

關於：要求加建第二條中環半山行人扶手電梯以解決半山人口暴增及交通擠塞問題

中環半山地區在可見的未來將會有高速發展，大量的舊樓重建將為中半山地區帶來大量居民，增加人口預計比現時周邊地區急劇增約 40% (見附表)，車位數目亦大幅增加約 380 個(見附表)。這將對半山堅道、羅便臣道、西摩道、衛城道及干德道的交通造成很大壓力，預計未來 3 至 5 年後半山交通將陷於癱瘓，人車有路難行。鑑於堅道、羅便臣道、西摩道、衛城道及干德道的道路受地理所限無法擴闊，現有半山行人電梯的使用量又與日俱增，幾乎接近飽和程度(每日約 81,000 人次)，我們認為當局有需要在現有中環半山行人扶手電梯西面約 100 米範圍內加建另一新半山行人扶手電梯，令更多半山居民選擇以電梯往返，從而減輕半山交通擠塞之情況。

現有中半山行人電梯已成為市民日常往來中環至半山的主要工具，但只能單向運作，亦給市民者帶來極大的不便。如有多一條行人扶手電梯，整個行人運輸系統便可雙向運作(一條上坡；一條下坡)，居民可無阻隔地自由往反中環及半山，並可通過此行人系統徒步至即將改建之中環街市及 H18 重建區之社區會堂，享用有關文娛康體設施。因此，新行人扶手電梯既可以為居民生活帶來便利，並能解決半山未來人口急劇增加而引至的交通嚴重擠塞問題。選址方面應盡量在現有中環半山行人扶手電梯旁之 100 米範圍內，因此範圍是舊樓重建及人口急劇增加的重災區。其一可考慮的街道為卑利街，其路線可由中環皇后大道中/卑利街為入口經 H18 卑利街/嘉咸街重建地段，途經威靈頓街、結志街、荷李活道、再轉入伊利近街、再折返卑利街、經堅道、太子台、列拿士地台、芝吉台、摩羅廟街、再接駁摩羅廟交加街原半山新行人電梯入口。次選可考慮的街道為城皇街因此街亦比較接近人口急劇增加的重災區。樓梯街則為尾選，因此街比較遠離人口急劇增加的重災區，另此街亦屬於古跡，不應被有關工程破壞(見附表)。

現請運輸及房屋局派代表出席是次會議，解答我們之疑問及商討有關解決方案。

問題：

- 1 請問運輸及房屋局有否研究如可解決因附表內列出之 12 個住宅發展項目完成後的人口急劇增加問題而引至半山區之嚴重交通擠塞問題？
- 2 請運輸及房屋局公布評審興建上坡地區中西區自動扶手連接系統的建議的結果？

- 3 如運輸及房屋局評選新建行人扶手電梯的地點為樓梯街，請列出其起點及終點，並提供支持理由及數據？
- 4 如運輸及房屋局評選新建行人扶手電梯的地點不包括卑利街，請提供有關理由及數據？
- 5 請問運輸及房屋局會否就加建新半山行人扶手電梯的選址於卑利街、城皇街及樓梯街之可行性做一次全面性的人流及交通評估？

建議：

加建新半山行人扶手電梯的理想地點為：

首選：卑利街 (起點：中環威靈頓街 ； 終點：半山行人扶手電梯摩羅廟交加街段)
次選：城皇街 (起點：上環歌賦街 ； 終點：半山堅道)
尾選：樓梯街 (起點：上環皇后大道中； 終點：半山堅道)

動議：

政府應盡快於舊中環半山行人扶手電梯西面約 100 米範圍內興建另一條新半山行人扶手電梯，以應付半山堅道、羅便臣道、西摩道、衛城道及干德道一帶因未來人口急劇增加而引至的交通嚴重擠塞問題。

