

合約編號 TD 54/2008

# 西九龍填海發展區交通研究

## 總體摘要



二零零九年十二月

**合約編號 TD 54/2008**  
**西九龍填海發展區交通研究**

**總體摘要**

## 目錄

頁碼

1.	引言 .....	1
2.	交通產生率 .....	4
3.	現時的交通狀況 .....	8
4.	短期改善方案 .....	9
5.	未來的交通情況 .....	13
6.	遠期改善方案 .....	15
7.	未來西九龍填海發展區的公共運輸交匯處 .....	22
8.	未來西九龍填海發展區的行人設施 .....	24
9.	總體交通規劃和實施時間表 .....	27
10.	中期的交通情況 .....	31

## 表目錄

頁碼

表 2.1	推薦的交通產生率摘要 .....	6
表 2.2	未來各土地所產生的交通量摘要 .....	7
表 4.1	在有及沒有實施短期改善方案的路口表現比較 .....	12
表 6.1	在有及沒有實施遠期改善方案的路口表現比較 .....	19

## 總體摘要

### 1. 引言

- 1.1 運輸署不時會進行地區性的交通研究以檢討各地區的交通情況、訂定短期的道路改善方案以紓緩現時的交通問題和建議大型道路改善工程以配合有關地區的長遠發展。持續進行各類交通研究可確保交通改善方案能在合適的時間完成，以配合各區未來的交通需要。
- 1.2 在西九龍填海發展區上，除了現有的機場快線和東涌線九龍站、九龍站上蓋物業（包括商場、酒店、辦公樓和住宅）和新啓用的柯士甸站（九龍南線）外，在未來二十年內將會陸續有各樣的大型發展項目落成。當中包括西九文化區、廣深港高速鐵路（「高鐵」）的西九龍總站及其上蓋物業和柯士甸站上蓋物業等。西九龍填海發展區內現有和未來的發展項目詳見圖 1.1。隨著這些發展項目逐步完成，西九龍填海發展區將擁有國際性、區域性及全港性的功能，並為香港擔任更重要的角色。
- 1.3 要充分準備西九龍填海發展區以應付將來的發展，先決條件就是需要一個完善的交通和行人系統。為了達到這個目標，運輸署委託了弘達交通顧問有限公司（MVA Hong Kong Limited）進行了一項交通研究“合約編號 TD 54/2008 – 西九龍填海發展區交通研究”（下稱「本研究」）。本研究於二零零八年五月底開始進行，並在二零零九年十二月完成。
- 1.4 本研究的「研究區」涵蓋北至窩打老道和東至彌敦道，對 41 個重要和次要路口進行了研究，有關範圍請參看圖 1.2。而西九龍填海發展區乃是當中的「重點區」。本研究所採用的交通模型預測了研究區內所有路口的交通情況，而道路改善方案則較集中在重點區內。本研究的最遠規劃期為 2031 年，因為到那時候所有西九龍填海發展區內發展項目都應該完全落成。在未來實施了改善措施的日子，運輸署仍會不斷監察西九龍填海發展區的交通情況，如有需要會在適當的時候實施進一步的改善措施。

1.5 本研究的目標：

- 對三個階段進行全面的交通研究，評估和確定研究區的交通問題。這三個階段包括：（一）短期階段 – 現時的情況；（二）遠期階段 - 西九龍填海發展區各項發展和運輸基建設施完成後的情況；（三）中期階段 – 西九文化區和西九龍總站施工期的情況
- 建議有效的交通改善方案，以應付研究區在三個不同階段出現的交通情況；
- 為西九龍填海發展區從現在直至各項發展項目和運輸基建設施完成後，制訂重點區的總體交通規劃和初步的落實計劃時間表

1.6 本總體摘要概括了本研究所建議的交通及行人方案。其中的重點是：為應付西九龍填海發展區包括未來西九文化區和西九龍總站落成後的交通需求，本研究建議了一些大型的道路改善工程及交通改善方案，提高研究區內路口的容車量以保持交通順暢。關於主要的道路改善工程，本研究建議以一個多層次的道路系統把跨區交通和地區交通分開處理，並同時直接和順暢地把區內的道路網絡連接到附近的主要道路，如西九龍公路、西九龍走廊、西區海底隧道（“西隧”）及未來的中九龍幹線等，以確保西九龍填海發展區的可達性。此外，本研究也建議了一些交通管理方案以增加路口容車量來保持交通順暢。這些交通管理方案不涉及大型工程，故此能夠在短期內執行。

1.7 本研究建議的所有主要道路改善工程和交通管理方案都會於 2015 年前或 2015 年以後的不久將來落實，屆時區內的交通壓力會得以紓緩。直至 2031 年，大多數路口的剩餘容車量會維持在 5% 以上，顯示未來的交通情況理想，大多數車輛都不用等候超過一個交通燈號週期便可通過燈號控制路口。

1.8 在 41 個研究了的路口當中，只有：

- (a) J3 (彌敦道/窩打老道路口) 與 J24 (柯士甸道/覺士道/松山道路口) 會在 2031 年繁忙時段出現擠塞（路口的剩餘容車量 <0%）。這兩個路口都不是在重點區內，而是較接近研究區的邊緣。改善後 J3 路口的未來剩餘容車量實際上與現時的情況差不多（如第 4.3 段所描述短期的改善方案完成之前）。運輸署會因應該路口的未來實際交通情況和需求，及附近地區的發

展/重建，提出進一步改善方案。J24 是一個次要路口，不會對其他路口有太大影響，也不會造成大塞車。

(b) J5（欣翔道/渡船街/甘肅街路口）及 J19（彌敦道/柯士甸道路口）在 2031 年西九龍填海發展區所有發展落成後的剩餘容車量，將處於 0% 與 5% 之間。屆時，在繁忙時間才會偶爾出現擠塞情況。運輸署會密切監察，並在適當的時間實施進一步的改善措施。

1.9 除了對道路交通情況進行了分析外，本研究還對重點區的公共交通設施和行人設施，和在施工高峰期臨時交通管理計劃進行了研究及建議。這些會在本摘要詳加論述。

1.10 圖 1.3 開闡了本研究的研究方法和步驟。研究主要分為 5 個階段進行，包括下列重點工作：

- 數據收集和調查 – 收集研究所需要的相關數據和進行交通流量調查及車龍觀察，以量化現時的交通狀況，並提供數據進行基準年模型驗證和校對。另外，就不同的土地用途進行交通產生量調查，以估計西九龍填海發展區未來的交通產生量；
- 交通模型制訂和預測 – 建立一個包含了所有在西九地區的主要道路和路口的地區交通模型，模型範圍北至窩打老道和東至彌敦道；
- 交通評估和問題確認 – 通過觀察得來的交通流量/車龍和預測的未來交通流量，進行交通評估，以確定現時和未來的交通問題；
- 制訂及評價各改善方案 – 探討各可行的道路或行人方案，及為不同的階段制訂合適的改善方案；及
- 綜合實施計劃 – 集合三個階段中所選定的改善方案，建議出最終的總體交通規劃和初步實施計劃時間表。

