第 3 章

運輸及房屋局
路政署
土木工程拓展署

為分層行人通道加裝無障礙通道設施

香港審計署
二零一六年四月五日

這項審查工作是根據政府帳目委員會主席在 1998 年 2 月 11 日提交臨時立法會的一套準則進行。這套準則由政府帳目委員會及審計署署長雙方議定，並已為香港特別行政區政府接納。

《審計署署長第六十六號報告書》共有 8 章，全部載於審計署網頁 (網址：http://www.aud.gov.hk)。

香港
灣仔
告士打道 7 號
入境事務大樓 26 樓
審計署

電話：(852) 2829 4210
傳真：(852) 2824 2087
電郵：enquiry@aud.gov.hk

為分層行人通道加裝無障礙通道設施

目　錄

	段數
摘要	
第 1 部分：引言	1.1
背景	1.2 – 1.15
審查工作	1.16
鳴謝	1.17
第 2 部分：推行 2001 加裝工程措施	2.1 – 2.2
加裝工程可行的行人通道	2.3 – 2.14
審計署的建議	2.15
政府的回應	2.16
加裝工程不可行的行人通道	2.17 – 2.29
審計署的建議	2.30
政府的回應	2.31
第 3 部分：推行 2012 擴展計劃	3.1
公眾就分層行人通道加裝升降機而提出的建議	3.2 – 3.21
審計署的建議	3.22
政府的回應	3.23 – 3.25

	段數
第 4 部分：管理資訊系統及未來路向	4.1
綜合構築物資訊系統	4.2 – 4.11
審計署的建議	4.12
政府的回應	4.13 – 4.14
審計署的主要意見	4.15 – 4.17
未來路向	4.18 – 4.21
審計署的建議	4.22 – 4.23
政府的回應	4.24 – 4.26

附錄 **頁數**

A： 路政署：組織架構圖 (摘要)(2016 年 2 月 29 日)	55
B： 路政署及水務署對個案一的意見 (2016 年 3 月)	56 – 57
C： 沒有標誌指示附近無障礙通道設施位置的 15 條分層行人通道	58

為分層行人通道加裝無障礙通道設施

摘要

1. 根據於 1996 年生效的《殘疾歧視條例》(第 487 章)，任何人如拒絕容許殘疾的另一人進入或使用公眾人士有權或獲容許進入或使用的任何處所或設施，藉以歧視該另一人，即屬違法，除非將該等處所改動以使其可讓殘疾的人士進入或提供該等設施，會對該等處所的通道或設施的提供者造成不合情理的困難，則屬例外。路政署表示，行人天橋、高架行人路和行人隧道 (統稱為分層行人通道) 屬於受《殘疾歧視條例》管制的設施。

2. 2000 年 9 月，當時的運輸局 (現為運輸及房屋局——運房局) 在一份通告中規定，須為所有分層行人通道設置斜道或升降機，以便殘疾人士上落。2001 年 12 月，當時的運輸局告知立法會，政府會制訂優先次序，為現有的公共行人天橋加裝斜道或升降機 (以下稱為 2001 加裝工程措施)。截至 2010 年 12 月，路政署於 2001 至 2010 年期間採取行動，為轄下 1 540 條分層行人通道之中的 94 條進行勘測及加裝工程。2011 年 4 月，勞工及福利局 (勞福局) 告知立法會，全港有 295 條分層行人通道沒有設置升降機、斜道或地面替代過路處 (以下稱為無障礙通道設施)。2011 年 6 月，運房局告知立法會，為分層行人通道加裝無障礙通道設施的工程將於 2017–18 年度完結前完成。同年，路政署展開一項計劃，為餘下 201 (295 減 94) 條並未設置無障礙通道設施的分層行人通道進行勘測及加裝工程 (以下稱為 2011 加裝工程計劃，這計劃是 2001 加裝工程措施的一部分)。

3. 2012 年 8 月，為更進一步方便長者、殘疾人士及市民大眾上落公共分層行人通道，政府推出“人人暢道通行”的新政策，表明如實地情況許可，現有的行人通道即使已裝設標準斜道，政府亦會考慮加裝升降機 (以下稱為 2012 擴展計劃)。及後，市民響應政府的邀請，建議為 253 條分層行人通道進行加裝升降機工程。2012 年 11 月，運房局告知立法會，政府將邀請 18 個區議會分別從公眾建議的行人通道名單 (簡稱公眾建議名單) 中，選出每區 3 條行人通道以進行優先加裝升降機工程，而此等工程由土木工程拓展署進行 (以下稱為 2012 擴展計劃下第一批項目)。

4. 路政署表示，在一條行人通道兩端各加裝一部升降機的設計、勘測、工程及監管開支約為 4,000 萬元 (即每部 2,000 萬元)，而每部升降機每年的運作和維修開支約為 31 萬元。在 2012–13 至 2021–22 年度期間，推行 2001 加裝工程措施和 2012 擴展計劃的總開支預計為 86 億元。審計署最近就通過推行 2001 加裝工程措施及 2012 擴展計劃，為分層行人通道加裝無障礙通道設施的工作進行審查。

推行 2001 加裝工程措施

5. ***向立法會少報須進行加裝工程的行人通道的數目*** 勞福局於 2011 年 4 月告知立法會，有 295 條分層行人通道未設置無障礙通道設施 (見第 2 段)。然而，根據路政署的記錄，未設置這類設施的分層行人通道實際上有 328 條。因此，當局就未設置這類設施的行人通道數目少報了 33 (328 減 295) 條 (第 2.2 段)。

6. ***推行 2011 加裝工程計劃進展緩慢*** 自《殘疾歧視條例》於 1996 年生效至 2016 年 2 月，相距已有 20 年。2011 年 6 月，運房局告知立法會，在 2011 加裝工程計劃下為分層行人通道加裝無障礙通道設施的工程大部分預定於 2016–17 年度完結前完成，餘下的工程則於 2017–18 年度完結前完成。在未設置無障礙通道設施的 328 條分層行人通道 (見第 5 段) 之中，有 184 條 (56%) 可在 2001 加裝工程措施下進行加裝工程。 然而， 審計署的審查發現， 截至 2015 年 12 月，在該 184 條分層行人通道中：(a) 只有 60 條 (33%) 已完成加裝工程；(b) 94 條 (51%) 的工程正在進行；(c) 17 條 (9%) 正在進行詳細設計和公眾諮詢；及 (d) 13 條 (7%) 尚未展開工程。此外，截至 2015 年 12 月，在 2011 加裝工程計劃下就加裝升降機 / 斜道工程而批出的 40.3 億元撥款總額當中，已使用的款項只有 11.5 億元 (29%)(第 1.3、1.13、2.2、2.3 及 2.6 段)。

7. ***推行加裝工程項目時出現重大延誤及超支*** 截至 2015 年 12 月，在 60 條已完成加裝升降機工程的分層行人通道中，有 34 條 (57%) 行人通道的工程是在 2001 至 2010 年期間安排／完成，及有 26 條 (43%) 的工程在 2011 加裝工程計劃下完成。在該 34 條行人通道中，審計署的審查發現，在其中一宗個案，因須進行有關改移公用設施的額外工程和其他原因，導致兩條行人隧道的加裝工程的核准預算費增加了 16% 至 6,700 萬元。在另外兩宗個案，有關的加裝工程分別在原定合約完工日期 1 088 及 730 天後才完成。後者出現延誤的主要原因，是在配合附近的更換水管工程方面出現問題。在餘下的 26 條行人通

道中，審計署的審查發現，當中 20 條 (77%) 延誤了 14 至 422 天 (平均為 156 天)，一些個案是涉及批出工程合約後才發現改移公用設施的問題 (第 2.4 、2.10 及 2.12 段)。

8. ***路政署原本認為不可行的一些加裝工程後來被土木工程拓展署發現可以進行*** 《殘疾歧視條例》於 1996 年生效後，政府着手為尚未設置無障礙通道設施的分層行人通道進行加裝升降機 / 斜道工程。在 2001 至 2013 年期間，路政署在 2001 加裝工程措施下的可行性研究發現，95 條行人通道的升降機 / 斜道加裝工程並不可行，包括在深水埗的一條行人天橋，以及在灣仔的一條行人天橋和一條行人隧道的加裝工程，主要原因是地盤限制或地底有公用設施。然而，土木工程拓展署就 2012 擴展計劃而進行的可行性研究發現，在採用替代方案後，在深水埗和灣仔的 3 條分層行人通道進行加裝工程在技術上是可行的。此外，審計署留意到，路政署並沒有發出指引，以釐訂為個別公共分層行人通道加裝升降機或斜道工程在甚麼情況下可行 (第 1.5 、2.19 、2.23 、2.25 及 2.26 段)。

9. ***沒有標誌指示附近無障礙通道設施的位置*** 2009 年 3 月，運房局告知立法會，為方便未能使用未設置無障礙通道設施的行人天橋的殘疾人士，政府會視乎實際情況，考慮在行人天橋附近加設指示牌，提供附近路面過路設施的信息。然而，審計署的實地視察發現，在 15 條未有設置無障礙通道設施的分層行人通道，當局並沒有在通道附近豎立指示牌，向有需要人士指示附近無障礙通道設施的位置 (第 2.28 及 2.29 段)。

推行 2012 擴展計劃

10. 截至 2015 年 12 月，在 2012 擴展計劃下，18 個區議會選出合共 53 條分層行人通道 (其中 49 條在公眾建議名單中選出，而 4 條則不在名單上)，以推行優先加裝升降機工程 (第 3.7 及 3.8 段)。

11. ***部分獲選出的分層行人通道人流較低*** 雖然 18 個區議會獲邀在公眾建議名單上選出每區 3 條分層行人通道進行加裝工程，但在各公眾建議名單上，可供每個區議會選擇的分層行人通道數目差別很大，從低至 1 條到高至 28 條。舉例而言，提供給屯門及沙田區議會的公眾建議名單分別有 28 及 21 條分層行人通道，但提供給中西區、深水埗及西貢區議會的名單則分別各有 4 條行人通

道，而離島區議會的名單只有 1 條行人通道。就此，深水埗及離島區議會選出合共 3 條公眾建議名單以外的行人通道，以進行加裝升降機工程。審計署留意到，部分獲選出的行人通道的最高小時人流相對較低。舉例而言，被選出的南區一條高架行人路和西貢區一條行人天橋的最高小時人流分別為 69 及 112 人次 (第 3.7 及 3.10 段)。

12. ***沒有向區議會提供充足有用資料，以助其在知情的情況下作出決定*** 審計署留意到，路政署只向區議會提供關於公眾建議的 219 條行人通道的一些有用資料，但遺漏了把 32 條行人通道的資料納入公眾建議名單。審計署亦留意到，在提供資料讓區議會選出行人通道以推行加裝升降機工程時，路政署只向 3 個區議會 (屯門、葵青及觀塘區議會) 提供資料，說明行人通道附近是否設有供長者及殘疾人士使用的設施，及在 100 米範圍內是否已有替代的地面過路處，但並沒有向其餘 15 (18 減 3) 個區議會提供這些資料。此外，審計署的審查發現，在黃大仙區議會選出一條行人天橋推行加裝升降機工程後，土木工程拓展署才向該區議會提供重要的行人流量資料 (第 3.16、3.17 及 3.21 段)。

管理資訊系統及未來路向

13. ***資訊系統未能製備重要資料*** 路政署於 2002 年建立了一套綜合構築物資訊系統，藉以備存由該署負責保養的斜道、升降機、樓梯的資料及行人通道上其他設備的資料。然而，審計署留意到，該系統並不能就路政署轄下的分層行人通道製備管理報告以列出這些通道的位置及是否設有斜道或升降機 (第 4.2 及 4.6 段)。

14. ***部分在《殘疾歧視條例》生效日期後建造的分層行人通道並未設置無障礙通道設施*** 審計署在審查路政署提供的資料後發現，11 條在 1999 至 2005 年期間 (即《殘疾歧視條例》於 1996 年生效日期後) 建造的分層行人通道，於建造時並未設置無障礙通道設施 (第 4.10 段)。

15. ***加裝升降機工程的平均單位成本大幅增加*** 審計署留意到，為行人通道加裝一部升降機的平均建造成本，由 2002 至 2011 年間的 670 萬元，大幅增至 2015 年的 1,500 萬元，升幅為 124%(第 4.21 段)。

16. ***2012 擴展計劃下第二批項目*** 在 2016 年 1 月發表的施政報告中，政府表示會由 2016 年第四季開始，再邀請每個區議會各選出不多於 3 條現有分層行人通道作為 2012 擴展計劃下的第二批升降機加裝工程項目 (第 4.18 段)。

審計署的建議

17. 審計署的建議載於本審計報告書的相關部分，本摘要只列出主要建議。審計署*建議* 政府應：

推行 2001 加裝工程措施

(a) 加快行動，以完成 2011 加裝工程計劃下尚未完成的加裝工程 (第 2.15(a) 段)；

(b) 將來如進行需改移公用設施的工程，在批出有關工程合約前盡力尋求解決方案 (第 2.15(c) 段)；

(c) 將來進行工程項目時，採取措施，避免在批出合約後作出不必要的更改 (第 2.15(d) 段)；

(d) 分層行人通道加裝工程如涉及重大超支或延誤，在完工後進行檢討，以汲取教訓，加以改善 (第 2.15(f) 段)；

(e) 就 2001 加裝工程措施下被認為加裝工程不可行的分層行人通道，重新審視不進行工程的理據，並把審視結果告知立法會和相關區議會 (第 2.30(e) 段)；

(f) 發出指引，以釐訂為個別公共分層行人通道加裝升降機或斜道在甚麼情況下可行 (第 2.30(f) 段)；

(g) 在未有設置無障礙通道設施的分層行人通道附近豎立指示牌，以提供附近無障礙通道設施的資料 (第 2.30(g) 段)；

推行 2012 擴展計劃

(h) 向區議會提供充足有用的資料，以助區議會在知情的情況下選出分層行人通道，以推行加裝升降機工程 (第 3.22 段)；

管理資訊系統及未來路向

(i) 改良綜合構築物資訊系統，使其就路政署轄下的分層行人通道製備管理報告，提供有關這些行人通道的重要資料 (第 4.12(a) 段)；

(j) 進行檢討，查明於 1996 年《殘疾歧視條例》生效日期之後建造而未有設置無障礙通道設施的分層行人通道，是否應在通道建造時設置該等設施，並採取所需的補救措施 (第 4.12(c) 段)；