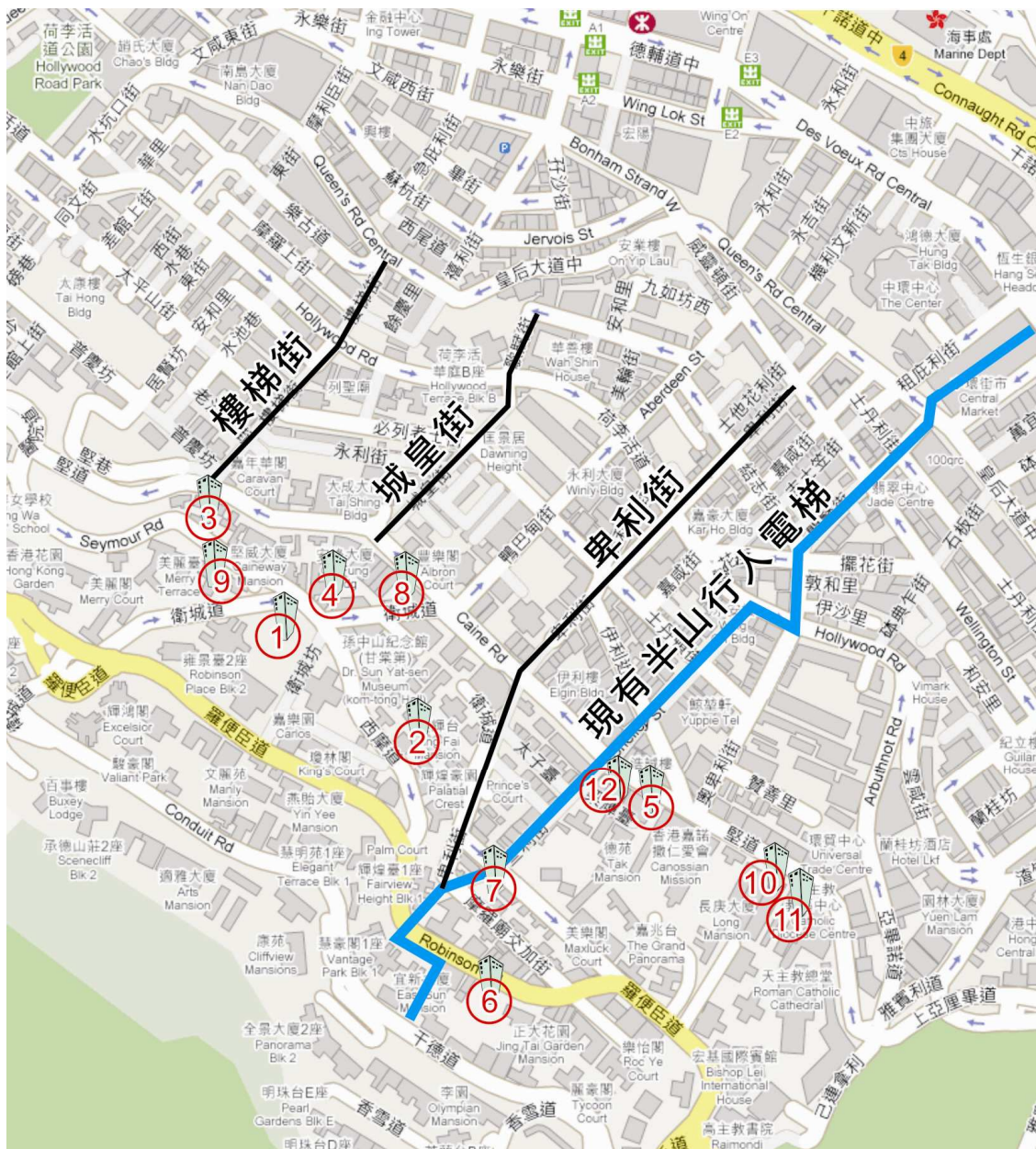
文件提交人

張翼雄、葉永成、鍾蔭祥、文志華、李應生

日期：2010 年 3 月 4 日

(附表)

	已完成之併購舊樓及興建之新樓宇	預建樓層 (約)	預建車位 (約)	增加人口 (約)
1.	西摩道 2A 至 2E 及衛城道 23 至 29 號及衛城坊 4 至 6A	50 層多	50 個	2,000 人
2.	西摩道 9A-9H 號及英輝臺 5 至 7A	49 層多	45 個	1,800 人
3.	西摩道 51 至 53 號及堅道 140 至 142A 號	38 層多	24 個	1,000 人
4.	西摩道 25 至 29A 號及衛城道 14 至 16 號	36 層多		1,000 人
5.	堅道 38-42A	40 層多		1,000 人
6.	羅便臣道 31 號	39 層多	87 個	1,000 人
7.	些利街 38 號	34 層多		800 人
	洽購中之舊樓重建項目	預建樓層 (約)		增加人口 (約)
8.	堅道 92 至 102 號及衛城道 18 至 22	50 層多	48 個	2,000 人
9.	西摩道 4A-4P 美麗臺	48 層多	132 個	1,800 人
10.	堅道 18 號 格蘭大廈	40 層多		1,000 人
11.	堅道 20 號 堅信大廈	40 層多		1,000 人
12.	堅道 44 號	30 層多		900 人
舊樓重建後中半山區人口增加數目(大約)：				<u>15,300 人</u>
中半山區行人電梯旁 100 米範圍內現時人口數目(大約)：				<u>24,000 人</u>
減除因出售舊樓而遷出之人口(大約)：				<u>3,000 人</u>
中半山區未來 3 至 5 年人口(大約)：				<u>36,300 人</u>
中半山區未來 5 年人口增加比例(大約)：				<u>42%</u>



