

中西區現有行人天橋及隧道加建升降機及標準斜路的計劃建議

1. 摘要

1.1. 在路政署的 CE38/2009 (HY) 勘查研究範圍中，中西區共有 10 個行人天橋/隧道加設殘疾人士上落設施的位置。根據研究結果，中西區內九座行人天橋位置及一條行人隧道加建升降機為可行方案，有關位置包括：

- (a) 沿中環干諾道中的行人天橋（結構編號 HF37）（一座升降機）
- (b) 紅棉路近金鐘廊的行人天橋（結構編號 HF40）（一座升降機）
- (c) 金鐘道近美利道多層停車場的行人天橋（結構編號 HF50、HF51、HF52 及 HF109）（兩座升降機）
- (d) 干諾道中近林士街的行人天橋（結構編號 HF91 及 HF93A）（兩座升降機）
- (e) 干諾道中近安泰街的行人天橋（結構編號 HF118 及 HF118A）（一座升降機）
- (f) 干諾道中近威勝商業大廈的行人天橋（結構編號 HF119）（兩座升降機）
- (g) 干諾道中近砵典乍街的行人天橋（結構編號 HF137）（一座升降機）
- (h) 夏慤道近添美道及樂禮街的行人天橋（結構編號 HF152）（一座升降機）
- (i) 海港政府大樓巴士總站的樓梯及電動扶梯（結構編號 HF156）（一座升降機）
- (j) 紅棉路近美利大廈的行人隧道（結構編號 HS3）（一座升降機）

而於樂禮街及沿德立街的行人天橋（結構編號 HF79）加建升降機為不建議。

2. 目的

2.1. 本文件是向中西區區議會轄下交通及運輸委員會，介紹中西區內現有十條行人天橋位置及一條行人隧道擬建升降機的地點及細節，並徵詢各委員對該計劃的意見。

3. 背景

3.1. 為達致一個無障礙通道環境，路政署計劃在現時未有殘疾人士上落設施的行人天橋及隧道加建該等設施。為此，路政署於二零一零年中聘請了奧雅納工程顧問，就全港市區其中現有的四十九條行人天橋及十五條行人隧道加設殘疾人士上落設施事宜進行勘查研究，其顧問合約編號為 CE38/2009 (HY)。

這次勘查研究包括位於：

- (i) 沿中環干諾道中的行人天橋（結構編號 HF37）－
（選區代號及名稱 A01 中環）
- (ii) 紅棉路近金鐘廊的行人天橋（結構編號 HF40）－
（選區代號及名稱 A01 中環）
- (iii) 金鐘道近美利道多層停車場的行人天橋（結構編號 HF50、HF51、HF52
及 HF109）－（選區代號及名稱 A01 中環）
- (iv) 樂禮街及沿德立街的行人天橋（結構編號 HF79）－
（選區代號及名稱 A01 中環）
- (v) 干諾道中近林士街的行人天橋（結構編號 HF91 及 HF93A）－
（選區代號及名稱 A01 中環）
- (vi) 干諾道中近安泰街的行人天橋（結構編號 HF118 及 HF118A）－
（選區代號及名稱 A12 上環）
- (vii) 干諾道中近威勝商業大廈的行人天橋（結構編號 HF119）－
（選區代號及名稱 A12 上環）
- (viii) 干諾道中近砵典乍街的行人天橋（結構編號 HF137）－
（選區代號及名稱 A01 中環）
- (ix) 夏慤道近添美道及樂禮街的行人天橋（結構編號 HF152）－
（選區代號及名稱 A01 中環）
- (x) 海港政府大樓巴士總站的樓梯及電動扶梯（結構編號 HF156）－
（選區代號及名稱 A01 中環）
- (xi) 紅棉路近美利大廈的行人隧道（結構編號 HS3）－
（選區代號及名稱 A01 中環）

