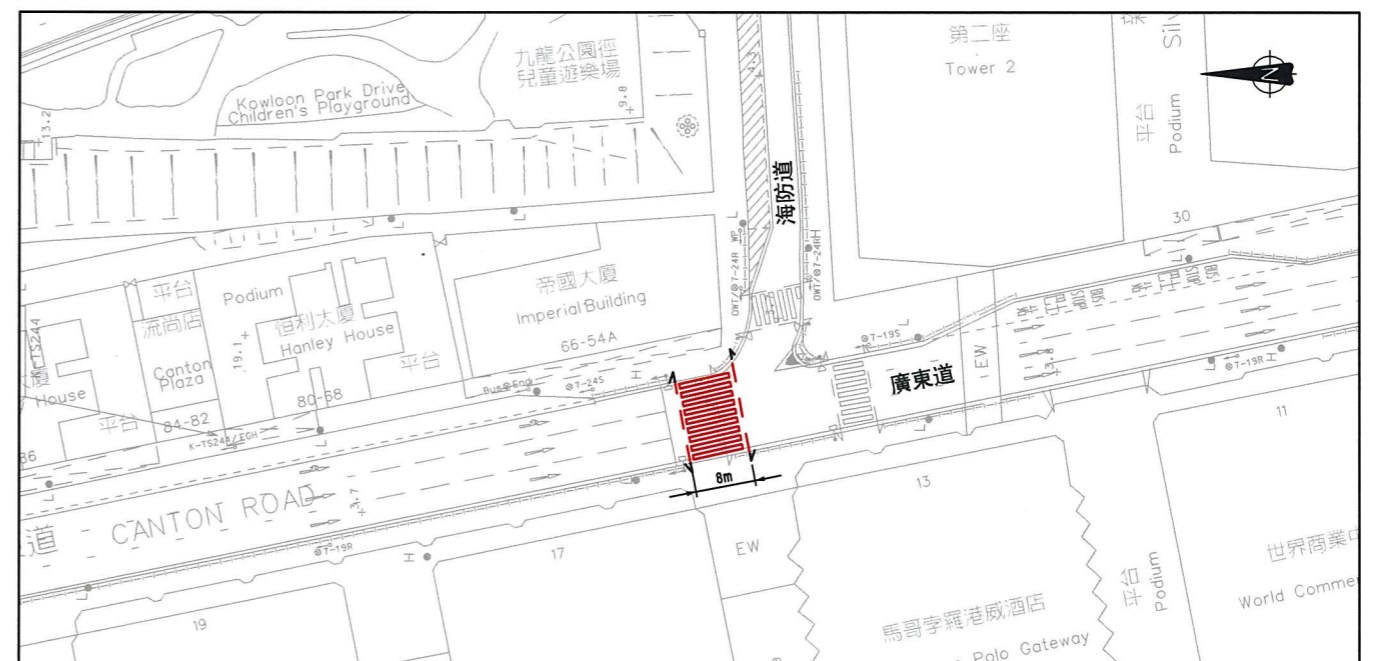
佐敦道 / 廟街 / 上海街路口



寶靈街 / 廟街 / 上海街路口



寶靈街 / 白加士街路口



海防道 / 廣東道路口

圖例:

- 建議減速平台
- 建議鋪砌行人路面
- 建議取消車位
- 建議欄杆 (安裝類型可參考現有
在寶靈街 / 庇利金街路口的欄杆)
- 遷移現有交通標誌
- L 建議重新安置燈柱位置
- H 建議重新安置消防龍頭位置
- 建議重新安置街道名牌位置

合約編號 TD 186/2010
 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

建議短期改善措施

修訂	修改內容	校核	日期

設計	校核	比例	日期	圖則編號	修訂
HWL	TKM	1:4000(A3)	FEB 2013	9.1	-





- 圖例:
- L 建議重新安置燈柱位置
 - H 建議重新安置消防龍頭位置
 - Ⓜ 建議重新安置街道名牌位置

修訂	修改內容	校核	日期

工程名稱
 合約編號 TD 186/2010
 連接西九龍發展區及周邊地區行人通道的交通研究

圖則名稱						
實靈街 / 廟街 / 上海街路口及 實靈街 / 白加士街 / 吳松街路口的街道設施						
設計	HWL	校核	TKM	比例	日期	圖則編號
				1:750(A3)	APR. 2013	9.2
						修訂

