

資料文件

立法會 規劃地政及工程事務委員會 在銅鑼灣關設行人專用區的計劃

背景及目的

當局現應立法會規劃地政及工程事務委員會秘書在今年 7 月 15 日來信中提出的要求，提供有關在銅鑼灣關設行人專用區計劃的資料，包括關設行人專用區計劃的交通影響評估結果，以及擬建貫穿軒尼詩道的地下行人通道購物街的詳情。

交通影響評估

2. 關設行人專用區計劃的交通影響評估結果載於**附件 1**。評估結果已初步確立有關計劃的可行性。該交通影響評估目前仍在進行，我們將在接近推行有關計劃的階段時再作詳細的交通評估。

地下行人通道購物街

3. 至於擬建的地下行人通道購物街，當局希望在考慮持續進行的公眾諮詢工作中所蒐集到的意見後，才訂出有關建議的細節。現把有關建議的簡介載於**附件 2**，以供各議員參考。在訂定有關建議的推行細節時，我們會審慎考慮所涉及的支出需要和遵守私人產權方面的問題。

房屋及規劃地政局
規劃署
2004 年 7 月

擬議銅鑼灣行人環境規劃圖則的交通影響評估

1.1 簡介

1.1.1 這項交通影響評估是一個概括性的分析，其主要目的是顯示在擬議行人環境規劃圖則內各建議的初步可行性。在推行各有關建議的時候，必須因應當時交通流量的轉變，適當地調節對交通影響的評估。因該圖則內很多建議將會是中至長期推行的，所以屆時需要進行更詳細的交通影響評估，以確定它們對交通的實質影響。

1.1.2 在這項交通評估中，二零零六年、二零一一年及二零一六年分別定為「短期」、「中期」及「長期」的基準點。

1.2 車輛交通影響

1.2.1 就二零零六年、二零一一年及二零一六年這三個研究年度的車輛交通影響所作的分析涉及下列範疇：

- 車輛交通影響(以地區交通模型(二零零六年及二零一一年)流量及安建顧問公司自製的二零一六年交通模型流量作參考)；
- 行人流量；
- 有關公共交通設施的提供及服務的影響；
- 通往各建築物的車輛通道；以及
- 路旁及街道以外的泊車設施；以及
- 路旁上落客貨設施。

1.2.2 在這項車輛交通影響評估中，我們採用了運輸署為該區製備的地區交通模型(下稱「地區交通模型」)。在決定這個行人環境規劃建議對車輛交通所造成的概括影響時，所運用的基本方法是為地區交通模型的網絡編碼，以反映網絡的轉變，並比較一個「無為」的參考情況與一個「有為」的計劃情況，以評估兩者在通道流量(更改路線／改道)和路口容車量，以及交通延誤和車龍問題方面的分別。雖然二零零六年及二零一一年均已備有地區交通模型，但二零一六年的地區交通模型目前尚未製成。因此，顧問公司在評估二零一六年的情況時，採用了一個自製的二零一六年模型，而該模型是顧問公司為九廣鐵路有限公司合約 SDC700 號的項目所製備，並以政府就第三次整體運輸研究所製成的最新全港矩陣模型的港島北區分割部分為基礎的。所有參考情況的交通模型已作更新，以加入所有因運輸署近期在該行人環境規劃圖則地區(下稱「圖則區」)內實施行人專用區計劃而對道路網帶來的改變。

1.2.3 短至長期(二零零六、二零一一及二零一六年)的交通評估詳情將於下文各部分闡述。

短期 - 二零零六年

短期計劃交通分析

1.2.4 在分析二零零六年的計劃情況時，二零零六年的地區交通模型參考網絡已作更新，並更改模型網絡及容量，以反映一套擬議的行人環境規劃計劃，即：

- 在永久關閉興利中心停車場及把渣甸坊的上落貨處遷移到利園山道之後，把啓超道及介乎啓超道與白沙道之間的恩平道北面路段闢作全日行人專用區；
- 在駱克道／波斯富街路口進行路口改善，把波斯富街西面橫過駱克道的行人過路處由 5.0 米擴闊

至 8.0 米，並把行人綠燈亮着時間延長 6 秒。

1.2.5 圖則區內有可能受擬議短計劃影響的主要路口均經過評估，評估結果撮錄於表 1.1 內。根據評估結果，所有經評估的路口在參考情況及計劃情況下的運作均沒有超出負荷。這顯示出擬議的短期計劃不會對附近的主要路口的運作造成重大影響。這個評估結果亦是在預期之內，因為擬議的行人環境規劃計劃並不涉及任何道路網絡的重大改變。

