

工作進度報告 (2017年11月)

道路工程／設施
西貢區

簡述	進度
要求改善清水灣道及新清水灣道的交通擠塞問題 建議興建清水灣道-將軍澳百勝角連接路，紓緩西貢、清水灣交通壓力 要求運輸署關注新舊清水灣道塞車嚴重，擴建道路及興建天橋解決問題	路政署現正展開清水灣道近銀綫灣道迴旋處的改善工程。 從日常的交通監察，清水灣道(孟公屋對開路段) 其交通大致正常，從交通管理角度，現時並沒有興建該百勝角連接路的需要。運輸署會備悉建議，適時反映。 因應相關部門正就將軍澳區內的房屋發展展開的可行性研究，而發展項目可能會對區內的連接路包括清水灣道大埔仔段的交通造成影響，署方會在該項目所提交的交通評估報告提供意見，並希望制定長遠配合未來區內發展的交通改善方案。
要求政府部門盡快優化飛鵝山道包括興建行人路以便人車分隔及美化道路	本署已於七月份向路政署發出施工通知書，在飛鵝山道加設交通標誌及道路標記，以提醒駕駛者注意行人。 飛鵝山道依山而建，部分路段被斜坡及樹木包圍，興建行人路受地理所限，我們備悉連接行人路的意見，適時反映。
要求在清水灣道井欄樹白石窩村及新村之路段建合乎人人暢道通行計劃之行人天橋，興建升降機給天橋之同時利用該升降機為提供無障礙通道，以便改善居民安全橫過馬路及改善居民生活問題	白石窩村及新村之路段已設有行人過路處，亦有合適的警告標誌，警告駕駛者前面有行人過路處。我們於5月份作交通統計，發現該處行人流量偏低，而且經驗顯示橫過單一道路的天橋似乎並不比路面過路處受歡迎，所以我們需小心考慮增建行人天橋之建議，以令資源適當地分配。 在檢討道路的速度限制時，在可行的情況下都會遵循一個原則，就是避免車輛須頻頻或突然改變速度。我們會盡可能在同一路段採用一致的速度限制。運輸署會繼續留意清水灣道的交通情況，並會按需要設置適當的警告標誌及適時檢討清水灣道的車速限制。 現時該路段已在合適位置設置防撞欄，因此我們現階段沒有計劃加建三合土防撞壘。 本署已於十月份向路政署發出施工通知書，把車道之間劃線轉為雙白線以限制車輛轉線。
要求擴闊西貢荊蘿峯路太平村至西貢公路之間，以改善交通擠塞問題	荊蘿峯路受地理所限，擴闊彎位及增設避車處涉及斜坡工程，本署現進行技術研究。

道路工程／設施
將軍澳區

簡述	進度
西貢區議會交通及運輸委員會一直專責跟進富寧花園巴士站的擴闊工程，要求委員會及部門優化及繼續跟進工程	為了回應區內的公眾意見，本署之前就富寧花園巴士站擴建工程的設計方案展開檢討。更新後的方案已於西貢區議會交通及運輸委員會會議上充分討論，各議員均已無反對意見。同時，本署已經完成了相關的地區諮詢工作，區內公眾也已無反對意見。該更新方案目前已交由路政署跟進。 由於設計方案已作更新，路政署需重新按機制展開工程的前期準備工作，包括擬定臨時交通安排、申請掘路許可證、提交有關移除樹木及補種樹木的申請等。有關工程的實際施工日期需視乎上述前期工作的進度而定，預計該工程可望於二零一八年第二季展開。
要求運輸署擴建寶琳路與翠琳路增建行車路及澳頭村路口增建迴旋處，以便改善該區交通	有關部門現正就將軍澳區內的房屋發展展開可行性研究，由於發展項目的交通或會影響寶琳路現有的車流。本署會就該項目提交的交通影響報告，對寶琳路有關路口的影響提供意見，以藉此希望長遠能配合未來區內發展的改善方案。 本署與西貢區議會交通及運輸委員會主席、當區議員等在2017年2月27日到實地視察，解釋相關問題和關注。本署會進步研究，初步估計需時約四至六個月。 本署與路政署在2017年5月25日實地視察，進行寶琳路與翠琳路路口擴闊工程研究和初步調查，令車輛長度9米或以下能夠由寶琳路左轉入翠琳路到達澳頭村路口，又進行翠琳路與澳頭村路口路面擴闊工程研究和初步調查，以增建迴旋處。因有關工程將會涉及斜坡、土地、樹木、將軍澳咸水服務水庫及對周邊環境的影響等，需要更長時間進行研究和初步調查。 本署已接近完成初步研究，並會與路政署再次實地視察。由於道路和土地的限制，設計圖則將會於11月底完成。
要求於影業路加設行人過路設施，保障路人安全 要求運輸署正視訴求，盡快擴闊影業路(集福路至寶寧路之間一段)，並在該處設置紅綠燈	有關擴闊影業路(集福路至寶寧路之間一段)北行綫，運輸署對承建商提交的臨時交通安排已無意見。相關工程的施工前期工作接近完成。 至於加設交通燈，有關部門現正就將軍澳區內的房屋發展展開可行性研究，並會對整體影業路及其迴旋處進行長遠交通評估和規劃，以能長遠配合未來區內發展。
要求政府18區增加資源，加快上坡工程，興建康盛花園至寶康路行人路上蓋及自動扶梯連接系統工程，並提供工程時間表	政府於2009年訂立了一套客觀及具透明度的評分準則，就上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統（簡稱“上坡電梯系統”）的建議進行評審，以決定為當時收到的20項建議的工程項目進行初步技術可行性研究的優次。政府於2009年5月就此諮詢立法會交通事務委員會，並在有關評審完成後，於2010年2月向立法會交通事務委員會匯報結果，初步篩選剔除了兩項建議，並為其他18項建議排名。而「康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統」為排名第十四位的項目。 政府當時表示，會先分批為經評審後排名最高的10項建議，進行初步技術可行性研究，待該10項建議的推展上了軌道後，再跟進餘下建議。及後，經審視路政署的人力資源後，路政署亦就排名第11位及第12位的建議完成了初步技術可行性研究。 上坡電梯系統工程涉及多項考慮因素，例如斜坡狀況、人流路徑、構建物布局、對周邊環境的影響、受影響居民的反應、土質、遷移地下公用設施及有需要時相關的收回土地工作等。政府需要進行多項工程前期準備工作，涵蓋勘测及初步設計、諮詢區議會及相關持份者、按《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)刊登憲報及處理反對意見、如有需要時徵收土地、進行詳細設計、就個別項目向立法會申請撥款及進行招標工作等。由於這些前期工作涉及複雜的程序，部分建議的工程可能較具爭議性，各項目的進展皆有所不同。 現時政府會集中資源盡快落實排名較高而尚未動工的上坡電梯系統建議，待排名較高建議的推展上了軌道後，再跟進餘下排名較後的建議，包括排名第十四位的「康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統」。 將軍澳翠林邨及景明苑與康盛花園相距超過600米，而「康盛花園至寶康路自動扶梯連接系統」的長度約190米，因此，將翠林邨及景明苑納入該項目會影響原有的工程範圍及性質，本署對相關建議有保留。 本署將展開檢討及改善上坡電梯系統項目建議的評審機制的研究，並根據研究結果為這此年來收到的其他建議進行初審，交通評估以及初步技術可行性研究，以規劃建議項目日後推展的時間表。我們屆時會一併考慮將軍澳翠林邨及景明苑的建議。

