



香港的行人天橋及行人隧道

以往，香港的行人天橋多是沿著陡斜的山坡上或是跨越溪澗以供行人使用。自六十年代開始，隨著香港急劇增加的人口和迅速的經濟發展，便需要以行人天橋和行人隧道將車輛和行人交通分層隔開，以改善道路安全及交通流量。橫跨禮頓道近維多利亞公園的第一個分層行人天橋遂於一九六三年興建，而在九龍城交匯處的行人隧道則於一九七二年興建。



位於銅鑼灣橫跨怡和街的行人天橋

Footbridge across Yee Wo Street in Causeway Bay

行人天橋和行人隧道可讓行人無間斷地穿梭往來各路口，他們無需在路旁等候過馬路。另一方面可減少交通擠塞情況。在八十年代，高架或地下行人天橋和行人隧道由簡單的過路設施演變至相互連接的行人道路網。位於中區沿干諾道而建的高架行人道是其中一個例子。因於中區的高架行人道非常成功，政府現計劃在香港的繁忙地區，包括灣仔、旺角及荃灣興建類似的行人道路網。



中環至半山自動扶梯

The Central - Mid-Levels Escalator System

表(一)：在二零零八年十二月的行人天橋及行人隧道的數目

	行人天橋數目	行人隧道數目
港島	164	22
九龍	114	57
新界	415	350
總數	693	429



中區高架行人路系統

Central Elevated Walkway System

表(二)：最長和歷史最悠久的行人天橋及隧道

	行人天橋	行人隧道
最長	中區半山行人天梯 長度：800米	位於柯士甸道和廣東道交界的隧道 長度：490米
最久	沿山坡興建的寶雲道行人天橋，於一九四二年建成	於上亞厘畢道、堅道及己連拿利道交界，於一九六七年建成

行人天橋和行人道的總數已超逾1,100條，現仍急速地增加。其數字載於表(一)內。最長和最舊的行人天橋和行人隧道載於表(二)內。

政府在規劃階段詳細考慮行人天橋和行人隧道的結構型式，規劃設計及美化裝飾，以鼓勵市民使用。所有新建的行人天橋都設有上蓋，以免除行人受日曬雨淋之苦。除了因受土地限制外，行人天橋一般設有斜道以方便年老和傷健人士。因為自動電梯的耗用能量高及保養維修費昂貴，故此只在行人流量高的地方設置。升降機的保養維修費用高昂，載容有限，只能在特殊情況下才可以設置。

行人天橋和行人隧道的結構型式不單隨著時日轉變。它們所用的物料也不斷改變。沿寶雲道的古老行人天橋以磚石興建，甚具特色。在六十年代，有一部分行人天橋是以木材興建，因木材維修費用高，今天這些天橋都已經用鋼材和混凝土重建了。現時，大部分行人天橋及所有行人隧道均以混凝土興建，因為它們較為適合本地潮濕的氣候。由於鋼材的維修工作多，而費用又高昂，因此並未廣泛使用。不過鋼材仍是長跨度行人天橋最常用的替代物料。

行人天橋和行人隧道通常設於顯眼的位置，其外觀對城市面貌有直接影響。所有行人天橋和行人隧道的設計均注重美觀，並加上環境美化設施以增加其美感。近年因對外觀日益重視，所以促使政府制定計劃，為行人天橋和行人隧道繫上不同顏色。為確保所有行人天橋、行人隧道及其他橋樑構造物有美麗的設計，政府特別設立一個「橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會」，負責審核這些外觀的設計。

香港作為一個現代化的大都會，車輛和行人交通應該盡量分隔。有了各種行人天橋和行人隧道，行人可有更多自由和悠閒的心情行經這些地方，不受車輛干擾。而在路面行駛之車輛，也可以不受行人過路而影響，正是兩全其美。