

致：上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會

由：富澤花園居民及寶馬山行人通道系統關注組成員

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統意見書  
關於擬建之寶馬山行人通道系統

本人彭麗霞是北角炮台山道 32 號富澤花園居民，亦是富澤花園「寶馬山行人通道系統」關注組成員，有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（以下簡稱“上坡電梯系統”）當中的「寶馬山行人通道系統」，本人有以下意見：

本人曾親身出席旁聽 2018 年 6 月 19 日舉行的東區區議會轄下之「規劃、工程及房屋委員會」會議（以下簡稱“2018 年 6 月 19 日第四次委員會會議”）。對於擬建之寶馬山行人通道系統設計方案於 2018 年 6 月 19 日第四次委員會會議強行通過，我們關注組（代表著接近 1,000 戶的受影響居民）分別於 2018 年 8 月 13 日、2019 年 1 月 29 日及 2 月 28 日致函東區區議會轄下之「規劃、工程及房屋委員會」（以下簡稱“委員會”）表示極度遺憾，並且對當天會議表決的法定效力表示質疑，當天會議只就著 1A、1B 及 1C 方案進行表決，並沒有就著整個寶馬山行人通道系統設計方案進行表決，我們多次要求主席梁國鴻能夠以書面回覆，向我們解釋一下當天會議的決議案是否有法定效力。可惜，東區區議會絕大部份議員從來都拒絕與居民見面聽取意見，亦拒絕回覆居民的書面查詢，關注組代表富澤花園居民強烈譴責委員會的絕大部份議員，特別是委員會主席梁國鴻、成員邵家輝、羅榮焜及郭偉強。現要求上坡電梯系統小組委員會暨東區區議會議員邵家輝在今次會議向我們解釋一下當天會議的決議案是否有法定效力，或者幫忙約見委員會主席梁國鴻。

就著「寶馬山行人通道系統」炮台山段的設計方案，我們重申以下立場：

1. 各分段互不相連，稱不上為行人通道系統

本人發現這等行人通道系統有好幾個名稱，包括「上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」（上坡電梯系統）、「人人暢道通行」計劃及「無障礙通道及設施」，還有「分層行人通道」，不論用甚麼名目去包裝，其實都只是密集式興建一大堆高架行人路、升降機、扶手電梯及輪椅升降機，然後說成是所謂「系統」，這是極之反智。為了硬要在本區密集式興建一大堆高架行人路、升降機、扶手電梯及輪椅升降機，就硬要稱之為「寶馬山行人通道系統」。稱之為「系統」就可以多建幾部升降機、扶手電梯及輪椅升降機。

其實，「寶馬山行人通道系統」根本是在幾個不相連接的地區密集式興建一大堆高架行人路、升降機、扶手電梯及輪椅升降機。以下的圖片取自東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會文件第 17/18 - 簡報資料一 擬建之寶馬山行人通道系統。

### 分段1：英皇道至炮台山道



主要工程：

- 興建兩部升降機連接富澤花園，英皇道及港鐵炮台山站。

### 分段4：雲景道及雲天徑(上半段)



主要工程：

- 興建八條扶手電梯或自動行人道慧翠道。

**分段 1：在英皇道近炮台山地鐵站 A 出口斜坡上興建兩部高達 38 米的升降機，由港鐵站大堂連接到富澤花園，並在升降機旁的斜坡上再興建一座機房用作屋宇及消防設備的配置**



**分段 2：於現時富嘉閣巴士站位置興建兩部高達 62 米的升降機由炮台山道連接天后廟道**

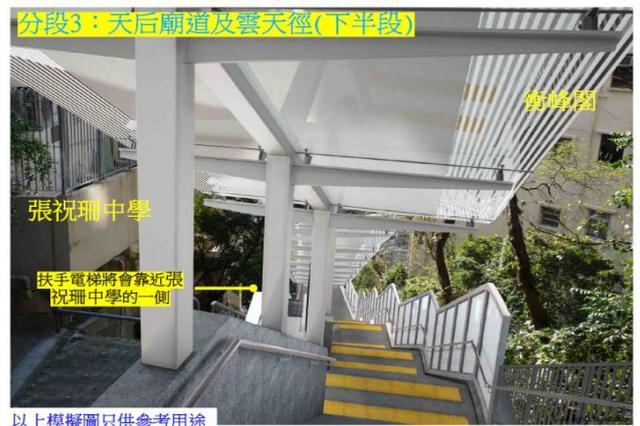


**分段 3 ( 下半段 )：擬建橫跨天后廟道高架行人天橋連接雲景道 ( 建於衡峯閣旁之高架行人天橋 )**

**分段3：天后廟道及雲天徑(下半段)**



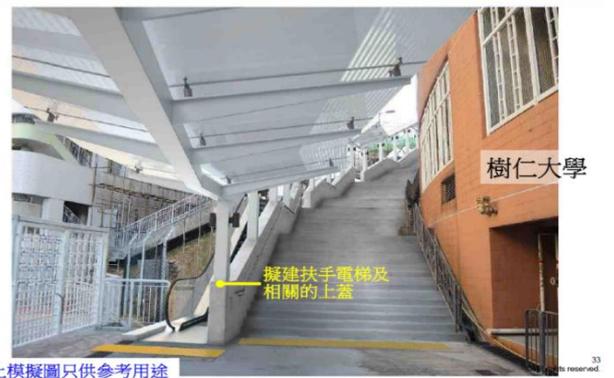
分段 3 ( 下半段 ) 及分段 4 : 由雲天徑至慧翠道興建八條扶手電梯或自動行人道



分段4：雲景道及雲天徑(上半段)



分段4：雲景道及雲天徑(上半段)



各個分段其實互不相連，特別是分段 1 在英皇道近炮台山地鐵站 A 出口斜坡上興建兩部高達 38 米的升降機，及分段 2 於現時富嘉閣巴士站位置興建兩部高達 62 米的升降機由炮台山道連接天后廟道，由英皇道步行至炮台山道需時 5 – 10 分鐘，其實已經可以視之為兩個無關連的項目。正如之前所講「寶馬山行人通道系統」根本是在幾個不相連接的地區密集式興建一大堆高架行人路、升降機、扶手電梯及輪椅升降機。因此，**炮台山區居民從來都不反「寶馬山行人通道系統」興建雲天徑至慧翠道那段，不過只要求擱置興建炮台山段，正正因為各個分段互不相連，擱置興建炮台山段絕對不會影響雲天徑至慧翠道那段，所以，要求路政署繼續諮詢炮台山區居民聽取意見。**

**2. 在英皇道近炮台山地鐵站 A 出口斜坡上興建兩部高達 38 米的升降機，由港鐵站大堂連接到富澤花園，並在升降機旁的斜坡上再興建一座機房用作屋宇及消防設備的配置**

近年英皇道港鐵炮台山站 A 出口外行人過路處的擠擁情況，愈來愈嚴重，相信位於油街的新樓盤落成及入伙後，屆時會有更多人聚集等候橫過英皇道，情況會更加惡劣，因此，推行有效措施疏導橫過英皇道行人過路處的人流，的確是當務之急，責無旁貸。以下數張照片拍攝時間分別是早上 8:00 – 8:30，及黃昏 6:00 – 6:30 的繁忙時間，港鐵炮台山站 A 出口外行人過路處的情況。



按路政署官員向居民代表透露，將擬建之「寶馬山行人通道系統」與港鐵炮台山站加建站外升降機連接地面工程合併，有關的合作建議是由港鐵公司提出的。路政署認為將「寶馬山行人通道系統」與港鐵公司的「炮台山站升降機工程」合併可以產生協同效應。簡直是基於不熟悉炮台山區才會有這樣不切實際的主張。

在英皇道近炮台山地鐵站A出口斜坡上興建兩部高達38米的升降機，由港鐵站大堂連接到富澤花園，工程完成後，屆時在200至300米距離之內，將會有三個港鐵站出口，50米範圍之內有四部升降機，並且在行人路面積佔地不變，但使用的行人數目增加的情況下，這樣絕對不能疏導行人過路處的人潮。只會令行人過路處的擠擁情況更加嚴重。對於疏導英皇道行人過路處的人流這個影響民生的問題，運輸署應責成港鐵公司另外加建出口於現有A出口對面，以疏導現時於A出口等候橫過英皇道的港鐵乘客，並且在此新出口加建站外升降機連接英皇道地面及車站大堂。這樣才可以疏導行人過路處等候橫過英皇道的人潮。

