

## 新一輪「行人通道加建上蓋」計劃

### 目的

本文件旨在向黃大仙區議會轄下交通運輸委員會（下稱「委員會」）匯報政府新一輪「行人通道加建上蓋」計劃下，加建上蓋建議方案的初步技術評估結果，並邀請委員提出意見，以選出一個方案進行初步技術可行性研究。

### 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. 在2025年1月16日舉行的委員會第七次會議上，運輸署和路政署介紹了新一輪「行人通道加建上蓋」計劃的機制，並向委員會建議「港鐵樂富站至樂富邨」的行人路段加建上蓋(附件一)。會後，運輸署收到來自委員會成員提交的兩條新上蓋走線建議方案(附件二及附件三)。

### 建議

4. 路政署已對上述兩條新上蓋走線建議方案進行初步技術評估，相關資料如下：

a) 附件二所載的上蓋走線(即「港鐵鑽石山站至富山邨」)，初步技術評估顯示港鐵鑽石山站至南蓮園池外的一段行人路路面空間有限並植有大量屬南蓮園池管理多年具觀賞價值的樹木，該走線或令此等樹木須進行遷移或重置，對周邊持份者帶來顯

著影響，亦會影響該處的景觀；至於新麗花園至香港神託會培敦中學的走線，沿斧山道的大樹或須進行遷移或重置。考慮到由新麗花園至南蓮園池一段擬議上蓋走線的複雜性，基於連貫性的原則及新一輪「行人通道加建上蓋」計劃的條件，運輸署和路政署建議優化該走線為「蒲崗村道近富山邨」的一段行人路(附件四)。

- b) 至於附件三所載的上蓋走線(即「彩虹總站至采頤花園後門」)，該走線鄰近變電站並種植有樹木。經初步技術評估，有關上蓋有機會對鄰近變電站的樹木造成影響。

5. 另外，運輸署已就政府建議方案及上述委員會成員提交的兩條新上蓋走線建議方案作人流統計，最高峰一小時人流量亦已標示在相關的附件上供委員參考。考慮到行人流量及上述的初步評估結果，運輸署及路政署認為「蒲崗村道近富山邨」的優化上蓋走線(附件四)作為黃大仙區新一輪「行人通道加建上蓋」計劃的項目較為可取，值得進一步探討其技術可行性。

6. 若委員沒有其他意見，政府會隨即就附件四所載的上蓋走線(蒲崗村道近富山邨)展開初步技術研究，以確定工程項目的可行性。如該走線方案初步在技術上可行，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，該工程項目將被定性為技術上不可行。屆時，運輸署及路政署將會再次邀請委員會重新揀選合適的行人通道加建上蓋。

