

中區一帶的交通問題

背景：中環花園道、夏慤道、干諾道中一帶，平日上、下班時間交通嚴重擠塞，人車爭路。去年初通車的龍和道原意是起分流作用以作紓緩灣仔告士打道及中環干諾道中的長年交通擠塞。但最終事與願違，交通擠塞情況未有改善。加上添馬艦政府總部大樓及立法會綜合大樓於暑假開始啓用，有政府各部門陸續遷入，該大樓可容納超過三千位公務員，加上數百個車位，中環及金鐘一帶交通負荷將會大大增加。

運輸署曾委任交通顧問研究有關花園道天橋擴建方案，該方案提出將天橋貫穿美利道多層停車場及繞過和記大廈旁，直出干諾道中，這方案應可紓緩上述有關花園道、夏慤道等交通交匯處問題。

問題：

- (1) 政府有關部門如何應付政府總部的「車流」及「人流」？有沒有進行有關研究？如有，研究結果為何？
- (2) 政府有沒有應變方案以應付突發的塞車情況？
- (3) 請有關部門提供現時中區所有路口的交通流量數據，及未來 3 年的預測數據。

建議：

強烈要求政府認真研究檢討中區交通問題，並加快步伐作出相應措施，以紓緩或改善中區的交通問題。

文件提交人：陳財喜 陳捷貴 陳學鋒

2011 年 4 月 19 日

中區一帶的交通問題及鄰近添馬艦政府總部行人天橋系統

政務司司長辦公室、建築署及運輸署的回覆如下:

添馬艦天橋的連接

我們於二零零八年六月十二日出席委員會會議，向委員闡述了添馬艦發展工程兩條行人天橋的設計，與及相關的連接安排。簡單而言，橫跨夏慤道的天橋經自動梯和升降機即到達海富中心對出的夏慤道行人路，毗鄰港鐵站 A 出口，行人藉此前往港鐵金鐘站和金鐘公共交匯處，均十分方便。而橫跨添美道的天橋則連接中信大廈的行人天橋系統，行人藉此前往金鐘區內其他建築物，亦十分便利。

我們已充分考慮了把橫跨夏慤道天橋與海富中心連接的方案。由於海富中心屬於私人發展項目，業權持有者數目超過 500 多個，提供直達海富中心的通道涉及繁複法律問題，並可能引致巨額費用。此外，現時海富中心與周圍建築物之間主要以樓梯連接，這些樓梯頗為狹窄，未必能應付繁忙時間新增的行人量。

基於以上的考慮，我們認為把天橋與海富中心接駁的邊際效益，並不大於進行相關工程所涉的資源。

添馬艦天橋的無障礙設施

添馬艦發展工程的兩條天橋均設有升降機、凹凸紋引道等無障礙設施，符合《暢通無阻的通道 2008》的最新規定。

而當局亦正在金鐘的公共交通交匯處設置更多無障礙設施，如低邊行人過路處、凹凸紋引導徑及標誌路牌，以輔助行人，包括輪椅使用者及視障人士到達新建的行人橋前往添馬艦。

添馬艦落成後的人流預計

添馬艦發展工程的承建商於二零零八年進行該工程詳細設計時，曾委派顧問公司就人流進行估算。根據估算，在添馬艦及未來的海濱長廊落成後，於早上繁忙時間，經橫跨夏慤道天橋進出該兩處的人數，最多為每小時六千人次(當中由港鐵金鐘站和金鐘公共交匯處的人流，分別為三千六百人次和二千四百人次)，而經橫跨添美道天橋進出該兩處人數，最多為每小時三千人次。

添馬艦發展工程包括政府總部、立法會綜合大樓及公共休憩空間，在前兩者上班的人數預計分別大約有三千及八百人。此外，由於海濱長廊尚未落成，我們預期單在添馬艦啓用後的人流不會如估算的多。但是無論如何，橫跨夏慤道天橋的東西兩翼，分別闊 8 米及 5 米，而橫跨添美道的天橋則闊 7 米，兩條天橋均有足夠的容量，以應付第 7 段所述的最高人流。

添馬艦落成後的車流預計

委員會秘書的函件亦有問及添馬艦落成後的車流預計，有關的詳細資料，可參閱運輸署與相關部門預備的另一份文件。

(二零一一年五月十八日收到)