(k) 查明在 2011 年 4 月向立法會報告未有設置無障礙通道設施的分層行人通道數目時，漏報了 33 條分層行人通道的原因 (第 4.12(d) 段)；

(l) 日後為分層行人通道推行加裝升降機工程時，考慮本審計報告書所載的意見 (第 4.22 段)；及

(m) 進行檢討，以研究在數年內推行大量加裝升降機工程會否對相關行業構成壓力及導致工程成本上升，並採取所需的改善措施 (第 4.23 段)。

政府的回應

18. 政府同意審計署的建議。

第 1 部分：引言

1.1　本部分闡述這項審查工作的背景，並概述審查目的及範圍。

背景

1.2　1987 年 12 月，當時的運輸科 (註 1) 在一份名為“在分層行人設施設置上蓋或斜道及升降機”的通告中公布，除因特殊情況，例如缺乏空間而獲當時的運輸司批准豁免外，所有行人天橋及高架行人路 (見照片二) 均應設置斜道 (見照片一)。

照片一

黃大仙一條行人天橋的斜道

資料來源：審計署於 2015 年 12 月拍攝的照片

註 1： *當時的運輸科 (1997 年 7 月前) 和當時的運輸局 (由 1997 年 7 月至 2002 年 6 月) 負責運輸事宜的政策範疇。2002 年 7 月，當時的環境運輸及工務局成立，接手上述政策範疇。2007 年 7 月，運輸及房屋局成立，接手運輸政策範疇。*

照片二

黃大仙一條高架行人路

資料來源：審計署於 2016 年 2 月拍攝的照片

1.3　根據於 1995 年通過並於 1996 年生效的《殘疾歧視條例》(第 487 章)，任何人如拒絕容許殘疾的另一人進入或使用公眾人士有權或獲容許進入或使用的任何處所或設施，藉以歧視該另一人，即屬違法，除非將該等處所改動以使其可讓殘疾的人士進入或提供該等設施，會對該等處所的通道或設施的提供者造成不合情理的困難，則屬例外。

1.4　路政署表示，行人天橋、高架行人路和行人隧道 (統稱為分層行人通道) 屬於受《殘疾歧視條例》管制的設施，於 1996 年後建造的分層行人通道大多已設有無障礙通道設施，例如斜道或載客升降機 (見照片三)。

照片三

灣仔一條行人天橋的載客升降機

資料來源：審計署於 2016 年 2 月拍攝的照片

2001 至 2010 年加裝升降機工程

1.5　2000 年 9 月，當時的運輸局 (見第 1.2 段註 1) 在一份名為“在分層行人設施設置上蓋、斜道和升降機”的通告中規定，須為所有分層行人通道設置斜道或升降機，以便殘疾人士上落。2001 年 12 月，在回應一位立法會議員有關於行人天橋設置殘疾人士上落設施的查詢時，當時的運輸局告知立法會：

(a) 鑑於工程規模龐大和資源所限，政府會制訂優先次序，為現有的公共行人天橋加裝斜道或升降機 (以下稱為 **2001 加裝工程措施**)；及

(b) 由於地方的限制 (例如沒有足夠空間安裝斜道)，部分行人天橋不可以加裝這類設施，此外，部分行人天橋不需要這類設施 (例如附近設有地面過路處)。

1.6 2009 年 3 月，運輸及房屋局 (運房局) 在回應一位立法會議員的查詢時告知立法會，運輸署不時收到公眾人士要求在各區現有行人天橋裝設升降機的建議，但是，在若干現有行人天橋裝設升降機的建議不能接納，主要原因是這些行人天橋已設有斜道，為殘疾人士提供無障礙通道設施。

1.7 路政署於 2001 至 2010 年期間採取行動，為轄下截至 2010 年 12 月的 1 540 條分層行人通道之中的 94 條進行勘測及加裝工程。2011 年 4 月，勞工及福利局 (勞福局) 告知立法會福利事務委員會：

(a) 平等機會委員會於 2010 年 6 月發表的“公眾可進出的處所無障礙通道及設施正式調查報告”就改善公眾可進出的處所的無障礙通道，與附近環境的連接和融合，以及方便使用者的管理方法提出了若干建議；

(b) 全港有 295 條分層行人通道沒有設置升降機、斜道或地面替代過路處 (以下稱為無障礙通道設施)；及

(c) 在技術上可行的情況下，路政署會加快於分層行人通道加裝無障礙通道設施的工程。為了縮短完工期，餘下所有技術上可行的行人通道加裝工程會分階段進行。大部分工程預定在 2016-17 年度左右完成，而餘下的工程 (例如涉及公眾反對個案和技術較複雜的工程) 會在 2017-18 年度左右完成。

1.8 2011 年，路政署展開一項為餘下 201 (295 減 94) 條行人通道進行勘測及加裝工程的計劃 (以下稱為 **2011 加裝工程計劃** —— 註 2，這計劃是 2001 加裝工程措施的一部分)。94 條在 2011 加裝工程計劃推出前進行勘測及加裝工程的行人通道，其工程費用由兩項工程撥款 (6143TB 及 6153TB) 及一般整體撥款 6100TX (供進行路政署工程、研究及勘測之用) 項下支付。截至 2015 年 12 月，就該 94 條行人通道的勘測及加裝工程而批出的撥款及實際開支分別為 4.376 億元及 3.452 億元。至於在 2011 加裝工程計劃下的 201 條行人通道的勘測及加裝工程，其費用由工程撥款 6167TB (提供無障礙通道設施) 及整體撥款 6101TX (人人暢道通行計劃) 項下支付。截至 2015 年 12 月，該 201 條行人通道勘測及加裝工程的核准工程預算總額及實際開支，分別為 40.327 億元及 11.477 億元。2001 至 2010 年間加裝工程和 2011 加裝工程計劃下的加裝工程，詳情列於表一。

註 2： *在 2012 至 2015 年間呈交立法會的文件中，路政署在提及 2011 加裝工程計劃時，使用“原計劃”一詞。*

表一

2001 加裝工程措施的工程進度
(2015 年 12 月)

詳情	進行勘測及加裝工程的行人通道數目					
	2001–2010 年		2011 加裝工程計劃		總計	
總計	94		201		295	
減去：加裝工程不可行	49	60	24	51	73	111
沒有需要進行加裝工程（例如附近設有地面過路處)	3		16		19	
由其他工程項目進行加裝工程	5		11		16	
將會在 2012 擴展計劃下進行的加裝工程 (見第 1.10 段)	3		無		3	
需要進行加裝工程	34		150		184	
已完成工程 (截至 2015 年 12 月)	34		26		60	
正進行工程	無		124		124	

資料來源：審計署對路政署記錄的分析

1.9　根據 2001 加裝工程措施，如分層行人通道加裝無障礙通道設施在技術上不可行，或附近 (即在分層行人通道 100 米範圍之內) 已提供地面過路處，加裝工程不會進行。就此，路政署於 2011 年 6 月告知立法會交通事務委員會，在決定是否為行人過路處加裝無障礙通道設施時，主要的考慮因素是有沒有這些設施可供使用，而非其使用率或所在位置。

2012 擴展計劃

1.10　在2012年8月21日一份新聞公告中，政府宣布一項新的"人人暢道通行"政策 (見第 1.11 段)，表明：

(a) 政府由當日開始，在分層行人通道安裝無障礙通道設施時，會改變以往在分層行人通道裝設斜道作爲優先考慮的做法，把斜道和升降機看齊；及

(b) 如實地情況許可，現有的行人通道即使已裝設標準斜道，政府亦會考慮加裝升降機 (以下稱為 **2012 擴展計劃**)。

運房局表示，人人暢道通行政策目的是爲更進一步方便長者、殘疾人士及市民大衆上落分層行人通道。

1.11　2013 年 1 月，立法會財務委員會 (財委會) 批准在基本工程儲備基金下開立新整體撥款 6101TX (人人暢道通行計劃)，以支付 2011 加裝工程計劃和 2012 擴展計劃的加裝工程開支 (見第 1.13 段表二)。在 6101TX 整體撥款的安排下，開支為 7,500 萬或以下的行人通道加裝工程可由一名適當職級的首長級人員 (註 3) 批准，毋須要求財委會另外批准。就此，政府會要求財委會就這項整體撥款每年審批撥款一次。

1.12　在 2012 年 8 月至 10 月期間，政府邀請市民就需加裝升降機的分層行人通道提交建議。就此，市民就 253 條行人通道向政府提交了建議。2012 年 11 月，運房局告知立法會交通事務委員會，政府將會安排邀請 18 個區議會分別從收到的公眾建議中，為每區選出 3 條分層行人通道，以優先進行加裝升降機工程。在 2013 年的上半年，路政署及土木工程拓展署邀請 18 個區議會為所屬地區選出3條分層行人通道，以優先進行加裝升降機工程。截至2015年12月，18 個區議會共選出了 53 條行人通道 (深水埗區議會只選出了兩條行人通道 —— 見第 3.7(d) 段)，以進行加裝升降機工程 (以下稱為 **2012 擴展計劃下第一批項目**)。

註 3： *分目 6101TX 項下不同款額的批核人員如下：*

(a) 運輸及房屋局常任秘書長 (運輸)：不超過 7,500 萬元；

(b) 運輸及房屋局副秘書長 (運輸)：不超過 5,500 萬元；

(c) 路政署／土木工程拓展署署長：不超過 5,000 萬元；

(d) 路政署／土木工程拓展署副署長 (或首長級第三級人員)：不超過 3,000 萬元；及

(e) 路政署／土木工程拓展署首長級人員：不超過 1,200 萬元。

資金來源

1.13　2001 加裝工程措施和 2012 擴展計劃的資金來源詳情列於表二。

表二

2001 加裝工程措施和 2012 擴展計劃
(2015 年 12 月)

2001 加裝工程措施				2012 擴展計劃下第一批項目(包括 53 條行人通道)	
2001-2010 年勘測及加裝工程(包括 94 條行人通道)		2011 加裝工程計劃(包括 201 條行人通道)			
資金來源	核准預算費總額(實際開支)(百萬元)	資金來源	核准預算費總額(實際開支)(百萬元)	資金來源	核准預算費總額(實際開支)(百萬元)
工程撥款 6143TB	67.0 (63.7)	工程撥款 6167TB	292.1 (192.6)	整體撥款 6101TX	1,692.2 (143.5) (註 2)
工程撥款 6153TB	71.4 (55.4)	整體撥款 6101TX	3,740.6 (955.1) (註 2)		
整體撥款 6100TX	299.2 (226.1) (註 1)				
總計	437.6 (345.2)	總計	4,032.7 (1,147.7)	總計	1,692.2 (143.5)

說明：工程撥款 6143TB：葵福路迴旋處行人隧道系統改善工程
工程撥款 6153TB：尖沙咀東部行人天橋改善工程
工程撥款 6167TB：在公共行人天橋、高架行人道和行人隧道提供無障礙通道設施——設計工作及第一期建造工程
整體撥款 6100TX：為工務計劃丁級工程項目進行公路工程、研究及勘測工作
整體撥款 6101TX：人人暢道通行計劃

資料來源：審計署對路政署記錄的分析

註 1：該等總額只包括加裝升降機 / 斜道工程的核准預算費總額和實際開支，並不包括 6100TX 整體撥款下的其他路政署工程項目的款額。

註 2：整體撥款 6101TX 包括 2011 加裝工程計劃和 2012 擴展計劃下的工程款額。

預計開支

1.14 路政署表示：

(a) 在一條行人通道兩端各加裝一部升降機的開支約為 4,000 萬元 (或每部 2,000 萬元)，其中包括工程、設計、勘測和監督開支；

(b) 每部升降機每年的運作和維修開支約為 31 萬元；

(c) 截至 2015 年 12 月，2001 加裝工程措施和 2012 擴展計劃的核准預算費總額為 61.6 億元 (4.376 億元 + 40.327 億元 + 16.922 億元)，而實際總開支為 16.4 億元 (3.452 億元 + 11.477 億元 + 1.435 億元) (見第 1.13 段表二)；及

(d) 2012–13 至 2021–22 年度期間工程的總開支預計為 86 億元。

負責的政策局和部門

1.15 運房局負責為分層行人通道設置無障礙通道設施的政策事宜。路政署的主要工程辦事處 (1)、橋樑及結構部和工程部負責推行 2001 加裝工程措施。此外，路政署的市區和新界區辦事處負責公共行人通道的維修保養。附錄 A 顯示路政署的組織架構圖摘要。土木工程拓展署的暢道通行工程組負責推行 2012 擴展計劃下第一批項目。

審查工作

1.16 審計署於 2015 年 12 月就推行 2001 加裝工程措施和 2012 擴展計劃，為分層行人通道加裝無障礙通道設施的工作展開審查。審查工作集中於下列範疇：

(a) 推行 2001 加裝工程措施 (第 2 部分)；

(b) 推行 2012 擴展計劃 (第 3 部分)；及

(c) 管理資訊系統及未來路向 (第 4 部分)。

審計署已在上述範疇找出可予改進之處，並提出處理此等問題的建議。

鳴謝

1.17　在審查工作期間，運房局、路政署及土木工程拓展署人員充分合作，審計署謹此致謝。

第 2 部分：推行 2001 加裝工程措施

2.1　本部分探討路政署在推行 2001 加裝工程措施方面的工作。審查工作集中於以下範疇：

(a)　加裝工程可行的行人通道 (見第 2.3 至 2.16 段)；及

(b)　加裝工程不可行的行人通道 (見第 2.17 至 2.31 段)。

2.2　在 2001 至 2010 年期間，路政署採取行動，為 94 條分層行人通道進行勘測及加裝工程，並已完成當中 22 條的加裝升降機工程。2011 年 4 月，當局告知立法會，有 295 條分層行人通道未設置無障礙通道設施 (見第 1.7(b) 段)。然而，審計署的審查發現，未設置這類設施的分層行人通道實際上有 328 條 (見第 4.11 段)。表三顯示推行 2001 加裝工程措施截至 2011 年 4 月及 2015 年 12 月的狀況。

表三

2001 加裝工程措施下的分層行人通道
(2011 年 4 月及 2015 年 12 月)

詳情	行人通道			
	在 2011 年 4 月告知立法會的路政署統計數字		截至 2015 年 12 月的路政署統計數字	
	(數目)	(百分率)	(數目)	(百分率)
在 2001 加裝工程措施下可進行加裝工程	67	23%	184	56%
加裝工程不可行	56	19%	92	28%
沒有需要進行加裝工程 (註 1)	無提及	無提及	23	7%
由 2001 加裝工程措施以外的其他工程計劃或私人發展計劃進行加裝工程	無提及	無提及	26	8%
加裝工程將會在 2012 擴展計劃下進行 (見第 2.19 段)	無提及	無提及	3	1%
路政署正在進行規劃和研究工作	172	58%	無	無
總數	295 (註 2)	100%	328 (註 2)	100%

