

二零一五年十二月十四日
討論文件

立法會民政事務委員會與發展事務委員會
監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會

西九文化區與鄰近地區的融合和連接

目的

本文件初步回應委員在2015年11月24日舉行的監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會（聯合小組委員會）會議上就交通營運計劃研究的中期建議提出的意見，以及有關西九文化區（西九）與鄰近地區連接的事宜。

背景

2. 西九文化區管理局（管理局）在2015年11月24日的聯合小組委員會會議上，向委員介紹了管理局進行的交通營運計劃研究的中期建議，以及西九與鄰近地區連接的運輸基建工程項目的進度。鑑於所提交的文件（請參閱附件 A）涵蓋多個範疇及會議中容許討論的時間有限，委員同意在下次聯合小組委員會會議繼續討論此議題。委員在2015年11月24日的聯合小組委員會會議上所提出的關注事項見第三至六段，管理局的相關回應見第七至十段。

委員主要關注的事項和範疇

西九的停車位供應

3. 部分委員關注到西九鄰近的現有道路（包括柯士甸道西）已經嚴重擠塞。他們質疑在西九提供超過2 000個停車位是否與無車設計概念相符，以及憂慮會否因此令該區交通擠塞情況加劇。然而，其他委員指出，鑑於西九龍區停車位的需求殷切，西九應提供足夠的停車位。

西九龍區交通擠塞情況

4. 委員對現時西九龍區的交通擠塞問題表示關注，並質疑當西九和鄰近地區的發展項目完成後，西九外圍現時的交通情況會否進一步惡化，以及會否影響車輛進出西九。

水路運輸

5. 部分委員支持提供水路運輸服務連接西九與香港其他地區。委員要求管理局就提供西九水路運輸服務和設施向有關各方索取進一步資料。此外，委員亦認為日後應為西九提供水上的士服務。

旅遊車停泊和上落客

6. 委員認為西九將會成為本港和外地訪客的熱門目的地，並質疑西九能否提供足夠的旅遊車停車位。

管理局對委員關注事項的回應

7. 就上文第 3 段所述的停車位供應而言，管理局有責任要按香港規劃標準與準則的要求提供停車位。然而，為盡量減低對西九龍區的交通影響，在能夠滿足西九發展需求的前提下，管理局已採納了最低標準以計算停車位的需求。由於要顧及西九停車位的空間限制和使用效益，管理局建議在不同土地用途之間共用停車位，從而提高停車位的使用率。管理局已就西九的停車位共用安排進行可行性研究。由於西九內所規劃的不同類別土地用途的停車位在高峯時的需求交錯，因此容許辦公室、表演藝術場地和零售／餐飲／消閒設施可在不同時段共用停車位。

8. 為回應委員對西九龍區現有交通擠塞問題的關注，管理局在 2014 年 7 月 7 日和 2015 年 1 月 12 日的聯合小組委員會會議上(請參閱附件 B)，向委員介紹路政署在西九鄰近地區進行的道路改善工程。所有以往進行的交通研究均顯示當道路改善工程於 2018 年完成後，現時的擠塞情況可以大大減輕。

9. 在回應上文第 5 段所述的水路運輸事宜，管理局在 2015 年 11 月 24 日的聯合小組委員會會議上，向委員簡報擬議於西九項目首階段進行的水路運輸計劃。有關計劃包括接觸現有和潛在的水上觀光團營辦商，以探討水上觀光團在西九加設上落客點的可能性；於大型活動期間安排渡輪服務；及加建上蓋以改善西九現有登岸設施。至於水上的士服務方面，管理局認為若公眾登岸梯級／渡輪碼頭可在西九設立，而本港的水上的士服務亦已準備

就緒，管理局會樂意讓水上的士使用西九的公眾登岸梯級。管理局會提供所需設施和水路登岸點以方便其他營運商（如有）營運。

10. 至於旅遊車在西九停泊和上落客方面，委員備悉西九所提供的旅遊車停車位的數目較香港規劃標準與準則所要求為多，並將關注重點集中於旅遊車上落客點和管理之上。交通營運計劃顧問已就有關事宜進行研究及向管理局提交初步建議作考慮。西九地庫樓層將會提供指定旅遊車上落客點，並建議提供約 40 個旅遊車停車位以應付日後需求。管理局將與相關政府部門進一步討論和商議西九的旅遊車停泊和管理策略。

綜合地庫的設計

11. 由於西九發展高度融合，運輸和行人設施（包括地下行車路、連接不同地塊的地下車輛連接通道，以及連接地下行車路與林蔭大道和上蓋發展的行人設施）及綜合地庫的設計不能獨立於上蓋發展而進行。因此，政府出資的工程的設計（包括綜合地庫 3A 及 3B 區內地下行車路部分）已委託給管理局負責。在推展這兩個分區內的 M+ 和藝術廣場發展區時，已證實由管理局監督及負責整個發展過程有重要的設計及發展效益。鑑於上述的效益，管理局根據 2015 年 7 月 10 日立法會財務委員會（財委會）批准的撥款申請，建議政府在無需支付間接費用予管理局的前提下，將委託管理局負責的工程範圍擴大至涵蓋綜合地庫 2 區（即 2A，2B 和 2C 區）的設計，包括在該區內的地下行車路。

12. 在今年 7 月獲財委會通過的綜合地庫第一和第二階段設計、工地勘測和建築工程的撥款申請中，綜合地庫 2 區的設計工作並沒有包括在委託管理局負責的工程範圍內。在考慮到對西九的整體發展所帶來的設計及發展效益，政府有意將委託管理局負責的工程範圍擴大至涵蓋綜合地庫 2 區的設計（包括地下行車路）。

討論

13. 請委員備悉以上的資料和附件中就西九的連接和中期交通營運提出的建議，並提供意見。

西九文化區管理局
2015 年 12 月

二零一五年十一月二十四日
討論文件

立法會民政事務委員會與發展事務委員會
監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會

西九文化區與鄰近地區的融合和連接

目的

本文件旨在向委員匯報由西九文化區管理局（管理局）進行的交通營運計劃研究的中期建議及西九文化區（西九）與鄰近地區連接的運輸基建工程項目的最新進展。

背景

2. 在2014年7月7日舉行的監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會（聯合小組委員會）會議上，管理局向委員簡報了西九將來車輛停泊和上落客貨的安排、單車設施及前往該區的車輛和行人連接計劃。

3. 在2015年1月12日舉行的聯合小組委員會會議上，管理局向委員進一步匯報由政府出資支援西九項目的運輸基建工程的時間表和最新進展。此外，會上亦簡報交通營運計劃研究所涉及的範圍，即旨在制訂全面的營運計劃，以管理將來的行人和車輛交通，以及為西九訂定短期、中期和長期運輸策略。

4. 交通營運計劃研究於2014年11月展開，而有關公共運輸規劃和營運、私家車和旅遊車停泊設施及水路運輸方案的中期建議概述於下文各段。管理局與相關政府部門將進一步討論有關中期建議。

