

連接灣仔地鐵站及利東街/麥加力歌街(H15)重建項目的行人隧道建議

1. 目的及背景

利東街/麥加力歌街重建項目是市區重建局（市建局）優先處理的前土地發展公司項目之一，以提升灣仔舊區整體環境。此外，規劃署、運輸署及社區人士亦意屬藉此重建項目改善皇后大道東到灣仔地鐵站由北向南的行人網絡，尤其是避免行人不遵守交通規則而過莊士敦道。

根據城市規劃委員會核准的 H15 項目總綱發展藍圖，為達致上述的目的，建議莊士敦道地下興建行人隧道連接 H15 項目和灣仔地鐵站，市建局特別委託顧問研究有關行人隧道建議。按照工程可行性研究及交通影響評估報告的結果，選出行人隧道適合的路線。

2. 路線選擇

各個行人隧道的路線方案，皆是基於以下的原則而擬備的：

- 為社區帶來最大的裨益
- 達至最高的可達性，以方便行人
- 令施工對社區的影響減至最低

此外，路線方案亦盡量避免影響修頓遊樂場的設施及樹木。考慮上述各大原則，顧問初步提出了下列三個方案：

東路線

因以下的原因而不被採納：

- 設計路線過長，反之會鼓勵行人繼續選用地面上較短的路線到地鐵站
- 此路線令人流集中於現已十分擠迫的地鐵站東面大堂

南路線

因以下的原因而不被採納：

- 路線不能穿過修頓室內運動場的停車場，否則會影響停車場的運作，而且該路線與地鐵大堂根本不在同一水平高度。
- 周遭的建築物地基限制了隧道的闊度，使之極為狹窄，不方便行人使用。

西路線

- 這是最短的路線，和不會過份負荷現已十分擠迫的地鐵站東面大堂。
- 三者中可行性最高，惟施工期間須減低對籃球場、樹木和兒童遊樂場的影響。

- 顧問不建議深層隧道鑽孔法，因為這樣便會連接地鐵較低的月台(已付車費區域)，該處除了沒有足夠的空間進行施工外，亦不能為非地鐵乘客提供便利。此外，施工期間於籃球場內需建一個施工豎井(鑽孔機進入)。
- 淺層隧道形式對兒童遊樂場的影響較小，但需在籃球場中設一個施工豎井較長的時間。
- 總結以上的利弊，顧問的專業意見認為，採用明挖回填法較可行，而且這方法對修頓遊樂場構成的時間性影響為最短。

3. 較可取計劃：西路線

以下是較可取計劃的重點：

- 儘管採用的是明挖回填法，但是在工程完成之後，不會影響地面設備。
- 建議在兒童遊樂場的花槽中設置一個通風豎井，以避免因豎井興建在行人道而阻礙該段的莊士敦道。此通風豎井是為地下通道提供新鮮空氣，其開口會背向遊樂場。
- 未來行人隧道的維修將在通道內部進行。
- 曲尺形的路線已避免影響遊樂場內的樹木。
- 在工程完成之後，所有康樂及文化事務署提供的康體設施將可完全再被使用。
- 在H15項目內提供一個連接街道的入口，該行人隧道將連接地鐵非付費大堂以便行人能取道地鐵通道到達灣仔區北部。

4. 西路線的公眾利益

西路線可帶來的公眾利益有：

- 能符合運輸署的要求，提供以一個安全、使用高以及便捷的行人過路(莊士敦道)設施。
- 提高往來灣仔地鐵站的便利性。
- 強化灣仔北部地區與莊士敦道以南一帶的連繫性。
- 為灣仔未來的行人網絡系統提供一個核心的硬件。