## 2. 交通產生率

- 2.1 本研究進行了交通產生率調查，以估算未來的發展所產生/引入的交通流量。調查於平日上下班的繁忙時間、星期五晚上和星期六/星期日/公眾假期下午的繁忙時段進行。調查(包括交通調查和問卷調查)涵蓋了不同種類的發展，包括(一)住宅、(二)零售、(三)辦公室大廈、(四)酒店、(五)服務公寓、(六)演藝場地以及(七)博物館。
- 2.2 除了上述的調查外，本研究還參考了以下的資料：
- 運輸署制訂的運輸規劃及設計手冊中所述的交通產生/引入率；及
  - 其他相關報告，包括(一)2006年交通產生率調查、(二)西九文化區交通影響評估審查以及(三)西九龍填海發展區地盤A不同的土地用途對交通影響的評估研究。
- 2.3 為了確保研究結果能夠充份反映西九龍填海發展區未來可能出現的情況，在進行住宅、零售、辦公室大廈、酒店與服務公寓的交通產生率調查時，只選擇與西九龍填海發展區的發展項目具有類似特性的現有發展(例如檔次、位置、住宅單位數目或總樓面面積、停車位配建量及公共交通的易達程度等)。此外，本研究在某些情況下更採用了較保守或較高的交通產生率，從而估算出較高的交通產生量，以確保未來西九龍填海發展區的道路網絡能夠應付更高的交通需求。
- 2.4 本研究對西九文化區的文化藝術設施，交通產生率分析詳情如下：
- 演藝場地 -
    - i. 在一些現有的高級表演節目進行前，在該場地附近進行問卷調查以取得觀眾的各種交通工具分擔率，以便估計西九文化區各演藝劇館或場地的交通產生率。由於西九文化區未來會有國際級的表演，估計將來的觀眾較多會是高收入或擁有汽車的人士。故此，本研究將調查所得的交通產生率進一步提高10%以反映未來有可能出現的情況；
    - ii. 預計大部分的演藝場地在平日早上上班的繁忙時段都不會有表演節目，故假定進出車輛只為每小時100小汽車當量(pcu)；

- iii. 演藝場地所產生的交通高峰期一般不會完全與平日晚間繁忙時段其他路面交通同時出現。當然有一些觀眾會在表演開始前較早到達附近進餐，但這部分已包括在零售的交通產生率內。然而，為了應付較預期更高的交通需求，本研究假設所有觀眾會在晚間繁忙時段兩小時內到達場地；及
  - iv. 在週五晚上和週末的繁忙時段，本研究採用了更保守（即更高）的估計，即所有觀眾會在繁忙時段的一個小時內到達演藝場地。
- 博物館 – 採用了從香港太空館進行的問卷調查中得出的交通產生率（因為太空館的交通產生率是在各調查點中屬最高）。
  - 展覽中心 – 採用了從香港會議展覽中心（會展中心）舉行的一個具吸引力的活動所取得的交通產生率。這交通產生率應該高於西九文化區未來“藝術或文化”展覽中心的交通產生率，故此應該是一個保守的假設。
  - 公用設施 – 採用類似的社區公用設施調查而得的交通產生率。
  - 其他藝術和文化用途 – 這些設施將會類似辦公用途，故此採用了辦公室大廈的交通產生率。

#### 建議採用的交通產生率和未來交通產生量的摘要

2.5 上述對不同類型的土地使用所建議的交通產生率列於表 2.1，而未來各土地所產生的交通量則列於表 2.2。

表 2.1 推薦的交通產生率摘要

發展項目位置	規劃土地用途	座位容量 (座位數量)	面積 (平方米)	單位數目	交通產生率單位	平日		星期五		週末		週日				
						上午(08:30 - 09:30)		下午(17:45 - 18:45)		下午(19:00 - 20:00)		下午(14:00 - 15:00)				
						產生	引入	產生	引入	產生	引入	產生	引入			
西九文化區 <sup>(1)</sup>	演藝場地	第一階段	大型表演場地	15,000	--	--	每小時每十個座位的小汽車當量	--	0.066	0.133	0.133	0.265	0.133	0.265		
			大劇院	2,200	--	--		--	0.247	0.494	0.494	0.987	0.494	0.494		
			2 個中型劇院	每個 800	--	--		--	0.274	0.548	0.548	1.097	0.548	1.097		
			4 個黑盒劇場	每個 250	--	--		--	0.216	0.432	0.432	0.864	0.432	0.864		
			音樂廳	2,000	--	--		--	0.247	0.494	0.494	0.987	0.494	0.987		
			室內樂廳	800	--	--		--	0.274	0.548	0.548	1.097	0.548	1.097		
			戲曲中心	表演場地	1,400	--		--	0.274	0.548	0.548	1.097	0.548	1.097		
			小型劇院	400	--	--		--	0.216	0.432	0.432	0.864	0.432	0.864		
		第二階段	露天廣場	15,000 <sup>(2)</sup>	30,000	--		--	0.066	0.133	0.133	0.265	0.133	0.265		
			大劇院	1,900	--	--		--	0.247	0.494	0.494	0.987	0.494	0.987		
	博物館設施和展覽中心	M+ (包括設計、活動影像、流行文化及視覺藝術)	--	建築樓面面積: 61,950 (地盤以內的面積)	--	每小時每一百平方米的小汽車當量	--	0	0	0.256	0.298	0.412	0.093	0.374	0.200	
			展覽中心	--	實用樓面面積: 10,000	--	0.173	0.565	0.843	0.616	0.843	0.616	0.843	0.616		
其他藝術和文化用途	其他藝術和文化用途			--	15,000	--	0.260	0.298	0.189	0.190	0.198	0.174	0.123	0.123		
	公用設施			--	20,000	--	0.235	0.235	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115	0.115		
	住宅：別墅住宅			--	145,257	151 <sup>(3)</sup>	0.250	0.154	0.163	0.252	0.194	0.276	0.237	0.260		
	住宅：公寓			--		1,089 <sup>(3)</sup>	0.157	0.067	0.061	0.086	0.073	0.094	0.089	0.075		
	酒店			--	56,000	700 <sup>(4)</sup>	0.138	0.134	0.169	0.156	0.272	0.275	0.218	0.223		
	辦公室			--	107,683	--	0.260	0.298	0.189	0.190	0.198	0.174	0.123	0.130		
	零售、飲食及娛樂			--	119,000	--	0.073	0.157	0.464	0.435	0.441	0.608	0.417	0.570		
	九龍站上蓋物業			--	608,003	5,809	0.157	0.067	0.061	0.086	0.073	0.094	0.089	0.075		
<sup>(5)</sup>	零售			--	82,417	--	0.073	0.157	0.464	0.435	0.441	0.608	0.417	0.570		
	辦公室			--	231,474 <sup>(6)</sup>	--	0.260	0.298	0.189	0.190	0.198	0.174	0.123	0.130		
	酒店			--	167,420 <sup>(6)</sup>	996 <sup>(6)</sup>	0.138	0.134	0.169	0.156	0.272	0.275	0.218	0.223		
	服務公寓			--		606 <sup>(6)</sup>	0.066	0.030	0.026	0.041	0.031	0.045	0.038	0.042		
<sup>(7)</sup> 地盤 A 物業發展	零售			--	29,400	--	每小時每一百平方米的小汽車當量	0.073	0.157	0.464	0.435	0.441	0.608	0.417	0.570	
	辦公室			--	264,600	--		0.260	0.298	0.189	0.190	0.198	0.174	0.123	0.130	
<sup>(8)</sup> 地盤 C 物業發展	住宅			--	62,500	896	每小時每住所的小汽車當量	0.066	0.030	0.026	0.041	0.031	0.045	0.038	0.042	
	零售			--	12,500	--		0.073	0.157	0.464	0.435	0.441	0.608	0.417	0.570	
<sup>(9)</sup> 地盤 D 物業發展	住宅			--	77,500	900	每小時每住所的小汽車當量	0.074	0.031	0.029	0.049	0.034	0.054	0.042	0.051	
	零售			--	15,500	--		0.073	0.157	0.464	0.435	0.441	0.608	0.417	0.570	

註： 1. 各發展項目的座位數量和面積是依據本研究簡報介紹的資料，並經各相關部門同意。

2. 假設每一座位佔地二平方米。

3. 別墅和公寓式住宅的比例假設為 1:3。別墅和公寓式住宅的大小分別假設為 240 平方米和 100 平方米。

4. 酒店的平均單位面積假設為 80 平方米。

5. 物業發展的建築面積和住宅單位數量是根據規劃署提供的資料。

6. 最新的辦公室建築樓面面積、酒店房間數目和服務公寓單位數目是根據規劃署於二零零八年十二月十二日所提供的資料。

7. 有關最新的寫字樓及零售建築樓面面積是由規劃署於二零零九年一月十九日提供的。

8. 港鐵項目“九龍南線物業發展”仍在研究地盤 C 和 D 的單位數目（即還未確定），本研究必須作出一些合理的假設。由於兩個地盤的單位總數是遠遠不及整個西九龍填海發展區，它們所產生的交通量亦將不及總背景交通量，故此，即使在未來幾個月內也沒有最終的單位總數目，上述於本研究的假設仍是可接受。

