

就審計署署長第六十六號報告書第3章
為分層行人通道加裝無障礙通道設施
提問及要求資料

路政署回應的問題

問1： 第iv頁第7段 - 推行加裝工程項目時出現重大延誤及超支

有個案因改移公用設施額外工程，導致2條行人隧道加裝工程費用增加16%至\$6,700萬。另有2宗加裝工程，因配合附近更換水管工程問題，完工日期較原訂原工日期分別延遲1088及730天。當局有何新政策/措施：

- (a) 避免日後再出現，批出工程合約後，才發現需改移公用設施的問題？
- (b) 可否如審計署建議，路政署在往後工程的可行性報告，訂明須改移公用設施，務求批出工程合約前盡力尋求解決方案？

答1： 審計報告書第iv頁第7段提及的三項工程的詳情如下：

- (i) 第一項提及出現超支的工程，是工務計劃項目143TB「葵福路迴旋處行人隧道系統改善工程」。路政署曾向審計署解釋，這項工程的主要目的是改善現有行人隧道系統，興建一個新的行人隧道管道，包括興建升降機連接地面，新建升降機只佔整個項目核准預算費約百分之十八。整項工務工程計劃其後因各種未能預計的原因（例如入標價格較預期高）而導致成本增加，使整體核准預算費增加16%至6700萬

元（即930萬元）。有關升降機部分的工程費用增加只佔該930萬元的一小部分。

審計報告指，整項工程超支930萬元，部分原因是為進行改移公用設施的額外工程。路政署澄清，有關升降機工程出現的超支（約50萬元，約百分之五），並非由於需要進行改移公用設施的額外工程，而是因為上述各種未能預計的原因（例如入標價格較預期高）而導致成本增加。

- (ii) 第二項提及出現約一千天延誤的工程，是工務項目153TB下的尖沙咀東部行人天橋改善工程。153TB號工程計劃的範圍，除了於兩條位於尖沙咀東部的行人天橋設置三座升降機塔和六部升降機外，還包括翻新該兩條行人天橋。此項工程的主要目的是改善該區的旅遊配套設施。正如審計報告第2.11(b)段所載，由於該項工程承建商就工程合約內不同部分所需的物料採購出現延誤，導致整體工程出現延誤。在工程施工期間，路政署多次與該工程承建商的管理層會面，敦促他們儘快及妥善地完成工程。同時，路政署亦按照合約條文，從合約付款中扣除對工程延誤的賠償，並在該工程承建商的評核報告中反映其欠佳的表現。

這項工程出現延誤，並非由於需要進行改移公用設施的額外工程。

- (iii) 第三項提及出現約七百日延誤的工程，為北角北景街與北角道交界處橫跨英皇道的現有行人天橋加裝升降機的工程。正如路政署在審計報告附錄B的回應中指出，路政署一直與水務署聯絡，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。其後，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亦無可避免需要順延。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，路政署已指示路政署的工程承建商採取紓緩措施，以便在相關路段劃出更多工地同步開展更多工程，減少工程的延誤，並要求地下公用設施公司修改設施遷移路線，務求縮短在路面施工的時間。

審計報告書中個案二的第4段提及，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。就此，路政署一直以來在每個加裝工程項目的規劃和設計階段，與各地下公用設施公司緊密聯繫，評估更改或遷移現有地下公用設施所需的範圍及時間，協調遷移現有地下公用設施的安排，務求令每個加裝工程項目能順利推展。儘管如此，路政署在推展項目時，仍難免會遇到各種未能預計的挑戰及困難，例如地下管線的實際情況與地下公用設施公司的原先估算有所不同，因而令工程的施工進度和工程開支受到影響。路政署會盡力克服這些挑戰和困難，並繼續採取適當措施將有關的整體影響減到最低，包括在合適及可行的情況下優化項目的設計方案及施工程序，以盡早完成加裝升降機工程。