關於：要求加建第二條中環半山行人扶手電梯以解決半山人口暴增及交通擠塞問題

地政總署的回覆：

貴秘書處於二〇一〇年三月四日就標題事宜的來信收悉。由於上述討論事項並非地政總署的職能範籌，因此本處就上述討論沒有回應。因上述討論事項將與運輸署提交的另一份文件「半山區交通研究的結果及建議」合併討論，而本處高級產業測量師(西)潘燕儀女士將出席該合併討論。

(二〇一〇年三月十日收到)

中西區區議會秘書處

二〇一〇年三月

關於：要求加建第二條中環半山行人扶手電梯以解決半山人口暴增及交通擠塞問題

路政署的回覆：

是否加設扶手電梯，一般情況下由運輸署根據行人需求及使用情况作出研究及建議。如運輸署就上述問題作出的改善建議落實後，本署將會在工程上提供協助。

本署不會派代表出席討論是項議程。

(二〇一〇年三月十五日收到)

中西區區議會秘書處
二〇一〇年三月

關於：要求加建第二條中環半山行人扶手電梯以解決半山人口暴增及交通擠塞問題

運輸署的回覆文件：

興建上坡地區自動扶梯連接系統和
升降機系統建議評審結果

目的

本文件旨在告知區議會，我們按擬議評審制度，評審興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的結果。

背景

2. 我們於二零零八年五月展開顧問研究，為興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統訂立評審制度。擬議的評審制度，旨在提供一套完備的目標和具透明度的評審準則，以評定各項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的效益和推行優次。在研究過程中，我們諮詢了立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會的意見。我們亦於本年二月二十六日及三月二日分別向立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會匯報已確定的評審制度和評審結果。

評審制度的確立

3. 根據之前收集到的公眾意見，我們已訂立一套評分準則。有關評審制度的詳情，以及三項主要考慮因素（即周邊環境、效益及實施因素）下各項準則的相對比重，載列於**附件A**。

4. 顧問指出，其他城市／國家並無為上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統設立類似的優次審訂制度。由於缺乏類似的參考例子，擬議評審制度純粹根據本港經驗制定。不過，顧問在測試擬議評審制度的運作後，就評估方法、數據蒐集程序和評分機制等方面檢討擬議制度，結果確定擬議制度既穩健亦全面，可供長遠應用。我們遂按此確定評審制度。

5. 我們會根據各興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議在評審制度下的排名，訂出進行可行性研究的優次，從而得知有關建議在技術上是否切實可行，以及詳細的建造費用預算。至於推展有關建議的實際施工時間表，則需要顧及不同的因素，包括結構及岩土方面的複雜性、徵收土地的需要、施工期間的臨時交通安排、工程的施工期等。

評審結果

6. 我們已根據評審制度¹評估共20項興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議，各項建議的最後得分及排名表列於**附件B**。在中西區，我們已就兩項²自動扶梯連接系統的建議進行評審。就中環至半山附加自動扶梯連接系統的建議而言，由於擬議系統附近已設有同類設施（即中環至半山的自動扶梯連接系統），根據評審制度下的初步遴選準則，有關建議未獲進一步考慮。至於在樓梯街設置自動扶梯的建議，我們已按評審制度進行評估，有關該項建議的路線圖請參閱**附件C**，而該項建議在每個評審準則下的得分及總分則載於**附件D**。