資料來源：審計署對勞福局及路政署記錄的分析

註 1： 截至 2015 年 12 月，路政署的勘測結果發現，在 328 條行人通道中，有 23 條 (7%) 沒有需要進行加裝工程，主要是由於附近 (即在分層行人通道的 100 米範圍之內) 有替代的無障礙通道設施。

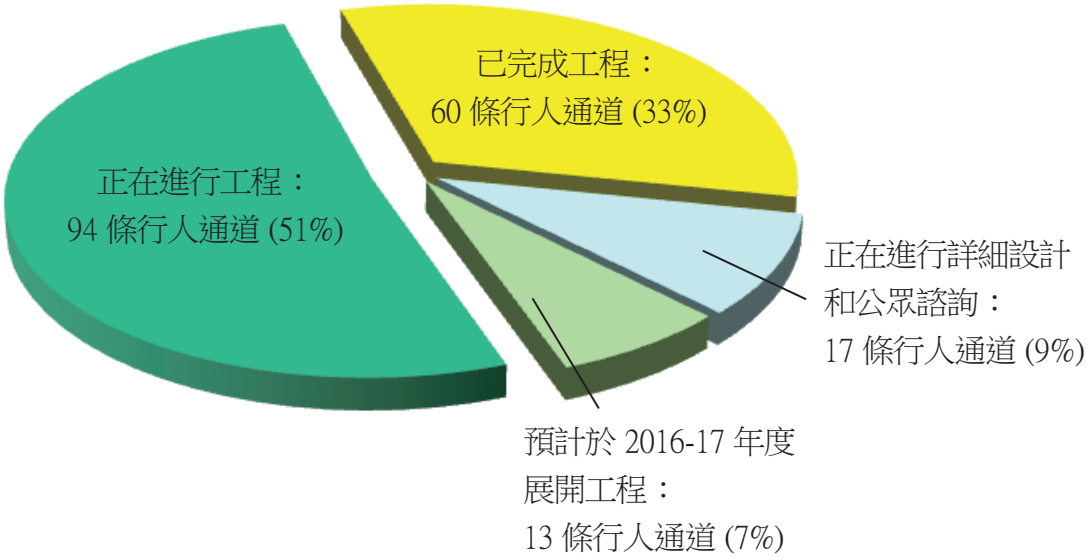
註 2： 在 2011 年 4 月或之前，295 條行人通道之中有 22 條已完成加裝工程， 而在 2015 年 12 月或之前，328 條行人通道之中有 60 條已完成加裝工程。根據路政署的記錄，當局在 2011 年 4 月報告的未設置無障礙通道設施的行人通道數目為 295 條，實際上少報了 33 條，其中包括 19 條屬於“加裝工程不可行”、4 條屬於“沒有需要進行加裝工程”和 10 條屬於“由 2001 加裝工程措施以外的其他工程計劃或私人發展計劃進行加裝工程”的行人通道。

加裝工程可行的行人通道

2.3　截至 2015 年 12 月，有 184 條分層行人通道可在 2001 加裝工程措施下進行加裝工程 (見第 2.2 段表三)。圖一顯示為這 184 條行人通道推行加裝工程的進度。

圖一

184 條行人通道加裝工程的進度
(2015 年 12 月)



資料來源：路政署的記錄

2.4　截至 2015 年 12 月，60 條已完成加裝工程的分層行人通道包括以下工程：

(a)　34 條分層行人通道的工程在 2001 至 2010 年期間安排／完成 (不在 2011 加裝工程計劃內)；及

(b)　26 條分層行人通道的工程在 2011 加裝工程計劃下完成。

2.5　在 2011 年 12 月至 2013 年 12 月期間，在 2011 加裝工程計劃下，路政署通過公開招標批出了 5 份工程合約 (合約 A 至 E)，為 50 條行人通道進行加裝工程，包括第 2.4(b) 段載述的 26 條分層行人通道。詳情載於表四。

表四

加裝工程合約 A 至 E
(2015 年 12 月)

合約	將會進行加裝工程的行人通道 (數目)	合約金額 (百萬元)	已完成加裝工程的行人通道 (數目)	合約工程開始日期	預定完工日期 (註 1)
A	4	44.5	4	2011 年 12 月	2014 年 12 月
B	6	86.8	6	2012 年 10 月	2015 年 10 月
C	14	372.4	10	2013 年 3 月	2017 年 9 月
D	10 (註 2)	162.4	5	2013 年 3 月	2016 年 3 月
E	16	329.6	1	2013 年 12 月	2017 年 12 月
總數	50	995.7	26		

資料來源：路政署的記錄

註 1： 截至 2015 年 12 月，合約 A 至 E 的帳目尚未結算。

註 2： 合約 D 包括 11 條分層行人通道的加裝工程，而其中一條位於黃大仙的行人天橋的開支由整體撥款 7016CX(由民政事務總署管轄) 支付。這條行人天橋的工程並未納入 2011 加裝工程計劃內。該 1.624 億元的合約金額，乃為 11 條行人通道進行加裝工程之用。

推行 2011 加裝工程計劃進展緩慢

2.6 在 2011 年 2 月公布的《2011–12 年度政府財政預算案》中，政府表示，為分層行人通道加裝無障礙通道設施的工程大部分可於 2016–17 年度完結前完成。2011 年 6 月，運房局告知立法會交通事務委員會，在 2011 加裝工程計劃下為分層行人通道加裝無障礙通道設施的工程大部分預定於 2016–17 年度完結前完成，餘下的工程則於 2017–18 年度完結前完成。

2.7 儘管政府於 2011 年承諾於 2016–17 年度完結前完成大部分 2011 加裝工程計劃下的加裝工程，並於 2017–18 年度完結前完成餘下的工程，截至 2015 年 12 月，在 184 條可進行加裝工程的行人通道中，有 94 條 (51%) 正在

進行加裝工程，有 17 條 (9%) 正在進行詳細設計和公眾諮詢，而有 13 條 (7%) 仍未展開工程 (見第 2.3 段圖一)。審計署認為，於 2011 年制定的在 2017–18 年度完結前完成相關加裝工程的目標能否達到，頗成疑問。

2.8 路政署表示：

(a) 由於需要更多時間來處理不同的公眾意見、需要與其他工程或發展項目互相配合，以及需要解決設計和施工問題，例如改移公用設施纜線等等，不同因素都影響到 2011 加裝工程計劃的進度；

(b) 2015 年 11 月，運房局告知立法會交通事務委員會，有 104 條行人通道 (註 4) 的加裝工程正在進行，目標是在 2015 至 2018 年期間逐步完成。至於餘下 30 條行人通道的加裝工程，目標是於 2018 年起逐步完成；及

(c) 根據《二零一六年施政報告》，80% 加裝工程項目會在 3 年內完成。

2.9 審計署認為，路政署須加快行動，以完成 2011 加裝工程計劃下 124 (94 + 17 + 13) 條分層行人通道尚未完成的加裝工程 (見第 2.7 段)。

推行加裝工程項目時出現重大延誤及超支

2.10 根據路政署提供的資料，以及儲存在由發展局管理的工務計劃資訊系統 (註 5) 的資料，審計署留意到，在 2001 至 2010 年期間安排／完成的 34 項工程項目中 (見第 2.4(a) 段)，有 5 項工程項目 (行人隧道 A 和 B 及行人天橋 A 至 C) 出現重大超支或延誤的情況，詳情如下：

(a) ***在一項工程下施工的行人隧道 A 和 B*** 在一項工程下進行的升降機加裝工程 (原定核准預算費為 5,770 萬元)，旨在解決行人流量日增的問題，以及加強一條道路的行人安全。這項工程涉及加裝 4 部升降機。審計署留意到，這項工程超支 930 萬元 (核准預算費的 16%)。2009 年 12 月，財經事務及庫務局批准核准預算費由 5,770 萬元增至 6,700 萬元，部分原因是為進行改移公用設施的額外工程；

註 4： *10 條行人通道的工程於 2015 年 11 月及 12 月完成。因此，於 2015 年 12 月有 94 條行人通道正在進行工程 (見第 2.3 段圖一)。*

註 5： *工務部門須把由基本工程儲備基金工程撥款支付的工程項目的指定資料輸入該系統。*

(b) ***在一項工程下施工的行人天橋 A 和 B*** 這項原定核准預算費為 7,140 萬元的工程，包括修葺行人天橋 A 和 B 及加裝升降機以取代行人天橋斜道，以提供更多空間進行綠化和方便行人往來。實際完工日期較預定完工日期延誤了 1 088 天。承建商已就額外費用提出申索；及

(c) ***由整體撥款 6100TX 支付的行人天橋 C*** 實際完工日期較預定完工日期延誤了 730 天 (見個案一)。

個案一

因與同一地點其他工程項目的銜接問題引致的工程延誤 (行人天橋 C)

1. 2009 年 12 月，運房局批准由整體撥款 6100TX 撥出 1,766 萬元，以便為一條行人天橋 (行人天橋 C) 加裝兩部升降機 (升降機 A 和 B)。2010 年 5 月，路政署批出一份價值 1,520 萬元的合約予一名承建商，以進行加裝工程。工程於 2010 年 5 月展開，根據合約預定於 2011 年 11 月完成。最後，升降機 A 的加裝工程於 2012 年 3 月完成並開放予公眾使用。然而，升降機 B 的加裝工程卻於 2013 年 11 月完成並開放予公眾使用，較升降機 A 的開放日期遲了 20 個月。2013 年 8 月，運房局批准把工程項目的核准預算費增加 672 萬元 (38%)，由 1,766 萬元增至 2,438 萬元，以支付逾期完工的費用和價格波動引致的價格上升款額。

2. 合約所定的加裝工程預定於 540 天內完成，結果延誤了 730 天。根據路政署為徵求批准增加工程項目核准預算費總額而於 2013 年 5 月提交運房局的文件：

(a) 加裝升降機的工程延誤，是由於需要配合由水務署管理的一項更換水管工程。行人天橋工程和水管工程都要臨時佔用一條雙線行車道，而其中一條行車線在任何時間都要開改，供車輛行駛；

(b) 在加裝升降機的工程展開前，路政署已與水務署協調。水務署預定於 2010 年 12 月完成水管工程。路政署計劃在水務署完成水管工程後展開加裝升降機的工程；及

(c) 水務署在 2012 年 10 月完成工程，共延誤了 22 個月。

個案一 (續)

3. 路政署及水務署的意見摘要載於附錄 B。

審計署的意見

4. 審計署認為，升降機 B 於升降機 A 啟用後 20 個月才能啟用，情況並不理想，因為在這 20 個月內，行人天橋 C 並不是一項真正的無障礙通道設施。路政署須從這個工程項目汲取教訓，日後進行同類工程項目時應採取措施，減少在同一地點與另一項工程項目所引致的工程銜接問題。

資料來源：路政署及水務署的記錄

2.11 2016 年 3 月，路政署告知審計署：

(a) 就行人隧道 A 和 B 而言，工程開支增加是由於投標價格較預期高、在 2008 至 2009 年期間建築材料價格大幅波動導致合約價格較預期高，以及改移污水渠和供水管道的額外工程開支；及

(b) 就行人天橋 A 和 B 而言，工程延誤是因為承建商在採購符合合約規格的材料時出現延誤所致。

2.12 截至 2015 年 12 月，加裝工程已經完成的 26 條分層行人通道之中 (見第 2.4(b) 段)，16 條的工程費用以整體撥款 6101TX 支付，其核准預算費由 1,161 萬元至 4,730 萬元不等。至於其餘 10 條行人通道，工程以工程撥款 6167TB 支付，該等工程沒有個別的核准預算費。截至 2015 年 12 月，在該 26 條分層行人通道之中，有 20 條通道 (77%) 的實際完工日期較合約完工日期為遲，延誤日數由 14 至 422 天不等 (平均為 156 天)，一些個案是涉及批出工程合約後才發現改移公用設施的問題。就此而言，上述 26 條行人通道加裝工程的合約完工期由 365 至 1 095 天不等，視乎施工地點和工程複雜程度而定。審計署選出下列兩個已完成的工程項目進行審查：

(a) 延誤最長的已完成工程項目 (行人天橋 D 及行人隧道 C——見個案二)；及

(b) 超支最多的已完成工程項目 (行人隧道 D——見個案三)。

個案二

因公用設施改移問題
引致兩項工程項目延誤
(行人天橋 D 和行人隧道 C)

1. 以工程撥款 6167TB 支付的一條行人天橋 (行人天橋 D) 的加裝工程，涉及建造兩部升降機，根據合約預定於 730 天內完工。然而，加裝工程的完工日期延誤了 422 天。於進行初步設計及可行性研究期間，路政署顧問留意到，在兩部升降機的建議位置有若干地下公用設施，包括煤氣管道、電纜和電訊纜線，可能會妨礙施工。為了騰空土地進行加裝升降機的地基工程，有需要改移這些公用設施。在行人天橋 D 的工程展開後，5 間公用設施公司提交了改移公用設施計劃書，所需時間由 4 至 5 年不等。其後，工程承建商建議使用一條共用坑道安放各項地下公用設施。這項建議其後獲各公用設施公司同意。該項工程項目在 2015 年 12 月大致完成，需時 1 152 天 (或 3.2 年)。根據工程承建商的資料，諮詢各公用設施公司的意見和訂定改移公用設施解決方案的最終協議都是令到工程延誤的原因。

2. 此外，為一條以整體撥款 6101TX 支付的行人隧道 (行人隧道 C) 進行的加裝工程，涉及建造一部升降機，預定於 641 天內完工。然而，工程延誤了 367 天才完成。為了建造升降機，需要拆卸和重建一條現有的樓梯。於工程展開後，工程承建商發現位於樓梯下的訊號纜線會妨礙拆卸工程。在改移訊號纜線後，承建商發現已改移的訊號纜線妨礙建造一個擬建的電箱。結果，路政署的顧問修訂了電箱的位置，以免擾及地下纜線。該項工程項目在 2015 年 12 月大致完成，需時 1 008 天 (或 2.8 年)。截至 2015 年 12 月，承建商已就該項工程項目提出申索。根據工程承建商的意見，改移地下訊號纜線引致了工程延誤。

3. 2016 年 3 月，路政署告知審計署，在推行 2011 加裝工程計劃時：

(a) 按照既定程序和良好施工守則，路政署顧問會就公用設施的位置和改移設施所需的工程徵詢相關公用設施公司的意見。上述資料會被納入合約文件，而合約期亦將考慮到這些資料。鑑於公用設施在香港的密度，工地內公用設施的實際數目、範圍和位置與公用設施公司記錄不符的情況並非不普遍，以致工程受到未能預計的阻延，以及需要改移公用設施；及

個案二 (續)

