

## 討論文件

### 立法會交通事務委員會

#### 改善行人環境

#### 目的

本文件載述運輸署在銅鑼灣及旺角推展的改善行人環境計劃的進度。

#### 背景

2. 改善人流暢旺的商業區、購物區及悠閒區的行人環境是 2008／09 年度和 2009／10 年度施政報告載述的措施之一。為此，運輸署於 2009 年 3 月開展兩項顧問研究，以制訂在銅鑼灣及旺角設立新行人步行系統的建議和探討其可行性。

3. 就銅鑼灣而言，我們正研究興建行人隧道，連接港鐵站與維多利亞公園以及銅鑼灣中心地帶和銅鑼灣與跑馬地交界一帶的繁忙街道。至於旺角，我們正探討以行人天橋連接兩個港鐵站(即旺角站和旺角東站)並經過旺角中心地帶伸延至大角咀附近的建議。這些擬議的行人步行系統旨在減少地面人流，從而盡量避免人車爭路的情況，為行人提供更佳的步行環境。

#### 目前進度

##### 銅鑼灣

4. 我們在 2009 年 5 月透過兩個有關的分區委員會蒐集地區的意見，及在考慮多項工程參數後，就銅鑼灣擬議的行人隧道制訂了多個概念走線方案，並在 2009 年 8 月向灣仔區議會及上述兩個分區委員會簡報初步結果，及了解他們的

初步回應。此外，我們亦與香港鐵路有限公司(港鐵公司)及區內一些大型購物商場和主要建築物的發展商／業主舉行會議，商討有關發展項目連接行人隧道系統的可能性。經進一步研究後，我們制訂了關於擬議行人隧道系統的建議，並於 2009 年 12 月 15 日提交灣仔區議會轄下的發展、規劃及交通委員會。詳情載於下文第 6 至 12 段。

## 旺角

5. 我們在 2009 年 5 月和 6 月蒐集有關的分區委員會的意見後，就旺角的行人天橋制訂了多個概念走線方案，並在 2009 年 8 月向油尖旺區議會、其轄下交通及運輸委員會和有關的分區委員會的成員簡報初步建議，及徵詢他們的初步意見。同月，我們又與顧問研究所涵蓋範圍內的物業／發展中物業的發展商舉行會議，聽取它們的意見。經考慮蒐集得的意見及修訂有關建議後，我們在 2009 年 11 月 5 日進一步諮詢油尖旺區議會轄下交通及運輸委員會的意見。詳情載於下文第 13 至 17 段。

## **建議**

### 銅鑼灣

#### 走線

6. 顧問研究認為，銅鑼灣人流最多的範圍介乎維多利亞公園與港鐵銅鑼灣站之間以及崇光百貨公司與時代廣場之間。為配合行人需求，現建議興建一條闊 6 米的行人隧道<sup>1</sup>，由維多利亞公園經記利佐治街通過不同接駁位通往港鐵站，然後橫過怡和街，通往渣甸坊、啓超道和羅素街。

7. 由啓超道通往跑馬地附近的行人隧道的走線方案有四個，即經過(i)利園山道；(ii)波斯富街；(iii)勿地臣街；或(iv)堅拿道東。經比較四個方案就人流、對行人的吸引力、建造／工程上的限制、交通影響和施工期間可能造成的滋擾，以及考慮於上文第 4 段所述的諮詢中所蒐集得到的意見

<sup>1</sup> 經考慮沿線的可用地下範圍和建築上的限制後，有關的行人隧道的闊度上限為六米。

後，我們建議採納經過勿地臣街的方案。然而，由於勿地臣街兩旁均有建築物，而且街道狹窄，故該處只可容納一條闊三米的行人隧道，相當於其餘擬建行人隧道的一半闊度。我們認為這闊度並不足夠，因為當出現嚴重擠塞和混亂情況時可能會引起危險。因此，我們建議暫時擱置在該段路進行建造工程，直至沿路的舊建築物在進行重建時能騰出足夠地方興建闊度達六米的行人隧道。