4. 計劃概要

研究結果顯示除了於位置 (iv) 加建升降機為不建議外，在其餘所有研究位置加建升降機都為可行。是次勘查的概要如下：

可加建升降機的行人天橋及隧道：

- 4.1. (i) 位於沿中環干諾道中的行人天橋（結構編號 HF37）
（平面圖截於附件一）

結構編號	位置	行人天橋東端連接至	行人天橋西端連接至	建議升降機位於 （“B”出口）交易廣場第三座的樓梯連接至	（“D”出口）行人天橋西端（樓梯）連接至
HF37	沿中環干諾道中	中環各商業大廈	樓梯及電動扶梯 HF156	干諾道中及港景街	海港政府大樓

- 4.1.1. 由於該行人天橋於交易廣場第三座出口的樓梯不適合坐輪椅人士使用，本計劃建議於行人天橋加建一座升降機（即“B”出口之升降機）。

4.1.2. 建議於“B”出口之升降機（詳見附圖 1）將設置於港景街現有的行人路上。鑑於該升降機的位置處於交易廣場的私人地段之內，如交易廣場反對在其地段內加建升降機的方案，建議升降機的位置將被略為更改至東面的花槽內，現有部分的花槽將被改建以配合工程。

4.1.3. 行人天橋的“D”出口經由一段現有樓梯連接至海港政府大樓。由於該段樓梯已設置梯級升降機，輪椅人士可使用該梯級升降機到達海港政府大樓。故此，我們並不建議在此位置加建升降機。

4.2. (ii) 位於紅棉路近金鐘廊的行人天橋（結構編號 HF40）
（平面圖截於附件二）

結構編號	位置	行人天橋西端連接	行人天橋東端連接至	建議升降機位於（“B”出口）行人天橋東端（高架行人路及樓梯）連接至
HF40	橫跨紅棉路	美利道多層停車場外的高架行人路	金鐘廊	紅棉路

4.2.1. 由於該行人天橋東端於力寶中心的樓梯不適合坐輪椅人士使用到達地面，本計劃建議於行人天橋加建一座升降機（即“B”出口之升降機）。

4.2.2. 建議於“B”出口之升降機*（詳見附圖 2）將設置於紅棉路（南行）及金鐘巴士總站出口交界處的行人路，並以附帶的行人通道連接至現有的行人天橋。

*註：根據港鐵的資料顯示，建議的升降機將座落在現有港鐵荃灣線的隧道上，加建升降機的方案須得港鐵的批准方可落實。

4.3. (iii) 位於金鐘道近美利道多層停車場的行人天橋（結構編號 HF50、HF51、HF52 及 HF109）
（平面圖截於附件三及四）

結構編號	位置	行人天橋東端連接至	（“A”出口）行人天橋西端連接至	建議兩座升降機位於行人天橋“B”、“D”及“E”出口（樓梯）連接至	行人天橋“C”出口連接至
HF50、HF51、HF52 及 HF109	橫跨金鐘道、美利道及紅棉路	力寶中心	金鐘道/長江中心外的行人天橋	金鐘道	美利道多層停車場外的高架行人路

4.3.1. 由於該行人天橋連接金鐘道（灣仔方向）行人路的樓梯不適合坐輪椅人士使用，本計劃建議於行人天橋加建兩座升降機（即“B”及“D”出口之升降機）。

- 4.3.2. 建議於“B”及“D”出口之升降機*（詳見附圖 3 及 4）將設置於金鐘道（灣仔方向）近美利道的行人路上，並以附帶的行人通道連接至現有的行人天橋。由於現有“D”出口附近金鐘道的行人路狹窄，在此位置設置升降機將完全堵塞現有的行人路，因此我們建議將現有金鐘道的避車處部分改建為行人路以騰出空間加建升降機**。

*註：根據港鐵的資料顯示，建議的升降機將座落在現有港鐵港島線的隧道上，加建升降機的方案須得港鐵的批准方可落實。

**註：金鐘道避車處部分改建的方案亦須得運輸署的批准方可落實。

- 4.3.3. 我們並不建議於該行人天橋“A”、“E”、“F”及“G”出口的樓梯加建升降機，其主要原因如下：
- 行人天橋“A”出口的西面已經設有路面行人過路處，坐輪椅人士可使用該行人過路處橫過金鐘道。
 - 行人天橋“D”及“E”出口於地面已由現有行人路相連，由於我們已確認於“D”出口加建升降機的可行性，故此並不需要在“E”出口另行設置升降機。另外，在“E”出口設置升降機將堵塞現有的行人路及與現有行人天橋的地基發生衝突，技術上並不可行。
 - 儘管行人天橋“F”及“G”出口只設有樓梯，行人可經美利道多層停車場外的高架行人路到達力寶中心，故並不需要額外加建升降機。