(b) 如因未能預見的公用設施工程引致延誤，按照相關工程合約，承建商可獲准延期 (但他不能申索額外費用)。然而，如因現有公用設施和工程設計出現衝突以致擬議工程的設計須作修改，承建商或有權要求延期和申索額外費用。

審計署的意見

4. 審計署認為，在日後進行工程時，如可行性報告指明須改移公用設施，路政署須在批出有關工程合約前盡力尋求解決方案。

資料來源：路政署的記錄

個案三

合約在批出後有所更改
引致工程延誤 (行人隧道 D)

1. 行人隧道 D 的加裝工程費用以整體撥款 6101TX 支付，該工程涉及建造一部升降機 (行人隧道 D 的另一端與其他已設有升降機和斜道的行人隧道連接)。上述工程的核准預算費為 4,730 萬元。行人隧道 D 的工程根據合約預定於 608 天內完成，但工程最後要 844 天 (或 2.3 年) 才完工。

2. 工程合約訂明，升降機機廂應安裝空調系統。工程承建商把升降機安裝圖提交路政署審批後，路政署通知承建商，升降機應採用抽風系統，而非合約訂明的空調系統。然而，路政署在按承建商的成本預算進行成本效益分析後，於一年後通知承建商，應回復採用空調系統而非抽風系統。承建商表示，更改通風系統引致了工程延誤。截至 2015 年 12 月，承建商已就該工程項目提出申索。

3. 2016 年 3 月，路政署告知審計署：

(a) 為了節省能源，從而節省成本，路政署指示行人隧道 D 的承建商，把原本的設計由空調改為抽風系統；

(b) 其後，路政署在與承建商仔細討論後撤銷更改令，因為考慮到對成本及可能對完工時間的影響，更改設計不具成本效益；及

個案三 (續)

(c) 路政署認為本個案是單一事件。部分類似的項目曾成功把空調系統更改為抽風系統。

審計署的意見

4. 審計署認為，路政署將來在進行工程項目時，須採取措施避免在批出合約後作出不必要的更改。

資料來源：路政署的記錄

2.13 此外，審計署亦從 94 個正在進行工程的項目中選出一個 (行人天橋 E) 進行審查 (見個案四)。

個案四

因兩項工程在相鄰地點同時進行
引致行人天橋過度沉降 (行人天橋 E)

1. 在以整體撥款 6101TX 支付的行人天橋 E 的升降機加裝工程展開後，路政署顧問留意到天橋結構出現數道裂痕，伸縮縫亦出現損壞，於是工程承建商立即暫停工程。路政署的測量檢查發現，行人天橋 E 過度沉降。根據路政署顧問的勘測報告，行人天橋 E 過度沉降的原因，可能是行人天橋 E 的工程和附近公用設施的工程所產生的震動帶來累積影響。

2. 承建商在採取補救措施 (包括進行灌漿工程) 後恢復工程。路政署表示，地面沉降的情況已告穩定，並無進一步惡化。截至 2015 年 12 月，承建商已就該工程項目提出申索。

審計署的意見

3. 審計署認為，將來在進行行人天橋工程時，附近如有另一項工程進行，路政署須採取措施，預防因兩項工程所產生的震動帶來累積影響引致行人天橋過度沉降。

資料來源：路政署的記錄

2.14　截至 2015 年 12 月，有 124 條行人通道正在進行加裝工程，或仍未展開工程 (見第 2.3 段圖一)。審計署對個案一至四的審查發現，在升降機加裝工程方面有可汲取教訓之處。審計署認為，在涉及重大超支或延誤的工程項目完工後，路政署須進行檢討，以汲取教訓，加以改善。

審計署的建議

2.15　**審計署*建議* 路政署署長應：**

(a) **加快行動，以完成 2011 加裝工程計劃下尚未完成的加裝工程；**

(b) **採取措施，避免將來的工程項目在同一地點與另一項工程項目同時施工；**

(c) **將來如進行須改移公用設施的工程，在批出有關工程合約前盡力尋求解決方案；**

(d) **將來進行工程項目時，採取措施，避免在批出合約後作出不必要的更改；**

(e) **將來在進行行人天橋工程時，附近如有另一項工程進行，採取措施，預防因兩項工程所產生的震動帶來累積影響引致行人天橋過度沉降；及**

(f) **分層行人通道加裝工程如涉及重大超支或延誤，在完工後進行檢討，以汲取教訓，加以改善。**

政府的回應

2.16　路政署署長同意審計署的建議，並表示路政署會：

(a) 加快行動以完成 2011 加裝工程計劃下尚未完成的加裝工程，以達致《二零一六年施政報告》的最新承諾；

(b) 在衡量各相關因素後，採取措施，避免將來的工程項目在同一地點與另一項工程項目同時施工；

(c) 在合約工程開始前盡力找出方法解決改移公用設施的問題，並在日後的工程合約預留足夠時間改移地底公用設施；及

(d) 向參予加裝工程的路政署顧問發信，提醒他們須實施第 2.15(a) 至 (e) 段所載述的審計署建議。

加裝工程不可行的行人通道

2.17 如第 2.2 段表三所示，截至 2015 年 12 月，有 92 條分層行人通道的加裝工程被視為不可行。根據路政署的記錄，審計署對路政署沒有為該 92 條行人通道進行加裝工程的理據進行了分析 (見表五)。

表五

路政署沒有為 92 條行人通道進行加裝工程的理據
(2015 年 12 月)

理據		行人通道	
		(數目)	(百分率)
(a)	行人通道位於或鄰近斜坡，除非進行大型平整地盤工程，否則不能提供無障礙通道設施	53	58%
(b)	沒有足夠空間以加裝升降機或標準斜道	27	29%
(c)	加裝工程可能影響現有地下公用設施，以及沒有足夠空間為受影響設施進行改道	6	7%
(d)	加裝工程可能影響現有地下鐵路設施	3	3%
(e)	加裝工程可能影響現有構築物的結構	3	3%
	總計	92	100%

資料來源：審計署對路政署記錄的分析

沒有為一些加裝工程不可行的分層行人通道備存可行性研究報告

2.18　如第 2.17 段表五所示，有 92 條行人通道的加裝升降機／斜道工程被視為不可行。審計署留意到，路政署的顧問為 36 條 (39%) 行人通道擬備了可行性研究報告，而路政署內部人員則負責其餘 56 條 (61%) 行人通道進行可行性研究。路政署表示，在該 56 條行人通道當中，其中 37 條的位置圖、所處地點的照片，以及不進行加裝工程的理據均已存入該署的文件資料庫，但該署無法找到餘下 19 條行人通道的相關記錄。審計署認為，路政署應就每一條已進行加裝工程技術可行性研究的行人通道，妥善備存相關研究報告。

路政署原本認為不可行的一些加裝工程後來被土木工程拓展署發現可以進行

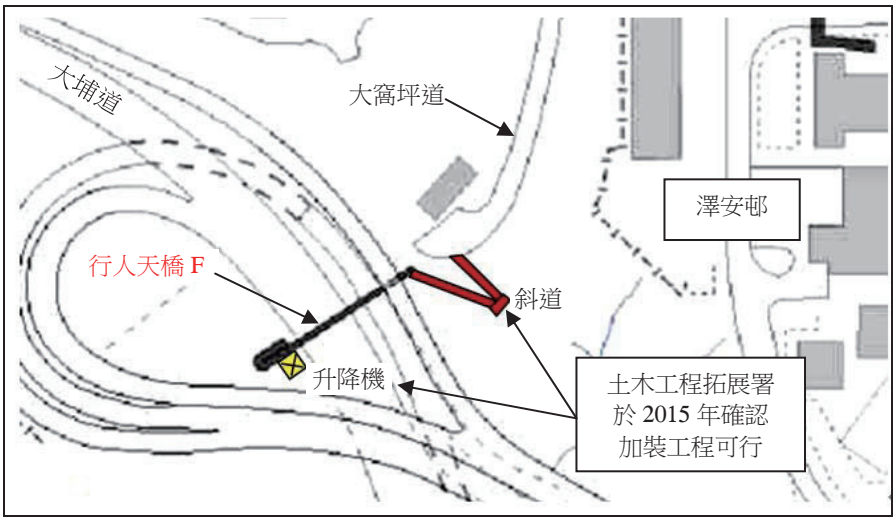
2.19　審計署的審查發現，路政署在 2001 加裝工程措施下的技術可行性研究顯示，在深水埗的一條行人天橋 (即行人天橋 F ——見個案五)，以及在灣仔的一條行人天橋 (即行人天橋 G ——見個案六) 和一條行人隧道 (即行人隧道 E ——見個案七) 進行加裝工程並不可行。然而，在 2014 年 2 月至 2015 年 4 月期間，土木工程拓展署就 2012 擴展計劃而進行的可行性研究發現，在採用替代方案後，在深水埗和灣仔的 3 條行人通道進行加裝工程，在技術上是可行的。

個案五

位於深水埗的行人天橋 F

1. 行人天橋 F 位於深水埗區，橫跨大埔道近大窩坪道 (見圖二)。路政署表示，行人天橋 F 是通往附近澤安邨的主要行人路線。

圖二



2. 2011 年 4 月，路政署內部人員進行的一項可行性研究發現，由於行人天橋 F 鄰近斜坡，除非進行大型平整地盤工程，否則不能為行人天橋 F 提供無障礙通道設施。2011 年 6 月，運房局告知立法會交通事務委員會，由於沒有足夠空間，為行人天橋 F 加裝升降機或標準斜道並不可行。

3. 2014 年 7 月，路政署在回覆兩名深水埗區議員的查詢時表示，由於空間有限，因此為行人天橋 F 進行升降機加裝工程並不可行。2014 年 10 月，深水埗區議會選出行人天橋 F 為該區 2012 擴展計劃下其中一個優先項目，並要求土木工程拓展署就加裝工程進行可行性研究。2015 年 4 月，土木工程拓展署告知深水埗區議會，為行人天橋 F 加裝升降機和斜道 (見圖二) 是可行的。2015 年年底，土木工程拓展署的顧問完成了行人天橋 F 的詳細設計工作，工程費用預計為 5,110 萬元。

個案五 (續)

4. 2016 年 3 月，路政署告知審計署：

(a) 現時連接行人天橋 F 至澤安邨的大窩坪道太斜，難以為這條路線提供無障礙通道設施。要令這條路線成為無障礙通道，須進行大型平整地盤工程，然而，該地點並沒有足夠空間進行有關工程。因此，當局於 2011 年認為行人天橋 F 的加裝工程並不可行；

(b) 雖然在 2012 擴展計劃下，土木工程拓展署確認為行人天橋 F 加裝升降機和斜道的建議可行，而擬建的升降機和斜道可使長者和有需要人士受惠，但是行人仍須使用現時的大窩坪道來往澤安邨；及

(c) 鑑於升降機加裝工程眾多，路政署一直運用可動用的資源逐步進行相關工程。

審計署的意見

5. 未有設置升降機、斜道或替代過路處的行人天橋 F，屬於 2001 加裝工程措施下的分層行人通道。然而，相關加裝工程只在深水埗區議會在 2012 擴展計劃下選出這條行人天橋後始獲推行。

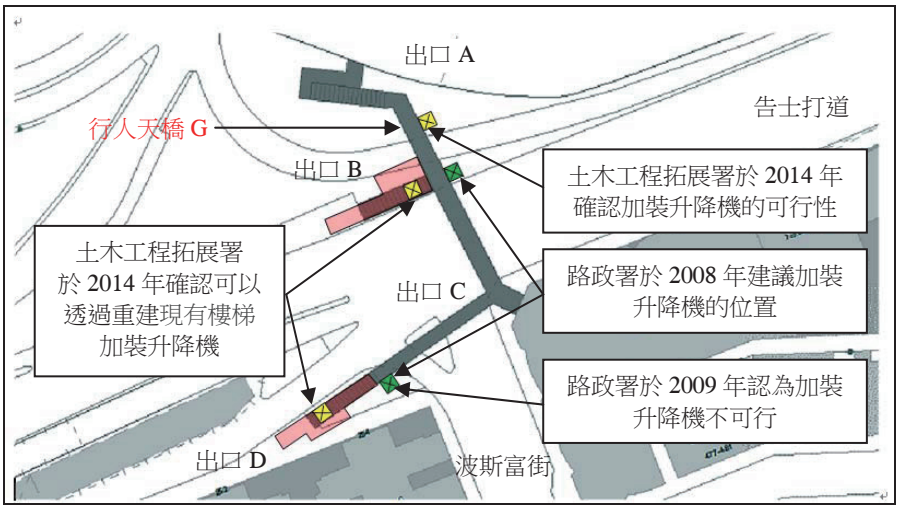
資料來源：路政署及土木工程拓展署的記錄

個案六

位於灣仔的行人天橋 G

1. 行人天橋 G 位於灣仔區，橫跨告士打道和波斯富街，共有 4 個出口 (見圖三)。

圖三



2. 2008 年 2 月，路政署以總價 560 萬元委聘一間顧問公司 (顧問 A)，研究為 50 條分層行人通道 (包括行人天橋 G 和行人隧道 E(見個案七)) 加裝無障礙通道設施的可行性。路政署要求顧問 A 研究在行人天橋 G 的出口 B 和出口 D(見圖三) 加裝升降機的可行性。

3. 2009 年 6 月，路政署告知灣仔區議會，雖然在出口 B 加裝升降機是可行的，然而，出口 D 的升降機加裝工程並不可行，因為建議的升降機位置與兩條地下污水渠的位置重疊，亦沒有足夠空間將該兩條污水渠改道。在同一會議上，區議員詢問路政署有否考慮先拆卸出口 D 的現有樓梯，在該處興建升降機後再重置樓梯。路政署代表回應時表示，這個方案會延長出口 D 的樓梯長度，令附近行人通道過分狹窄，所以此方案不可行。

個案六 (續)

4. 2011 年 6 月，運房局告知立法會交通事務委員會，為行人天橋 G 加裝無障礙通道設施並不可行，因為有關工程會影響現有的地下公用設施，亦沒有足夠空間為這些設施進行改道。

5. 2013 年 2 月，灣仔區議會選出行人天橋 G 為該區 2012 擴展計劃下其中一個優先項目。

6. 2014 年 2 月，土木工程拓展署告知灣仔區議會，在出口 A 加裝升降機是可行的，此外，只要拆卸出口 B 和 D 的現有樓梯，然後在相同位置重置樓梯，在這兩個位置加裝兩部升降機 (見圖三) 是可行的。土木工程拓展署認為，路政署於 2009 年指出的地下污水渠和行人通道變窄的問題 (見上文第 3 段) ，不會影響出口 D 的升降機加裝工程，因為該署可以透過重建現有樓梯以騰出空間加裝升降機。

