

運輸署對長期被圍封及閒置道路的處理

主動調查報告摘要

背景

本署於二〇一六年年年初留意到有報章報道，指深水埗長沙灣道與荔枝角道之間的一段興華街的部分路面（「事涉路段」）被圍封逾十年，這不但浪費珍貴的道路資源，更導致交通意外及非法傾倒廢料問題，本署遂展開主動調查，審研事涉路段長期被圍封及閒置的原因，從而向政府當局提出改善建議。

本署調查所得

2. 調查發現，政府早於七十年代初已有計劃擴闊興華街，預留作日後把興華街轉為多線雙程行車之用，以配合區內的發展。具體的擴闊工程始於八十年代尾，並分階段進行。首階段是在九十年代初完成擴闊介乎長沙灣道至幸祥街之間的興華街路面，擴闊的部分約有三條行車線的闊度，在完成工程後隨即被圍封；然而，運輸署並無記錄究竟是哪個部門主導決定圍封這擴闊的路面。

3. 至九十年代尾，房屋署在興建幸俊苑及幸福邨時，把介乎幸祥街與幸福街之間的興華街的土地騰空（約三條行車道的闊度），並在一九九九年完成相關工程後隨即把這騰空的路面圍封。運輸署表示，該署同意房屋署圍封有關路面，以免過闊的行車線引來大量違泊車輛、上落客貨活動，以及傾倒廢料等問題，對駕駛者及行人造成安全威脅。

4. 上述被圍封的路段一直被圍封及閒置，並不開放予公眾使用，直至二〇一七年底進行興華街改善道路工程後才獲全面開放，其間歷時二十多年。

5. 運輸署解釋，發展興華街的進度受阻礙，是由於長沙灣臨時家禽批發市場未有如期搬遷，以致政府當局擬在搬遷該批發市場後在原址發展房屋計劃（「長遠規劃」）的方案未能落實，令致發展興華街為多線雙程行車（「長期方案」）的迫切性減少。

6. 本署明白，政府當局於上世紀七十年代所規劃，是按當時的社會狀況及社區需要而制訂，有否判斷錯誤，現時難以查究。不過，作為道路交通管理主責部門的運輸署，其在跟進興華街交通發展及事涉路段長期被閒置一事上，應負有責任。是次主動調查揭示，運輸署在事件中有以下三大不足之處：

(一) 擔當統籌角色取態被動

7. 運輸署最初向本署表示並非興華街擴闊工程的統籌部門。雖然該署其後澄清在興華街交通規劃和管理事務上有主導角色，然而該署卻無記錄，究竟是哪個部門決定圍封介乎長沙灣道至幸祥街之間在九十年代初被擴闊的興華街路面（見上文**第 2 段**）。至於在一九九九年完成擴闊的介乎幸祥街與幸福街之間的興華街路面，運輸署則確認，經考慮當時當區的交通情況，同意房屋署將有關路面圍封；這意味縱使圍封行動由房屋署執行，運輸署的角色看似被動，但其實在圍封有關路段上，該署有決定性的角色。不過，並無資料顯示運輸署其後有主動及定期檢視應否繼續圍封事涉路段，直至二〇〇五至二〇〇六年期間有當區區議員提出開通興華街北行線的訴求時，該署才研究開放事涉路段的方案。

8. 本署認為，運輸署一直沒有視圍封及閒置事涉路段為該署應負責跟進的事宜，因此沒有主動和定期檢視被圍封路段衍生的問題該如何跟進，以及可如何善用該閒置路段（例如作臨時行人路或綠化帶便利當區居民）等。總括而言，該署雖然事實上負有統籌／主導興華街的交通規劃和管理的責任，但並不清晰掌握此責任，導致事涉路段被圍封和閒置的情況持續多年而無人過問。

(二) 缺乏理據擬議「長期方案」，虛耗八年時間

9. 長期方案源起於二〇〇五至二〇〇六年期間當區居民透過當區區議員提出開通興華街北行線的訴求。其時，長沙灣臨時家禽批發市場的搬遷計劃一直未能落實，而興華街三線行車其實已能滿足至二〇三一年的交通需求，故並無迫切性將興華街改為多線雙程行車。然而，運輸署在二〇〇六年卻根據政府早前的長遠規劃，再提長期方案。之後，經歷約八年的工程預備工作及相關的环境影響評估工作後，長期方案最終因需要興建隔音屏障而遭

深水埗區議會交通事務委員會委員強烈反對而擱置，取而代之是無需設置隔音屏障的替代方案。

10. 道路應如可使用，屬運輸署的專業判斷。然而，該署在明知長沙灣臨時家禽批發市場的搬遷計劃一直未能落實的情況下，仍根據政府早前的長遠規劃（即在搬遷該批發市場後在原址發展房屋計劃）擬議長期方案，這個決定明顯欠缺理據，其做法令本署難以理解。

11. 長期方案的預備工作及環境影響評估工作前後歷時八年。雖然，若有交通需要，花時預備，仍屬合理，而環境影響評估工作需時和因訴訟出現不能預知的延誤，亦可以理解。然而，根據運輸署當時的評估，興華街原本的三線行車其實已能滿足至二〇三一年的交通需求，實無迫切性，為何運輸署仍執意推展長期方案？該署於二〇〇六年提出長期方案時有否經過審慎評估和深思熟慮，頓成疑問，當時提出長期方案的作用為何，實在令人費解。事實上，當局最終以不涉及額外行車線和沒有需要設置隔音屏障的方案替代長期方案，這方案亦足以回應了最初居民要求開通興華街北行線的訴求。事後看來，運輸署推展沒有足夠理據的長期方案，白白浪費八年的預備工作時間。

（三）圍封事涉路段的效果成疑

12. 運輸署解釋，圍封介乎幸祥街與幸福街之間的興華街被擴闊的部分路面，是為了避免過闊的行車線會引來大量違泊車輛、上落客貨活動，以及傾倒廢料等問題，對駕駛者及行人造成安全威脅。

13. 然而，根據本署職員的實地視察所見，由於被圍封路段範圍沒有過路設施，有行人沿混凝土護欄外違例過馬路，可見事涉路段被圍封對行人過路安全構成潛在風險。

14. 至於運輸署指圍封路面可避免非法傾倒廢料的問題，從常理來看，圍封這麼大範圍的路面並將之閒置多年，理應更容易引來非法傾倒廢料個案，而事實上，根據路政署提供的統計資料，有關情況亦確有發生。

15. 綜合而言，運輸署同意房屋署把事涉路段圍封，並未能達致該署所預期的效果。相反行人過路安全及廢料棄置等問題仍有發生。該署其後亦沒有主動重新檢視被圍封的事涉路段狀況以考慮如何善用該段已建好的道路。從交通規劃和道路使用的角度來看，該署的處理有欠理想。

建議

16. 鑑於以上所述，申訴專員敦促運輸署：

- (1) 緊密監察興華街當區的發展，特別是長遠規劃的推行進度，定期檢討推展長期方案的需要，並適時調整當區的交通規劃和道路使用安排。
- (2) 處理道路發展項目時，應積極履行主導部門的角色，為相關道路的長遠規劃定出長／中／短期目標及時間表，以便定期監察進度。

申訴專員公署

二〇一七年十月