

討論文件

半山區交通研究的結果及建議

目的

本文件旨在向議員匯報上述交通研究的結果及建議，並徵詢議員的意見。

背景

2. 有鑑於半山區的交通情況，自 1972 年開始，香港政府在半山區實施了「半山區發展限制」的行政措施。根據該限制，涉及受限制契約土地的契約修訂，如可能令發展密度增加，都被延遲批准；而公眾用地(包括四幅政府用地)的出售也被推遲。至於發展權不受限制的契約，如有關的重建發展建議符合分區計劃大綱圖及《建築物條例》，則政府不能單方面予以限制。

3. 就申訴專員於2006年所發表關於《執行「半山區發展限制」》的調查報告，運輸署聘請了顧問公司對半山區未來發展及交通情況進行了詳細研究。研究的主要目的為：

- 檢討半山區未來發展潛力及現有「半山區發展限制」對其之影響；
- 評估未來(2016及2021年)的交通狀況，並建議有效和可行的交通改善措施；

- 檢討現有「半山區發展限制」之成效，並作出建議應否保留、更改或加強現有之限制。

半山區重建發展潛力

4. 研究查看了「半山區發展限制」區內共 420 幅土地的發展條件，包括 4 幅暫緩出售的政府土地、26 幅被劃作「政府、機構或社區」用途土地、43 幅受「半山區發展限制」約束的受限制契約的私人住宅土地¹和 347 幅無限制契約的私人住宅土地²。當中 193 幅土地被評估為有潛在重建發展的土地，包括 4 幅暫緩出售的政府土地、28 幅有限制契約土地和 161 幅無限制契約土地。

5. 在「半山區發展限制」繼續執行下，若果上述 189 幅私人住宅土地進行發展和重建，估計到 2021 年，區內的住戶數目將由現時近 30,000 個增加至約 33,060 個，增長幅度為 10%。如果「半山區發展限制」被撤銷，會額外增加 630 個單位，假如四幅政府土地亦同時進行發展，則會再額外增加 410 個單位。

6. 研究亦就不同重建速度的方案作出評估。根據較實際的重建方案假設(即按過往十年平均每年約有三個重建項目的速度和先行重建較舊及可增加較多樓面面積的項目)，預計到 2021 年，

¹ 受限制契約的私人住宅土地是受「半山區發展限制」的約束，即未來發展和重建項目受制於現行土地契約所容許的發展密度。

² 無限制契約的私人住宅土地是不受「半山區發展限制」的約束，這些土地在符合分區計劃大綱圖及建築物條例下進行重建，政府便不能單方面限制其發展。

區內的總住戶數目（假設「半山區發展限制」繼續執行）仍會增加至 32,080 個，相對現時的 30,000 個單位，增幅為 7%。如果「半山區發展限制」被撤銷但仍暫緩出售四幅政府土地，只會額外增加 250 個單位。

未來交通狀況

7. 根據以上對有潛在重建項目的評估，預測到 2021 年，假設「半山區發展限制」仍然生效及所有 189 幅私人土地完全重建的極端情況下，區內的交通量會在上午繁忙時間增加 930 個小客車單位，較現時上升 14%。倘若「半山區發展限制」被撤銷，該區的交通量會額外增加 230 個小客車單位；假如四幅政府土地亦同時進行發展，則交通量會再額外增加 140 個小客車單位。

8. 在較實際的重建假設下，預計區內的交通量在 2021 年上午繁忙時間內也會增加 700 個小客車單位，較現時的交通量上升 11%。倘若「半山區發展限制」被撤銷但仍暫緩出售四幅政府土地，交通量只會額外增加 80 個小客車單位。

9. 半山區地勢迂迴起伏，路面狹窄，大部分道路乃雙線雙程不分隔車道，缺乏足夠的路邊停車處。頻密的路邊車輛活動（如巴士/小巴/校巴上落客）常造成間歇性擠塞，尤其在繁忙時段，間歇性塞車情況更為頻密，令現時路網於上午和黃昏繁忙時間接近飽和狀況。未來區內持續的重建發展，將對半山區路網構成壓力，