交通營運計劃研究的中期建議

公共運輸規劃和營運

西九與其他地區的連接

5. 西九鄰近有四個主要公共運輸交匯處，現時提供三十多條巴士和綠色專線小巴路線連接本港不同地區。八條巴士和一條綠色專線小巴路線行經柯士甸道西，提供直接往返西九與中九龍、尖沙咀、屯門和沙田的交通服務。為提升公共運輸服務以應付未來西九帶來的乘客需求，以及增強往返東九龍和新界東地區的服務，交通營運計劃顧問（顧問）現正研究重組部分現有行走鄰近公共運輸交匯處的巴士和綠色專線小巴路線，以便於東閘和西閘路旁停車處設置中途站，但必須獲得運輸署和其他持份者，包括巴士營辦商和相關區議會的同意。

6. 在舉辦大型活動時，管理局鼓勵訪客使用鐵路作為首選交通工具往返西九。根據管理局過往的經驗，提供輔助特快接駁巴士前往鄰近港鐵站的服務將受公眾歡迎。日後在舉辦大型活動時可考慮作出類似的安排。為滿足大型活動期間的龐大鐵路運輸需求，在活動結束時段列車班次服務將需要加密以疏散於九龍站和柯士甸站的人流。管理局將定期與香港鐵路有限公司（港鐵公司）溝通，商討有關活動時間表和參與活動人數的估算等事宜，以便安排列車服務。

西九的環保運輸系統

7. 除了上述的巴士路線重組建議外，顧問亦研究引進環保巴士行走綜合地庫地下道路的可行性，以應付西九內東西行的乘客需求。根據環境保護署的環保措施，專利巴士的環保巴士試驗計劃預計於2015年年底開始逐步在香港不同環境下的多條巴士路線試行。試驗計劃將維持兩年，目的是評估車輛在本地環境下的營運效益、性能和經濟上的可行性。如試驗計劃的結果令人滿意，政府或會鼓勵專利巴士公司適當地使用電動巴士。管理局及其顧問將聯絡運輸署和現有巴士營辦商，從而評估引進電動巴士和其他低排放或零排放車輛服務西九的可行性。

8. 使用小型電動巴士在歐洲和北美國家已得到確認。一般小型電動巴士較普通私人客貨車略長。視乎內部間隔和行李存放空間，一般小型巴士可容納8至30個座位和企位。近年，無人駕駛汽車亦在新加坡、歐洲和北美地區作實地測試。小型巴士和無人駕駛運輸系統的例子載於附件A。如能夠克服安全、牌照、監管和技術問題，這些新運輸模式可予以考慮，從而成為行走於海濱長廊與行人及/或與單車共用路徑的環保運輸系統方案。這將會東連戲曲中心和西接公園，並設有中途站以輔助上文第7段所述行走地下道路的巴士服務。為盡量減低對地面行人活動的干擾，考慮中的環保運輸系統將屬載客量較低及速度較慢的運輸系統。作為進一步的改進，該系統亦可能會按需

求為長者和殘疾人士在西九內提供點對點運輸服務。我們將繼續監察這方面的進展。

私家車和旅遊車停泊設施

9. 根據最新的發展參數，西九將需要約 2 200 至 2 900 個汽車停車位。為支援公園和藝術廣場發展區的分階段發展和運作，在公園與 M+ 鄰接的位置將興建一個新的地下停車場（約有 200 個停車位）。連同戲曲中心、M+ 和演藝綜合劇場區內其他停車設施，約於 2020 年可提供合共約 750 個停車位以滿足當時的需求。

10. 根據初步設計，待西九中央部分的發展完成後，其地庫停車場將提供約 1 000 個停車位。餘下位於藝術廣場發展區西面及戲曲中心南面的停車位，將在西九發展的其他階段提供。部分上述的停車位將按時間分配給不同的訪客使用。因此，管理局需要一套具備先進技術的車輛停泊管理系統，以提升泊車運作的效率。交通營運計劃研究正考慮的科技包括：

- (a) 車牌識別系統 – 基於保安理由而記錄和監察汽車車牌的系統。系統亦會使用偵測鏡頭來進行汽車搜尋（見下列(c)小段）。
- (b) 長距離無線射頻識別技術 – 較長距離的非接觸式無線射頻識別系統可將停車場出入閘口處理的時間縮短至 2-3 秒，大約是現時使用八達通付款所需時間的六分之一。
- (c) 停車場指引和搜尋系統 – 影像探測器將安裝於停車位和行車通道之上，藉以讀取汽車車牌。駕駛者可在輸入車牌號碼，或使用智能裝置上的應用程式後，尋找汽車的停泊位置。
- (d) 可變訊息指示牌 – 可用停車位顯示器將豎立於停車場內外的策略性位置，告知未有汽車停泊的停車位方向和數目。
- (e) 停車位預約系統 – 讓駕駛者可在網上預留指定日期某個時段的停車位的預約系統。系統支援行車前和行車中預約，並按停車區域和車輛類別提供空置停車位的資訊，令停泊車輛變得靈活。

11. 作為一個大型文化藝術項目，西九每日將有數以千計的訪客乘旅遊車前來。如交通營運計劃研究顧問建議，西九在全面發展後將需要 22 個旅遊車停車位。有鑑於此，目前規劃在綜合地庫和大型

表演場地／展覽中心用地將提供足夠的旅遊車停車位（約 40 個），以應付長遠需求。

12. 油尖旺區缺乏旅遊車上落客位和停泊地點一直是主要交通問題。根據交通營運計劃研究，顧問曾就油尖旺區的旅遊車活動進行調查。調查結果顯示鄰近科學館道、梳士巴利道和漆咸道南的停車位使用率非常高，反映短暫旅遊車上落客位不足。另一方面，調查結果亦發現現時設有 26 個停車位的渡華路旅遊車停泊處（僅距離西九約 0.5 公里，距離梳士巴利道 3 公里）的使用率顯著偏低，黃昏繁忙時間的佔用率達 77%，而大部分時間（午夜至下午 2:00 及晚上 8:00 至午夜）的使用率低於 50%。顧問曾透過訪問區內旅遊車司機的方式調查低使用率的原因。超過 70% 受訪司機回應指他們不會使用尖沙咀營運地區以外的旅遊車停車位，因有關停車位並不方便接載乘客。除非將來訪客的出行模式有重大的改變，當西九的旅遊車停車位開放予公眾使用時，這些停車位吸引現時於尖沙咀區營運的旅遊車使用的可能性不大，因往返西九與尖沙咀區需時約 15-25 分鐘。

水路運輸方案

13. 維多利亞港有由私人營辦商營運的觀光船。這些觀光船提供觀光、娛樂和餐飲服務，讓訪客欣賞海港兩岸的景色。這些水上觀光團服務廣受旅客歡迎。管理局將會接觸現有和潛在的水上觀光團營辦商，並探討水上觀光團在西九加設上落客點或推出由西九出發的新水上觀光團航線的可能性。

14. 在舉辦大型活動時，交通需求將會急增。高載客量的渡輪服務將會成為適合接載大批市民離場的運輸方案之一。作為試驗計劃，管理局在 2014 年 11 月舉行「自由野」期間，曾租用船隻提供往返西九與灣仔／尖沙咀區之間的免費渡輪服務。兩日合共安排 96 班次渡輪航班接載約 3 900 位乘客往返西九，約佔入場人數的 5-9%。在初步營運階段，管理局可能為大型活動安排類似渡輪服務。管理局將會監察及檢討載客量、上落客點和乘客模式。如證實乘客需求龐大及在財政上可行的情況下，管理局會探討提供定期渡輪服務連接西九與維港其他碼頭的可能性。