### 3. 無障礙通道

路政署助理署長廖皓愷先生聲稱「寶馬山行人通道系統」屬於「上坡電梯系統」，同時亦屬於「無障礙通道」。不過，居民一直質疑「寶馬山行人通道系統」應只屬於「上坡電梯系統」，以炮台山區的地理環境來說，炮台山道的坡度是 1 比 8，基於路面坡度太斜，輪椅使用者要使用炮台山道面對一定的困難。稍有常識都知道此等升降機、扶手電梯及輪椅升降機經常故障需要維修，只是其中一段有故障都好麻煩，日曬雨淋或寒風刺骨的天氣下以輪椅由英皇道上寶馬山，不幸遇到機件故障或例行檢查，相信心情一定好沮喪，不知如何是好。輪椅使用者真的可以倚賴這等會故障的所謂無障礙設施，讓他們路路暢通？輪椅使用者真的可以在坡度 1 比 8 的炮台山道安全使用輪椅？在坡度 1 比 8 的炮台山道興建升降機，輪椅使用者是否能夠在坡度 1 比 8 的斜道上橫過炮台山道，然後在 1 比 8 的坡度上固定位置安全地等候升降機？設計的時候是否有關心輪椅使用者的真正需要，是否有考慮他們的安全？

按照《設計手冊－暢通無阻的通道 2008》(以下簡稱“設計手冊 2008”)的「第5分部 --- 斜道」對暢通無阻通道的斜道亦有指引，當中第30頁「作業範例部分」A項「設計考慮要點」當中要求到「(b) 斜道的坡度愈少 (即是斜道不陡峭)，使用的人則愈能自由進出。因此，理想的坡度是 1:20 (5%) 與 1:15 (6.7%)之間。再者，傾斜度高的斜道，不只是使向上行者多耗體能、令下行者難於控制速度，同時又會使輪椅有前傾後仰翻覆的危險，因為坐輪椅使用者未必能夠傾前或調節平衡以適應傾斜度 (見圖 8)。」

- (f) 彎曲的斜道並不是理想的設計方案，而橫斜道的情況也是一樣，它可令坐輪椅人士駕馭輪椅時帶來困難和危險，尤其是用人手推動的輪椅。

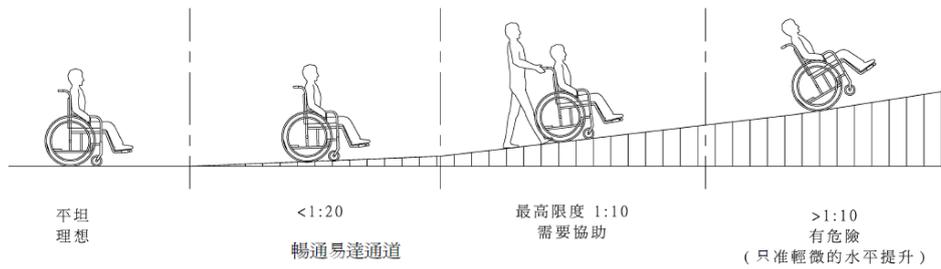


圖 8 – 坡度及長度

30

此外，有關斜道標準部分，《設計手冊 2008》要求無障礙通道的坡度不可以超過 1 比 12，如果坡度超過 1 比 12，假如坡度是 1 比 10，斜道的長度就不可超過 1.5 米，否則會令「輪椅有前傾後仰翻覆的危險，因為輪椅使用者未必能夠傾前或調節平衡以適應傾斜度」。

另外，當中第 31 頁「作業範例部分」B 項「建議遵守的設計規定」要求「斜道的坡度比例應是從 1:12 (8.33%) 至 1:20 (5%)」。請參考以下截圖：

**B. 建議遵守的設計規定**

- (a) 斜道的坡度比例應是從 1:12 (8.33%) 至 1:20 (5%)。

坡度上限	長度上限	高度上限
1:20, 即 5.00%	10000 毫米	500 毫米
1:16, 即 6.25%	6400 毫米	400 毫米
1:14, 即 7.14%	4200 毫米	300 毫米
1:12, 即 8.33%	1800 毫米	150 毫米

此外，《設計手冊 2008》當中第 30 頁「作業範例部分」A 項「設計考慮要點」「(f) 彎曲的斜道並不是理想的設計方案，而橫斜道的情況也是一樣，它可令坐輪椅使用者駕馭輪椅時帶來困難和危險，尤其是用人手推動的輪椅。」

本區有居民親身翻查過資料，康澤花園至炮台山道私家路的最大坡度是 1 比 10，炮台山道的最大坡度更加是 1 比 8，而雲景道的最大坡度亦是 1 比 10，超過《設計手冊 2008》1 比 12 的上限。

請問在坡度超過《設計手冊 2008》上限的情況下，其實擬建之「寶馬山行人通道系統」是否可以讓輪椅使用者安全使用？其實擬建之「寶馬山行人通道系統」是否仍然是一條無障礙通道？

根據以下幾份立法會文件顯示，「運輸署的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統，目的是方便市民往來上坡地區。此為一項改善人流的設施，與無障礙設施屬不同範疇，需要分開處理。當局在推行有關建議時，只需盡可能考慮如何在設計上配合傷健人士使用」。其實，擬建之「寶馬山行人通道系統」是上坡電梯系統，從不同的立法會文件都表明「上坡電梯系統」與無障礙設施屬不同範疇，並沒有條例硬性規定兩者兼容，反而在不同時間由不同官員重申「上坡電梯系統」與無障礙設施屬不同範疇。

- 運輸及房屋局在 2011 年 7 月提交立法會CB(2)2393/10-11(02)號文件「立法會福利事務委員會」「改善殘疾人士無障礙通道及設施小組委員會」《興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統可行性研究的進展》第一頁就寫到「2. 運輸署的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統，目的是方便市民往來上坡地區（例如坡度大、水平高度差距大），屬改善人流的設施，與無障礙設施屬不同範疇，需要分開處理。然而，當局在推行有關建議時，會盡可能考慮如何在設計上配合傷健人士使用。」
- 2012 年 5 月 24 日《立法會 CB (2)2065/11-12 號文件》「福利事務委員會《改善殘人士無障礙通道及設施小組委員會報告》，當中第 6 頁第 22 項提到「22. 據政府當局表示，運輸署的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統，目的是方便市民往來上坡地區。此為一項改善人流的設施，與無障礙設施屬不同範疇。」
- 2014年4月16日的立法會《新聞公報》《立法會十六題：上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統》報導在立法會會議上謝偉俊議員提問和運輸及房屋局局長張炳良教授的書面答覆，當中寫到：

「就謝偉俊議員的問題的四個部分，現答覆如下：

（三）「上坡電梯系統」的主要目的和在現有公共行人通道加裝無障礙通道設施（包括升降機）有所不同。在現有公共行人通道加裝無障礙通道設施的計劃，可利便市民上落及使用公共行人通道（即由路政署負責維修保養的公共行人天橋、高架行人路及隧道），特別是行動不便的人士，包括長者及殘障人士。至於興建上坡電梯系統的目的，則主要是方便市民往來上坡地區（例如坡度大、水平高度差距大），屬於改善人流的設施，有助減低對路面交通的依賴。」

「寶馬山行人通道系統」的設計沒有按《設計手冊 2008》的守則去保障輪椅使用者的安全，整個「寶馬山行人通道系統」的坡度都超過 1 比 12 的坡度上限，理應按「兩者屬不同範疇，應分

開處理」的原則做設計工作。相信當年制定「上坡電梯系統」的政策時，官員還有基本常識及邏輯，因為上坡地區必會坡度大，水平高度差距亦大，實際環境未必可以在設計上同時配合無障礙設施。現在路政署及顧問公司在設計上硬要兩者兼容，令到這個「寶馬山行人通道系統」在設計上不倫不類，導致服務對象及目的含糊不清。如果單純是「上坡電梯系統」，根本就不需要設置輪椅升降機。整個所謂設計根本缺乏專業判斷，反映官員不熟悉政策及相關法例指引，偏離了制定政策的原意，不了解輪椅使用者的需要，缺乏通盤完善周詳計劃，純粹是為了造大工程規模而設計。

