

《審計署署長第五十四號報告書》 — 第 3 章

建造行人過路設施

撮要

1. 行人過路設施大都設於地面（與馬路同一水平）。行人天橋和行人隧道屬分層過路設施（建於與馬路水平以上或以下），行人橫過馬路時可得到最大安全保障，同時對車輛交通造成的阻礙最少。運輸署對規劃和設置行人過路設施，負起整體責任，以及在《運輸策劃及設計手冊》載述規劃行人過路設施的詳細指引。路政署和土木工程拓展署負責執行行人天橋及行人隧道基本工程項目。截至二零零九年十二月，路政署負責維修保養 717 條行人天橋及 435 條行人隧道。政府統計處在二零零三年進行一項調查，發現約 70% 的受訪者喜歡使用地面過路處，而不是行人天橋和行人隧道。審計署最近進行一項審查，選取多條行人天橋及行人隧道，以探討設置行人天橋及行人隧道的規劃程序。

改善行人天橋及行人隧道使用率的措施

2. 二零零七年十月，審計署發表的《審計署署長第四十九號報告書》，在第 11 章提出對設置行人天橋及行人隧道的意見。帳目審查發現多條使用率偏低的行人天橋及行人隧道，原因是附近設有地面過路處或連接的用地尚未發展。審計署就此提出多項改善建議，獲當局接納並付諸實行。

3. **需要落實改善工程及跟進工作** 在二零零七年的帳目審查，審計署建議運輸署應進行檢討，找出使用率偏低的行人天橋及行人隧道，查明箇中原因，並定期監察其使用率。運輸署同意分階段進行檢討，並在二零零七年十二月展開第一階段檢討。二零一零年一月，運輸署擬備《二零一零年檢討報告》，建議多項改善工程和跟進工作。審計署建議，運輸署署長應及早採取行動，落實改善工程及跟進工作。

4. **需要制訂檢討行人天橋及行人隧道的使用率的計劃** 在《二零一零年檢討報告》中，運輸署檢討使用率偏低的 22 條行人天橋及 17 條行人隧道，指出行人天橋及行人隧道附近設有地面過路處是引致使用率偏低的主因之一。審計署注意到，運輸署並沒有就其餘行人天橋及行人隧道擬訂任何工作計劃，以便有系統地進行檢討。審計署的審查亦找出使用率偏低的七條行人天橋及兩條行人隧道（不包括在運輸署檢討的個案內）。每宗個案的行人天橋或行人隧道附近皆設有地面過路處。審計署建議運輸署署長應：*(a)*制訂計劃和時間表，有系統地探討行人天橋及行人隧道的使用率，並確定改善使用率偏低者的措施；及*(b)*探討行人天橋／行人隧道附近設置地面過路處的根本原因。

沿着紅磡繞道的行人天橋

5. 沿着紅磡繞道有一條 600 米長的高架行人道，行人天橋 J，連接尖沙咀東部（尖東）海濱長廊與紅磡灣填海區。行人天橋 J 在一九九九年建成，造價 3,000 萬元，在兩項基本工程項目下建造，分別是路政署建造紅磡繞道的工程項目（工程項目 A），以及土木工程拓展署在紅磡灣填海區提供基礎設施的工程項目（工程項目 B）。

6. **需要提供足夠及準確的撥款申請資料** 一九九五年七月，路政署向財務委員會的工務小組委員會就工程項目 A 申請撥款。儘管行人天橋 J 造價的 70% 記入工程項目 A 的工程撥款帳目，撥款申請文件並無具體提述建造行人天橋 J 一事。一九九六年三月，土木工程拓展署向工務小組委員會就工程項目 B 申請撥款。撥款申請文件指出，行人天橋 J 會把紅磡灣填海區和鐵路貨場延伸部分連接起來。這項描述並非完全適用於行人天橋 J，因為修訂設計已刪除行人天橋 J 連接鐵路貨場延伸部分的旁跨通道。審計署認為，路政署及土木工程拓展署向工務小組委員會提交的撥款申請文件中，並無就建造行人天橋 J 的理據提供足夠詳細資料。審計署建議，日後規劃基建及道路工程項目時，路政署署長和土木工程拓展署署長應諮詢運輸署署長，就工程項目下設置行人天橋或行人隧道，向工務小組委員會／財務委員會提供足夠及準確的資料。