15. 如附件 B 所示，西九範圍內現有兩組公眾登岸梯級。鄰近港鐵公司的躉船轉運站的登岸梯級(1)，正用作經海路處理廣深港高速鐵路項目掘出的泥石，現時未可供公眾人士使用。在西九的西北邊緣是新油麻地避風塘的公眾登岸梯級(2)。這些梯級正由公眾人士用作貨物和乘客運輸通道。

16. 管理局建議承擔兩組現有公眾登岸梯級的管理責任，以便第三方供應商營辦水路運輸和水上觀光團服務。有關建議仍有待交通營運計劃顧問進行海上交通影響評估、諮詢持份者和取得相關政府部門的審批。管理局建議改善登岸梯級的環境，為候船乘客興建上蓋，以及使其配合海濱長廊的整體設計。管理局將繼續讓公眾人士自由使用登岸梯級，但當西九內舉辦大型活動時，活動參與者或會獲優先使用權。

政府出資的車輛和行人連接通道的最新發展

17. 隨着財務委員會於 2015 年 2 月通過工務計劃項目第 855TH 號 - 西九龍填海發展的道路改善工程（第一期）的撥款申請後，圍繞西九的道路改善工程已於 2015 年 3 月展開。目前預期所有道路改善工程將於 2018 年完成，從而減輕西九外圍的交通擠塞情況。

18. 建議的藝術廣場行人天橋現正於大綱設計階段。該天橋將作為連接港鐵九龍站／圓方購物中心與西九藝術廣場的行人通道，並橫跨柯士甸道西，以及進一步連接公園和海傍，方便訪客往返海濱長廊。透過提供直接的無障礙通道，前往海傍將更為便捷。建議的行人天橋會透過簡單但優雅的設計，包括使用一系列大小相等、完全相同由拱肋組成的構件（但各拱肋構件相對於其相鄰者均有非常輕微的轉動），營造特別的視覺效果。大小均一並設有間隙的玻璃百葉窗會安裝於拱肋構件與拱肋構件之間，藉以達到光亮典雅的行人天橋設計效果。玻璃百葉窗可讓訪客欣賞到兩旁以至九龍和西九天際線的美景，以及盡量利用自然採光，從而減少使用電力。行人天橋目前的設計載於附件 C。視乎設計進度、行人天橋的工地勘測／刊憲程序和財務委員會的撥款申請，行人天橋建築工程預計於 2016 年第四季展開，並於 2019 年起分階段完成。

19. 為進一步改善港鐵柯士甸站與戲曲中心之間的行人連接，管理局建議為廣東道與柯士甸道西交界的現有行人隧道進行優化工程。隧道將會設置新樓梯和增設升降機，將市民帶到毗鄰戲曲中心的地面行人道。待技術可行性和工程計劃得到通過後，現有隧道將提供一個通往戲曲中心地庫的新連接點，進一步方便西九的訪客。此外，亦建議將現有隧道進行美化，令訪客抵達西九時有更好的體驗。

徵詢意見

20. 請委員備悉交通營運計劃研究的中期建議及西九與鄰近地區連接的運輸基建工程項目的最新進展。

西九文化區管理局
2015年11月

Examples of Compact Buses and Driverless Transport Systems

小型巴士和無人駕駛運輸系統的例子

Annex A
附件A



Compact Buses:
小型電動巴士:

Tecnobus Gulliver (in Rome)
Tecnobus Gulliver (羅馬)



The Ecolobus (in Quebec)
The Ecolobus (魁北克省)



Driverless Transport Systems:
無人駕駛運輸系統:

Driverless Golf Buggies (in Singapore)
無人駕駛高爾夫球車 (新加坡)



Personal Rapid Transit (in Abu Dhabi)
個人快速交通 (阿布扎比)

Existing Public Landing Steps within WKCD

西九文化區內現有的公眾登岸梯級

Annex B
附件B

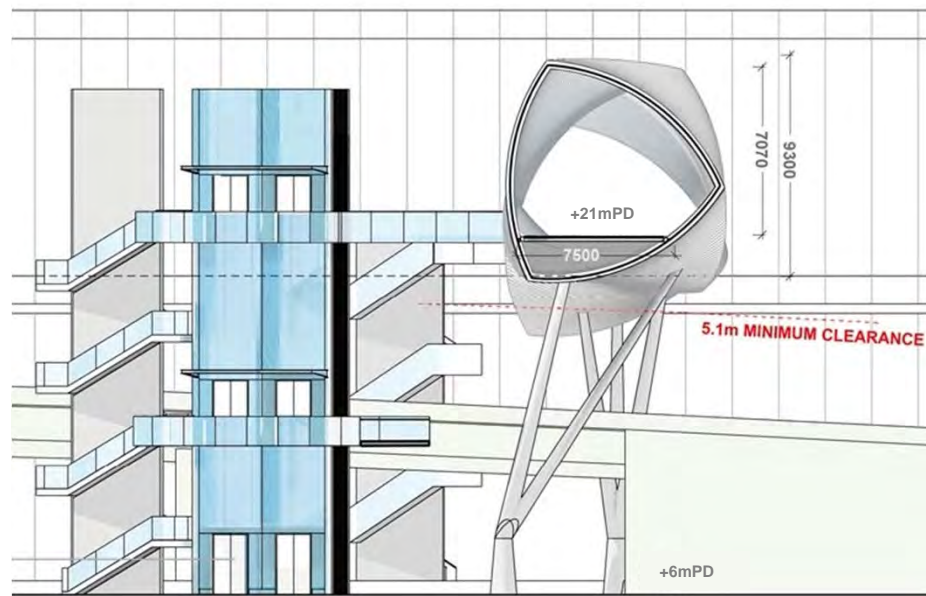


Schematic Design of the Artist Square Bridge

藝術廣場行人天橋大綱設計圖

Annex C

附件C



二零一四年七月七日
討論文件

立法會民政事務委員會與發展事務委員會
監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會

西九文化區與鄰近地區的融合和連接

目的

本文件旨在向委員匯報連接西九文化區（西九）與鄰近地區的運輸基建工程的最新進展。

背景

2. 在政府當局與西九文化區管理局（管理局）的代表陪同下，委員於2013年12月17日就西九與鄰近地區的連接事宜進行實地考察，了解在柯士甸站和九龍站發展項目中分別預留用作未來連接戲曲中心（包括地底和平台）和藝術廣場的位置，以及視察日後M+和公園的所在地。

3. 在聯合小組委員會於2014年4月25日舉行的會議上，管理局向委員簡報就略為放寬西九用地發展密度的規劃申請所進行的交通影響評估結果。技術評估結果顯示，略為放寬西九用地發展密度建議對鄰近道路網絡造成的交通影響輕微。管理局在會上亦告知委員西九與鄰近地區的交通可以應付有關建議所造成的影響。

