

新一輪「行人通道加建上蓋」計劃

目的

本文件旨在向大埔區議會轄下交通運輸委員會（下稱「交運會」）介紹政府新一輪「行人通道加建上蓋」計劃，並邀請委員就有關計劃提出意見。

背景

2. 政府致力締造行人友善環境，鼓勵市民「安步當車」，故此分別於2016年及2019年的施政報告中宣布推行兩輪「行人通道加建上蓋」計劃，由運輸署邀請各區區議會在區內建議合適的主要公共行人通道加建上蓋，並聯同路政署積極推展各區選定的項目。

3. 考慮到首輪計劃中的各個項目已陸續推展，其中大埔區的行人通道上蓋項目（寶湖路南運路交界至港鐵大埔墟站）已在2024年3月竣工，為推行新一輪計劃，現邀請各區區議會在區內再次建議一條合適的行人通道以加建上蓋，以繼續締造「行人友善」環境。

建議

4. 考慮適合加建上蓋的行人通道時，可參考以下的基本條件，提供舒適的步行環境利便市民出行：

- (a) 連接主要公共運輸設施（包括公共運輸交匯處及鐵路站）或上坡地區自動扶梯連接／升降機系統；
- (b) 加建上蓋後，現有或經擴闊後的行人路須有足夠闊度，以保持行人通道暢通；
- (c) 有較高的行人流量，特別是長者及有需要人士；
- (d) 不會對周邊樹木、公用事業設施、建築物及商鋪等構成嚴重影響；
- (e) 受市民廣泛歡迎，並無重大反對意見；及

(f) 附近300米範圍內沒有其他有蓋行人通道¹作替代路線。

5. 為協助委員會按上文第4段的條件揀選合適的行人通道加建上蓋，運輸署和路政署整合了過往有關區內興建行人通道上蓋的建議（見附件），並以上文的條件作初步審視，認為以下走線能最有效達致本項目的目標：

- 「創新路雲匯至海日灣II」的行人路段

若委員同意上述建議，政府會隨即展開技術研究，以確定工程項目的可行性。如該走線方案在技術上可行，便會正式立項。如技術研究顯示地下管道設施和現有結構過度密集，或附近樹木及其根部限制而未能夠物色適當位置作為地基，該工程項目將定性為技術上不可行。

6. 如委員認為有其他較政府建議更為合適作加建上蓋的地點／走線方案，歡迎交運會提出建議並歸納為不多於兩個方案，運輸署及路政署會再作初步審視，並就建議的方案向交運會提供意見，供交運會進一步討論及選出優先方案以進行技術研究。

工程實施日期

7. 行人通道加建上蓋的項目進度視乎交運會討論及往後規劃和設計程序所需時間。如有關工程的預算不超過工務工程計劃丁級項目的撥款上限，而當中並無重大技術困難或地區反對意見，推展時間會較短。如有關工程的預算超過工務工程計劃丁級項目的撥款上限，工程則需要根據既定工務工程的程序立項，繼而再經立法會審批撥款後才可開展。