7. **需要監察行人天橋 J 的使用率及探討其他用途** 二零零九年年底，審計署的實地視察和運輸署的調查發現行人天橋 J 的使用率偏低。使用者多為緩跑及散步人士。審計署亦注意到在規劃中的一條直通海濱長廊，會在地面連接尖東與紅磡灣填海區。屆時行人天橋 J 作為行人通道的用途可能會進一步降低。審計署建議運輸署署長應：(a) 監察行人天橋 J 的使用率，以便確定推廣其用途的方法；及(b) 諮詢其他相關政府部門，並顧及附近地方的規劃發展，探討行人天橋 J 的其他用途。

深水埗一條封閉的行人隧道

8. 深水埗西九龍走廊下，有一條長約 150 米的行人隧道 W，把九江街連接至一幅將會興建公屋的未發展用地。行人隧道 W 自一九八八年以造價 196 萬元落成後，一直未開放給市民使用。曾有多次報告，指有露宿者非法佔用行人隧道 W，而且發現有非法傾倒廢物的情況。

9. 直至二零一零年二月，行人隧道 W 已被封閉超過 20 年。審計署並未發現任何記錄，顯示建造行人隧道 W 的理據。審計署建議：(a) 路政署署長和運輸署署長應探討建造行人隧道 W 及其後封閉隧道的理據，以便汲取教訓，改善日後分層過路設施的規劃；及(b) 運輸署署長應諮詢其他相關政府部門，檢討行人隧道 W 的未來用途，包括可否把隧道開放給市民使用。

位於東涌西的兩條行人天橋

10. 東涌新市鎮西有兩條行人／單車天橋，行人天橋 K 及 L。行人天橋 K 位於裕東路與松仁路交界處。行人天橋 L 位於裕東路西端。該兩條行人天橋屬東涌新市鎮發展計劃第 IIB 期的基本工程項目的一部分，土木工程拓展署在二零零零年落成該兩條行人天橋，造價合共 1.1 億元。

11. **需要改善行人過路設施的規劃** 根據《運輸策劃及設計手冊》，設置分層過路設施時應考慮交通流量和速度。行人天橋 K 及 L 所在的道路，現時交通疏落，車速限制定為每小時 50 公里。區內居民表示，兩條行人天橋並不方便，並多次要求運輸署在兩條行人天橋附近設置地面過路處。有些居民棄用行人天橋 K 而冒險亂過松仁路。二零一零年一月，當局在松仁路設置地面過路處。審計署建議，土木工程拓展署署長應諮詢運輸署署長，並顧及《運輸策劃及設計手冊》所載的各項相關因素，審慎研究設置每項分層過路設施的理據。該等因素包括預計交通流量和速度，以及區內居民的意見和他們喜歡使用的過路設施種類。

12. **需要提供設置分層過路設施的理據** 一九九六年六月，當局向工務小組委員會／財務委員會申請東涌新市鎮發展計劃第 IIB 期的撥款，包括建造行人天橋 K 及 L。相關工務小組委員會文件載述，建造該兩條行人天橋的原因，是為了避免日後出現不銜接和環境污染問題。文件並無提供建造兩條行人天橋，而非地面過路處的詳細理據。審計署建議，日後基建發展工程項目規劃設置分層過路設施時，土木工程拓展署署長應在申請撥款時提供足夠的詳細資料，說明需要設置分層過路設施的理據和時間安排。

青山公路改善工程計劃建造的行人天橋

13. 二零零一年三月，財務委員會通過撥款進行在荃灣第 2 區與嘉龍村之間的青山公路路段（下稱青山公路路段）的改善工程。工程範圍包括建造 11 條行人天橋（行人天橋 M 至 W）。行人天橋於二零零五年至二零零六年間先後完成，造價合共 8,890 萬元。