4. 應聯合小組委員會的要求，政府當局與管理局承諾在即將舉行的公聽會上向委員和公眾人士進一步闡述有關西九的交通連接事宜。

西九的連接系統

5. 西九的策略性行人連接網絡設計完善，令使用不同交通工具的訪客可選用方便的行人連接進出西九。

6. 視乎乘坐的鐵路線和使用的車站，乘搭鐵路的訪客可循不同路徑到達西九。如從九龍站下車，訪客可選擇經由藝術廣場天橋或廣深港高速鐵路（高鐵）西九龍總站行人平台進入西九的西部和中部；如從高鐵西九龍總

站前來，則可經由西九龍總站行人平台到達西九的林蔭大道；從柯士甸站出閘的乘客可利用柯士甸道行人接駁系統經戲曲中心進入西九；至於由尖沙咀站和九龍公園前來的訪客，可經由中國客運碼頭天橋或現有的廣東道行人天橋到達海濱長廊、戲曲中心和林蔭大道。

7. 訪客如乘坐專利巴士或小巴，亦可經不同行人連接點進出西九。乘坐巴士從柯士甸道西或西區海底隧道（西隧）收費廣場下車，可直接從地面進入西九。如乘坐前往九龍站或西九龍總站的巴士，則可經由西九龍總站行人平台到達西九；如乘客於柯士甸道西或廣東道的巴士站下車，亦可直接由地面進入西九。至於乘坐旅遊巴、環保巴士、私家車或的士的訪客，則可直接在文化區內指定落客區下車。

新連接系統的最新發展

8. 政府於 2013 年年底委託管理局進行基建工程的設計和工地勘測工作，包括連接西九與鄰近地區的新建道路和行人路，以應付西九第一批設施以及酒店、辦公室和住宅項目的需要。管理局委聘的工程設計顧問已開展基建工程項目的設計工作。下表列載設計中的主要運輸設施。有關運輸基建的詳情載於附件 A。管理局將於 2014 年下半年就有關基建的設計諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會和油尖旺區議會的意見。

為行人而設的運輸基建

(見附件 B 示意圖)

新運輸基建	詳情	支援設施	建設時期	啟用年份
柯士甸道行人接駁系統	連接港鐵柯士甸站與戲曲中心的行人接駁系統	戲曲中心	2015-2017 年	2017 年
西九龍總站行人平台	連接西九龍總站與西九的地面大型行人平台	2A 和 2B 區的設施*	2011-2017 年	2017 年
中國客運碼頭天橋	連接中港城與西九海濱長廊的行人天橋	海濱長廊以及沿途酒店、辦公室和住宅項目	2018-2020 年	2020 年
藝術廣場天橋	連接圓方購物中心與西九藝術廣場的行人天橋	藝術廣場發展區（包括 M+、辦公室和住宅項目以及演藝劇場）及公園	2016-2018 年	2018 年

為車輛而設的運輸基建

(見附件C 示意圖)

新運輸基建	詳情	支援設施	建設時期	啟用年份
東閘路旁上落客區	位於柯士甸道西的公共交通上落客區	戲曲中心	2015-2017 年	2017 年
西隧隧道入口一帶地面路段	西九區內地​​面汽車通道，通往 M+、公園以及鄰近的酒店、辦公室和住宅項目	藝術廣場發展區（包括 M+、辦公室和住宅項目以及演藝劇場）及公園	2015-2017 年	2017 年
西閘路旁上落客區	位於柯士甸道西的公共交通上落客區	藝術廣場發展區（包括 M+、辦公室和住宅項目以及演藝劇場）及公園	待定	配合 2B 區*落成年份

*西九綜合地庫分區規劃圖載於附件D。

運輸營運計劃

9. 此外，管理局亦將於 2014 年下半年聘請顧問公司制訂西九的運輸營運計劃。管理局將在第一批設施啟用前落實顧問研究所建議的計劃。有關顧問研究將涵蓋以下各方面—

- (a) 環保巴士規劃和營運計劃；
- (b) 環保運輸系統方案研究和可行性研究；
- (c) 停車場管理計劃；
- (d) 上落客貨設施管理計劃；
- (e) 西九單車設施；
- (f) 船隻停泊／上落設施；
- (g) 交通控制和營運計劃；
- (h) 人流疏散管理計劃；以及
- (i) 緊急交通管理計劃。