因應審計報告的建議，路政署會提醒員工及顧問公司在批出工程合約前，應盡力尋求可行方法遷移現有地下公用設施。如工程往後需要遷移地下公用設施或鄰近有工程地盤，路政署會繼續詳細評估這些因素對加裝升降機工程的影響及所需時間，為協調加裝工程及遷移現有

地下公用設施，尋找最合適的解決方案，以便更準確地預計相關的完工日期。

問2： 第2.6、2.7、2.10、2.12、2.19及2.25段 – 推行加裝工程計劃進展緩慢/出現重大延誤及超支

2011年6月，運輸及房屋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會於2017-2018年度完結前完成，該等工程乃2011加裝工程措施的一部分，旨在為殘疾人士提供無障礙通道設施。截至2015年12月，在184條可進行加裝工程的行人通道中，只有60條（33%）完成加裝工程；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。審計署發現在進行加裝工程項目時，出現重大延誤及超支，部分個案涉及批出工程合約後才發現改移公用設施的問題。此外，路政署的可行性研究認為，有95條行人通道加裝工程並不可行，隨後土木工程拓展署進行的可行性研究發現，在採用替代方案後，其中3條的加裝工程屬於可行。就此，路政署是否同意：

- (a) 當局並未能按2011年所設的目標，即於2017-2018年度完成所有相關的加裝工程？有何措施加快加裝工程的進展以確保有需要使用該等措施的殘疾人士不會受到影響？
- (b) 仍未完成加裝工程的最新進展為何？
- (c) 當局將採取哪種措施避免將來推行加裝工程時出現重大延誤及超支？
- (d) 根據個案五至七（第2.19段），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以及在灣仔的一條行人

天橋和一條行人隧道進行加裝工程並不可行。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條行人通道進行加裝工程，在技術上是可行的。路政署和土木工程拓展署的建議並不一致，原因為何？

答2(a) – 2(c)：

就審計報告中提及可進行加裝工程的184條行人通道當中，截至2015年年底，有60個項目已經完成（包括至2015年年底在「人人暢道通行」計劃之「原有計劃」下已經完成的26個項目）。路政署現正推展「原有計劃」餘下遍佈各區的124個項目。此124個項目當中，94個項目的工程已展開，餘下的項目亦將盡快展開建造工程。正如審計報告第2.16(a)段指出，路政署已表示會加快行動以完成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》所載，按進度陸續於2018年或之前完成「原有計劃」150個項目內約八成（即122個項目（包括於2015年年底已完成的26個項目））項目。

如同答1所述，路政署會在每個加裝工程項目的規劃和設計階段，進行公眾諮詢及工地勘察。由於往往需要遷移現有公用設施，路政署會與各地下公用設施公司及其他工程或發展項目的負責人緊密聯繫，互相配合，務求令每個加裝工程項目能順利推展。儘管如此，在推展項目時，仍難免會遇到各種未能預計的挑戰及困難，例如在設計階段需要較預期長的時間來處理不同的公眾意見。此外，由於道路地下管線常見的擠塞情況，以及在施工階段遇到的地下管線實際情況往往與各地下公用設施公司的紀錄有差異，因而影響工程的施工進度和工程開支。路政署會盡力克服這些挑

戰和困難，並採取適當措施將有關的影響減到最低。

因應審計報告的建議，路政署會提醒員工及顧問公司在批出工程合約前，應盡力尋求可行方法遷移現有地下公用設施。如工程往後需要遷移地下公用設施或鄰近有工程地盤，路政署會繼續詳細評估這些因素對加裝升降機工程的影響及所需時間，為協調加裝工程及遷移現有地下公用設施，尋找最合適的解決方案，以便更準確地預計相關的完工日期。

路政署一直嚴格控制開支，在「人人暢道通行」計劃下於2015年年底已完成的26個項目，全部均能在原有的核准工程預算內完成，並未出現超支的情況。

路政署將繼續按照既定政策和相關指引，全力推展各項工程。

答2(d)：鑑於一直有大量需要進行加裝工程的項目，路政署致力善用有限資源推展有關的工程。就此，路政署過往在審視工程項目的技術可行性時，會按個別個案的情況，剔除當時因考慮實際環境限制等原因以致署方判斷為技術上不可行的項目，以集中資源推展技術上可行的項目。其後，土木工程拓展署在2012擴展計劃（即「人人暢道通行」計劃下的「擴展計劃」）下進行可行性研究，考慮實際情況及就工程計劃作適當改動後，當中個別項目的部分加裝工程評定為技術上可行。

