

《審計署署長第四十九號報告書》— 第 11 章

設置行人天橋及行人隧道

撮要

1. 行人過路設施大多設於地面（與馬路同一水平）。行人天橋及行人隧道建於與馬路不同的水平，分隔車輛及行人流量。與地面過路處相比，分層過路處較能保障行人安全，對交通造成的阻礙亦較少。行人天橋及行人隧道的總數目由一九八六年的 422 條大幅增加至二零零六年的 1 065 條。運輸署對設置行人過路處，包括行人天橋及行人隧道，負起整體責任。路政署和土木工程拓展署會進行行人天橋及行人隧道的建造工程。路政署亦負責維修保養上述大部分設施。審計署最近審查了行人天橋及行人隧道的規劃、設置及使用率，並發現有可改善之處。

監察行人天橋及行人隧道的使用率

2. **需要監察行人天橋及行人隧道的使用率** 建造行人天橋或行人隧道涉及龐大的基建費用。同時亦須為這些設施的運作及維修保養支付高昂的經常費用。不過，運輸署沒有在建造行人天橋及行人隧道後進行檢討的慣常做法。政府統計處在二零零三年進行的一項調查顯示，58.5%的受訪者表示交通燈控制的地面過路處是最受他們歡迎的過路處，而沒有扶手電梯的行人天橋及行人隧道則最不受歡迎。因此，有些行人天橋和行人隧道可能因為附近設有地面過路處，以致使用率受影響；其他因素亦有可能影響這些設施的使用率。審計署建議運輸署署長應：(a) 進行檢討，找出使用率低的行人天橋及行人隧道，並查明箇中原因；及 (b) 定期監察行人天橋及行人隧道的使用率。

一條位於西灣河的行人隧道

3. **過路設施的規劃工作** 二零零三年十二月，當局在西灣河太安街附近建造一條橫跨愛信道的行人隧道（行人隧道 X）。在進行建造工程之前，部分東區區議員對設置行人隧道有所保

留。自行人隧道於二零零三年十二月啟用後，行人隧道的使用率偏低。區內居民覺得使用行人隧道甚為不便，一些居民甚至亂過馬路而不使用行人隧道。由於愛信道車輛流量低，居民要求當局在行人隧道上面設置地面行人過路處。二零零七年一月，運輸署同意設置臨時交通燈控制過路處。過路處預計在二零零八年年初完成裝置工程。

4. 在行人隧道 X 上面設置的新地面行人過路處啟用後，行人隧道 X 的使用率可能會進一步下降。運輸署計劃待愛秩序灣的房屋發展項目全部入伙後，對交界處的過路設施進行檢討。審計署建議運輸署署長應：(a) 在日後規劃行人天橋及行人隧道時考慮：(i) 區內居民的意見和他們喜歡使用哪種過路設施；及(ii) 區內的行人及交通流量；及(b) 檢討行人隧道 X 的使用情況，並編訂時間表，以便檢討愛信道與太安街交界處的行人過路設施。

五條附近設有地面過路處的行人天橋

5. 審計署的抽查結果顯示，由於附近設有地面過路處，以致下列五條行人天橋使用率偏低：

- (a) 一條建於一九九零年，位於深水埗昌新里附近橫跨欽州街的行人天橋（行人天橋 A）；
- (b) 一條建於一九七一年，位於柴灣環翠道附近橫跨柴灣道的行人天橋（行人天橋 B）；
- (c) 一條建於一九八五年，位於西灣河太安街附近橫跨筲箕灣道的行人天橋（行人天橋 C）；
- (d) 一條建於一九八五年，位於北角渣華道附近橫跨英皇道的行人天橋（行人天橋 D）；及
- (e) 一條建於一九八五年，位於北角糖水道附近橫跨英皇道的行人天橋（行人天橋 E）。

6. **需要制定維修保養策略** 近年，上述五條行人天橋使用率偏低的情況令人關注。運輸署表示這五條行人天橋的使用率，因交通模式的改變和其後在附近設置地面過路處而受到影響。該

五條行人天橋的運作及維修保養費用亦龐大。審計署建議運輸署署長及路政署署長應制定策略，維修保養該五條行人天橋，制定策略時須顧及預期的使用率、行人的需要及維修保養費用。