¹ 包括現有或計劃中的有蓋行人通道。

徵求意見

8. 現誠邀委員就本文件的第5段提供意見及予以支持；以及如有第6段所述的情況，請委員按需要建議並歸納為不多於兩個行人通道加建上蓋方案。

運輸署

路政署

2024 年 11 月

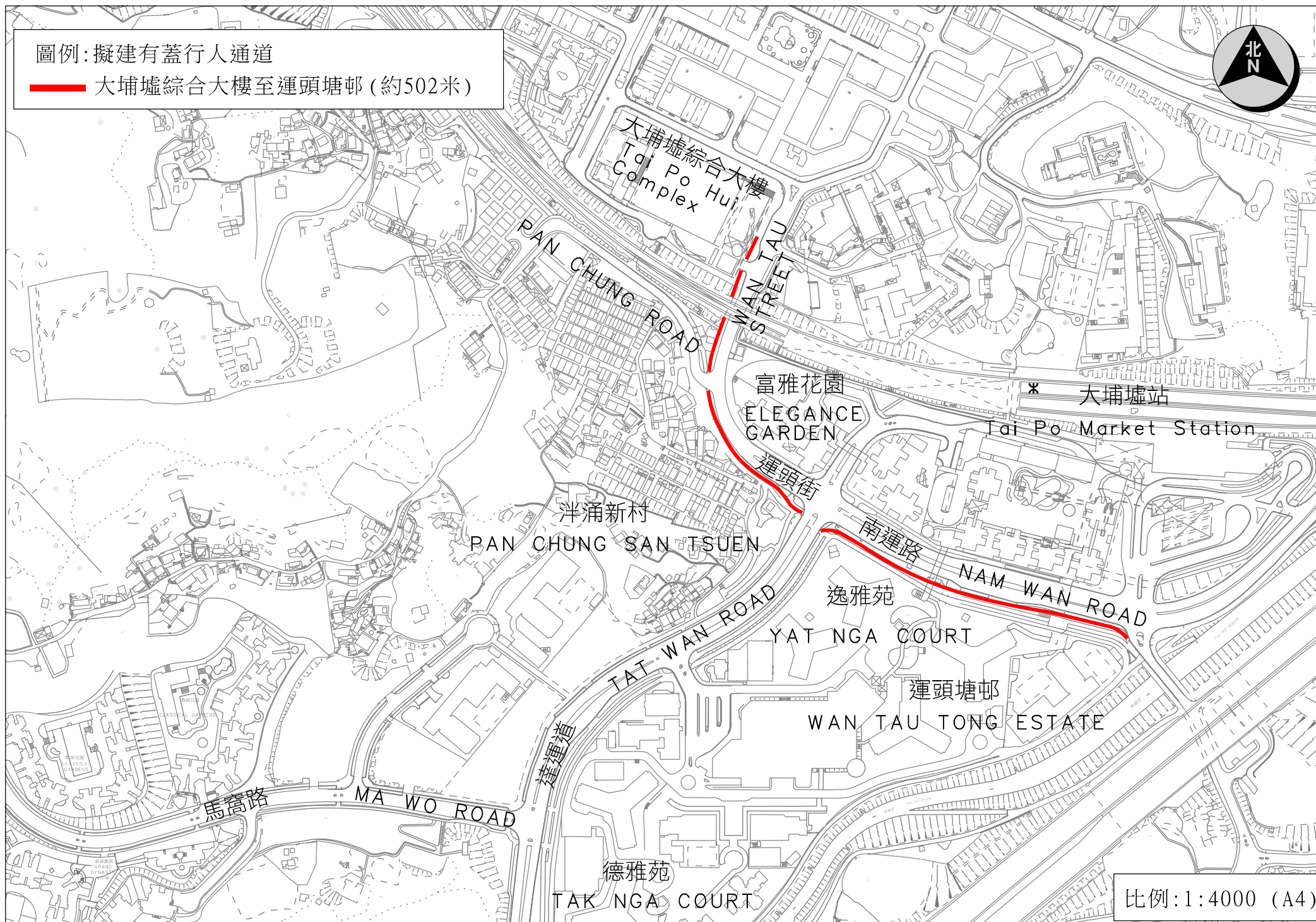
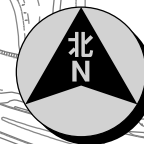
附件：政府建議走線