#### 4. 改善人流，有助減低對路面交通的依賴

路政署官員、邵家輝議員及顧問公司聲稱擬建之「寶馬山行人通道系統」有助減少依賴乘車途經交通擠塞的地區，為居民提供乘搭交通工具以外的另一選擇，就此，居民代表實在不能認同。

按 2015 年 12 月 16 日的立法會《新聞公報》《立法會十題：上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統》，運輸及房屋局局長張炳良教授書面答覆立法會易志明議員的提問，節錄如下：

「中區與半山區之間的自動扶梯連接系統在一九九三年十月啟用，是香港首次興建這樣的系統。該自動扶梯連接系統以德輔道中為起點，貫穿中環多條狹窄的街道至干德道。裝設這個自動扶梯的目的是要鼓勵市民步行，並紓緩半山區的道路交通壓力。過去十年，運輸署分別在二〇〇五年及二〇一〇年就整個中區與半山區之間的自動扶梯連接系統進行使用量調查。調查結果顯示，整個系統在二〇〇五年及二〇一〇年每日分別約有五萬四千及八萬五千人次使用。運輸署已安排在二〇一六年再進行一次系統使用量調查，以期在二〇一七年展開更新工程之前，搜集新的使用量數據。按運輸署評估，儘管中環至半山上坡電梯系統有助紓緩半山區公共交通的需求壓力，但卻未能吸引大量駕駛人士放棄駕車，未能使半山地區交通流量明顯減少。」

「中區與半山區之間的自動扶梯連接系統」使用超過 20 年都未能吸引大量駕駛人士放棄駕車，未能使半山地區交通流量明顯減少。相信路政署官員、邵家輝議員及顧問公司都不能確保這個「寶馬山行人通道系統」能夠使居民減少依賴乘車往返寶馬山，為駕駛人士提供乘搭交通工具以外的另一選擇。參考了「中區與半山區之間的自動扶梯連接系統」的經驗，「改善人流，減少依賴乘車途經交通擠塞的地區，為他們提供乘搭交通工具以外的另一選擇」這個工程項目目的實在難以達到。

當區居民、駕駛人士及輪椅使用者都用不著這個「寶馬山行人通道系統」，仍然要堅持興建？

## 5. 選址有問題

根據2010年2月26日「立法會交通事務委員會」《討論文件》有關「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的評審結果」附件B之「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議」，當時「寶馬山行人通道系統」共有三個建議方案如下：

方案甲 - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道	47.2分
方案乙 - 港鐵炮台山站至雲景道	46.6分
方案丙 - 港鐵北角站至寶馬山道	42.1分

在同一份文件之附件 D「興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議之得分及優次」對擬建之「寶馬山行人通道系統」三個不同方案的評分為 47.2 (方案甲)、46.6 (方案乙) 及 42.1 (方案丙)，其實，三個方案得分非常接近，單以評分來說，似乎三個方案中都沒有任何一個方案有絕對優勢，不過，更重要的是即使是最高評分的方案甲都只有 47.2 分 (100 分為滿分)，評分如此之低，實在很難認同其興建是否真的如此迫切及有需要。因此，居民強烈要求路政署在沒有預設立場或預設決定之情況下，在選址及設計方面重新諮詢所有受影響的居民。

附件 D

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議之得分及優次

排名	地區	要求興建系統的建議	周邊環境 小計分數 (最高 40 分)	效益 小計分數 (最高 35 分)	實施因素 小計分數 (最高 25 分)	總分數 (最高 100 分)
1	黃大仙區	慈雲山行人通道系統	28.5	13.4	9.6	51.5
2	東區	寶馬山行人通道系統 <sup>1</sup> 方案甲 <sup>2</sup> - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道	20.4	16.1	10.7	47.2
		方案乙 - 港鐵炮台山站至雲景道	20.4	12.9	13.3	46.6
		方案丙 - 港鐵北角站至寶馬山道	20.1	15.7	6.3	42.1
3	葵青區	青衣西路至清譽街升降機及行人通道系統	13.9	17	15.6	46.5
4	中西區	樓梯街自動扶梯連接系統	17.1	12.0	16.2	45.3
5	葵青區	葵盛圍至興盛路升降機及行人通道系統	7.8	19.7	14.8	42.3
6	葵青區	青山公路至工業街升降機及行人通道系統	15.1	13.7	12.9	41.7
7	葵青區	麗祖路至華瑤路升降機及行人通道系統	9.8	16.6	12.1	38.5
8	黃大仙區	竹園北邨行人通道系統	10.7	17.4	8.7	36.8
9	九龍城區	窩打老道山升降機及行人通道系統	7.8	12.6	15.9	36.3
10	葵青區	荔景山路至麗祖路升降機及行人通道系統	10.7	10.5	14.7	35.9
11	葵青區	禾塘咀街至葵興路升降機及行人通道系統	10.8	8.6	16.1	35.5
12	觀塘區	聯安街升降機及行人通道系統	8.7	13.0	13.5	35.2
13	觀塘區	月華街自動扶梯連接系統	11.4	8.2	15.5	35.1
14	西貢區	康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統	12.4	14.5	7.9	34.8

再綜觀上表所列出的 18 項建議工程，最高評分的「慈雲山行人通道系統」都只有 51.5 分，其餘的全都不超過 50 分，這些建議工程的最後得分介乎 29.1 分至 51.5 分之間，雖然，路政署聲稱這個是優次的排名，但是，當中的評分標準包含了成本效益、合適選址及使用率等多項因素，即是亦同時評估各個項目的興建是否對有關社區有效益，這個評分標準並不只是優次的評核，所以，應該進一步考慮建議工程要達到一定程度的評分，如 60 或 70 分以上 (舉例) 才考慮落實興建，怪不得全港 18 區都興建了不少使用率低的升降機及高架行人天橋，以及所謂的無障礙通道。**現時的評**

分制度極之反智及不合邏輯，香港政府在2009年訂立上坡電梯系統的政策，自推行以來，政策實施至今都接近十年，強烈要求有關政策部門應該盡快就有關政策進行全面檢討，包括考慮終止這項政策。

## 6. 造價及維修保養開支高昂，浪費公帑

擬建之「寶馬山行人通道系統」的起點定於炮台山，按顧問公司於 2014 年提交的可行性研究報告，顧問公司聲稱每日有 14,000 往返英皇道至炮台山道的使用人次，不過，當中絕大部份人流都用不著這個「寶馬山行人通道系統」。其實，按顧問公司報告指出，每日只有 4,000 人次往返炮台山道至天后廟道，1,300 人次往返天后廟道至雲景道，1,100 人次往返雲景道至慧翠道。14,000 的使用人次是跨大了服務範圍及人流估算，這個「寶馬山行人通道系統」，實際最多只有一至二千人使用，某些路段可能只有數百人使用，但是受影響的居民卻有過千戶。

這個「寶馬山行人通道系統」只能服務區內少數居民，但是受影響的居民卻有過千戶，而且，完全不切合市民需要，竟然要花費以億元計的建造開支，並且每年要花費以千萬元計的維修保養開支，去興建這個無謂工程，純粹只是為了造大工程規模，簡直就是反智，匪夷所思及嚴重浪費公帑。

## 7. 應該聽取及接納區內居民意見，重新諮詢

當政府就某一個公共政策諮詢公眾時，必須做到公平及公正。有關「諮詢」的法律要求，來自塞德利 ( Sedley ) 御用大律師在英國一宗案件的總結，可稱為「塞德利準則」：

1. 諮詢的時候，有關政策仍是處於形成的階段；
2. 必須提供恰當的資訊，讓被諮詢者可作充分回應；
3. 要有充足的時間諮詢；
4. 決策者必須認真考慮諮詢得來的回應。

「形成的階段」是一個非常重要的驗證，這並不代表政府不能在諮詢文件內提出其支持之方案，但政府不能在有預設立場或預設決定之情況下提出諮詢，而且又不能故意排除某一個方案，讓公眾沒有充分的討論機會。按「塞德利準則」，整個計劃的諮詢期間，路政署沒有按照政府公眾諮詢工作的指引，在沒有預設立場下嚴謹及認真地諮詢受影響居民，選址及設計方案落實之後，因為為數不少的居民反對才舉行公眾諮詢會議，受影響居民只能按已決定的方案提出意見，實在有違程序公義，因此，強烈要求路政署在沒有預設立場或預設決定之情況下，在選址及設計方面重新諮詢所有受影響的居民。要求路政署按照承諾通知富澤花園業主立案法團有關工程的刊憲日期，以致我們可以進行後續工作。

