

行人環境規劃研究

第一階段公眾諮詢報告



[[進入](#)]

行人環境規劃研究

第一階段公眾諮詢報告

目錄

第一章	引言
1.	目的
2.	背景
3.	行人環境規劃研究
4.	公眾諮詢
5.	第一階段諮詢
第二章	主要意見綜覽
1.	引言
2.	研究目標和行人環境規劃策略
3.	改善行人環境和設施
4.	改善行人路和街道景觀
5.	殘障人士和長者的需要
6.	改善行人環境建議的影響
7.	公眾及私營機構的參與
8.	實施機制和考慮因素
第三章	展望
附錄	
A.	諮詢活動一覽表
B.	意見及回應摘要
C.	意見索引

<下一页>

第一章 引言

1. 目的

1.1 這是行人環境規劃研究（下稱「研究」）的第一階段公眾諮詢報告，內容涵蓋下列各項：

第一章：研究背景和第一階段公眾諮詢；

第二章：總結諮詢所得的重點意見和我們的回應；

第三章：完成第一階段諮詢後擬展開的工作。

2. 背景

2.1 步行是我們生活中一個重要的環節。大多數人每天都步行，無論距離遠近。我們一生中花在步行的時間，可能多得出乎意料。因此，步行不單是一種往來不同地點的方式，也應為我們帶來健康和愉快的經驗。

2.2 但是，行人不一定享有公共空間的優先使用權。步行環境亦往往並非以行人為本，不利於步行。例如擁擠的行人路、過路設施欠佳、妨礙步行的障礙、人車爭路、廢氣和噪音、缺乏遮陰設施、以及欠缺吸引力的街景均使行人卻步。

2.3 行政長官在一九九九年的施政報告中承諾改善市民的生活環境，加強行人環境規劃正是提升生活環境質素的其中一環。良好的行人環境規劃有助加強不同土地用途之間的連繫；促進土地用途活動；改善行人流通情況及步行環境；減少人車爭路及交通意外、減少對車輛的依賴，從而改善交通情況、環境和空氣質素。

3. 行人環境規劃研究

3.1 為照顧行人的需要及達至政府改善生活環境質素的政策目標，規劃署展開了本研究去擬訂一個規劃大綱，訂定行人環境規劃的原則、概念、準則和標準，為公營及私營機構進行發展時提供指引。

第一章 引言

3.2 本研究的主要目的包括：

- (a) 評估在研究區內行人通道的連接和行人遇到的問題；
- (b) 制訂一個概括的規劃大綱，訂定行人環境規劃的原則、概念、準則與標準；
- (c) 在揀選的地區擬備行動區概念藍圖時，檢視行人環境規劃大綱的應用；及
- (d) 研究建議方案的實施及執行機制。

4. 公眾諮詢

4.1 這項研究共有兩個階段的公眾諮詢：

- (a) 第一階段：就行人環境規劃大綱進行諮詢；及
- (b) 第二階段：就研究的最後建議擬稿，包括規劃標準與準則、揀選地區的行動區概念藍圖；以及實施及執行機制等方面進行諮詢。

5. 第一階段諮詢

5.1 第一階段公眾諮詢已於二零零二年一月至四月間進行，其間我們透過一連串的活動向公眾及有關團體和組織集思廣益，這些活動包括：

- (a) 二零零二年二月二十三日舉行公眾諮詢論壇。出席人士約有130名，當中包括地區社團、專業團體、法定組織、環保及其他關注組織等；
- (b) 為不同的法定及諮詢組織舉行共7次簡報會。

5.2 第一階段諮詢的活動詳列於附錄A。

5.3 在諮詢期內，我們接獲19份來自個別人士、機構及具代表性組織的意見書。本報告的第二章載錄諮詢期內收集所得意見的概覽及我們的回應，而附錄B則較詳細地列出這些意見及回應的摘要。

第二章 主要意見綜覽

1. 引言

- 1.1 在諮詢期間收集到的意見大都令人鼓舞，而且普遍認同有需要改善行人環境。這些正面的回答顯示公眾對「行人環境規劃研究」的結果抱有很高的期望。我們諮詢所得的意見主要是關於如何改善行人環境，包括改善行人路和街道景觀，以及制訂有效的執行機制。值得注意的是，殘障人士團體也積極參與諮詢活動，提出意見。他們的切身經驗，有助我們清楚了解他們的特別需要，從而締造出一個能照顧社會各界需要的行人環境。
- 1.2 為使大家較易明白，我們在下文概述主要的公眾意見和我們的概略回應。詳細的意見和回應摘要則載於附錄B。

主要意見綜覽

2. 研究目標和行人環境規劃策略

- 2.1 公眾人士強烈支持本研究的目標以改善行人環境，與及採用一個綜合土地用途、交通、城市設計及環境的方法來改善行人遇到的問題。步行是符合可持續發展原則的交通模式，而「行人為本」的概念亦得到廣泛接受。街道、行人專區和其他休憩用地均屬於供市民大眾享用的公共空間。
- 2.2 改善通往公共交通設施的行人通道的建議得到支持。另有意見指行人通道網除連接鐵路車站外，亦應連接其他交通運輸設施。

回應

- 2.3 我們知悉公眾期望改善行人環境，並對我們在行人環境規劃方面的綜合規劃方法及「行人為本」概念表示支持。公眾對有關方法和概念表示認同，顯示出社會的取態已逐漸改變，較從前更加關注行人環境的改善。在下一階段的研究中，我們會在擬備概念藍圖時進一步探討和檢視這概念。

第二章 主要意見綜覽

2.4 非鐵路運輸的公共交通工具在客運方面同樣扮演著重要的角色。行人環境規劃策略就連接公共交通設施的行人通道所提出的改善，並不限於鐵路車站，交通交匯處／巴士總站及地區的交通接駁亦包括在內。

3. 改善行人環境和設施

3.1 我們所得意見顯示公眾強烈要求改善行人環境和設施。行人專區作為公共空間的概念以及行人環境規劃需要注入地區特色是沒有爭議的。公眾人士亦熱切期望在行人通道的連繫及通達、安全、擠迫問題、污染、街道的活力和吸引力等各方面改善行人環境。

3.2 一些人士積極倡議設立行人專用區，藉以改善城市環境和促進本土經濟，但亦有部份人士對此建議有所保留。此外，市區重建和地區改善也被廣泛認為是改善行人環境的契機。不少回應者也提議多種有助改善行人環境的措施和設施，例如闢設不同類型的行人廣場、分層行人道、隧道、扶手電梯以及摒棄行人天橋的斜道設計。

回應

3.3 我們意識到公眾對行人環境抱有很高期望。在擬制概念藍圖時，我們將深入研究「公共空間」的概念，並在規劃行人環境時盡量加入地特色。我們亦會草擬適當的改善行人環境準則，納入《香港規劃標準與準則》，對公營及私營機構在發展過程中提供指引。

3.4 設立行人專用區無疑可有效改善市區的行人環境，解決現時的擠迫問題。然而，在帶來好處的同時，設立行人專用區可能會對社會某些人士造成不便，故此有必要謀取兩者的平衡。在擬訂概念藍圖時，我們將會適當地探討設立行人專用區的可行性。除此之外，亦會研究市區重建與地區改善的機會，和各種行人環境的設施。

4. 改善行人路和街道景觀

4.1 回應者表示非常期望行人路和街道景觀得到改善。對於行人路擬分為三個地帶的概念（分別為街道設施地帶、行人地帶和有遮蓋地帶），基本原則上並沒有反對。但是，有些意見提出行人路應靈活設計，以配合地區的需要，當中主要關乎改善街道景觀，包括街道設施、路標、鋪路物料及景觀美化等。不少回應者強調有需要減少因為鋪設地下設施而挖掘路面的情況，而公用設施營運機構則重申當局需預留足夠的空間鋪設地下設施。

第二章 主要意見綜覽

回應

4.2

我們同意現時的行人路和街道景觀仍有改善的空間。為締造一個更舒適及富吸引力的街道環境，路政署已展開了一項「美化街景及街道設施包括路邊護土牆標準的研究」，藉此提高街道景觀，包括街道設施、鋪路物料、街道照明、路標、圍欄等的標準。路政署亦同時進行一項「美化道路結構之設計指引發展研究」，以改善天橋和其他有關設施的設計和外觀。

4.3

當局正積極研究或施行各種措施以解決掘路工程頻繁的問題。這些措施包括提升公用設施工程管理系統，以管理及協調公用事業機構的掘路工程申請；擬議修訂法例以加強管制掘路工程。此外，當局已展開了一項研究，以探討「公用設施共用管道」概念在本港應用的可行性。我們在制訂有關行人路及街道景觀規劃準則與標準時，會參考上述研究的成果，並研究其他適當的措施。在擬訂概念藍圖時，我們亦會研究如何改善街道的景觀。

4.4

當局亦致力於提倡綠化市區環境。我們於二零零二年七月公布的《香港規劃標準與準則》第四章的修訂，已加入綠化的規劃指引。環境運輸及工務局正協調各部門的工作，令綠化環境的計劃更見成效。當局會繼續把握機會進行綠化，以改善行人環境。

5.