未來路向

7. 我們在評審有關建議時，雖然已按評審機制下“實施因素”一項作了初步評估技術／環境限制。但由於大多數的建議涉及斜度較大的斜坡，令有關工程較為複雜，而有需要就結構及岩土方面進行詳細評估。此外，我們亦須仔細研究其他因素，如徵收土地要求、對環境的影響、施工期間的臨時交通安排等，以確定建議的可行性。因此為就各項工程計劃的推行時間和方式作出更佳的決定，我們會開始為經評審後全港排名最高的10項建議進行可行性研究，從而確定它們在技術上是否切實可行，以及詳細的建造費用預算。就在樓梯街設置自動扶梯的建議而言，其排名為第4，我們會按此排名進行可行性研究。

8. 就技術上可行的建議，我們會根據可行性研究的結果、各項建議的排名、工程的施工期及可用資源等因素，從而制定推展有關建議的實際工程時間表。實際推行的建議數目，則視乎可用資源而定。我們會按照既定程序申請撥款。

9. 我們會定期進行評審工作，以評審新接獲的建議，同時重新審視在先前評審工作中因排名較後而未有落實的建議。

徵詢意見

10. 請議員備悉本文件的內容，並提出意見。

運輸署

(二〇一〇年三月十六日收到)

中西區區議會秘書處

二〇一〇年三月

¹ 一如附件A第5段所述，評審制度不適用於下列建議：擬議設施橫過單一道路；擬議設施完全位於公共屋邨範圍內；或擬議設施是主要項目的一部分。這些建議會按其他安排另行考慮／評審。

² 除此兩項建議外，我們亦收到有關於磅巷加設自動扶梯的建議。但由於我們是於較後時間才收到是項建議，因此未趕及與上述20項建議一併進行評審。該建議會於稍後一併與現時排名10名以外，及其他新收到的建議按評審制度進行評審。

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統

的評審制度詳情

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審制度，包括初步遴選和評分兩個階段。

初步遴選

2. 初步遴選有助剔除明顯不可行或欠缺實施理據的建議。如建議屬於以下任何一種情況，將不獲進一步考慮：

- (a) 欠缺適用土地－沒有足夠土地及／或不可能徵收土地以提供擬議的設施；
- (b) 設施重複－擬議設施附近¹已設有／已落實興建同類設施；
- (c) 建造或運作上存在無法解決的困難；或
- (d) 水平高度差距過少－水平高度差距不足六米。

評分機制

3. 通過初步遴選的建議，會按照評分機制進行評估，評分機制包括以下一套評審準則(括號內數字代表相關項目的最高分數)：

- (a) 周邊環境因素(總分： 40 分)

¹若擬議設施的 300 米範圍內設有同類設施，一般視為附近已設有同類設施。

- (i) 受惠區域²內目前的人口和就業情況(6 分)；
- (ii) 受惠區域內年屆 65 歲或以上的現有人口(5 分)；
- (iii) 地理狀況，即斜度／水平高度差距(11 分)；
- (iv) 與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況(4 分)；
- (v) 與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況(4 分)；
- (vi) 與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況(4 分)；
- (vii) 現時行人流量的穩定性(6 分)；

(b) 效益因素(總分： 35 分)

- (viii) 活化社區／為社區帶來益處(6 分)；
- (ix) 節省行程時間／費用(8 分)；
- (x) 改善目前的交通狀況(6 分)；
- (xi) 改善現時步行環境(6 分)；
- (xii) 道路安全(6 分)；
- (xiii) 推廣旅遊(3 分)；

²受惠區域定義為擬議設施每個出入口 300 米半徑範圍內的區域。

(c) 實施因素(總分： 25 分)

(xiv) 土地需求(6 分)；

(xv) 技術／環境限制(6 分)；及

(xvi) 成本效益(13 分)。

4. 環境、效益和實施因素的相對比重，以及當中個別項目的相對比重，反映該等因素和項目的相對重要性，總分合共 100。我們會根據所得評分，客觀地訂出各項上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議的排名優次。優次較高的建議當然會獲優先處理，進入隨後的研究和規劃階段。