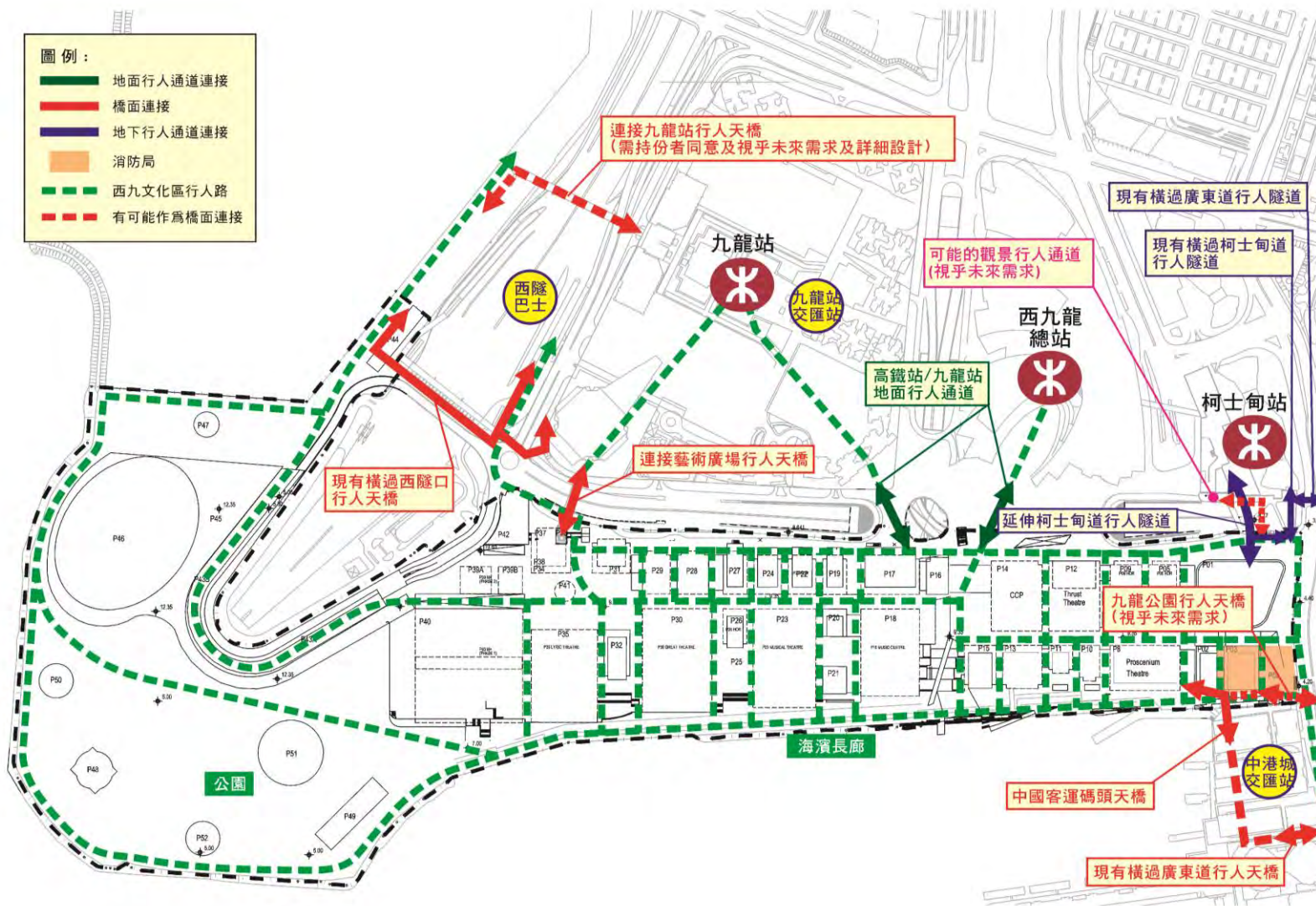
建議

10. 請委員備悉西九的車輛和行人連接系統的最新進度。

西九文化區管理局

2014年7月

與鄰近發展及主要交通樞紐的行人連接



各項連接的詳情

為了加強西九的通達性及促進區內的行人流通，戲曲中心需要與鄰近的社區及活動點適當地連接起來。以下連接方案將會確保行人及車輛能便捷地進出西九—

(A) 柯士甸道行人連接系統

2. 增設扶手電梯、升降機及樓梯之後，將能加強現時橫經柯士甸道西及廣東道的行人隧道與港鐵柯士甸站車站大堂及未來戲曲中心地庫的連接。這將有助應付戲曲中心啟用後新增的人流。

3. 日後橫跨柯士甸道西的綠化平台（屬高鐵建造中的工程項目）除用作隔音屏障外，亦可以改建供行人使用，連接至柯士甸道西地面。透過行人隧道連接系統，平台可接通戲曲中心地面、港鐵柯士甸站及柯士甸道西。

(B) 東閘路旁上落客區及與柯士甸道西的地面連接方案

4. 高鐵項目中包含了在柯士甸道西建造兩條新支路以便車輛掉頭。在未來東面的支路邊緣將加建一段路旁上落客區，成為西九的東閘，讓車輛能直接駛至戲曲中心及作為西九上落客的地點。

(C) 九龍公園行人天橋

5. 現時位於廣東道、毗鄰戲曲中心的尖沙咀消防局將會分階段拆遷。首階段工程為搬遷電力變壓房建築物，以配合戲曲中心 2016/17 年的目標落成日期。

6. 當整座消防局拆遷以後，當局將可建造一條橫跨廣東道的新行人天橋，把西九和九龍公園直接連接起來。該行人天橋可作為港鐵尖沙咀站經九龍公園行人天橋前往西九的替代路線。有關連接路線將視乎未來需求而定。

(D) 中國客運碼頭天橋

7. 當附近的西九海濱長廊建成開放時，連接西九海濱長廊與中港城購物中心三樓及九龍公園的行人天橋將會同時落成。有關天橋是否興建將視乎未來的需求。

8. 為加強西九西部與外界的连接，下列已計劃的基建設施將確保行人及車輛能便捷地進出西九—

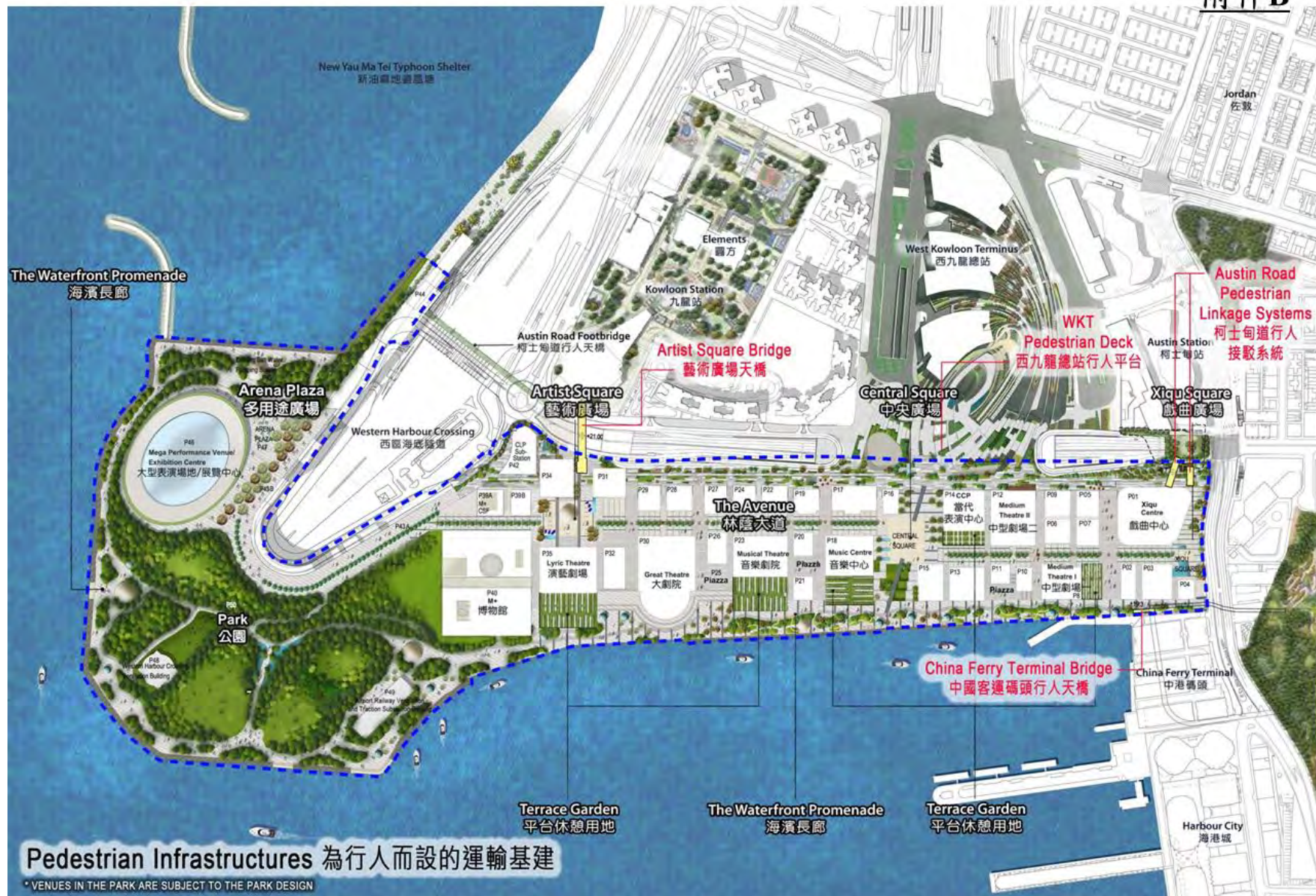
(E) 藝術廣場天橋

9. 建議的藝術廣場天橋將橫跨柯士甸道西，連接圓方購物中心（主水平基準以上+19.0米）與西九藝術廣場。天橋將成為藝術廣場發展區的地標式門廊，通往 M+、演藝劇場以及鄰近廣場的辦公室和住宅發展項目。

(F) 西隧隧道入口一帶地面路段

10. 為往返公園、未來的展覽中心和大型表演場地、西隧入口一帶的酒店、辦公室和住宅項目以及現有的水務署九龍南二號海水抽水站，當局將沿西隧入口外圍新建一條地面道路，並連接至海旁地區。有關道路均將連接柯士甸道西與雅翔道的地面和高架交界處。竣工後，有關道路將成為西九西端的主要入口。