殘障人士和長者的需要

5.1

福利及殘障人士團體提出了不少意見，建議當局採納通用的設計，使殘障人士(包括失明及弱視人士)及長者的需要均獲得照顧。他們還對於行人路的安全、連繫、妨礙步行的障礙物、路標及引路警告指示等表示關注。有一個團體並建議在行人環境規劃中採用先進科技，如全球衛星定位系統以改善視障人士的行動往來。

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一頁>](#)

第二章 主要意見綜覽

回應

- 5.2 行人環境實為公共空間，社會所有人士都應可到達及享用。政府認同有需要採納通用的設計。《運輸策劃及設計手冊》訂有設計準則來配合特殊需要群體的要求。雖然本研究旨在從較廣闊的角度去探討行人環境規劃，並非深入研究行人設施的設計，但在擬訂概念藍圖時，將會考慮如何能更妥善地照顧這些群體的需要。我們更會制訂適當的規劃準則與標準，以確保在進行行人環境規劃過程中，盡早對殘障人士及長者的需要作出考慮。
- 5.3 在行人環境規劃上，本港並未嘗試運用先進科技以改善視障人士的往來，而這些高科技設施所涉及的資源亦甚為龐大。當局認為現階段宜集中發展現有的方法，例如通用的設計。待科技更趨成熟並廣泛應用時，當局可進一步考慮在本港應用。

6. 改善行人環境建議的影響

- 6.1 我們所得意見顯示，改善行人環境建議所產生的影響備受關注。這些建議對行人專區之內及鄰近地區在交通（包括上／落客貨的需要）、地區商貿及社區的影響都是備受關注的議題。

回應

- 6.2 在擬訂概念藍圖時，我們會研究改善行人環境建議對交通、商業運作及社區等方面的影響。在評估影響時，除會考慮建議所帶來的益處外，亦會考慮負面的影響。我們理解到改善行人環境的建議會帶來益處的同時，亦可能會對若干社群帶來不便。我們需衡量這些建議是否利多於弊。例如，我們須接受交通上一些不便，以換取更好的行人環境。公眾或需權衡利弊，作出取捨。

第二章 主要意見綜覽

7. 公眾及私營機構的參與

7.1 大部份人士認為公眾的參與是行人環境規劃過程中非常重要的一環，而私營機構亦能對實施改善行人環境的建議作出貢獻。

回應

7.2 我們完全同意完善的行人環境規劃有賴公眾的參與；同時我們可以透過公眾參與來建立社會的共識，令市民接受有關建議。公眾的參與除了讓我們了解社會的需要來構思建議外，更有助建議的實施。在行人環境改善計劃上，我們會在規劃、實施、管理和保養方面與私營機構建立合作伙伴關係。在本研究的下一階段，我們會在探討實施大綱和機制時，考慮公眾參與及私營機構可作的貢獻。

8. 實施機制和考慮因素

8.1 我們在諮詢過程中得到的普遍意見是：政府各部門無論在規劃、設計、實施、計劃及管理行人環境改善計劃時，都需要作出相應的協調。除了提供優惠以鼓勵私營機構、業主和發展商提供行人設施外，亦有建議採用立法方式強制性提供有關設施。

回應

8.2 在行人環境規劃中，我們明白在協調政府部門之間的工作，仍有很大的改善空間。本研究會在建議實施機制時，探討當中的協調問題。我們會考慮成立一個跨部門工作小組去進行一些試驗計劃，以檢視所建議的實施機制。我們在考慮實施行人環境規劃的各個方案時，會探討各種可行的鼓勵性措施及強制性規定。

第三章 展望

- 1.1 我們已慎重考慮在第一階段公眾諮詢所收集的意見，並適當地採納於往後的研究工作。我們已進入研究的另一階段，並著手草擬中環、銅鑼灣、觀塘及大埔墟行動區的概念藍圖，以審視行人環境規劃大綱的應用及評估有關建議的影響。我們亦會草擬並公布行人環境規劃的準則與標準，作為在發展過程中的指引。我們亦會為改善行人環境的建議，研究適當的實施機制。
- 1.2 本研究的餘下部份，我們會繼續邀請公眾參與。我們會就下一階段研究所提出的最後建議擬稿進行第二階段的公眾諮詢，時間暫定為二零零三年年中。

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一頁>](#)

附錄A 諒詢活動一覽表

	簡稱	日期
論壇：		
公眾諮詢論壇	--	23.2.2002
委員會和議會：		
城市規劃委員會	城規會	1.2.2002
交通諮詢委員會	交諮詢	26.2.2002
市區重建局 (規劃、拓展及文物保護委員會)	市建局	4.3.2002
土地及建設諮詢委員會 (規劃小組委員會)	土建諮詢委會	6.3.2002
香港總商會	總商會	14.3.2002
環境諮詢委員會	環諮詢	26.3.2002
立法會 (規劃地政及工程事務委員會)	立法會	26.4.2002

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一頁>](#)

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議

提出者

回應

1. 研究目標及方法

1.1 目標

1.1.1 支持改善行人環境之目標。

交諮詢會
城規會
市建局
置地集團
廣東道聯會
公共機構聯會

意見備悉。

1.2 研究方法

1.2.1 在不同的國家行人的行為不一，行人流量的特性與行人路服務水平標準也因不同的土地用途及行人環境設施而有所分別。因此必須制定一套適用於本港的行人環境標準，然後把這些標準應用於行人環境模擬的模式，從而改善現有的行人通道網絡。

林興強

意見備悉，並會在制訂行人路的規劃標準與準則時加以考慮。

1.3 綜合的研究方法

1.3.1 行人環境的改善需要採用一套著重城市設計的綜合研究方法。而行人環境改善計劃亦不應單單被視為工程項目，也不應只著重功能方面的研究。

建築師學會

同意。本研究採用一套綜合的規劃研究方法，並把土地用途、城市設計、交通、旅遊、古蹟保護和環境等事項加以考慮。

1.3.2 行人環境規劃必須考慮其他相關事項，如交通狀況、商業考慮和經濟發展等。

置地集團

同意。所有相關因素包括交通狀況、商業考慮和經濟發展，將被納入在本研究的改善行人環境建議的影響評估中。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
1.3.3 同意本研究以全面性的方式進行行人環境規劃，並以改善行人環境作為基本的研究課題，而不是著意於趨時的構思如露天茶座和促進旅遊。	長春社	同意。改善行人環境是本研究的主要目標，其他方面的改善只應視為附加的好處。
1.4 外國的經驗		
1.4.1 在研究中似乎沒有清楚陳述怎樣在本港應用外國的經驗。	CM Cheung & YM Cheuk	意見備悉。在簡短的諮詢摘要中，並不容易詳細闡明如何應用外國的經驗。但是，在摘要中提及在外地城市廣泛使用的行人環境規劃原則，在擬訂行人環境規劃大綱時已被採納，並會在研究中加以考慮。其中的原則包括「行人為本」及公共空間的概念、改善街道特色及活力、公眾和有關組織可參與規劃、設計以至實施行人環境改善計劃等。
1.4.2 本港應像外國般較為進取地推行行人環境規劃，香港規劃師學會在中環的行人規劃建議便是一例。	土建諮詢委員會	意見備悉。我們對各方提出的意念持開放態度，但我們必須平衡各方意見，並提出可行的建議。我們在擬訂中環概念藍圖時，會全面考慮香港規劃師學會的建議。
2. 行人環境規劃策略		
2.1 「行人為本」概念		
2.1.1 十分認同「行人為本」的原則和改善步行環境的建議。	Q Chan 視網膜病變協會	意見備悉。「行人為本」的原則會在本研究中被採納及適當地運用。