表 1.1 路口容車量評估 - 短期 (2006)

路口	2006 參考情況		2006 計劃情況	
	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間
駱克道 / 波斯富街	24%	38%	13%	26%
軒尼詩道 / 波斯富街	39%	46%	40%	45%
怡和街 / 渣甸街	51%	31%	51%	31%
禮頓道 / 波斯富街	191%	135%	190%	135%
禮頓道 / 加路連山道	78%	116%	79%	119%
禮頓道 / 邊寧頓街	40%	25%	40%	25%

註解：道路路口的表現是根據該街燈號管制路口的預留容車量的百分比所評估的。正數（即較 0% 為大）代表該路口運作令人滿意，而負數則代表該路口已不勝負荷。

1.2.6 總括而言，評估結果顯示所有經評估的主要路口在二零零六年的參考情況和計劃情況下的運作均沒有超出負荷。

中期 - 二零一一年

擬議灣仔單程迴旋交通系統

1.2.7 擬議灣仔地區交通改善計劃假定在二零一一年時

已經啓用。分析參考情況及計劃情況所使用的地區交通模型已因應該計劃而作出修訂。

加路連山道重建計劃的公共交通交匯處

- 1.2.8 加路連山道重建計劃的公共交通交匯處假定會在二零一一年建成，而白沙道附近一帶一些現有路旁公共車輛總站屆時將會遷移至這個新的公共交通交匯處。根據運輸署提供的最新資料，加路連山道重建計劃的公共交通交匯處可供專利巴士及綠色專線小巴使用，有關詳情載於表 1.2。

表 1.2 加路連山道重建計劃的計劃服務

服務種類	計劃路線編號
專利巴士	5B、8X、92、2A、8、25(途經)及 26(途經)
綠巴專線小巴	14M、21A、21M、28、30、69

- 1.2.9 此公共交通交匯處的布局設計及擬議交通安排將由政府進一步詳細研究。
- 1.2.10 二零一一年的交通模型中加入了擬議的加路連山道重建計劃的公共交通交匯處及有關的交通安排，以便進行評估。根據表 1.2 所載的計劃公共交通服務資料推算，該公共交通交匯處所產生的交通流量約為每方向每小時 52 輛專利巴士及 30 輛綠色專線小巴。

中環灣仔繞道及沙田至中環鐵路線

- 1.2.11 在地區交通模型中，中環灣仔繞道假定在中期內建成。因此，就中期情況而言，中環灣仔繞道所提供的額外東西走向通道容量可使取道現有東西走向通道的交通得以減少。這些現有東西走向通道包括維園道、告士打道、軒尼詩道及禮頓道。此外，新

的沙田至中環鐵路線可能在二零一一／一二年度通車，預計屆時的道路交通需求及過海巴士服務需求均會下降。

- 1.2.12 上述新增道路／鐵路基礎設施的建成，提供一個適當時機，把介乎波斯富街與邊寧頓街之間的一段軒尼詩道-怡和街通道轉作電車及巴士專用走廊。屆時，其他目前使用這段軒尼詩道-怡和街的車輛將要改道其他東西走向的通道，例如維園道、告士打道、希慎道及禮頓道。
- 1.2.13 若一般交通在改道後不再使用該通道，該通道便有機會收窄為每方向一條行車線加電車路。這情況有利於擴闊軒尼詩道兩旁的行人路，以提升行人流量。由於有大量巴士在該走廊上落乘客，因此須維持長度足夠的巴士上落客位及不應在巴士及電車路之間設立分隔限制。該電車及巴士專用走廊的擬議交通措施會於下文進一步討論。

軒尼詩道-怡和街擬闢作電車及巴士專用走廊

- 1.2.14 在軒尼詩道-怡和街轉作電車及巴士專用走廊的擬議計劃中，將採用怡和街／邊寧頓街燈號管制計劃，以改善西行公共交通路線由高士威道轉入怡和街的情況。該燈號管制計劃是「港島北及九龍西區域交通研究-附加工作，行人環境改善研究最後報告」所提出的一項建議。根據該擬議燈號管制計劃，在電車路以南的兩條東行行車線會轉為西行線，讓高士威道的公共交通服務車輛可以直接轉入怡和街。
- 1.2.15 在軒尼詩道／波斯富街路口的位位置，須略為修改軒尼詩道東行線的道路形狀，以限制單一行車線上的車輛駛到電車及巴士專用走廊上。

