

金鐘公共運輸交匯處改善工程

1. 目的

1.1 本文件旨在向議員介紹改善金鐘公共運輸交匯處之計劃，並徵詢各位的意見。

2. 背景

2.1 運輸署在 2010 年 5 月委任了奧雅納工程顧問公司(“奧雅納”)進行研究，探討改善金鐘公共運輸交匯處的交通及行人設施，並向運輸署提出改善金鐘公共運輸交匯處的建議。

3. 建議措施概要

3.1 就改善金鐘公共運輸交匯處的交通情況，研究結果提出下列措施:

- i. **巴士專線** - 力寶中心以北一段行車路將改為東行，並接連通往統一中心地面巴士總站之行車通道，連成一條由紅棉道經金鐘交匯處至樂禮街的巴士專線。並分別在力寶中心和近金鐘花園段設置兩組巴士站供 962X、962B、967、789 及 601 路線和 905、934、935、960、960P、960S 及 961 路線的乘客使用。
 - ii. **遷移「的士站」** - 新「的士站」出口將改行德立街東行，左轉入樂禮街北行，然後出夏慤道西行離開金鐘交匯處，或利用新路口經樂禮街南行直接駛出金鐘道東行。
 - iii. 取消樂禮街於金鐘道的入口及於德立街與樂禮街交界新增路口，讓車輛可右轉入樂禮街南行。
 - iv. **重組上落客貨位** - 海富中心對出一段德立街即過路處前部分，將為專線小巴士及殘疾人士泊車位。除現時德立街在海富中心第一座前面、近的士站之西行德立街及近港鐵站 D 出口之上落位外，新增上落位會設在遠東金融中心對出、添馬街南行德立街前、近港鐵站 E 出口的樂禮街和近金鐘花園的添馬街北行。
 - v. 建議採用自動扶手電梯，並加設升降機接連金鐘道地面及金鐘廊，以取替鄰近金鐘花園連接金鐘廊的一條外置行人樓梯。
 - vi. 另外，研究亦建議改善夏慤道 / 紅棉道交界路口。在夏慤道西行慢線增設一條不受燈號管制的行車線，直接駛向紅棉道南行及進入金鐘交匯處，並在紅棉道下山快線，增設一條往夏慤道方向的行車線。
 - vii. 請參照附圖一。
-

