

## 第2部分：改善行人天橋及行人隧道使用率的措施

2.1 本部分探討當局自二零零七年帳目審查後採取的改善行人天橋及行人隧道使用率的措施。

### 二零零七年帳目審查

2.2 二零零七年進行帳目審查時(見第 1.15 段)，審計署發現了八條行人天橋(行人天橋 A 至 H)及三條行人隧道(行人隧道 X 至 Z)使用率偏低。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。運輸署同意審計署的建議，並表示由於設施數目眾多，該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。

### 檢討使用率偏低的行人天橋及行人隧道

2.3 運輸署在二零零七年十二月展開第一階段檢討。二零零八年六月，運輸署找出使用率偏低的 22 條行人天橋及 17 條行人隧道(當中包括二零零七年帳目審查找出的八條行人天橋及三條行人隧道)，進行詳細探討。在檢討該 22 條行人天橋及 17 條行人隧道時，運輸署曾：

- (a) 實地視察；
- (b) 調查行人及車輛流量，包括在附近地面過路設施的相關流量；及
- (c) 蒐集關於行人天橋及行人隧道建造成本及每年經常費用、意外統計數字，以及附近的未來發展的資料。

2.4 二零零九年三月，運輸署完成第一階段檢討工作，並擬備報告初稿提交運輸及房屋局考慮。二零一零年一月，運輸署擬備最後報告(下稱《二零一零年檢討報告》)，並獲運輸及房屋局通過。

2.5 根據《二零一零年檢討報告》所載，行人一般喜歡使用地面過路處，因為較為直接方便，無須像使用行人天橋及行人隧道般要上落樓梯／斜路。該報告指出，該 22 條行人天橋及 17 條行人隧道使用率偏低的原因如下：

- (a) 附近設有地面過路處(附設或不設交通燈號控制)，儘管部分地面過路處是其後應區內居民或殘疾人士團體要求設置；
- (b) 缺乏方便長者及殘疾人士使用的設施，例如斜路、升降機及扶手電梯等；

- (c) 設施的一端或兩端需使用過路處的行人不多，原因是發展密度低，又或是發展項目的竣工日期或入伙期延遲；
- (d) 設施並非設於行人常用或最短的路線上，以致須沿着樓梯或斜路繞道而行；
- (e) 行人擔心治安或露宿者問題；及
- (f) 其中一條行人天橋特別高(距離地面逾十米，因為要連接鄰近發展項目的較高樓層)，使用時倍感費力。

### 針對使用率偏低的行人天橋及行人隧道的工作

2.6 《二零一零年檢討報告》提及，當局已／會在四條行人天橋及一條行人隧道進行改善工程，以提高行人使用率。該等工程包括：

- (a) 豎立方向指示標誌，指引行人使用行人天橋；
- (b) 遷移欄杆和交通標誌，以擴闊九龍塘一條通往行人天橋 G (見第 2.2 段) 的行人路；及
- (c) 設置欄杆，以勸阻行人勿亂過馬路。

2.7 除上述改善工程外，《二零一零年檢討報告》還建議採取以下行動：

- (a) 應封閉橫貫荃景圍的行人隧道，因為該條隧道的使用率極低；
- (b) 應對 14 條行人天橋及 5 條行人隧道作出監察，原因是預期有多個發展項目會在短期內令行人流量增加；
- (c) 對於附近沒有已知發展項目的其餘 19 條行人天橋及行人隧道，無須採取進一步行動；及
- (d) 路政署日後如對該 22 條行人天橋及 17 條行人隧道進行任何擬議大型維修保養或改善工程，應預先通知運輸署，並按個別情況與運輸署共同檢討應否展開擬議工程(註 3)。

---

註 3：二零一零年二月，路政署回應審計署的查詢時表示，該署已採用建議做法，如對該 22 條行人天橋及 17 條行人隧道進行任何擬議大型維修保養或改善工程，會預先通知運輸署，並按個別情況與運輸署共同檢討應否展開擬議工程。