1.2.16 此外，在高士威道 2-6 號門外的現有行人過路線亦擬加闊，使行人可從整條高士威道的任何位置橫過馬路。

1.2.17 根據現時的巴士班次時間表，在繁忙時間內沿軒尼詩道-怡和街通道行駛的東行巴士線有 51 條，西行巴士線有 31 條，相等於每小時約 300 輛東行巴士及 250 輛西行巴士的流量。此外，沿軒尼詩道-怡和街的擬議電車及巴士專用走廊兩旁合共設有四個巴士停車灣，即在東行線一方設有兩個 39 米長的停車灣及在西行線一方設有兩個 52 米長的停車灣。

中期計劃交通分析

1.2.18 在分析二零一一年的「計劃情況」時，二零一一年的地區交通模型「參考」網絡已作更新，以加入中期行人環境規劃計劃的一套建議，當中包括短期建議及：

- 把軒尼詩道-怡和街(介乎波斯富街與邊寧頓街之間)闢作「電車及巴士專用走廊」。該走廊由兩條直通行車線(每方向各一條)和電車路組成，並附連新的行人過路線供橫過糖街、邊寧頓街及高士威道；
- 在白沙道及蘭芳道的綠色專線小巴總站遷移往新的加路連山道公共交通交匯處後，把白沙道及介乎白沙道與蘭芳道之間的一段恩平道闢作全日行人專用區。

1.2.19 根據中期建議而進行的路口容車量評估結果載於表 1.3。

表 1.3 路口容車量評估 - 中期 (2011)

路口	2011 參考情況		2011 計劃情況	
	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間
駱克道 / 波斯富街	282%	298%	235%	378%
軒尼詩道 / 波斯富街	73%	59%	10%	-3%
怡和街 / 渣甸街	70%	54%	33%	29%
軒尼詩道 / 邊寧頓街*	-	-	15%	9%
高士威道 / 銅鑼灣道 / 怡和街	64%	47%	75%	69%
禮頓道 / 波斯富街	185%	93%	225%	108%
禮頓道 / 加路連山道	80%	95%	133%	110%
禮頓道 / 邊寧頓街	66%	32%	69%	69%

* 註解： 在二零一一年參考情況中，軒尼詩道 / 邊寧頓街路口是非受交通調控，因此路口容車量的評估並不適用。但在二零一一年計劃情況中，該路口會被改為街燈號管制路口。

1.2.20 根據路口評估的結果，軒尼詩道 / 波斯富街的路口將會負荷過重，而軒尼詩道 / 邊寧頓街的路口則會接近飽和。此外，沿禮頓道的主要路口預計仍有剩餘容車量。因此，我們再進行了一項概括評估，以確定禮頓道沿路的剩餘容車量，從而決定有多少途經軒尼詩道 - 怡和街通道的巴士路線有可能改經禮頓道。

1.2.21 為了改善沿軒尼詩道的負荷過重路口或接近飽和路口的情況，途經禮頓道約 10 條西行巴士線及 50 條東行巴士線應在繁忙時間改經禮頓道。在實行這個擬議巴士改道計劃後，有關路口的備用容車量的改善情況撮錄於表 1.4。

表 1.4 路口容車量評估 - 中期 (2011) 加入巴士改道

路口	2011 計劃情況		2011 計劃情況+巴士改道	
	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間
軒尼詩道 / 波斯富街	10%	-3%	10%	10%
怡和街 / 渣甸街	33%	29%	33%	30%
軒尼詩道 / 邊寧頓街	15%	9%	15%	10%
禮頓道 / 波斯富街	225%	108%	225%	93%
禮頓道 / 加路連山道	133%	110%	133%	95%
禮頓道 / 邊寧頓街	69%	69%	69%	60%

1.2.22 從表 1.4 所見，所有受擬議巴士改道影響的路口在運作上並沒有超出負荷。由此所得的結論是，在實施擬議的中期計劃時，所有在圖則區內的主要路口在運作上均不會超出負荷。

1.2.23 總括而言，在評估中期建議時，主要以現時使用軒尼詩道-怡和街的公共交通服務作為根據，並加入由運輸署提供有關巴士路線遷移或改道往擬議的加路連山道重建計劃的資料。除假設若干巴士路線會由軒尼詩道-怡和街通道轉往禮頓道通道外，並沒有假設公共交通有其他重組。然而，中期建議的落實取決於是否能建成中環灣仔繞道，以減少圖則區內主要的東西走向通道的交通量。