就審計報告中「個案五」的行人天橋（經大窩坪道前往主要目的地澤安邨）而言，正如審計報告所載，路政署當時認為連接行人天橋至澤安邨的大窩坪道本身太斜，如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。其後，土木工程拓展署在2012擴展計劃下進行實地勘察後，認為雖然仍未能改善大窩坪道的斜度，但若為有關行人天橋加裝升降機和斜道，仍可利便行人橫過大埔道（但是行人仍須使用現時的大窩坪道來往澤安邨），因此評定有關加裝工程的建議可行，並得到相關區議會同意。

就審計報告中「個案六」中橫跨告士打道和波斯富街的行人天橋而言，正如審計報告所載，路政署當時認為行人天橋出口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。在該處興建升降機後再重置樓梯會延長出口D的樓梯長度，令附近行人通道過分狹窄，所以認為此方案不可行。土木工程拓展署在2012擴展計劃下再審視拆卸行人天橋出口D樓梯後在該處加裝升降機及重置樓梯的方案，並基於近年推行多項加裝升降機工程所累積的經驗，將加裝升降機及重置樓梯的方案稍作改動，從而評定有關加裝工程的建議可行，並得到相關區議會同意。

就審計報告中「個案七」中位於體育道附近的行人隧道而言，正如審計報告所載，路政署當時（於2009年）認為由於不能在出口B裝設升降機，因此認為該行人隧道的加裝工程不可行。土木工程拓展署在2012擴展計劃下再審視加裝工程的方案，認為雖然不能在出口B加建升降機，但若在行人隧道的出口A及C加裝升降機，仍可利便行人橫過堅拿道東。土木工程拓展署其後評定有關加裝工程的建議可行，並得到相關區議會同意。

路政署多年來，一直按照既定的政策和相關指引，為分層行人通道建設無障礙通道設施。隨著近年各方面的發展，行人通道設施的周邊環境，例如鄰近的地面過路設施或無障礙通道設施的情

況，均可能已出現變化。因應審計署的審查發現（見報告書第4.11段），截至2011年4月，有328條分層行人通道未設置無障礙通道設施，以及審計報告的建議，路政署會重新檢視現時分層行人通道設置無障礙通道設施的最新資料，並研究在合適的情況下為尚未設有無障礙通道設施的行人通道加設該等設施的可行性。路政署會適時向立法會和有關區議會匯報檢討結果。

問2(續): 第15頁個案 - 因與同一地點其他工程項目銜接問題引致的工程延誤

因升降機工程同一地點水管工程延誤及銜接問題，該升降機較天橋另一端升降機遲20個月啟用；工程費用亦增加\$672萬（由\$1,766萬增至\$2,438萬）。路政署有何政策，避免日後進行同類工程時，再次出現加裝工程與另一工務工程項目銜接失誤情況？

答2(續): 審計報告第15頁提及的個案之工程詳情請見審計報告附錄B及答1(iii)。

就加裝工程與另一工務工程項目銜接方面，路政署會在每個加裝工程項目的規劃和設計階段，進行詳細的工地勘察。若發現需要遷移現有公用設施，路政署會與各地下公用設施公司及其他工程或發展項目的負責人緊密聯繫，互相配合，務求令每個加裝工程項目能順利推展。

如加裝工程進行後始發現需要遷移地下公用設施或鄰近有工程地盤，路政署會詳細評估這些因素對加裝升降機工程的影響及所需時間，為協調加裝工程及遷移現有地下公用設施，尋找最合適的解決方案。