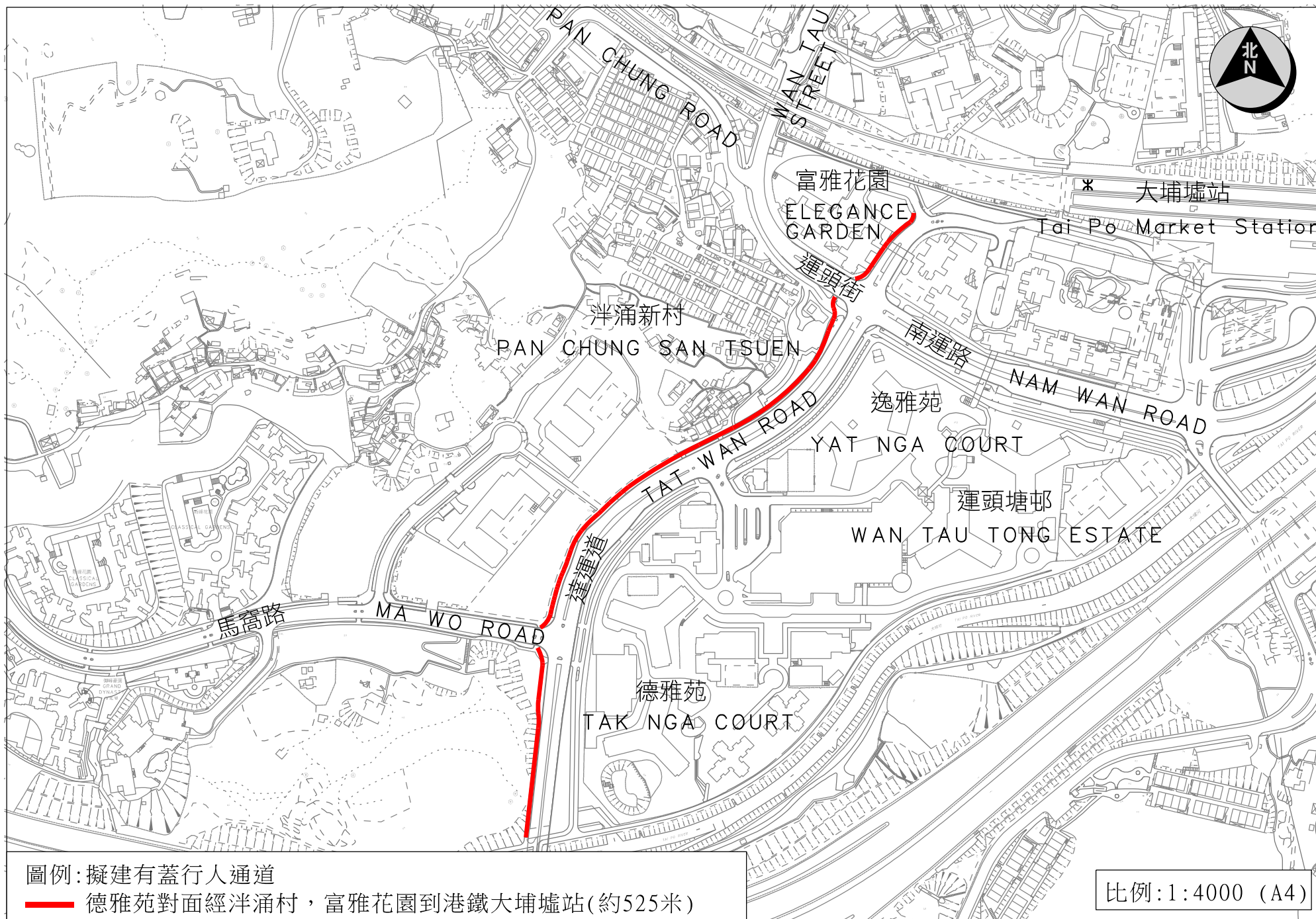
附件：其他過往區內興建行人通道上蓋的建議

圖例：擬建有蓋行人通道

—— 大埔墟綜合大樓至運頭塘邨 (約502米)