14. **需要在工務小組委員會／財務委員會文件中記錄設置分層過路設施的理據** 《運輸策劃及設計手冊》規定，考慮某一地點設置分層過路設施時，須視乎個別情況，並顧及多項相關因素。審計署注意到，青山公路路段劃為郊區公路，設置地面或分層過路設施均可。青山公路工程計劃的設計文件提述，基於城市規劃及交通管理／道路安全理由，建議設置分層過路設施。路政

署最後設置一個地面過路處及 11 條行人天橋。向工務小組委員會／財務委員會申請撥款的文件載述當局會沿青山公路路段設置 11 條行人天橋，但沒有逐一充分記錄設置行人天橋的理據。

15. **需要考慮在行人及車輛流量偏低位置採用地面過路處**
二零零九年年底，運輸署進行調查，發現在行人天橋 M 至 W 地點的行人及車輛流量不高。其中七條行人天橋所在位置的情況尤其明顯，繁忙時段的車輛流量低於設計行車量的 20%。此外，在七條行人天橋所在位置，繁忙時段的行人流量少於每小時 60 人次。審計署認為，在行人及車輛流量偏低的位置設置地面過路處，相對於設置分層過路處，會是可行的選擇。

16. **需要考慮鄰近範圍的行人過路設施** 根據《運輸策劃及設計手冊》，考慮設置分層過路設施時，應顧及有否其他過路處及其位置。行人天橋 M 提供一條跨越海安路通往海濱長廊的行人通道。行人天橋 M 的東面亦設有一個地面過路處及兩條行人天橋（均早在有行人天橋 M 前落成）通往海濱長廊。審計署認為，行人天橋 M 所在位置如需過路處，或可設置地面過路處。

17. **需要審慎研究在相距不遠範圍內設置兩條行人天橋的理據** 行人天橋 O 及 P 設於汀九村附近，兩者相隔 212 米。根據《運輸策劃及設計手冊》，考慮提供分層過路設施時，應顧及理想的行人路徑，以及設施與附近發展項目及行人道系統的連接情況。一九九八年，路政署打算在行人天橋 P 的位置建造一條行人隧道，作為汀九村附近唯一的過路設施。不過，汀九村村民認為擬建行人隧道的位置不是村民主要使用的行人徑，對他們並不方便，並要求在行人天橋 O 的位置設置過路設施。村民又對行人隧道的罪案及安全表示關注。為回應居民的要求，路政署設置行人天橋 O，並以行人天橋 P 取代擬建的行人隧道。結果便在相距不遠範圍內設置兩條行人天橋。

18. 青龍頭亦有另一對行人天橋（行人天橋 U 及 V），兩者相距不遠（相距 315 米）。審計署的實地視察及運輸署的調查發現該處的行人及車輛流量不高，而亂過馬路的人數較使用行人天橋的人數為多。審計署又發現，西行線車輛可在行人天橋 V 附近路口右轉，不受交通燈號控制。審計署認為，作為替代方案，或可在行人天橋 V 所在位置設置燈號控制的地面過路處，以供行人使用，亦可控制右轉車輛流動。

19. 鑑於上述第 14 至 18 段所載審計署的意見，審計署建議，日後規劃道路工程項目時，路政署署長應諮詢運輸署署長，在工務小組委員會／財務委員會文件中訂明設置分層過路設施的理據，同時顧及下述因素：(a) 行人及車輛流量；(b) 鄰近的其他行人過路設施；(c) 可能使用設施人士的理想行人路徑，以及設施與附近發展項目及行人道系統的連接情況；及 (d) 是否在相距不遠範圍內設置兩個分層過路設施。

20. **需要監察行人天橋附近的道路安全及行人亂過馬路的情況** 運輸署的調查（見第 15 段）發現，繁忙時段在該 11 條行人天橋所在位置橫過馬路的 568 人中，196 人（35%）在路面亂過馬路。在行人天橋 S、U 及 V 所在位置，亂過馬路的人數更超出使用行人天橋的人數。審計署建議，運輸署署長應監察青山公路路段 11 條行人天橋所在位置的道路安全情況，並確定措施，勸阻行人勿亂過馬路。

當局的回應

21. 當局同意審計署的建議。

二零一零年四月