中西區區議會秘書處

二零一一年五月

中區一帶的交通問題

運輸署的回覆如下:

問題一

當局於添馬艦發展工程申請撥款時，已按其發展規模對交通影響作出評估，認為其引來的車流對中區一帶地區交通影響輕微。於工程進行期間，當局一直就周圍發展所需，實施配套項目。有關項目包括整段新龍和道、添華道改善工程、添美道改善工程、新立法會道等。最近，當局亦以最新修訂的道路網絡再行檢討添馬艦發展對當區交通的影響。結果同樣指出添馬艦附近的連繫路口仍有剩餘容量足以應付該區的發展。

至於來函所提到的花園道天橋延伸方案，曾於二零零一年作了初步研究。其路線需貫穿美利道多層停車場及佔用附近土地。經考慮有關的技術性因素後，當局已於二零零二年認為此方案不宜再作進一步考慮。故此，當局現階段未有任何建議再研究此延伸方案。然而，當局會密切監察由開始遷入至啓用後的交通情況及上列配套項目完成後的運作成效。

有關人流方面，由政務司司長辦公室監督及建築署管理的添馬艦發展工程於進行詳細設計時，已就此項目作出分析。有關詳細資料，請參閱另外政務司司長辦公室及建築署就「添馬艦發展工程的行人天橋」提問的回覆。

問題二

由於添馬艦的遷入是逐步進行，為時約半年，所以預計交通的增長是逐步的。運輸署一直有聯同警方及有關部門，如政務司司長辦公室、建築署、路政署、土木工程拓展署等進行專項會議，並會一直監察由開始遷入至啓用後的交通情況，按搬遷進度交換資料及討論相關各部門的配合。運輸署的緊急事故交通協調中心亦會負責隨時監察附近交通情況的工作。值得一提的是添馬艦啓用後，進出舊有相關政府樓宇的車輛將相應減少，在中區一帶的整體交通量大致不變。

問題三

就添馬艦發展附近地區的流量，我們預計當位於添馬艦以北的龍和道餘段延長至灣仔北後，港島北岸交通會稍有變化。新開通的龍和道餘段可以為由中環往灣仔方向的車輛提供一條替代路線，讓車輛可繞過干諾道中。因此，添華道出夏慤道的流量將會下降至每小時約五百架次，較現時減少約四百架次。其中，部份流量會轉至由添美道出夏慤道，令該處流量變成每小時二百架次。另

外由夏慤道駛入添美道的交通會輕微增加至約一千架次，但仍顯著低於此段道路的容量。整體來說，隨著龍和道餘段的開通，該處附近道路的交通情況將會得到改善。

問題四

中環皇后大道中(銀行街至畢打街)，經常有停車上落引起交通擠塞，經檢討後運輸署建議下列改善措施：

- 雪廠街太子大廈旁的東面行人路(介乎德輔道中及遮打道)加設「上午七時至下午七時」禁區
- 取消畢打街最前的的士及一般車輛落客區
- 縮短畢打街歷山大廈對出的士站，以加長現有的一般車輛上落客區
- 畢打街的士上客區加設欄杆，以引導乘客作多點上車
- 在新世界大廈對出未有禁區的一段皇后大道中加設禁區
- 在皇后大道中匯豐總行大廈對出加設的士上落客停車灣。

有關建議中的措施已透過中西區民政事務處諮詢意見，並已在一月二十七日在中西區區議會交通運輸委員會討論，區議會原則上未有反對各項建議。

另一方面，將開通的龍和道餘段將為由中環往灣仔方向的車輛提供一條替代路線，讓車輛可繞過非常擠塞的一段干諾道中。上述地點附近東行的交通擠塞情況將會得到紓緩。

隨著整條由林士街天橋接駁至東區走廊的中環灣仔繞道及其相關的道路網在二零一七年完成，龍和道(即項目工程內的 P2 路)將肩負起分配源自中環灣仔繞道和林士街天橋這兩條策略性東西向道路的車流的責任。現時在干諾道中—夏慤道—告士打道走廊一帶的交通擠塞問題屆時可得到改善。

(二零一一年五月二十日收到)

中西區區議會秘書處

二零一一年五月