

第 11 章

運輸署
路政署

設置行人天橋及行人隧道

這項帳目審查是根據政府帳目委員會主席在一九九八年二月十一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。

《審計署署長第四十九號報告書》共有 12 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

設置行人天橋及行人隧道

目 錄

	段數
第 1 部分：引言	1.1
行人過路設施	1.2 – 1.8
建造行人天橋及行人隧道	1.9
帳目審查	1.10
鳴謝	1.11
第 2 部分：監察行人天橋及行人隧道的使用率	2.1
行人天橋及行人隧道的建造和維修保養	2.2 – 2.3
行人天橋及行人隧道的使用率	2.4
支持進行新工程計劃的行人流量	2.5
審計署的意見	2.6 – 2.11
審計署的建議	2.12 – 2.13
當局的回應	2.14 – 2.15
第 3 部分：一條位於西灣河的行人隧道	3.1
設置行人隧道	3.2 – 3.3
區內居民的意見	3.4 – 3.7
運輸署的意見	3.8
審計署的意見	3.9 – 3.12
審計署的建議	3.13
當局的回應	3.14
第 4 部分：五條附近設有地面過路處的行人天橋	4.1
一條橫跨欽州街的行人天橋	4.2 – 4.8
審計署的意見	4.9 – 4.12
四條位於東區的行人天橋	4.13
設置行人天橋及地面過路處	4.14
關注使用率偏低的情況	4.15
審計署的意見	4.16 – 4.18
審計署的建議	4.19 – 4.20
當局的回應	4.21 – 4.22

	段數
第 5 部分：連接未發展土地的兩條行人隧道及一條行人天橋	5.1
設置一條位於油麻地的行人隧道	5.2
建議封閉行人隧道	5.3 – 5.6
未發展土地的用途	5.7
審計署的意見	5.8 – 5.14
橫跨濕地公園路的一條行人天橋及一條行人隧道	5.15 – 5.16
審計署的意見	5.17 – 5.20
審計署的建議	5.21
當局的回應	5.22 – 5.24
第 6 部分：一條由資助機構建造的行人天橋	6.1
一條橫跨聯合道的行人天橋	6.2
浸大致力提高行人天橋的使用率	6.3 – 6.6
審計署的意見	6.7 – 6.14
審計署的建議	6.15 – 6.17
當局的回應	6.18 – 6.21
第 7 部分：一條部分已拆卸的行人天橋	7.1
設置位於西營盤的行人天橋	7.2 – 7.10
審計署的意見	7.11 – 7.12
審計署的建議	7.13
當局的回應	7.14

第1部分：引言

1.1 本部分闡述這項審查的背景，並概述審查目的及範圍。

行人過路設施

1.2 香港的道路人多車多，交通十分繁忙，故有需要設置足夠和安全的行人過路設施，以期盡量減少在道路上發生的意外，並協助保持交通暢順。為了充分使用這些過路設施，並達致其效用，當局應盡量在方便行人的地點設置行人過路設施，否則行人可能不會使用這些過路設施，反而會不守交通規則橫過馬路，這樣不但會降低這些設施的效益，有時甚至會釀成交通意外。

地面過路設施

1.3 行人過路設施大多設於地面 (與馬路同一水平)，包括：

- (a) 斑馬線 (行人有優先過路權)；
- (b) 交通燈控制的過路處 (通稱“綠色人像過路處”)；
- (c) 位於交通燈控制路口的行人輔助線 (只有司機燈號，不設行人燈號)；及
- (d) 行人輔助線 (不設行人或司機燈號)。

1.4 地面過路處既直接又方便，行人樂於使用。在車輛流量高的地方通常會設置交通燈控制的過路處。在決定設置哪種過路處時，運輸署會考慮有關地點的車輛流量、行人流量和意外記錄。

分層過路設施

1.5 行人天橋及行人隧道屬分層過路設施 (建於與馬路不同的水平)，通常設於人多車多的道路。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。不過，由於要上落樓梯或斜路，部分行人對於使用行人天橋及行人隧道有所保留 (甚至不願使用)，因此，當局需要審慎規劃設置分層過路設施的工作。

1.6 為了方便長者和殘疾人士使用，近年興建的行人天橋及行人隧道均附設斜路或升降機。此外，部分流量高的行人天橋及行人隧道還裝設了扶手電梯。在部分地區，一些行人天橋及／或行人隧道會互相連接，形成行人道系統，使行人過路更加方便和安全。

行人天橋及行人隧道的數目增加

1.7 運輸署的《運輸策劃及設計手冊》規定，由於行人在地面過路有潛在危險，所以應盡量興建分層過路處，把人車分隔。根據這項指引，當局一般會在交通繁忙的主要道路設置行人天橋及行人隧道。在提供這些設施時，運輸署會考慮設施的成本效益和是否有土地可供使用。行人天橋及行人隧道的數目在過去 20 年大幅增加 (見表一)。

表一

行人天橋及行人隧道的數目
(一九八六至二零零六年)

	一九八六年	二零零六年	增幅
	(數目) (a)	(數目) (b)	(%) (c) = [(b)-(a)]/(a)×100%
行人天橋	257	658	156%
行人隧道	165	407	147%
合計	422	1 065	152%

資料來源：運輸署的記錄

行人安全有所提高

1.8 一九八六至二零零六年這 20 年間，香港的人口由 550 萬增至 690 萬，增幅為 25%；車輛的數目增加了一倍，由 267 000 部增至 553 000 部。同期，涉及行人的意外由每年 6 699 宗減至 4 116 宗，減幅為 39%。運輸署認為，分層過路處的數目增加與涉及行人的意外減少兩者明顯有關。

建造行人天橋及行人隧道

1.9 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。為應付公眾對這些設施的需求，運輸署會進行研究，以便決定提供哪種設施方為適合。遇到新的發展計劃或重建計劃，規劃署及土木工程拓展署有時會一起參與規劃行人天橋及行人隧道，運輸署亦會從交通的角度提供意見。路政

署或土木工程拓展署會進行行人天橋及／或行人隧道的建造工程(註1)。在竣工後，路政署通常會接管有關設施，負責維修保養。

帳目審查

1.10 審計署最近審查了當局在設置行人天橋及行人隧道方面的節省程度、效率及效益。這次審查集中於以下範疇：

- (a) 監察行人天橋及行人隧道的使用率(第2部分)；
- (b) 一條位於西灣河的行人隧道(第3部分)；
- (c) 五條附近設有地面過路處的行人天橋(第4部分)；
- (d) 連接未發展土地的兩條行人隧道及一條行人天橋(第5部分)；
- (e) 一條由資助機構建造的行人天橋(第6部分)；及
- (f) 一條部分已拆卸的行人天橋(第7部分)。

審計署發現在規劃和設置行人天橋及行人隧道，以及在監察這些設施的使用率方面有可改善之處，並就有關問題提出多項建議。

鳴謝

1.11 在帳目審查期間，運輸署、路政署、土木工程拓展署、規劃署、民政事務總署、地政總署及香港浸會大學的人員充分合作，審計署謹此致謝。

註1： 部分行人天橋及行人隧道由其他政府部門(如房屋署)、資助機構或私人發展商建造。

第 2 部分：監察行人天橋及行人隧道的使用率

2.1 本部分探討運輸署監察行人天橋及行人隧道使用率的工作。

行人天橋及行人隧道的建造和維修保養

2.2 從批准撥款的角度而言，當局可在下列情況下建造行人天橋或行人隧道：

- (a) 工程屬於須由基本工程儲備基金撥款支付的大型發展項目(例如大型道路工程或新市鎮發展計劃)的一部分，而整項大型發展項目須獲立法會財務委員會批准；
- (b) 工程費用超過 1,500 萬元的獨立基本工程項目。工程須由基本工程儲備基金撥款支付，並須獲財務委員會批准；或
- (c) 工程費用在 1,500 萬元或以下的獨立基本工程項目。工程須由基本工程儲備基金項下的整體撥款支付，整體撥款由財務委員會按年批准。

2.3 行人天橋及行人隧道的數目由一九八六年的 422 條增至二零零六年的 1 065 條(見第 1.7 段表一)。新建的行人天橋及行人隧道多數在大型發展項目下建造(註 2)，其他的則在獨立基本工程項目下建造。一九九六至二零零六年期間，在獨立基本工程項目下建造的行人天橋及行人隧道共 21 條，費用總額達 11.8 億元。除了建造費用外，路政署及其他政府部門亦須為行人天橋及行人隧道的運作及維修保養支付龐大的經常費用。

行人天橋及行人隧道的使用率

2.4 審計署曾要求路政署及運輸署提供深水埗區部分行人天橋的使用率的資料，該兩個部門在二零零六年十二月回應時表示：

- (a) 通常不會根據行人使用率這個量化準則來建造新的行人天橋或行人隧道。每項計劃會按個別情況考慮，並須顧及有關地區的下列因素：
 - (i) 預期的行人使用率；
 - (ii) 有關道路的特性及設計；

註 2： 在大型發展項目下建造行人天橋及行人隧道的費用已算入項目的費用總額內。

- (iii) 交通流量及速度；
 - (iv) 道路安全及行車量的考慮；
 - (v) 理想的行人路徑；
 - (vi) 是否有其他過路處及其位置；
 - (vii) 設施與附近發展項目及行人道系統的連接情況；及
 - (viii) 公眾意見；
- (b) 由於分層過路設施不是單單根據行人使用率而建造，運輸署沒有在建造分層過路設施後進行檢討的慣常做法；及
- (c) 運輸署最近並無就深水埗區的行人天橋進行行人流量調查，藉此估計使用率。該署人員曾到行人天橋進行實地觀察。

支持進行新工程計劃的行人流量

2.5 最近，當局在申請某些行人天橋及行人隧道建造工程時，把估計行人流量載列在向財務委員會提交的文件之內，以支持撥款申請。下文以兩個例子加以說明。

例子 A

位於蒲崗村道與慈雲山道交界處的行人天橋

二零零四年四月，當局向財務委員會轄下工務小組委員會提交文件，要求通過建造上述行人天橋。文件載明：

- (a) 區內的地面過路設施不足以應付預期會增加的行人需求；及
- (b) 運輸署在二零零四年二月進行的行人調查發現，繁忙時間橫過馬路的行人流量，每小時約為 1 700 人次。運輸署估計，到了二零零四年九月，行人流量會達到每小時 3 000 人次，超出地面過路設施的負荷量。

財務委員會批准撥款 2,200 萬元建造行人天橋。

例子 B

亞皆老街、塘尾道及渡船街交界處的行人天橋系統

一九九五年七月，當局向工務小組委員會提交文件，要求通過建造上述行人天橋系統。文件載明：

- (a) 區內的地面過路設施不足以應付因西九龍填海區新發展項目而增加的車輛及行人；及
- (b) 估計橫過交界處的最高行人流量會由一九九五年的每小時 4 000 人次，增至一九九七年的每小時 11 000 人次。