路政署會去信就上述有關加裝工程與另一工務工程項目銜接方面的各項事宜，提醒員工及顧問公司。

問3： 第17頁個案二，第1及第3段

有何政策提高各公用設施機構，記錄公用設施實際數目、範圍和位置的準確度，避免日後再出現如6167TB工程撥款般，與煤氣管道、電纜及電訊纜線服務供應商，花逾數年研究改移公用設施解決方案，導致工程嚴重延誤的問題？

答3： 有關各地下公用設施的資料記錄屬發展局的政策範疇，三個政府工務部門及五間主要地下公用設施公司（包括路政署、渠務署、水務署、中華電力、香港電燈、香港中華煤氣、和記環球電訊及電訊盈科），早年已進行詳細討論，並透過獨立顧問進行研究建立全面和統一的地底管線資料庫的可行性。獨立顧問全面評審了就建立有關資料庫所需的技術條件，及考慮了各持份者（包括政府工務部門及地下公用設施公司）的意見，建議了現行的地下設施電子資料平台模式為最可取方案。該平台在2004年開始運作，各參與機構依據統一制定的守則及標準，適當記錄其轄下的地下設施資料，並會因應相關工務部門或地下公用設施公司就個別地點的查詢，透過共同建立的電子平台作出適時回應，並按需要分享資料記錄，同樣達至相類統一資料庫的整體效果。

此外，有鑑於本港地下設施越發擠迫，路政署於2013年進行了有關現有地下設施資料庫的檢討。考慮到有關資料庫所需的技術條件，以及持份者（包括政府工務部門及地下公用設施公司）的意見，因此路政署認為現時仍可以繼續沿用現行運作機制。然而，路政署與各持份者會繼續檢討上

述電子平台的運作及作出改善，亦會繼續邀請新的主要市場營運者加入此平台。

此外，如同答1所述，因應審計報告的建議，路政署會提醒員工及顧問公司在批出工程合約前，應盡力尋求可行方法遷移現有地下公用設施。如工程往後需要遷移地下公用設施或鄰近有工程地盤，路政署會繼續詳細評估這些因素對加裝升降機工程的影響及所需時間，為協調加裝工程及遷移現有地下公用設施，尋找最合適的解決方案，以便更準確地預計相關的完工日期。

問4： 第17頁個案二，第2段

報告指，承建商已就6101TX撥款項目下，行人隧道工程延誤，提出申索。其申索金額及進度為何？有否其他工程項目，因延誤被承建商索償？如有，詳情為何？

答4： 審計報告第17頁個案二提及，在整體撥款分目6101TX下為有關行人隧道加裝升降機工程項目所屬工程合約的承建商，曾就合約內的11個（包括個案二）加裝項目提出有關延期或額外費用的申索，路政署及其顧問公司現正按合約的條款處理這些申索個案。由於承建商仍未提出具體的申索金額，所以現時未能提供相關詳情。

問5： 第3.10段 – 部分在2012擴展計劃獲選出的分層行人通道人流較低

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，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。因此，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。此外，南區的一條高架行人路及西貢區的一條行人天橋，其最高小時人流分別為69及112人次；位於油尖旺及觀塘的高架行人路最高小時人流約為約5000人次則不獲選出。就此，路政署是否同意，由於可供每個區議會選擇的分層行人通道數目差別很大，邀請18個區議會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的有關安排將導致投放的公共資源未能發揮最大的成本效益，即使用公帑進行的某些加裝工程並未能使最多的市民受惠？

答5：本屆政府於2012年8月推出「人人暢道通行」計劃時，明確表示政府會在技術可行的情況下，為所有需要安裝升降機的行人通道逐步進行加建工程，政策原意是不論人流，政府均會在技術上可行的情況下為全部分層行人通道安裝升降機，而預期使用量可作為區議會選擇優先項目的考慮因素。市民反應踴躍，於2012年8月至10月期間，共提出在約250個公共行人通道加建升降機設施的建議。由於需求龐大，政府採取了一個體貼民情的模式，與18區區議會協作，於2013年上半年邀請各區區議會，就市民建議的區內新項目制定優次，於每區選出3條公共行人通道作優先推行（「擴展計劃」）。