4.4. (v) 位於干諾道中近林士街的行人天橋（結構編號 HF91 及 HF93A）
（平面圖截於附件五）

結構編號	位置	行人天橋東端連接至	行人天橋北端連接至	建議升降機位於（“B”出口）行人天橋北端（樓梯）連接至	建議升降機位於（“C”出口）行人天橋南端連接至
HF91 及 HF93A	橫跨干諾道中	樓梯及電動扶梯 HF156	信德中心/林士街多層停車場	林士街/民吉街	維德廣場/干諾道中

- 4.4.1. 由於該行人天橋設有的樓梯不適合坐輪椅人士使用，本計劃建議於行人天橋兩端各建一座升降機（即“B”及“C”出口之升降機）。
- 4.4.2. 建議於“B”出口之升降機及其附帶的行人通道（詳見附圖 5）將設置於林士街及民吉街中央的交通島上現有的花槽內，現有部份的花槽將被改建以配合工程。同時，現有的一棵鳳凰木將被移植至附近民光街的花槽內*。

*註：由於受影響的花槽及鳳凰木屬於康文署之管轄範圍，樹木移植方案須得有關部門批准及區議會的支持方可落實。

- 4.4.3. 建議於“C”出口之升降機（詳見附圖 6）將設置於維德廣場外干諾道中（西環方向）的行人路上，並以附帶的行人通道連接至現有的行人天橋。而升降機的方案乃基於現有的地下公用設施資料總結而成，較值得

留意的為現時建議之升降機將設置於一條直徑為 1.8 米的污水排放主渠及一條直徑 0.45 米的雨水排放渠之間，最終的位置尚待地下公用設施管線勘查工程完成後方可落實。

4.5. (vi) 位於干諾道中近安泰街的行人天橋（結構編號 HF118 及 HF118A）
（平面圖截於附件六）

結構編號	位置	（“A”出口） 行人天橋南端 連接至	建議升降機位於 （“D”出口） 行人天橋東北端及 西北端連接至	行人天橋西北端 （向上樓梯）連接 至
HF118 及 HF118A	橫跨干諾道中	安泰街	港澳碼頭巴士總站	信德中心二樓

4.5.1. 由於該行人天橋設有的樓梯均不適合坐輪椅人士使用，本計劃建議於行人天橋北端加建一座升降機（即“D”出口之升降機）。

4.5.2. 建議於“D”出口之升降機（詳見附圖 8）將設置於信德中心外干諾道中（中環方向）的行人路上。為方便坐輪椅人士從干諾道中（中環方向）的行人路及信德中心二樓使用該行人橋，建議之升降機將可到達上述行人路、天橋橋面及信德中心二樓的三個不同位置，並以附帶的行人通道連接至天橋橋面及信德中心二樓。另外，升降機的方案乃基於現有的地下公用設施資料總結而成，較值得留意的為現時建議之升降機將設置於一條直徑為 2.1 米的雨水排放主渠旁邊，最終的位置有待地下公用設施管線勘查工程完成後方可落實。

4.5.3. 我們並不建議於該行人天橋“A”出口的樓梯加建升降機，其主要原因如下：

- 行人天橋“A”出口的樓梯設於安泰街，鄰近西港城，而西港城由市區重建局擁有。儘管於該位置加建升降機為技術上可行，但根據古物古蹟辦事處表示，西港城於約 1990 年已被列為法定古蹟。鑑於維修保養古蹟的外牆需要約 2 米的空間進行，以確保該處的外牆不會因而被損壞，故此將無法支持有關升降機的建議。
- 受現場位置所限，若將建議的升降機移至離西港城 2 米以外的位置，將無法避免堵塞對面億利商業大廈的鋪面或消防通道及嚴重堵塞安泰街的人流。綜合考慮，有關升降機的建議並不可行。