財務委員會批准撥款 5,760 萬元建造行人天橋系統。

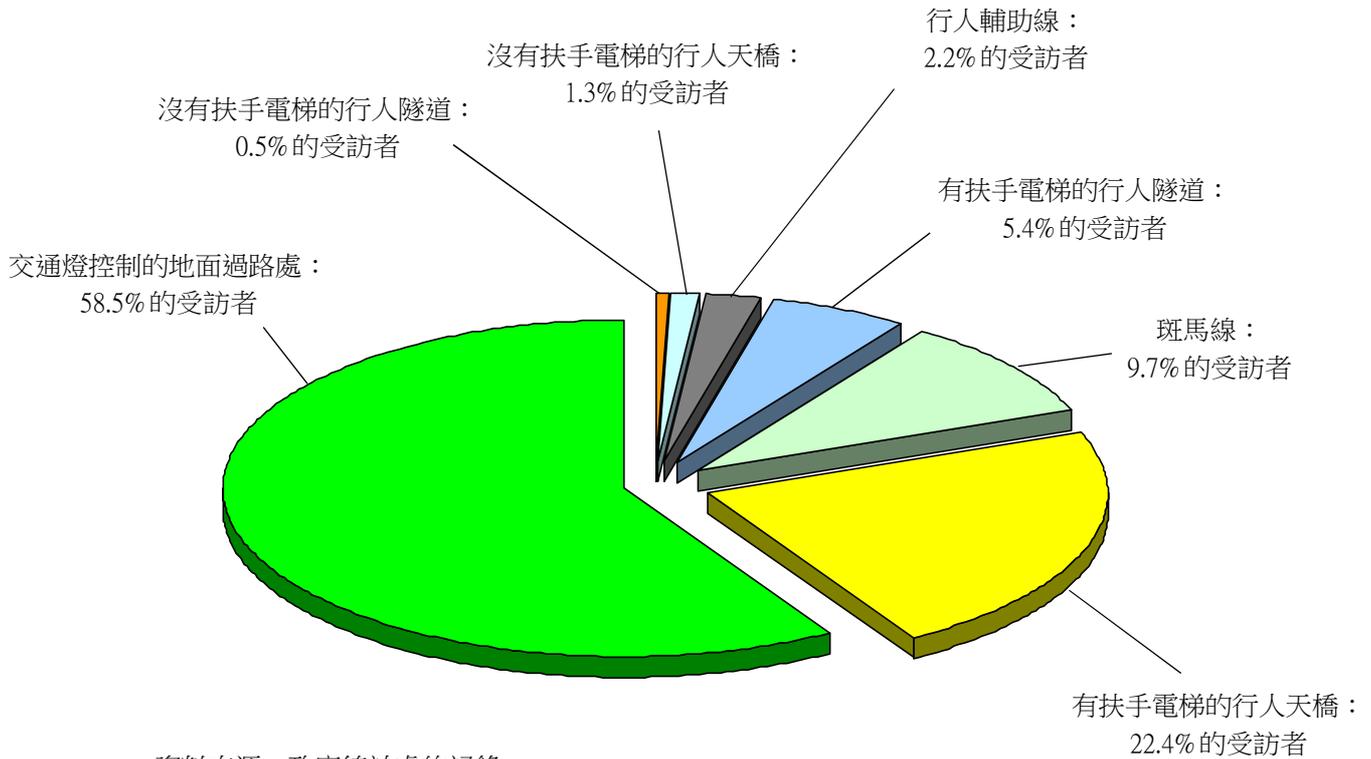
審計署的意見

需要監察行人天橋及行人隧道的使用率

2.6 行人天橋和行人隧道雖然較能保障行人安全，又可讓行車更快捷暢順，但行人過路時所需路程較遠(有時還需上落樓梯)，因此部分行人並不喜歡使用。政府統計處在二零零三年進行的一項調查(訪問了9 200戶)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行人過路處(見圖一)。

圖一

最受受訪者歡迎的行人過路處
(二零零三年)



資料來源：政府統計處的記錄

2.7 調查結果顯示，交通燈控制的地面過路處是最受歡迎的過路處，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。由於行人天橋和行人隧道的建造和維修費用高昂，審計署認為，運輸署需要監察這些設施的使用率。審計署又認為，當局最近向工務小組委員會提交文件申請撥款興建行天橋和行人隧道時，把估計的行人流量載列在文件之內(見第 2.5 段)，是良好的做法，當局日後推行類似的工程計劃時應該採用。

2.8 由於行人天橋及行人隧道的數目過千(見第1.7段表一)，全面調查它們的使用率未必符合成本效益。有見及此，運輸署可諮詢區議會和民政事務總署轄下的民政事務處，以找出使用率似乎偏低的行人天橋及行人隧道，加以調查。有關調查亦應嘗試找出導致使用率低的原因。

2.9 在這次帳目審查中，審計署選出使用率似乎偏低的八條行人天橋和三條行人隧道(見第3至7部分)進行審查。審計署發現，這些設施的使用率偏低，是由下列一項或多項因素造成：

- (a) 有關設施不方便行人使用，行人比較喜歡使用附近的地面過路處(見第3部分的行人隧道X、第4部分的行人天橋A至E，以及第6部分的行人天橋G)；
- (b) 有關設施連接未發展土地(見第5部分的行人天橋F和行人隧道Y及Z)；及
- (c) 行人天橋的一段主橋面已經拆卸(見第7部分的行人天橋H)。

2.10 審計署以抽樣方式選出上述設施進行審查，因此，可能還有其他行人天橋和行人隧道同樣使用率偏低。運輸署需要進行檢討，找出使用率偏低的行人天橋及行人隧道。

2.11 對於使用率低的行人天橋及行人隧道，審計署認為運輸署需要：

- (a) 如有關設施位於行人在路面過路風險頗高的地方，採取適當行動，以鼓勵更多行人使用這些設施；
- (b) 就日後的維修保養(尤其是大型修復工程)進行成本效益分析，特別是落成多年的設施，分析時須考慮預期的使用率和市民的意見；及
- (c) 汲取教訓，供日後規劃類似設施時借鑑。

審計署的建議

2.12 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(見第2.10段)；
- (b) 對使用率低的行人天橋及行人隧道採取適當行動(見第2.11段)；及
- (c) 定期監察行人天橋及行人隧道的使用率(見第2.7段)。

2.13 審計署**建議**發展局局長應提醒工務部門在日後申請撥款興建行天橋及行人隧道時，須向工務小組委員會和財務委員會提供估計行人流量資料(見第2.7段)。

當局的回應

- 2.14 運輸署署長同意審計署在第 2.12 段提出的建議，並表示：
- (a) 由於設施數目眾多，運輸署會分階段進行檢討，初期會集中檢討使用率非常低的設施，並會視乎資源擴展檢討工作；及
 - (b) 運輸署會繼續向工務部門提供有關資料，以便推行審計署在第 2.13 段提出的建議。該署日後申請撥款時會盡量提供擬建行人天橋及行人隧道的估計使用率。在大部分的個案中，運輸署只可提供預計行人需求的粗略數字。
- 2.15 發展局局長同意審計署在第 2.13 段提出的建議。

第3部分：一條位於西灣河的行人隧道

3.1 本部分探討在西灣河太安街附近設置一條橫跨愛信道的行人隧道(下稱行人隧道X)的事宜。

設置行人隧道

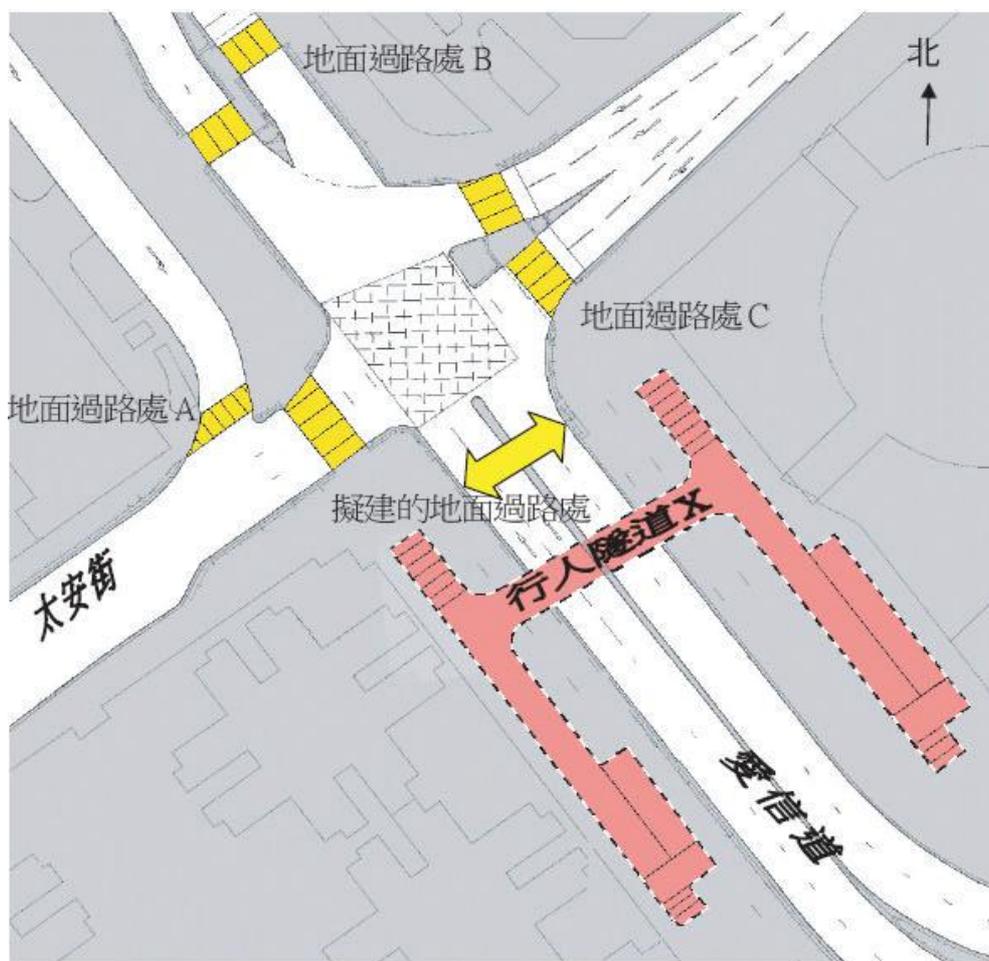
3.2 一九九七年四月，運輸署及路政署就“愛秩序灣填海區道路工程”徵詢東區區議會意見。這項工程會為區內發展運輸基礎設施(包括行人隧道X)。東區區議會同意工程的整體範圍，但部分區議員對設置行人隧道X有所保留。他們表示：

- (a) 區內居民習慣使用位於該處的地面過路處；及
- (b) 可用地面行人過路處取代行人隧道X，此舉亦可省回行人隧道的建造費用。

3.3 行人隧道X於二零零三年十二月建成，建造費用為730萬元。這條行人隧道全長192米，兩端各有樓梯及斜路。在愛信道和太安街交界處共有三組交通燈控制的地面行人過路處(過路處A至C——見圖二及照片一)。

圖二

位於西灣河的行人隧道 X



資料來源：運輸署的記錄

照片一

位於西灣河的行人隧道 X



資料來源：審計署於二零零七年七月拍攝的照片

區內居民的意見

3.4 自行人隧道於二零零三年十二月啟用後，區內居民對當局設置該條行人隧道表示關注。二零零四年十一月，部分東區區議員提出下列意見：

- (a) 行人隧道的使用率偏低；
- (b) 區內居民(尤其是長者)覺得使用行人隧道要上落樓梯或斜路，甚為不便。一些居民甚至亂過馬路而不使用行人隧道；
- (c) 愛信道車輛流量低，根本不需要行人隧道；及
- (d) 區內居民強烈要求當局在行人隧道上面設置地面行人過路處。