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
2.1.2在制訂行動區概念藍圖時，必須採用「行人為本」作為指導原則，切實推行。	城規會	同意。「行人為本」的原則將應用在擬訂概念藍圖上，並會建議有關的實施程序。
2.1.3「行人為本」的原則不應只應用於改善行人環境的整體規劃，亦須在改善現有的行人路和行人通道上採用。有關的政策局或部門應確保這原則能有效地實施。	立法會	意見備悉。在擠迫的都市環境中，應用「行人為本」的原則確實存在不少困難，但此原則仍是我們長遠的規劃目標。我們將與各有關方面緊密合作，謀求解決現存的限制。我們會進一步研究「行人為本」的概念，制訂有關指引並將它納入《香港規劃標準與準則》內，並在發展過程中作為公營和私營機構的指引。
2.1.4在改善行人環境的同時，研究必須平衡道路使用者及其他有關人士之權益。	九巴 CM Cheung & YM Cheuk	同意。在採用「行人為本」的原則時，所有道路使用者和有關人士的權益會被一併考慮。
2.2 前往公共交通設施的行人通道		
2.2.1提供便利的行人連接道前往公共交通設施，尤其是鐵路車站，是十分重要的。	置地集團	同意。提供便利的行人通道前往公共交通樞紐和鐵路車站是行人環境規劃建議策略中的重要一環。
2.2.2連接鐵路車站的行人通道有待改善。在鐵路車站五百米範圍內提供有蓋行人通道的準則，需要放寬至可連接鄰近的屋苑。此外，亦需改善通往公共交通設施和鄰近地方的行人通道。	立法會	五百米的範圍只是在《運輸策劃及設計手冊》內一個作為參考的指引。在提供有蓋行人通道時，需要考慮個別情況和實際環境，而有關準則是本研究將擬訂的行人環境規劃標準與準則的一部份。如上文第2.2.1段中所提及，改善前往公共交通設施和鄰近地方的行人通道是行人環境規劃策略的一部份，這也會被納入將擬訂的規劃準則當中。

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
2.2.3 雖然研究集中提供直接的行人通道連接鐵路車站，但也不應忽視專利巴士乘客的需要。	九巴	同意。見上文第2.2.1段的回應。
2.2.4 由於長者、小童、殘障人士和攜帶重物者及在惡劣天氣時不宜長途步行，因此除了提供便利的行人道前往鐵路車站外，也應連接其他公共交通設施以供選擇。	置地集團	同意。見上文第2.2.1段的回應。
2.3 提供綜合的行人道路網邁向步行城市		
2.3.1 支持以行人道路網連繫鐵路車站和整個城市的概念。	城規會	提供行人道路網以貫通整個城市是行人環境規劃策略中的主要部份。
2.3.2 關注在鐵路車站上蓋的高密度發展之影響。建議考慮在規劃新鐵路時，發展較多車站以避免人口和其他設施過份集中。	嘉華集團	在鐵路車站附近作物業發展有助鼓勵市民多使用鐵路運輸網絡，但這並不表示在鐵路站旁盡是高樓大廈及空間因此減少。再者，現在已有機制來規限城市設計和樓宇高度，而經過悉心的城市設計、大廈佈局和樓高設計，高密度發展不一定會造成不可接受的高樓大廈。規劃增加新鐵路車站亦需考慮乘客量、技術和財務的可行性。

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[下一個](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
2.3.3在推廣香港作為一個步行城市的大前提下，「短途步行」的概念不應只適用於擠擁的地區，而必須於全香港實行。	CM Cheung & YM Cheuk	同意。行人環境規劃策略推廣短途步行適用全港。事實上，行人環境規劃概念已在新市鎮和新發展區的早期規劃中普遍使用。但在市區內的人流較高，改善空間又受較多限制，因此推行此概念比較困難。本研究雖集中探討香港島及九龍區，但其設計概念、原則和措施也適用於新界區。
3. 改善行人環境及設施		
3.1 公共空間概念		
3.1.1休憩用地如行人專區、街道及行人路應被視為用作會面、漫步和歇息的重要公共空間。	嘉華集團	同意。我們研究外國的經驗顯示公共空間的概念十分重要。公共空間包括道路、行人路、行人天橋、隧道、廣場、運輸樞紐及休憩用地。這些地方應可步行到達，以行人為先及能提供吸引的環境作多類型活動。
3.2 地區的獨特性		
3.2.1公共空間及行人設施應可反映地區的特色、特有歷史及地形特質。	嘉華集團	同意。外國的經驗指出揉合地區特色和歷史背景的公共空間及行人設施可增加其吸引力。這概念將會被納入將草擬的行人環境規劃指引內。

<[回首頁](#) | <[前一頁](#) | <[下一頁](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
3.2.2 地區特色宜納入行人環境規劃內，為不同地區設計具特色的行人環境。	交諮詢會	同意。見上述3.2.1段的回應。
3.3 連繫及通達		
3.3.1 宜採用立體方式來規劃行人通道，例如在鐵路車站應考慮提供垂直及平面的連接通道。	建築師學會	同意。研究會考慮地下、地面、高架及垂直的行人連接設施。這種立體的方式特別適用於香港這一類高密度的城市。
3.3.2 宜把各種公共交通連繫起來。步行路線宜沒有障礙，能直接帶引行人到達目的地。	復康聯盟	同意。更完善地連繫各種公共交通工具是行人環境規劃策略重要的一環。提供一個沒有障礙的行人環境也是規劃行人設施的一個重要原則。
3.3.3 宜提供更佳的通道讓行人前往海旁，而在海旁地區應提供完善的海濱長廊及休憩用地系統。	城市觀察組	同意。在規劃署和香港旅遊發展局進行的「海港及海旁地區規劃研究」中，改善通往海旁地區的行人設施是其中一個主要課題。本研究將擬訂的規劃指引亦會適當地納入這意見。
3.3.4 行人道路系統宜與綠化地方、休憩用地及廣場整體地連結。	城規會	同意。把行人道路系統與綠化地方及休憩用地連結可有效提升行人環境以及提供更佳的通道前往目的地。
3.3.5 行人環境規劃應從行人系統或網絡出發，不應只局限於行人路及設施，亦不宜在不同地區應用同一的行人系統。	城規會	同意。研究採用綜合規劃方法以改善行人環境。行人環境規劃揉合地區特色可增強公共空間和行人設施的吸引力。

<回首頁> | <前一頁> | <下一本>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
3.4 解決擠擁		
3.4.1過份擁擠的行人路是研究提出行人首先要遇到的問題。因此，解決過份擁擠的行人路應是行人環境規劃的目標之一。	CM Cheung & YM Cheuk	同意。
3.5 安全問題		
3.5.1行人天橋、隧道、海濱長廊和行人平台皆可有效分隔行人及車輛，並能改善行人安全問題。	置地集團	同意。行人環境規劃的其中一個原則就是盡可能將人車分隔以確保行人的安全。
3.5.2人車分隔不應作為新發展區的設計原則，因為很多市民仍需乘車直達目的地，亦不能作長時間步行。	嘉華集團	人車分隔是規劃新發展區的重要原則，但這並不等於市民乘車直達目的地的需要被完全忽略。透過在適當的位置提供路旁停車處和的士等候區，仍可滿足這方面的需要。
3.5.3支持人車分隔並加設花槽作緩衝以加強行人的安全。亦應提供有吸收撞擊力的圍欄以保障行人的安全。而部份道路則須減低車速限制以策安全。	鄒子憲	意見備悉。在行人路的「街道設施地帶」將會適當地設置花槽。在部份街道實施悠閒式交通措施，可減低車速並確保行人的安全。
3.5.4所有行人通道、隧道、交通交匯處、天橋底及大型商場的地下應保持光線充足。	復康聯盟 視網膜病變協會	意見備悉。行人設施應保持充足光線以確保行人安全。
3.5.5在廣東道有不少行人為了趕上穿梭巴士而胡亂橫過馬路，造成危險。	廣東道聯會	意見備悉。運輸署正處理廣東道屋邨穿梭巴士的問題。