4.6. (vii) 位於干諾道中近威勝商業大廈的行人天橋（結構編號 HF119）
（平面圖截於附件七）

結構編號	位置	建議升降機位於（“D”出 口）行人天橋南端連接至	建議升降機位於（“A”出口） 行人天橋西北端（樓梯）連 接至
HF119	橫跨干諾道中	干諾道中	港澳碼頭巴士總站

4.6.1. 由於該行人天橋北端設有的樓梯不適合坐輪椅人士使用，而天橋南端連接的威勝商業大廈亦未能提供無障礙通道連接天橋橋面及干諾道中（西

環方向)的行人路，本計劃建議於行人天橋兩端各建一座升降機(即“A”及“D”出口之升降機)。

4.6.2. 建議於“A”出口之升降機(詳見附圖 9)將設置於中景道的行人路近港澳碼頭巴士總站。

4.6.3. 建議於“D”出口之升降機(詳見附圖 10 及 11)將設置於干諾道中(西環方向)的行人路。由於現有干諾道中的行人路狹窄，在此位置設置升降機將完全堵塞現有的行人路，因此我們建議將現有的一段行人路局部擴闊以騰出空間加建升降機*。

*註：干諾道中行人路局部擴闊的方案須得運輸署的批准方可落實。

4.6.4. 由於行人天橋中段設有 6 級梯級，儘管在行人天橋兩端加建升降機，坐輪椅人士仍不能使用該行人天橋橫過干諾道中。故此，我們建議將現有的 6 級梯級部分改建為標準斜路以方便坐輪椅人士使用。

4.7. (viii) 位於干諾道中近砵典乍街的行人天橋(結構編號 HF137)
(平面圖截於附件八)

結構編號	位置	建議升降機位於(“B”出口)行人天橋南端(樓梯或電動扶梯)連接至	行人天橋北端連接至
HF137	橫跨干諾道中	干諾道中	行人天橋 HF37

4.7.1. 由於該行人天橋南端的樓梯或電動扶梯不適合坐輪椅人士使用，本計劃建議於行人天橋加建一座升降機(即“B”出口之升降機)。

4.7.2. 建議於“B”出口之升降機(詳見附圖 12)將設置於砵典乍街的行人路上。由於現有砵典乍街的行人路狹窄，在此位置設置升降機將完全堵塞現有的行人路，因此我們建議將現有的一段行人路局部擴闊以騰出空間加建升降機*。同時，鑑於現場環境狹窄、交通繁忙，我們建議於現場配置於現時市面上較小型的而又可供輪椅人士使用的升降機以盡量減少升降機落成後對人流及車流的影響。

*註：砵典乍街行人路局部擴闊的方案須得運輸署的批准方可落實。

4.8. (ix) 位於夏慤道近添美道及樂禮街的行人天橋(結構編號 HF152)
(平面圖截於附件九)

結構編號	位置	建議升降機位於(“B”出口)行人天橋北端連接至	行人天橋南端連接至	(“A”出口)行人天橋南端(樓梯)連接至
HF152	橫跨夏慤道	添美道	行人天橋 HF79	樂禮街

4.8.1. 由於中信大廈未能提供無障礙通道連接天橋北端及地面，本計劃建議於行人天橋北端加建一座升降機(即“B”出口之升降機)。

- 4.8.2. 建議於“B”出口之升降機（詳見附圖 13）將設置於中信大廈外添美道（南行）的行人路上。因工程影響所及，現有的一棵大葉榕樹將被移植至行人路較北面的位置*。

*註：由於受影響的大葉榕樹屬於康文署之管轄範圍，樹木移植方案須得有關部門批准及區議會的支持方可落實。

- 4.8.3. 我們亦曾考慮在行人天橋的“A”出口加建升降機的方案。初步研究結果顯示，認為在此天橋的“A”出口加建升降機為可行。但由於港鐵表示若在此位置設置升降機將會和南港島線（東段）金鐘站的發展發生衝突，並表示新的車站於 2015 年落成後將包括一座連接行人天橋、地面及車站大堂的升降機。故此，我們並不建議在此位置額外加建升降機。路政署會與港鐵就相關工程保持溝通，以落實加建升降機的方案。