3.5 運輸署在回應時告知東區區議會：

- (a) 愛秩序灣的新房屋發展項目會增加交通和行人流量，因此不適宜在該處設置地面行人過路處；及
- (b) 居民如果喜歡使用地面行人過路處，可以利用位於交界處的三組交通燈控制過路處(圖二的過路處 A 至 C) 過馬路。

聽到運輸署的回應後，東區區議會促請運輸署進行檢討，研究可否設置地面行人過路處。

3.6 二零零六年九月，運輸署通知東區區議會，待愛秩序灣所有房屋發展項目全部入伙後，該署便會就愛信道與太安街交界處設置行人過路處進行檢討。一名東區區議員對運輸署的回應表示不滿，認為既然愛信道的行車量持續偏低，運輸署應從速檢討區內的交通情況。二零零六年十一月，一名區議員連同數名西灣河區居民代表向運輸署遞交請願信(獲 3 000 名區內居民簽署)，要求設置地面行人過路處。

3.7 二零零七年一月，運輸署通知東區區議會：

- (a) 根據二零零六年的運輸統計數字，在行人隧道上面的路面設置橫跨愛信道的臨時交通燈控制過路處是可行的；及
- (b) 待愛秩序灣的房屋發展項目全部入伙後，該署會進一步檢討行人過路設施的長遠安排。

東區區議會對運輸署的決定表示歡迎。截至二零零七年九月，運輸署仍在計劃裝置該交通燈控制的行人過路處，工程預計在二零零八年年初竣工。

運輸署的意見

3.8 二零零七年七月及八月，運輸署回答審計署的查詢，表示：

- (a) 當局於一九八六年規劃愛秩序灣填海工程時，把愛信道規劃為交通流量高的主要道路。因此，當局在愛信道設置行人隧道(最安全又不會減低道路容車量的行人過路處)；
- (b) 當局是根據在工程規劃階段的預測使用率設置行人隧道 X 的；
- (c) 愛信道的交通流量偏低，很可能是因為愛秩序灣的房屋發展項目尚未全部入伙；及
- (d) 二零零七年一月，運輸署在考慮區內居民的要求和一項交通調查的結果後，決定增設交通燈控制的行人過路處，作為臨時措施，方便市民(尤其是殘疾人士及長者)過路，同時解決行人亂過馬路的問題。待房屋發展項目全部入伙後，運輸署便會檢討這項安排。

審計署的意見

審計署進行的實地視察

3.9 二零零七年四月和七月，審計署在行人隧道 X 及附近一帶進行了兩次實地視察。審計署注意到：

- (a) 愛信道的交通流量偏低；
- (b) 該處設有交通標誌指示行人使用行人隧道 X 橫過愛信道(見照片二)；
- (c) 使用行人隧道橫過愛信道的行人寥寥可數；及
- (d) 一些行人在橫過愛信道時不守交通規則(見第3.3段的照片一及照片二)。

照片二

指示行人使用行人隧道 X 的交通標誌



資料來源：審計署於二零零七年四月拍攝的照片

過路設施的規劃工作可予改善

3.10 鑑於愛信道現時交通流量偏低，地面行人過路處可能是較行人隧道理想的過路設施。就這方面，運輸署的《運輸策劃及設計手冊》訂明以下指引：

- (a) 在規劃行人過路處時，必須把設施設於方便行人使用的地方，才能確保設施獲充分使用；及
- (b) 假如過路處太過遠離行人的路線，一些行人會(不顧自身和其他道路使用者的安全)自行找地方橫過馬路，即使那裏設有欄杆防止行人亂過馬路，亦無濟於事。

根據上述指引，以及基於很多行人不使用行人隧道 X，審計署認為，當局在行人天橋及行人隧道的規劃工作有改善的空間。

需要就行人隧道 X 進行檢討

3.11 運輸署將會設置橫跨愛信道的地面行人過路處，並會在愛秩序灣的房屋發展項目全部入伙後檢討有關安排(見第3.8(c)段)。審計署認為，運輸署需要編訂時間表，以便進行檢討。

3.12 在行人隧道X上面設置的新地面行人過路處啟用後(見第3.8(d)段)，行人隧道X的使用率可能會進一步下降。審計署注意到，使用率低的行人天橋及行人隧道很容易產生管理問題，如被露宿者非法佔用等(見第4部分的行人天橋A及第5部分的行人隧道Y)。審計署認為，運輸署需要監察行人隧道X的使用情況。

審計署的建議

3.13 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(見第3.10段)；
- (b) 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(見第3.11段)；及
- (c) 檢討行人隧道X的使用情況，檢討時須考慮行人的需要、維修保養費用、潛在管理問題及該設施的其他有利的用途(見第3.12段)。

當局的回應

3.14 運輸署署長同意審計署在第3.13段提出的建議，並表示運輸署會：

- (a) 在日後規劃行人天橋及行人隧道時繼續考慮第3.13(a)段所述的因素。雖然區內居民的意見重要，但運輸署有責任並具備專業知識，提出最能兼顧行人和駕駛者利益的方案；
- (b) 編訂時間表，檢討愛信道與太安街交界處行人過路設施的安排；及
- (c) 與有關的政府部門聯絡，檢討行人隧道X的用途。檢討工作會考慮市民的意見。

第 4 部分：五條附近設有地面過路處的行人天橋

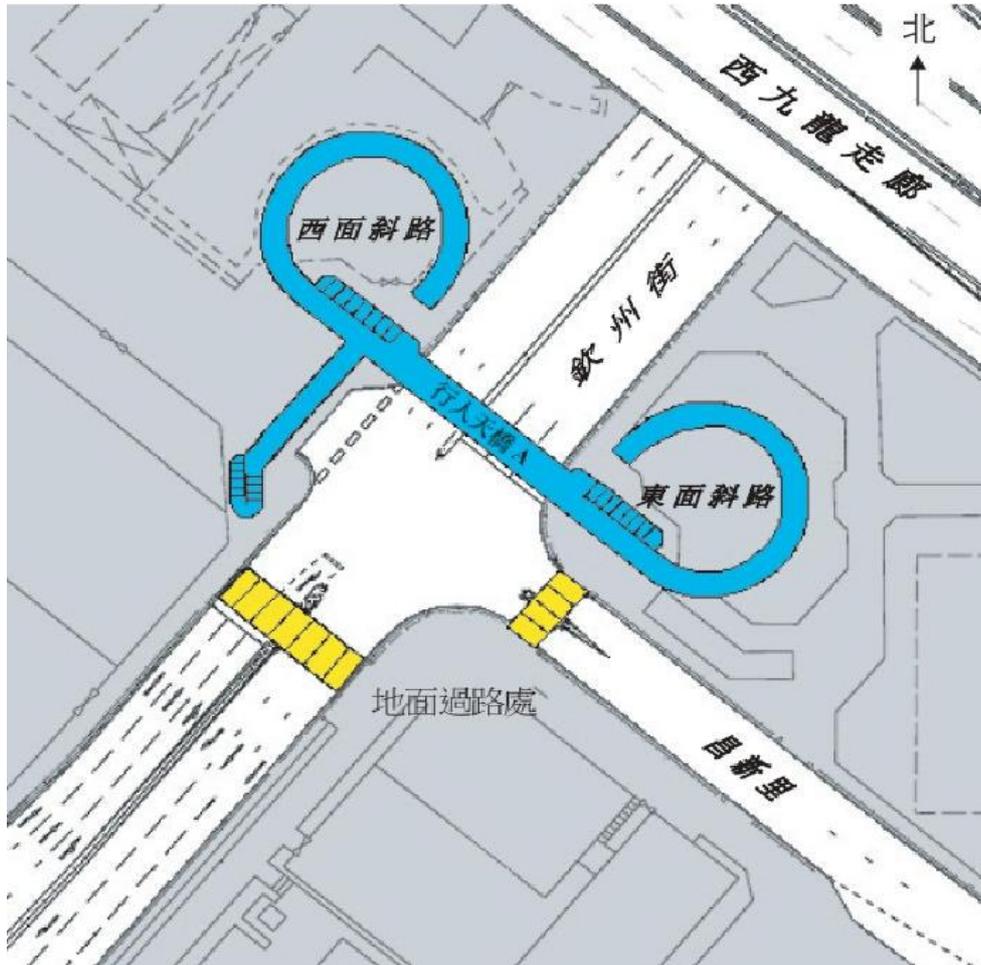
4.1 本部分探討在深水埗設置橫跨欽州街的行人天橋(下稱行人天橋A)及在東區設置四條行人天橋(下稱行人天橋B、C、D及E)的事宜。

一條橫跨欽州街的行人天橋

4.2 一九九零年，路政署在工程項目“深水埗碼頭廣場附近橫跨欽州街的行人天橋”下建造行人天橋A。行人天橋全長 217 米，兩端各有樓梯及環形斜路，在昌新里附近橫跨欽州街。附近的住宅發展項目包括南昌邨(一九八九年落成)及富昌邨(二零零一年落成)。行人天橋A附近設有兩組交通燈控制的地面行人過路處，供行人分別橫過欽州街及昌新里(見圖三及照片三)。

圖三

位於深水埗的行人天橋 A



資料來源：運輸署的記錄

照片三

位於深水埗的行人天橋 A



資料來源：審計署於二零零七年七月拍攝的照片

封閉東面斜路

4.3 二零零一年五月，民政事務總署深水埗民政事務處致函有關的政府部門：

- (a) 指行人天橋 A 一直造成環境問題。一些露宿者在行人天橋上或橋底下露宿，造成環境滋擾、衛生問題及保安問題；及
- (b) 要求他們協助，解決有關問題。

4.4 其後，深水埗民政事務處連同食物環境衛生署、地政總署及香港警務處進行了多次聯合行動，解決非法佔用行人天橋 A 的問題。不過，有關問題仍然持續。二零零三年九月，深水埗區議會促請政府，如未能解決有關露宿者的問題，便應拆卸該行人天橋。

4.5 二零零四年三月，鑑於事態嚴重，加上長期採取執法行動需耗用財政及人力資源，當局決定由二零零四年三月八日起暫時封閉行人天橋 A 的東面斜路，初步為期兩個月。此舉旨在迫使露宿者離開行人天橋。當局把東面斜路圍起，並在斜路兩端裝設上鎖的閘門。

修復工程

4.6 二零零六年十二月，路政署通知深水埗民政事務處及運輸署：

- (a) 該署人員在進行維修檢查時，發現行人天橋 A 的西面斜路遭人非法佔用；及
- (b) 該署擔心東面斜路暫時封閉後，輪椅使用者在不知情的情況下仍會從西面斜路上橋，之後才發現東面斜路已經封閉而無法下橋。

運輸署在回應時表示仍有需要開放一邊斜路供市民使用，該署已在東面斜路的人口張貼公告，通知輪椅使用者如有需要，可致電求助。

4.7 在維修檢查期間(見第 4.6(a) 段)，路政署亦發現：

- (a) 行人天橋 A 的狀況轉差，鋼鐵及混凝土表面的油漆均有裂紋。此外，行人天橋的鋼鐵欄杆亦出現銹蝕；及
- (b) 從維修保養及美觀的角度而言，必須為行人天橋進行大型修復工程。