5. 執行

市建局擬委託港鐵公司興建及營運該行人隧道。

6. 施工計劃

此行人隧道由規劃、設計至完成興建共需要約 46 個月，其中施工時間約為 22 個月。但施工會分期進行，對於籃球場而言，在 18 個月內只會有一個籃球場需要停用。

施工期間的臨時交通管理措施計劃已擬備妥當，目的是維持莊士敦道和電車軌道的交通運作。

7. 結論

配合市建局 H15 項目，以上的行人隧道建議可迎合政府及社區對改善灣仔區行人交通安全的期望，優化區內環境以及提升灣仔區內南北向的連接性，為行人提供便利。

市區重建局

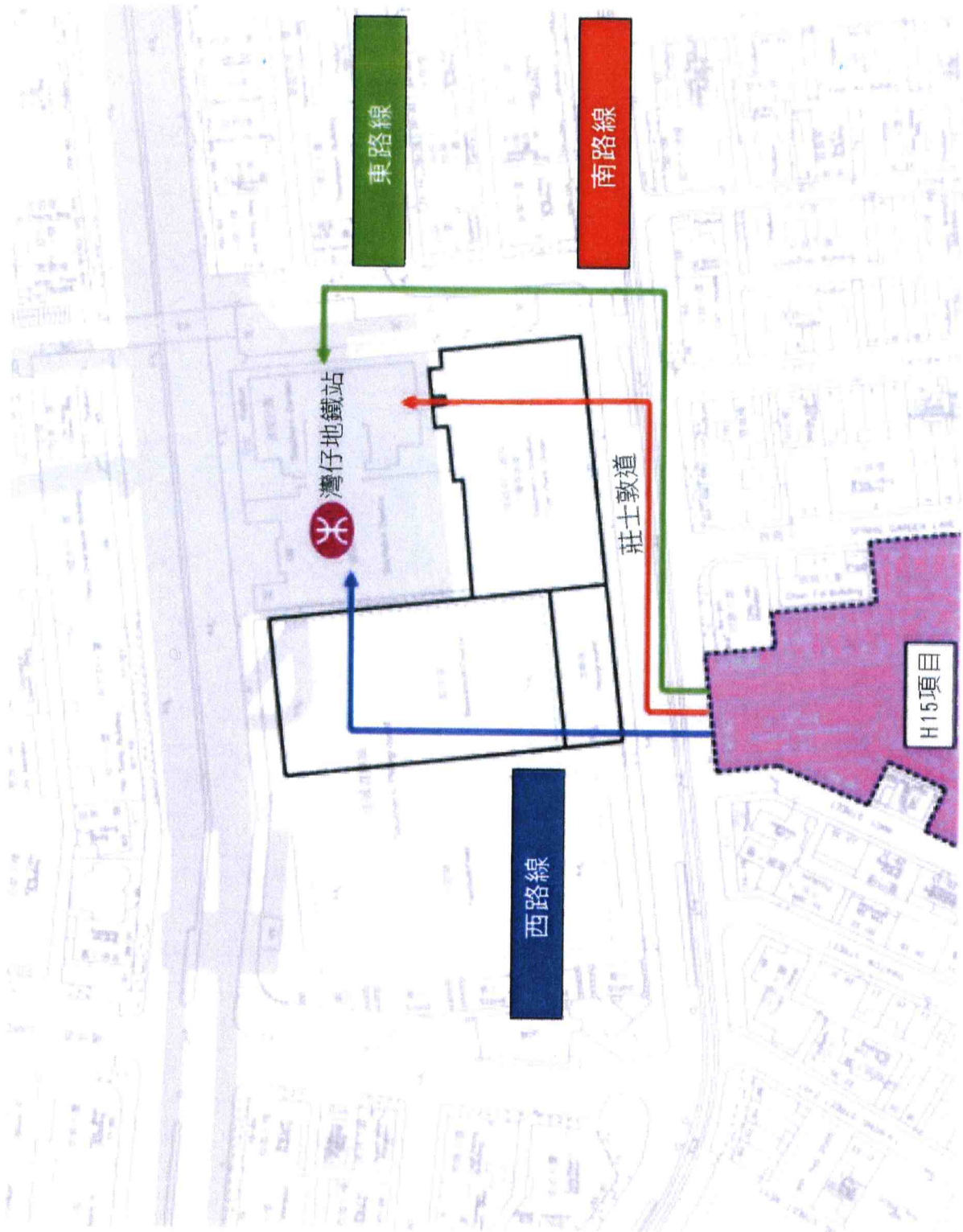
二 零 零 八 年 二 月

附圖

(一) 路線方案示意圖

(二) 行人隧道設計示意圖

附圖(一)：路線方案示意圖



附圖(二): 行人隧道設計示意圖

