

# 运输署对长期被围封及闲置道路的处理 主动调查报告摘要

## 背景

本署于二〇一六年年初留意到有报章报道，指深水埗长沙湾道与荔枝角道之间的一段兴华街的部分路面（「事涉路段」）被围封逾十年，这不但浪费珍贵的道路资源，更导致交通意外及非法倾倒废料问题，本署遂展开主动调查，审研事涉路段长期被围封及闲置的原因，从而向政府当局提出改善建议。

## 本署调查所得

2. 调查发现，政府早于七十年代初已有计划扩阔兴华街，预留作日后把兴华街转为多线双程行车之用，以配合区内的发展。具体的扩阔工程始于八十年代尾，并分阶段进行。首阶段是在九十年代初完成扩阔介乎长沙湾道至幸祥街之间的兴华街路面，扩阔的部分约有三条行车线的阔度，在完成工程后随即被围封；然而，运输署并无记录究竟是哪个部门主导决定围封这扩阔的路面。

3. 至九十年代尾，房屋署在兴建幸俊苑及幸福村时，把介乎幸祥街与幸福街之间的兴华街的土地腾空（约三条行车道的阔度），并在一九九九年完成相关工程后随即把这腾空的路面围封。运输署表示，该署同意房屋署围封有关路面，以免过阔的行车线引来大量违泊车辆、上落客货活动，以及倾倒废料等问题，对驾驶者及行人造成安全威胁。

4. 上述被围封的路段一直被围封及闲置，并不开放予公众使用，直至二〇一七年底进行兴华街改善道路工程后才获全面开放，其间历时二十多年。

5. 运输署解释，发展兴华街的进度受阻碍，是由于长沙湾临时家禽批发市场未有如期搬迁，以致政府当局拟在搬迁该批发市场后在原址发展房屋计划（「长远规划」）的方案未能落实，令致发展兴华街为多线双程行车（「长期方案」）的迫切性减少。

6. 本署明白，政府当局于上世纪七十年代所规划，是按当时的社会状况及社区需要而制订，有否判断错误，现时难以查究。不过，作为道路交通管理主责部门的运输署，其在跟进兴华街交通发展及事涉路段长期被闲置一事上，应负有责任。是次主动调查揭示，运输署在事件中有以下三大不足之处：

### **(一) 担当统筹角色取态被动**

7. 运输署最初向本署表示并非兴华街扩阔工程的统筹部门。虽然该署其后澄清在兴华街交通规划和管理事务上有主导角色，然而该署却无记录，究竟是哪个部门决定围封介乎长沙湾道至幸祥街之间在九十年代初被扩阔的兴华街路面（见上文**第2段**）。至于在一九九九年完成扩阔的介乎幸祥街与幸福街之间的兴华街路面，运输署则确认，经考虑当时当区的交通情况，同意房屋署将有关路面围封；这意味纵使围封行动由房屋署执行，运输署的角色看似被动，但其实围封有关路段上，该署有决定性的角色。不过，并无资料显示运输署其后有主动及定期检视应否继续围封事涉路段，直至二〇〇五至二〇〇六年期间有当区区议员提出开通兴华街北行线的诉求时，该署才研究开放事涉路段的方案。

8. 本署认为，运输署一直没有视围封及闲置事涉路段为该署应负责跟进的事宜，因此没有主动和定期检视被围封路段衍生的问题该如何跟进，以及可如何善用该闲置路段（例如作临时行人路或绿化带便利当区居民）等。总括而言，该署虽然事实上负有统筹 / 主导兴华街的交通规划和管理的管理的责任，但并不清晰掌握此责任，导致事涉路段被围封和闲置的情况持续多年而无人过问。

### **(二) 缺乏理据拟议「长期方案」，虚耗八年时间**

9. 长期方案源起于二〇〇五至二〇〇六年期间当区居民透过当区区议员提出开通兴华街北行线的诉求。其时，长沙湾临时家禽批发市场的搬迁计划一直未能落实，而兴华街三线行车其实已能满足至二〇三一年的交通需求，故并无迫切性将兴华街改为多线双程行车。然而，运输署在二〇〇六年却根据政府早前的长远规划，再提长期方案。之后，经历约八年的工程预备工作及相关的环境影响评估工作后，长期方案最终因需要兴建隔音屏障而遭深水埗区议会交通事务委员会委员强烈反对而搁置，取而代之是无需设置隔音屏障的替代方案。

10. 道路应如可使用，属运输署的专业判断。然而，该署在明知长沙湾临时家禽批发市场的搬迁计划一直未能落实的情况下，仍根据政府早前的长远规划（即在搬迁该批发市场后在原址发展房屋计划）拟议长期方案，这个决定明显欠缺理据，其做法令本署难以理解。

11. 长期方案的预备工作及环境影响评估工作前后历时八年。虽然，若有交通需要，花时预备，仍属合理，而环境影响评估工作需时和因诉讼出现不能预知的延误，亦可以理解。然而，根据运输署当时的评估，兴华街原本的三线行车其实已能满足至二〇三一年的交通需求，实无迫切性，为何运输署仍执意推展长期方案？该署于二〇〇六年提出长期方案时有否经过审慎评估和深思熟虑，顿成疑问，当时提出长期方案的作用为何，实在令人费解。事实上，当局最终以不涉及额外行车线和没有需要设置隔音屏障的方案替代长期方案，这方案亦足以回应了最初居民要求开通兴华街北行线的诉求。事后看来，运输署推展没有足够理据的长期方案，白白浪费八年的预备工作时间。

### **（三）围封事涉路段的效果成疑**

12. 运输署解释，围封介乎幸祥街与幸福街之间的兴华街被扩阔的部分路面，是为了避免过阔的行车线会引来大量违泊车辆、上落客货活动，以及倾倒废料等问题，对驾驶者及行人造成安全威胁。

13. 然而，根据本署职员的实地视察所见，由于被围封路段范围没有过路设施，有行人沿混凝土护栏外违例过马路，可见事涉路段被围封对行人过路安全构成潜在风险。

14. 至于运输署指围封路面可避免非法倾倒废料的问题，从常理来看，围封这么大范围的路面并将之闲置多年，理应更容易引来非法倾倒废料个案，而事实上，根据路政署提供的统计资料，有关情况亦确有发生。

15. 综合而言，运输署同意房屋署把事涉路段围封，并未能达致该署所预期的效果。相反行人过路安全及废料弃置等问题仍有发生。该署其后亦没有主动重新检视被围封的事涉路段状况以考虑

如何善用该段已建好的道路。从交通规划和道路使用的角度来看，该署的处理有欠理想。

## 建议

16. 鉴于以上所述，申诉专员敦促运输署：

- (1) 紧密监察兴华街当区的发展，特别是长远规划的推行进度，定期检讨推展长期方案的需要，并适时调整当区的交通规划和道路使用安排。
- (2) 处理道路发展项目时，应积极履行主导部门的角色，为相关道路的长远规划定出长 / 中 / 短期目标及时间表，以便定期监察进度。

申诉专员公署

二〇一七年十月