Annex B 附件B



Annex C
附件 C



Vehicular Infrastructures 為車輛而設的運輸基建

* VENUES IN THE PARK ARE SUBJECT TO THE PARK DESIGN

二零一五年一月十二日
討論文件

立法會民政事務委員會與發展事務委員會
監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會

西九文化區與鄰近地區的融合和連接

目的

本文件旨在向委員匯報連接西九文化區（西九）與鄰近地區的運輸基建工程項目的最新進展。

背景

2. 在 2014 年 4 月 25 日舉行的監察西九文化區計劃推行情況聯合小組委員會（聯合小組委員會）會議上，西九文化區管理局（管理局）向委員簡報了就略為放寬西九用地發展密度的規劃申請所進行的交通影響評估，包括 (i) 管理局按第 16 條規劃申請增加發展密度的建議對鄰近道路網絡造成的交通影響，以及擬議交通改善措施以應付日益增加的交通需求；及 (ii) 增加發展密度的建議對西九的行人流量預測及在西九區內舉行大型活動時的人流疏散安排的影響。

3. 在 2014 年 7 月 7 日舉行的聯合小組委員會會議上，管理局向委員進一步簡報了西九將來停車場和上落客貨的安排、單車設施，以及方便車輛和行人前往該區的計劃。此外，會上亦介紹西九龍填海區內由政府出資的運輸基建工程項目的最新計劃和進度。委員亦得悉管理局會聘請顧問公司制訂全面的交通營運計劃，從而管理將來的行人和車輛交通，以及為西九訂定短期、中期和長期運輸策略。

公眾諮詢

4. 自 2014 年 7 月 7 日舉行的聯合小組委員會會議以來，管理局已就往來西九和西九與鄰近地區的連接等事宜諮詢和聽取油尖旺區議會、海濱事務委員會及當地社區的意見。曾舉行的諮詢會議列載如下 -

- a) 在2014年8月21日，管理局（聯同土木工程拓展署）就支援西九發展之公共基建工程的第一階段工程項目諮詢油尖旺區議會的意見；
- b) 在2014年9月10日，管理局（聯同土木工程拓展署）就西九的道路工程和連接諮詢海濱事務委員會轄下的九龍、荃灣及葵青海濱發展專責小組的意見；及
- c) 在2014年11月13日，管理局應一個鄰近發展項目管理公司的邀請，與其超過50位代表會面，向他們簡報西九發展項目的最新進展以及將來與西九的連接。

交通營運計劃的範疇

5. 為了確保西九計劃能夠成功運作，西九將需要一個全面和跨專業的交通營運計劃，藉以管理進出西九和區內的人流與物流。交通營運計劃顧問研究已於2014年11月展開，並將於2015年下半年發表中期報告。有關研究涵蓋以下五個範疇：

- (i) 公共運輸規劃和營運；
- (ii) 停車場和上落客貨管理安排；
- (iii) 單車設施和設計；
- (iv) 水路交通和營運；及
- (v) 交通控制和管理。

交通營運計劃顧問研究涵蓋範圍的詳情載於附件 A。我們會在收到初步報告後向委員匯報。

行人連接的最新進度

6. 隨着與鄰近對外交通樞紐的連接，包括廣深港高速鐵路（高鐵）的西九龍總站、機場快綫的九龍站和中國客運碼頭，西九將會接待大量來自本港、內地、東亞與海外地區的訪客。Foster + Partners 擬備的概念圖則方案和西九發展圖則核准圖所採納的城市設計和景觀原則，把車輛交通置於地底綜合地庫，騰出更多空間供公眾享用，並締造一個方便行人的地面環境。藉着提供一個廣闊的「無車」行人平台連接高鐵西九龍總站與西九北部，加上連綿不斷的海濱長廊、充滿活力的林蔭大道與小街以及便捷的文化區行人入口，訪客於西九內的步行體驗將大大提升。

7. 除了連接西九與高鐵西九龍總站的主要行人平台(建築中)之外，另外還有兩條行人連接通道(設計中)，即藝術廣場行人天橋和柯士甸道行人隧道連接，作為西九的主要大門。前者將提供一條直接行人通道連接圓方購物商場與藝術廣場北入口；後者則為柯士甸站前往戲曲中心(一個承傳、發展及推廣戲曲藝術的世界級表演場地)提供便捷的通道。兩條連接通道的設計標準將會作適當考慮，從而優化西九的連接及步行環境。目前預計該兩條連接通道的詳細設計將於2015年上半年完成。待立法會財務委員會(財委會)在本屆立法會會期結束前通過撥款後，建築工程預計於2016年年初展開。行人連接通道預期於2018年開放，以配合戲曲中心和M+的啟用/落成。附件B展示鄰近地區前往西九的擬議行人通道。

8. 除柯士甸道行人隧道連接，行人亦可經廣東道及戲曲中心前的公共空間進入西九的東面。公共空間將成為通往林蔭大道的主要東大門，訪客可經此前往西九的所有場地。為方便行人流通，圍繞戲曲中心一帶將提供寬闊的行人園藝小徑。由於行人可從不同方向和地面高度進入西九，利用電腦模擬模型展示行人的流動會比較容易理解。交通營運計劃顧問研究正在建立有關模型，將會連同研究的初步結果於今年稍後向委員匯報。

行車設施的最新進度

9. 儘管西九綜合地庫內的地下道路(地庫道路)將提供車輛通道前往西九的不同場地/設施，西九區外的運輸基建亦須作出改善，以滿足西九龍填海區(包括西九)已規劃的發展項目所產生的交通要求。西九龍填海區的短期和中期道路改善工程主要透過工務計劃項目第855TH號-西九龍填海發展的道路改善工程(第一期)推行。855TH號的撥款申請已於2014年6月提交立法會，現在仍有待工務小組委員會審批。待財委會在本屆立法會會期內通過撥款後，建築工程將於2016年展開，並暫定於2018年竣工。項目將提供日後進入西九的主要車輛入口：由北面經低於地面的柯士甸道西與連翔道交匯處進入(有關交匯處現正由香港鐵路有限公司(港鐵公司)與高鐵西九龍總站項目一併興建)及連接未來地庫道路。根據港鐵公司現時的建造工程計劃，該低於地面的道路交匯處可於2017年完成，較位於西九中部的場地(例如當代表演中心和音樂中心等)的啟用時間為早。

10. 有關西九區內車輛通道方面，公共道路基建工程將於工務計劃項目第754CL號-西九基礎建設工程第一期項目下推行，當中包括地庫道路、環繞西區海底隧道出入口連接區內西部地區(例如公園、M+博物館等)的地面道路，以及柯士甸道西的東閘和西閘路旁上落客區，有關項目經土木工程拓展署委託，現正由管理局設計。上述工務計劃項目第754CL號項目下的道路基建工程計劃將於2015年年初刊憲。當局將視乎收到的公眾意見，在本屆