此外，就著擬建之寶馬山行人通道系統的工程設計，關注組得到立法會秘書處公共申訴辦事處安排，於 2018 年 7 月 10 日與當值議員會晤 (立法會文件 CRM630/17-18 號文件)，當天本人亦以關注組成員身份出席，當天與會的當值議員有許智峰、朱凱迪、區諾軒及邵家輝，至今，我們沒有收到任何跟進通知，我們的申訴個案亦沒有轉交任何立法會轄下委員會跟進，現在，本人作為關注組成員要求立法會秘書處公共申訴辦事處及上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會跟進我們的申訴個案。

日期：2019 年 5 月 1 日

致： 立法會交通事務委員會  
上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會  
由： 富澤花園業主立案法團

上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統  
及  
擬建之寶馬山行人通道系統  
意見書

富澤花園業主立案法團（以下簡稱“本法團”）參考了 2019 年 5 月 15 日召開的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會會議主要的討論文件—由立法會秘書處議會事務部 4 於 2019 年 3 月 25 日的立法會 CB (4)668/18-19(01) 號文件《有關上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的興建及評審機制的背景資料簡介》（以下簡稱《上坡電梯系統背景資料簡介》），並有以下四個附錄：

- a. 附錄 I — 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議之得分及優次(2010 年 2 月的情況)
- b. 附錄 II — 上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議現時的進展 (2019 年 3 月的情況)
- c. 附錄 III — 經修訂的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統 (“上坡電梯系統”) 評審機制的詳情
- d. 附錄 IV — 上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的興建及評審機制相關文件一覽表

另外，本法團亦參考了其他相關文件 2010年2月26日(立法會 CB(1)1190/09-10(03)號文件「立法會交通事務委員會」討論文件有關《興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議的評審結果》，並有以下四個附件：

- a. 附件 A — 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的評審制度詳情
- b. 附件 B — 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議
- c. 附件 C — 建議上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統地區分佈圖
- d. 附件 D — 興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統的建議之得分及優次

本法團自 2017 年 12 月至今，一直從未停止關注上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統 (以下簡稱“上坡電梯系統”) 及當中的「寶馬山行人通道系統」的設計及興建，本法團得悉 2019 年 5 月 15 日即將召開上坡電梯系統小組委員會會議，討論《上坡電梯系統背景資料簡介》，因此，本法團藉此機會表達以下的意見：

## 1. 《上坡電梯系統背景資料簡介》的意見

### a. 附錄一

以上提及的附錄一與附件 D 之內容基本上大致相同，於 2010 年運輸及房屋局已根據評審制度評估共 18 項興建上坡電梯系統的建議，這些建議的最後得分介乎 29.1 至 51.5 之間，各項建議的最後得分按此而得出的優次表列於附件 D 之內。一直以來，我們都不斷向路政署反映這個優次排名的機制極之反智及不合邏輯。以一般市民的常識必定認為排行第十四位的荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統的迫切性必定高於排行第二位的寶馬山行人通道系統，因為進出瑪嘉烈醫院的都是老弱病患人士，而且人流穿梭往來頻繁，醫院的需要必定有迫切性。可見附錄一及附件 D 正如我們不斷重申這個優次排名的機制極之反智及不合邏輯。

又以「寶馬山行人通道系統」為例，當時「寶馬山行人通道系統」共有三個建議方案如下：

方案甲 - 港鐵炮台山站至慧翠台及寶馬山道	47.2分
方案乙 - 港鐵炮台山站至雲景道	46.6分
方案丙 - 港鐵北角站至寶馬山道	42.1分

其實，三個方案得分非常接近，單以評分來說，三個方案中都沒有任何一個方案有絕對優勢，不過，更重要的是即使是最高評分的方案甲都只有 47.2分（100 分為滿分），評分如此之低，實在很難認同其興建是否真的如此迫切及有需要。

再綜觀附錄一 所列出的 18項建議工程，最高評分的「慈雲山行人通道系統」都只有51.5分，其餘的全都不超過 50分，這些建議的最後得分介乎29.1分至 51.5分之間，雖然，路政署聲稱這個只是建議工程的優次排名，但是，當中的評分標準是按照 附件A 所訂定的評審制度進行評審。當中以 (1) 周邊環境 (2) 效益及 (3) 實施因素三大項來評分，當中包含合適選址、成本效益及行人流量等多項因素，即是亦同時評估各個項目的興建是否對有關社區有效益，這個評分結果不應單單視為工程的優次排名，實際上是18項建議工程的評審結果，這些建議的最後得分竟然只介乎29.1分至 51.5分之間，學生考試得到這樣的評分都會被評為「不合格」。如今18 項建議工程評分如此之低，實在很難認同該等工程真的如此迫切及有需要。其實，應該進一步考慮建議工程要達到一定程度的評分，如 60 或 70分以上（舉例）才考慮落實興建，現時的評分制度極之反智及不合邏輯，怪不得全港18 區都興建了不少使用率低的升降機及高架行人天橋，以及所謂的無障礙通道。

繼續以「寶馬山行人通道系統」為例，路政署一直都聲稱對於「寶馬山行人通道系統」沒有工程開支估算，本法團就此感到懷疑，未知路政署如何就著第三大項的「實施因素」當中的「成本效益」（佔 13 分）來評分。怪不得近年經常出現天價工程，之前有 17 億興建約 540 米元朗行人天

橋，最近又有 2 億興建 20 米拜山行人隧道。官員及議員以為庫房的儲備屬於自己，予取予攜，全無節制，沒有按量入為出及衡工量值的原則審慎理財，議員監察政府的制度失效，市民的意見無法有效反映及接納，令人髮指。與民共議？！

此外，路政署至今又從來沒有按照《斜坡岩土手冊 (1998), 共 308 頁》的要求進行過任何土木工程勘察，斜坡安全系數及其穩定性、岩石類型、地質結構、預計的地下水聚集等各項的評估。本法團就此感到懷疑，未知路政署如何就著第三大項的「實施因素」當中的「技術 / 環境限制」（佔 6 分）來評分。基於現時的評分制度極之反智及不合邏輯，而且評分結果亦不全面，本法團要求擱置「寶馬山行人通道系統」的興建工程。

### b. 附錄 III

本法團亦比較過上述的附錄 III 及附件 A，發現有關的修改屬於一次重大的改動，一直以來，我們都不斷向路政署指出附件A 這個評審機制極之反智及不合邏輯，未知是否因此激發有關官員修改評審制度。不過，經修改後的評審制度是否較以前的更勝一籌？附錄 III 的評審標準是否比附件 A 的優勝呢？為方便讀者，現將有關「初步篩選」部份比較如下：

附錄 III (2019年)	附件 A (2010年)
在進行初步技術評估及擬定初步走線後，屬於以下任何一種情況的上坡電梯系統建議將會被剔除 —	初步遴選有助剔除明顯不可行或缺實據的建議。如建議屬於以下任何一種情況，將不獲進一步考慮：
a. 沒有足夠土地/不可能徵收土地(例如有關土地上已有建築物)，以供建造擬建上坡電梯系統；	a. 欠缺適用土地—沒有足夠土地及 / 或不可能徵收土地以提供擬議的設施；
b. 擬建上坡電梯系統的300 米範圍內已設有/ 已落實將會興建同類設施；	b. 設施重複 - 擬議設施附近 1 已設有 / 已落實興建同類設施；
c. 擬建上坡電梯系統在建造上或運作上存在無法克服的技術困難；	c. 建造或運作上存在無法解決的困難；或
d. 水平高度差距不足6米；	d. 水平高度差距過少 - 水平高度差距不足六米。
e. 擬建上坡電梯系統會影響文物或珍貴樹木；或	
f. 坡度不足1:8。	