表 2.2 未來各土地所產生的交通量摘要

發展項目位置	規劃土地用途	座位容量 (座位數量)	面積 (平方米)	單位數目	平日		星期五		週末		週日	
					上午(08:30 - 09:30)		下午(17:45 - 18:45)		下午(19:00 - 20:00)		下午(14:00 - 15:00)	
					產生	引入	產生	引入	產生	引入	產生	引入
西九文化區 <sup>(1)</sup>	演藝場地	第一階段	大型表演場地	15,000	--	--	100	100	99	199	199	398
			大劇院	2,200	--	--			54	109	109	217
			2個中型劇院	每個 800	--	--			44	88	88	175
			4 個黑盒劇場	每個 250	--	--			22	43	43	86
			音樂廳	2,000	--	--			49	99	99	197
		第二階段	室內樂廳	800	--	--			22	44	44	88
			(戲曲中心) 表演場地	1,400	--	--			38	77	77	154
			小型劇院	400	--	--			9	17	17	35
			露天廣場	15,000 <sup>(2)</sup>	30,000	--			99	199	199	398
			大劇院	1,900	--	--			47	94	94	188
	博物館設施和展覽中心	2 個中型劇院	每個 800	--	--	--			44	88	88	175
		M+ (包括設計、活動影像、流行文化及視覺藝術)	--	建築樓面面積: 61,950 (地盤以內的面積)		--	0	0	159	185	255	58
		展覽中心	--	實用樓面面積: 10,000		--	17	57	84	62	84	62
		其他藝術和文化用途	--	15,000		--	39	45	28	29	30	26
	公用設施				20,000	--	47	47	23	23	23	23
九龍站上蓋物業 <sup>(5)</sup>	住宅：別墅住宅	--	145,257	151 <sup>(3)</sup>	38	23	25	38	29	42	36	39
	住宅：公寓	--			171	72	66	94	79	103	97	97
	酒店	--		56,000	700 <sup>(4)</sup>	97	94	118	109	190	193	153
	辦公室	--		107,683	--	280	321	204	205	213	187	132
	零售、飲食及娛樂	--		119,000	--	87	187	552	518	525	724	496
	小計					876	945	1,787	2,317	2,484	3,527	2,326
	住宅	--		608,003	5,809	913	386	354	502	421	549	515
	零售	--		82,417	--	60	129	382	359	363	501	344
	辦公室	--		231,474 <sup>(6)</sup>	--	711	815	517	519	541	476	336
	酒店	--		167,420 <sup>(6)</sup>	996 <sup>(6)</sup>	173	168	212	196	342	345	274
	服務公寓	--			606 <sup>(6)</sup>	60	27	23	37	28	41	34
地盤 A 物業發展 <sup>(7)</sup>	小計					1,917	1,526	1,489	1,613	1,695	1,912	1,503
	零售	--	29,400	--	21	46	137	128	130	179	123	168
	辦公室	--	264,600	--	765	877	556	559	582	512	362	382
	小計			--	786	923	693	687	712	691	485	550
地盤 C 物業發展 <sup>(8)</sup>	住宅	--	62,500	896	59	27	23	37	28	40	34	38
	零售	--	12,500	--	9	20	58	54	55	76	52	71
	小計			--	68	47	81	91	83	116	86	109
地盤 D 物業發展 <sup>(9)</sup>	住宅	--	77,500	900	66	27	26	44	31	48	38	46
	零售	--	15,500	--	11	24	72	67	68	94	65	88
	小計			--	78	52	98	112	99	143	103	134
柯士甸站 <sup>(9)</sup>					310	310	256	256	256	256	256	256
高鐵西九龍總站 <sup>(9)</sup>					1,652	1,652	1,363	1,363	1,363	1,363	1,363	1,363
機場快線及東涌線九龍站 <sup>(9)</sup>					500	500	500	500	500	500	500	500
				合計	6,187	5,955	6,266	6,938	7,193	8,507	6,622	8,024
												6,409
												7,291

註： 1. 各發展項目的座位數量和面積是依據本研究簡報介紹的資料，並經各相關部門同意。

8. 港鐵項目“九龍南線物業發展”仍在研究地盤 C 和 D 的單位數目（即還未確定），本研究必須作出一些合理的假設。由於兩個地盤的單位總數目是遠遠不及整個西九龍填海發展區，它們所產生的交通量亦將不及總背景交通量，故此，即使在未來幾個月內也沒有最終的單位總數目，上述於本研究的假設仍是可接受。

2. 假設每一座位佔地二平方米。

9. 數據是根據港鐵公司 NEX/2101 高鐵西九龍總站初步設計的運輸規劃最終報告。

3. 別墅和公寓式住宅的比例假設為 1:3。別墅和公寓住宅的大小分別假設為 240 平方米和 100 平方米。

4. 酒店的平均單位面積假設為 80 平方米。

5. 物業發展的建築面積和住宅單位數量是根據規劃署提供的資料。

6. 最新的辦公室建築樓面面積、酒店房間數目和服務公寓單位數目是根據規劃署於二零零八年十二月十二日所提供的資料。

7. 有關最新的寫字樓及零售建築樓面面積是由規劃署於二零零九年一月十九日提供的。

### 3. 現時的交通狀況

- 3.1 圖 3.1 顯示了研究區內的現有道路網。西九龍填海發展區（重點區）的現有道路包括佐敦道、連翔道、廣東道、匯翔道、柯士甸道西、匯民道與雅翔道。
- 3.2 西九龍填海發展區的道路網不僅要為該區的發展項目服務，而且也要應付前往其他地區的跨區交通。從西九龍公路、西隧和北段的連翔道，通往九龍南部地區（如尖沙咀、佐敦及紅磡）的跨區交通，目前主要使用連翔道、佐敦道、匯翔道和柯士甸道西作為連接路徑。當中以連翔道與匯翔道是最繁忙的路段。根據近期的交通調查，在繁忙時間內沿著連翔道與匯翔道的跨區交通流量在每小時同一個方向超過 1300 小汽車當量。估計現時西九龍填海發展區的整體跨區交通流量大約為每小時 4000 小汽車當量，而西九龍填海發展區的總地區交通流量大約是每小時 2200 小汽車當量。
- 3.3 本研究審查了 38 個主要路口的現狀情況。由區內和跨區交通流量所造成的龐大交通需求，令一些重要路口在繁忙時間出現車龍，這些路口包括：
- 連翔道/佐敦道 (J11)
  - 佐敦道/廣東道/渡船街 (J12)
  - 連翔道/匯翔道 (J14)
  - 汇翔道/廣東道 (J15)
  - 廣東道/柯士甸道/柯士甸道西 (J18)
- 3.4 除西九龍填海發展區外，還有一些在研究區內的路口被認定為繁忙路口。這些路口包括：
- 彌敦道/窩打老道 (J3)
  - 彌敦道/佐敦道 (J13)
  - 彌敦道/柯士甸道 (J19)
  - 廣東道/九龍公園徑 (J20)
- 3.5 為尋找出合適的交通管理計劃，提高這些路口的交通順暢度及容車量，本研究測試了多個可行的交通改善方案。

#### 4. 短期改善方案

- 4.1 為了盡快提高繁忙路口的容量，本研究提出了一些短期改善方案。這些方案不涉及大規模的工程，能夠在幾個月至一兩年間內實施。
- 4.2 以下段落臚列了這些短期改善方案的細節。

##### *J3 彌敦道/窩打老道路口*

- 4.3 現時彌敦道北行有大量的直行交通，建議把路口南面的彌敦道擴闊並改動中央分隔欄，為彌敦道北行提供額外的行車道。如**圖 4.1** 所示，彌敦道北行能提供兩條直行車道、一條直行及右轉共用行車道和一條右轉行車道。橫跨彌敦道的分段行人過路處將改為直通行人過路處。該路口的交通燈號控制方法也將如**圖 4.1** 修改。
- 4.4 路政署可在短期內落實這個改善方案。