修復工程在二零零七年三月展開，同年七月竣工，費用為 48 萬元。

運輸署的意見

- 4.8 二零零七年七月及八月，運輸署回答審計署的查詢，表示：
- (a) 在一九八二年設置地面過路處和在一九九零年建造行人天橋 A，與西九龍走廊的連接路(此路其後已被封閉)啟用和區內的公屋發展項目有部分關係；
 - (b) 設置行人天橋 A 是想盡量減少來自西九龍走廊的大量車輛，與往返舊深水埗碼頭和巴士總站的行人爭用路面的情況；
 - (c) 自深水埗碼頭拆卸和區內的新房屋發展項目竣工後，該處的交通模式出現了重大改變。隨着區內在未來幾年不斷發展(如在西鐵南昌站上蓋發展住宅項目)，駛經欽州街與昌新里交界處的車輛將會增加；及
 - (d) 行人天橋 A 可提高道路安全、減少對道路交通的延誤，以及增加道路交界處的容車量。

審計署的意見

審計署進行的實地視察

- 4.9 二零零七年五月及七月，審計署在行人天橋 A 及附近一帶進行了兩次實地視察，其間注意到：
- (a) 行人天橋 A 的使用率偏低，行人大多使用附近由交通燈控制的地面行人過路處過馬路；
 - (b) 西面斜路被載滿雜物的手推車及廢物阻塞(顯然是露宿者的私人物品——見照片四)；及

照片四

堆放在行人天橋 A 西面斜路的手推車及廢物



資料來源：審計署於二零零七年七月拍攝的照片

(c) 有關封閉東面斜路的公告載明：

“現公布由二零零四年三月八日上午九時起，至另行通知止，橫跨欽州街西的行人天橋斜路會臨時封閉。市民可以使用其他過路設施，輪椅使用者如需使用上述行人天橋斜路段，可於早上七時三十分至晚上七時三十分致電(註)要求協助，一般等候時間約十分鐘。”

(註：已提供電話號碼)

需要制定維修保養策略

4.10 路政署資料顯示，行人天橋 A 每年的維修保養費用是 78,000 元。二零零七年，路政署須支付 48 萬元進行修復工程(見第 4.7 段)。鑑於行人天橋 A 的使用率偏低，並涉及維修保養費用，審計署認為，運輸署需要在考慮行人的需要、維修保養費用及露宿者的問題後，制定日後維修保養行人天橋 A 的策略。

4.11 審計署贊同路政署的意見(見第 4.6(b) 段)，認為只封閉行人天橋 A 東面斜路的安排並不理想。這會對使用輪椅或手推車的市民造成不便，因他們從西面斜路上橋，但其後才發現東面斜路已被封閉。如須封閉斜路以解決露宿者的

問題，則應考慮同時封閉兩面的斜路。如果繼續開放西面斜路但封閉東面斜路，則應同時在西面斜路張貼公告(見第4.9(c)段)。審計署認為這方面可以改善。

4.12 二零零七年九月，民政事務總署就行人天橋A西面斜路的露宿者問題(見第4.9(b)段)，回答審計署的查詢，表示：

- (a) 露宿者問題是複雜的問題，由民政事務處統籌的聯合行動未必每次都能把問題解決。社工需要與露宿者長時間討論，游說他們接受住宿服務，不要露宿街頭；
- (b) 社會福利署一直積極跟進行人天橋A兩名露宿者的情況，最終協助他們遷入了公屋單位居住；及
- (c) 行人天橋A的露宿者問題已經解決，深水埗民政事務處會繼續監察該處的情況。

四條位於東區的行人天橋

4.13 在東區的行人天橋中，審計署選定了四條行人天橋(行人天橋B、C、D及E)進行審查。這四條行人天橋的使用率因附近設有地面行人過路處而受到負面影響(見表二)。

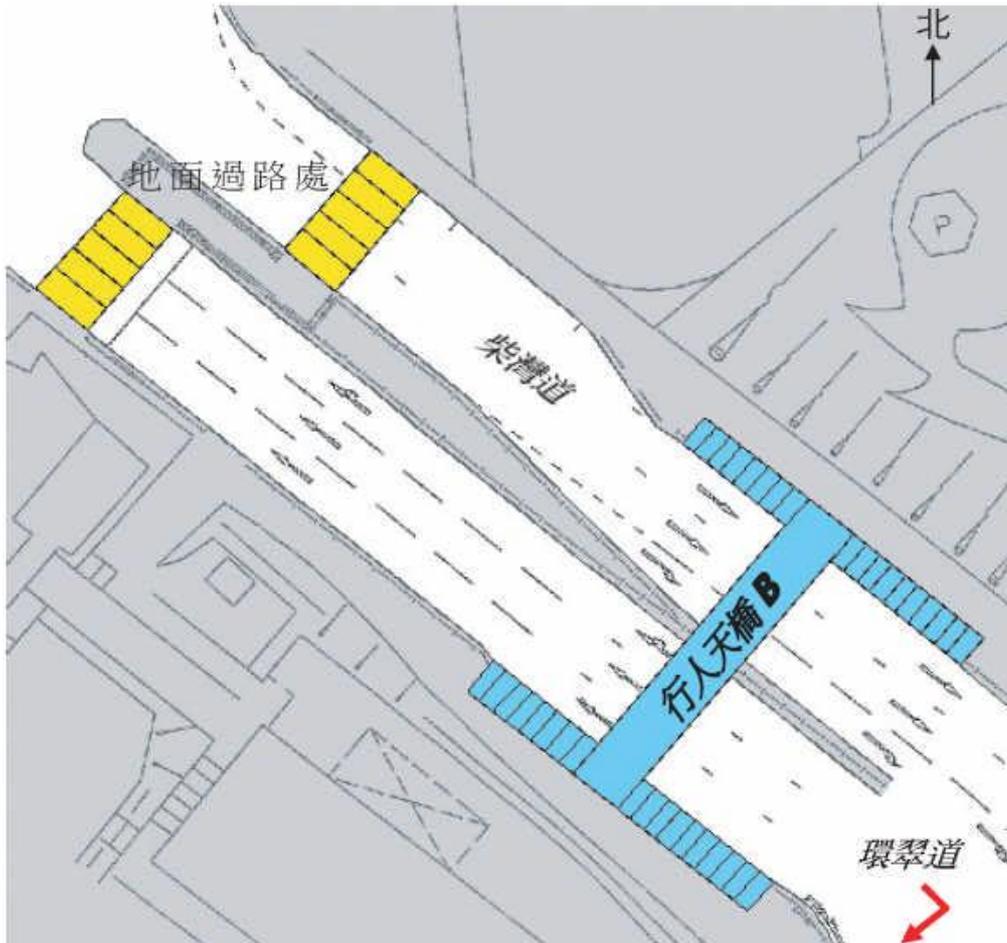
表二

四條位於東區的行人天橋

行人天橋	位置	建造年份	附近設置地面過路處的年份
B	在柴灣環翠道附近橫跨柴灣道(見圖四及照片五)	一九七一	一九八二
C	在西灣河太安街附近橫跨筲箕灣道(見圖五及照片六)	一九八五	二零零一
D	在北角渣華道附近橫跨英皇道(見圖六及照片七)	一九八五	一九八七 (橫跨英皇道東行線) 一九九九 (橫跨英皇道西行線)
E	在北角糖水道附近橫跨英皇道(見圖七及照片八)	一九八五	一九九三

