

寶康路行人過路設施

背景

繼今年四月三十日完成寶康路/寶豐路交界單車徑改善工程後，本署都一直觀察該處運作情況。西貢區議會交通及運輸委員會(交運會)雖要運輸署在改善工程完成六個月後檢討其成效，並在上年十一月二十五日的交運會上，要求運輸署提交除寶康路行人過路設施原方案外，提交多一個方案，供委員參考及選擇。

單車徑改善工程檢討

2. 在二零一零年九月八日早上七時三十分，本署聯同交運會主席、委員及相關人仕在寶康路/寶豐路交界的行人隧道及單車徑實地視察單車徑改善工程後的情況。

根據視察，繁忙時間寶康路隧道內行人較擠擁，步行速度一般，但加速前進較難。有部份市民選用新做的行人過路位橫過單車徑，減少與單車碰撞機會；單車在路口位都有輕微減速。所以改善工程對行人橫過單車徑有幫助。

3. 在二零一零年十月十九日，本署在該單車徑及隧道進行人流及單車流量調查，早上 7:30 至 8:30 繁忙時間(1 小時內)結果如下：

- 橫過寶康道隧道，人數共 2,533，單車共 11 架
- 橫過寶豐路隧道，人數共 2,072，單車共 48 架
- 寶康道行人隧道設計容量：每小時 3,500 人

由於橫過寶康道隧道人數仍少於行人隧道設計容量的每小時 3,500 人，所以該隧道的使用量仍未到飽和。與單車徑改善工程前使用寶康道行人隧道的 2,600 人，沒有大分別。所以單車徑改善工程對行人使用隧道的數量是無影響，只能改善行人選用行人過路位的習慣。

建議

4. 由於寶康路/寶豐路交界單車徑改善工程後，並沒有改變行人使用寶康道行人隧道的數量，本署認為在寶康路增設地面行人過路設施，可以分流在現時位於寶康路與寶豐路交界處行人隧道繁忙時間的行人流量，舒緩在早上繁忙時間在隧道的行人擠擁情況，亦可提供給附近居民橫過寶康路的另一個選擇。本署對原方案在寶康路與寶豐路交界處的交通位設立行人過路設施能適向田舒緩行人擠擁問題。

5. 本署於上年十一月與有關地區人士會面及交流對寶康路增設地面行人過路設施的意見。由於部份地區人士對寶康路行人過路設施的需要、位置等問題，仍然存有意見上的分歧，決定再透過民政處進行另一次公眾諮詢，以進一步收集地區人士的意見。同時因應交運會在十一月二十五日的要求，除原方案外，即“方案一”寶康路與寶豐路交界處（近茵怡花園），並設計多一個方案 - 即“方案二(改良方案)”寶康路介乎怡心園與寶寶翠公園之間（近保良局羅氏基金中學），諮詢地區人士意見。公眾諮詢文件及兩個方案設施比較及位置，請參閱隨函附件甲、附件一及圖號 NE090402.04。兩個方案的比較，請參閱附件一。公眾諮詢在上年十二月中至本年一月初進行，諮詢人士包括 13 個居民團體、4 位區議員及 10 間學校。諮詢結果如下：

贊成方案(一)：9

贊成方案(二)：4

反對上述兩個方案：1

無意見：6

無回覆：6

備註：以上數字不包括某個居民團體，因他們沒有提供統一意見。

6. 基於以上諮詢結果，公眾主流意見是贊成原方案，即“方案一”寶康路與寶豐路交界處（近茵怡花園）增設地面行人過路設施的，此方案在對交通影響、環境影響(特別是對樹木影響)、工程造价、日後設施的營運開支都較方案二(改良方案)優勝。

7. 本署現建議原方案，即“方案一”的地面行人過路設施需要展開，以分流在現時位於寶康路行人隧道的行人流量，舒緩在早上繁忙時間在該隧道內出現的行人擠擁情況，及可提供給居民橫過寶康路的另一個選擇。

8. 請各委員對本署的建議提供意見，若我們的建議獲得議會支持，便會與路政署安排施工。

交通工程(新界東)部
運輸署
二零一一年一月

致：(address label)