預計到 2021 年，在不同的重建方案下，以下的主要路口將會在繁忙時間呈現飽和或有塞車的問題：

- 般咸道 / 薄扶林道
- 般咸道 / 西邊街 / 漢寧頓道
- 般咸道 / 柏道
- 柏道 / 列堤頓道 / 卑利士道
- 般咸道 / 卑利士道
- 堅道 / 醫院道 / 西摩道
- 羅便臣道 / 西摩道
- 羅便臣道 / 己連拿利
- 堅道 / 亞畢諾道 / 上亞厘畢道 / 己連拿利

西港島線對半山區交通的影響

10. 西港島線鐵路項目已經動工，預計工程於 2014 年竣工。西港島線落成後，其服務範圍路面交通量估計在上午繁忙時間可減少 8-9%，有助紓緩區內車流增長的壓力。

11. 路面交通量的減少令位於西港島線車站步行範圍內數個路口的運作得到改善，以剩餘容車量計，達 3-10%。以般咸道 / 西邊街 / 漢寧頓道路口為例，會由「擠塞」改善為「接近飽和」的狀況。

12. 為配合西港島線完成後的運作，當局會同時興建設有大

型高速載客升降機的大規模地下行人網絡，除了方便行人進出未來的港鐵香港大學站和西營盤站，亦加強半山區與西環／堅尼地城的行人網絡。該類升降機會設於香港大學站，把該站與山道、皇后大道西和卑路乍街連接起來；另外亦會有升降機連接未來的西營盤站與般咸道、第一街、第二街和德輔道西等街道陡斜地區的高低部分。上述網絡可大大改善半山區的行人流通情況，能進一步減低居民對路面交通工具的依賴。

建議的交通改善措施

路口改善工程

13. 建議的五個路口改善工程詳見表一。

表一：建議之路口改善工程

| 路口 | 改善工程 | 參考 |
|--------------------------|-------------------------------------|----|
| 般咸道 / 薄扶林道 | 設置行人天橋或行人隧道； 更改交通燈號管制方法 | 圖一 |
| 堅道 / 醫院道 / 西摩道 | 調校交通燈號時間； 遷移現有巴士站 | 圖二 |
| 羅便臣道 / 西摩道 | 西摩道南行方向局部路口擴闊 | 圖三 |
| 堅道 / 亞畢諾道 / 上亞厘畢道 / 己連拿利 | 設置行人天橋或隧道； 更改交通燈號管制方法； 局部路口擴闊 | 圖四 |
| 雲咸街 / 己連拿利 / 下亞厘畢道 | 更改雲咸街路口行車線分配； 更改禁止上落客區安排 | 圖五 |

14. 以上路口改善建議並不牽涉徵收私人土地或改動主要

的交通運作或地區設施，故能較容易落實進行。

增加行人設施

15. 為改善連接半山區及中上環的行人設施，以鼓勵步行及使用公共交通工具，並更有效接駁將來的西港島綫鐵路站，建議進一步研究在港鐵上環站及將來西港島綫西營盤站附近興建行人系統的可行性，詳情如下：

表二：建議之行人系統

| 行人系統 | 主要特徵 | 參考 |
|--------------|---|----|
| 樓梯街行人系統或等同走線 | <ul style="list-style-type: none"> 由干德道，經羅便臣道、西摩道、堅道、樓梯街、禧利街、蘇杭街，至永樂街近上環地鐵站出 / 入口。 在部分道路實施交通紓緩措施（例如悠閒式街道） | 圖六 |
| 西營盤行人系統或等同走線 | <ul style="list-style-type: none"> 由干德道，經旭龢道、羅便臣道、列堤頓道、柏道，至般咸道近將來西港島綫西營盤站出 / 入口，並接駁擬建中之正街行人電梯（預計 2011 年尾竣工） | 圖七 |

16. 以上提出之行人系統屬顧問公司的初步構思，項目的可行性，還須進一步的可行性研究作更深入的探討。

曾考慮的其他措施

17. 研究亦對各種改善方案作深入探討，當中包括道路基建、禁止貨車於繁忙時間進入半山區、大型的單程迴旋交通改道、限制發展土地的私家車泊位數目、降低地積比率等等。權衡實施