資料來源：運輸署及路政署的記錄

圖四
位於柴灣的行人天橋 B



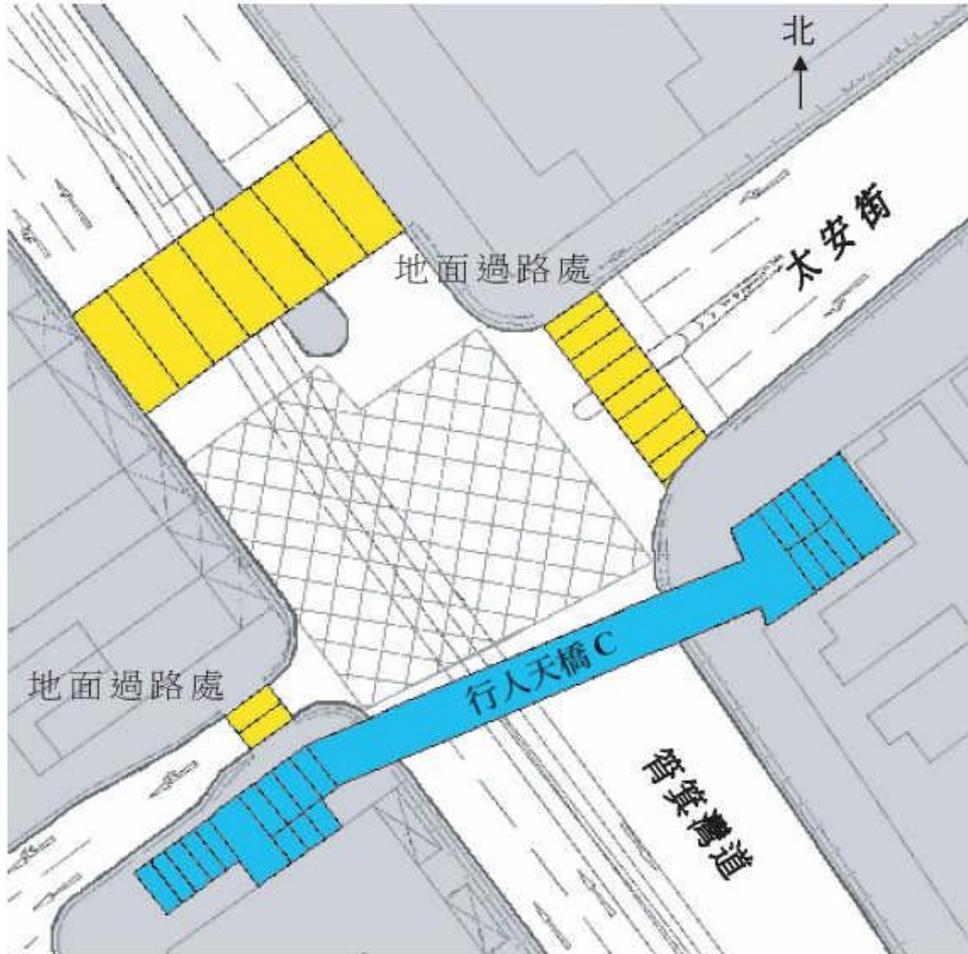
資料來源：運輸署的記錄

照片五
位於柴灣的行人天橋 B



資料來源：審計署於二零零七年四月拍攝的照片

圖五
位於西灣河的行人天橋 C



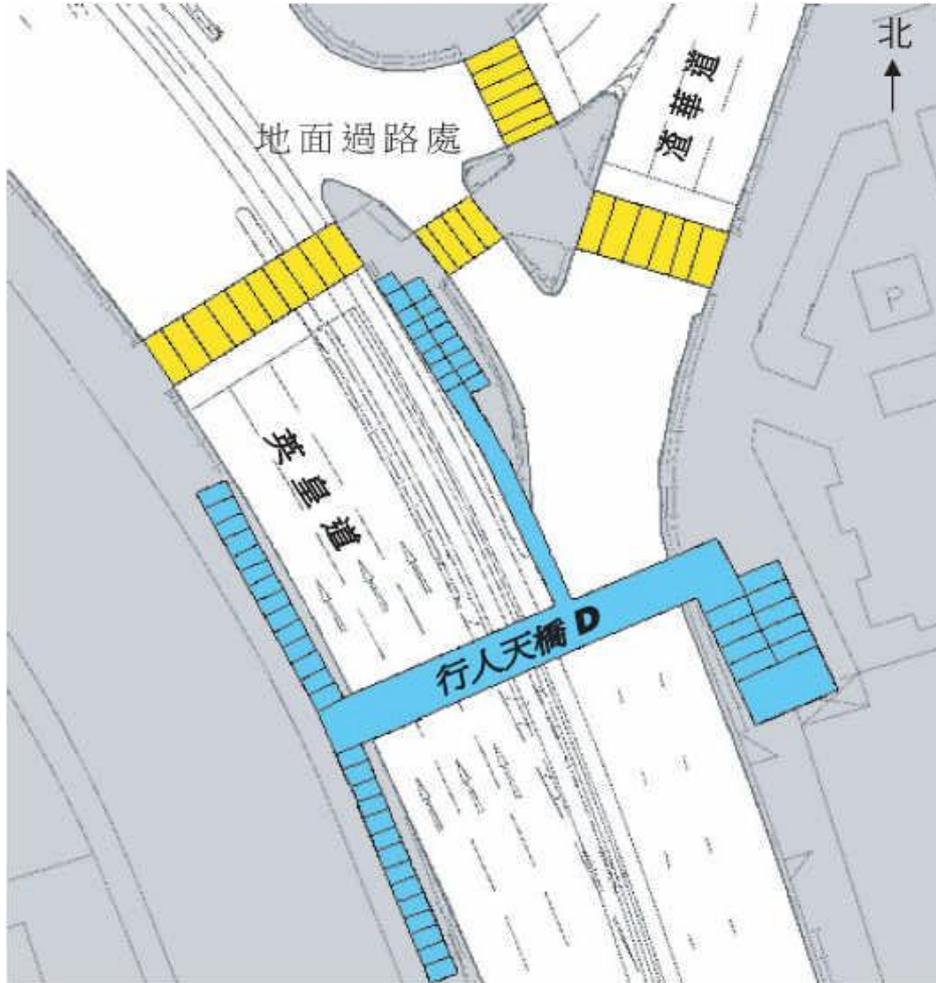
資料來源：運輸署的記錄

照片六
位於西灣河的行人天橋 C



資料來源：審計署於二零零七年四月拍攝的照片

圖六
位於北角的行人天橋 D



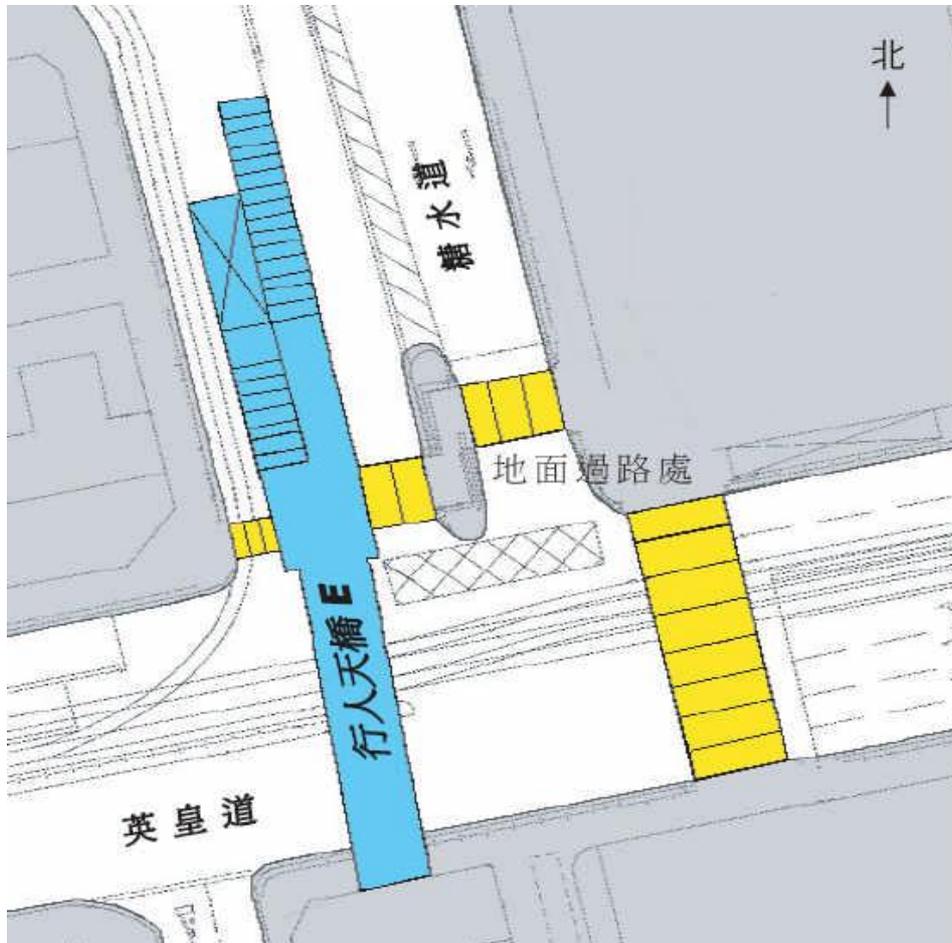
資料來源：運輸署的記錄

照片七
位於北角的行人天橋 D



資料來源：審計署於二零零七年四月拍攝的照片

圖七
位於北角的行人天橋 E



資料來源：運輸署的記錄

照片八
位於北角的行人天橋 E



資料來源：審計署於二零零七年七月拍攝的照片

設置行人天橋及地面過路處

4.14 二零零七年年中，運輸署告知審計署有關設置這四條行人天橋和其後設置地面行人過路處的背景：

總論

- (a) 在八十年代初(東區走廊及地鐵港島線竣工前)，港島東區，尤其是英皇道一帶，交通擠塞情況嚴重。當時建造行人天橋 C 至 E，是解決交通擠塞問題的其中一項措施。這三條行人天橋位處的地點，車輛流量甚高，不可設置地面行人過路處。隨着港島運輸基礎設施的發展，特別是東區走廊在一九八四至一九八九年期間分階段落成，英皇道的車輛流量已經減少，在三條行人天橋所處位置設置地面行人過路處，變得可行；
- (b) 這四條行人天橋在多年前建造，只設有樓梯，因此需要為殘疾人士及長者設置地面過路處；

行人天橋 B

- (c) 行人天橋 B 於一九七一年建造，附近的行人過路處則於一九八二年設置。在七十年代，柴灣道是通往柴灣的主要道路，交通流量甚高。以往車輛在該處高速下坡，曾發生多宗嚴重交通意外。當局於是建造行人天橋，連接興華邨與巴士站；

行人天橋 C

- (d) 至於行人天橋 C，東區區議會在一九九八年要求在筲箕灣道與咸安街的交界處附近設置電車站。要進出擬建的電車站，必須設置行人過路處。當時，在該交界處還有行人亂過馬路的問題，導致交通意外，並阻慢行車速度。設置地面過路處亦可提供另一過路設施橫過筲箕灣道，有助解決行人亂過馬路的問題。該地面過路處在二零零一年竣工；

行人天橋 D

- (e) 行人天橋 D 連接行車道中央的電車站，只設有樓梯。一九八七年，該處設置了地面行人過路處，連接沿英皇道東行線的行人路與電車站。此舉旨在為行人(尤其是長者)提供更直接和更方便的過路處。至於英皇道西行線，自一九九六年起已有人關注該處行人亂過馬路和長者使用行人天橋 D 有困難的問題。當局在一九九九年設置地面過路處，以解決有關問題；及

行人天橋 E

- (f) 至於行人天橋 E (只設有樓梯)，東區區議會在一九九二年六月對該行人天橋所處位置出現行人亂過馬路的嚴重問題，表示關注，並且要求運輸署改善行人過路設施。當局於是在一九九三年設置地面過路處，以解決行人亂過馬路的問題，同時供長者及殘疾人士使用。

關注使用率偏低的情況

4.15 近年，這些行人天橋使用率偏低的情況引起關注。舉例來說：

行人天橋 B

- (a) 一九九二年，路政署研究是否需要為行人天橋 B 加設上蓋。根據調查的結果，大部分行人均使用附近的地面過路處。由於行人天橋 B 的使用率偏低，路政署並無加設擬建的上蓋；

行人天橋 C

- (b) 一九九二年五月，民政事務總署東區民政事務處告知路政署：
- (i) 許多行人在橫過筲箕灣道時，均不願使用行人天橋 C，主要因為該條行人天橋太高，行人 (尤其是長者) 難以行上天橋。許多行人寧願冒險亂過馬路，引致道路安全問題；及
- (ii) 如果加設扶手電梯，行人會非常樂意使用行人天橋 C。

由於地方不足，行人天橋 C 並無加設扶手電梯。二零零七年九月，民政事務總署告知審計署，除了實地環境限制外，基於橋齡和橋身狀況欠佳，為行人天橋 C 進行大型改善工程並不符合成本效益；及

行人天橋 E

- (c) 二零零六年八月，兩名立法會議員的聯合辦事處致函路政署，對以下事宜表示關注：
- (i) 行人天橋 E 已經使用一段長時間，一直發揮功能。不過，自附近的地面過路處啟用後，使用該行人天橋橫過英皇道的區內居民變得寥寥可數。該處現已成為長者的聚腳點；及
- (ii) 需要檢討這條行人天橋的功能並考慮在橋上設置長椅。

路政署及運輸署認為，設置長椅會影響行人流量，亦可能導致安全問題。

審計署的意見

審計署進行的實地視察

4.16 二零零七年四月及七月，審計署在該四條行人天橋的所在地及附近一帶進行了兩次實地視察，其間注意到大部分行人均使用該四條行人天橋附近的地面過路處。

需要鼓勵行人使用行人天橋 E

4.17 至於行人天橋E，審計署注意到，在二零零二至二零零六年期間，該處共發生了24宗涉及行人的交通意外。審計署認為，為了保障行人安全，運輸署需要採取措施，鼓勵更多行人使用行人天橋 E。

需要制定維修保養策略

4.18 該四條行人天橋建於22至36年前，其運作及維修保養費用龐大。舉例來說，路政署在二零零二年動用140萬元，為行人天橋E進行大規模修復工程，以解決漏水及生鏽問題。如第4.15及4.16段指出，這些行人天橋的使用率偏低。二零零七年七月，運輸署在回答審計署的查詢時，同意長遠來說可考慮不再維修保養某些使用率低的行人天橋。審計署認為，運輸署需要制定日後維修保養這些行人天橋的策略。

審計署的建議

4.19 審計署建議運輸署署長及路政署署長應制定策略，維修保養本部分提及的五條行人天橋，制定策略時須顧及預期的使用率、行人的需要、露宿者問題及維修保養費用(見第4.18段)。

4.20 審計署又建議運輸署署長應：

- (a) 檢討封閉行人天橋A東面斜路的安排(見第4.11段)；及
- (b) 採取措施鼓勵更多行人使用行人天橋E(見第4.17段)。

當局的回應

4.21 運輸署署長同意審計署在第 4.19 及 4.20 段提出的建議，並表示運輸署會：

- (a) 檢討該五條行人天橋的用途，檢討時會考慮市民的意見，並與有關的政府部門聯絡；
- (b) 檢討是否適宜封閉行人天橋 A 東面和西面斜路。其間，運輸署會在西面斜路張貼類似在東面斜路張貼的公告；及
- (c) 盡量採取措施，鼓勵更多行人使用行人天橋 E。