##### *J11 佐敦道/連翔道路口*

- 4.5 這路口的建議改善措施見**圖 4.2**，詳情如下：
- (i) 連翔道北行：刪除路口南面的影線路標，提供一條左轉行車道和三條直行行車道；同時擴闊路口北面的連翔道北行行車道至三條行車道的闊度。
  - (ii) 連翔道南行：在路口北面提供額外的一條右轉行車道；更改路標，提供二條左轉行車道，三條直行行車道及一條右轉行車道。
  - (iii) 佐敦道東行：更改路標，提供一條左轉行車道、一條左轉和直行共用行車道、一條直行行車道及一條直行和右轉共用行車道，以配合佐敦道公共交通交匯處遷移到渡華路。

- 4.6 上述的第 (i) 和 (iii) 項已在最近實施。第 (ii) 項亦已經正在施工。

##### *J12 佐敦道/廣東道/渡船街路口*

- 4.7 建議修改渡船街南行的路標，提供一條左轉和直行共用行車道，和三條直行行車道，提高路口的容車量。

- 4.8 此外，本研究還建議禁止佐敦道西行車輛右轉入渡船街北行。可更有效地運用交通燈號的時間，增長其他重要轉向交通的綠燈時間。在這擬議禁止右轉的情況下，佐敦道西行線的三條行車道將變成一條專用左轉行車道和二條直行專用行車道，如**圖 4.3**。
- 4.9 配合以上禁止右轉的新建議，建議擴闊介乎佐敦道與匯翔道、沿柯士甸站西面的 6 米緊急車輛通道至 7.3 米闊的公共道路。把受“禁止右轉”影響的交通改行佐敦道西行、擴闊後的緊急車輛通道南行、匯翔道東行及廣東道北行。**圖 4.4** 顯示了交通改道路線。該改道路線不會影響其他的地區支路。
- 4.10 這方案預期在 2010 年交由高鐵工程一併施工。

#### J13 彌敦道/佐敦道路口

- 4.11 建議擴闊彌敦道以東的佐敦道以增加東行的行車道數目。擬議的擴闊改善工程，可提供足夠的路口容車量。
- 4.12 若要進一步增加該路口容車量，除巴士之外可考慮禁止彌敦道南行車輛右轉。考慮到目前附近的交通循環系統，最合理的改道路線會是彌敦道南行、衆坊街西行、上海街南行和佐敦道東或西行線，如**圖 4.5** 所示。
- 4.13 由於南行的巴士仍能在路口右轉，所以需要把彌敦道南行右轉行車道轉為巴士專線。建議更改後的路口設計可見**圖 4.6**。鑑於擴闊路口已能足夠提高路口的容車量，“禁止其他車輛右轉”只是輔助性，可以作進一步審議和考慮才決定。

#### J14 連翔道/匯翔道路口

- 4.14 建議把路口東北角的連翔道南行路沿線往外退以提供額外空間建造一個三角形的導行島。另建議增長連翔道北行右轉行車道的長度，提高右轉的容量；並收窄連翔道北段的中央分隔帶，增加直行車流的容量。此外，修改燈號控制方法提供多一個信號階段給繁忙的左轉車流（由連翔道南行至匯翔道東行）。
- 4.15 這項改善方案剛已完成，其詳細布局見**圖 4.7**。

*J18 廣東道/柯士甸道/柯士甸道西路口*

- 4.16 介乎連翔道與廣東道之間的一段柯士甸道西已由單程行車改為雙程行車。沿著這條新的柯士甸道西東行行車道的車輛只能左轉入廣東道北行，如圖 4.8 所顯示。
- 4.17 為改善路口容車量，建議把廣東道中央分隔欄往西移，為廣東道南行提供額外的直行行車線。此外，路口西南面的廣東道北行路沿線也要往後撤以配合廣東道北行車流的需求。路口安排布局見圖 4.9。
- 4.18 路政署可在短期內落實這個改善方案。

*J19 彌敦道/柯士甸道路口*

- 4.19 考慮到（一）現時路口東南面的建築物並沒有重建的計劃、（二）車輛改道後會使柯士甸道/覺士道/松山道路口過於擠塞，及（三）因保護環境不能除掉附近的樹木等等的原因，此路口沒有可行的短期改善方案。這路口的剩餘容車量現時高於 5%，表示大多數車輛都不用等候超過一個交通燈號週期便可通過路口。

*J20 廣東道/九龍公園徑路口*

- 4.20 從廣東道南行直往九龍公園徑的車流是這個路口最關鍵的交通流。有鑑於此，本研究提出修改信號控制方法，以增加南行直行車流的綠燈時間。路口的燈號控制將採用四階段運作，詳列在圖 4.10。
- 4.21 路政署可在短期內落實這個改善方案。

在實施短期改善方案後的路口表現摘要

- 4.22 表 4.1 總結了在沒有短期改善方案下和實施了短期改善方案後的路口表現情況。

表 4.1 在有及沒有實施短期改善方案的路口表現比較

路口編號	路口名稱	路口類別 <sup>(2)</sup>	剩餘容車量 (%) <sup>1)</sup> / 道路容車量比率			
			沒有短期改善方案		有短期改善方案	
			上午	下午	上午	下午
J3	彌敦道/窩打老道	S	3%	-4%	12%	9%
J11	佐敦道/連翔道	S	-8%	-10%	25%	21%
J12	佐敦道/渡船街/廣東道	S	-10%	-11%	51%	37%
J13	彌敦道/佐敦道	S	10%	4%	19%	12%
J14	連翔道/匯翔道	S	-15%	-11%	14%	25%
J15	廣東道/匯翔道 <sup>(1)</sup>	S	17%	34%	17%	34%
J18	廣東道/柯士甸道/柯士甸道西	S	8%	7%	12%	11%
J19	彌敦道/柯士甸道	S	8%	11%	8%	11%
J20	廣東道/九龍公園徑	S	3%	26%	27%	26%

註：

(1) J15 的剩餘容車量受 J12 分流改善方案產生的流量所影響。修訂的剩餘容車量在兩種情況下是相同的。

(2) S - 交通燈號控制的路口

4.23 從上表的結果可以得出以下的結論：在實施建議的短期改善方案後，所有繁忙路口的容車量將能有效地提高，並且擁有足夠的剩餘容車量。

<sup>1</sup> 剩餘容車量表示路口可承擔的額外交通流量的百分比。剩餘容車量小於 0% 表示出現擠塞情況。剩餘容車量大於 5% 表示大多數車輛都不用等候超過一個交通燈號週期便可通過路口。剩餘容車量越大，表示路口能承受更大的交通流量。

## 5. 未來的交通情況

- 5.1 西九龍填海發展區（「重點區」）的道路網早於八十年代後期規劃。當年訂定的土地用途僅供參考之用，而鐵路網的規劃亦只屬暫訂性質。
- 5.2 機場鐵路的規劃隨後敲定，而機場快線和東涌線於一九九八年正式通車。西鐵線至南昌站的一段在二零零二年落成，而最近啓用的九龍南線更把西鐵線伸延至紅磡站。這些鐵路站的位置及相關的上蓋物業發展塑造了運輸網絡的發展。
- 5.3 由於擋置九龍角的進一步填海計劃，當局近年對道路網的規劃作出修訂。最初的構思是把有關道路作為主要的南北通道；連翔道將延長至連接梳士巴利道，並穿越先前建議的九龍角填海區。不過，由於不會再進行填海工程，故該計劃不再可行。
- 5.4 在本研究進行之前，先前規劃的西九龍填海發展區道路網主要包括高容車量並由交通燈號控制路口的地面道路以及下述兩個基礎設施方案：
- 連翔道行車隧道：繞過連翔道／佐敦道路口的南北行行車隧道。
  - 六號方案：高架柯士甸道西伸延線（六號方案）－在西區海底隧道收費廣場之上興建高架柯士甸道西伸延線，以接駁該收費廣場西面一條接通往海寶路北行及連翔道北段北行的連接道路。
- 5.5 這先前規劃的道路網（見**圖 5.1**）是本研究加以參考的「未來道路網」，同時亦假設規劃興建的中九龍幹線（連接西九龍填海發展區與建議的啟德發展區及東九龍）如期落成。中九龍幹線連同規劃在其東面興建的 T2 主幹路和藍田隧道，可令日後往來西九龍填海發展區與啟德、東九龍和將軍澳之間的交通更加便捷，並且無須行經現時內區道路網，如窩打老道，佐敦道和柯士甸道。
- 5.6 考慮到**圖 1.1** 所示的所有未來發展項目，西九龍填海發展區於繁忙時間的總地區交通流量會由二零零八年大約 2,200 小汽車當量增加至二零三一年超過 12,000 小汽車當量。同時，在繁忙時間行經西九龍填海發展區的跨區交通流量約會由二零零八年的 4,000 小汽車當量增加至二零三一年的 6,400 小汽車當量。西九龍填海區的整體交通會平均每年增長約 5%。