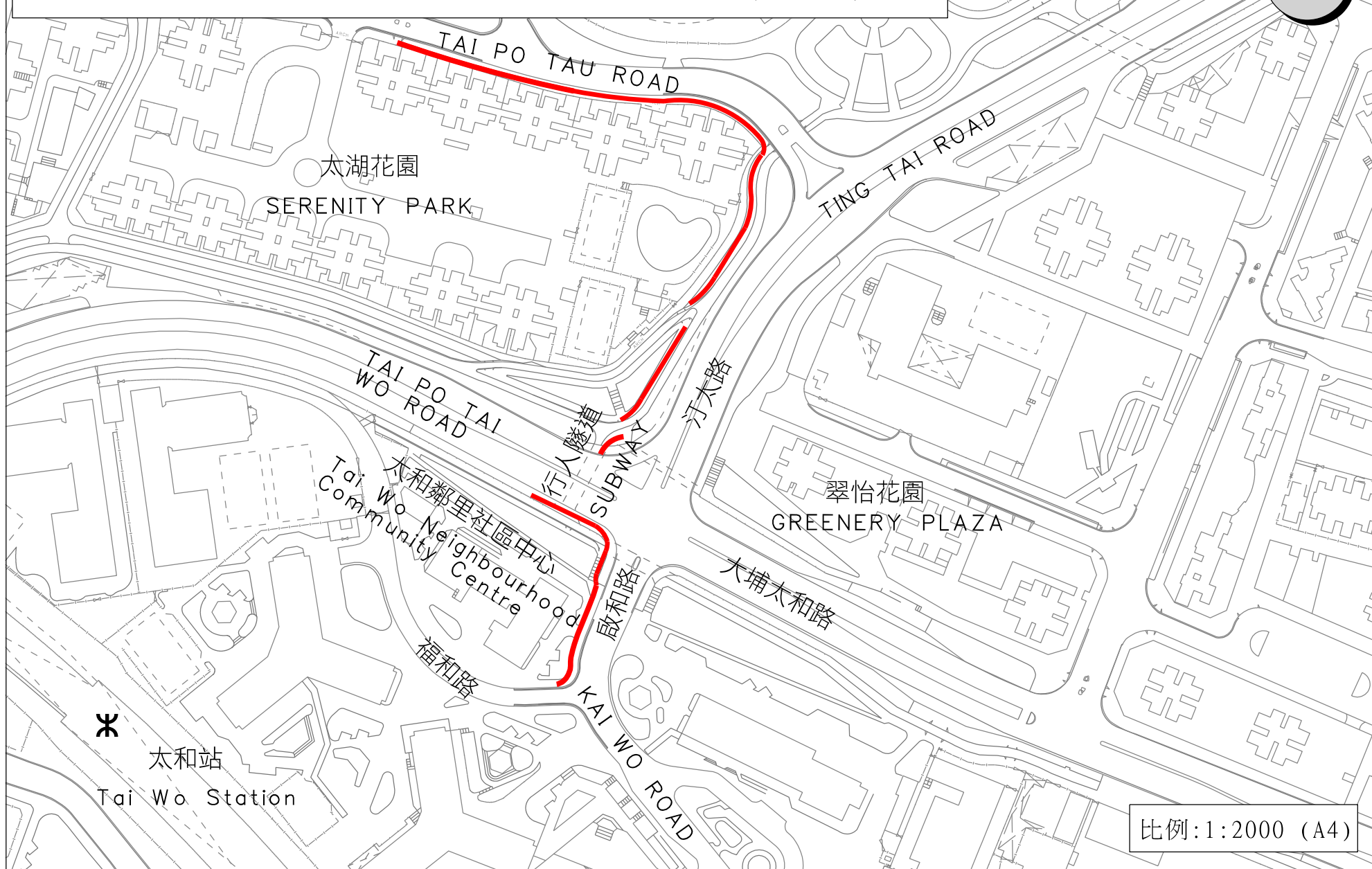
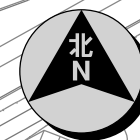


比例：1:4000 (A4)



圖例：擬建有蓋行人通道

太和鄰里社區中心，沿樓梯往太湖花園，到大埔頭巴士總站(約365米)



比例:1:2000 (A4)