

建造新界單車徑網絡

摘要

1. 騎單車是香港頗受歡迎的康樂活動之一。很多市民為康樂和消閒到單車徑騎單車，特別是在周末。現時由運輸署負責交通管理的單車徑總長 218.5 公里，分布在八個地區。
2. 為提高單車徑的康樂價值和改善市民的生活質素，當局於二零零八年公布推展新界單車徑網絡，建造一條貫通新界東西的單車徑，由馬鞍山至荃灣，全長 112 公里，當中 70 公里是新建的單車徑。按照施工目標，網絡會由二零零九年年中起分階段動工，並預計於二零一一年年中起陸續完工。土木工程拓展署負責網絡的規劃、設計和建造。截至二零一四年八月，立法會財務委員會已批出 5.539 億元撥款用作推展部分網絡。
3. 近年在單車徑發生的單車意外有所增加。由二零零九年至二零一三年期間，在單車徑發生的意外數目上升了 66%，而此等意外導致受傷的人士的數目則增加了 74%。
4. 鑑於當局用了很長時間只建造了部分單車徑網絡，以及與單車徑相關的一些可能存在問題，審計署最近就建造和管理新界單車徑的事宜進行審查，以探討可予改善之處。

新界單車徑網絡的推展

5. 二零零九年四月，發展局告知立法會發展事務委員會擬建的新界單車徑網絡會分為四段，根據以下的計劃推展：
 - (a) 路段 A：馬鞍山至上水段 (30 公里) 會於二零零九年九月動工建造，並於二零一二年七月完工；
 - (b) 路段 B：上水至屯門段 (30 公里) 會於二零一零年八月動工建造，並於二零一三年七月完工；

摘要

- (c) 路段 C：屯門至荃灣段 (22 公里) 會於二零一一年起分階段動工建造，並由二零一三年起陸續完工；及
- (d) 路段 D：六個分支路段 (30 公里) 會於二零一一年起分階段動工建造，並由二零一四年起陸續完工 (第 2.4 段)。

6. **新界單車徑網絡未能按目標時間完工** 二零零八年五月，發展局告知立法會發展事務委員會，市民殷切期望現有新界的單車徑能夠連接起來，匯集成為一個完整的單車徑網絡。然而審計署的審查發現，雖然路段 A 工程的目標完工日期定於二零一二年七月，但其相關的單車徑在二零一四年三月才完工並開放給公眾使用 (涉及 20 個月的延誤)。而路段 B 工程則未能於原定的二零一三年七月目標完工日期如期完工。截至二零一四年八月，當局仍未為路段 C 和 D 的工程定出推行時間表 (第 2.3、2.11、2.12 及 2.15 段)。

7. **未有提供推展工程項目的整體成本資料** 審計署注意到，當發展局和土木工程拓展署告知立法會發展事務委員會有關推展新界單車徑網絡的建議，以及就推行相關工程項目向立法會財務委員會申請撥款時，均沒有向他們提供整個網絡的估計建造成本。整體成本資料可供持份者評估整項計劃的成本效益，並且有助政府規劃推展該項計劃的資源分配 (第 2.16 段)。

工程合約的管理

8. 由二零一零年五月至二零一三年十一月，土木工程拓展署向三家承建商批出三份合約 (即合約 A1、A2 及 B1)，以進行路段 A 和 B 的工程。就路段 A 而言，合約 A1 涉及單車徑工程，而合約 A2 則涵蓋單車匯合中心的工程。至於路段 B 第一階段，合約 B1 同時涵蓋單車徑和單車匯合中心的工程。顧問 A 為項目工程師，負責進行三份合約的詳細設計，擬備標書，評估收回的標書及工程監督工作 (第 2.9 及 3.2 段)。

9. **為合約 A1 和 B1 擬備的建築工料清單出錯** 合約 A1 建築工料清單 (工料清單) 中，有兩個項目的施工量出錯，並遺漏了兩個項目。土木工程拓展署在內部檢討程序中發現有關錯誤，而合約 A1 因而需重新招標。合約 B1 方面，土木工程拓展署再次發現在一些工料清單項目的施工量有嚴重錯誤，並需於批出合約前與曾投交符合標書規定的投標者進行投標協商以修正該等錯誤。該兩

摘要

事件的錯誤令相關工程合約延遲批出。如上述錯誤未能在批出合約前發現及修正，政府便可能需為合約A1及B1共多支付7,200萬元(第3.3及3.11至3.13段)。

10. **若干狹窄的單車徑路段未有進行擴闊工程** 根據運輸署發出的《運輸策劃及設計手冊》，雙程單車徑的最低闊度是3.5米。合約A1和B1的工程均分別包括對在路段A及路段B的現有單車徑路段進行擴闊工程，以符合最低闊度的標準。然而，審計署實地視察發現路段A及B的若干單車徑路段不足3.5米闊，而當中部分路段應可進行擴闊工程(第3.22、3.23及3.26至3.33段)。

11. **完成合約A1工程需時甚久** 合約A1的原定完工日期為二零一二年九月。雖然路段A的新單車徑已於二零一四年三月開放給公眾使用，但截至二零一四年八月，仍有若干工程尚未完成，包括闢建兩個休息處和改善一些現有單車徑的工程(第3.34段)。