4.22 路政署署長同意審計署在第 4.19 段提出的建議。

第 5 部分：連接未發展土地的兩條行人隧道及一條行人天橋

5.1 本部分探討在油麻地澄平街附近設置橫跨渡船街的行人隧道(下稱行人隧道Y)，以及在水圍設置橫跨濕地公園路的行人隧道及行人天橋(以下分別稱為行人隧道Z及行人天橋F)的事宜。

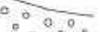
設置一條位於油麻地的行人隧道

5.2 行人隧道Y由路政署在一九九七年一月建成，工程費用為 680 萬元。這項工程屬於“西九龍走廊——油麻地段第二期及相關行人天橋及行人隧道系統工程”的一部分。行人隧道全長 96 米，橫跨渡船街，連接澄平街(近駿發花園)和填海區尚未發展的土地(見圖八及照片九)。

圖八

位於油麻地的行人隧道 Y



- 說明：
-  未發展土地
 -  地面行人過路處
 -  路政署二零零六年九月的工程項目簡介所標示的擬建中九龍幹線定線

資料來源：運輸署、路政署及規劃署的記錄

照片九

位於油麻地的行人隧道 Y



資料來源：審計署於二零零七年七月拍攝的照片

建議封閉行人隧道

5.3 二零零零年六月，路政署進行實地視察，發現多名露宿者佔用了行人隧道 Y，不但弄污行人隧道內的牆壁，還令去水渠堵塞。二零零零年八月，路政署要求油尖旺民政事務處採取適當行動。民政事務處與食物環境衛生署、社會福利署、地政總署及香港警務處採取聯合行動。儘管經過幾次行動，問題仍然存在。當局發現有人在行人隧道內聚賭和吸毒，引發市民投訴。上述部門每星期進行一次聯合行動。二零零一年六月，油尖旺民政事務處致函有關的政府部門：

- (a) 表示要徹底解決露宿者問題，必須把行人隧道 Y 封閉；及
- (b) 邀請各部門就封閉行人隧道的建議提出意見。

5.4 二零零一年六月，運輸署在回應時表示：

- (a) 行人隧道的使用率偏低是因為內有露宿者，而且在渡船街與欣翔道交界處已另設有 (雖然不是直接的) 地面過路處；

- (b) 從交通管理的角度而言，因社會問題而封閉行人隧道的做法並不理想；
- (c) 經常採取聯合行動清理露宿者，需耗用多個政府部門的資源；
- (d) 在權衡利害後，運輸署不太反對暫時封閉該行人隧道的建議，但會保留在有需要時重開該行人隧道的權利；及
- (e) 估計當渡船街西面的土地開始發展時，橫過渡船街的行人便會增加。

5.5 在二零零一至二零零三年期間，有關的政府部門曾多次討論封閉行人隧道Y的建議。二零零三年九月，油尖旺地區管理委員會(由油尖旺民政事務專員擔任主席)認為：

- (a) 行人隧道Y的使用率很低，如果暫時把它封閉，政府便可騰出定期行動和執法行動的資源，處理其他更優先的工作；
- (b) 近期視察時既沒有發現露宿者，亦見不到他們的私人物品；及
- (c) 鑑於情況有所改善，當局應再密切監察多三個月，然後才決定應否封閉該行人隧道。

5.6 二零零四年四月，油尖旺地區管理委員會表示：

- (a) 行人隧道Y的露宿者問題已經遏止，行人隧道內的衛生情況令人滿意；及
- (b) 由於區內居民對封閉行人隧道的建議意見分歧，因此無需實行這項建議。

未發展土地的用途

5.7 渡船街西面有一幅 34 640 平方米的填海土地，建有行人隧道Y的一邊入口。該幅土地由三幅未發展土地組成(見第 5.2 段圖八)。表三顯示該等土地的用途及未來發展建議。

表三

毗鄰行人隧道 Y 土地的用途
(二零零七年七月)

土地 (見圖八)	土地面積 (平方米)	現時用途	計劃用途
A	1 950	石油氣加氣站 (自二零零零年十月起投入運作)	石油氣加氣站
B	8 100	這幅土地以短期租約方式出租，作收費停車場用途，租約至二零零七年二月屆滿。二零零七年五月八日，這幅土地以拍賣方式售出。新發展項目將於二零一二年六月或之前竣工。	住宅用途發展
C	24 590	這幅土地不同部分的用途包括： (a) 以三份短期租約(屆滿期各有不同，最後的屆滿日期是二零零九年六月)出租，用作停車場及裝卸區；及 (b) 供土木工程拓展署及路政署分別暫時用作工地辦公室(直至二零零七年九月)及施工區(直至二零一零年六月)。	這幅土地已規劃作下列多種用途： (a) 政府、機構或社區用地； (b) 休憩用地；及 (c) 預留土地，為擬建的中九龍幹線(註)興建隧道斜路、一個隧道入口及一座通風大樓。
總面積	34 640		

資料來源：規劃署、路政署及地政總署的記錄

註： 擬建的中九龍幹線是一條雙程三線分隔主幹路(設有隧道)，連接西九龍填海區，以及位於東九龍建議的啟德發展區。根據標示的定線，工程包括在土地 C 興建隧道斜路、一個隧道入口及一座通風大樓(見第 5.2 段圖八)。截至二零零七年七月，中九龍幹線的設計及定線仍在規劃中。預計工程將於二零一六年完成。

審計署的意見

審計署進行的實地視察

5.8 二零零七年四月及七月，審計署在行人隧道 Y 及附近一帶進行了兩次實地視察，發現：

- (a) 沒有行人使用此行人隧道；
- (b) 有少數行人使用附近的地面過路處；及
- (c) 行人隧道內沒有露宿者。

露宿者問題受到控制

5.9 在有關的政府部門努力下(見第 5.3 至 5.6 段)，行人隧道 Y 的露宿者問題已經受到控制。為防止問題重現，油尖旺民政事務處有需要與相關政府部門協調，繼續監察行人隧道 Y 的情況。

在土地發展前便建造行人隧道

5.10 行人隧道 Y 在一九九七年一月建成。不過，在二零零七年九月，即隧道建成後十年，其使用率仍然偏低(見第 5.5(a) 及 5.8 段)。使用率低的原因包括：

- (a) 在填海區的土地仍未發展。該幅土地的暫時用途包括加氣站、停車場、裝卸區、工地辦公室及施工區(見表三)，這些設施不會導致很高的行人流量；及
- (b) 行人喜歡使用附近的地面過路處(見第 5.4(a) 及 5.8 段)。

5.11 當局在二零零七年二月向工務小組委員會提交文件，申請撥款進行中九龍幹線的地盤勘測及設計工作。根據該份文件，中九龍幹線的標示隧道定線(見第 5.7 段表三註)有一部分會與行人隧道 Y 的西面斜路重疊(見第 5.2 段圖八)。截至二零零七年七月，中九龍幹線的定線仍在規劃中，行人隧道 Y 會否受影響，仍屬未知之數。

5.12 審計署認為不宜建造行人隧道通往**多年後才會發展的土地**，理由如下：

- (a) 如行人隧道使用率偏低，可能會被露宿者非法佔用，因而須動用大量政府資源處理問題(見第 5.3 至 5.6 段)；
- (b) 須支付運作及維修保養費用；

- (c) 過早支付行人隧道的建設費用；
- (d) 行人隧道的位置未必最能配合該幅土地的未來及最終發展 (見第 5.11 段)；及
- (e) 土地尚未發展，用途或會有變，對行人隧道日後的使用情況會有不良影響。

5.13 二零零七年八月，運輸署回答審計署的查詢，表示：

- (a) 建造行人隧道Y的原意是用來取代該處的兩條行人隧道 (因為要興建西九龍走廊，該兩條行人隧道已被拆卸)；
- (b) 行人隧道是供來自油麻地地鐵站的行人使用的；
- (c) 行人隧道原意是為了渡船街西面的發展項目而建造，但發展項目因種種原因押後，運輸署無法控制。這條行人隧道可讓行人直接橫過渡船街，無需橫越六組路面過路處，有助提高道路安全；及
- (d) 在興建西九龍走廊時建造行人隧道會較為容易和省錢。如果稍後才建造行人隧道，可能會影響交通和遇到技術困難。

5.14 運輸署的《運輸策劃及設計手冊》列明：

“如分層設施初期不合作為新發展的一部分，應考慮應否預留土地以供日後興建行人天橋或行人隧道。”

審計署認為可押後建造行人隧道 Y (但須為此預留土地) 直至毗鄰土地的發展計劃有定案後才動工建造。

橫跨濕地公園路的一條行人天橋及一條行人隧道

設置行人天橋 F 及行人隧道 Z

5.15 天水圍濕地公園路設置了兩條行人天橋及兩條行人隧道，一條行人天橋及一條行人隧道位於濕地公園路北段，另一條行人天橋 (行人天橋F) 及另一條行人隧道 (行人隧道 Z) 位於濕地公園路南段近天業路。行人天橋 F 及行人隧道 Z 均由土木工程拓展署建造，於二零零四年五月建成，費用分別是 3,950 萬元及 1,030 萬元，屬於“天水圍的進一步發展計劃——道路交界處改善工程、地盤平整及主要基礎設施工程”項目下所建造的運輸基礎設施。行人天橋 F 全長 470 米，行人隧道 Z 則全長 194 米。行人天橋 F 與一幅空置土地 (第 115 區) 連接，行人隧道 Z 則與該幅土地的南緣和香港濕地公園的工作區連接 (見圖九及照片十)。

圖九

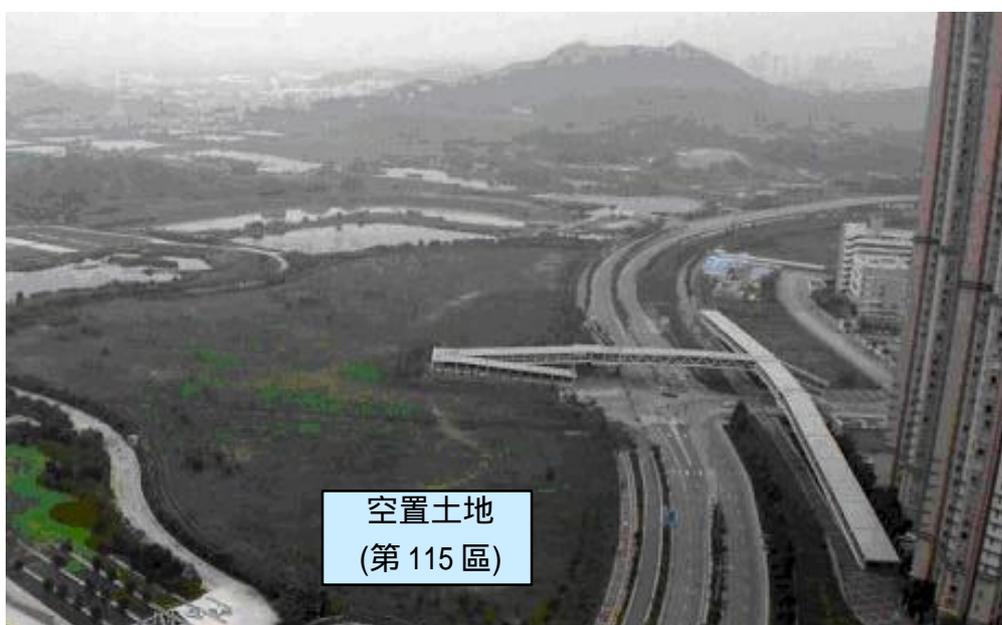
位於天水圍的行人天橋 F 及行人隧道 Z



資料來源：運輸署及規劃署的記錄

照片十

位於天水圍的行人天橋 F



資料來源：規劃署的記錄

第 115 區日後的發展

5.16 天水圍第 115 區原先規劃為住宅及商業發展用地，地積比率為 2 倍。二零零五年五月，城市規劃委員會回應對規劃發展項目的反對時，提議檢討兩幅土地(第 115 區及第 112 區)的用途。二零零七年四月，規劃署決定把兩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，規劃署仍在擬備該兩幅土地的規劃大綱(暫定於二零零八年年初完成)。