可行性、成本效益、環保、公眾認受程度、徵收土地等不同的考慮因素，這些措施都不被考慮，原因臚列如下：

- (a) 道路基建/大規模路口改善工程 - 這類工程雖然可以大幅改善一些主要路口的表現，但這類工程涉及徵用土地或對現有的運輸服務、設施或公用事業設施作出重大改動，亦會引致不可接受的環境影響。
- (b) 禁止貨車於繁忙時間進入半山區 - 半山區內大部分道路在繁忙時間已實施針對貨車的限制，所以現時貨車只佔區內交通量少於 10%。因此，要進一步減少半山區內的貨車交通而又不影響真正有需要的區內商店和居民，實際上並不可能。
- (c) 大型的單程迴旋交通改道 - 實施交通迴旋系統可在不用興建新的基礎建設或擴闊路面的情況下，有效增加道路系統的整體容車量。曾經研究的計劃涉及把現時雙程行車的堅道和羅便臣道改為兩條單程車路，並在衛城道和西摩道設置掉頭通道，為來往堅道與羅便臣道之間的車輛提供「短途捷徑」。此構思除了會嚴重影響公共交通運作外，亦令大部分駕駛者的旅程增長卻又未能縮短行車時間。
- (d) 限制住宅土地的私家車泊位數目 - 私家車泊位會直接影響交通量，此研究對其影響進行了深入探討，得出的結論是這措施只可影響部分將來重建物業的車位供應，可減車位數目不多。另外，即使縮減住宅土地的私家車泊位數目，因半山區

的獨特地理環境（地勢迂迴起伏且不近港鐵站）及住戶的收入相對全港平均住戶收入為高，此措施所減少的私家車出行只會轉移使用的士及可導致的士在路邊非法泊車而帶來更嚴重的交通問題。故此，是項措施並不能有效地減少路面交通。

- (e) 降低地積比率 - 本研究亦對住宅(甲類)及住宅(丙類)用地³進行降低地積比率敏感度測試，把前者所准許的最高地積比率由 8-10 降至 6 及後者所准許的最高地積比率由 4-8 降至 4，共有 134 幅有潛在重建發展的土地會受影響。評估結果顯示此舉約可減少 930 個住宅單位，但由於這些土地分散，不足以解決主要路口的擠塞情況。鑑於影響眾多私人業權而效益不顯，此舉並不可行。

檢討「半山區發展限制」

18. 假若撤銷「半山區發展限制」，容許可能導致更高發展密度的契約修訂，但仍暫緩出售四幅政府土地，在上午繁忙時間的交通量會較維持「半山區發展限制」的境況只增加約 80-230 個小客車單位，為現時半山區整體的交通量 1-3%。雖然這比率不會對主要路口帶來顯著的額外負面影響，但因應現時及未來數年(即西港島線完成前)的交通情況，現階段沒有撤銷「半山區發展限制」的空間。

³城市規劃委員會在 1990 年已就住宅(乙類)用地施加地積比率 5 倍的限制。

19. 另外，由於受限制契約土地的發展已受契約所限，所以於這些土地上，現時亦沒有加強「半山區發展限制」的空間。至於無限制契約的土地，政府須尊重契約准許的發展權利。如有關重建建議符合分區計劃大綱圖及建築物條例，政府不能單方面施加更嚴格的發展限制。「半山區發展限制」屬行政措施，不能凌駕私人物業的業權，政府必須尊重契約准許的發展權利。