立法會會期結束前向財委會申請撥款興建地面道路、上落客區及位於綜合地庫 3A 和 3B 區的地庫道路。附件 C 展示由鄰近地區前往西九已規劃的車輛連接。

前往西九的其他選擇

11. 有關提供水路交通前往西九的建議，請委員備悉現正進行的交通營運計劃顧問研究將會探討水路交通的需求和其選擇方案的技術可行性。

討論

12. 請委員備悉連接西九與鄰近地區的運輸基建工程項目的推行進度。我們將於 2015 年下半年交通營運計劃研究報告發表時再向委員匯報研究結果。

西九文化區管理局
2015 年 1 月

交通營運計劃顧問研究的服務範疇涵蓋：

- a) 透過交通量調查（行人和車輛）、車程時間調查等方法，收集所有可用資料，檢視受影響區域繁忙時間（上下午繁忙時間和午膳時間）期間的交通現況；
- b) 檢視受影響區域內所有過往相關交通研究的交通數據和調查結果，以及進行西九與鄰近交通走廊和交匯處的補充車輛和行人調查。考慮受影響區域內已規劃的土地用途和最新西九項目發展計劃的變動，對2015年、2016年、2018年、2020年、2022年和2031年的設計年份以及管理局可能指定的其他年份，更新車輛和行人流量的預測和路口營運分析；
- c) 對2015年、2016年、2018年、2020年、2022年和2031年的設計年份以及管理局可能指定的其他年份，檢視和評估西九公共交通需求。重新檢討受影響區域的現行公共交通安排，並為落實顧問研究的建議，向管理局推薦公共交通重組計劃（例如針對受影響區域更改行車路線、作出班次調整和更改巴士站位置）。協助管理局與公共交通營辦商和政府部門協商推行公共交通重組計劃；
- d) 檢視和審核發展圖則顧問提出的環保巴士建議；
- e) 評估和推薦環保運輸系統方案，就選取的方案進行可行性研究。個人快捷交通系統須作為考慮的方案之一；
- f) 為西九和鄰近地區建立一個涵蓋所有運輸模式的交通電腦模擬模型，以分析施工期間的交通管理計劃、人流疏散計劃、緊急交通管理計劃等不同情況下的交通安排。在交通模擬工具的協助下，為西九研究和建議人流疏散管理計劃，包括煙花匯演等大型活動；
- g) 界定緊急情況，以及就各情況建議緊急交通管理計劃。協調制訂西九整區消防安全管理計劃的消防工程顧問公司；及研究和推薦地面緊急車輛路線；
- h) 評核和評估現於西九海濱長廊推行的「悠遊西九單車服務」試驗計劃。建議和推薦在西九內提供單車設施的要求，以及探討將單車設施延伸至鄰近的佐敦和尖沙咀區等西九以外地區的可行性；

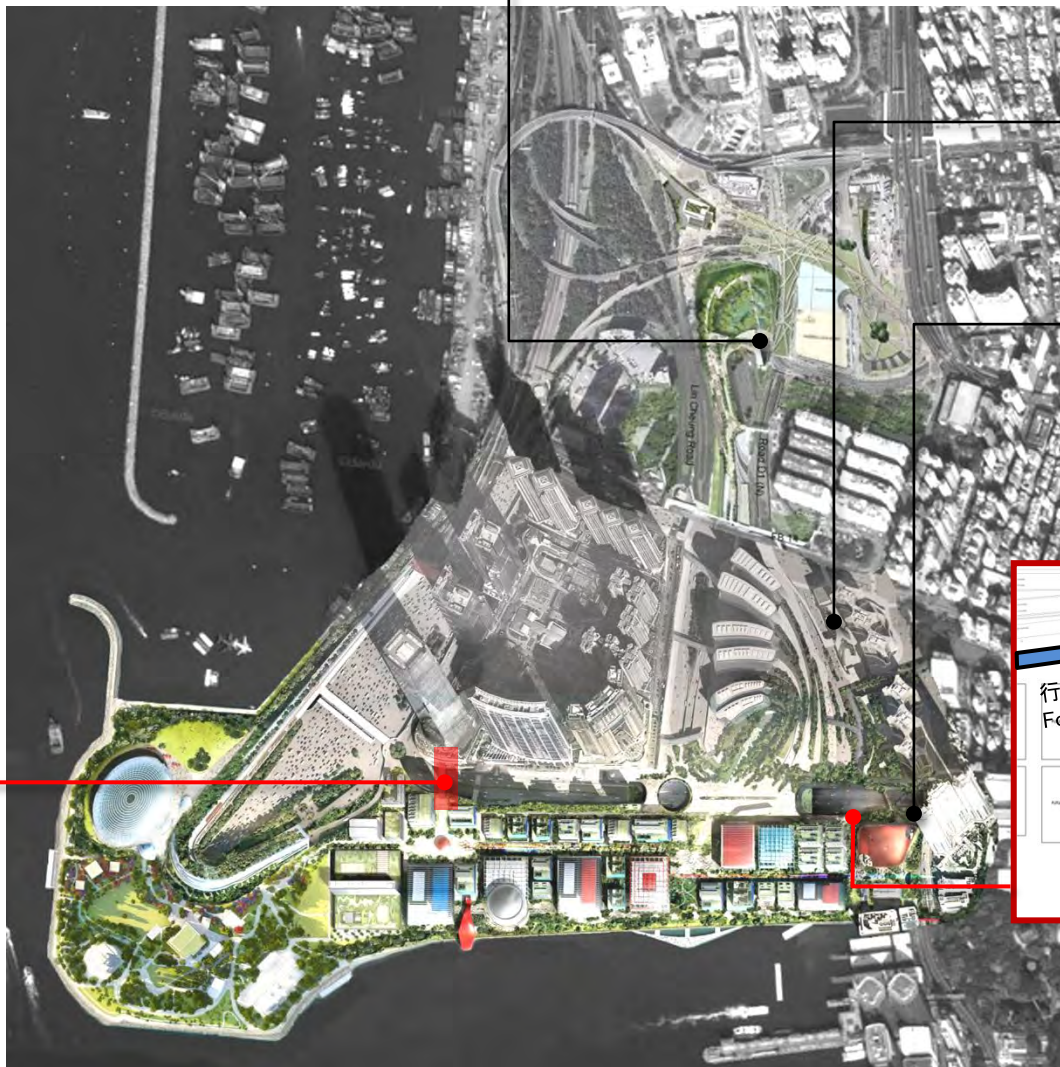
- i) 評估水上交通需求，以及建議水上交通上落地點、方案和可行性以及建議的海上交通設施之營運模式；
- j) 就施工階段對水上交通的影響進行評估；
- k) 就停車場管理進行全面研究，包括考慮分階段發展後各場地／建築物的泊車位分配，以及推廣西九內外車位分享概念的管理機制。研究和審核市場上的停車場管理工具和推薦所選的工具；
- l) 檢視香港其他藝術和表演藝術場地、零售／餐飲／消閒設施和酒店／辦公室／住宅發展項目的上落客貨慣常的運作情況。評估上落客貨活動的需求模式，以及建議管理整區上落客貨活動的營運計劃；
- m) 在香港受歡迎的旅遊目的地／景點的進行旅遊車需求和供應調查。就西九的旅遊車停泊管理和上落客安排進行全面研究，以及在考慮發展計劃後，研究和簡報旅遊車泊車位的分配；
- n) 檢視香港大型地庫和隧道的交通監控系統和營運計劃，以及推薦適合西九的系統和營運模式。研究和推薦管理綜合地庫（包括公共道路和停車場以及西九內其他政府出資的基建工程）的組織架構和人手安排的要求。分析所有可供使用的方案之優點和限制，包括成本效益和管理局同意的其他指標；
- o) 就交通營運計劃進行諮詢，從而判斷公眾和政府部門的接受程度。推薦措施以妥善處理任何接獲的反對意見；及
- p) 為所有擬議的交通營運措施和計劃提供推行策略、推展計劃、資本成本、保養和營運成本估算，以及成本效益分析。