上表有關「f. 坡度不足1:8」的修訂是否合乎《設計手冊－暢通無阻的通道 2008》(以下簡稱“設計手冊 2008”)的指引要求。路政署助理署長廖皓愷先生聲稱「寶馬山行人通道系統」屬於「上坡電梯系統」，同時亦屬於「無障礙通道」。不過，居民一直質疑「寶馬山行人通道系統」應只屬於「上坡電梯系統」，以炮台山區的地理環境來說，炮台山道的坡度是 1 比 8，基於路面坡度太斜，輪椅使用者要使用炮台山道面對一定的困難。按照《設計手冊 2008》的「第 5 分部 --- 斜道」對暢通無阻通道的斜道亦有指引，當中第 30 頁「作業範例部分」A 項「設計考慮要點」當中要求到「(b) 斜道的坡度愈少 (即是斜道不陡峭)，使用的人則愈能自由進出。因此，理想的坡度是 1:20 (5%) 與 1:15 (6.7%) 之間。再者，傾斜度高的斜道，不只是使向上行者多耗體能、令下行者難於控制速度，同時又會使輪椅有前傾後仰翻覆的危險，因為坐輪椅使用者未必能夠傾前或調節平衡以適應傾斜度 (見圖 8)。」

(f) 彎曲的斜道並不是理想的設計方案，而橫斜道的情況也是一樣，它可令坐輪椅人士駕馭輪椅時帶來困難和危險，尤其是用人手推動的輪椅。

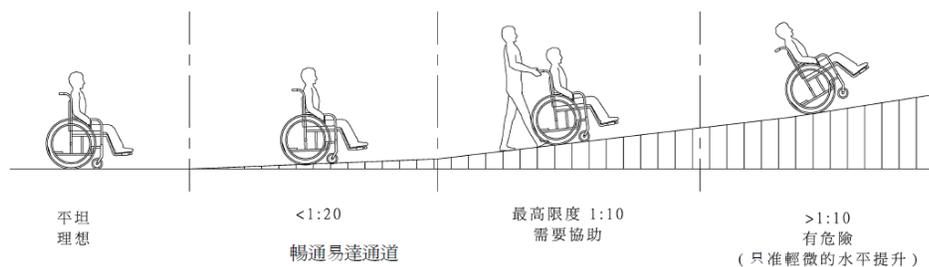


圖 8 – 坡度及長度

30

此外，有關斜道標準部分，《設計手冊 2008》要求無障礙通道的坡度不可以超過 1 比 12，如果坡度超過 1 比 12，假如坡度是 1 比 10，斜道的長度就不可超過 1.5 米，否則會令「輪椅有前傾後仰翻覆的危險，因為輪椅使用者未必能夠傾前或調節平衡以適應傾斜度」。

另外，當中第 31 頁「作業範例部分」B 項「建議遵守的設計規定」要求「斜道的坡度比例應是從 1:12 (8.33%) 至 1:20 (5%)」。請參考以下截圖：

B. 建議遵守的設計規定

(a) 斜道的坡度比例應是從 1:12 (8.33%) 至 1:20 (5%)。

坡度上限	長度上限	高度上限
1:20, 即 5.00%	10000 毫米	500 毫米
1:16, 即 6.25%	6400 毫米	400 毫米
1:14, 即 7.14%	4200 毫米	300 毫米
1:12, 即 8.33%	1800 毫米	150 毫米

本法團要求政策局方解釋增加「f. 坡度不足1:8」的理據，並且保證此修改合乎《設計手冊 2008》要求無障礙通道的坡度不可以超過 1比12 的指引。

至於上表有關「b. 擬建上坡電梯系統的300 米範圍內已設有/已落實將會興建同類設施」，本法團要求政策局方解釋「同類設施」的定義，又以本法團最熟悉的擬建「寶馬山行人通道系統」為例，路政署建議在原有兩部升降機 100米 範圍之內再興建另外兩部38米高的升降機，這兩部38米高升降機是否屬於「同類設施」，請參考以下的圖片，（取用自東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會文件第17/18 - 簡報資料 - 擬建之寶馬山行人通道系統），本法團要求政策局方解釋。



為方便讀者，本法團亦將附錄 III 及附件 A「評分準則」部份比較如下：

附錄 III (2019年)	附件 A (2010年)
<p>詳細評分的準則包括：</p>	<p>初步遴選有助剔除明顯不可行或缺乏實施理據的建議。如建議屬於以下任何一種情況，將不獲進一步考慮：</p>
<p><b>社會效益</b></p> <p>(a) 受惠人數及對象 (總分：60 分) — 考慮以下因素：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 擬建上坡電梯系統的預計人流(40 分)；及</li> <li>● 受惠範圍2 內年屆65歲或以上的人口比例，以及是否設有醫院/康復中心/護養院(20 分)；</li> </ul>	<p><b>周邊環境因素 (總分：40 分)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 受惠區域內目前的人口和就業情況(6 分)；</li> <li>(ii) 受惠區域內年屆65歲或以上的現有人口(5 分)；</li> <li>(iii) 地理狀況，即斜度 / 水平高度差距(11 分)；</li> </ul>
<p>(b) 可否盡快落實 (總分：30 分) — 考慮以下因素：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 是否需要根據《道路 (工程、使用及補償) 條例》(第370 章)徵收土地或設定地役權(10 分)；</li> <li>● 擬建上坡電梯系統的環境影響(10 分)；及</li> <li>● 擬建上坡電梯系統的視覺影響及與附近建築物的距離(10 分)；</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>(iv) 與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況(4 分)；</li> <li>(v) 與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況(4 分)；</li> <li>(vi) 與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況(4 分)；</li> <li>(vii) 現時行人流量的穩定性 (6 分)；</li> </ul>
<p>(c) 便利成效 (總分：10 分) — 考慮以下因素：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>● 擬建上坡電梯系統建議服務範圍的水平高度差距(3 分)；</li> <li>● 預計節省的行程時間 (3 分)；及</li> <li>● 擬建上坡電梯系統是否與現有或已落實興建的主要公共運輸設施連接(4 分)；及</li> </ul>	<p><b>效益因素 (總分：35 分)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(viii) 活化社區 / 為社區帶來益處 (6 分)；</li> <li>(ix) 節省行程時間 / 費用 (8 分)；</li> <li>(x) 改善目前的交通狀況 (6 分)；</li> <li>(xi) 改善現時步行環境 (6 分)；</li> <li>(xii) 道路安全 (6 分)；</li> <li>(xiii) 推廣旅遊 (3 分)；</li> </ul>
<p><b>成本效益</b></p> <p>預計使用者人均項目成本，即預計項目成本，包括建造及營運成本，除以預計使用者人數。</p>	<p><b>實施因素 (總分：25 分)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>(xiv) 土地需求 (6 分)；</li> <li>(xv) 技術 / 環境限制 (6 分)；及</li> <li>(xvi) 成本效益 (13 分)。</li> </ul>

有關的評審機制 (包括附錄 III及附件A) 都非常籠統及粗疏，定義含糊不清，每個因素以甚麼原則去評分，附錄 III沒有提及，亦沒有就每個因素提供清晰的定義，單憑附錄 III 根本不能令議員理解評審機制的運作，本法團只舉以下一例：

附錄 III 的「成本效益 預計使用者人均項目成本，即預計項目成本，包括建造及營運成本，除以預計使用者人數。」這個評審標準沒有評分制度，簡單來說就是用以下的算式去計算預計使用者人均項目成本，然後去決定一個項目的成本效益，繼而評分，怎樣評分固然沒有提及，怎樣的評分結果才算有效益更加沒有提及。

$$\text{預計使用者人均項目成本} = \text{預計項目成本 (包括建造及營運成本)} \div \text{預計使用者人數}$$

首先，「建造成本」、「營運成本」及「預計使用者人數」都應該有個定義，「建造成本」是一次性開支，「營運成本」應該是指每年的電費、清潔費、更換零件費用及維修保養合約開支等等，只要個行人通道系統一直存在，營運成本就一直要支付，可以說是無限大的開支，如何估算？估算多少年的開支？折舊率及每年營運成本開支升幅亦沒有提供，每年的營運成本開支估算不應只跟隨通貨膨脹率計算，這樣很有可能低估有關的開支。此外，「預計使用者人數」亦沒有清晰的定義，以甚麼基礎去估算「預計使用者人數」？相信政策局方應該有一套標準去依循，要求政策局方進一步提供 附錄 III 評審機制的詳細評分準則。提升評審制度的透明度，公開公平的評審制度有助議員監察政府，亦可提高市民對興建工程的支持。