7. 2015 年 11 月，土木工程拓展署的一名承建商在合約 H(見第 4.16 段表十) 之下，為 10 條行人通道展開加裝工程，包括行人天橋 G 出口 D 的工程。行人天橋 G 出口 D 的工程核准預算費是 3,160 萬元。土木工程拓展署表示，位於出口 A 和 B 的工程將待附近的鐵路工程完成後，於 2021 年或以後進行。

審計署的意見

8. 路政署應在徵詢土木工程拓展署的意見後，查明為何路政署在 2009 年的可行性研究中，認為在出口 D 加裝升降機並不可行。

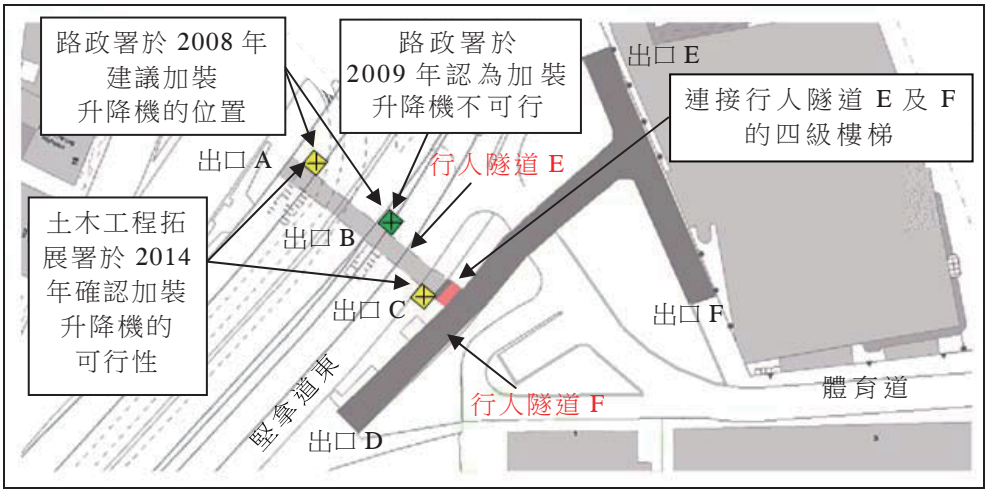
資料來源：路政署及土木工程拓展署的記錄

個案七

位於灣仔的行人隧道 E

1. 行人隧道 E 位於灣仔區，於體育道附近穿越堅拿道東。出口 A 及 B 設有樓梯，於出口 C 位置經四級樓梯連接至另一條行人隧道 (行人隧道 F)(見圖四)。

圖四



2. 2008 年 2 月，路政署聘請了顧問 A(見個案六第 2 段) 研究在出口 A 及 B 加裝升降機的可行性。2009 年 6 月，路政署告知灣仔區議會，在出口 A 加裝升降機是可行的，但由於出口 B 沒有足夠的淨空高度容納升降機槽，因此在該處加裝升降機並不可行。

3. 2011 年 2 月，路政署告知灣仔區議會，行人隧道 F 的四級樓梯不適合坐輪椅人士使用，建議把該四級樓梯的部分改建為斜道。

4. 2011 年 6 月，運房局告知立法會交通事務委員會，由於行人隧道 E 空間不足，在該處加裝升降機或標準斜道並不可行。

個案七 (續)

5. 2013 年 2 月，灣仔區議會選出行人隧道 E 為該區 2012 擴展計劃下其中一個優先項目。2014 年 2 月，土木工程拓展署告知灣仔區議會，在行人隧道 E 出口 A 加裝升降機和在出口 C 加裝另一部升降機均屬可行 (見圖四)。2015 年 4 月，土木工程拓展署的一名承建商在合約 G (見第 4.16 段表十) 之下，為 8 條行人通道展開加裝工程，當中包括行人隧道 E 的工程。行人隧道 E 的工程核准預算費為 4,700 萬元。

6. 2016 年 2 月，審計署的實地視察發現，路政署並未把行人隧道 F 的四級樓梯的部分改建為斜道。

7. 2016 年 3 月，路政署告知審計署：

(a) 由於不能在出口 B 裝設升降機，該署基於實際環境的限制不能同時在出口 A 及 B 裝設升降機，因此於 2009 年認為行人隧道 E 的加裝工程不可行；

(b) 雖然土木工程拓展署確認可在行人隧道 E 出口 A 及 C 裝設升降機，但是在出口 B 裝設升降機仍是不可行；

(c) 由於將會在行人隧道 E 出口 C 裝設的升降機會用作無障礙通道設施，有需要人士不再需要取道行人隧道 F 的四級樓梯來往兩條行人隧道，故此路政署毋須把該四級樓梯改建為斜道；及

(d) 鑑於升降機加裝工程眾多，路政署一直運用可動用的資源逐步進行相關工程。

審計署的意見

8. 未有設置升降機、斜道或替代過路處的行人隧道 E，屬於 2001 加裝工程措施下的分層行人通道。然而，該行人隧道的加裝工程是在灣仔區議會在 2012 擴展計劃下選出後始獲批准進行。

9. 路政署須就該署不會為行人隧道 F 四級樓梯進行改建的決定 (見上文第 7(c) 段)，告知灣仔區議會。

資料來源：路政署及土木工程拓展署的記錄

2.20　審計署認為，路政署須採取措施，確保在技術上可行的情況下，為在 2001 加裝工程措施下尚未設置無障礙通道設施的分層行人通道，進行加裝工作。此外，路政署亦須就先前認為加裝工程不可行的 92 條行人通道，重新審視不進行工程的理據 (見第 2.17 段表五)。

立法會和區議會未獲全面告知沒有為一些行人通道進行加裝工程的原因

2.21　審計署的審查發現，截至 2016 年 2 月，在加裝無障礙通道設施不可行的 92 條分層行人通道中，路政署只就其中的 21 條 (92 的 23%) 告知相關區議會不進行加裝工程的原因。路政署在告知區議會有關原因時，通常會提供一份討論文件 (解釋在行人通道每個出口進行加裝工程的可行性，並夾附一幅位置圖和實地照片)，供區議會備悉及討論。

2.22　2011 年 6 月，運房局向立法會交通事務委員會提交了一份文件，列明 52 條行人通道不進行加裝工程的原因。其後，路政署發現另有 43 條行人通道 (註 6) 的加裝工程不可行。然而，截至 2016 年 2 月，政府並未告知立法會該 43 條行人通道不進行加裝工程的原因。審計署認為，為提高透明度及公眾問責性，在重新審視 92 條行人通道不進行加裝工程的理據後 (見第 2.20 段)，路政署須把審視結果告知立法會及相關的區議會。

沒有發出指引以釐訂行人通道加裝工程是否可行

2.23　根據自 1996 年起生效的《殘疾歧視條例》，任何人如拒絕容許殘疾的另一人進入或使用公眾人士有權或獲容許進入或使用的任何處所或設施，藉以歧視該另一人，即屬違法，除非將該等處所改動以使其可讓殘疾的人士進入或提供該等設施，會對該等處所的通道或設施的提供者造成不合情理的困難，則屬例外 (見第 1.3 段)。就此，審計署留意到，在回應一宗有關油尖旺區某行人天橋欠缺殘疾人士通道的投訴時，路政署在 2004 年加速行動，為該行人天橋加裝了兩部升降機。

註 6：*3 條之前被認為不可進行加裝工程的行人通道，其加裝工程在隨後的 2012 擴展計劃下被確認為可行 (見第 2.19 段)。因此，由 2001 至 2013 年期間，有 95 (92+3) 條行人通道被認為不可進行加裝工程 (見第 2.25 段)，而政府沒有向立法會提供不可進行加裝工程原因的行人通道數目，則有 43 (95 減 52) 條。*

2.24　路政署表示：

(a) 在《殘疾歧視條例》下，在加裝升降機工程時所遇到的實際環境限制，可被視為不合情理的困難；及

(b) 考慮到實際環境限制，路政署已就所有分層行人通道加裝升降機工程的可行性作出檢討，當中包括《殘疾歧視條例》通過前已建成的行人通道。

2.25　在 2001 至 2013 年期間，路政署的可行性研究發現，在 2001 加裝工程措施下，有 95 條行人通道的升降機或斜道加裝工程並不可行，主要是由於工地的限制或地下存在公用設施。在 2014 年 2 月至 2015 年 4 月期間，土木工程拓展署在 2012 擴展計劃下進行的可行性研究發現，在上述 95 條行人通道之中，有 3 條的加裝工程屬於可行 (見第 2.19 段個案五至七)。

2.26　審計署認為，為確保所有尚未設置無障礙通道設施的公共分層行人通道均獲得豁免，毋須根據《殘疾歧視條例》進行加裝工程，路政署須發出指引，以釐訂為個別公共分層行人通道加裝升降機或斜道在甚麼情況下可行。

沒有標誌指示附近無障礙通道設施的位置

2.27　根據運輸署發出的《運輸策劃及設計手冊》，雖然通常的做法是避免過分使用交通標誌 (因有關標誌連同支柱本身可能會造成阻礙)，但在可行的情況下應當採取較開明的態度，盡量為殘疾人士提供有用的資訊，以協助他們尋找適合其使用的路徑 (見照片四及五的例子)。

照片四及五

標示附近無障礙通道設施的指示牌

資料來源：審計署於 2016 年 2 月拍攝的照片

2.28　2009 年 3 月，運房局在回應一位立法會議員的查詢時告知立法會，為方便未能使用未設置無障礙通道設施的行人天橋的殘疾人士，政府會視乎實際情況，考慮在行人天橋附近加設指示牌，提供附近路面過路設施的信息。

2.29　就此，審計署在 2015 年 12 月至 2016 年 3 月期間前往 15 條未有設置無障礙通道設施的分層行人通道 (見附錄 C) 進行實地視察，發現全部 15 條通道附近均沒有豎立指示牌，向有需要人士指示附近無障礙通道設施的位置 (見個案八的例子)。

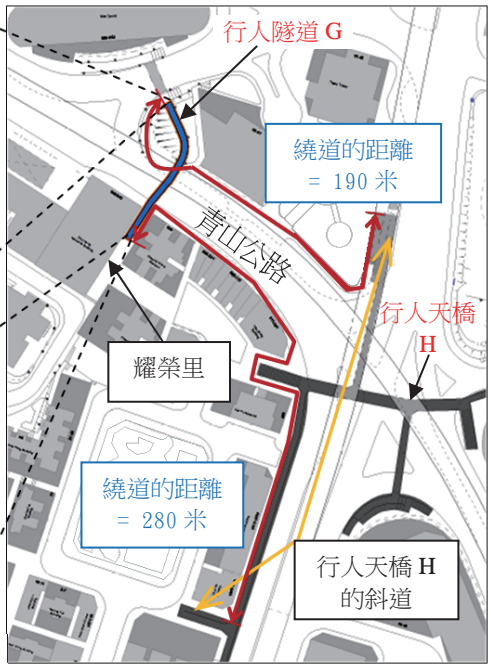
個案八

位於葵青的行人隧道 G

1.　行人隧道 G 位於葵青區，於耀榮里附近穿越青山公路 (見圖五)。

照片六及七

圖五



2.　2011 年 8 月，路政署告知葵青區議會轄下的交通及運輸委員會，為行人隧道 G 加裝無障礙通道設施並不可行，主要原因是空間不足。就此，有委員建議，路政署應豎立指示牌，指示有需要人士使用附近行人天橋 (見圖五的行人天橋 H) 的無障礙通道設施橫過馬路。

個案八 (續)

3. 2016 年 2 月，審計署的實地視察發現，行人隧道 G 附近尚未豎立指示牌，指示有需要人士使用附近行人天橋 H 的斜道橫過青山公路。

審計署的意見

4. 路政署須在徵詢運輸署的意見後，在未有設置無障礙通道設施的行人通道附近豎立指示牌，以提供附近無障礙通道設施的資料。

資料來源：路政署的記錄及審計署於 2016 年 2 月拍攝的照片

審計署的建議

2.30 審計署*建議* 路政署署長應：

(a) 採取措施，確保妥善備存每一條行人通道加裝工程的技術可行性研究報告；

(b) 採取措施，在技術上可行的情況下，為所有尚未設置無障礙通道設施的分層行人通道進行加裝工程；

(c) 在徵詢土木工程拓展署署長的意見後，查明為何路政署在 2009 年的可行性研究中，認為在行人天橋 G 的出口 D 加裝升降機並不可行；

(d) 就路政署不會為行人隧道 F 四級樓梯進行改建的決定，告知灣仔區議會；

(e) 就 2001 加裝工程措施下被認為加裝工程不可行的分層行人通道，重新審視不進行工程的理據，並把審視結果告知立法會及相關的區議會；

(f) 發出指引，以釐訂為個別公共分層行人通道加裝升降機或斜道在甚麼情況下可行；及

(g) 在徵詢運輸署署長的意見後，在未有設置無障礙通道設施的分層行人通道附近豎立指示牌，以提供附近無障礙通道設施的資料。

政府的回應

2.31 路政署署長同意審計署的建議，並表示：

(a) 路政署會就如何備存加裝工程的勘測報告，發出指引；

(b) 路政署會就所有尚未設置無障礙通道設施的分層行人通道進行檢討，如有理據的話，會採取措施進行加裝工程；

(c) 關於第 2.30(d) 段，路政署會在下一輪加裝工程的諮詢工作中，告知灣仔區議會相關事宜；及

(d) 關於第 2.30(g) 段，路政署會與運輸署聯絡以採取適當行動。

第 3 部分：推行 2012 擴展計劃

3.1　本部分探討路政署及土木工程拓展署為推行 2012 擴展計劃而採取的行動。

公眾就分層行人通道加裝升降機而提出的建議

3.2　運房局表示，政府自 2001 年起採取行動，為未設有標準無障礙通道設施的公共分層行人通道加裝斜道及升降機。在 2012 擴展計劃下，如實地情況許可，現有的公共分層行人通道即使已裝設標準斜道，政府亦會考慮加裝升降機。其目的是為更進一步方便長者、殘疾人士及市民大眾上落公共分層行人通道。

3.3　運房局表示：

(a)　政府的運輸政策是通過細心規劃及提供足夠的行人設施，把“行人暢達度”納入整體流動系統之中。為分層行人通道安裝升降機，可方便有需要的人士 (包括長者及殘疾人士) 在社區內自由活動；

(b)　此舉亦支持政府對提供長者友善環境的承諾，並有助實踐老有所為，以釋放及善用長者豐富的社會資本；及

(c)　2012 擴展計劃採用“由下而上”的模式，每個區議會均獲邀選出公共分層行人通道作優先推行加建工程。按區內實際需要制訂推行區內加裝升降機工程的優次，從而選出最多 3 條行人通道，這項工作以區議會最能勝任。