審計署的意見

在土地發展前便建造行人天橋及行人隧道

5.17 二零零七年四月及七月，審計署在行人天橋 F、行人隧道 Z 及附近一帶進行了兩次實地視察，發現：

- (a) 乘搭輕鐵前往濕地公園的訪客，大多使用濕地公園路北段的行人天橋及行人隧道；
- (b) 使用行人天橋 F 及行人隧道 Z 橫過濕地公園路的行人寥寥可數；

- (c) 第 115 區是一幅雜草叢生的空置土地；及
- (d) 濕地公園路的車輛流量偏低。

5.18 二零零七年八月，土木工程拓展署回答審計署的查詢，表示：

- (a) 該署負責天水圍新市鎮的基建發展。該署進行全面規劃和工程研究，然後制定基建發展的推行計劃，有關計劃已獲所有相關政府部門同意；
- (b) 一九九八年，當局計劃在 2002-03 年度出售第 112 區和第 115 區。當時認為必須建造行人天橋F及行人隧道Z，以配合發展計劃；及
- (c) 第 115 區的發展計劃受到延誤，此乃土木工程拓展署所無法控制的。

5.19 二零零七年八月，運輸署回答審計署的查詢，表示：

- (a) 在土地發展前建造行人隧道或行人天橋或會有好處，視乎建造設施與發展毗鄰土地之間的時間差距；
- (b) 分層過路設施與道路的建築工程通常是一併進行，以期盡量減少日後對交通和附近居民的干擾；及
- (c) 若稍後才建造行人天橋及行人隧道，除非整項發展工程的撥款申請已包括所需的款額，否則及後申請撥款需要更長時間。

5.20 第 115 區可能還要多等幾年才會發展(見第 5.16 段)。因此，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，日後規劃工程計劃在這方面有可改善之處。

審計署的建議

5.21 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與其他相關政府部門合作：

- (a) 採取措施，務求使設置行人天橋或行人隧道的時間與土地發展的時間盡量吻合(見第 5.14 及 5.20 段)；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。

當局的回應

5.22 運輸署署長同意審計署在第 5.21 段提出的建議，並表示日後推行涉及行人天橋及行人隧道的工程計劃時，運輸署會：

- (a) 繼續與有關的政府部門合作，盡量避免設置行人天橋及行人隧道的時間與毗鄰土地發展的時間不吻合。在興建道路時一併建造有關設施很多時都有好處 (例如利便施工及成本較低)。此外，在規劃程序中要確保日期確實不變會有實際困難 (例如不可預見的因素)；
- (b) 繼續諮詢有關的政府部門，以優化規劃程序，並根據已有的最佳規劃參數，在交通工程方面提供意見；及
- (c) 考慮每宗個案的情況及上述因素，致力在最佳的時間設置有關設施。

5.23 路政署署長同意審計署在第 5.21 段提出的建議，並表示在發展階段分層過路設施與道路的工程通常一併進行，以盡量減低日後對附近居民及交通造成的干擾，以及免除因稍後建造分層設施而要遷移公用設施的需要。

5.24 土木工程拓展署署長同意審計署在第 5.21 段提出的建議。

第 6 部分：一條由資助機構建造的行人天橋

6.1 本部分探討於九龍塘香港浸會大學 (浸大) 附近設置橫跨聯合道的行人天橋 (下稱行人天橋 G) 的事宜。

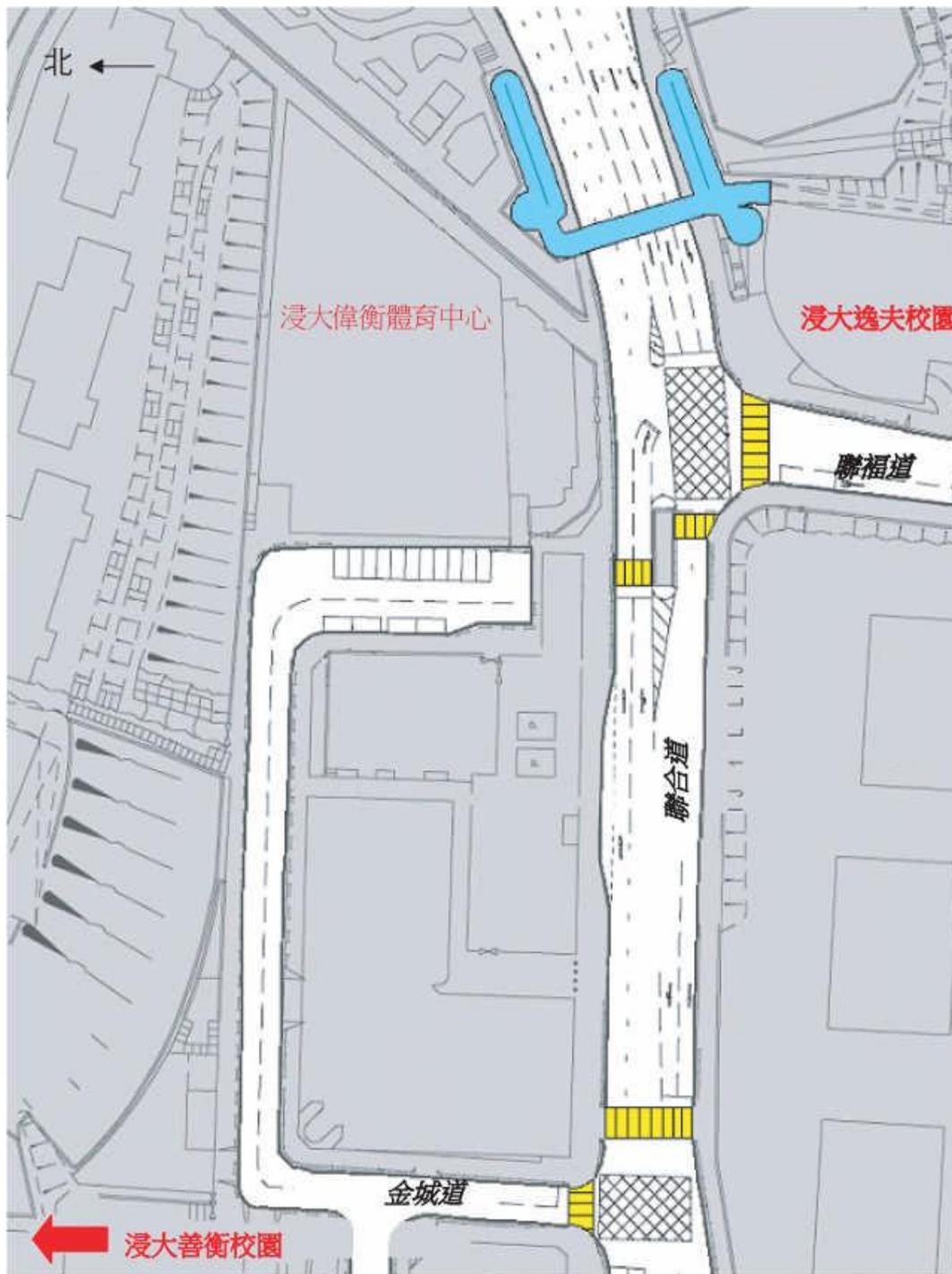
一條橫跨聯合道的行人天橋

6.2 浸大是通過大學教育資助委員會獲政府資助的機構。一九九二年三月，財務委員會批准在聯福道興建浸大新校舍第 I 期的撥款申請，款項從基本工程儲備基金撥出。根據批地條件：

- (a) 浸大須：
 - (i) 在聯福道與聯合道的交界處建造一條有蓋行人天橋 (行人天橋 G)，供公眾使用；及
 - (ii) 在行人天橋 G 竣工後負責管理及維修保養；及
- (b) 政府可在給予三個月通知後，在無須支付任何費用的情況下，接管行人天橋 G。

建造行人天橋 G 前，聯福道與聯合道的交界處已設有兩組交通燈控制的地面行人過路處。行人天橋 G 在一九九八年十月竣工，造價 1,770 萬元，行人天橋兩端各有樓梯及斜路。位於道路交界處的兩組地面行人過路處則獲得保留 (見圖十及照片十一)。

圖十
位於九龍塘的行人天橋 G



說明：  行人天橋G
 交通燈控制的地面行人過路處

資料來源：運輸署的記錄

照片十一

位於九龍塘的行人天橋 G



資料來源：審計署於二零零七年三月拍攝的照片

浸大致力提高行人天橋的使用率

6.3 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，浸大向運輸署查詢，既然已設有行人天橋 G，可否取消聯福道附近橫跨聯合道的地面行人過路處。運輸署回覆表示：

- (a) 雖然行人天橋 G 方便人們往返浸大善衡校園及逸夫校園，但未必可以吸引聯福道西面行人路的行人使用，因為若他們使用行人天橋，須行上斜路及使用樓梯；及
- (b) 聯福道與聯合道的交界處仍可應付當時的交通流量，所以運輸署會保留地面過路處，但會不時檢討有關事宜。

6.4 一九九九年十一月的一個晚上，在上述地面過路處附近發生了一宗交通意外，一名行人在意外中死亡。有見及此，浸大在一九九九年十二月去信運輸署：

- (a) 對該區的行人安全表示關注；
- (b) 表示聯合道的行車速度甚高，行人 (包括浸大學生及職員) 站在過路處南端的行人路及聯合道中央的行人安全島上，安全大受威脅；

- (c) 要求運輸署重新考慮取消該交通燈控制的行人過路處，促使所有浸大職員及學生使用行人天橋 G，以策安全；及
- (d) 指出聯合道西面還有另一組地面過路處 (位於與金城道的交界處——見圖十)，可供不願使用行人天橋 G 的行人過路之用。

6.5 二零零零年一月，運輸署回應表示：

- (a) 一九九九年十一月發生的交通意外極有可能由人為錯誤造成，與交界處的設計或轉燈時間無關；
- (b) 雖然把行人及車輛分隔或可避免該宗意外，但關閉地面過路處會誘使更多行人亂過馬路，令意外率上升；及
- (c) 該署同意檢討擴闊過路處中央的行人安全島，以增加其容量。