附件甲

諮詢事項 (編號：)
在將軍澳於寶康路新增地面過路設施兩個方案的比較

由於地區人士對寶康路(由寶豐路至寶翠公園的一段)地面增設過路設施的需要及位置，仍然在意見上存有很大的分歧，運輸署現提出在有關位置新增地面過路設施兩個方案的比較(方案一及改良方案二)，請參閱附件一；過路設施的位置參閱附圖 (編號：NE090402.04)。增設過路設施可以分流在現時位於寶康路與寶豐路交界處行人隧道繁忙時間的行人流量。

本署現諮詢您對方案一及改良方案二的意見。請填妥下列回條，並於2010年 月 日或之前將回條傳真至西貢民政事務處 (傳真號碼：)。如本署在此日期前尚未收到您的回覆，本署將視您對此項建議沒有意見。如有查詢，請電 2399 6933 與本人聯絡。

謝謝！

運輸署署長
(許錦年 代行)

連附件

2010年 月 日

回條

致：西貢民政事務處

傳真：

諮詢事項 (編號：)
在將軍澳於寶康路新增地面過路設施兩個方案的比較

- 本人* 支持上述方案 _____ (請寫上支持的方案一或二)
 對上述兩個方案沒有意見
 反對上述兩個方案，原因如下：

其他意見： _____

* 請在適當的□內加上「√」號。

姓名： _____ 簽署： _____

日期： _____ 電話： _____

備註：

- (1) 在填寫這份表格前。請參閱隨函附上的「目的說明」。
- (2) 「目的說明」載列收集個人資料的目的。請留意你在這份表格所提供的個人資料可能會向政府有關的政策局、部門及其他有關團體和人士披露，以便確認意見來源。惟在轉移有關的個人資料時，本署會要求有關資料的轉移對象確保個人資料保密，不會外洩。

於寶康路新增地面過路設施
兩個方案的比較

方案一：寶康路與寶豐路交界處（近茵怡花園）

方案二：寶康路介乎怡心園與寶寶翠公園之間（近保良局羅氏基金中學）

過路設施位置請參閱附圖 NE090402.04

比較項目	方案一	方案二
1. 安全性	兩個方案的設計都可以合乎安全標準。	
2. 實用性	兩個方案都可以幫助分流現時位於寶康路與寶豐路交界處行人隧道的行人流量，舒緩在非學校假期早上繁忙時間在該隧道出現的行人擠擁情況。	
3. 受益人數	兩個方案各自有受益人，視乎使用者的目的地是那裏而受益程度不同。譬如方案二可以方便使用者由怡心園一方前往寶翠公園一帶，而方案一可以方便使用者由怡心園一方前往寶琳地鐵站及新都城一帶。	
4. 資源重疊	方案一較接近現有的行人隧道，作用亦類似該隧道，即方便使用者由怡心園一方前往寶琳地鐵站及新都城一帶。所以多少有資源重疊。	方案二較遠離現有的行人隧道，可以方便使用者由怡心園一方前往寶翠公園，寶琳邨街市及毓雅里的商場，讓居民多一個過路選擇，所以沒有資源重疊。

附件一

5. 交通影響	方案一因為是在現有紅綠燈加設行人過路設施，所以對車輛交通影響輕微。	方案二因需要在寶康路新增紅綠燈過路設施，令部分車輛可能要在燈前等候，所以對車輛交通影響較大。
6. 環境影響	方案一需要砍伐一棵樹，及拆毀部分花槽。	方案二需要砍伐較多樹木，及拆毀部分花槽。所以環境影響較大。
7. 工程造價	方案一的造價約為四十萬元。	方案二的造價約為六十萬元。
8. 營運開支	增加輕微。	由於需要增加一組交通燈，所以日常營運開支會增加，約為每年二萬元。
9. 反對意見	方案一有反對意見。	方案二亦有反對意見。
10. 居民意向	兩個方案各自有人支持，有人反對，所以需要透過民政事務署，向有關團體進行支詢，以確定居民的意向。	