<回首頁> | <前一頁> | <下一页>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
3.6 免除污染		
3.6.1應詳細研究減少使用車輛對改善環境的益處。設立行人專用區將有助改善空氣質素。	城規會	意見備悉。我們將會在下一階段擬訂概念藍圖時，研究改善行人環境的建議可帶來的環境效益。
3.6.2政府應將更多街道改劃為行人專用區以減低交通污染對市民健康的影響。	D Ho	意見備悉。在合適的地點會考慮實施行人專用區計劃。
3.6.3樓宇建築位置移後可改善行人通道並提升空氣流通及質素。	長春社	同意。鼓勵樓宇建築位置移後的優惠措施及實踐方案將會在研究的下一階段探討。
3.6.4完善管理巴士停泊問題可減低車輛排放廢氣對行人健康的影響。	環諮詢會	意見備悉。環保署已就減低停泊車輛排放廢氣的問題向運輸業發出有關指引。
3.6.5應多鼓勵使用環保車輛。	爭氣行動	推動使用環保車輛不在本研究的範圍，但本研究鼓勵步行及使用鐵路運輸系統均符合環保的原則。除此之外，環境運輸及工務局已於二零零零年八月及二零零二年八月分別引入石油氣的士及石油氣 / 電動小巴計劃。
3.6.6在廣東道停車等候乘客的屋邨穿梭巴士不單對其他駕駛者造成影響，更令行人承受交通噪音及廢氣之苦。	廣東道聯會	意見備悉。運輸署正處理廣東道屋邨穿梭巴士的問題。
3.6.7小販在街道擺賣熟食及食肆在後巷清洗碗碟都會對環境造成影響。	交諮詢會	意見備悉。加強執法及管理可有助解決問題。

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[下一個](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
3.7 活力及吸引力		
3.7.1 應將更多街道改劃為行人專用區及設立小販擺賣專區以推動經濟動力。	D Ho	我們在擬訂行動區概念藍圖時，可研究一些合適的地區作為販賣區或作其他活動以增強行人專用區的吸引力，但需要有適當的組織加以管理來配合。
3.7.2 可引入不同元素於行人環境改善計劃中以增加其吸引力，例如在建議的西港城往半山行人電梯及石水渠街的行人專區內加入旅遊及歷史古蹟元素。	城市觀察組	同意。可在擬訂行動區概念藍圖時考慮這些元素。
3.7.3 行人專用區及公共空間應作為推動藝術和戶外表演活動之用。現時安排戶外表演活動經常受到很多局限，包括太多管轄部門、欠缺彈性的規例、有限的財務資助、不確實的場地使用期限和缺乏清晰指引。提供適當場地和設施可推動舉辦戶外活動。	藝術發展局	在上述3.7.2段的回應中，已提出本研究的其中一個主要議題就是引入及推動戶外活動以增強行人環境的吸引力及活力。研究的下一階段將會探討實施機制包括如何協調各部門和團體。
3.7.4 香港的街道是可以變得更富有生氣和富趣味性的。透過私人投資及具創意的市場策略，在棉登徑裝設大型投射屏幕、在街道提供戶外戲院及多類型活動，可將棉登徑變成九龍蘭桂坊。	棉登徑業主會	意見備悉。私營機構的參與能為協助創造一個有吸引力及活力的行人環境。在下一階段的研究將會探討如何利用私營機構的資源來推行行人環境改善計劃。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
3.7.5政府應善用公共空間，以開放態度批准進行街上及戶外文化及藝術活動。	嘉華集團	同意。見上述3.7.3段的回應。在考慮批准進行戶外活動時，政府有需要確保附近居民不受滋擾。
3.8 行人專用區		
3.8.1德輔道中位於商業中心區，那裏沒有大廈車輛出入口及有電車系統行走，若配合未來的中環 - 灣仔繞道及新鐵路發展以改善交通運輸，能提供創造一個具規模及以行人為先的公共空間的機遇，是一個值得推行行人專用區的地方。	規劃師學會	猶如其他世界級城市的重點街道，我們認同將中區內的某些街道劃為行人專用區是十分值得推行的，因它可成為行人環境規劃的典範。但我們需要小心選擇可實施的街道及評估對交通構成的影響，而我們在中區概念藍圖中將會詳加考慮。
3.8.2行人專用區並不適合於如元朗市中心這些已發展的地區內推行，因這些地區的居民大多對現時的情況感到滿意。	文富穩	意見備悉。行人專用區是其中一項用以解決行人遇到的問題及滿足地區需要的規劃措施。倘若該區並沒有這項需要，則不必實施行人專用區。
3.8.3建議把大埔墟富善街這條富有歷史價值的街道改劃為行人專用區，並以地區特色吸引本地居民及遊客。建議的設計意念包括「牌坊」、重鋪路面及劃一店舖簷蓬等。	李國英 新界社團聯會	意見備悉。大埔墟已被揀選為行動區，我們會在擬訂概念藍圖時考慮這些建議。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
3.8.4 反對改劃富善街為行人專用區，因為：（一）街道太狹窄及擁擠；（二）僅留存少數有歷史價值的建築物；（三）重鋪路面及美化街道會浪費公共資源且難於施行；及（四）緊急車輛難以進入。可考慮在大埔其他地方進行推動旅遊計劃及改劃大光里及大榮里為行人專用區。	劉日康	意見備悉。見上述3.8.3段的回應。
3.9 地區改善及重建		
3.9.1 地區改善計劃須通過不同政府部門及機構的管理分工，所以實行上存在不少困難。	土建諮詢委員會	意見備悉。研究的下一階段會探討如何實踐地區改善計劃。
3.9.2 行人環境規劃可輔助市區更新及古蹟保育，並推動地區經濟。	市建局	同意。
3.10 其他改善行人環境的措施 / 設施		
3.10.1 可透過增設不同性質的廣場，如文娛廣場、紀念廣場、交通交匯廣場、商業廣場及宗教 / 文化廣場或休憩廣場等，以改善行人環境的質素。	城市觀察組	意見備悉。廣場可作為一個喘息的空間，並改善行人環境。在研究的下一階段制訂行動區概念藍圖時，會適當地考慮增設廣場的可行性。
3.10.2 可考慮在晚上、周末及假期，於非常擁擠及繁忙的地區如銅鑼灣、尖沙咀及旺角等，實施行人優先計劃。	嘉華集團	意見備悉並在研究中考慮。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
3.10.3天橋及其連接斜道不合比例地佔用很多珍貴的市區空間，並阻擋景觀。建議考慮以升降機代替斜道。在當眼地點的天橋，應使用透明的上蓋及增加園景設施。	測量師學會 嘉華集團	贊成以升降機代替斜道，不但可節省用地，更可方便長者及殘障人士使用。路政署正研究在適當的地區實踐改善措施，有關指引將被納入本研究中考慮。
3.10.4引入分層行人道、自動行人道、隧道及扶手電梯，可有助紓緩公用設施營運機構進行裝置工程時對行人所帶來的不便。	公共機構聯會	研究會考慮不同形式的行人設施，而道路工程對行人造成的不便亦是一個需要解決的問題。協調各公用設施營運機構和有效管理及編排道路工程可減低對行人造成不便。
3.10.5應在有斜坡的地區引入行人電梯或升降機以紓緩交通擠塞。	嘉華集團 城市觀察組	同意。這議題會在運輸署「檢討全港行人自動電梯系統可行性研究」中作全面探討。
3.10.6由於空間有限，一些設計概念如「人車共用的街道」未必適合於香港推行。	CM Cheung & YM Cheuk	在擬訂行動區概念藍圖時會研究適合應用於繁忙市區的設計概念。在全面推行設計概念前，亦會先進行試驗計劃。
3.10.7宜更有效利用天橋下的空間。	測量師學會	同意。可考慮把天橋下的空間綠化、提供休憩地方或單車停放處。規劃署已就如何利用天橋下的空間訂出指引，並納入香港規劃標準與準則中給與公眾參考。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
3.10.8 研究會否探討地下空間的潛在用途？提供地下購物商場使地面可騰出空間，作為沒有阻隔的行人通道。	環諮詢會 城市觀察組	意見備悉。本研究會考慮地下、地面與架空的行人通道及垂直連接的設施。地下購物商場能夠提供全天候的通道，連接購物中心與交通交匯處，及讓地面留作休憩花園及行人通道之用。然而在實行上卻存在不少限制，特別是財務上的可行性。
3.10.9 地下通道除可作連接用途，更可引入零售活動，以增強行人環境的吸引力。	測量師學會 嘉華集團	同意。因應空間足夠與否及財務上的可行性，可考慮於地下通道引入零售活動。
3.10.10 應研究在後巷作有創意的商業或行人活動。	城規會	意見備悉。本研究會探討適當地利用後巷作行人有關的用途。
3.10.11 過剩的路旁泊車位可考慮改作為行人設施。	城規會	意見備悉。在擬訂行動區概念藍圖時會考慮有關意見。
4. 改善行人路及街道景觀		
4.1 行人路的設計		
4.1.1 街道應劃分為不同等級，而行人路的闊度可因應不同人流及地區需要而釐訂。在人流高的地區應預留較寬闊的空間作行人路之用。	城規會 交諮詢會	同意。研究的下一階段會為建議的行人路三個地帶概念訂出設計及標準，並會納入《香港規劃標準與準則》中。設計與標準會因應不同地區的需要而作出相應配合。
4.1.2 由於市區行人環境的改善空間有限，所以應集中在新發展區或重建區之行人路設計方面。	公共機構聯會	意見備悉。雖然改善市區環境確要面對不少的障礙，但研究仍會探討不同的措施以改善行人環境。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
4.1.3現時的行人路大都太過狹窄，令行人難以舉步，銅鑼灣、尖沙咀及旺角等商業區尤其嚴重。	視網膜病變協會	在研究中及擬訂行動區概念藍圖時，會探討多種措施以擴闊行人路及改善行人連接通道。
4.1.4應為新發展區擬訂行人路設計及連接通道的指引。行人環境應以安全、方便及舒適為本。街道設施亦不應妨礙行人往來。	立法會	研究會把行人環境規劃原則及設計要求納入於新的規劃指引中。
4.2 街道景觀的設計		
4.2.1與其他世界性的城市比較，香港在街道景觀方面仍有很大的改善空間，如鋪路物料、路標、街燈、綠化環境及街道設施等。	置地集團	意見備悉。路政署現正進行「有關美化街景及街道設施包括路邊護土牆標準的研究」，並會制定一套新的街道設施及應用詳細設計的指引以改善街景。
4.2.2大廈外牆、垃圾站、地鐵通風塔、泊車位及其他街道設施如垃圾箱、電話亭及郵箱等的外觀都應加以改善	環諮詢會 總商會 交諮詢會 規劃師學會	研究會提出改善街道景觀的規劃指引。
4.2.3應提供富創意的街道設施以改善行人環境。	交諮詢會	同意。富創意的街道設施確能加強街道的吸引力，但也需要從功能、耐用性及維修成本上加以考慮。
4.2.4巴士站、小巴站、垃圾箱及街燈等街道設施在沒有協調下佔用有限的路面，會構成混亂的行人環境並阻礙行人往來。	嘉華集團 總商會	意見備悉。見上述4.2.1段的回應。