#### 工程實施日期

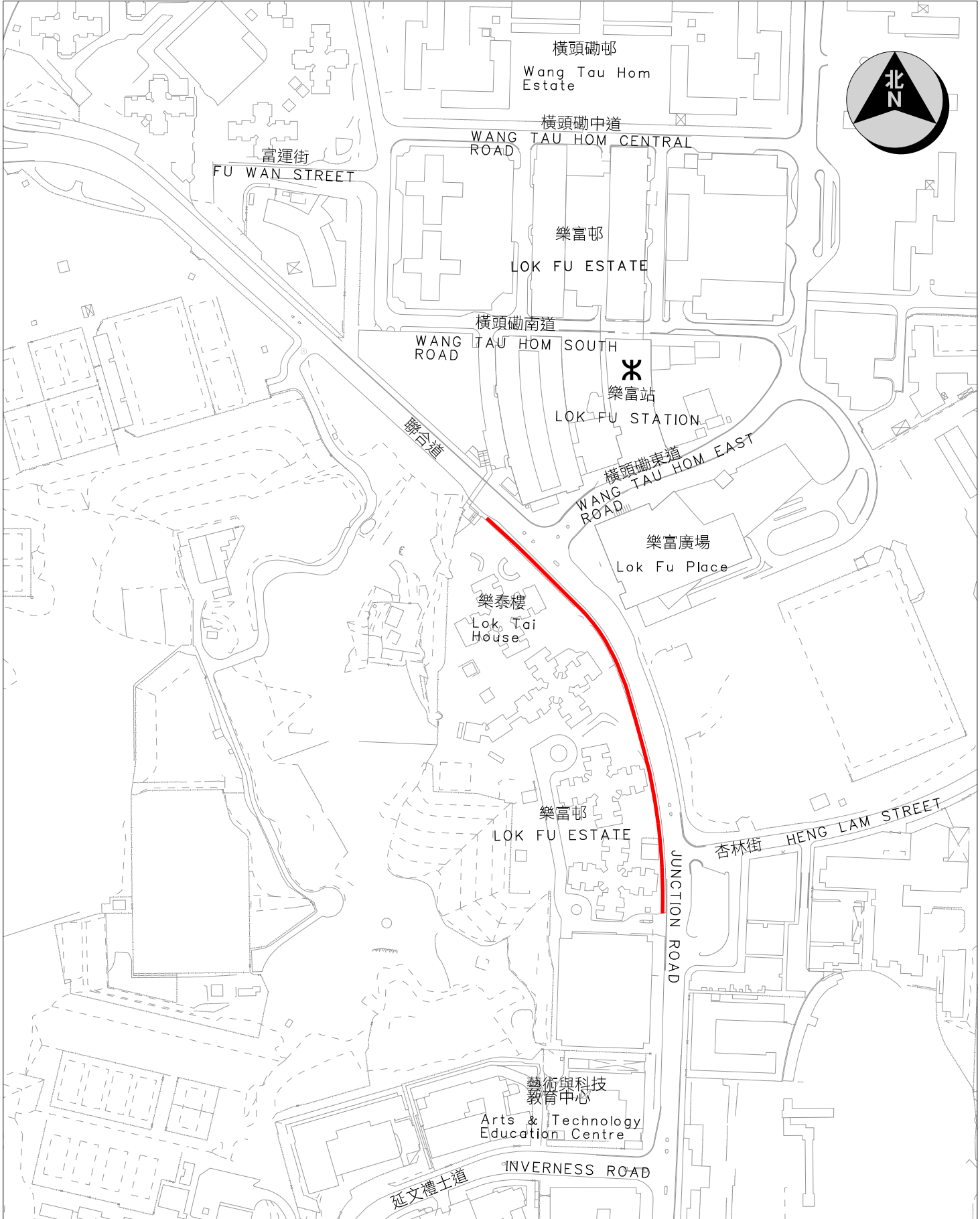
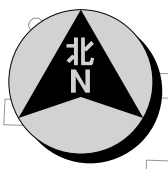
7. 若得到區議會初步同意附件四所載的上蓋走線，政府便會展開初步技術研究。行人通道加建上蓋的項目的推展時間表需視乎政府資源的安排、各個規劃中工程項目的優次緩急次序，以及往後規劃和設計程序所需時間。據初步粗略估算，有關工程的預算不會超過工務工程計劃丁級項目的撥款上限，若當中並無重大技術困難或地區反對意見，推展時間會較短。如有關工程的預算超過工務工程計劃丁級項目的撥款上限，工程則需要根據既定工務工程的程序立項，繼而再經立法會審批撥款後才可開展。