1.2.24 在沙田至中環鐵路線完成後，沙田至中環鐵路線沿途的過海巴士數量很可能會下降，但這情況尚待進一步詳細研究。由於就中期情況所進行的概略分析並沒有考慮過海巴士有任何減少，因此表 1.3 及表 1.4 所載的結果屬於較保守的評估。

長期 - 二零一六年

擬議的灣仔單程迴旋交通系統

- 1.2.25 在參考情況及計劃情況中均假定擬議的灣仔地區交通改善計劃會在二零一一年啓用。
- 1.2.26 就長期情況而言，假定會在圖則區的外圍增設兩個公共交通交匯處，以便利公共交通的遷移、重組及縮短路線。兩個公共交通交匯處分別位於維多利亞公園及鵝頸街市附近。連同加路連山道重建計劃的公共交通交匯處，這些交匯處的設立將可促使在圖則區內大部分的路旁公共車輛總站進一步減少。

維多利亞公園的公共交通交匯處

- 1.2.27 維多利亞公園的公共交通交匯處，在設計上可作配合，以供專利及非專利巴士、小巴及的士使用。此公共交通交匯處可利便遷移及縮短巴士路線，並可提供巴士接駁巴士的轉車設施，以減少由港島東部前往銅鑼灣的巴士數量及途經東區海底隧道的巴士路線。此公共交通交匯處可望容納所有現存的路旁公共交通服務，特別是現時在軒尼詩道以北的街道及渣甸街的公共交通服務。此公共交通交匯處的出入口預算途徑皇室大廈對面的告士打道及高士威道。
- 1.2.28 在此項評估中，此公共交通交匯處假定可容納下列服務：
- 最多八條專利巴士路線
 - 最多八條綠色專線小巴路線
 - 最多供八輛公共小型巴士輪候的空間
 - 最多 80 米長的的士站

- 1.2.29 根據以上有關此公共交通交匯處所提供設施的假定，概略估計的最高交通流量約為每方向每小時 80 輛專利巴士、40 輛綠色專線小巴、40 輛公共小型巴士及 240 輛的士。
- 1.2.30 估計往來此交通交匯處與銅鑼灣區之間的行人主要取道記利佐治街。該位置現有過設施將不足以應付此公共交通交匯處預計產生的大量行人。因此，建議特別闢設一條行人隧道，作為直接往來此公共交通交匯處的一條便利的行人通道。

鵝頸街市附近的公共交通交匯處

- 1.2.31 鵝頸街市附近的公共交通交匯處(確實位置有待進一步研究)預計有助縮短南區的巴士路線，從而進一步減少行走軒尼詩道-怡和街的巴士數量。初步假設此公共交通交匯處可容納最多六條巴士路線。估計此公共交通交匯處的交通流量約為每方向每小時 40 輛專利巴士。

長期計劃交通情況分析

- 1.2.32 二零一六年的「計劃情況」亦同樣是根據二零一六年的「參考情況」更新，以反映道路網絡的轉變，並加入長期行人環境規劃計劃的一套建議，當中包括短期和中期建議，以及：
- 在紅色小巴總站遷移致維多亞公園的公共交通交匯處後，把渣甸街闢為全日行人專用區；
 - 把圖則區範圍內所有街道的限制車速降低，只有波斯富街例外，因為波斯富街是連接告士打道與禮頓道的主要南北走向通道。
- 1.2.33 表 1.5 載列就長期情況而進行的路口容車量評估結果。在長期情況中，一如中期情況，同樣假定了若干行走軒尼詩道-怡和街的巴士改道至禮頓道。實

實際上，一些行走軒尼詩道-怡和街通道的巴士可以遷移致維多利亞公園的公共交通交匯處或把路線縮短，以減少改道對禮頓道的巴士數量。由於本研究屬於規劃的範疇，因此整體巴士改道及更改路線計劃的詳情不會納入研究範圍。在詳細規劃階段，可進一步詳細研究有可能改道的路線及有機會縮短至維多利亞公園公共交通交匯處及鵝頸街市公共交通交匯處的路線，以及附近一帶的路口容車量所受的影響。

表 1.5 路口容車量評估-長期(2016)