為協助區議會選擇優先推行的項目，路政署及土木工程拓展署當時已為各區議會提供每條公共行人通道的人流資料，以及收到的建議數目，以便區議會在考慮優次時作全面考慮。路政署理解區議會選取優先推行項目時一般會考慮人流數字、收到的建議數目、鄰近有否長者或傷健人士設施、有否已設置可替代的無障礙通道設施、附近

社區的社區發展情況等，當中亦有區議員提出需要以工程效益、善用公帑和有效運用資源等作為選取優先推行項目的準則。政府尊重各個區議會根據地區情況經充份討論後所作的決定，以推展有關加裝項目。區議會選定優先項目後，路政署及土木工程拓展署會為這些優先項目進行技術可行性研究、勘察、詳細設計及就設計方案諮詢區議會等程序。

路政署及土木工程拓展署會根據各區議會的決定，以既定項目管理制度，全面照顧各方面持份者需要的設計，並通過公平的投標制度、嚴格監管施工的質素，全力以具成本效益的方式落實由區議會選出的項目，確保公帑用得其所。

問6： 第4.10段 - 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
《殘疾歧視條例》於1996年生效，審計署發現至少有11條於1999至2005年期間建造及予以使用的分層行人通道沒有設置無障礙通道設施，就此，路政署可否告之：

- (a) 那些於1999至2005年期間建造及予以使用的分層行人通道沒有設置無障礙通道設施的原因為何？
- (b) 在該等分層行人通道加裝斜道或升降機的工程進度如何？
- (c) 倘若在該等分層行人通道加裝斜道或升降機的工程並不可行，路政署會採取哪些補救措施？

答6： 路政署一直在資源許可及技術可行的情況下，為分層行人通道（即由路政署負責維修及保養的公

共行人天橋、高架行人道和行人隧道)加設無障礙通道設施。大部份於1996年後落成並由路政署負責維修及保養的行人通道已按照《殘疾歧視條例》的有關規定設置無障礙通道設施。

審計報告中所提及沒有設置無障礙通道設施的11條行人通道中，7條並非由路政署興建但其後交由路政署負責維修及保養；另外4條由路政署興建的行人通道，路政署無法從紀錄查找建造時沒有設置無障礙通道設施的原因。

在上述7條並非由路政署興建但其後交由路政署負責維修及保養的行人通道當中，3條已在「人人暢道通行」計劃下的「原有計劃」及其他工程項目中進行加裝無障礙通道設施的工程；其餘4條未有進行加裝工程的行人通道，路政署會因應審計報告的建議進行檢討，經考慮有關資料後（包括考慮技術上是否可行以及周邊環境等因素），會採取措施進行加裝工程，並就加裝工程諮詢區議會。

至於另外4條由路政署興建的行人通道當中，1條已在「人人暢道通行」計劃下的「原有計劃」中進行加裝無障礙通道設施的工程；其餘3條未有進行加裝工程的行人通道，路政署會因應審計報告的建議進行檢討，經考慮有關資料後（包括考慮技術上是否可行以及周邊環境等因素），會採取措施進行加裝工程，並就加裝工程諮詢區議會。

問7： 第v頁第8段

審計報告指出，路政署沒有發出指引，釐訂什麼情況可以在公共分層行人通道加裝升降機或斜道。署方沒有訂定上述指引原因為何？會否因應審計報告建議，盡快制訂指引？

答7： 審計報告第v頁第8段指出，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。

路政署多年來，一直按照既定的政策和相關指引（例如運輸署的《運輸策劃及設計手冊》和路政署的《結構設計手冊》），為分層行人通道建設無障礙通道設施。因應審計報告的建議，路政署會檢視現有指引，並考慮是否需要制定額外指引，釐訂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。

問8： 第v頁第8段

土木工程拓展署與路政署就某些升降機加裝工程，出現意見分歧，例如文中提及的深水埗及灣仔3條分層行人通道加裝工程，原因為何？其後，土木工程拓展署依據什麼理由，推翻路政署推行2001加裝工程計劃時，認為上述天橋不宜加裝升降機或斜道的決定？