5. 然而，擬議的評審制度不適用於下列建議：

(a) 橫過單一道路的建議－其評估將會根據興建行人天橋的準則進行；

(b) 擬議設施完全位於公共屋邨範圍內的建議－房屋署會另行考慮公共屋邨範圍內興建自動扶梯和升降機系統的可行性；或

(c) 建議已納入其他主要工程計劃的一部分－該等建議的理據將會與有關的主要工程計劃一併考慮。

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議之得分及排名

排名	地區	要求興建系統的建議	周邊環境 小計分數 (最高 40 分)	效益 小計分數 (最高 35 分)	實施因素 小計分數 (最高 25 分)	總分數 (最高 100 分)	
1	黃大仙區	慈雲山行人通道系統	28.5	13.4	9.6	51.5	
2	東區	寶馬山行人通道系統 ¹	方案甲 ² - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道	<u>20.4</u>	<u>16.1</u>	<u>10.7</u>	<u>47.2</u>
			方案乙 - 港鐵炮台山站至雲景道	20.4	12.9	13.3	46.6
			方案丙 - 港鐵北角站至寶馬山道	20.1	15.7	6.3	42.1
3	葵青區	青衣西路至清譽街升降機及行人通道系統	13.9	17	15.6	46.5	
4	中西區	樓梯街自動扶梯連接系統	17.1	12.0	16.2	45.3	
5	葵青區	葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	7.8	19.7	14.8	42.3	
6	葵青區	青山公路至工業街升降機及行人通道系統	15.1	13.7	12.9	41.7	
7	葵青區	麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	9.8	16.6	12.1	38.5	
8	黃大仙區	竹園北邨行人通道系統	10.7	17.4	8.7	36.8	
9	九龍城區	窩打老道山升降機及行人通道系統	7.8	12.6	15.9	36.3	
10	葵青區	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	10.7	10.5	14.7	35.9	
11	葵青區	禾塘咀街至葵興路升降機及行人通道系統	10.8	8.6	16.1	35.5	
12	觀塘區	聯安街升降機及行人通道系統	8.7	13.0	13.5	35.2	
13	觀塘區	月華街自動扶梯連接系統	11.4	8.2	15.5	35.1	
14	西貢區	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	12.4	14.5	7.9	34.8	

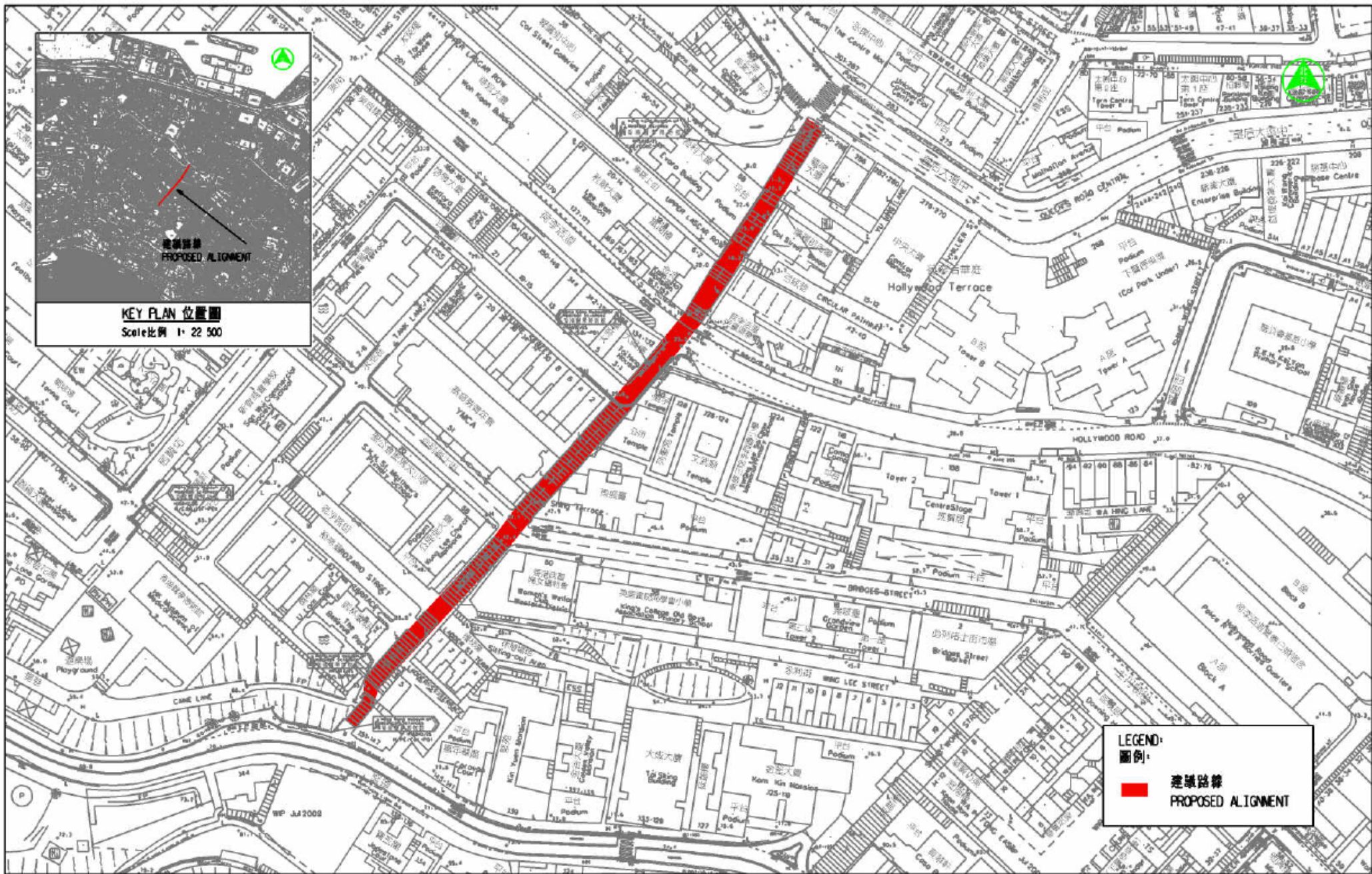
排名	地區	要求興建系統的建議	周邊環境 小計分數 (最高 40 分)	效益 小計分數 (最高 35 分)	實施 小計分數 (最高 25 分)	總分數 (最高 100 分)
15	葵青區	荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統	5.4	12.1	17.3	34.8
16	沙田區	富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統	7.8	11.0	14.7	33.5
17	葵青區	興盛路至大窩口道升降機及行人通道系統	9.8	8.6	13.5	31.9
18	沙田區	沙田穗禾苑至港鐵火炭站自動扶梯連接系統	10.7	14.1	4.3	29.1
不適用	中西區	中環至半山附加自動扶梯連接系統 ³	於初步遴選階段已被剔除			
不適用	南區	鴨脷洲自動扶梯連接系統 ⁴	於初步遴選階段已被剔除			