3.4　2012 年 8 月至 10 月期間，政府邀請市民就需加裝升降機的分層行人通道提交建議。2012 年 11 月，運房局告知立法會交通事務委員會，政府將邀請 18 個區議會分別從收到的公眾建議中選出 3 條行人通道，以優先推行加裝升降機工程。2013 年 1 月，運房局告知立法會工務小組委員會，政府收到公眾在 253 條分層行人通道加裝升降機的建議。2013 年上半年，路政署及土木工程拓展署邀請 18 個區議會從公眾建議的分層行人通道名單 (以下稱為“公眾建議名單”) 上的 219 條行人通道 (見表六) 中，為所屬地區選出 3 條行人通道，以優先推行加裝升降機工程。

表六

公眾建議進行加裝升降機工程的分層行人通道
(2013 年)

地區	公眾建議的分層行人通道				
	截至 2013 年 1 月 (a) (條)	及後在諮詢區議會前接獲 (b) (條)	涉及兩項構築物 (註 1) (c) (條)	並沒有提交予區議會 (註 2) (d) (條)	包括在公眾建議名單內 (e) = (a)+(b)–(c)–(d) (條)
屯門	32	2		4	30
沙田	23				23
荃灣	21		1	2	18
北區	20	2	4		18
元朗	19		1		18
東區	18		2	2	14
葵青	17	1		2	16
中西區	16			4	12
觀塘	14			2	12
灣仔	13			6	7
九龍城	12			3	9
黃大仙	11			1	10
南區	10			2	8
大埔	8				8
油尖旺	8			2	6
深水埗	6	1		2	5
西貢	4				4
離島	1				1
總計	253	6	8	32	219

資料來源：審計署對路政署記錄的分析

註 1： 舉例而言，一條有兩個橋跨的行人天橋或會被視為兩條行人天橋，因路政署為此編配兩個結構編號。然而，在 2012 擴展計劃諮詢區議會時，該具有兩個橋跨的行人天橋被視作一條行人通道。

註 2： 路政署並沒有把該 32 條由公眾建議的分層行人通道的資料，提交予區議會 (見第 3.15 段)。

部分獲選出的分層行人通道人流較低

3.5　在提交予各區議會的公眾建議名單上共有 219 條分層行人通道，路政署在名單上註明有 3 條已經關閉或已設有升降機，28 條已納入 2011 加裝工程計劃，而 9 條則被發現加裝工程在技術上並不可行。詳情載於表七。

表七

由公眾建議並供區議會選擇的分層行人通道
(2013 年)

地區	公眾建議的分層行人通道				
	包括在公眾建議名單內 (a) (條)	已關閉或設有升降機 (b) (條)	已納入 2011 加裝工程計劃 (c) (條)	被發現在技術上並不可行 (d) (條)	可供區議會選擇 (e) = (a)–(b)–(c)–(d) (條)
屯門	30		2		28
沙田	23	1	1		21
荃灣	18		5		13
北區	18		5		13
元朗	18	1			17
東區	14		2		12
葵青	16		1		15
中西區	12		1	7	4
觀塘	12		2	2	8
灣仔	7		2		5
九龍城	9				9
黃大仙	10		2		8
南區	8		3		5
大埔	8		1		7
油尖旺	6		1		5
深水埗	5	1			4
西貢	4				4
離島	1				1
總計	219	3	28	9	179

資料來源：審計署對路政署記錄的分析

3.6 為協助區議會選出行人通道以推行加裝升降機工程，路政署就公眾建議的 179 條行人通道，為區議會提供每條的相關資料，包括：

(a) 行人流量；

(b) 擬建升降機位置圖；及

(c) 所收到的公眾建議數目。

3.7 截至 2015 年 12 月，18 個區議會選出了合共 53 條分層行人通道，以推行加裝升降機工程，詳情如下：

(a) 東區區議會原先選出了 3 條在公眾建議名單上的行人通道，但土木工程拓展署及後發現，其中一條的加裝升降機工程並不可行。該區議會從名單上選出另一條行人通道，但土木工程拓展署基於工程較為複雜，且預算開支將超逾 7,500 萬元，因而不建議在該處進行加裝升降機工程。該區議會同意土木工程拓展署的意見，及後再從名單上選出另一條行人通道 (合共 3 條行人通道)；

(b) 灣仔區議會選出了兩條在公眾建議名單上的行人通道，以及一條不在名單上的行人通道 (合共 3 條行人通道)；

(c) 離島區議會選出了在公眾建議名單上唯一的行人通道，以及兩條不在名單上的行人通道 (合共 3 條行人通道)；

(d) 深水埗區議會原先選出了 3 條在公眾建議名單上的行人通道，但土木工程拓展署及後發現，其中兩條的加裝升降機工程並不可行，或該署不建議進行工程 (基於地盤限制及接獲反對)。該區議會之後選出了兩條不在名單上的行人通道，但土木工程拓展署及後不建議在其中一條進行加裝工程，而該區議會同意放棄該項加裝工程 (註 7——合共 2 條行人通道)；及

(e) 餘下 14 個區議會各自選出了 3 條在公眾建議名單上的行人通道 (合共 42 條行人通道)，以進行加裝升降機工程。

註 7： *土木工程拓展署在諮詢深水埗區議會並取得其同意後，沒有按該區議會的建議為一條分層行人通道加裝升降機，原因為附近已有地面過路處、在不久將來附近亦會增設另一地面過路處，及根據附近一間大學的意見及調查結果，預計擬建升降機的使用率不高。*

3.8　因此，18 個區議會選出的 53 條 (3 條 + 3 條 + 3 條 + 2 條 + 42 條) 分層行人通道之中，有 49 條在公眾建議名單上，4 條則不在名單上。

3.9　為協助區議會選出區內的分層行人通道，以進行加裝升降機工程，路政署及土木工程拓展署向各區議會提供行人流量資料。在公眾建議名單上的 179 條分層行人通道之中，土木工程拓展署其後發現，有4條的加裝工程並不可行，或該署不建議進行工程 (見第 3.7(a)及 (d) 段)。表八撮述了該 175 (179 減 4) 條行人通道，及獲18個區議會選出以進行加裝工程的 49 條行人通道(見第 3.8 段)的行人流量。

表八

公眾建議名單內的分層行人通道的行人流量

2013 年的 最高小時人流 (人次)	公眾建議的分層行人通道	
	供區議會選擇 (條)	獲區議會選出 (條)
6 001　至　9 988	5	5
5 001　至　6 000	3	2
4 001　至　5 000	3	2
3 001　至　4 000	3	1
2 001　至　3 000	8	3
1 001　至　2 000	27	14
801　至　1 000	16	6
601　至　800	10	2
401　至　600	14	3
201　至　400	34	9
0　至　200	52	2　(註)
總計	175	49

資料來源：審計署對路政署及土木工程拓展署記錄的分析

註：該兩條由區議會選出的行人通道，其最高小時人流分別為 69 人次 (南區的高架行人路 A) 及 112 人次 (西貢區的行人天橋 I)。

3.10　在 2012 擴展計劃下，每個區議會分別獲邀為當區選出 3 條行人通道，以進行加裝升降機工程。雖然 18 個區議會獲邀在公眾建議名單上選出每區 3 條分層行人通道進行加裝工程，但在各公眾建議名單上，可供每個區議會選擇的分層行人通道數目差別很大，從低至 1 條到高至 28 條。舉例而言，如第 3.5 段表七所示，提供給屯門及沙田區議會的公眾建議名單分別有 28 及 21 條分層行人通道，但提供給中西區、深水埗及西貢區議會的名單則分別各有 4 條行人通道，而離島區議會的名單只有 1 條行人通道。結果，在上文所載的最後 4 個區議會之中，深水埗及離島區議會選出合共 3 條公眾建議名單以外的行人通道，以進行加裝升降機工程。該 4 個區議會所選出的行人通道，其詳情載於表九。審計署留意到，不同行人通道的行人流量有重大差異。如第 3.9 段表八所載，部分獲選出的行人通道的最高小時人流相對較低。舉例而言，南區的高架行人路 A 及西貢區的行人天橋 I，其最高小時人流分別為 69 及 112 人次 (見表八註)。另一方面，一些包括在公眾建議名單上而行人流量相對較高的行人通道則不獲選出，例如最高小時人流約為 2 000 至 5 000 人次的行人通道 (見表九)。

表九

獲選出及不獲選出進行加裝工程的分層行人通道的行人流量
(2015 年 12 月)

地區	分層行人通道	包括 / 不包括在公眾建議名單內	2013 年的最高小時人流 (人次)
(a) 獲 4 個區議會選出的分層行人通道			
中西區	行人天橋 J	包括	1 234
	行人天橋 K	包括	298
	行人天橋 L	包括	280
深水埗	行人天橋 M	包括	696
	行人天橋 F (見第 2.19 段個案五)	不包括	73 (註 1)
西貢	行人天橋 N	包括	287
	行人天橋 O	包括	257
	行人天橋 I	包括	112
離島	行人天橋 P	包括	381
	行人天橋 Q	不包括	(註 2)
	行人隧道 H	不包括	(註 2)
(b) 不獲 7 個區議會選出的分層行人通道			
油尖旺	行人天橋 R	包括	5 076
觀塘	行人天橋 S	包括	4 959
北區	行人天橋 T	包括	3 613
沙田	行人隧道 I	包括	3 557
	行人天橋 U	包括	2 080
元朗	行人天橋 V	包括	2 980
灣仔	行人天橋 W	包括	2 891
	行人天橋 X	包括	2 059
黃大仙	行人天橋 Y	包括	2 054

資料來源：審計署對路政署及土木工程拓展署記錄的分析

註 1：行人天橋 F 的行人流量資料是應深水埗區議會的要求而另行提供。當時該區議會獲邀另選行人通道，以取代土木工程拓展署發現加裝升降機工程並不可行，或該署不建議進行工程的行人通道 (見第 3.7(d) 段)。

註 2：這些行人通道並沒有列入公眾建議名單，而且當局並沒有為離島區議會在作出選擇時，提供相關行人流量資料。

3.11　根據一份於 2012 年 12 月提交立法會工務小組委員會，以就基本工程儲備基金下開立新的整體撥款 6101TX 一事徵求批准的文件，政府在審批整體撥款項下個別工程項目時，會確保建議投放的資源符合成本效益的考慮。路政署署長是整體撥款 6101TX 的管制人員，而土木工程拓展署署長則獲轉授權力，審批該整體撥款下的工程項目。根據《財務通告第 1/2004 號》"管制人員的職責"，管制人員須最終對其管制內的款項是否適當使用負責和交代，並須顧及提供公共服務及使用公帑的經濟效益、效率及成效，確保已實行一套恰當的成本控制或監察系統。

3.12　運房局及路政署表示：

(a) 政府特別作出一項政策決定，在 2012 擴展計劃下，設置升降機並不需要以預期使用量為支持理據。該項政策的原意，是在所有技術上可行的分層行人通道加裝升降機，而預期使用量可作為區議會選擇優先項目的考慮因素；

(b) 區議會的選擇，均是經審慎考慮多項因素，包括行人流量後而作出的。區議會擁有最終決定權，以選擇最多 3 條其認為最有利當區的分層行人通道。路政署會確保以合乎成本效益的方式，為區議會選出的行人通道推行加裝工程 (例如在升降機內採用較節能的抽風系統而不採用空調)；

(c) 把配額劃一定為每區 3 條分層行人通道的做法，普遍為區議會及市民大眾所接受，而此舉亦可避免各區之間因花費大量時間討論如何分配行人通道配額而延誤工程的推行。此做法有助在區議會層面建立共識，同時讓區議會積極參與深受地區人士關注的事宜，及有助維持政府與區議會之間的和諧關係；及

(d) 路政署乃根據 2012 年推出的"人人暢道通行"政策行事，成本效益只是推行公共工程項目時的其中一個考慮因素。管制人員在區議會選出分層行人通道後，將確保有關工程在實際規劃、設計和施工的範圍內的成本效益，而此揀選行人通道的做法，是根據《二零一六年施政報告》所進行。

3.13　政府計劃為所有技術上可行的分層行人通道加裝升降機 (見第 3.12(a) 段)。但審計署留意到，此計劃並沒有落實時間表。

沒有向區議會提供充足有用資料以助其在知情的情況下作出決定

3.14 審計署留意到，當市民於 2012 年獲邀就分層行人通道加裝升降機一事提交建議時 (見第 3.4 段)，他們須於標準表格上選擇以下一項或多項的建議原因：

(a) 沒有提供斜路；

(b) 行人流量高；

(c) 長者、殘疾人士及輪椅使用者的使用率高；

(d) 鄰近有老人中心及安老院；

(e) 附近沒有輪椅使用者的過路設施；及

(f) 其他原因 (須說明)。

3.15 如第 3.4 段表六所示，路政署沒有把 32 條由公眾建議的分層行人通道的資料提交予區議會。2016 年 2 月及 3 月，路政署告知審計署：

(a) 該署基於下列原因而沒有把 32 條公眾建議的分層行人通道的資料納入提供予區議會的公眾建議名單：

(i) 17 條行人通道的加裝工程已納入其他工程計劃 (例如有關加裝工程已納入路政署其他基建工程計劃)；

(ii) 7 條行人通道的加裝升降機工程被發現在技術上並不可行；

(iii) 5 條行人通道已設有升降機；

(iv) 2 條行人通道已納入 2011 加裝工程計劃；及

(v) 1 條行人通道已經清拆；及

(b) 在採用劃一方式擬備公眾建議名單，以供區議會進行選擇方面，尚有可予改善之處。路政署會就如何劃一做法擬備適當指引。

3.16　審計署留意到，如第 3.5 段表七所示，在路政署向區議會提供的公眾建議名單中有 219 條分層行人通道的資料，包括部分屬於“已經關閉或設有升降機”、“已納入 2011 加裝工程計劃”及“被發現在技術上並不可行”。審計署認為，路政署可能遺漏了把該 32 條行人通道的資料納入公眾建議名單。路政署須採取措施，防止有公眾建議的分層行人通道被遺漏納入提供予區議會的公眾建議名單。就此，審計署留意到深水埗區議會選出在行人天橋 F (見第 2.19 段個案五) 優先進行加裝升降機工程，而該行人天橋是在公眾建議名單上被遺漏了的 32 條行人通道之一。

3.17　運房局及路政署表示，在推行 2012 擴展計劃時，他們明白讓各區議會在知情的情況下作出選擇的重要性，因此，路政署已就公眾建議的每條分層行人通道，為區議會提供相關的資料，包括行人流量。審計署留意到，路政署已就公眾建議名單上的 179 條分層行人通道，為區議會提供相關的資料，包括行人流量、擬建升降機位置圖及所收到的公眾建議數目 (見第 3.6 段)。路政署並為 3 個 (屯門、葵青及觀塘) 區議會提供額外資料，包括：

