

致：葵青區議會交通運輸委員會

提呈人：吳任豐議員及伍景華議員

提交日期：二零二五年十一月二十六日

議題：擬建行人天橋以連接葵涌市地段第 517 號及業成街

議題內容：

我們接獲葵涌業成街一帶大廈業主及區內持份者求助，反映多年來爭取興建連接葵涌市地段第 517 號（KCTL517，即 K83）及業成街的行人天橋一事，仍未有清晰的落實時間表，對區內居民、長者、過渡性房屋住戶及上班人士日常出行的安全及便利造成影響。

據求助人提供的資料顯示，自 2021 年起，有關業主一直透過顧問公司與運輸署及相關政府部門保持書信往來，反映擬建行人天橋的迫切需要，並多次跟進其實施計劃；惟運輸署至今僅表示會持續監察行人流量和與路政署研究可行性，未有提出具體的設計、時間表及工程優先次序。

有關業主及持份者為配合政府決策，於 2024 年 10 月自行委託交通顧問就業成街一帶行人出行模式、步行距離、安全性及無障礙設施等進行研究，並於 2025 年 3 月及 11 月進行更新的人流調查，相關調查指出，現時約七至八成由業成街區（包括多幢工業／商業大廈及 116 戶過渡性房屋）前往大連排道及港鐵葵興站一帶的行人，仍主要依賴一條逾百級的露天樓梯，長而陡峭，落差約 18 米，對長者及行動不便人士構成相當負擔及安全風險。

雖然政府近年在工業街提供升降機及有蓋行人通道系統作為替代路線，但該路線須繞經工業街，步行距離約 735 米，估計步行時間約 18.6 分鐘，期間經過上斜及路邊上落貨活動頻密的路段，人車交織，步行環境欠佳，對長者及使用輪椅、助行器的市民尤為不便。相比之下，倘若落實經 K83 的 24 小時無障礙內部行人通道及擬建的行人天橋所組合的「加強路線」，整體步行距離可縮短至約 370 米，估算步行時間約 9.2 分鐘，並可提供全程分隔車流、具上蓋及無梯級的

無障礙行人通道，大大提高業成街一帶的可達性。

求助人亦指出，根據 2015 年第 1087 次城市規劃委員會會議紀錄，當時就《葵涌分區計劃大綱草圖》之討論，曾有代表建議在 KCTL517 的土地批租條款中加入闢設 24 小時無障礙內部行人通道，以把日後的高架行人道連接大連排道地面層的安排，運輸署當時亦表示支持，並由城規會轉介地政總署在批地階段加入相關條款，包括預留行人天橋連接點及 24 小時無障礙內部行人通道。K83 已於 2019 年入伙，亦已預留相關連接點，惟由政府負責興建的高架行人道至今仍未有實質推展，與政府於 2020 年提出的「步行友善城市」及「人人暢道通行」等政策方向並不相稱。

鑑於以上背景及最新人流研究結果，我們向相關部門提出以下提問：

一、 可行性研究及落實時間表

運輸署曾多次回覆求助人，表示會持續監察業成街一帶行人流量，並與路政署研究擬建行人天橋的可行性。請問：

1. 相關技術及可行性研究現時進度如何？是否已有初步結論或方案？
2. 如已完成，可否向本委員會提交概要報告及建議；如仍未完成，其預計完成時間及下一步工作是甚麼？
3. 在政府現行的行人設施及道路工程優先次序編排中，是否有把本行人天橋項目納入考慮？如有，其優次為何？如沒有，原因何在？部門是否願意因應最新人流調查結果及區內發展（包括工廈重建及過渡性房屋）重新評估其優先次序？

二、 過路安全、無障礙步行環境及長者需要

1. 調查顯示，現時大多數行人仍然使用長而陡峭的露天樓梯作主要路線，而替代路線則需經過工業區內的上斜街道及多個車輛上落貨點。請問部門如何評估這兩條現有路線對長者、殘疾人士及攜帶嬰兒車家庭的安全風險？是否同意現況與政府推動的「無障礙步行環境」目標存在落差？
2. 鑑於業成街一帶有過渡性房屋住戶、舊工廈員工及長者等使用者，運輸署在評估本項目成本效益時，會否把「減低長者及弱勢社群出行風險」及「提升無障礙連接」列為重要量化或質性指標，而非僅以車流量或經濟回報作主要考慮？

三、 批地條款及未有落實工程的原因

據求助人提供的資料及技術備註，KCTL517 (K83) 的新批地契約內已按城規會當年決定，預留行人天橋連接點及 24 小時無障礙內部行人通道，由政府興建，連接大連排道地面層的高架行人通道。請問：

1. 在批地條款已有明確預留連接點及相關安排下，政府過去多年為何一直未有制訂及落實具體的行人天橋工程計劃？
2. 相關部門在內部討論或向決策局匯報時，主要掣肘或反對的理據是甚麼？是否涉及財政資源、技術限制，抑或政策優先次序的考慮？
3. 運輸署曾於多封回覆信件中表示，相關批地條款只是「預留連接點」而非「承諾一定興建行人天橋」。在現行政策及慣例下，當土地批租文件已就公眾行人設施作出此類安排時，政府是否認為自己沒有責任或目標去實際興建相關設施？抑或本應視作一項政策承諾，只是目前仍未有時間表？部門可否清楚交代立場及其理據？

我們期望相關部門回應上述問題。