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[下一個](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
4.2.5 街道上有太多圍欄，應從設計上改善其外觀。	Kin Kin 鄺子憲 總商會	意見備悉。見上述4.2.3段的回應。
4.2.6 建議加入市區設計設施包括公共藝術及雕塑品以改善街道景觀。	嘉華集團 Q Chan	意見備悉。在行動區概念藍圖中會適當地納入改善街道景觀的措施。
4.2.7 應多些考慮行人路面鋪砌的顏色配搭。	環諮詢會	意見備悉。見上述4.2.1段的回應。
4.2.8 宜考慮加入一些如地區歷史圖片及昔日海岸線的標記等具象徵性的設施，以加強街景的可觀性。	城市觀察組	研究在擬訂行動區概念藍圖時，會留意提升地區的歷史價值及其有關措施。建築署亦正研究類似的地區改善計劃，包括改善中山史蹟徑及18區內主要旅遊景點的路標及簡介設施。
4.2.9 宜考慮在本港不同地區設置小型噴泉以增加城市的吸引力。	交諮詢會	意見備悉，並會在有關的行動區概念藍圖中作適當的考慮。
4.2.10除了優質的設計外，施工的質素亦十分重要。推行的細節足以影響計劃的成敗。鋪路物料宜仔細選擇，亦應注意施工的質素及定期維修。	交諮詢會 廣東道聯會	同意。施工的質素及維修是非常重要的。需引入有效管理的措施，以監察施工程序的細節。
4.2.11對於私人機構在街道改善工程上新穎的設計及用料安排，政府部門應持開放及接受的態度。	數碼港公司	意見備悉。路政署正研究嶄新措施以改善街道景觀，請參閱上述4.2.1段的回應。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
4.3 景觀設計		
4.3.1 應在行人路與後巷提供更多綠化地帶。行人路宜加闊以放置花槽。	交諮詢 測量師學會	意見備悉並會在研究中詳加考慮。政府的綠化政策亦旨在為市區提供更多的綠化景觀。《香港規劃標準與準則》第四章中已加入有關綠化指引的新章節。
4.3.2 應廣植大樹以改善行人環境，而小樹／矮樹可能對行人構成阻礙。	交諮詢 總商會	意見備悉，見上述4.3.1段的回應。
4.3.3 應考慮以小型盆栽代替種樹作為綠化，以減低對鋪設地下設施的限制。	公共機構聯會	意見備悉。大樹及灌木較小型盆栽更適合作為綠化。植樹地帶亦應與地下設施完全分隔。而小型盆栽只適合放置於有地下設施的路面。
4.3.4 在建議的行人環境規劃標準及準則中宜多加考慮種植樹木。	環諮詢會	意見備悉，並會在研究中詳加考慮。
4.3.5 應加強市區植樹的管理及保養。	環諮詢會	意見備悉。見上述4.3.1段的回應。
4.3.6 在廣東道的商戶及顧客對政府批准在該處進行包括種植樹木的街道美化計劃表示歡迎，認為可改善街道環境。	廣東道聯會	意見備悉。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
4.4 路標		
4.4.1宜於重點地區加設提供城市資訊的指示牌。	環諮詢會	意見備悉。旅遊事務署已在多個遊客區內設置旅遊資訊標誌。另外，在上述4.2.1段的回應所提及路政署的研究中，亦建議改善在街角豎立路標及指示牌讓行人更容易識別。
4.4.2沒有系統地豎立在街上的各種標誌會對行人造成混亂。	交諮詢會	意見備悉。在上述4.2.1段提及路政署進行的研究，會探討以多用途標誌柱代替各種不同的標誌及指示牌，以改善現況。
4.4.3宜提供大型及清晰的路標指示駕駛者及行人。	嘉華集團	意見備悉並會在詳細路標設計中考慮。運輸署現正研究道路系統的方向指示標誌設計。
4.5 遮陰避雨設施		
4.5.1宜考慮利用樹蔭、簷篷及長廊，提供更舒適的步行及購物環境。	城規會	同意並會於研究中詳加考慮。
4.5.2宜於巴士站及交通交匯處提供遮陰設施及設置長椅。	嘉華集團	意見備悉，可適當地提供遮陰設施和長椅。

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一頁>](#)

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
4.6 道路工程及公用設施的預留空間		
4.6.1有需要解決因安裝及維修地下公用設施所產生的污染及對行人往來造成的滋擾。	城規會 交諮詢會 環諮詢會 市建局 置地集團	路政署正準備提升公用設施工程管理系統，在管理掘路許可證的申請及運作中協調公用設施營運機構及政府各部門，以減低對行人造成的不便。當局現正草擬法例以收緊對掘路工程的管制及對違例者給予懲罰，有關法例可望於二零零三年中實施。為應付公用設施對地下空間的需求日益提高，在人流高的地方或需增闢更多空間作「行人地帶」，以便裝置公用設施。亦請看以下4.6.2段。
4.6.2為應付香港不斷的發展，有需要預留足夠的地下空間或提供公用設施共用管道，以容納必需的公用設施。	公共機構聯會 城市觀察組 中華煤氣 城規會	當局已展開了一項研究，以探討「公用設施共用管道」概念在本港應用的可行性。
4.6.3對於建議的三個行人路地帶的概念，在「行人地帶」內宜預留足夠闊度以應付人流，並應一般性禁止裝置公用設施。在「有遮蓋地帶」內，業界擔心維修公用設施存在一定的困難。在「街道設施地帶」內，必須預留通道通往地下公用設施。	公共機構聯會	意見備悉。在下一階段研究中將會詳細探討和考慮三個行人路地帶的設計概念及預留公用設施用地的事宜。