8. 上述建議載示於附件 A的圖則。

9. 至於進一步向南伸延行人隧道系統，其預測人流相對上較少，顧問建議待勿地臣街一段的計劃有較確切的動工時間表時，再對有關延線的需要、走線和伸延程度作出檢討。

### 連通及設施

10. 擬議在第一階段興建的行人隧道大致闊六米。為提高使用率和增添商業活力，該行人隧道會連接港鐵銅鑼灣站，亦可能連接沿途的大型購物商場。該段行人隧道會有五組設有自動扶梯或樓梯的路面出入口，分別位於維多利亞公園、百德新街近恒隆中心、東角道／怡和街近渣甸坊、利園山道及羅素街。為照顧殘疾人士的需要，該行人隧道亦會在沿線的適中地點設置五部升降機。

11. 該行人隧道系統的其他設施將包括通風作用的空氣調節系統，及為保安目的而設的監察系統。由於行人隧道闊度有限，故不大可能容納地下商店，但在隧道內某些位置設置不影響行人往來的自動售賣機可能比較可行。此外，由於隧道闊度有限，而走線較多轉向，加上須在沿線提供連接建築物的通道，因此不宜設置自動行人道。而為符合成本效益，及鑑於行人隧道的使用率預計在午夜後偏低，行人隧道的開放時間可能會配合港鐵車站的運作時間。

### 區內人士的意見

12. 灣仔區議會轄下的發展、規劃及交通委員會的委員大致支持上述建議和分階段興建擬議的行人隧道系統，及在首階段興建維多利亞公園至羅素街的行人隧道。委

員亦同意所建議經勿地臣街通往跑馬地附近的行人隧道走線方案，及該段行人隧道的闊度如定為三米會過於狹窄。委員要求政府繼續研究沿勿地臣街興建較寬闊的行人隧道伸延段的工程可行性，及考慮把行人隧道沿黃泥涌道進一步伸延至跑馬地。

## 旺角

### 走線

13. 顧問研究認為，沿介乎將會重建的食物環境衛生署(食環署)車房和水務署辦事處及塘尾道現有行人天橋之間的一段亞皆老街興建一條行人通道，不僅可直接連接兩地，更有助改善港鐵旺角東站與大角咀附近之間旺角區中心地帶的步行環境。我們在考慮蒐集所得的相關意見後，制訂了不同的方案。

14. 在 2009 年 11 月 5 日的會議上，油尖旺區議會轄下交通及運輸委員會的委員大致贊成下述主要建議：

(a) 短期計劃

短期計劃旨在提供一條高架行人通道，直接由大角咀附近的塘尾道行人天橋通往港鐵旺角站，並且連接朗豪坊。其中亦包括一條高架通道由黑布街通往聯運街現有的行人天橋，從而紓緩染布房街與亞皆老街路口的擠塞情況。

(b) 長遠計劃

長遠計劃則涉及在沿介乎將會重建的食環署車房和水務署辦事處與朗豪坊之間的一段亞皆老街，興建一條高架行人通道。

15. 除上文第 14(b)段概述的長遠計劃建議外，我們亦認為適宜在現有的旺角道行人天橋與擬建的亞皆老街行人天橋之間提供一條行人通道。為此，我們會研究可否興建一條通道，穿過旺角中心和工業貿易署大樓，但這是否實際可行，則取決於能否把私人建築物內的範圍劃定作公共用途。

16. 此外，我們也正探討在將會重建的食環署車房和水務署辦事處範圍內興建一條通道的可能性。我們目前的構思是由屆時重建計劃的倡議者提供該通道，以連接港鐵旺角東站、現有的旺角道行人天橋及建議沿亞皆老街興建的行人天橋。我們亦會研究是否可以沿介乎亞皆老街與旺角道之間的塘尾道另加建一條高架行人通道，以配合大角咀區的日後發展。因此，長遠而言，在計劃完成後，旺角區兩個港鐵站(即旺角站和旺角東站)可與大角咀附近連接起來，從而為地區提供更佳的步行環境。

17. 上述建議載示於附件 B的圖則。

### 未來路向

18. 當兩項顧問研究在未來數月內完成後，我們會在 2010 年年中着手進行詳細的技術可行性研究。之後，我們會按既定程序，申請在工務計劃下設立所需的項目，以推展有關工程項目。

### 徵詢意見

19. 請委員就本文載述的建議提出意見。

運輸及房屋局  
運輸署

二零一零年一月