徵求意見

8. 現誠邀委員會就本文件的第4段至第6段提供意見及予以支持，以便路政署展開初步技術可行性研究。


運輸署/路政署

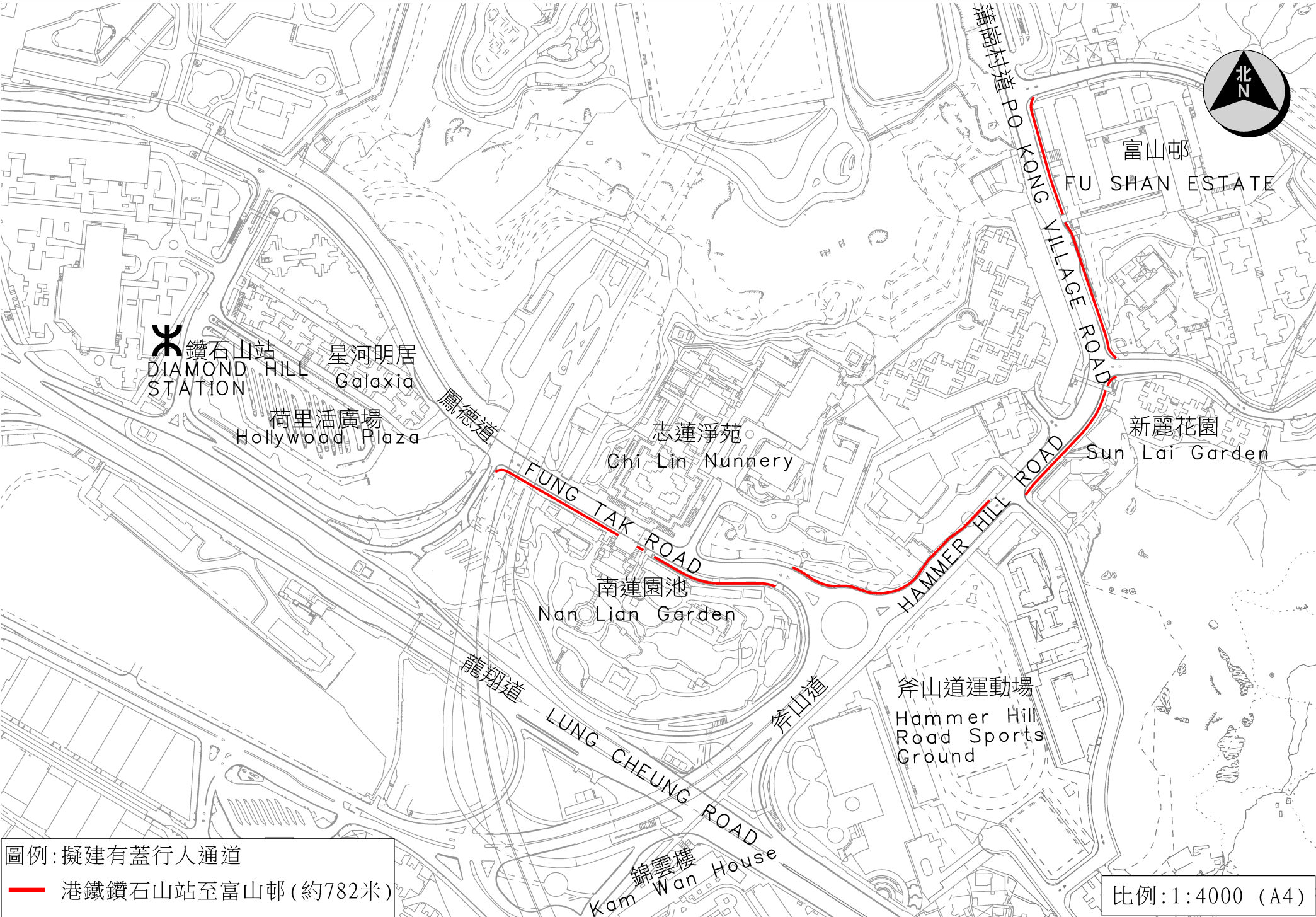
2025年7月



比例: 1:3000 (A4)

圖例: 擬建有蓋行人通道

 港鐵樂富站至樂富邨(約268米;最高峰一小時人流量約600)