7. **封閉斜路** 二零零一年，行人天橋 A 遭露宿者非法佔用。深水埗民政事務處與有關的政府部門進行了多次聯合行動，以解決露宿者問題，但未能取得成效。二零零三年九月，政府收到請求，如未能解決露宿者問題，便應拆卸該行人天橋。二零零四年三月，當局把行人天橋 A 的東面斜路封閉，以迫使露宿者離開行人天橋。審計署認為，如須封閉斜路，則應考慮同時封閉東西兩面的斜路，否則會對使用輪椅的市民造成不便，因他們從西面斜路上橋，但其後才發現東面斜路已經封閉。二零零七年五月及七月，審計署在進行實地視察時，發現西面斜路被載滿雜物的手推車及廢物阻塞。二零零七年九月，民政事務總署表示行人天橋 A 的露宿者問題已經解決。審計署建議運輸署署長應檢討封閉行人天橋 A 東面斜路的安排。

連接未發展土地的兩條行人隧道及一條行人天橋

8. **一條位於油麻地的行人隧道** 一九九七年一月，路政署建成一條行人隧道(行人隧道 Y)，橫跨渡船街，連接澄平街和填海區尚未發展的土地。二零零零年六月，路政署發現多名露宿者佔用了該行人隧道。儘管經過幾次行動以清理露宿者，問題仍然存在。二零零一年六月，油尖旺民政事務處建議封閉該行人隧道以解決這問題。運輸署認為行人隧道的使用率偏低是因為內有露宿者，以及附近已設有地面過路處。二零零四年，由於露宿者問題已經遏止，因此無需實行封閉行人隧道 Y 的建議。審計署注意到，行人隧道 Y 在一九九七年建成，至今十年，使用率仍然偏低，原因是在填海區的土地仍未發展，以及行人流量低。

9. **位於天水圍的一條行人天橋及一條行人隧道** 二零零四年五月，土木工程拓展署在天業路附近建造一條行人天橋(行人天橋 F)及一條行人隧道(行人隧道 Z)，橫跨濕地公園路，與一幅已規劃為住宅及商業發展的空置土地連接。二零零七年四月，規劃署在檢討土地用途後，把該幅土地的地積比率由 2 倍減至 1.5 倍。截至二零零七年九月，規劃署仍在擬備該幅土地的規劃大綱。由於可能還要多等幾年才會發展該幅土地，行人天橋 F 及

行人隧道 Z 遠早於毗鄰土地發展前便已設置。審計署認為，日後規劃工程計劃有可改善之處。審計署建議，為尚待發展的土地設置行人天橋或行人隧道時，運輸署署長、路政署署長及土木工程拓展署署長應：(a) 採取措施，務求使設置設施的時間與土地發展的時間盡量吻合；及 (b) 如土地計劃用作私人發展用途，考慮可否押後設置行人天橋或行人隧道，並規定由發展商興建有關設施。

一條由資助機構建造的行人天橋

10. **香港浸會大學附近的過路設施** 一九九八年十月，香港浸會大學（浸大）在聯福道附近建造一條橫跨聯合道的行人天橋（行人天橋 G），該行人天橋為校舍發展工程項目之一。行人天橋的建造費用由政府支付，並開放予公眾使用。由於行人比較喜歡使用附近的地面過路處，行人天橋 G 自一九九八年十月啟用後，使用率一直偏低。一九九九年六月及十二月，浸大要求運輸署考慮取消聯福道附近橫跨聯合道的地面過路處。不過，運輸署認為行人天橋 G 未必可以吸引行人使用，因為他們須行上斜路及使用樓梯，於是決定保留該地面過路處。二零零七年，浸大計劃在校園建造行人道系統（包括興建多條有蓋扶手電梯及有蓋行人道）。該行人道系統可以善用行人天橋 G。審計署建議運輸署署長在規劃由資助機構興建的行人天橋或行人隧道時，應考慮設施的預期使用率。審計署又建議香港浸會大學應申請撥款以便適時發展擬建的行人道系統。

一條部分已拆卸的行人天橋

11. **位於西營盤的行人天橋** 一九九零年年初，位於西營盤的行人天橋 H 與另外兩條行人天橋建成，以供橫過干諾道西。一九九三年，行人天橋 H 北面部分及另外兩條行人天橋被拆卸，以便建造西區海底隧道的交匯處。行人天橋 H 橫跨西邊街的一段卻被保留。二零零三年三月，部分中西區區議員表示，甚少行人使用行人天橋 H，因為附近設有地面過路處。鑑於使用率偏低，區議員要求運輸署考慮拆卸該行人天橋。二零零三年七月，中西區區議會建議政府應考慮待行人天橋 H 附近進行其他工程計劃時，才一併進行拆卸工程。審計署建議運輸署署長及路政署署長應：(a) 檢討保留行人天橋 H 的成本和效益；及 (b) 在日後拆卸行

人天橋時，考慮拆卸整條行人天橋，不要留下過路作用有限的一部分行人天橋。

當局的回應

12. 當局接納審計署的各項建議。

二零零七年十一月