4. 施工安排

- 4.1 建議德立街新「的士站」工程在 2012 下旬展開。工程期間，現時的「的士站」照常運作。其餘建議，將配合港鐵南港島線 / 沙中線工程分階段展開工程。

5. 對金鐘公共運輸交匯處使用人士的主要影響

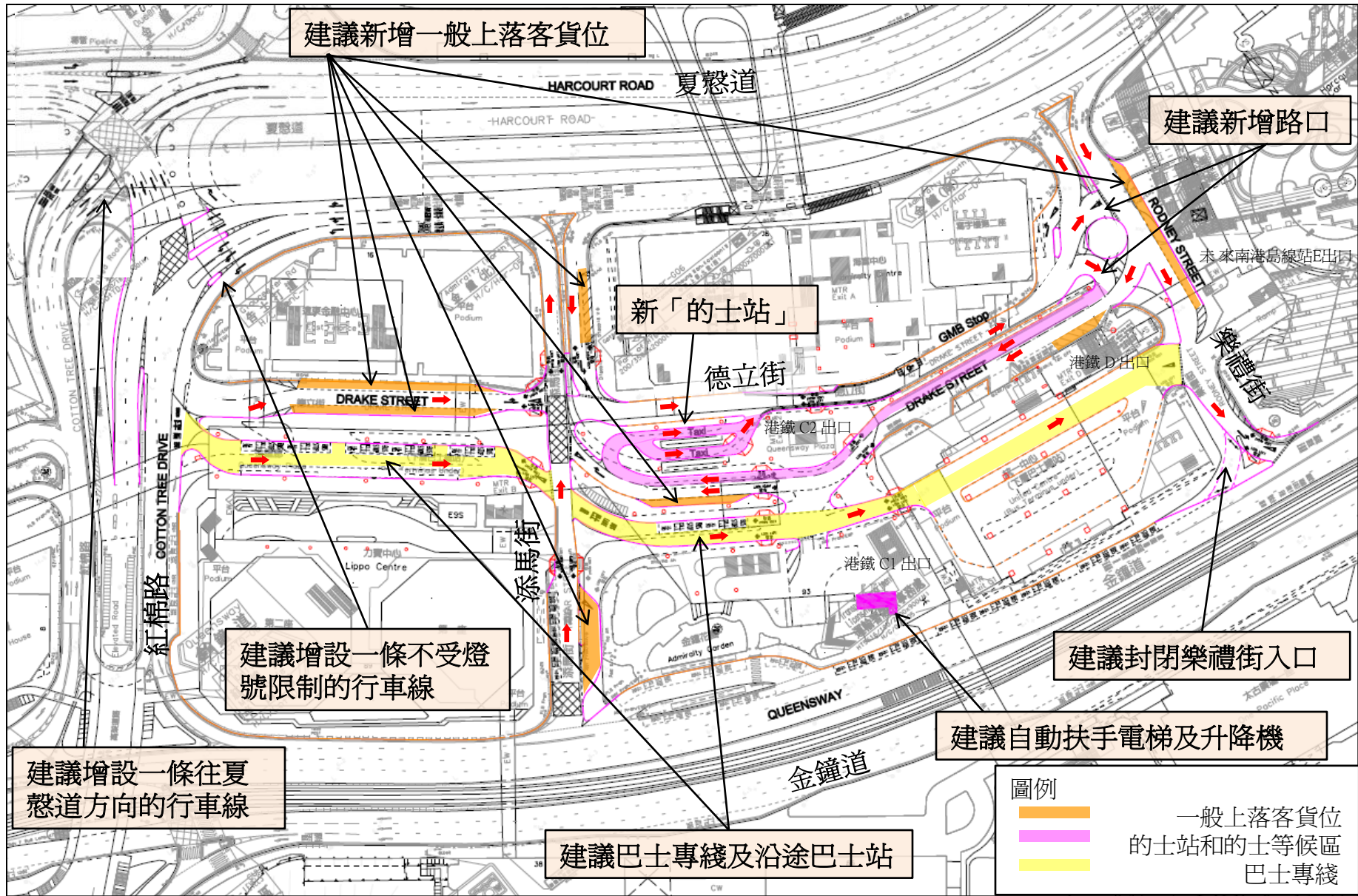
- 5.1 建議的巴士專線，可分流約一半的巴士，從而減輕現時巴士路線過分集中經紅棉道出金鐘道的擠塞情況，縮減巴士行車時間。另外，分散巴士站位置和路線，可讓巴士較易入站，又可改善乘客候車的擠逼情況，減少乘客與過路行人碰撞機會。
- 5.2 新「的士站」出口經德立街東行，解決現時的士在添馬街出夏慳道樽頸情況。新出口經樂禮街出夏慳道，可讓上半山之的士避開切線往紅棉道的巴士。同時，的士或其他車輛可於德立街 / 樂禮街交界的新增路口右轉入樂禮街直接駛出金鐘道，避免繞經擠塞的紅棉道路段。
- 5.3 添馬街的殘疾人士車位將遷至德立街的小巴士站後，而現時過路處的路邊將劃為全日限制上落禁區。
- 5.4 封閉樂禮街於金鐘道的入口可避免大量離站巴士與往金鐘車輛的切線交織問題。巴士站位置亦可向樂禮街伸延，改善巴士入站情況，有助節省車程時間。
- 5.5 重組後的一般上落客貨位不會少於現時設施。整合後，上落位分散在交匯處內，更能服務市民，避免集中在僅有地點，有助交匯處內的交通流動。
- 5.6 新增之自動扶手電梯及升降機，除提升運載量外，亦同時減輕現時人流過分集中在地鐵 C1 出口之擠塞情況。在繁忙時段，自動扶手電梯可按需求以不同形式操作，更能有效疏導人流。
- 5.7 於德立街東行之小巴士站及其行駛路線將不受影響。將來，小巴更可考慮利用於德立街和樂禮街新增的路口，右轉入樂禮街直接駛出金鐘道，避免駛經繁忙之夏慳道 / 紅棉道交界路口和紅棉道繁忙路段。

6. 徵詢意見

- 6.1 我們已徵詢公共運輸業界，他們普遍接受有關建議，巴士公司關注巴士專綫上的路綫調動與停站安排，署方會繼續與巴士公司商討有關細節。
- 6.2 歡迎議員提供寶貴意見。

運輸署

2012 年 1 月



建議金鐘公共運輸交匯處之改善措施

附圖一