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一個>](#)

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
4.6.4應採納公共機構聯會所提出在行人路 / 單車徑上預留6.5米闊的路面以裝置公用設施的建議。政府各部門亦需加強溝通與合作，確保有足夠的地下空間裝置已獲批准的公用設施。	公共機構聯會 香港電燈	需因應不同情況去決定預留6.5米闊的空間以裝置公用設施的可行性，而在已發展區內會較難實行。請參閱上述4.6.2段的回應。
4.6.5在實施行人環境改善計劃前，宜通知各公用設施營運機構有關的詳細資料，以便其進行相應的道路挖掘計劃及管理。	公共機構聯會	意見備悉。政府部門在實施行人環境改善計劃前，已有既定程序去諮詢各公用設施營運機構。
4.6.6缺乏關注臨時改道、道路工程及地盤周邊行人路的環境對行人帶來的不便，這些不僅破壞了行人路的連接性，還構成一個不安全的步行環境。	長春社 總商會	同意及意見備悉。會多加注意臨時改道及道路工程對行人環境的影響，亦會採取更完善的交通管理措施，改善在建築地盤周邊的行人往來。
4.6.7需要以一套更完善和協調的系統來監控及管理道路工程的範圍及頻密程度。	置地集團	見上述4.6.1段的回應。
4.6.8在進行綠化景觀及植樹等街道美化工時，應考慮適當的預防措施以避免破壞地下公用設施。	公共機構聯會	意見備悉。在最近納入《香港規劃標準與準則》的綠化指引已涵蓋這些意見。
4.6.9鋪路的物料應該易於採購和補充，以方便道路工程完成後重鋪路面的工作。	公共機構聯會	同意。這已是現時的處理方法。

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一個>](#)

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
5. 殘障人士及長者的需要		
5.1 便利所有行人的通道		
5.1.1 應在早期的規劃和設計過程中便融入有特殊需要團體的需要，而不是基於「剩餘」的空間才作考慮。此外，有需要對他們作充份的諮詢。	社聯 復康聯盟	同意。本研究認同照顧有特殊需要團體的需要。我們會制訂合適的規劃準則與標準，務求可在早期的規劃中照顧他們的需要。建議的規劃指引將於研究的第二階段作公眾諮詢。
5.1.2 規劃行人環境和設施時，應採納通用的設計 及必須建基於便利所有人和平等的原則之上。行人環境必須給予所有人包括小孩、手推嬰兒車的母親、長者和殘障人士等安全、方便、通達和便於使用的感覺。	社聯 復康聯盟 環境輔導	見上文第5.1.1段的回應。提供一個安全、方便、容易使用和令所有人通達的行人環境是本研究的重要考慮因素。
5.1.3 所有行人設施和行人路必須沒有障礙。在隧道 和天橋的出入口尤其需要給予特別考慮。街道設施如街燈、路牌、廢紙箱、廣告板、花槽等必須妥善放置，以減少發生危險。	復康聯盟 視網膜病變協會 環境輔導	同意。街道設施的設計安排將於上文第4.2.1段所提到路政署的研究中檢討，同時也會在本研究擬訂行人環境規劃與設計指引時加以考慮。
5.1.4 支持以行人扶手電梯和自動行人道代替山邊梯 級供所有市民使用。	視網膜病變協會	意見備悉。見上文第3.10.5段意見的回應
5.1.5 應制訂改善措施以便利長者和殘障人士的往來。	立法會	同意及意見備悉。本研究認同長者和殘障人士的需要。除將他們的需要載入規劃準則與標準外，我們亦將在下一階段的研究擬訂行動區概念藍圖時，探討改善的措施。

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[下一個](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
5.1.6 應制訂為長者和殘障人士提供行人設施的指引和執行措施。	平機會	見上文第5.1.5段的回應。《運輸策劃及設計手冊》內的有關指引和標準也會一併檢討。
5.2 長者		
5.2.1 行人環境規劃必須照顧長者的需要。	平機會 環境輔導 社聯 復康聯盟 立法會	同意。見上文第5.1.5段的回應。
5.3 殘障人士		
5.3.1 在制訂有關建議時，必須照顧殘障人士的需要。	復康聯盟 土建諮詢委員會 環境輔導 立法會	同意。見上文第5.1.5段的回應。
5.3.2 應在橫過馬路處、安全島和有高低級的地方，提供低邊行人路和斜道以方便殘障人士往來。	復康聯盟 置地集團	意見備悉。在運輸署的《運輸策劃及設計手冊》內已涵蓋有關指引。我們並會在行動區概念藍圖內加以適當考慮。
5.3.3 應擴闊交通安全島的面積以方便輪椅使用者。	復康聯盟	意見備悉。亦請參見上文第5.3.2段的回應。
5.4 視障人士		
5.4.1 道路安全對失明人士尤其重要。在可行情況下應把人車分隔，並把擠迫的地區劃為行人專用區。應為弱視人士提供更多欄杆、扶手、引路徑、行人路凸紋指示和發聲指示。	復康聯盟 視網膜病變協會 梁球	意見備悉。行人安全是行人環境規劃的基本原則，而人車分隔是達成此目標的其一重要措施。在行人環境或設施的設計上，需利用多種措施來協助和方便視障人士使用。

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
5.4.2 應在行人設施和通道、行人路、路旁、天橋和隧道的階梯髹上高反差的顏色。在可能情況下，應安裝發聲指示。在新發展區尤應提供協助視障人士的措施。	視網膜病變協會 梁球	意見備悉。會採取適當的措助視障人士，令社會各界人能享受一個良好的行人環境。
5.4.3 應在公共交通交匯處提供清楚和附有發聲裝置的路牌。	視網膜病變協會	意見備悉。有關意見可在詳時適當地考慮。
5.4.4 市區重建計劃應盡量減少改變及逐步實施，讓視障人士能一步步熟習新環境。	視網膜病變協會	意見備悉。市區重建難免會重大的地區環境轉變，而項目亦受社會政策目標和財務所影響。視障人士是受重建影響的社會階層之一，而重目的社會影響評估會建基於計劃影響社區的特性。
5.4.5 應考慮把先進科技設施如全球衛星定位系統、語音讀屏系統和「藍牙」科技等應用於行人環境規劃，來改善視障人士的行動往來。亦需成立一個跨部門工作小組來探討此議題。	視網膜病變協會	意見備悉。經諮詢康復專員當局認為現階段宜集中發展的方法，例如通用的設計。技更趨成熟並廣泛應用時，一步考慮在本港使用。

6. 行人環境改善建議的影響

6.1 對社會的一般影響

6.1.1 在行人環境規劃中，必須一併考慮有關人士在建議中的得與失。	環諮詢會	同意。在下一階段研究制訂區概念藍圖時，會就行人環境在交通、商業運作和社區面的影響作出評估（包括益弊處）。
------------------------------------	------	--

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[後一頁](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
6.1.2 行人專用區會對附近居民產生噪音和其他滋擾。	文富穩	意見備悉。我們會就行人專計劃進行環境影響評估，進行公眾諮詢，讓市民就改善作出選擇。
6.1.3 應評估行人專用區對交通、商業運作和社區的影響。	立法會	同意。見上文第6.1.1段的回
6.2 交通流通情況		
6.2.1 雖然行人專用區計劃可提供一個安全的步行環境，但也可能引致鄰近道路網交通擠塞。	置地集團 文富穩	同意。見上文第6.1.1段的回
6.2.2 應評估擴闊行人路對交通的影響。	立法會	同意並將會在研究中探討。
6.3 車輛出入口、客貨上落和支援服務車輛停泊等設施		
6.3.1 人車分隔會帶來不便及可能對商戶的生意和商業活動構成影響。	嘉華集團	在行人環境規劃中，我們不視商業活動對上落客貨和提供支援服務的需要。限制上貨和泊車的時間是其中一個方法。我們亦會因應個別環施不同的方法。