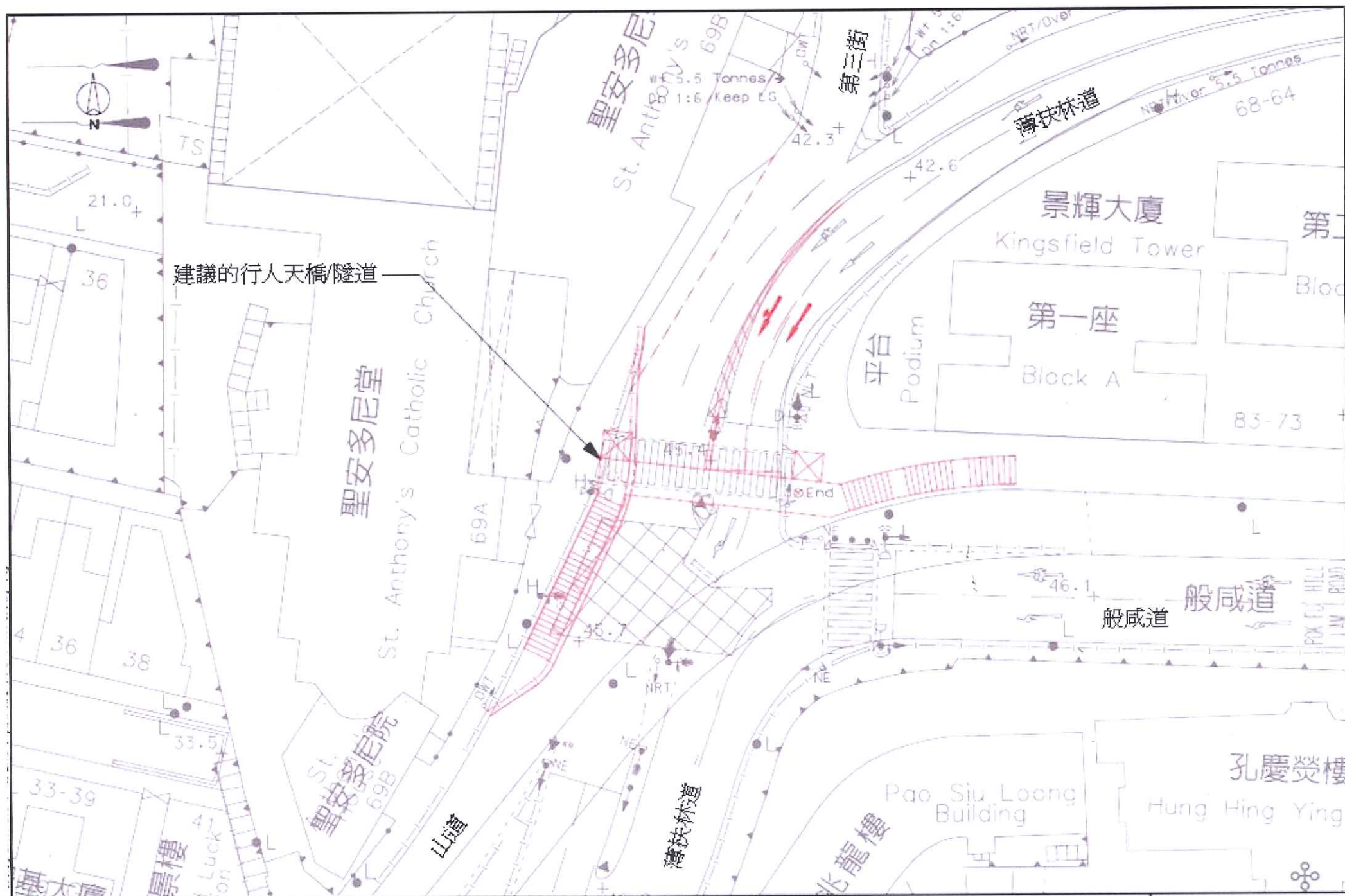
20. 總括而言，研究指出受「半山區發展限制」約束的 43 幅私人土地及 4 幅政府土地，如果撤銷限制，所引致的額外交通流量屬於輕微。鑑於現時及未來數年的交通情況，研究建議在西港島線通車前，政府須要繼續保留現有的「半山區發展限制」行政措施，直至西港島線通車後帶來預計的交通裨益，方可考慮撤銷有關限制。政府會持續監察及檢討半山區的交通情況，在適當的時候及可行的情況下就「半山區發展限制」行政措施作出適當的修訂。