(a)　擬建位置是否設有斜道；

(b)　附近供長者及殘疾人士使用的設施；

(c)　在 100 米範圍內替代的地面過路處；及

(d)　附近的其他升降機設施。

3.18　對於獲區議會選出但並不包括在公眾建議名單上的 4 條分層行人通道 (見第 3.8 段)，路政署及土木工程拓展署只為深水埗區議會提供一條行人通道的行人流量資料 (見第 3.10 段表九註 1)，但沒有向離島區議會及灣仔區議會分別提供兩條 (見第 3.10 段表九註 2) 及一條 (見第 3.7(b) 段) 行人通道的行人流量資料。

3.19　審計署認為，為協助區議會選出分層行人通道，以進行加裝升降機工程，路政署及土木工程拓展署須為區議會提供行人流量及第 3.17 段所述的資料。此外，審計署認為下列資料同樣有助區議會選出行人通道，以進行加裝工程：

(a)　加裝擬建升降機工程的估計成本；

(b)　會影響行人流量的相關資料；及

(c)　工地限制及收地要求。

3.20　審計署認為，為協助區議會在知情的情況下選出分層行人通道，以推行加裝升降機工程，路政署及土木工程拓展署日後須向區議會提供充足有用的資料。

沒有適時向區議會提供一些相關資料以考慮分層行人通道加裝工程

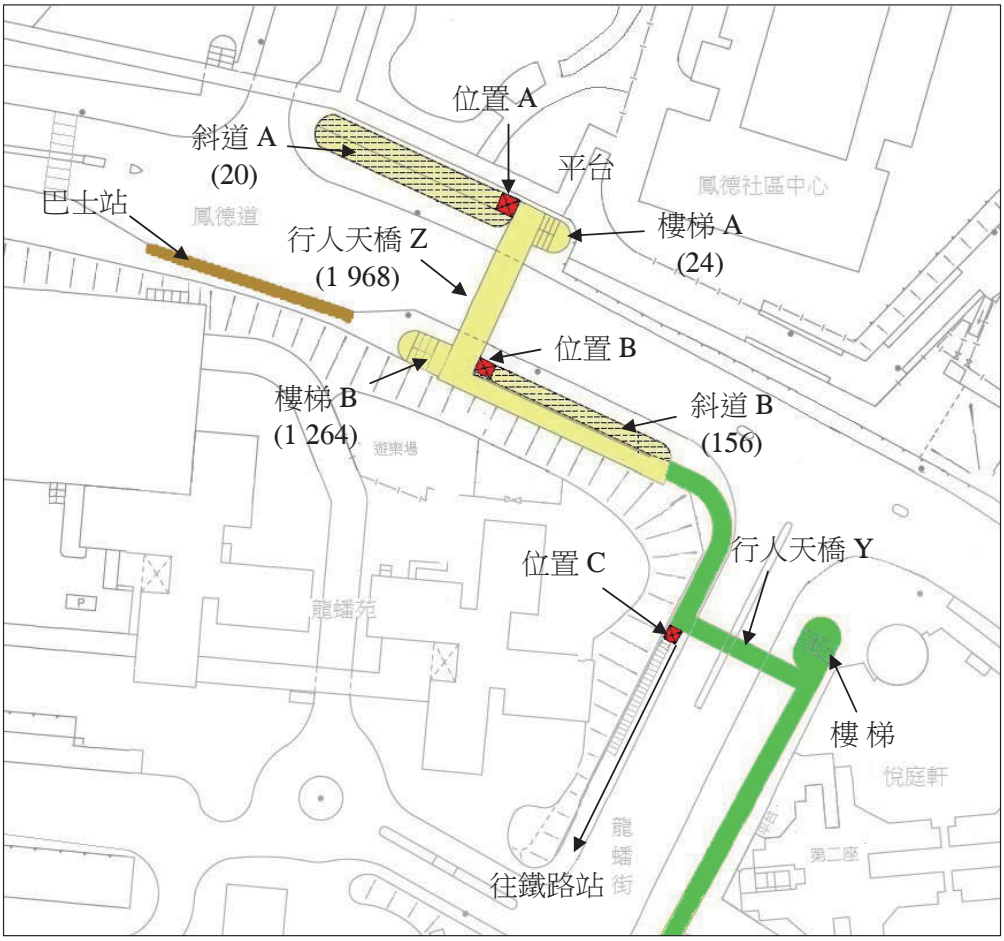
3.21　在 2012 擴展計劃下，區議會獲提供行人流量資料，以選出分層行人通道優先進行加裝升降機工程 (見第 3.6 段)。然而，審計署留意到，在黃大仙區議會選出一條行人天橋 (行人天橋 Z) 以推行加裝工程後，土木工程拓展署才向該區議會提供行人天橋 Z 的重要行人流量資料 (見個案九)。

個案九

位於黃大仙的行人天橋 Z

1. 2013 年 3 月，黃大仙區議會選出一條橫跨鳳德道及龍蟠街的行人天橋 (行人天橋 Z)，作為 2012 擴展計劃下優先推行項目的 3 條分層行人通道之一。公眾的建議反映，位置 A 及 B 或須加裝共兩部升降機，而兩個位置均分別已設有斜道及樓梯 (見圖六)。

圖六



擬建升降機位置

附註： 括號內數字為最高小時人流。

個案九 (續)

2. 擬建工程範圍包括拆卸位置 A 及 B 的斜道及在該兩處位置加裝升降機。黃大仙區議會基於行人天橋 Z 及 Y 的最高小時人流而選出在位置 A 及 B 加裝升降機。與此同時，一間鐵路公司正於位置 C 興建升降機，作為加強行人連接工程的一部分。

3. 2013 年 8 月及 9 月，土木工程拓展署的顧問 (顧問 B) 就行人天橋 Z 的樓梯及斜道進行最高小時人流調查，結果如下：

位置	最高小時人流
行人天橋 Z	1 968
樓梯 A	24
斜道 A	20
樓梯 B	1 264
斜道 B	156

4. 2014 年 1 月，土木工程拓展署把初步工程方案及可行性研究結果 (包括附加的行人流量資料) 告知區議會。2016 年 1 月，土木工程拓展署準備為位置 A 及 B 的加裝升降機工程進行招標。

5. 2016 年 3 月，路政署告知審計署 :

(a) 由於行人通道主橋跨提供橫過馬路的主要功能，因此，主橋跨的行人流量資料一般足以反映有關行人通道 (包括出入口) 的使用率，以供區議會考慮；及

(b) 在本個案中，路政署已應相關區議會的要求，額外提供個別斜道及樓梯的行人流量資料，而行人可繞過斜道，經連接行人天橋橋面的一個出口直接進入毗鄰的公共屋邨。無論如何，路政署會在有需要時，考慮向區議會提供更多行人流量資料。

個案九 (續)

審計署的意見

6. 審計署留意到，顧問 B 的調查結果顯示，樓梯 A 及斜道 A 的最高小時人流分別為 24 人次及 20 人次。審計署認為，樓梯 A 及斜道 A 的行人流量，是考慮是否揀選在位置 A 進行加裝升降機工程的重要資料。然而，土木工程拓展署於 2014 年 1 月，即區議會於 2013 年 3 月完成有關揀選工作後 10 個月，才向區議會提交該項資料。審計署認為，日後推行加裝升降機工程時，路政署及土木工程拓展署須在區議會揀選分層行人通道以進行加裝工程前，向區議會提供有關行人通道現有斜道及樓梯的行人流量資料。

資料來源：路政署及土木工程拓展署的記錄

審計署的建議

3.22 **審計署*建議*，路政署署長及土木工程拓展署署長在推行 2012 擴展計劃下的工程項目時，應向區議會提供充足有用的資料 (例如第 3.17 及 3.19 段所述的資料)，以助區議會在知情的情況下選出分層行人通道，以推行加裝升降機工程。**

政府的回應

3.23 路政署署長同意審計署的建議，並表示路政署會適當地向區議會提供更多資料。

3.24 土木工程拓展署署長亦同意審計署的建議。

3.25 運輸及房屋局局長表示，當邀請 18 個區議會各自選出不多於 3 條現有行人通道作為 2012 擴展計劃下的第二批推展項目時 (見第 4.18(b) 段)，路政署會提供相關資料 (包括該等行人通道目前及粗略推算的行人流量、擬建加裝升降機工程的費用約數、附近為長者或殘疾人士而設的設施、擬建加裝升降機工程地盤的限制等)，以便區議會在知情的情況下作出選擇。

第 4 部分：管理資訊系統及未來路向

4.1　本部分探討用以協助推行 2001 加裝工程措施及 2012 擴展計劃的管理資訊系統，並概述審計署的主要意見及探討未來路向。

綜合構築物資訊系統

4.2　路政署於 2002 年建立了一套綜合構築物資訊系統，藉以備存由該署負責保養的斜道、升降機、樓梯的資料及行人通道上其他設備的資料。

綜合構築物資訊系統未能製備重要資料

4.3　2011 年 4 月，勞福局告知立法會，並未設置升降機、斜道或替代地面過路處的分層行人通道有 295 條 (見第 1.7(b) 段)。2011 年 6 月，運房局告知立法會，截至 2010 年 12 月，在路政署轄下的 1 540 條分層行人通道中，約有 1 270 條行人通道設有升降機或合乎標準的斜道，或附近設有替代的地面過路處。換言之，約有 270 (1 540 減 1 270 ——註 8) 條行人通道並未設置無障礙通道設施。根據路政署的記錄，2011 年 4 月之後建造的分層行人通道，均設有無障礙通道設施。

4.4　2015 年 12 月，審計署要求路政署就該 1 540 條分層行人通道提供最新清單，列出每條行人通道的以下資料：

(a)　位置；

(b)　是否設有斜道或升降機；及

(c)　啟用年份。

4.5　2016 年 3 月，路政署向審計署提供一份清單，列出截至 2012 年 9 月 24 日的 1 561 條分層行人通道的位置、是否設有斜道或升降機，以及啟用年份等資料。路政署表示：

註 8： *該 295 條行人通道中，22 條在 2001 至 2010 年期間已完成加裝升降機工程。因此，在 2011 年 4 月，有 273 條行人通道並未設有斜道或升降機。*

(a) 該份截至 2012 年 9 月 24 日的資料，是該署在 2012 年 9 月透過進行一次過的工作 (以人手在綜合構築物資訊系統搜尋資料) 而得出的。綜合構築物資訊系統乃設計作構築物資產管理之用，以便進行公路結構保養工作，而非為編制有關無障礙通道設施的管理報告而設計。如需以之製備有關個別分層行人通道的無障礙通道設施資料，必須把該系統大幅改動；及

(b) 在這 1 561 條行人通道中，1 259 條 (81%) 設有斜道或升降機，沒有這些設施的則有 302 條 (19%)(註 9)。

4.6 對於綜合構築物資訊系統並不能就路政署轄下的分層行人通道製備管理報告以列出這些通道的位置及是否設有斜道或升降機，審計署認為並不理想。路政署須為此進行改良綜合構築物資訊系統。

須備存加裝工程項目進度的監察記錄

4.7 根據《土木工程管理手冊》，所有工程項目均需按時完成，且開支不得超出預算。路政署及土木工程拓展署委聘顧問，協助監察 2001 加裝工程措施及 2012 擴展計劃下各工程項目的推行進度。顧問每個月提交報告，概述加裝工程項目的工程進度及推行時遇到的問題。

4.8 2016 年 3 月，路政署告知審計署：

(a) 路政署的暢道通行工程管理小組定期就個別加裝工程項目的工程進度及開支擬備報告；及

(b) 該管理小組的總工程師每月均與顧問及承建商開會，以監察工程進度及開支。該每月舉行的工程建設及規劃會議由路政署主要工程管理處處長主持，同時負責監察及檢討 2001 加裝工程措施及 2012 擴展計劃的工程進度及開支摘要。

4.9 然而，路政署並無文件 (例如會議記錄) 顯示，工程建設及規劃會議有就加裝工程項目的工程進度及開支進行討論及監察工作。審計署認為，路政署須備存這些記錄。

註 9： *審計署留意到，當局在 2011 年 4 月 (見第 4.3 段) 及 2012 年 9 月 (見第 4.11 段) 均少報了這類行人通道的數目，當時所報的數目分別為 295 條及 302 條。*

部分在《殘疾歧視條例》生效日期後建造的分層行人通道並未設置無障礙通道設施

4.10 《殘疾歧視條例》於 1996 年生效，距今已有 20 年。路政署表示，《殘疾歧視條例》生效日期之後建造的行人通道，均應設置無障礙通道設施。而截至 2012 年 9 月 24 日，在 1 561 條分層行人通道之中，有 302 條行人通道並未設置無障礙通道設施 (見第 4.5(b) 段)。然而，審計署在審查路政署提供的資料後發現，在該 302 條行人通道之中，有 11 條 (4%) 於 1999 至 2005 年期間展開工程，以及有其他 29 條 (10%) 行人通道 (由 1997 至 2003 年開放予公眾使用) 沒有建造時間的資料。這 40 (11 + 29) 條行人通道包括在供考慮進行加裝工程的 328 條行人通道之內 (見第 2.2 段表三)。審計署認為，路政署須進行檢討，查明這 40 條行人通道於建造時是否應設置無障礙通道設施，並採取所需的補救措施。

須把需要進行加裝工程的行人通道的正確數目告知立法會

4.11 勞福局於 2011 年 4 月告知立法會，有 295 條分層行人通道並未設置升降機、斜道或替代地面過路處 (見第 1.7(b) 段)。然而，審計署的審查發現，截至 2011 年 4 月，實際上有 328 條行人通道並未設置相關設施 (即少報了 33 條行人通道 ——見第 2.2 段)。審計署留意到，當局少報了未設置無障礙通道設施的行人通道數目 (截至 2011 年 4 月)，部分原因是製備資料時未有計及若干高架行人路。審計署認為，路政署須改善備存記錄的工作，以及日後向立法會提供正確的資料。

審計署的建議

4.12 審計署*建議* 路政署署長應：

(a) **改良綜合構築物資訊系統，使其就路政署轄下的分層行人通道製備管理報告，提供有關這些行人通道的重要資料；**

(b) **備存記錄 (例如會議記錄)，以顯示工程建設及規劃會議就加裝工程項目的工程進度及開支所做的監察工作；**

(c) **進行檢討，查明於 1996 年《殘疾歧視條例》生效日期之後建造而未有設置無障礙通道設施的分層行人通道，是否應在通道建造時設置該等設施，並採取所需的補救措施；及**