文中提及的「替代方案」，詳情為何？

(同為土木工程拓展署回應的問題(1))

答8： 請參考答2(d)內的回應。
(答2(d)為土木工程拓展署與路政署的綜合回應。)

問9： 第vi頁第12段

(a) 行人流量及天橋附近是否設有供長者及殘疾人士使用設施等資料，對區議會評選那些適合行人通道加裝升降機，非常重要。路政署為何只向3個區議會（屯門、葵青及觀塘區議會）提供相關資料；其餘15個區議會被蒙在鼓裡，

在沒有足夠資料情況下，評估加裝升降機可行性？

(b) 另一方面，土木工程拓展署在黃大仙區議會選出加裝升降機的行人天橋後，才向該區議會提供行人流量資料，原因為何？

(c) 有何新政策/措施糾正上述資料遺漏及延誤遞交的錯誤？

(同為土木工程拓展署回應的問題(2))

答9：為協助區議會選擇優先推行的項目，路政署諮詢各區議會期間已為各區議會提供每條公共行人通道的人流資料、收到的建議數目、有關行人通道的圖則及相片等相關資料，以便區議會在考慮優次時作全面考慮。由於區議會熟悉地區的情況及民情，因此經充份討論後，大部分區議會已可根據所提交的資料和區議會本身掌握的情況，選出優先推行項目。倘若區議會在討論過程中要求更多資料，路政署會盡量配合。其中個別區議會（如：屯門、葵青及觀塘）在諮詢期間要求提供額外的資料，路政署亦順應要求提供相關資料以協助區議會選出優先推行項目。因應審計署的建議，路政署日後會主動地向區議會提供更多資料，以便區議會討論。

由於行人通道主橋提供橫過馬路的主要功能，因此一般而言，主橋的行人流量資料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。就涉及黃大仙區議會的個案而言，區議會當時已基於路政署提供的資料，選出三條行人通道作優先推行項目。其後，土木工程拓展署為其中一個優先項目作技術可行性研究時，建議拆卸行人天橋其中一條斜道，以騰出空間作興建升降機之用。因此，土木工程拓展署應區議會的要求，就拆卸斜道一事諮詢區議會時提供每邊樓梯及斜

道的人流數字的額外資料，以確認有關拆卸工程對市民只會造成輕微不便。

行政長官在2016年施政報告中宣布繼續推展「人人暢道通行」計劃，政府將邀請各區議會由今年第四季開始，選出不多於3條現有行人通道作為第二批推展項目。目前，路政署已開展相關的籌備工作，包括評估加裝工程的初步技術可行性、估算粗略建造成本、數算人流、搜集鄰近長者或傷殘人士設施的資料及有否已設置可替代的無障礙通道設施、附近社區的發展情況等資料，以便在邀請十八區區議會選出行人通道時，向各區議會提供各行人通道更多的相關資料（包括現時的人流及有關行人通道估算的未來人流、估算建造成本、鄰近相關長者設施、環境限制等），以更方便區議會充分考慮有關因素（包括成本效益）後，選擇建造升降機的優次。

因應審計報告的建議，路政署在今年第四季推展第二批優先項目時，會向各個區議會提供統一的資料，以助區議會選出合適的推展項目。（此乃土木工程拓展署與路政署的綜合回應。）

問10： 第vii頁第17段

路政署會否採納審計署意見，重新審視2001加裝工程措施計劃下，被認為加裝工程不可行的分層行人通道，並把審視結果告知立法會及相關區議會？如會，詳情為何？如否，原因為何？

答10： 因應審計報告的建議，路政署會重新檢視現時分層行人通道設置無障礙通道設施的最新資料，包括重新檢視早前因認為技術上不可行而被建議剔除的項目的理由，在現時的實際情況下是否仍然適用，經考慮有關資料後（包括考慮技術上是否

可行以及周邊環境等因素)，會採取措施進行加裝工程。路政署會適時向立法會和相關區議會匯報檢討結果。

2016年6月10日