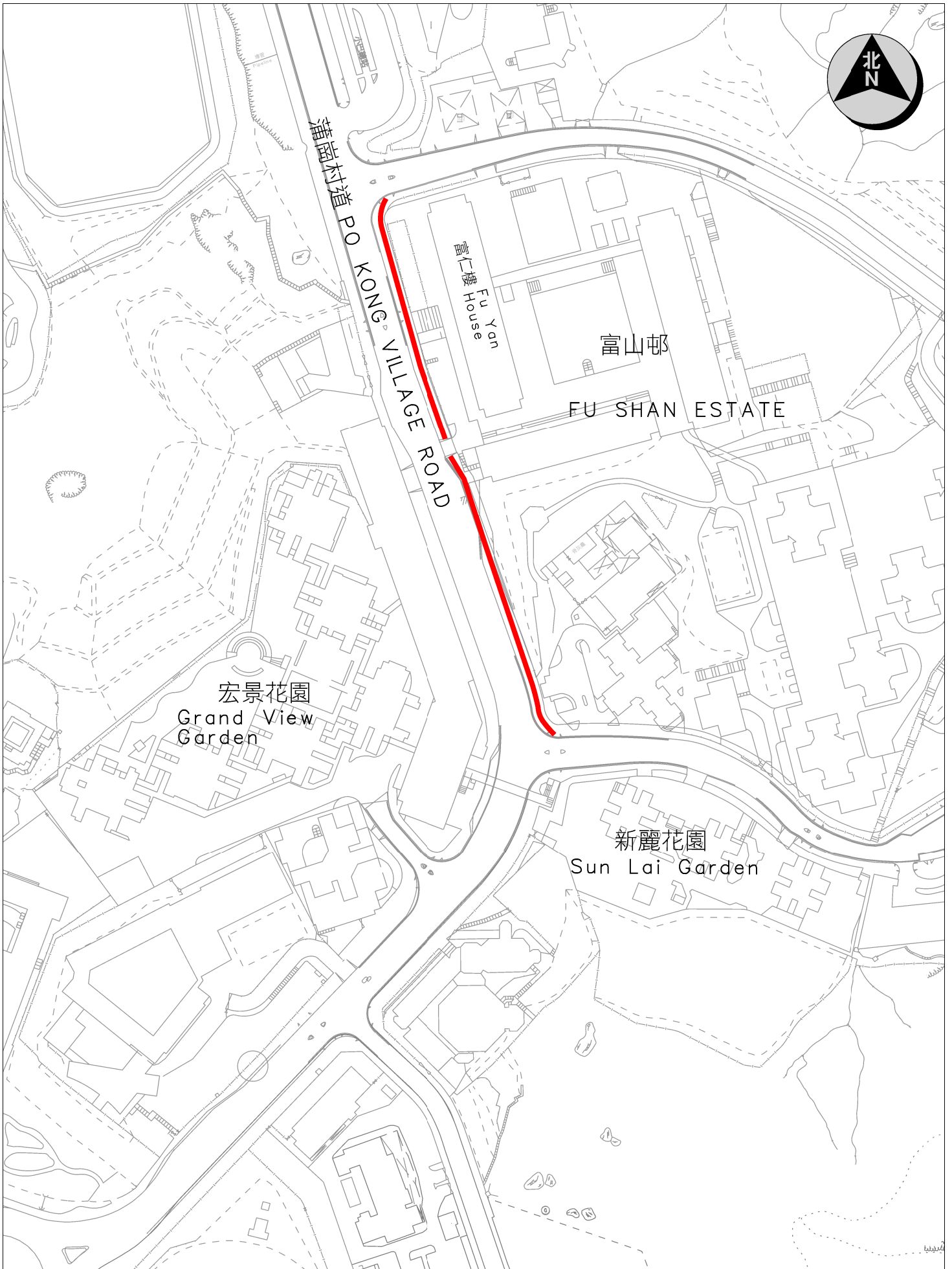
圖例：擬建有蓋行人通道  
 — 港鐵鑽石山站至富山邨（約782米）

比例：1：4000（A4）



圖例：擬建有蓋行人通道  
—— 彩虹轉車站—彩虹總站至采頤花園後門(約113米;最高峰一小時人流量約800)

比例:1:1000 (A4)



圖例：擬建有蓋行人通道

— 蒲崗村道近富山邨 (約225米；最高峰一小時人流量約2280)

比例：1:2000 (A4)