(d) **查明在 2011 年 4 月向立法會報告未有設置無障礙通道設施的分層行人通道數目時，漏報了 33 條分層行人通道的原因，並在日後盡力向立法會提供正確的資料。**

政府的回應

4.13 路政署署長同意審計署的建議，並表示路政署會就第 4.12(a) 段，研究可否加強綜合構築物資訊系統，以製備關於無障礙通道設施的管理報告。

4.14 勞工及福利局局長表示，勞福局會就第 4.12(d) 段，與路政署跟進有關事宜。

審計署的主要意見

2001 加裝工程措施

4.15 路政署自 2001 年起，開始為未有設置無障礙通道設施的分層行人通道進行加裝工程。審計署留意到，2011 加裝工程計劃的推行進度較預期為慢。然而，《殘疾歧視條例》於 1996 年生效，距今已有 20 年，以及儘管運房局於 2011 年 6 月告知立法會，2011 加裝工程計劃下的大部分加裝工程訂於 2016-17 年度完結前完成，而其餘則於 2017-18 年度完結前完成，但 13 條行人通道的工程在 2016-17 年度才展開工程，而有 17 條行人通道的工程在 2015 年 12 月仍未訂出動工日期。審計署亦留意到，有 11 條在《殘疾歧視條例》生效日期之後建造的分層行人通道，並未設置無障礙通道設施。此外，截至 2015 年 12 月，就 2011 加裝工程計劃下加裝升降機 / 斜道工程而批出的 40.3 億元撥款總額當中，已使用的款項只有 11.5 億元 (29%)(見第 1.13 段表二)。審計署審查了若干工程項目的推行情況，發現在公用設施改移的處理、批出合約後改動設計等事宜上有可予改善之處。

2012 擴展計劃

4.16　截至 2015 年 12 月，在 53 條包括在 2012 擴展計劃下第一批項目的分層行人通道之中，土木工程拓展署已批出 4 份合約（合約 F 至 I），涵蓋當中 44 條行人通道的加裝工程 (見表十)。

表十

2012 擴展計劃下第一批項目的合約 F 至 I
(2015 年 12 月)

合約	所涉及的分層行人通道數目	合約金額 (百萬元)	合約工程開始日期	預定完工日期
F	13	290.0	2015 年 4 月	2018 年 10 月
G	8	272.0	2015 年 4 月	2019 年 4 月
H	10	254.1	2015 年 11 月	2019 年 11 月
I	13	320.1	2015 年 11 月	2019 年 5 月
總數	44	1,136.2		

資料來源：土木工程拓展署的記錄

4.17　在 2012 擴展計劃下，根據區議會的揀選，分層行人通道即使設有斜道，仍會獲考慮進行加裝升降機工程。審計署的審查發現，雖然 18 個區議會獲邀在公眾建議名單上選出每區 3 條分層行人通道進行加裝工程，但在各公眾建議名單上，可供每個區議會選擇的分層行人通道數目差別很大，從低至 1 條到高至 28 條。審計署亦留意到，部份獲選出的行人通道的最高小時人流相對較低。

未來路向

4.18　在 2016 年 1 月發表的施政報告中，政府表示：

(a) 將繼續全力推展餘下遍布 18 區約 180 個項目 (註 10)，當中包括每個區議會各自選出的 3 個優先項目，預計約 8 成項目將在 3 年內分階段完成；及

(b) 政府將再邀請每個區議會由 2016 年第四季開始，各選出不多於 3 條現有分層行人通道作為 2012 擴展計劃下的第二批推展項目進行加裝升降機工程。當中可供區議會考慮的行人通道在符合若干條件 (註 11) 下，將不再局限於由路政署負責維修及保養的分層行人通道。

4.19　審計署認為，運房局、路政署及土木工程拓展署日後為分層行人通道推行加裝升降機工程時，須考慮本審計報告書所載的意見。

加裝升降機工程的平均單位成本大幅增加

4.20　在 2001 至 2010 年期間，路政署為 34 條分層行人通道安排／完成加裝升降機工程 (該署並沒有為這些行人通道進行加裝斜道工程)。在這 34 條行人通道之中，18 條各加裝了兩部升降機，及其餘 16 條則各加裝了一部升降機 (因為這些通道其中一邊已連接無障礙通道設施)。有關的工程合約於 2002 年 2 月至 2011 年 6 月期間批出，52 (18 x 2 + 16) 部升降機的合約費用總共為 3.478 億元，即加裝每部升降機的費用平均為 670 萬元。另一方面，在 2015 年批出的合約 F 至 I (見第 4.16 段表十)，所涉及的 44 條行人通道合共加裝 76 部升降機，有關的合約費用為 11.362 億元，即加裝每部升降機的費用平均為 1,500 萬元。

註 10： *該等項目包括在 2001 加裝工程措施下的 124 條分層行人通道 (184 減 60 —— 見第 2.4 段) 及在 2012 擴展計劃下的 53 條分層行人通道 (見第 3.7 段)。*

註 11： *根據一份於 2016 年 1 月提交立法會交通事務委員會的文件，有關條件包括：*

(a) 行人通道橫跨由路政署負責維修及保養的公共道路、市民可以在任何時間從公共道路進入這些行人通道，以及該等通道不屬私人擁有；及

(b) 現時負責管理和維修該等行人通道的人士或機構不反對加建升降機的建議，並願意在加建工程進行期間與政府合作。有關升降機設施加建後的維修保養由路政署負責。

4.21 基於加裝升降機工程的平均單位建造成本由 2002 至 2011 年間的 670 萬元，大幅增至 2015 年的 1,500 萬元 (升幅 124%)，路政署須進行檢討，以研究在數年內推行多項加裝升降機工程會否對相關行業構成壓力及導致工程成本上升，並採取所需的改善措施。

審計署的建議

4.22 **審計署*建議* 運輸及房屋局局長、路政署署長及土木工程拓展署署長日後為分層行人通道推行加裝升降機工程時，應考慮本審計報告書所載的意見。**

4.23 **審計署亦*建議* 路政署署長應進行檢討，以研究在數年內推行大量加裝升降機工程會否對相關行業構成壓力及導致工程成本上升，並採取所需的改善措施。**

政府的回應

4.24 運輸及房屋局局長同意第 4.22 段所載的審計署建議。

4.25 路政署署長同意第 4.22 及 4.23 段所載的審計署建議，並表示：

(a) 加裝升降機工程的建築費用上升，是由多個因素造成，例如：

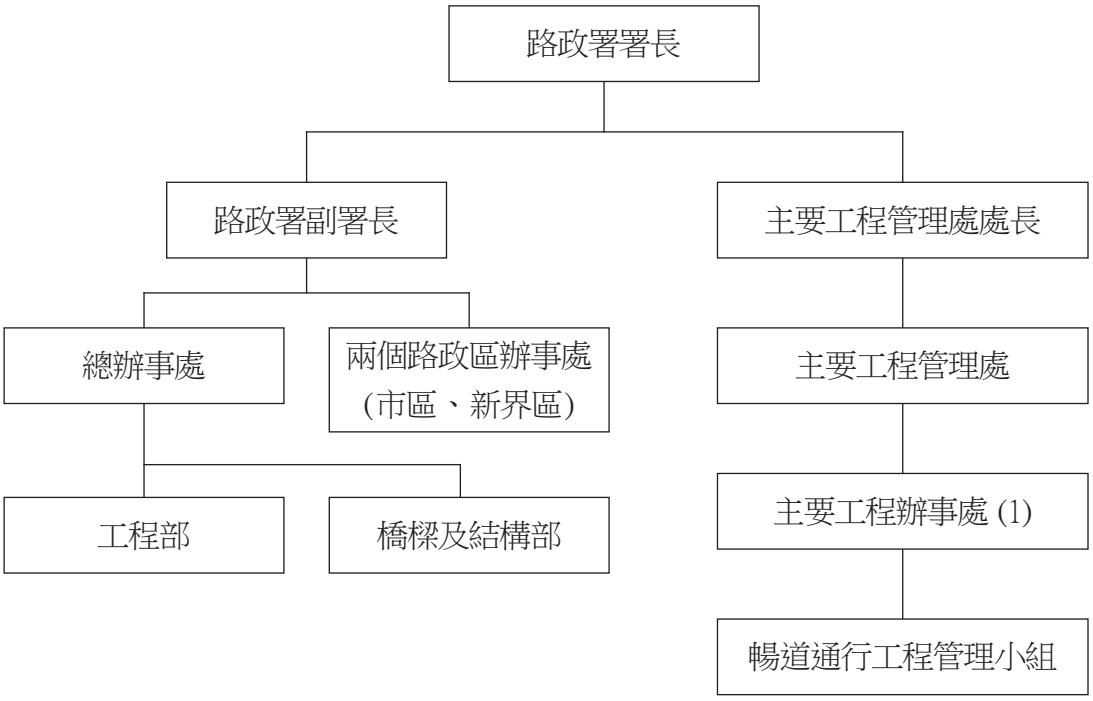
(i) 近年來建築成本上升；及

(ii) 加裝升降機工程的規模相對細小，吸引到較多中型承建商入標。在 2011 年 12 月至 2015 年 11 月期間批出的 15 份工程合約，分別由 13 間承建商奪得，足見有市場競爭；及

(b) 路政署會繼續密切監察市場情況，並於適當時候進行相關的招標工作。

4.26 土木工程拓展署署長亦同意第 4.22 段所載的審計署建議。

路政署：
組織架構圖 (摘要)
(2016 年 2 月 29 日)



資料來源：路政署的記錄

附錄 B
(參閱第 2.10 段)

路政署及水務署對個案一的意見
(2016 年 3 月)

路政署的意見

(a) 為推行某個工程項目而進行籌劃工作時，需就如何銜接其他工程項目或發展考慮多項因素。以全盤考慮如何推行工務計劃的角度而言，在開展一個工程項目前完成附近另一工程項目，往往並非合宜的做法，原因是此舉會延誤工程項目的交付，不符公眾利益。另外，某些工程項目基於工地條件、項目性質等原因，倘與另一工程項目同時施工，能加強工程的融合、減少對市民的滋擾及提升成本效益。路政署的工程辦事處會按個別項目小心安排，以確保各項目順利推行。

(b) 路政署於 2008 年為行人天橋 C 的加裝升降機工程進行設計及規劃工作時，得知水務署正於附近進行更換水管工程。雖然水務署的工地位於擬議的加裝升降機工程範圍之外，但路政署留意到，水務署的工程或會影響路政署工程合約下的臨時封閉行車線安排。相關的工程涉及封閉行車線及道路工程挖掘許可證的申請。就此，自 2008 年 10 月起，路政署一直與水務署聯絡，研究可否把所需的水管改移工程併入水務署的更換水管工程項目之內，並在確定水務署的工程的完成日期後，才就加裝升降機工程進行招標。2009 年 7 月，水務署告知路政署，更換水管工程將於 2010 年 12 月左右完成，而水務署在完成進一步的工地勘測後，會提供更確實的工程完成日期。路政署根據水務署提供的資料，並計及水務署工程可能出現的延誤，訂出有關合約開始日期。此外，市民殷切期待加裝升降機工程早日進行。由於其他公用事業機構亦計劃在同一地點敷設電纜，因此路政署合約的開始日期不宜延後。

(c) 由於至少需要開放一條行車線供市民使用，因此在水務署完成其工程前，路政署工程合約下的道路工程無法展開。基於水務署工程合約的完成日期有所延誤，路政署的加裝升降機工程項目也無可避免需要順延。在得悉水務署的工程因工地地底的不利條件而遇到困難，以及嚴格的交通規定 (即不得在平日的正常辦公時間封閉行車線) 後，路政署已指示其工程承建商採取緩解措施，以便在相關路段劃出更多工地，減少工程的延誤，並要求公用事業機構修改設施遷移路線，務求縮短在路面施工的時間。

(d) 截至 2016 年 3 月，路政署已批准工程承建商因上述延誤而延長施工時間 671 天，並正在評估承建商的逾期完工費用申索。

水務署的意見

(e) 在 2009 年 5 月，水務署的水管工程展開。該工程在一條由一間公用事業機構承建商挖出，以供敷設其設施的共用坑道進行。坑道挖掘工作遇到不確定因素，而且非常費時，但同時又對整個項目極為重要。不論是該公用事業機構還是水務署，均無法提供確實的完成日期。該共用坑道工程不會影響路政署的加裝升降機工程。

(f) 路政署的加裝升降機工程受一條地下食水管影響，故此該食水管須從升降機 B 的地基範圍移走。2010 年 7 月，路政署開始聯絡水務署的工地人員，冀能稍為改動水務署的水管工程，移走會影響路政署加裝升降機工程的地下水管。此舉涉及更改施工程序，因此延長了水務署水管工程的施工時間(例如需進行額外的工地勘測工作、重新開掘已完成工程的水管道路分段等)。

(g) 對路政署的加裝升降機工程構成影響的地下食水管，其改移工程於 2012 年 9 月完成。水務署水管工程施工期長，主因是共用坑道工程施工時間較長、工地的不利條件、工作時間受嚴格的交通規定所限，以及現有地下公用設施造成阻礙等。

(h) 路政署的升降機 B 加裝工程展開前，亦須遷移其他公用設施，包括煤氣管、電纜、雨水及污水渠、光纖電纜等。部分遷移工程與水務署的水管工程同時進行。路政署的加裝升降機工程出現延誤，主因是在遷移升降機 B 地基範圍的現有公用事業設施時，產生銜接問題。水務署已盡力應對工地的限制，並與路政署協調有關加裝升降機工程的銜接事宜。

資料來源：路政署及水務署的記錄

附錄 C
(參閱第 2.29 段)

沒有標誌指示附近無障礙通道設施位置的 15 條分層行人通道

項目	地區	行人通道位置
1	中西區	紅棉路橫跨金鐘道的高架行人路
2		橫跨金鐘道連接花園道及美利道的行人天橋
3	東區	橫跨筲箕灣道近太古城道的行人天橋
4		沿電氣道近福元街的行人天橋
5	九龍城區	橫跨窩打老道近對衡道的行人天橋
6	葵青區	橫跨青山公路近屏富徑的行人天橋
7		穿越青山公路近耀榮里的行人隧道
8	觀塘區	橫跨觀塘道近牛頭角道路口的行人天橋
9		穿越觀塘道近巧明里的行人隧道
10	荃灣區	連接德士古道兩旁位於德大徑的行人隧道
11		
12	灣仔區	橫跨告士打道和運盛街近堅拿道的行人天橋
13		
14	油尖旺區	穿越彌敦道近西貢街的行人隧道
15		穿越彌敦道近豉油街的行人隧道

資料來源：審計署於 2015 年 12 月至 2016 年 3 月期間的實地視察結果