



沙田區議會  
交通及運輸委員會

蕭顯航先生的提問

“《運輸策劃及設計手冊》闡述規劃及設計的標準，同時訂立指引供員工參考及遵行，但沒有清晰說明其法定效力。請問署方是否任何地點的行人流量若不足，就一定不會考慮興建行人路上蓋？以中環和沙田為例，中環某個行人疏落的地方設有行人天橋上蓋，而火炭樂景街因行人流量不符合要求(於工作日起碼有三小時的行人流量達每小時4 000人次或以上)，而不能申請加設行人路上蓋。再者，港鐵粉嶺站附近的景盛苑及欣盛苑之間地段同樣設有行人路上蓋，本人估計駿景園及榕翠園的住戶數目不會少於上述兩個屋苑，但卻有不同待遇。這實在令人懷疑不同地區是否有不同標準？”

- (a) 《運輸策劃及設計手冊》所載的各項標準和指引是否有任何法定效力而必須遵守？
- (b) 署方按照《運輸策劃及設計手冊》建造設施時，是否有任何原則需要參考及遵從？
- (c) 若遵行《運輸策劃及設計手冊》內某些指引會窒礙署方達成運輸政策目標，將會如何處理？
- (d) 署方會否定期有系統地檢討及修訂《運輸策劃及設計手冊》？
- (e) 《運輸策劃及設計手冊》內關於計算人流量的技術指引，是否起決定性作用而須嚴格遵守？
- (f) 有關《運輸策劃及設計手冊》所述的行人流量計算模式，是否只衡量目前的狀況，抑或會評估在某地點加建行人設施後，對該地點及周邊地區的行人流量有何影響？

- (g) 署方過去有否錯估所興建的行人設施的實際使用率？
- (h) 署方按照《運輸策劃及設計手冊》建造設施時，會否將地區(商業區／工業區／住宅區)、社會階層(政府要員／富戶／中產／基層大眾)等列為考慮因素，以致偏袒某些階層而出現厚此薄彼的情況？”

## 運輸署的回覆

提問(a)、(b)及(c)：

《運輸策劃及設計手冊》是一本技術手冊，當中共有11冊，內容包括交通及運輸規劃、設計標準及技術細節等，並已考慮現時最新的運輸規劃及設計的知識及經驗，作為運輸署及交通工程顧問公司對各項交通運輸設施的設計指引及具體設計。這本手冊所載的標準與準則不具備法定效力。

在設計各項交通設施或方案時，除了依據《運輸策劃及設計手冊》的準則外，工程師亦需運用專業判斷，配合實地交通情況去制定一個最合適的設計方案。

提問(d)：

應實際交通及運輸情況，運輸署會不斷修訂《運輸策劃及設計手冊》的內容或加入新的標準準則，例如無障礙通道的設計準則。

提問(e)：

根據《運輸策劃及設計手冊》的準則，以交通管理的角度，如若要在主要行人通道加設上蓋，則該行人通道須符合以下條件，包括：

- (1) 該通道須是大型公共交通設施(包括港鐵站、渡輪碼頭及公共運輸交匯處等)與附近已發展地區或設有行人上蓋等設施的主要連接通道；
- (2) 該行人通道於工作日的行人流量須有起碼三小時達至每小時4 000人次或以上；以及

(3) 其他考慮因素包括行人路的長度、斜度及加建上蓋的造價等。有關準則是須要考慮，並適用於全港的。

提問(f)：

就火炭樂景街行人路加設上蓋的建議，運輸署曾兩次于樂景街近御龍山的行人路作人流統計。第一次於二零一一年二月十七日早上及下午的繁忙時段進行。該次統計結果顯示，該處最高的人流量為每小時約1 500人。而其後在今年四月十七日進行的統計則顯示，早上及下午繁忙時段的最高人流量為每小時約1 600人。兩次統計結果均未能符合加設行人路上蓋的最低人流要求。

對於人流的變化，一般取決於附近是否有新發展。運輸署會備悉要求在火炭樂景街行人路加設上蓋的建議，繼續留意該處的人流變化，必要時將採取交通改善措施。

提問(g)及(h)：

如上所述，有關加設/興建行人路上蓋的要求，運輸署會根據《運輸策劃及設計手冊》的準則去考慮，其中包括該路段現時實際的行人流量是否有起碼三小時達至每小時 4 000 人次或以上。事實上，這條件亦反映了行人路上蓋的基本使用量。

另外，有關準則適用於全港，而人口階層並不是考慮條件，因此不存有對某些階層傾斜或厚此薄彼的情況。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零一三年九月