### c. 附錄 II

按附錄 II 提供的資料顯示，截至 2019年 3月，已經完成及開放予公眾使用的項目有以下三個：

- |   |                   |
|---|-------------------|
| 1. 慈雲山行人通道系統 (1 <sup>st</sup> )             | 2017 年10月起開放予公眾使用 |
| 2. 月華街行人連接系統 (13 <sup>th</sup> )            | 2015 年10月起開放予公眾使用 |
| 3. 荔景山路至瑪嘉烈醫院升降機及行人通道系統 (14 <sup>th</sup> ) | 2017 年1月起開放予公眾使用  |

這三個已完成項目已啟用了一年半至三年半不等，特別是月華街行人連接系統啟用至今已經三年半，如果署方盡責的話，理應已經做過評估，就著工程項目延誤及超支、使用率是否接近預期、運作及維修保養費的升幅、以及收集市民作為用家的意見，去評估工程項目是否如署方預期，合乎效益又造福市民。更應按過往經驗去審視近年大量興建升降機工程，會否對相關行業構成壓力及導致工程成本上升，並採取相應的改善措施，興建工程如涉及超支或延誤，在完工後進行檢討，以汲取教訓，加以改善。這些檢討得來的結果有助署方日後就著項目評估、選址、工程設計等各

方面更能合乎效益又造福市民。本法團要求署方以認真及嚴謹的態度恆常檢討上坡電梯系統政策的實施。

在附錄 II 「在不同規劃、勘測和設計階段的項目」的「項目進展」部份，就本法團就所知有以下意見：

a. 寶馬山行人通道系統

「路政署於2016年9月就設計方案諮詢東區區議會轄下的規劃、工程及房屋委員會(委員會)，並獲得支持。在工程刊憲前，路政署再就設計方案諮詢居民，並在2017年11月及12月出席居民大會 (路政署在刊憲前才就設計方案諮詢居民，居民大會在2017年12月10日舉行，由於出席的數百名居民反對，所以衍生第二次居民大會，在2018年4月15日舉行，當天出席的數百名居民抽籤發言，反對聲音仍然是主流意見)。由於有多個團體就項目提出意見，路政署就該等意見覆檢設計方案，以期為項目方案爭取大多數共識。路政署在2018年2月的委員會會議、在2018年3月與東區區議員、立法會議員及居民進行的實地視察、在2018年4月舉行的居民會議、以及在2018年5月及6月與學校和居民進行的焦點小組會議上與各持份者討論及簡介項目的設計修訂方案 (可惜路政署未能就著居民最憂慮的斜坡安全，坡度 1:8 的炮台山道何以適合作為無障礙通道，使用率及居民的反建議都沒有正面回應，路政署亦沒有接納居民任何意見)。就各持份者提出的意見 (只將居民的反建議納入東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會文件第17/18 - 簡報資料文件內，成為各分段的1B、1C、2B 及 3B方案，不過全都被視為不可行，此舉只是掩飾署方聽取民意)，路政署於2018年6月19日再次諮詢委員會，匯報多個已檢視的設計修訂方案，介紹建議的設計修表決訂方案，並得到委員會大多數議員的支持 (當天會議只就1A、1B 及 1C方案進行表決，並沒有就 2A 及 2B方案表決，亦沒有就 3A 及 3B方案表決，就當作通過了整個寶馬山行人通道系統的設計方案，至今，我們仍然多次去信要求委員會主席梁國鴻能夠以書面回覆，向我們解釋一下當天會議的決議案是否有法定效力，信件卻石沈大海。)。路政署正為項目進行詳細設計，並就按《道路(工程、使用及補償)條例》進行刊憲作準備工作。」

以上紅字部份是本法團補充路政署對「寶馬山行人通道系統」項目進展的描述。以下是東區區議會轄下規劃、工程及房屋委員會文件第17/18 - 簡報資料文件的截圖，路政署只將居民的反建議納入簡報資料文件內，卻完全沒有理據支持居民的反建議為何「不便捷」、「不友善」、「不可以」及「較差」等等，然後建議路政署的原有方案。

## 分段1：建議方案1A、及檢視方案1B及1C的比較

總結	建議方案1A	檢視方案1B	檢視方案1C
便捷	較便捷。		不太便捷。
為市民提供無障礙設施連接港鐵炮台山站	可以。		不可以。
無障礙友善性	較友善。		較不友善。
設施啟用後對英皇道的交通及人流的影響	可改善。	比現時情況差。	比方案1A差。
施工期間對現有炮台山行人通道在運作上的影響	較少。		大。
施工期間對英皇道交通的影響	較少。		較大。
對樹木的影響	較大。	最少。	較少。
對景觀的影響	影響面積較大。	影響面積最少。	影響面積較少。
工程範圍	較大。	最少。	較少。
施工期	較小。		較大。

➔ 設計修訂方案建議方案1A

## 分段2：建議方案2A及檢視方案2B的詳細比較

總結	建議方案2A	檢視方案2B
無障礙友善性	較友善。	較不友善。
便捷	升降機離行人過路處較近。	無需等候扶手電梯。
對景觀的影響	升降機塔較高。	扶手電梯所佔斜坡面積較大。

➔ 設計修訂方案建議方案2A

## 分段3：建議方案3A及檢視方案3B的詳細比較

	建議方案3A	檢視方案3B
舒適及便捷	較佳。	較差。
提升行人通道的服務水平及安全性	較高。	很少。
對炮台山道及天后廟迴旋處交通的影響	沒有。	較大。
對樹木的影響	較大。	較少。

➔ 設計修訂方案建議方案3A

## b. 磅巷行人扶手電梯及行人通道系統

「路政署在2015年就修訂計劃諮詢中西區區議會，以及舉行公眾論壇。由於意見紛紜及涉及多方面議題，路政署計劃再次就項目諮詢中西區區議會。」據本法團所知，由於意見紛紜及涉及多方面議題，路政署曾經以官方身份用一戶一信方式收集居民意見，然後從善如流，路政署計劃再次就項目諮詢中西區區議會。

## c. 竹園北邨行人通道系統路

「路政署於2016年7月和2017年3月就初步設計諮詢黃大仙區議會轄下的交通及運輸委員會(委員會)，獲得委員普遍支持，但其後有區內學校及部分居民提出反對。路政署在考慮反對意見後修訂設計，於2018年1月再次諮詢委員會，並獲得支持。路政署及政府多個部門在2018年上半年收到持份者對工程的不同意見。運輸署和路政署現正整理及分析相關意見，積極檢視方案細節，稍後會就最新的發展諮詢有關持份者及委員會。」

據本法團所知，受竹園北邨行人通道系統影響的居民亦成立了關注組，本法團留意到以上粗體字的內容，「政署於2016年7月和2017年3月就初步設計諮詢黃大仙區議會轄下的交通及運輸委員會(委員會)，獲得委員普遍支持，但其後有區內學校及部分居民提出反對。路政署在考慮反對意見後修訂設計，於2018年1月再次諮詢委員會，並獲得支持。」雖然已獲得委員會委員支持，但由於路政署考慮反對意見後，可再次諮詢委員會。

從以上三個工程項目看來，建議興建的工程項目都在設計完成階段遇到居民反對，明顯在工程形成階段諮詢不足，各項目的形成階段沒有按照政府公眾諮詢工作的指引。當政府就某一個公共政策諮詢公眾時，必須做到公平及公正，即按以下的「塞德利準則」：

1. 諮詢的時候，有關政策仍是處於形成的階段；
2. 必須提供恰當的資訊，讓被諮詢者可作充分回應；
3. 要有充足的時間諮詢；
4. 決策者必須認真考慮諮詢得來的回應。

「形成的階段」是一個非常重要的驗證，這並不代表政府不能在諮詢文件內提出其支持之方案，但政府不能在有預設立場或預設決定之情況下提出諮詢，而且又不能故意排除某一個方案，讓公眾沒有充分的討論機會。按「塞德利準則」，明顯地路政署並沒有嚴謹及認真地諮詢受影響居民。受影響居民只能按已決定的方案提出意見，實在有違程序公義，因此，本法團要求路政署在沒有預設立場或預設決定之情況下重新諮詢受寶馬山行人通道系統影響的居民。