<回首頁> | <前一頁> | <上一頁>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
6.3.2 行人專用區計劃會妨礙車輛運送貨物通往大廈，引致車輛不能提供支援服務的問題。在最壞情況下，運載貨物和垃圾的手推車會在街道上與行人爭路。由於在不同地區有不一樣的顧客類別，所以不可在所有地區只推行一個「概括性」的行人專用區計劃。除非以上問題得到妥善解決，我們將對在某些地區實施行人專用區計劃的提案有所保留。	置地集團	意見備悉。見上文第6.3.1段應。
6.4 人車爭路		
6.4.1 人車共用的街道可能引致行人安全問題和人車爭路的情況，在擠迫的地方尤甚。	置地集團	意見備悉。運輸署已在一些的地區就人車共用街道的進行試驗，所得的結果會在本作進一步考慮。
6.5 商業運作		
6.5.1 需要平衡行人和市民大眾，以及受影響商戶的利益。	市建局	同意。雖然「行人為本」仍環境規劃的大原則，但社會包括商戶在內的其他利益都到充分考慮。而在作出行人規劃的建議時，亦應平衡各的利益。
6.5.2 從零售商的角度來說，一個優良的行人環境有助鼓勵市民前往購物點。	廣東道聯會	同意。創造一個優良的行人是研究的其中一個重要目標

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[下一頁](#)> | <[尾頁](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
6.5.3 行人專用區會吸引其附近街道店舖的顧客前往，令他們的生意和物業價值受到負面影響。	文富穩	意見備悉。研究會進一步探個議題。
6.5.4 應評估行人環境改善計劃對其範圍內商鋪生意所作的影響。	總商會	同意。研究會評估行人環境計劃對有關商戶生意的影響
7. 公眾參與及私營機構的貢獻		
7.1 公眾的參與		
7.1.1 公眾諮詢是行人環境規劃過程中重要的一環。	社聯 置地集圖	同意。在草擬研究的最後建時，我們會舉行另一階段的諮詢。
7.1.2 除了行人環境改善計劃的設計和實施外，公眾參與亦應延伸至其他範疇，例如計劃的運作和管理。	Q Chan	同意。公眾參與在行人環境計劃中的規劃、設計、實施及保養方面都極為重要。研探討有關的實施大綱和機制
7.1.3 必須考慮如何照顧社會不同階層的需要，他們無論在地理環境、文化、教育背景與人口特徵方面都存在差異。	CM Cheung & YM Cheuk	意見備悉。從外國的經驗已了公眾參與在行人環境規劃中的重要性。研究會進一步有關的實施大綱和機制。
7.1.4 除區議會外，社區中心亦是公眾參與另一個適當的聯繫點。	Q Chan	意見備悉並將作考慮。

<回首頁> | <前一頁> | <_>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
7.1.5 在道路使用方面，車輛似乎較行人優先。應將能夠代表行人需要的人士納入各交通運輸諮詢委員會內。	爭氣行動	意見備悉。行人優先是本研其一目標，而社會大眾或需想上有所轉變以達至此目標前，在十八區區議會的運動委員會內和交通諮詢委員內，已包括了社會各階層的以反映行人的需要。
7.1.6 推行公民教育與優質的行人環境改善計劃同樣重要。因此，應多著重教育普羅大眾如何保持一個優美的行人環境。	交諮詢會	意見備悉。政府可透過宣傳動，教育市民應保持行人環境整齊和清潔。而食物環境律已加強有關的教育和執法行
7.2 私營機構的貢獻		
7.2.1 應鼓勵私營機構更多的參與。在研究的第二階段，營商諮詢小組或可提供適當的渠道以商討實施機制等事宜。	土建諮詢委員會	同意私營機構在行人環境規程中，扮演著一重要角色。會在審議實施大綱和有關機階段，進一步探討這議題。
7.2.2 應考慮融合公共及私人發展空間以締造一個方便及切合需要的行人環境和網絡。	建築師學會	同意。在私人發展計劃內擴行人使用的空間，可幫助解擠迫市區環境內土地限制的題，並提供一個全面及緊密的行人環境和網絡。
7.2.3 不應忽視私營機構及發展商的意見，因他們能對行人環境改善計劃的成功作出很大貢獻。	Q Chan	同意。見上文第7.2.1段的回

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一頁>](#)

附錄B 意見及回應摘要

意見 / 建議	提出者	回應
8. 實施機制/時間表		
8.1 規劃、設計和實施大綱		
8.1.1休憩地方和行人專區的整體規劃及設計必須配合良好的管理和清潔的環境。	嘉華集團	同意。在行人環境改善計劃中，優良的管理和保養與規劃和設計工作同樣重要。
8.1.2有需要成立一個專責小組，來協調在選定地區所推行的試驗計劃，以闡明行人環境規劃的概念及其得與失。	環諮詢會	意見備悉。行人環境規劃的實施大綱和機制將會在研究的下一階段作全面檢討。研究亦會考慮成立專責小組，推行試驗計劃。
8.1.3政府跨部門的協調工作對行人環境規劃十分重要，它可確保有效地實施及建立一個方便和優美的行人環境。	嘉華集團 廣東道聯會	見上述8.1.2段的回應。
8.1.4除非各政府部門在管理問題和優先次序方面得以解決，否則行人路「三個地帶」的概念難於實踐。有需要就街景、美化市容地帶、休憩用地和露天茶座等事宜協調規劃、設計及實施的工作。	土建諮詢委會	意見備悉。在研究的下一階段，會探討各公共及私人機構在不同層面的實施及管理責任的協調工作。
8.1.5政府應妥善處理各有關部門在實施行人環境改善計劃時缺乏協調的問題。	市建局	見上述8.1.4段的回應。

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[下一页](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議 .. 提出者 .. 回應

8.1.6 私人機構提出過很多良好的計劃，例如在公共地方進行街頭表演，小販及商業活動，都因在現行政策的限制下未能實現。因此有需要成立一個協調的組織以及適當的架構與政策大綱，以廣納和實施私人發展計劃，而公眾的參與必須為機制的一部份。

規劃師學會

意見備悉。研究的下一階段進一步探討讓公共和私營機構的實施機制。而妥善管理街頭表演、小販及商業活動，確能增加公共地方的活力。

8.2 各實施機構的管理和維修責任

8.2.1 雖然對在諮詢摘要內所提出「行人設施及環境的改善計劃有賴優良的管理和各方的合作」並無異議，然而必須確立能達至該目標的具體方法。

Q Chan

見上述8.1.4段的回應。

8.3 實施時間表

8.3.1 行人環境改善計劃必須在一個既定的時限內實施。但連接粉嶺市中心與粉嶺南部的有蓋行人路建議計劃卻已經拖延了一段很長的時間。

岑永根

意見備悉。宜為行人環境改訂立優先次序，並在實際可行的時限內實施。

8.3.2 應定出具體的方法，在合理的時限內有系統地解決現存行人環境的問題。連接新鐵路站的行人通道必須配合鐵路發展項目的落成。

立法會

行人環境規劃的實施大綱是階段研究須探討的主要課題。我們同意項目發展在時間上配重要性，並會在將擬訂的行境規劃指引內強調這一點。

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一頁>](#)

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議 .. 提出者 .. 回應

9. 計劃實施的考慮因素

9.1 鼓勵/強制性措施

9.1.1 市區重建可提供增加休憩用地和改善行人環境的機會。藉著鼓勵或限制建築物後移或採用階級式設計的措施，可提供更廣闊的空間、優質的園景和街道設施、簷篷等。亦可考慮在某些街角興建設有休憩處的小型公園。

嘉華集團

同意。市區重建可提供重新現有土地用途及紓緩土地資足的機會，從而締造更多公間和更優美的行人環境。研下一階段，我們會探討如何些鼓勵和強制性措施在重建行人提供更多及更優質的公間。