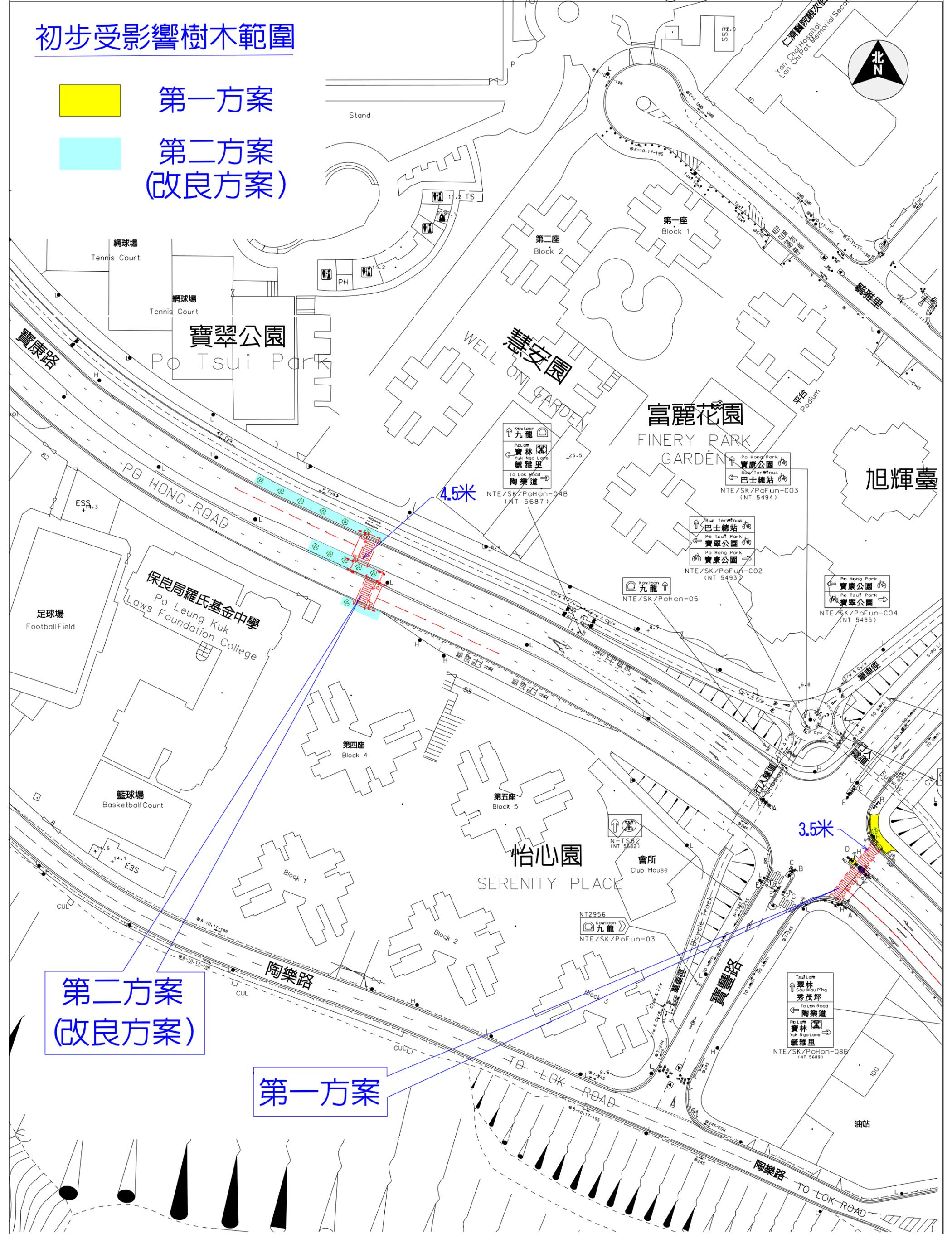
初步受影響樹木範圍



第一方案



第二方案
(改良方案)



第二方案
(改良方案)

第一方案

建議的寶康路燈號行人過路設施

圖檔編號：NE090402.04

比例：1：1000