6.6 在一九九九年十二月及二零零零年一月，浸大舉辦了“浸大橋千禧行活動”，鼓勵職員及學生使用行人天橋 G 往返浸大校園。在該段期間，浸大職員及學生每次橫過行人天橋 G 後都會以電子方式記錄，使用行人天橋 G 最多的人可以獲獎。在該兩個月內，根據浸大的記錄，浸大職員及學生使用行人天橋 G 的次數約為 1 200 次。

審計署的意見

審計署進行的實地視察

6.7 二零零七年三月及七月，審計署在行人天橋 G 及附近一帶進行了兩次實地視察，發現：

- (a) 大部分行人均使用地面過路處橫過聯合道；及
- (b) 使用行人天橋 G 的人寥寥可數。

需要檢討聯合道的過路設施

6.8 雖然行人天橋 G 由浸大建造，但屬於公共過路設施，因為：

- (a) 浸大獲批地進行校舍發展計劃，條件之一是須建造該行人天橋；及
- (b) 行人天橋 G 的建造費用由政府支付，並在所有時間開放予公眾使用。

6.9 二零零七年八月，運輸署告知審計署：

- (a) 過去幾年，聯合道與聯福道交界處的交通狀況理想，並無接獲投訴。此外，在過去 24 個月，該交界處並無發生嚴重意外；及
- (b) 取消地面過路處會對市民帶來不便，需要諮詢公眾。

6.10 行人天橋 G 使用率偏低 (見第 6.6 及 6.7 段)，主因是附近設有地面過路處。運輸署需要採取措施提高此行人天橋的使用率。同時，浸大應繼續鼓勵職員及學生使用行人天橋 G (見第 6.6 段)。

需要設置指示牌

6.11 審計署注意到，在午膳繁忙時間，位於聯福道與聯合道交界處的兩組行人過路處異常繁忙。不過，聯合道一帶並無指示牌引導行人使用行人天橋 G。二零零七年八月，運輸署告知審計署，行人在聯合道與聯福道的交界處可以看到行人天橋 G 及其斜路和樓梯。運輸署又表示，如有需要，可以設置指示牌。審計署認為，運輸署及路政署可在這方面作出改善。

需要擴闊通往行人天橋 G 的行人道

6.12 審計署亦注意到，沿聯合道通往行人天橋 G 的一段行人道十分狹窄。該段行人道約 30 米長，但只有約 1.1 至 1.9 米闊。行人道中段還有一個交通燈控制器，使通道更為狹窄 (見照片十二及十三)。

照片十二

通往行人天橋 G 的狹窄行人道



資料來源：審計署於二零零七年三月拍攝的照片

照片十三

行人道狹窄的部分



資料來源：審計署於二零零七年三月拍攝的照片

6.13 二零零七年八月，運輸署回應審計署的查詢時表示，以現時的行人流量來看，行人道的闊度可以接受。運輸署又表示可以遷移該處的交通燈控制器，進一步改善行人道的情況。審計署認為，這條狹窄的行人道限制了行人容量，可能令行人不想使用行人天橋 G。當局需要考慮擴闊行人道。

需要從速把行人天橋 G 納入新的行人道系統

6.14 二零零七年七月，浸大告知審計署：

- (a) 由於學士學位課程的一般修讀年期由三年增至四年，浸大正推行校園擴建計劃，以便在二零一二年或之前多容納 1 200 名學生；
- (b) 建造行人道系統連接善衡校園和逸夫校園的初步可行性研究已經完成。該行人道系統包括多條有蓋扶手電梯及有蓋行人道，並連接行人天橋 G，以便行人橫過聯合道；
- (c) 該行人道系統提供一條往返浸大各個校園的路徑，它既安全又方便，也可以善用行人天橋 G；及
- (d) 如在二零零八年獲得批准撥款，浸大估計行人道系統可於二零一二年或之前竣工。

審計署認為，浸大需要密切監察擬建的行人道系統 (包括接駁行人天橋 G) 的落實情況。

審計署的建議

6.15 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 在規劃由資助機構興建的行人天橋或行人隧道時，考慮設施的預期使用率；及
- (b) 就提高行人天橋 G 的使用率所採取的措施，徵詢浸大及區內居民的意見 (見第 6.10 段)。

6.16 審計署又建議運輸署署長及路政署署長應考慮：

- (a) 設置指示牌，引導行人使用行人天橋 G 橫過聯合道 (見第 6.11 段)；及
- (b) 擴闊通往行人天橋 G 的狹窄行人道 (見第 6.12 段)。

6.17 審計署建議香港浸會大學校長應：

- (a) 繼續鼓勵浸大職員及學生使用行人天橋 G (見第 6.10 段)；及
- (b) 申請撥款及早發展擬建的行人道系統，以便配合二零一二年的校園擴建計劃 (見第 6.14 段)。

當局的回應

6.18 運輸署署長同意審計署在第 6.15 及 6.16 段提出的建議，並表示運輸署會：

- (a) 在規劃設置行人天橋或行人隧道時，繼續考慮估計使用率及受附近地面過路處的影響；
- (b) 制定提高行人天橋 G 使用率的措施，並盡量實施有關措施；及
- (c) 向浸大提供所需的支援，以提高行人天橋 G 的使用率。

6.19 香港浸會大學校長同意審計署在第 6.17 段提出的建議，並表示浸大會與運輸署及路政署緊密聯絡，以便採取措施提高聯合道行人的過路安全。

6.20 大學教育資助委員會秘書長歡迎審計署在第 6.17(a) 段提出的建議，並表示該委員會：

- (a) 認為雖然浸大根據批地條件建造行人天橋 G，但該行人天橋是公共設施，確保其效益的整體責任應屬運輸署；
- (b) 很高興見到浸大已採取措施提倡使用行人天橋 G；及
- (c) 在收到浸大的撥款申請後，會根據既定的準則及建議的優點考慮擬建的行人道系統。

6.21 路政署署長同意審計署在第 6.16 段提出的建議。

第7部分：一條部分已拆卸的行人天橋

7.1 本部分探討西營盤一條橫跨西邊街的行人天橋(下稱行人天橋H)的使用率。該行人天橋有一部分已被拆卸。

設置位於西營盤的行人天橋

7.2 行人天橋H與另外兩條分別位於東邊街及水街的行人天橋於一九九零年年初建成。路政署在名為“干諾道之改善與擴建雙車道及附屬道路工程”的項目下設置該三條行人天橋，以便市民橫過干諾道西。該三條行人天橋的建造費用如下：

- (a) 行人天橋H——1,350萬元；
- (b) 東邊街行人天橋——930萬元；及
- (c) 水街行人天橋——490萬元。

7.3 八十年代末，政府決定興建西區海底隧道，港島區的入口設於西營盤。一九九三年年中，政府委託顧問進行研究後，決定拆卸東邊街行人天橋、水街行人天橋及行人天橋H北面部分，以便建造西區海底隧道的交匯處(見圖十一)。

圖十一

位於西營盤的行人天橋 H



- 說明：
- 行人天橋H餘下部分
 - 行人天橋H已拆卸部分
 - 已拆卸的行人天橋
 - 行人天橋H附近由交通燈控制的地面行人過路處

資料來源：運輸署及路政署的記錄

7.4 行人天橋H的餘下部分全長 257 米，東面設有斜路，西面則設有樓梯 (見照片十四)。

照片十四

位於西營盤的行人天橋 H



資料來源：路政署的記錄

7.5 二零零三年三月，部分中西區區議員告知區議會：

- (a) 行人天橋H已被拆卸一部分，以便興建西區海底隧道。該行人天橋不再橫跨干諾道西，餘下部分只可用作橫過西邊街；
- (b) 甚少行人使用行人天橋H，因為附近設有交通燈控制的地面過路處，可供橫過西邊街；及
- (c) 行人天橋阻礙行人道及建築物入口，並阻擋附近建築物低層住宅的景觀。

鑑於該行人天橋使用率偏低並對環境造成影響，部分區議員要求運輸署提供該行人天橋使用率的資料，並建議當局考慮拆卸該行人天橋；如保留該行人天橋，則考慮裝設升降機。

7.6 二零零三年五月，運輸署告知中西區區議會：

- (a) 沒有關於行人天橋H使用率的資料；
- (b) 就行人安全來說，該行人天橋較地面過路處為佳，因此不宜拆卸；
- (c) 部分行人仍會使用該行人天橋橫過西邊街；及
- (d) 政府正研究可否在行人天橋裝設升降機，方便殘疾人士及長者使用。

7.7 二零零三年六月，中西區民政事務處就應否拆卸行人天橋H進行了意見調查。調查收集了355名行人的意見。調查結果顯示，41%的受訪者贊成拆卸該行人天橋，50%反對建議(餘下9%沒有意見)。

7.8 在進行意見調查的三天(合共11小時)期間，行人天橋H的平均使用率是每小時九人。中西區民政事務處認為，拆卸行人天橋H的建議有利有弊。關於利方面，民政事務處認為拆卸行人天橋會：

- (a) 改善附近建築物低層住宅的景觀及保障住客的私隱；
- (b) 騰出有用的土地空間，作美化環境及其他用途；及
- (c) 省卻維修保養費用。

7.9 至於弊方面，民政事務處認為：

- (a) 鑑於涉及的費用龐大和政府當時的財政狀況，有關建議並不適時；
- (b) 部分行人仍會使用行人天橋H，有關建議或會引致行人在該處亂過馬路；及
- (c) 附近位於德輔道西的地面過路處可能不方便來自干諾道的行人使用，在行人天橋原址設置地面過路處亦可能有技術困難。

7.10 由於對拆卸建議未能達成共識，加上沒有迫切需要，中西區民政事務處認為應把建議押後。二零零三年七月，中西區區議會：

- (a) 得出結論，認為鑑於政府當時的財政狀況，不宜即時拆卸行人天橋H；及
- (b) 建議政府應考慮待該行人天橋附近進行其他工程計劃時，才一併進行拆卸工程。

審計署的意見

需要拆卸整條行人天橋

7.11 行人天橋H的主要功能是提供分層過路處，讓行人橫過干諾道西。拆卸橫跨干諾道西的部分後，行人天橋H便失去這個功能。行人天橋H餘下部分(橫跨西邊街)的使用率偏低(見第7.5(b)段)。如第7.9(a)段指出，拆卸行人天橋餘下部份，可能涉及龐大費用。

7.12 二零零七年八月，運輸署回答審計署的查詢，表示：

- (a) 在規劃和設計西區海底隧道時，曾考慮多個有關行人天橋H的方案，包括全部拆卸及部分拆卸；
- (b) 考慮到當時該處的交通狀況，當局認為應保留橫跨西邊街的一段行人天橋H；
- (c) 行人天橋H的餘下部分可讓干諾道西一帶的行人橫過西邊街，而不妨礙干諾道西轉入西邊街的交通；及
- (d) 西邊街與干諾道西交界處的交通異常繁忙，在該處設置地面過路處會導致干諾道西交通擠塞，並不適宜。

審計署的建議

7.13 審計署建議運輸署署長及路政署署長應：

- (a) 因應下述事宜，檢討保留行人天橋H的成本和效益：
 - (i) 行人流量；
 - (ii) 運作及維修保養的經常費用；
 - (iii) 天橋對附近樓宇的景觀所造成的影響；及
 - (iv) 拆卸行人天橋的費用(見第7.8及7.9段)；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

7.14 運輸署署長及路政署署長同意審計署在第7.13段提出的建議。