

政府總部  
發展局  
規劃地政科  
香港金鐘添美道2號  
政府總部西翼17樓



Planning and Lands Branch  
Development Bureau  
Government Secretariat  
17/F, West Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue, Admiralty, Hong Kong

本局檔號 Our Ref.  
來函檔號 Your Ref.

電話 Tel : 3509 8842  
傳真 Fax : 2868 4530

香港中區立法會道1號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處  
工務小組委員會秘書  
盧慧欣女士

盧女士：

工務小組委員會  
2020年1月15日會議的跟進事項

在2020年1月15日的工務小組委員會會議上，有委員要求政府就議程項目「332CL西九龍填海計劃-主要工程(餘下部分)」提交補充資料。政府的回應載於附件。

發展局局長

(梁韶桐



代行)

2020年6月16日

副本抄送

土木工程拓展署南拓展處處長

立法會工務小組委員會

工務計劃項目 332CL 號  
西九龍填海計劃 - 主要工程(餘下部分)

2020年1月15日會議的跟進事項

工務小組委員會在2020年1月15日舉行的會議上，討論立法會文件編號 PWSC(2019-20)16 及 PWSC68/19-20(01)有關於深旺道與興華街西交界處興建一座行人天橋系統的建議。委員要求政府就有關建議提交補充資料。我們的回覆如下。

深旺道及興華街西交界處的交通流量

2. 根據深旺道三條行人天橋系統之交通影響評估報告(見夾附連結<sup>1</sup>)，隨着深旺道附近房屋發展項目相繼落成，深旺道與興華街西交界處的交通流量將會增加。根據交通影響評估報告的估算，深旺道與興華街西交界處於2031年繁忙時段的交通流量變化列於下表。

	早上繁忙時段		下午繁忙時段	
	2009年	2031年	2009年	2031年
沿深旺道向北行	443 pcu/hr <sup>2</sup>	880 pcu/hr	514 pcu/hr	619 pcu/hr
沿深旺道向南行	342 pcu/hr	672 pcu/hr	226 pcu/hr	417 pcu/hr
沿興華街西向東行	421 pcu/hr	816 pcu/hr	306 pcu/hr	407 pcu/hr
沿興華街西向西行	457 pcu/hr	1051 pcu/hr	320 pcu/hr	1332 pcu/hr

3. 興建深旺道與興華街西擬議行人天橋並移除該交界處的地面行人過路處，目的是把行人與車輛分隔以提升道路安全，以及改善交界處的交通容量以應付日後的交通流量。就以2031年的預計交通流量作出比較，如保留深旺道與興華街西交界處路面行人過路設

<sup>1</sup> <https://www.cedd.gov.hk/filemanager/majorprojects/eng/upload/30/TIA%20report.zip>

<sup>2</sup> 每小時的小客車(passenger car unit/ hour) (pcu/hr)是計算交通流量的單位，並以相等的私家車數目為計算基準。舉例來說，私家車和的士的小客車架次數值為1.0，而車速一般較慢的重型車輛如貨車或巴士，其小客車架次的數值則較高。

施並採用無分段式（即直行式）橫過馬路處，該交界處的剩餘容車量<sup>3</sup>會下降至負數（約為-23%），即表示屆時該交界處將難以應付因附近房屋發展項目而增加的交通流量，以致出現車龍，車輛途經該處需要更長的行車時間。當政府推展擬議的行人天橋系統及移除現有的路面行人過路處，並為交界處進行改善工程後，剩餘容車量在2031年預計約為31%，交通情況得以改善。若以交通燈號的時間計算，在興建擬議行人天橋並移除交界處的地面行人過路處後，每一交通燈號循環的綠燈行車時間將具備條件提升至約100秒，對比提供直行式的地面過路處來說，整體綠燈行車時間只有約50秒。因此擬議行人天橋將大大提升行車順暢度，同時亦可提升交界處的交通容量，即在相同時間內讓更多車輛駛過，以紓緩交通擠塞及提升行車順暢度。

## 改善全港分段式行人過路設施的計劃

4. 運輸署一直推行多項措施以提升地面行人過路處的安全性及易行度。現時燈號控制的行人過路處設計，已盡量採用直行式橫過馬路處，讓行人無須停留在路中央的安全島等候，可以直接抵達對面行人路。若交通狀況許可，運輸署會逐步把現有的分段橫過馬路處<sup>4</sup>改為直行式過路處，以方便行人。過去5年，運輸署在各區共把6個分段橫過馬路處改為直行式過路處。

5. 此外，為提升行人過路處的易行度，運輸署會按現時各個分段橫過馬路處的交通狀況，在不造成交通擠塞情況下引入綠色人像同步設計，即透過調節交通燈號時間或控制模式，使兩個分段式過路處的綠色人像同時亮起，盡量使行人不用分段橫過馬路。自2017年至今，運輸署已將56個分段橫過馬路處的綠色人像改成同步，該署也計劃在今年內為十多個分段橫過馬路處引入同步設計。

---

<sup>3</sup> 剩餘容車量可反映燈號控制交界處的交通情況。若剩餘容車量為正數，表示該交界處仍可容納更多車輛；若剩餘容車量為負數，則表示該交界處超出負荷，以致出現車龍，令行車時間較長。

<sup>4</sup> 分段橫過馬路處一般設於交通繁忙的路口，此設計能讓行人在不影響行車交通下分段橫過馬路，有助增加路口容車量。

## 檢討行人天橋系統設置升降機的指引的進度

6. 運輸及房屋局/運輸署正與相關政策局/部門就檢視行人天橋設置升降機的相關指引進行籌備工作，並計劃於本年第三季完成檢視及發佈該修訂指引。

發展局  
土木工程拓展署  
2020年6月