- 5.7 二零三一年交通模型是根據上述未來交通需求及參考未來道路網而建立。交通預測指出，若不對用作參考的未來道路網作出改善，研究區內很多路口會十分擠塞，尤其是西九龍填海發展區內的路口。
- 5.8 西九龍填海發展區內大多數十分擠塞的路口都分布於往來當區發展項目的進出路線。因此，擠塞路口將會影響該等發展項目的交通，包括影響前往西九文化區和西九龍總站、受時間限制的訪客／旅客。若用作參考的未來道路網不獲改善，某些路口的接駁道路會出現長車龍，並且阻塞上游的路口。本研究就解決這些路口的擠塞問題建議了一系列改善方案，以下部分會詳加論述。

## 6. 遠期改善方案

6.1 為解決西九龍填海發展區未來潛在的交通問題，道路改善方案的設計應：

- 改善往尖沙咀的道路容車量以疏通跨區交通；
- 配合中九龍幹線進一步改善東西行車流；
- 改善個別問題路口；
- 分隔跨區交通和地區發展項目交通，以確保對時間敏感的發展項目如西九文化區和西九龍總站的交通能暢順地到達及離開；
- 提供更直接的聯繫至附近的主要道路，如西九龍公路、西隧及未來的中九龍幹線，使行經繁忙路口的交通減至最少；及
- 加強各主要發展項目之間的行人流通能力，特別是西九文化區和西九龍總站。

6.2 以西九龍填海發展區內有限道路空間來達到上述原則，交通需由多層的道路系統處理。有鑑於此，本研究提出了包含兩個地底層的地下道路系統的方案 D2。除方案 D2 外，本研究亦建議其他遠期改善方案。這些遠期改善方案分為兩組（即“核心方案”及“附加方案”）。方案細節會在以下的部分描述。

### 核心方案

6.3 “核心方案”是極有可能實行的，沒有工程上的困難或初步工程可行性研究已經完成。這些方案包括：

方案 D2- 連翔道 - 柯士甸道西行車隧道與連翔道／柯士甸道西地下路口

6.4 建議興建一對“L”形的連翔道-柯士甸道西行車隧道（兩條雙線單程隧道），由佐敦道以北，沿著連翔道及柯士甸道西地底伸延至廣東道以西。連翔道／柯士甸道西路口建議下沉至-2mPD 的高度，設置上蓋行人平台連接西九龍總站、九龍站和 Union Square 發展項目、柯士甸站以及西九文化區。這條供跨區交通及西九龍填海發展區交通使用的連翔道-柯士甸道西行車隧道是關鍵的道路。方案 D2 的設計可見於圖 6.1。

6.5 興建這走廊的主要目標是：

- 提供西九龍總站與西九文化區的行人平台和西九龍總站、Union Square 發展項目、柯士甸站和西九文化區之間的潛在無車行人連接路；
- 提供連接西隧／西九龍公路／中九龍幹線和柯士甸道西／廣東道之間的直通路線；
- 提供直接進入西九龍總站、西九文化區和 Union Square 發展項目的通道；
- 減少跨區交通行經匯民道，讓匯民道擔當地區幹路角色，服務臨街交通；及
- 在主要車流中進行交通分流。

6.6 理想地，如果建議的連翔道-柯士甸道西行車隧道能進一步向東或南邊伸延以繞過柯士甸道／柯士甸道西／廣東道路口，整體的道路網將有更大的改善。但是上址有許多限制，例如九龍南線的地下路軌及其他地下設施，令隧道的東／南端最遠也只能到達匯民道的西邊。

6.7 由於方案 D2 在結構上是與西九龍總站連結一起，它將會由高鐵項目負責。

方案 E – 連接路及擴闊由西九龍公路北行至高架佐敦道東行之間的現有巴士專用斜路，令西隧北行能直接連接至西九龍填海發展區

6.8 這方案包括興建一條地面道路，連接西隧收費廣場北行至接駁高架佐敦道的上行斜路，與及在高架佐敦道／雅翔道路口興建一個短的道路平台。這個方案的建議是為了加強由西隧北行到西九龍填海發展區及尖沙咀的可達性。該方案將在 2010 年開始運作。方案 E 的設計可見於 **圖 6.2**。

6.9 方案 E 將會由港鐵九龍站物業管理所負責。

### 附加方案

- 6.10 附加方案的建議是為了在核心方案上提供進一步的改善，但這些附加方案須要進一步的工程研究以確認其可行性。這些方案包括：

方案 H – 經高架佐敦道及海寶路直接連接西九龍公路的接駁路

- 6.11 方案 H 包括擴闊一段近高架佐敦道交界處的高架雅翔道，以及一條從海寶道到西九龍公路的新連接路（如**圖 6.3** 所示）。這方案能夠為西九龍填海發展區的交通（尤其是從 Union Square 發展項目及西九文化區）提供往新界西北地區的另一選擇路線，紓緩連翔道的繁忙交通負荷。

方案 I – 連接高架雅翔道至西區海底隧道的新建接駁路

- 6.12 方案 I 提供了一條由高架雅翔道北行至天壘對出的西隧南行的掉頭下行斜路。方案 I 的設計可見於**圖 6.3**。方案 I 可以快捷且直接地分散由西九文化區大型活動或表演後產生的交通流量。此外，這方案也可減輕連翔道的交通負荷。

方案 J – 連接西九龍公路南行至地面雅翔道的接駁路

- 6.13 方案 J 提供一條直接由西九龍公路南行至地面雅翔道的連接路。該段地面雅翔道其後連接至佐敦道／雅翔道地面迴旋處（至九龍站，西九龍總站及佐敦道）或高架雅翔道（至 Union Square 發展項目及尖沙咀）。這方案可以減輕連翔道的交通負荷。方案 J 的設計可見於**圖 6.4**。

方案 Q – 廣東道行車隧道

- 6.14 方案 Q – 廣東道行車隧道（參見**圖 6.6**）提供了一條沿廣東道南北行繞過廣東道／柯士甸道／柯士甸道西路口的行車隧道。此方案能夠減少廣東道南北行交通的阻延及增加南北行的容車量。因此，整體路口容車量將能被提高。

- 6.15 假使在後期的階段發現行車隧道是不可行的，一個後備方案（參見**圖 6.7**）是進一步擴闊地面路口。雖然此後備方案不能提供無阻的廣東道南北行行車通道，但這個方案亦能提供足夠的容車量以應付未來的需求而不會導致交通擠塞。

- 6.16 政府會就附加方案 H, I, J 及 Q 進行工程可行性研究。

舊區路口改善方案

- 6.17 除了西九龍填海發展區的核心和附加方案，本研究還為舊區建議了 2031 年道路網的其他路口改善方案。

*J1 - 海泓道／麗翔道*

- 6.18 這路口的現時設計將由中九龍幹線工程負責修改，其中靠近中九龍幹線西面隧道口的一段道路將作出相應的修改。方案建議將麗翔道西行入口擴闊至三條行車線以改善路口容車量，詳情參考**圖 6.8**。