ANNEX B 附件 B



Proposed landscape deck above the public transport interchange may connect with the landscape deck of the Central Kowloon Route under planning to provide a segregated pedestrian corridor to WKCD

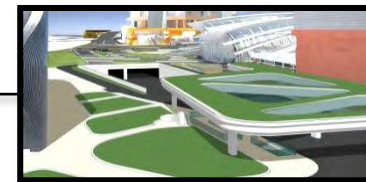
擬建的公共運輸交匯處上蓋平台花園可接駁規劃中的中九龍幹線平台花園，締造行人分隔走廊直達西九文化區



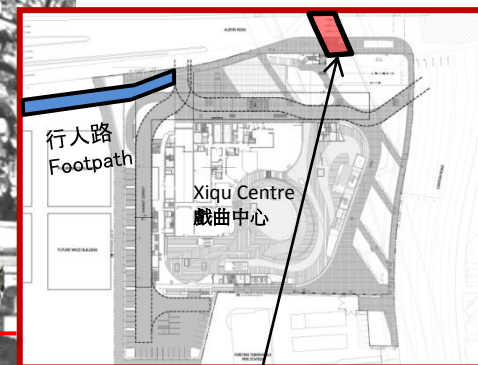
Artist Square Bridge
藝術廣場行人天橋



XRL West Kowloon Terminus
高鐵西九龍總站



Canton Road / Austin Road West
Junction Improvement
廣東道/柯士甸道西路口改善



Austin Road Subway Connection
柯士甸道行人隧道連接

ANNEX C

附件 C



Scheme 1
計劃 1

Proposed single lane elevated road connecting Hoi Po Road to West Kowloon Highway northbound
擬建高架單線行車道連接海寶路至西九龍公路北行方向



Central Kowloon Route
中九龍幹線



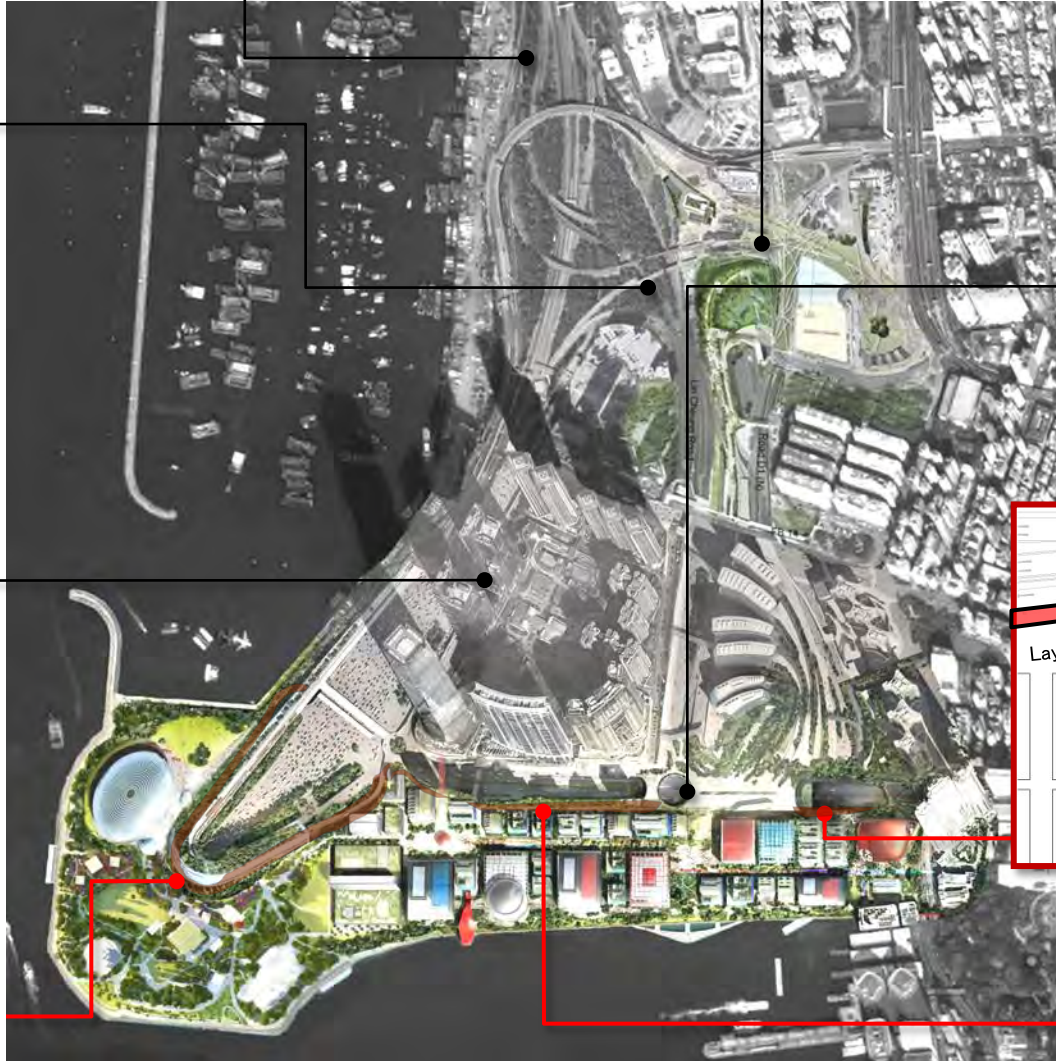
Scheme 3
計劃 3

Proposed single lane at-grade road connecting West Kowloon Highway southbound to elevated Nga Cheung Road
擬建地面單線行車道連接西九龍公路南行方向至雅翔道高架路段

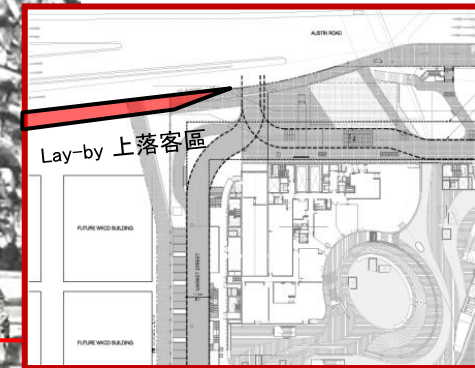


Scheme 2
計劃 2

Proposed single lane elevated road connecting elevated Nga Cheung Road to toll plaza of WHC
擬建高架單線行車道連接雅翔道高架路段至西區海底隧道收費廣場



Depressed Austin Road West and Lin Cheung Road junction
低於地面的柯士甸道西與連翔道交匯處



Lay-by at East Gate
東閘路旁上落客區

Lay-by at West Gate
西閘路旁上落客區

At-grade road around the Western Harbour Crossing tunnel portal
西區海底隧道出入口一帶地面路段