4.9. (x) 位於海港政府大樓巴士總站的樓梯及電動扶梯（結構編號 HF156）
（平面圖截於附件十）

結構編號	位置	東端連接至	西端連接至	建議升降機（樓梯或電動扶梯）連接至
HF156	沿上環干諾道中	行人天橋 HF37	行人天橋 HF91 及 HF93A	海港政府大樓外面的巴士總站

- 4.9.1. 由於該樓梯及電動扶梯不適合坐輪椅人士使用，本計劃建議於行人天橋加建一座升降機。

- 4.9.2. 建議之升降機（詳見附圖 14）將設置於海港政府大樓巴士總站旁的行人路及現有的花槽內，現有部份的花槽將被改建以配合工程。同時，現有的一棵石栗樹將被移植至同一花槽內及一棵蒲桃樹將被砍除，並在同一花槽內補種一棵蒲桃樹*。另外，升降機的方案乃基於現有的地下公用設施資料總結而成，較值得留意的為現有的一條直徑為 0.6 米的污水排放渠於花槽底部通過。為避免升降機的地基與地下公用設施發生衝突，升降機將部分設置於現有的行人路上。最終的位置有待地下公用設施管線勘查工程完成後方可落實。

*註：由於受影響的花槽、石栗樹及蒲桃樹屬於康文署之管轄範圍，樹木移植、砍除及補償方案須得有關部門批准及區議會的支持方可落實。

4.10. (xi) 位於紅棉路近美利大廈的行人隧道（結構編號 HS3）
（平面圖截於附件十一）

結構編號	位置	建議升降機位於（“A”出口）行人隧道北端連接至	建議升降機位於（“B”出口）行人隧道南端（樓梯）連接至
HS3	紅棉路	美利大廈	紅棉路

4.10.1. 由於該行人隧道兩端設有的樓梯均不適合坐輪椅人士使用，本計劃建議於行人隧道的北端加建一座升降機（即“A”出口之升降機）及於行人隧道南端加建標準斜路（即“B”出口之標準斜路）。

4.10.2. 初步研究結果顯示，認為在行人隧道的“A”出口加建升降機（詳見附圖 15）為可行。但在研究期間，我們得知美利大廈的政府辦公室將會在年內遷出，有關的地段將被改建為私人酒店發展。地政總署及規劃署均表示將有關的傷殘人士上落設施納入將來私人發展的租契條件為較恰當的做法，故此我們並不建議在現階段由政府部門於該處加建升降機。

4.10.3. 同時，我們計劃將連接美利大廈及纜車站之間行人路上的 6 級梯級部份改建成標準斜路以方便坐輪椅人士使用。

4.10.4. 計劃亦建議於“B”出口加建標準斜路（詳見附圖 16），現有的樓梯將被拆卸，此標準斜路的闊度將會盡量與現有樓梯的闊度相同。因工程影響所及，現有的一段樓梯將被拆卸。為此，我們預計畢時該行人隧道將須於施工其間臨時封閉。具體的臨時封閉方案須得有關部門的批准方可落實。

不建議加建升降機的行人天橋：

4.11. (iv) 位於樂禮街及德立街沿路的行人天橋（結構編號 HF79）
（平面圖截於附件十二）

結構編號	位置	行人天橋東端連接至	行人天橋西端連接至	（“A”及“B”出口）高架行人路連接至	（“C”及“D”出口）高架行人路連接至	行人天橋“D”出口（樓梯）連接至
HF79	樂禮街及沿德立街	行人天橋 HF152	金鐘廊	海富中心	統一中心	樂禮街及德立街

4.11.1. 由於該行人天橋連接海富中心及統一中心的各出口及於“D”出口的樓梯均不適合坐輪椅人士使用，本計劃就於該行人天橋各出口加建升降機進行可行性勘查研究。

4.11.2. 研究結果顯示於該行人天橋各出口加建升降機並不建議，其主要原因如下：

- 現有港鐵金鐘站的車站大堂建造在海富中心下方，如在行人天橋的“A”或“B”出口處加建升降機，將與現有的車站大堂結構發生衝突。另外，在該位置設置升降機將無法避免堵塞現有的行人路及海富中心的鋪面，海富中心的物業管理處已表示並不支持上述加建升降機的方案。
- 現有港鐵金鐘站的出入口及行人隧道建造在行人天橋“D”出口的東面及西南面，在此位置加建升降機將與現有的車站結構發生衝突。同時，在“D”出口的東面建有一座港鐵的通風塔。根據港鐵的要求，在通風塔的 5 米範圍內均不能設置升降機。而在“D”出口的東北面則有