註釋 1: 有關寶馬山行人通道系統的三個方案均已按評審制度進行評估。

註釋 2: 按分數最高的方案甲代表寶馬山行人通道系統作排名。

註釋 3: 由於擬建設施附近已設有同類設施（即中環至半山的現有自動扶梯連接系統），有關建議於初步遴選階段已被剔除。

註釋 4: 因為擬建設施的水平高度差距不足六米，有關建議於初步遴選階段已被剔除。



Scale:
比例: 1:1500

建議樓梯街自動扶梯連接系統 (中西區)
Proposed Ladder Street Hillside Escalator Links (Central & Western District)

樓梯街自動扶梯連接系統建議的詳細得分

因素	評審準則	比重	得分
周邊環境	受惠區域內目前的人口和就業情況	6	2.4
	受惠區域內年齡達 65 歲或以上的現有人口	5	1.0
	地理狀況	11	9.9
	與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況	4	0.0
	與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況	4	1.6
	與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況	4	1.6
	現時行人流量的穩定性	6	0.6
小計		40	17.1
效 益	活化社區 / 為社區帶來益處	6	2.4
	節省行程時間 / 費用	8	1.6
	改善目前的交通狀況	6	0.0
	改善目前行人狀況	6	3.0
	道路安全	6	2.0
	推廣旅遊	3	3.0
小計		35	12.0
實施	土地需求	6	4.8
	技術 / 環境限制	6	3.6
	成本效益	13	7.8
小計		25	16.2
總分		100	45.3

排名：4

中西區區議會文件第 40/2010 號附件四

關於：要求加建第二條中環半山行人扶手電梯以解決半山人口暴增及交通擠塞問題

規劃署的回覆：

根據《西營盤及上環分區計劃大綱核准圖編號 S/H3/22》，扶手電梯屬經常准許的用途，無須城市規劃委員會的規劃許可。有關加建新半山行人扶手電梯的研究及選址問題，相信運輸及房屋局和運輸署會作詳細回覆。

(二〇一〇年三月十六日收到)

中西區區議會秘書處
二〇一〇年三月