徵詢意見

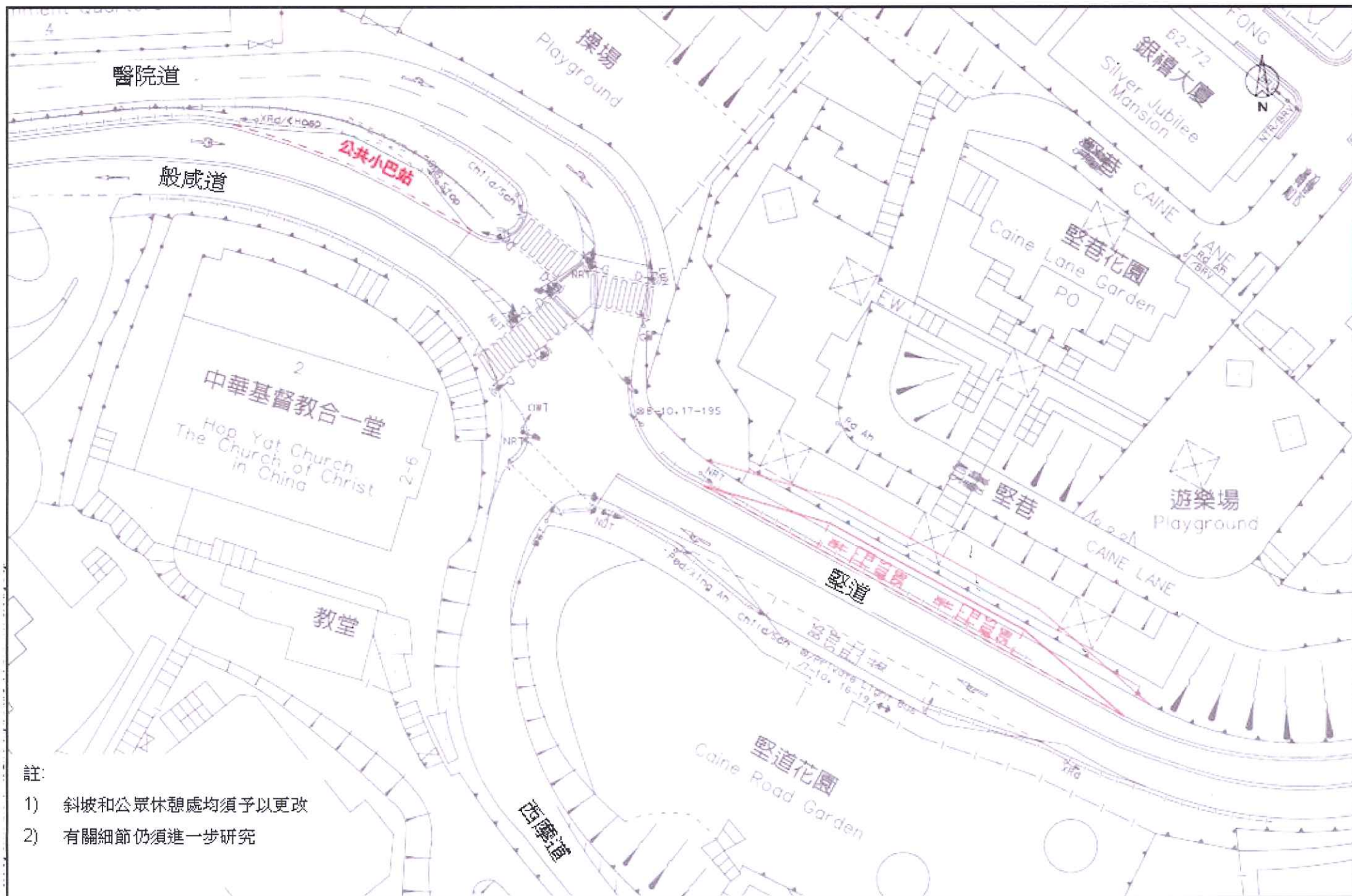
21. 歡迎議員就本文件提出意見。

運輸及房屋局