*J5 - 甘肅街／渡船街／欣翔道*

- 6.19 建議改動向渡船街方向的欣翔道北行及渡船街北行入口位置以提高排車量。詳情參考**圖 6.9**。

*J12 - 廣東道／佐敦道／渡船街*

- 6.20 除了段落 4.7 至 4.10 所描述的短期改善方案，即禁止由佐敦道西行右轉至渡船街，遠期改善方案還建議修改現時的行人隧道出入口以擴闊佐敦道西行出口，由兩條行車線增至三條行車線。**圖 6.10** 顯示了建議的路口設計及交通燈號控制方法。

*J38 - 渡船街／文昌街／西貢街*

- 6.21 此項改善方案包括禁止渡船街北行右轉至西貢街。該右轉將改道經文蔚街，文昌街北行及文昌街東行。位於渡船街的行人過路處將重新安置到路口的北面位置，以提高交通燈號控制方法的效率。**圖 6.11** 顯示了修改後的路口設計及交通燈號控制方法。

總結遠期改善方案的路口性能和車龍長度

- 6.22 在有及沒有實施遠期改善方案（核心方案，附加方案及舊區路口改善方案）下的路口表現載列於**表 6.1**。

表 6.1 在有及沒有實施遠期改善方案的路口表現比較

路口編號	路口名稱	路口種類	剩餘容量 <sup>2</sup> (%) / 道路容量比率			
			沒有改善方案		有改善方案	
			上午	下午	上午	下午
J1	海泓道／麗翔道	S	-4%	9%	24%	47%
J2	渡船街／麗翔道／窩打老道	S	10%	15%	10%	14%
J3	彌敦道／窩打老道	S	-5%	-4%	-5%	-4%
J4	海泓道／雅翔道	S	40%	29%	41%	31%
J5	欣翔道／渡船街／甘肅街	S	-29%	-36%	0%	1%
J6	彌敦道／甘肅街／加士居道	S	14%	5%	14%	10%
J7	佐敦道／海寶路	S	20%	11%	14%	27%
J8	雅翔道(高架路)／佐敦道(高架路)	S	47%	33%	25%	32%
J9	雅翔道／佐敦道	R	0.424	0.380	0.502	0.376
J10	佐敦道／渡華路	P	0.198	0.209	0.211	0.210
J11	佐敦道／連翔道／佐敦道西	S	-5%	-4%	12%	15%
J12	佐敦道／渡船街／廣東道	S	-27%	-30%	35%	33%
J13	彌敦道／佐敦道	S	16%	14%	12%	11%
J14	道路 D1(S)／匯翔道／匯民道	S	1%	-6%	14%	30%
J15	廣東道/ 匯翔道	沒有附加方案	S	11%	13%	N/A
		廣東道行車隧道(方案 Q)		N/A	N/A	18%
		擴闊廣東道		N/A	N/A	22%
J16	雅翔道／柯士甸道西	R	0.37	0.33	0.24	0.19
J17	連翔道／柯士甸道西	S	-7%	-16%	46%	11%
J18	廣東道／ 柯士甸道／ 柯士甸道西	沒有附加方案	S	-3%	-7%	N/A
		廣東道行車隧道(方案 Q)		N/A	N/A	34%
		擴闊廣東道		N/A	N/A	12%
J19	彌敦道／柯士甸道	S	3%	31%	4%	26%
J20	廣東道／九龍公園徑	S	7%	34%	7%	27%
J21	梳士巴利道／廣東道	S	87%	98%	97%	79%
J22	梳士巴利道／九龍公園徑	S	36%	40%	38%	28%
J23	梳士巴利道／彌敦道	S	15%	6%	26%	20%
J24	柯士甸道／覺士道／松山道	S	-7%	-3%	-7%	-3%
J25	彌敦道／山林道	P	0.41	0.68	0.40	0.69
J26	佐敦道／加士居道	S	47%	3%	47%	13%
J27	廣東道／海防道	S	56%	143%	50%	108%

<sup>2</sup> 有關剩餘容量的解釋，請參閱表 4.1 的註腳。

路口編號	路口名稱	路口種類	剩餘容量 <sup>2</sup> (%) / 道路容量比率			
			沒有改善方案		有改善方案	
			上午	下午	上午	下午
J28	廣東道／北京道	S	157%	368%	164%	313%
J29	北京道／九龍公園徑	S	57%	54%	57%	50%
J30	九龍公園徑／中間道	S	65%	81%	65%	95%
J31	彌敦道／金巴利道	S	97%	77%	95%	75%
J32	彌敦道／加連威老道	S	99%	107%	97%	103%
J33	彌敦道／金馬倫道	F	N/A	N/A	N/A	N/A
J34	彌敦道／海防道／堪富利士道	S	56%	67%	57%	67%
J35	彌敦道／麼地道	F	N/A	N/A	N/A	N/A
J36	彌敦道／北京道	S	170%	125%	169%	128%
J37	彌敦道／中間道	P	0.51	0.85	0.51	0.86
J38	渡船街／文昌街／西貢街	S	-6%	25%	55%	19%
J39	欣翔道／海泓道／道路 D1A(N)	S	24%	-1%	28%	10%
J40	道路 D1A(N)／佐敦道／道路 D1A(S)	S	29%	-8%	13%	22%
J41	柯士甸道西／匯民道	F	-37%	-37%	N/A	N/A

注解 (1) S - 交通燈控制路口

(2) P - 優先通行路口

(3) R - 迴旋處

(4) F - 自由流通路口

(5) N/A - 不適用

(6) 改善方案將改變其他路口交通流量模式，致令剩餘容車量改變

6.23 於遠期改善方案下重點區內所有路口將有足夠容車量，其剩餘容車量會大於0%。對於現有已發展的舊區，大部分的路口在2031年會有大於5%的剩餘容車量，即是大多數車輛都不用等候超過一個交通燈號週期便能通過路口，這是一個頗令人滿意的情況。只有J3（彌敦道／窩打老道路口）在2031年會與現時相似（路口剩餘容車量<0%），出現交通擠塞（如段落4.3所描述的短期改善方案完成之前）。J24（柯士甸道／覺士道／松山道路口）是內街路口，其交通擠塞情況將不會對其他路口產生影響。這兩個路口是位於接近研究區的邊緣，如有需要，政府會根據路口的實際交通情況和未來附近地區的發展／重建而為這兩個路口提供改善措施。J5（欣翔道／渡船街／甘肅街路口）及J19（彌敦道／柯士甸道路口）在2031年當西九龍填海發展區已完全發展時，會有介乎0%至5%的剩餘容車量。在2031年繁忙時間會偶爾出現交通擠塞，運輸署會密切監察交通情況，並在適當的時候實施有效的改善措施。

- 6.24 本研究還在重點區內的關鍵地點研究了平均車龍的長度，發現它們都在可接受的範圍之內（佔由上游路口計算起的長度的 10 % 至 70 %），不會導致（上游）路口阻塞。
- 6.25 建議的遠期改善方案可實現分流跨區交通及地區發展交通的目標，提供直接連繫至各主要幹道。而沿柯士甸道西的大型行人平台將提供一個連接各個發展項目的舒適步行環境。在研究區內的大多數路口，會有備用的容車量，大多數車輛都不用等候超過一個交通燈號週期便能通過路口。

## 7. 未來西九龍填海發展區的公共運輸交匯處

7.1 現時西九龍填海發展區的公共交通設施包括：

- 鐵路 – 機場快線和東涌線的九龍站
- 專營巴士 – 九龍站巴士總站（九龍站公共運輸交匯處），匯翔道（佐敦公共運輸交匯處）（已臨時遷往渡華路）及跨界客運渡輪碼頭（中國客運碼頭公共運輸交匯處）巴士總站，以及沿廣東道、佐敦道、柯士甸道西和西隧收費廣場的路邊巴士站
- 專線小巴 – 九龍站專線小巴總站，及沿廣東道、佐敦道、匯翔道和柯士甸道西的路邊小巴站
- 的士 – 九龍站和中國客運碼頭公共運輸交匯處之的士站
- 非專營巴士 – 在九龍站的機場快線穿梭巴士和跨界巴士服務