本法團有兩位代表親身出席旁聽東區區議會轄下之「規劃、工程及房屋委員會」於 2018 年 6 月 19 日召開的第四次委員會會議，見識到委員會如何強行通過寶馬山行人通道系統的設計方案，見識到邵家輝議員(自稱是寶馬山行人通道系統的倡議者)的霸氣，可以因為有議員問問題，中途離席，亦見識到郭偉強議員的無知，表示要活化本區就需要盡快興建寶馬山行人通道系統，單以炮台山道 32 號來說，居住了過千戶居民，數千名居民都是活生生的，朝氣勃勃，若然沒有邵家輝議員倡議寶馬山行人通道系統，我們的生活就更加稱心如意，根本不需要進一步活化本區，更加見識到委員會主席梁國鴻議員的不稱職，不准議員發言，亦不懂得如何主持會議，導致有關決議案的法定效力存疑，又拒絕回應市民查詢。

## 2. 政策檢討

本法團亦參考過以下三份審計署署長報告書：

- a. 2007年10月25日《審計署署長第四十九號報告書》－ 第11章《運輸署、路政署－ 設置行人天橋及行人隧道》(以下簡稱《審計署第49號報告書－ 第11章》)
- b. 2010年3月29日《審計署署長第五十四號報告書》第3章《運輸署、路政署及土木工程拓展署－ 建造行人過路設施》(以下簡稱《審計署第54號報告書－ 第3章》)
- c. 2016年4月5日《審計署署長第六十六號報告書》第3章《運輸及房屋局、路政署及土木工程拓展署－ 為分層行人通道加裝無障礙通道設施》(以下簡稱《審計署第66號報告書－ 第3章》)

### a. 《審計署第49號報告書－ 第11章》撮要

按2016年4月5日《審計署第49號報告書－ 第11章》撮要當中第2及3頁的第5及6段寫到：

五條附近設有地面過路處的行人天橋

5. 審計署的抽查結果顯示，由於附近設有地面過路處，以致下列五條行人天橋使用率偏低：

- (a) 一條建於一九九零年，位於深水埗昌新里附近橫跨欽州街的行人天橋（行人天橋A）；
- (b) 一條建於一九七一年，位於柴灣環翠道附近橫跨柴灣道的行人天橋（行人天橋B）；
- (c) 一條建於一九八五年，位於西灣河太安街附近橫跨筲箕灣道的行人天橋（行人天橋C）；
- (d) 一條建於一九八五年，位於北角渣華道附近橫跨英皇道的行人天橋（行人天橋D）；及
- (e) 一條建於一九八五年，位於北角糖水道附近橫跨英皇道的行人天橋（行人天橋E）。

6. 需要制定維修保養策略近年，上述五條行人天橋使用率偏低的情況令人關注。運輸署表示這五條行人天橋的使用率，因交通模式的改變和其後在附近設置地面過路處而受到影響。該五條行人天橋的運作及維修保養費用亦龐大。審計署建議運輸署署長及路政署署長應制定策略，維修保養該五條行人天橋，制定策略時須顧及預期的使用率、行人的需要及維修保養費用。

## b. 《審計署第54號報告書－第3章》撮要

按2010年3月29日《審計署第54號報告書－第3章》撮要當中第2、5及6頁的第4、14、15及19段寫到：

4. 需要制訂檢討行人天橋及行人隧道的使用率的計劃在《二零一零年檢討報告》中，運輸署檢討使用率偏低的22條行人天橋及17條行人隧道，指出行人天橋及行人隧道附近設有地面過路處是引致使用率偏低的主因之一。審計署注意到，運輸署並沒有就其餘行人天橋及行人隧道擬訂任何工作計劃，以便有系統地進行檢討。審計署的審查亦找出使用率偏低的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）。每宗個案的行人天橋或行人隧道附近皆設有地面過路處。審計署建議運輸署署長應：(a) 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；及(b) 探討行人天橋／行人隧道附近設置地面過路處的根本原因。

14. 需要在工務小組委員會／財務委員會文件中記錄設置分層過路設施的理據 《運輸策劃及設計手冊》規定，考慮某一地點設置分層過路設施時，須視乎個別情況，並顧及多項相關因素。審計署注意到，青山公路路段劃為郊區公路，設置地面或分層過路設施均可。青山公路工程計劃的設計文件提述，基於城市規劃及交通管理／道路安全理由，建議設置分層過路設施。路政署最後設置一個地面過路處及11條行人天橋。向工務小組委員會／財務委員會申請撥款的文件載述當局會沿青山公路路段設置11條行人天橋，但沒有逐一充分記錄設置行人天橋的理據。

15. 需要考慮在行人及車輛流量偏低位置採用地面過路處 二零零九年年底，運輸署進行調查，發現在行人天橋M至W地點的行人及車輛流量不高。其中七條行人天橋所在位置的情況尤其明顯，繁忙時段的車輛流量低於設計行車量的20%。此外，在七條行人天橋所在位置，繁忙時段的行人流量少於每小時60人次。審計署認為，在行人及車輛流量偏低的位置設置地面過路處，相對於設置分層過路處，會是可行的選擇。

19. 鑑於上述第14至18段所載審計署的意見，審計署建議，日後規劃道路工程項目時，路政署署長應諮詢運輸署署長，在工務小組委員會／財務委員會文件中訂明設置分層過路設施的理據，同時顧及下述因素：(a) 行人及車輛流量；(b) 鄰近的其他行人過路設施；(c) 可能使用設施人士的理想行人路徑，以及設施與附近發展項目及行人道系統的連接情況；及(d) 是否在相距不遠範圍內設置兩個分層過路設施。

## c. 《審計署第66號報告書－第3章》摘要

按2016年4月5日《審計署第66號報告書－第3章》摘要當中第4-8頁的第7、11、15段寫到：

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.4、2.10及2.12 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)。

**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的1,500萬元，升幅為124%(第4.21段)。

綜觀以上三份2007、2010及2016年的審計署署長報告書，以下的結論及建議經常出現於各個報告書：

- a. 使用率偏低
- b. 工程項目時出現重大延誤及超支
- c. 若附近設有地面過路處，行人天橋使用率就會偏低
- d. 運作及維修保養費用亦龐大
- e. 平均建造成本大幅增加
- f. 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
- g. 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
- h. 向區議會、工務小組委員會及財務委員會提供足夠及準確的資料

而政策局方的回應永遠都是「政府同意審計署的建議」。本法團跟政府一樣都同意審計署的建議，要求運輸署及路政署認真檢討工程成效，汲取教訓，加以改善，並要求立法會議員在工務小組委員會及財務委員會認真審議每一項工程撥款，負起監察政府的責任。

按2016年4月5日《審計署第66號報告書 — 第3章》當中第1部分：引言的第3頁，引述如下：

## 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)。

另外，當中第2 部分：「推行 2001 加裝工程措施」中有關「政府的回應」第 21 頁寫到：

### 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升降機工程被視為不可行。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

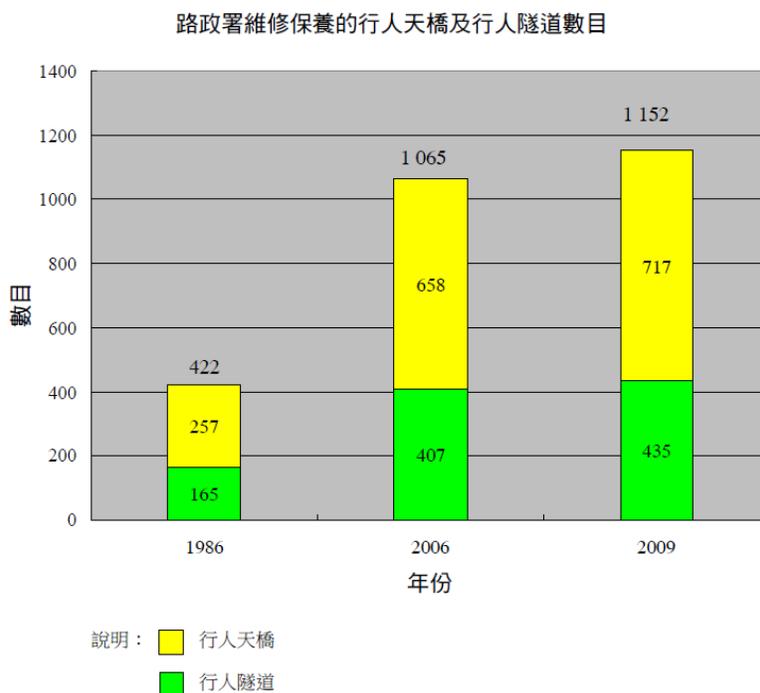
參考上表，根據路政署的記錄，審計署對路政署沒有為該92條行人通道進行加裝工程的理據進行了分析，(1) 有58%是因為行人通道位於或鄰近斜坡，除非進行大型平整地盤工程，否則不能提供無障礙通道設施，(2) 有3%是因為加裝工程可能影響現有地下鐵路設施，加上上文1.5(b)提到(3)部分行人天橋不需要這類設施(例如附近設有地面過路處)。這三項不加裝升降機的原則，正正全都適用於擬建之「寶馬山行人通道系統」上。