二零一零年三月十八日



般咸道／薄扶林道 - 建議的改善工程



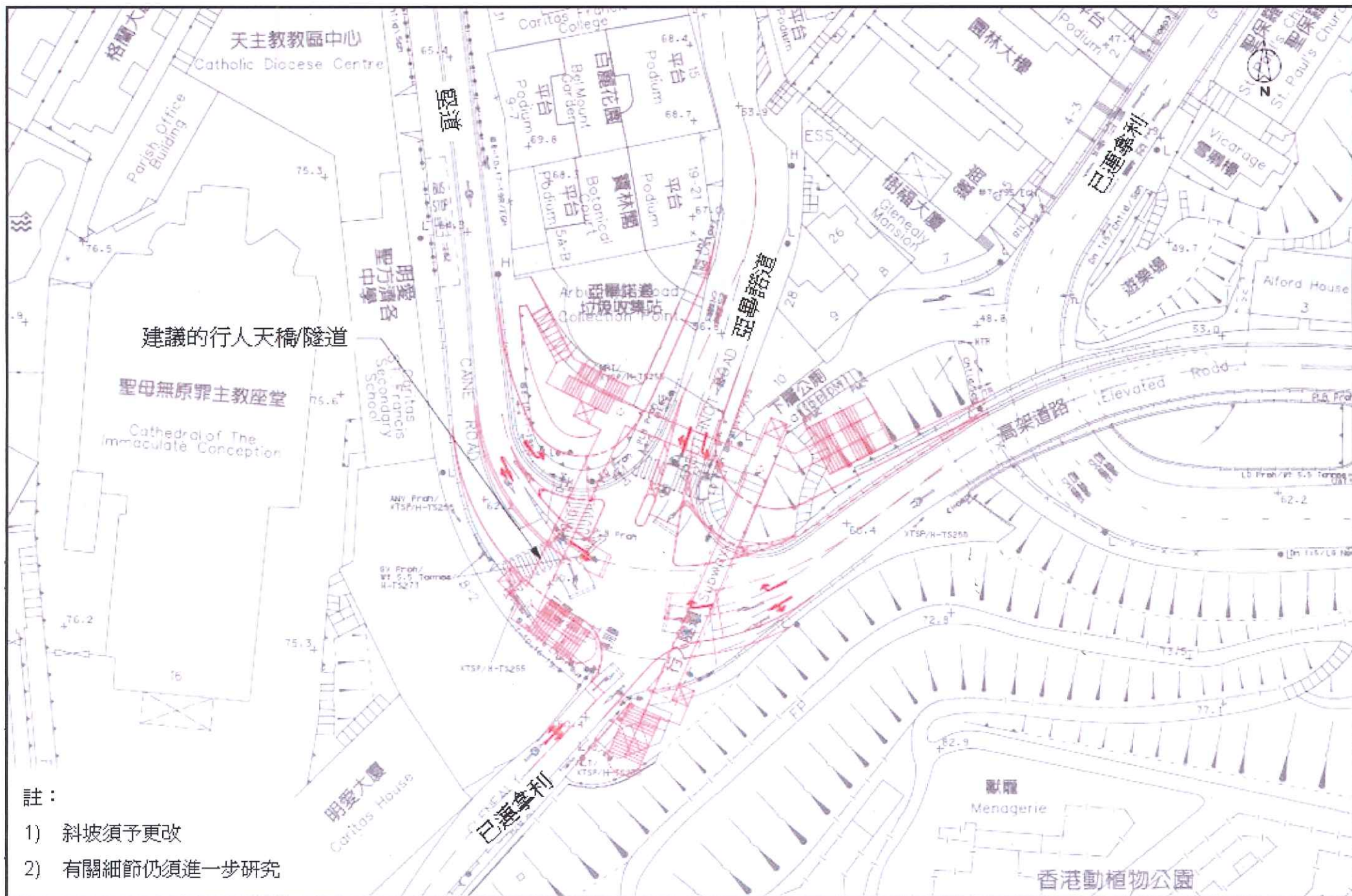
註:

- 1) 斜坡和公眾休憩處均須予以更改
- 2) 有關細節仍須進一步研究



- 註：
- 1) 須後移行人徑
 - 2) 有關細節仍須進一步研究

羅便臣道／西摩道 - 建議的改善工程 圖三



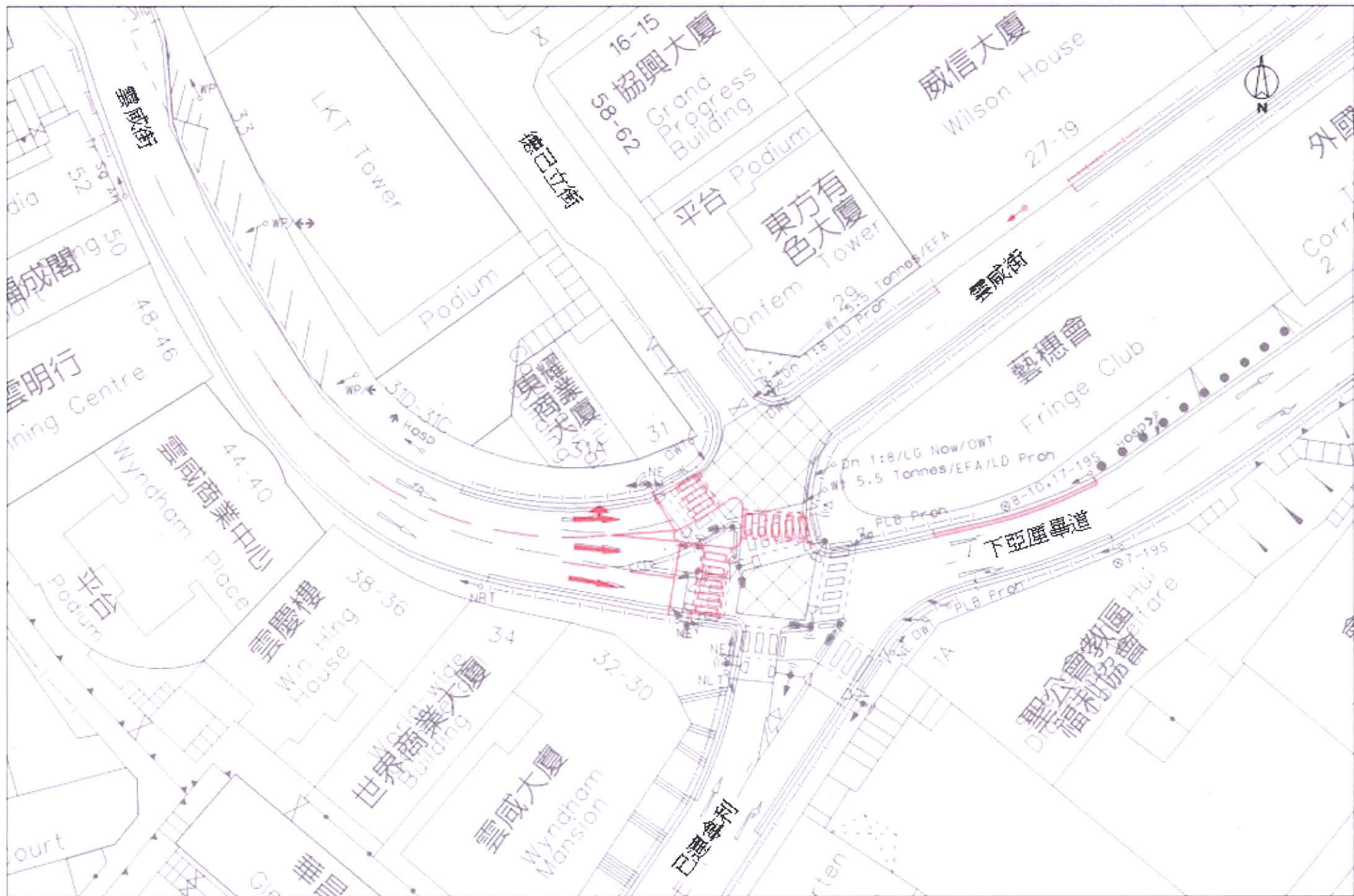
建議的行人天橋/隧道

聖母無原罪主教座堂