7.2 在中期階段，於佐敦公共運輸交匯處的巴士總站和其他交通設施，如旅遊車及電單車泊車位會搬遷至渡華路，即搬遷至位於連翔道／佐敦道交界路口的西北面。這個臨時公共交通交匯處已二零零九年底開始運作。

7.3 建議待西九龍總站的工程完成後，將佐敦公共運輸交匯處永久搬遷到西九龍總站的北面。搬遷後的交匯處會提供 10 個鋸齒狀的巴士上落客位和 2 個專線小巴站。除了公共交通交匯處，該範圍亦提供 30 個旅遊巴士泊位、20 個電單車泊位和一個 20 米長的公眾上落客位。

7.4 當西九龍總站和西九文化區完成後，圖 7.1 闡明在重點區內（不包括西九文化區）的公共交通設施上，這包括：

- 鐵路 – 九龍站（機場快線／東涌線）；柯士甸站（九龍南線）及西九龍總站（高鐵）；
- 專營巴士 – 九龍站巴士總站（九龍站公共運輸交匯處），搬遷後永久的佐敦公共運輸交匯處及中國客運碼頭公共運輸交匯處；及沿廣東道、佐敦道、柯士甸道西、西隧收費廣場和西九龍總站外於匯民道的路邊巴士站（匯民道巴士站會停泊佐敦公共運輸交匯處開出的巴士路線）；

- 專線小巴 - 九龍站公共運輸交匯處和永久的佐敦公共運輸交匯處之專線小巴總站；沿廣東道、佐敦道、匯翔道、柯士甸道西和西九龍總站外於匯民道的路邊小巴站；及
- 的士 - 九龍站、中國客運碼頭公共運輸交匯處和西九龍總站之的士站；及其他方便的上落客點。

7.5 預期西九文化區內會有額外的公共交通設施，例如的士站，旅遊巴上落客位等，提供給該區使用者使用。當西九文化區總綱規劃敲定後，西九文化區的相關研究會就這些設施的安排作進一步研究。

## 8. 未來西九龍填海發展區的行人設施

### 建議的未來對外連接

8.1 以下的段落詳述建議連接西九龍填海發展區至佐敦／尖沙咀區的行人連接方案。

#### 連接至佐敦

8.2 圖 8.1 顯示三條連接西九龍填海發展區至港鐵荃灣線的東西向行人連接方案。三條走線分別為：(1) 佐敦道 (2) 寶靈街及 (3) 柯士甸道。這三個連接方案的初步概念、機遇和限制如下：

- 佐敦道行人連接線：在佐敦道地底有密集的公用設施，從工程角度考慮，提供地下通道的困難很大。至於提供設有中段出入口的行人天橋或對行人過路處進行改善優化是可行的，但要視乎進一步的可行性研究和地區人士的意見（特別是天橋方案）。
- 寶靈街行人連接線：利用寶靈街的地下空間作為佐敦站和柯士甸站之間的公用行人隧道是現階段的首選方案。於中段可設置出入口讓港鐵乘客出/入站或轉車之用，同時也可給其他公眾人士通過。
- 柯士甸道行人連接線：可在中段設出入口的行人隧道及／或在路面行人過路處進行改善優化措施。但是，有鑑於柯士甸道交通繁忙，在施工期間進行臨時交通改道會是十分困難及具挑戰。

8.3 對三個行人連接走線的可行性作出進一步研究是有必要的。根據本研究現有所得的資料和分析，估計寶靈街連接通道會是一個較好的方案，因為：

- i. 寶靈街行人通道是位於重點區內一個較中央的位置，所以它能最有效地為該區的行人服務；
- ii. 鑑於各條鐵路人流會較集中在重點區的南面，佐敦道行人通道對使用鐵路的人流沒有太大的幫助；及
- iii. 柯士甸道行人通道在施工期間有須要考慮把柯士甸道變成單向的走廊，這會對區內交通造成很大的影響。

### 連接至尖沙咀

8.4 如圖 8.2 所示，由西九龍填海發展區至尖沙咀設置與交通分流的行人通道的限制包括：

- 九龍南線的走線和其他地下公共設施影響了提供行人隧道的可能性
- 狹窄的廣東道行人路，限制了興建行人天橋柱墩及樓梯的可能性
- 中國客運碼頭與海港城之間沒有直接的內部行人通道
- 中國客運碼頭對出的海旁是限制區（禁區）
- 建於較高處的九龍公園阻礙了直接連接彌敦道的方向

8.5 儘管有著上述的限制，如圖 8.3 所示，在柯士甸站南端地庫預留的行人隧道接駁口是可以進一步伸延至西九文化區及尖沙咀(中港城或更遠的港威商場)。但因這條可行的行人隧道會經過西九文化區的地底，需要在西九文化區研究中就其可行性作出進一步的詳細研究。西九文化區的研究概要裡已註明了這個要求。

8.6 除了以上的行人隧道，也可考慮利用一段西九文化區及中國客運碼頭之間已擴闊了的廣東道西面行人路作為替代方法，提供給西九龍填海發展區和尖沙咀之間的人流使用（見圖 8.3）。

8.7 此外，西九文化區和九龍公園 / 港鐵荃灣線的尖沙咀站之間的行人連接也是受關注的。西九文化區管理局的項目顧問在得到更多有關文化區的概念設計後，會對這個建議的行人連接作進一步研究。

### 建議的內部連接

8.8 圖 8.4 顯示了擬建的內部（在重點區內）行人連接通道，細節將在下文描述。

#### 西九文化區

- 連接西隧兩旁收費廣場巴士站的地面上連接通道
- 連接現有橫跨西隧收費廣場行人天橋的高架行人通道
- 連接九龍站南面的行人天橋

- 道路改善方案 D2 會在柯士甸道西的地帶設置無車的行人平台
- 連接柯士甸站的行人天橋或隧道

#### 西九龍總站

- 三條跨越連翔道連接西九龍總站和九龍站的行人天橋
- 連接西九龍總站地庫一層至九龍站公共運輸交匯處的行人隧道
- 連接佐敦公共運輸交匯處北面的行人天橋
- 兩條分別橫跨 D1A(S)路及匯民道連接柯士甸站的行人天橋
- 連接柯士甸站大堂層的行人隧道
- 連接西九龍總站和西九文化區地底屬於西九龍總站停車場的行人隧道

#### 九龍站

- 幾條連接九龍站和西九文化區及西九龍總站的行人通道已於上文提及
- 九龍站北面的行人天橋：這行人天橋可連接公眾貨物裝卸區（經高架佐敦道行人路）、佐敦公共運輸交匯處及廣東道
- 若公眾貨物裝卸區在遠期改變為海濱公園，可考慮建造一條平衡於高架佐敦道的行人天橋直接連接九龍站和公園。

#### 柯士甸站、地盤 C 及 D

- 幾條連接柯士甸站和西九文化區及西九龍總站的行人通道已於上文提及。

8.9 上述所有行人通道落實後，西九龍填海發展區將會與鄰近地區有良好的外部連接，而區內各發展項目亦會有緊密的內部連接。

## 9. 總體交通規劃和實施時間表

### 選取/推薦方案

#### 核心方案

##### 9.1 方案 D2 – 連翔道-柯士甸道西行車隧道、連翔道/柯士甸道地下路口和相關的路口改善方案

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>可融合目前西九龍總站的設計，特別是連接西九文化區的地面上中央行人平台</li> <li>在地下的連翔道/柯士甸道路口上面提供自由的地面上行人流向</li> <li>將跨區交通和地區交通分流，以確保地區發展項目的可達性</li> <li>提高重點區內的道路網絡的整體容車量</li> <li>有效地管理車龍，避免車龍影響發展項目的進出口</li> </ul>
考慮因素	<ul style="list-style-type: none"> <li>對西九龍總站尤其重要，並須要與高鐵項目一併興建</li> <li>小部分的地底道路會伸延到西九文化區，但在地面上的行人平台可彌補損失</li> </ul>
建議的實施時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>2014／2015 年西九龍總站和西九文化區第一期開放前實施</li> </ul>