路口	2016 參考情況		2016 計劃情況	
	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間	上午 繁忙時間	下午 繁忙時間
駱克道／波斯富街	255%	284%	212%	366%
軒尼詩道／波斯富街	71%	55%	10%	10%
怡和街／渣甸街	69%	52%	127%	132%
軒尼詩道／邊寧頓街	-	-	17%	12%
高士威道／銅鑼灣道 ／怡和街	59%	44%	77%	63%
禮頓道／波斯富街	167%	78%	197%	84%
禮頓道／加路連山道	67%	80%	118%	93%
禮頓道／邊寧頓街	57%	28%	61%	61%

1.2.34 根據概括評估的初步結果，所有經評估的路口在運作上均沒有超出負荷。

總結

1.2.35 就擬議的短期、中期及長期措施進行初步「概略」影響分析後，所得的結論是這些建議是可以達成的，但須在日後進一步進行深入的詳細設計研究。

1.2.36 概括而言，擬議的短期計劃所產生有關公共交通設施的轉變不多。

- 1.2.37 中期建議是否可行，取決於中環灣仔繞道的建成，以及一些巴士路線的遷移及改道。此外，在評估中假定了加路連山道重建計劃的公共交通交匯處已啓用，而且已按政府建議遷移若干巴士路線及綠色專線小巴路線。
- 1.2.38 長期建議可行與否，同樣取決於中環灣仔繞道的建成，還有維多利亞公園的公共交通交匯處，以及鵝頸街市的公共交通交匯處的啓用。這些公共交通交匯處有助於遷移路旁公共交通服務，以騰出更多路面空間來改善行人通道。在評估長期情況時，同樣作出了在中期情況評估中有關巴士改道措施的假定。
- 1.2.39 可能在二零一一／一二一年間建造完成的沙田至中環鐵路線，對於減少現時使用軒尼詩道-怡和街和告士打道-維園道通道的道路車輛交通，包括過海巴士，有很大作用。然而，在評估中期及長期情況時均沒有考慮在沙田至中環鐵路線建成後，巴士數量很可能會減少。
- 1.2.40 長遠而言，圖則區內的軒尼詩道-怡和街亦會有機會被改爲電車專用走廊。如要採納這建議，圖則區內及附近的主要公共交通有需要作大規模重組，包括提供巴士接駁巴士的轉車設施及採取巴士優先使用道路措施，使巴士路線在圖則區的外圍截斷，以減少進入圖則區的巴士數量。預計公共交通的大規模改組可以達成，主要是因爲新的鐵路基礎設施相繼建成。這些新的鐵路基礎設施包括西鐵、東鐵支線、九龍南線及沙田至中環線(較長遠而言更可能包括地鐵北及南港島線)。此外，交通限制措施研究及策略性交通檢討亦提出多個改組公共交通的建議。這些建議會使途經銅鑼灣的巴士數量有所減少(例如把西區海底隧道及西環的路線縮短至灣仔，以及把東區海底隧道的路線縮短至位於天后或維多利亞公園的公共交通交匯處)。所有這些可能採取的

措施定會有助於日後在銅鑼灣區闢設一條電車專用走廊。不過，如要發展這計劃，便需要進行一個更加全面的詳細研究，並且需要更全面深入評估巴士改組的規模及相關的基礎設施，以及研究詳細的實施計劃。

- 1.2.41 總括而言，電車服務亦應改良，以提升其質素及對乘客提供的服務，藉以發揮電車的主要功能，在圖則區內提供高效的接駁服務。

規 劃 署

二 零 零 四 年 七 月

有關貫穿軒尼詩道的地下行人通道暨購物街
的補充資料

背景

擬議建造軒尼詩道的地下行人通道暨購物街旨在為興利中心、崇光百貨及銅鑼灣地鐵站提供直接或間接的連繫。這建議有兩大目的，即紓緩崇光百貨門前的軒尼詩道行人過路處的行人擁擠情況；以及融合軒尼詩道以南和以北的零售設施。

2. 這項目的零售設施元素有助於提高這項目在商業角度上的可行性及增加這通道對行人的吸引力。

前瞻

3. 這通道的規模有待進一步研究。當局曾就通道作初步的研究。為決定通道的接駁點，當局須與興利中心和崇光百貨的業主，以及地鐵公司進一步商議。

4. 這項目的實施須予深入研究。當局對不同模式的實施情況及批地方法持開放態度。

5. 行人通道的建造成本將會由此項目的發展商負責。

房屋規劃地政局
規劃署
二零零四年七月