Cathedral of The Immaculate Conception

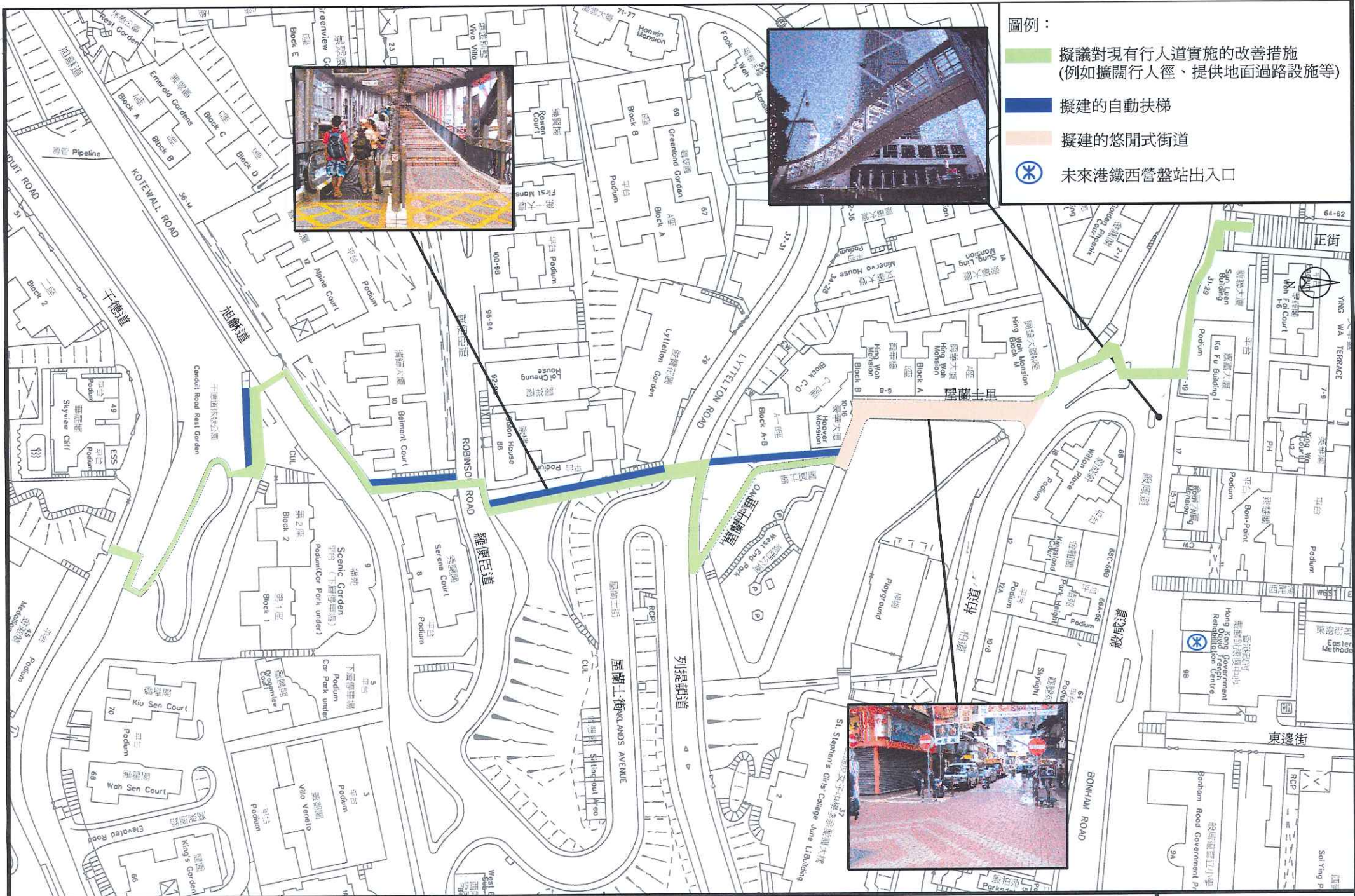
- 註：
- 1) 斜坡須予更改
 - 2) 有關細節仍須進一步研究

堅道／亞畢諾道／上亞厘畢道／已連拿利 - 建議的改善工程

圖 四



雲咸街／已連拿利／下亞厘畢道 - 建議的改善工程



建議的西營盤行人系統構思圖

圖七