##### 9.2 方案 E – 九龍站方案四（西區海底隧道北行接駁高架佐敦道的連接路）

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>可增強從西隧到九龍站及西九文化區的連接</li> <li>紓緩連翔道的交通壓力</li> </ul>
考慮因素	<ul style="list-style-type: none"> <li>對九龍站及西九文化區尤其重要</li> <li>已經完成刊憲程序</li> </ul>
建議的實施時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>2009／2010 年實施以應付環球貿易廣場的開幕以及西九龍總站和西九文化區的建造工程</li> </ul>
備註	<ul style="list-style-type: none"> <li>這方案將會由私人發展商負責</li> </ul>

### 附加方案

#### 9.3 方案 H - 經高架佐敦道和海寶路連接西九龍公路的接駁路

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>紓緩連翔道北行的交通負荷</li> <li>避免影響公眾貨物裝卸區或海濱長廊</li> <li>避免工程影響到西隧</li> </ul>
考慮因素	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要擴闊高架雅翔道</li> <li>須要進行工程可行性研究</li> </ul>
建議的實施時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2014／2015 年之前完成較好，以應付西九龍總站和西九文化區（第一期）開放後所產生的交通流量</li> <li>建議在可行性研究階段確定實施時間</li> </ul>

#### 9.4 方案 I - 連接高架雅翔道和西區海底隧道的新建接駁路

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>紓緩連翔道北行的交通負荷</li> </ul>
考慮因素	<ul style="list-style-type: none"> <li>只在有方案 H 下才作考慮</li> <li>對九龍站和西九文化區有效益</li> <li>只限小型車輛</li> <li>須要考慮匯合點的安全</li> <li>須要進行工程可行性研究</li> </ul>
建議的實施時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>與方案 H 相同</li> </ul>

#### 9.5 方案 J - 連接西九龍公路南行和地面雅翔道的接駁路

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>紓緩連翔道南行的交通負荷</li> <li>避免影響公眾貨物裝卸區或海濱長廊</li> <li>避免工程影響到西隧</li> </ul>
考慮因素	<ul style="list-style-type: none"> <li>須要進行工程可行性研究</li> </ul>
建議的實施時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>與方案 H 相同</li> </ul>

## 9.6 方案 Q - 廣東道行車隧道

概要	<ul style="list-style-type: none"> <li>增加廣東道/柯士甸道/柯士甸道西路口的容車量</li> <li>減少路口南北方向交通因等待交通燈的延誤時間</li> </ul>
考慮	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要修改廣東道/柯士甸道/柯士甸道西路口的行人隧道</li> <li>需佔用西九文化區的土地</li> <li>需要進行工程可行性研究</li> </ul>
建議的實施時間	<ul style="list-style-type: none"> <li>如果可行性研究報告指出興建隧道是不可行的，可考慮進一步擴闊地面路口（見第 6.15 段）</li> </ul>
備註	<ul style="list-style-type: none"> <li>在 2014 年或 2015 年之前完成較好，因為：（一）隧道的建造工程若是在西九龍總站和西九文化區（第一期）興建後才動工，即 2014 年或 2015 年以後，便會遇到更多的限制及會持續給公眾帶來不便及（二）須應付西九龍總站和西九文化區所產生的交通流量。</li> </ul>

9.7 建議所有附加方案在 2014 年或 2015 年前實施。不過，如果方案 H、I、J 和 Q 無法同時施工或實施，建議先實施方案 H 和 J，再實施方案 Q 而最後才實施方案 I。

9.8 不管有否連翔道-柯士甸道西行車隧道，方案 H 和 J 都能減輕連翔道的負荷，整體道路網絡亦因此獲益。因此，方案 H 和 J 被確認為最優先的道路改善方案。

9.9 方案 Q 是針對廣東道/柯士甸道/柯士甸道西/路口所提出的地區性改善方案。由於方案 Q 對其他道路的效益較方案 H 和 J 小，故此方案 H 和 J 得到實施後才進行方案 Q。

9.10 方案 I 主要是為西九文化區和國際貿易中心提供便捷的出口。從公眾利益的考慮，本研究建議方案 I 放在上述四項方案中優先級別中最低的位置。

### 其他路口改善方案

9.11 實施計劃建議如下：

路口		概要	建議的實施時間
J1	海泓道/麗翔道	為了配合中九龍幹線	2016
J5	甘肅街/渡船街/欣翔道	中九龍幹線的建造工程可能會影響此路口	2016
J11	連翔道/佐敦道	方案 D2 的一部分	2014/2015
J12	廣東道/佐敦道/渡船街		2014/2015
J17	連翔道/柯士甸道西	方案 D2 的一部分	2014/2015
J18	廣東道/柯士甸道	方案 Q	2014/2015
J38	渡船街/文昌街/西貢街		2014/2015
J39	海泓道/欣翔道/D1A (N) 路	中九龍幹線的建造工程可能會影響此路口	2016
J41	柯士甸道西/匯民道	方案 D2 的一部分	2014/2015

### 公共交通方案

9.12 在第 7 章討論的所有公共運輸交匯處安排建議，應配合西九龍總站和西九文化區的開幕。因此，本研究建議在 2014/2015 年前實施這些安排。

### 行人方案

9.13 在第 8 章討論的所有行人方案建議，應配合西九龍總站和西九文化區的開幕。因此，本研究建議在 2014/2015 年前實施這些安排。

## 10. 中期的交通情況

10.1 在 2010 至 2014 年內，西九龍總站、西九文化區第一期及方案 D2 會同時施工。本研究預計這段時期會是西九龍填海發展區最繁忙的施工時間。除了短期和遠期的改善方案，本研究也對這個施工繁忙期（中期）提出了一些建議措施。

### 臨時交通管理方案的一般要求

- 10.2 由於西九龍填海發展區的道路已經非常繁忙，若在施工期間封閉任何區內道路或行車道而不重新配置，在交通觀點上是絕對不能接受。制定臨時交通管理方案的主要守則是在施工期間維持原來路口的交通設施，包括行車線數目和路口的交通燈號控制方法。
- 10.3 舉例說，如果任何建造工程要佔用部分行車道（例如行車線），應盡可能將路邊線或中央分隔退後以維持原有的行車線數目。若上述辦法不可行，則需要考慮把整條道路和路口移到其他地方，以配合施工的安排。
- 10.4 若有關工程會佔用行人路，該行人路應保持最小的闊度。若不可行，則要在工地上蓋上臨時承擔板，使在施工期間能保留該行人路。如果行人天橋受到建造工程影響，應建造臨時行人天橋，並於拆除現有行人天橋前開放給行人使用，以保持一個不間斷的行人網絡和維持公共交通設施或其他設施的易達程度。
- 10.5 應優先考慮那些能夠維持安全、高效率的公共交通運作的臨時交通管理方案。
- 10.6 施工期間應遵守有關的消防通道的安全要求。

### 施工期間的特殊要求

- 10.7 應及早實施在 4.7 至 4.9 段中所提到的佐敦道/廣東道路口改善方案。
- 10.8 西九文化區將提供臨時躉船轉運站以水路運送高鐵工程所產生的泥頭，減少行道路的泥頭車流量。
- 10.9 在興建西九龍總站期間，連翔道與匯民道之間的一段匯翔道將會封閉。封閉該路段前，必須先完成 D1A (S) 路（或擁有類似功能的臨時道路）並對公眾開放。

10.10 連翔道-柯士甸道西行車隧道的工程會在上述路段關閉後開始施工，沿著佐敦道與柯士甸道西之間的一段連翔道將成為一個大的明挖。為了保持足夠的道路容車量以應付跨區交通，佐敦道與油麻地交匯處之間的一段連翔道必須從原來的位置向東移（令佐敦道與 D1A (S) 路形成新路口）。因此，跨區交通由原來的連翔道 - 匯翔道 - 廣東道通道，會轉移到新的連翔道 - D1A (S) 路 - 匯翔道 - 廣東道通道。