兩條港鐵的直徑 0.6 米的地下冷凍水管。故此，在此加建升降機將無法避免違反港鐵的要求或與地下障礙物發生衝突。

- 行人天橋“C”出口的東面為現有統一中心的車輛出入口，在此位置加建升降機將堵塞上述的車輛出入口。而西面則有兩條港鐵的直徑 0.6 米的地下冷凍水管，港鐵表示並不反對遷移有關的地下冷凍水管。然而，由於此位置行人路狹窄，並且鄰近車輛出入口，從交通安全角度我們並不建議在此位置加建升降機。
- 在研究期間，我們得知運輸署正研究金鐘公共交通轉駁處的改善工程。路政署會與運輸署就相關工程保持溝通，以尋求在不影響交通安全的前提下加建升降機的方案。

5. 施工安排

5.1. 本計劃於施工期間將提供有效的保護措施以確保公眾安全。

5.2. 本計劃將於施工期間實施臨時交通管理措施。由於大部份工程將在行人路進行，本計劃並不涉及大型的行車改道。除上述 HS3 臨時封閉行人隧道的安排外，部分位置涉及短期的晚間臨時交通管理措施，有關的臨時交通管理措施如下：

- 干諾道中近林士街的行人天橋將涉及晚間臨時封閉干諾道中（西行）近維德廣場一段的慢線，以供於行人天橋 HF91 及 HF93A 運送物料及升降機組件之用。
- 上環干諾道中沿路的行人天橋將涉及晚間臨時封閉海港政府大樓巴士總站其中一個巴士停車處，以供於樓梯及電動扶梯 HF156 運送物料及升降機組件之用，有關安排須得巴士公司同意方可落實。
- 紅棉路近美利大廈的行人隧道將涉及晚間臨時封閉紅棉路近美利大廈的一段慢線，以供於行人隧道 HS3 運送物料及升降機組件之用。
- 干諾道中近安泰街的行人天橋將涉及晚間臨時封閉港澳碼頭巴士總站的部分位置，以供於行人天橋 HF118 及 HF118A 運送物料及升降機組件之用，有關安排須得巴士公司同意方可落實。
- 干諾道中近威勝商業大廈的行人天橋將涉及晚間臨時封閉摩利臣街至德輔道西的一段干諾道中輔助道路，以供於行人天橋 HF119 運送物料及升降機組件之用。

根據調查顯示，有關臨時交通管理措施將只會對公眾造成輕微影響。

5.3. 本計劃的工程合約長度約為 30 個月，施工需時約為 18 個月，計劃的實施將依據各財政年度能提供的工程撥款而定。計劃的詳細設計完成後，本署會再次徵詢各委員對該詳細設計的意見。

6. 徵詢意見

請各委員支持上述計劃。

7. 邀請委員支持以下工程有關事宜

- 行人天橋 HF40 “B”出口之升降機座落在現有港鐵荃灣線的隧道上。
- 行人天橋 HF50、HF51、HF52 及 HF109 “B”及“D”出口之升降機座落在現有港鐵港島線的隧道上。
- 行人天橋 HF50、HF51、HF52 及 HF109 “D”出口之金鐘道避車處部分改建的方案。
- 行人天橋 HF91 及 HF93A “B”出口之樹木移植方案。
- 行人天橋 HF119 “D”出口之干諾道中行人路局部擴闊方案。
- 行人天橋 HF137 “B”出口之砵典乍街行人路局部擴闊方案。
- 行人天橋 HF152 “B”出口之樹木移植方案。
- 樓梯及電動扶梯 HF156 之樹木移植、砍除及補償方案。
- 行人隧道 HS3 “A”出口之升降機座落在美利大廈之管轄範圍內及行人隧道臨時封閉方案。

路政署

2011年1月