12. **單車匯合中心設施未能適時提供給公眾使用** 審計署注意到，儘管路段A已於二零一四年三月開放給公眾使用，但路段A的兩個單車匯合中心內的重要設施(包括單車租用亭、救護站和公廁)須到二零一四年十二月才可提供給公眾使用(第3.41及3.43(a)段)。

13. **一般工程合約的管理** 審計署注意到，為合約A1和B1擬備標書工料清單時嚴重出錯(見上述第9段)。審計署亦在近年對政府工程計劃的審查工作中，發現標書工料清單出現一些錯漏，部分更導致政府要支付額外費用。亦有事例顯示，顧問在工程設計和監管施工方面，因工作未如理想而導致大額合約申索(第3.47及3.48段)。

單車徑的交通管理和保養

14. 二零一零年五月，運輸署委聘顧問就香港九個新市鎮的單車徑網絡及停泊設施進行交通及運輸研究。該項研究在沙田和大埔的單車徑確定了20個容易發生單車意外地點，並建議就意外地點分兩個階段推行改善措施。第一階段工程包括常規措施，工程定於二零一二年六月動工，並在二零一四年四月完工。而第二階段工程包括新措施，有關工程會在稍後階段開展，即在大埔進行

摘要

的先導研究完成後，以及待評估在先導研究所推行新措施的成效後才動工(第 4.2、4.4 及 4.5 段)。

15. **容易發生單車意外地點所進行的改善措施進度緩慢** 由二零一二年六月起，運輸署要求路政署在沙田和大埔 16 個容易發生單車意外地點進行第一階段改善工程，以加強騎單車的安全。然而審計署注意到，當中四個地點的改善工程較原定完工日期延遲 10 至 21 個月才完工(第 4.10 段)。

16. **需盡量減少在單車徑沿路劃設管制性下車管制區** 根據《道路交通(交通管制)規例》(第 374G 章)，當騎單車人士經過管制性下車管制區時，須下車並手推其單車前行。然而審計署審查發現，若依照相關標誌下車，騎單車人士在元朗 45.6 公里長的單車徑騎單車時，需要在下車管制區下車 105 次。換言之，騎單車人士在元朗單車徑平均每騎踏 0.4 公里便要在管制區下車一次(第 4.22 及 4.27 段)。

17. **騎單車人士不遵守下車規定** 審計署分別在一個星期日下午和一個星期一早上於東涌的一個下車管制區進行各一小時調查，記錄到該時段分別共有 92 名及 119 名騎單車人士經過下車管制區。然而，儘管法例規定騎單車人士經過下車管制區時須下車並手推其單車前行，審計署發現在上述時段並沒有一位騎單車人士在經過下車管制區時下車(第 4.22 及 4.33 段)。

審計署的建議

18. 審計署的建議載於本審計報告書的相關章節，本摘要只列出主要建議。審計署建議當局應：

新界單車徑網絡的推展

- (a) 盡量確保公布的工務計劃按承諾的時間表和工程範圍推展(第 2.17(a) 段)；
- (b) 加快行動，以推展路段 B 第二階段、路段 C 和路段 D 的工程(第 2.17(b) 段)；

摘要

- (c) 告知立法會發展事務委員會，新界單車徑網絡無法按照原有時間表如期完工，以及當局仍未定下完成整個網絡 (包括路段 C 和 D) 的修訂時間表 (第 2.17(e) 段)；
- (d) 在日後就以階段性推行的工務計劃向立法會財務委員會申請撥款時，在盡可行的情況下向財務委員會提供整個工務計劃的估計成本 (第 2.17(f) 段)；

工程合約的管理

- (e) 盡早行動，以實施土木工程拓展署工作小組就改善擬備和查核標書工料清單項目所提出的建議 (第 3.18(a) 段)；
- (f) 檢討盡量擴闊路段 A 和 B 不足 3.5 米闊單車徑路段的可行性 (第 3.35(a) 段)；
- (g) 加強行動，以確保合約 A1 的工程能盡早完成 (第 3.35(c) 段)；
- (h) 在日後推行公共設施工程項目時，採取措施，以確保相關的重要公共服務在設施開放後能適時提供給公眾使用 (第 3.45(b) 段)；
- (i) 檢討委聘顧問和管理顧問工作的制度，務求制訂更完善的機制，盡量減少由顧問導致的錯誤，並使顧問為其工作負上更大責任 (第 3.49 段)；

單車徑的交通管理和保養

- (j) 採取措施，以確保在容易發生單車意外地點進行的改善工程盡可能依時完成 (第 4.19 段)；
- (k) 在現有單車徑和日後規劃新單車徑沿路，考慮採取措施，在不影響騎單車安全的前提下，盡量減少劃設強制性下車管制區 (第 4.34(b) 段)；及
- (l) 對騎單車人士經過強制性下車管制區時不按規定下車的情況進行檢討 (第 4.34(c) 段)。

當局的回應

- 19. 當局同意審計署的建議。