根據《審計署署長第五十四號報告書—第3章》，當中第1部分：引言的第3-5頁，有以下的調查結果。

### 行人天橋及行人隧道的數目

1.11 近年來，本港興建很多行人天橋及行人隧道。大部分新建行人天橋及行人隧道屬於大型發展項目的一部分。圖一顯示路政署維修保養的行人天橋及行人隧道數目。

圖一



資料來源：路政署的記錄

### 行人對過路設施的取向

1.12 行人天橋及行人隧道雖然較能保障行人安全，又可讓行車更快捷暢順，但行人過路時需上落樓梯或斜路，所需路程較遠，因此很多行人並不喜歡使用。政府統計處在二零

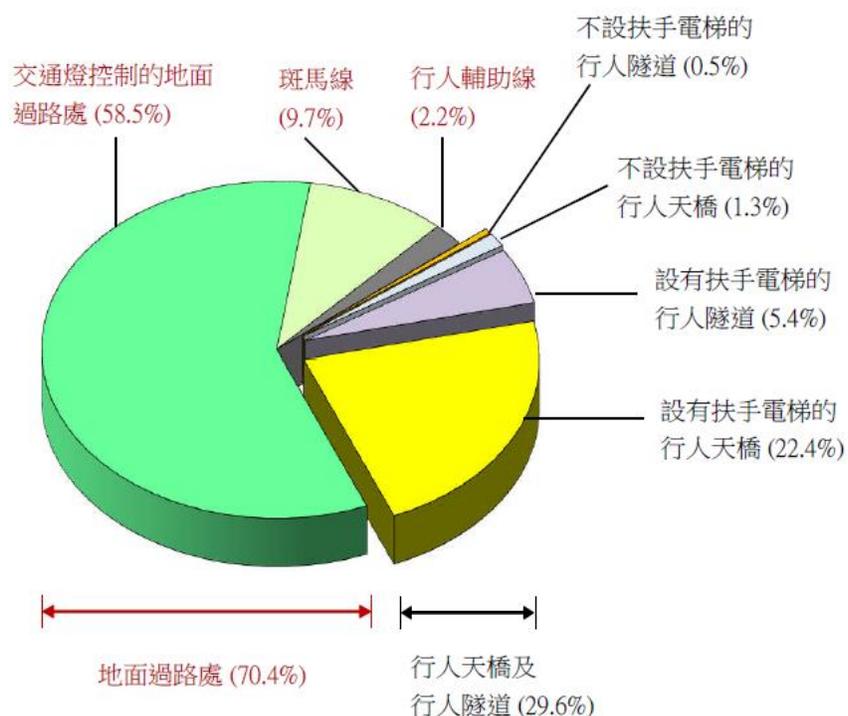
零三年進行一項調查(訪問了9 200 戶)·以收集公眾對行人過路設施的意見·圖二顯示該項調查有關最受受訪者歡迎的行人過路設施類別的結果。

1.13 調查結果顯示·交通燈控制的地面過路處是最受行人歡迎的過路設施類別(佔58.5%的受訪者)·而不設扶手電梯的行人天橋及行人隧道最不受歡迎(分別佔1.3%和0.5%的受訪者)·整體來說·約70%的受訪者喜歡使用地面過路處·約30%則喜歡使用分層過路處·即行人天橋及行人隧道。

引言

圖二

二零零三年調查  
最受受訪者歡迎的行人過路設施類別



資料來源：政府統計處

另外·當中第2部分：改善行人天橋及行人隧道使用率的措施中第10-12頁寫到：

### 審計署的意見及建議

#### 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

改善行人天橋及行人隧道使用率的措施

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

改善行人天橋及行人隧道使用率的措施

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

— 11 —

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。

近年，香港區區有行人天橋，而且增加幅度以倍計。由1986年至2006年這20年間，由路政署維修保養的行人天橋數目由257大幅增加至658，由2006年至2009年短短3年間，行人天橋數目由658增加至717，增幅驚人。市民卻喜歡使用地面過路處，導致行人天橋使用率偏低，有些情況地面過路處是在行人天橋及行人隧道建成後才設置，可見路政署在這方面的政策推行欠缺周詳規劃，沒有按市民需要而推行的政策，而且不停犯同樣的錯誤，拒絕檢討，拒絕改善最後必定是浪費公帑。

本法團又以擬建之「寶馬山行人通道系統」為例，以下是炮台山段其中一段的建議工程設計，附近已經設有地面過路處(藍圈位置)，審計署署長報告書已經多次指出市民喜歡使用地面過路處，導致行人天橋使用率偏低，路政署竟然仍然繼續建議在現有的地面過路處上面興建行人天橋，路政署仍然繼續使用這樣導致行人天橋使用率偏低的設計。

### 分段3：天后廟道及雲天徑(下半段)



請問負責的政府部門包括運輸及房屋局、運輸署及路政署是否有就著已完成項目的使用率、成本效益、工程延誤及超支等各方面作出全面的政策評估？

### 3. 應該聽取及接納區內居民意見，重新諮詢

整個計劃的諮詢期間，路政署沒有按照政府公眾諮詢工作的指引，在沒有預設立場下嚴謹及認真地諮詢受影響居民，選址及設計方案落實之後，因為有為數不少的居民反對才舉行公眾諮詢會議，受影響居民只能按已決定的方案提出意見，實在有違程序公義，因此，**強烈要求路政署在沒有預設立場或預設決定之情況下，在選址及設計方面重新諮詢所有受影響的居民。**

### 4. 決議案法定效力存疑，要求澄清

對於擬建之寶馬山行人通道系統設計方案於2018年6月19日第四次委員會會議強行通過，我們分別於2018年8月13日、2019年1月29日及2月28日致函東區區議會轄下之「規劃、工程及房屋委員會」（以下簡稱“委員會”）表示極度遺憾，並且對當天會議表決的法定效力表示質疑，當天會議只就著1A、1B及1C方案進行表決，並沒有就著整個寶馬山行人通道系統設計方案進行表決，我們多次要求主席梁國鴻能夠以書面回覆，向我們解釋一下當天會議的決議案是否有法定效力。可惜，東區區議會絕大部份議員從來都拒絕與居民見面聽取意見，亦拒絕回覆居民的書面查詢，我代表富澤花園居民強烈譴責委員會的絕大部份議員，特別是委員會主席梁國鴻、成員邵家輝、羅榮焜及郭偉強。**現要求上坡電梯系統小組委員會暨東區區議會議員邵家輝在今次會議向我們解釋一下當天會議的決議案是否有法定效力，或者幫忙約見委員會主席梁國鴻。**

### 5. 立法會秘書處公共申訴辦事處辦事不力及偏頗

就著擬建之寶馬山行人通道系統的工程設計，本法團代表得到立法會秘書處公共申訴辦事處安排，於2018年7月10日出席與當值議員會晤（立法會文件 CRM630/17-18號文件），當天與會的當值議員有許智峰、朱凱迪、區諾軒及邵家輝，至今，我們沒有收到任何跟進通知，我們的申訴個案亦沒有轉交任何立法會轄下委員會跟進，**現在，本法團要求立法會秘書處公共申訴辦事處及上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統小組委員會跟進我們的申訴個案。**

### 6. 總結

居民由2017年至今，不斷去信有關政府部門及官員、東區區議員及顧問公司表達意見，縱使居民不確定寫信是否有成效，更加不肯定官員是否會認真讀我們的信，我們依然沒有間斷地去信表達意見，目的是希望路政署及區議員能夠認真聽取受影響居民的意見，並且認真地作出回應，推行以民為本的政策。我們作為香港市民，實在有責任監察政府的工作，我們更加是本區居民，我們必定比官

員、區議員及顧問公司更熟悉本區的需要，既然你們不認識本區，你們就應該接納我們的意見。要求路政署擱置有關工程的刊憲準備工作。

日期：2019年5月1日