9.1.2 政府應鼓勵私人土地業主利用建築物條例所賦予的額外地積比率，將建築物後移及提供公共通道，藉以締造更寬闊的街道和行人路。

置地集團

在物業發展時，把建築物後提供公共通道以獲得額外地積比率是既定的措施。我們會在的下一階段探討如何更廣泛用此現存機制或其他鼓勵性施。

9.1.3 宜考慮效法美國以立法規定在重點地區內重建寫字樓時，必須興建架空行人道的做法。

城規會

意見備悉。在研究的下一階段探討此概念。

9.2 行人路上違例的障礙物

9.2.1 需要更有效地管理行人路，避免因爲下列情況引致行人環境質素下降及行人路被阻隔：

- 非法流動小販

- 地面商舖非法佔用行人路，如擺放小攤檔和廣告板

- 在不適當的位置擺放路標及街道設施等

梁球
視網膜病變協會
市建局
PY Leung

意見備悉。在本研究探討實綱及機制階段時會包括此調

<[回首頁](#)> | <[前一頁](#)> | <[後一頁](#)> | <[尾頁](#)>

附錄B 意見及回應摘要

意見／建議	提出者	回應
9.2.2 應對非法佔用或阻礙行人路的商戶採取更嚴厲的執法及罰則。	PY Leung	意見備悉。商戶非法佔用行會減少它的實質闊度及妨礙流，這情況並不理想。在私業內的行人路須由有關管理處理，而食物環境衛生署則公共行人路的執法。
9.2.3 車輛停泊於行人路上不僅對行人造成障礙，更會構成危險。	鄒子憲 視網膜病變協會	意見備悉。警方經常對行人的違例泊車進行檢控。

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一頁>](#)

附錄C 意見索引

I. 在二零零二年二月二十三日舉行的公眾諮詢論壇意見索引 (按照英文名稱排列)

名稱	簡稱	段落索引
團體		
爭氣行動 CONNELL, Annelise	爭氣行動	3.6.5, 7.1.5
長春社 何小芳	長春社	1.3.3, 3.6.3, 4.6.6
平等機會委員會 CHU, Ferrick	平機會	5.1.6, 5.2.1
香港中華煤氣有限公司 LEE, K.W.	中華煤氣	4.6.2
香港藝術發展局 陳雲根	藝術發展局	3.7.3
香港社會服務聯會 郭俊泉	社聯	5.1.1, 5.1.2, 5.2.1, 7.1.1
香港電燈有限公司 李廣詠	香港電燈	4.6.4
香港建築師學會 LEUNG, Andy	建築師學會	1.3.1, 3.3.1, 7.2.2
香港規劃師學會 BROWNLEE, Ian	規劃師學會	3.8.1, 4.2.2, 8.1.6
香港測量師學會 何廣毅	測量師學會	3.10.3, 3.10.7, 3.10.9, 4.3.1

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一個>](#)

附錄C 意見索引

名稱	簡稱	段落索引
香港理工大學土木及結構工程系 林興強	林興強	1.2.1
棉登徑業主會 王惟翰	棉登徑業主會	3.7.4
北區區議會 岑永根	岑永根	8.3.1
香港復康聯盟 陳嘉儀	復康聯盟	5.1.1, 5.1.2, 5.1.3, 5.2.1, 5.3.1, 5.3.2, 5.4.1
香港視網膜病變協會 曾建平	視網膜病變協會	2.1.1, 3.5.4, 5.4.1, 5.4.2, 9.2.1
城市觀察組 黃華生	城市觀察組	3.3.3, 3.7.2, 3.10.1, 3.10.5, 3.10.8, 4.2.8, 4.6.2
元朗區議會 文富穩	文富穩	3.8.2, 6.1.2, 6.2.1, 6.5.3
個別人士		
鄺子憲	鄺子憲	3.5.3, 4.2.5, 9.2.3
梁球	梁球	5.4.1, 5.4.2, 9.2.1

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一個>](#)

附錄C 意見索引

II. 書面意見索引 (按照英文名稱排列)

名稱	簡稱	日期	段落索引
團體			
廣東道聯會	廣東道聯會	28.3.2002	1.1.1, 3.5.5, 3.6.6, 4.2.10, 4.3.6, 6.5.2, 8.1.3
電訊盈科數碼港管理有限公司	數碼港公司	2.5.2002	4.2.11
生活環境輔導服務	環境輔導	17.5.2002	5.1.2, 5.1.3, 5.2.1, 5.3.1
香港置地集團公司	置地集團	27.3.2002	1.1.1, 1.3.2, 2.2.1, 2.2.4, 3.5.1, 4.2.1, 4.6.1, 4.6.7, 5.3.2, 6.2.1, 6.3.2, 6.4.1, 7.1.1, 9.1.2
公共機構政策聯會	公共機構聯會	28.3.2002 8.4.2002	1.1.1, 3.10.4, 4.1.2, 4.3.3, 4.6.2, 4.6.3, 4.6.4, 4.6.5, 4.6.8, 4.6.9
嘉華集團	嘉華集團	4.4.2002	2.3.2, 3.1.1, 3.2.1, 3.5.2, 3.7.5, 3.10.2, 3.10.3, 3.10.5, 3.10.9, 4.2.4, 4.2.6, 4.4.3, 4.5.2, 6.3.1, 8.1.1, 8.1.3, 9.1.1
九龍巴士(一九三三)有限公司	九巴	27.3.2002	2.1.4, 2.2.3
新界社團聯會	新界社團聯會	6.3.2002	3.8.3

<回首頁> | <前一頁> | <下一個>

附錄C 意見索引

名稱	簡稱	日期	段落索引
香港復康聯盟	復康聯盟	28.3.2002	3.3.2, 3.5.4, 5.1.2,
		9.5.2002	5.1.3, 5.2.1, 5.3.1, 5.3.2, 5.3.3, 5.4.1
香港視網膜病變協會	視網膜病變協會	28.3.2002	2.1.1, 3.5.4, 4.1.3, 5.1.3, 5.1.4, 5.4.1, 5.4.2, 5.4.3, 5.4.4, 5.4.5, 9.2.1, 9.2.3

個別人士

CHAN, Queenie	Q Chan	28.3.2002	2.1.1, 4.2.6, 7.1.2, 7.1.4, 7.2.3, 8.2.1
CHEUNG, C.M. Christine & CHEUK, Y.M. Carol	CM Cheung & YM Cheuk	30.3.2002	1.4.1, 2.1.4, 2.3.3, 3.4.1, 3.10.6, 7.1.3
HO, Danny	D Ho	11.3.2002	3.6.2, 3.7.1
Kin Kin	Kin Kin	5.3.2002	4.2.5
劉日康	劉日康	3.3.2002	3.8.4
LEUNG, Po Kuk	PY Leung	19.3.2002	9.2.1, 9.2.2
李國英 (大埔區區議員)	李國英	22.2.2002	3.8.3

[<回首頁>](#) | [<前一頁>](#) | [<下一個>](#)

附錄C 意見索引

III. 曾諮詢的委員會和議會的意見索引

名稱	簡稱	日期	段落索引
城市規劃委員會	城規會	1.2.2002	1.1.1, 2.1.2, 2.3.1, 3.3.4, 3.3.5, 3.6.1, 3.10.10, 3.10.11, 4.1.1, 4.5.1, 4.6.1, 4.6.2, 9.1.3
交通諮詢委員會	交諮詢會	26.2.2002	1.1.1, 3.2.2, 3.6.7, 4.1.1, 4.2.2, 4.2.3, 4.2.9, 4.2.10, 4.3.1, 4.3.2, 4.4.2, 4.6.1, 7.1.6
市區重建局(規劃、 拓展及文物保護委員 會)	市建局	4.3.2002	1.1.1, 3.9.2, 4.6.1, 6.5.1, 8.1.5, 9.2.1
土地及建設諮詢委員 會(規劃小組委員會)	土建諮詢委會	6.3.2002	1.4.2, 3.9.1, 5.3.1, 7.2.1, 8.1.4
香港總商會	總商會	14.3.2002	4.2.2, 4.2.4, 4.2.5, 4.3.2, 4.6.6, 6.5.4
環境諮詢委員會	環諮詢會	26.3.2002	3.6.4, 3.10.8, 4.2.2, 4.2.7, 4.3.4, 4.3.5, 4.4.1, 4.6.1, 6.1.1, 8.1.2
立法會 (規劃地政及 工程事委員會) **	立法會	26.4.2002	2.1.3, 2.2.2, 4.1.4, 5.1.5, 5.2.1, 5.3.1, 6.1.3, 6.2.2, 8.3.2

** 未有會議記錄，有關意見是根據立法會秘書處發出的跟進行動表。