## 審計署的意見及建議

### *需要落實改善工程及跟進工作*

2.8 二零零九年三月，運輸署就使用率偏低的行人天橋及行人隧道完成第一階段檢討，並擬備報告初稿，建議多項改善工程和跟進工作（見第 2.6 及 2.7 段）。二零一零年一月，運輸署擬備《二零一零年檢討報告》，並獲運輸及房屋局通過。審計署認為，當局需要及早採取行動，落實《二零一零年檢討報告》建議的改善工程及跟進工作。

### *需要制訂檢討行人天橋及行人隧道的使用率的計劃*

2.9 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。在《二零一零年檢討報告》中，運輸署根據署內負責管理行人天橋及行人隧道人員的工作知識，找出使用率偏低的 22 條行人天橋及 17 條行人隧道。雖然運輸署表示會分階段進行行人天橋及行人隧道檢討（見第 2.2 段），但審計署注意到，運輸署並無擬訂任何行動計劃，有系統地進行檢討。

2.10 為了找出其他因使用率偏低而須詳細探討和採取跟進工作的行人天橋及行人隧道，審計署進行下列審查工作：

- (a) 審閱傳媒報道；
- (b) 審閱區議會轄下委員會的會議記錄；
- (c) 在地圖和互聯網上搜尋研究；
- (d) 查閱運輸署和路政署的記錄；及
- (e) 實地視察有迹象顯示使用率偏低的選定行人天橋及行人隧道。

2.11 審計署從上述審查工作中，發現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）的使用率偏低，或需詳細探討及監察（見附錄 A）。審計署認為，運輸署需要制訂計劃和時間表，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。

### 需要確定改善規劃行人過路設施的措施

2.12 行人天橋及行人隧道附近設有地面過路處，是影響使用率的主因。審計署注意到，由審計署找出使用率偏低的七條行人天橋及兩條行人隧道（見第 2.11 段），附近皆設有地面過路處（註 4），大多數行人均會使用地面過路處過馬路。照片一至四顯示四條此類行人天橋（見附錄 A 第 1 至 4 項）。

#### 照片一

#### 大角咀海帆道及海輝道交界的行人天橋



資料來源：審計署在二零零九年十一月拍攝的照片

---

註 4：有關附錄 A 第 9 項，其附近地面過路處位於毗鄰的港鐵西鐵線南昌站內。

照片二

葵涌興芳路附近橫跨大窩口道的行人天橋



資料來源：審計署在二零零九年十二月拍攝的照片

照片三

青衣上高灘街附近橫跨涌美路的行人天橋



資料來源：審計署在二零零九年十二月拍攝的照片

照片四

九龍灣啟業邨附近橫跨宏照道的行人天橋



資料來源：審計署在二零零九年十一月拍攝的照片

2.13 運輸署亦在《二零一零年檢討報告》指出，行人天橋及行人隧道使用率偏低，附近設有地面過路處是主因之一（見第 2.5(a) 段）。運輸署發現，有些情況是地面過路處是在行人天橋及行人隧道建成後才設置。不過，運輸署的檢討並沒有探討建造行人天橋及行人隧道或最初不設置地面過路處的根本原因。審計署認為，需要探討這個問題的根本原因，以便確定更妥善規劃日後行人過路設施的措施。

**審計署的建議**

2.14 審計署建議運輸署署長應：

- (a) 及早採取行動，落實《二零一零年檢討報告》建議的改善工程及跟進工作（見第 2.8 段）；
- (b) 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（見第 2.11 段）；及

- (c) 日後檢討使用率偏低的行人天橋及行人隧道時，探討行人天橋／行人隧道附近設置地面過路處的根本原因，以便確定更妥善規劃行人過路設施的措施 (見第 2.13 段)。

#### 當局的回應

2.15 運輸署署長接納審計署的建議，並表示：

- (a) 運輸署會及早採取行動，落實建議的改善工程及跟進工作。不過，部分建議的改善工程需與相關部門詳細討論，再諮詢相關區議會及區內居民，才可作出最終決定；
- (b) 檢討使用率偏低設施是持續進行的工作，運輸署會視乎可動用資源，制訂探討相關設施的計劃；及
- (c) 探討行人天橋／行人隧道附近設置地面過路處的根本原因，以及確定更妥善規劃行人過路設施的措施，都是持續的工作，日後會繼續執行。