簡述	進度
<p>要求政府興建行人接駁系統，包括行人天橋、有蓋行人通道、升降機和扶手電梯連接康盛花園、景明苑及翠林邨至寶琳區</p>	<p>本署曾與當區議員在2016年12月19日實地視察，解釋有關短、中和長期方案。本署將會首先跟進加強公共運輸服務，改善市民步行落山的要求。</p> <p>短期方案：本署與當區議員在2017年3月3日到翠林巴士總站實地視察，發現專線小巴第17M號線(寶琳站-翠林邨)服務大致正常，班次足以應付需求。</p> <p>中期方案：本署於2017年3月7日已要求西貢民政事務處考慮在翠林邨附近山坡興建行山徑通往寶林。民政事務總署在5月8日回覆，建議的路線沿途涉及多幅斜坡，初步估算相關行人徑工程開支將會超過三千萬元，因此民政事務總署或地區小型工程計劃未能承接有關工程。</p> <p>長期方案：本署將展開檢討及改善上坡電梯系統項目建議的評審機制的研究，並根據研究結果為這此年來收到的其他建議進行初審，交通評估以及初步技術可行性研究，以規劃建議項目日後推展的時間表。我們屆時會一併考慮將軍澳翠林邨及景明苑的建議。</p>
<p>要求儘快落實橫跨環保大道的南面及北面兩條行人天橋，回應日出康城、峻瀆居民的訴求</p>	<p>運輸署會就天橋的設計及接駁安排向有關部門提供交通工程意見。</p>
<p>要求重新檢視及改善環保區的指示路牌，並於環保大道(領都對出)中間分隔位置加設欄杆位</p>	<p>運輸署正不斷檢視環保區的指示路牌，就環保大道石角路路口增加“日出康城”方向指示標誌事宜，本署已於十一月發出施工通知書。</p> <p>關於環保大道(領都對出)行人違法橫跨馬路事宜，運輸署已交由警方跟進。</p>
<p>要求運輸署於寶琳北路近翠林邨旁山坡鋪設行人路</p>	<p>有關建議的行人路長約500公尺，本署會進行可行性研究和評估，初步估計需時約四個月。</p> <p>本署已於11月13日要求路政署提供初步成本估算和將於12月初安排行人調查。</p>
<p>要求於廣明苑尚德邨附近增設電單車停泊位</p>	<p>本署一直都非常關注公眾人士對電單車泊位的訴求。在將軍澳新市鎮內，車輛應盡量停泊於物業發展內的停車場，以減低車輛在路邊停泊引致的交通和環境問題。</p> <p>同時，本署會要求新發展的物業內預設室內電單車泊車位，也會向有關部門建議容許短期租約停車場提供電單車泊車位，以應付公眾人士的長期泊位需求。除此以外，政府會在有需要及適合的地點，提供路邊泊位以滿足公眾人士短暫泊車的需要。</p> <p>運輸署會不時留意區內各類型車輛泊車位(包括電單車泊車位)的泊車需求。我們會因應道路交通的實際情況，在不影響交通流量及道路安全的前提下，考慮於公眾道路旁邊設置路旁電單車泊車位供市民使用。長遠而言，將於2019年落成的將軍澳新發展區68A2用地(近唐賢街及將軍澳海濱公園)內會設置的10個公眾電單車泊車位，將軍澳南新發展區內的其餘12幅住宅用地內，亦會隨著項目內的零售商場發展，設置總共約80個公眾電單車泊車位，相信可應付區內電單車泊車位短期或長期的需求。</p> <p>本署與西貢區議會交通及運輸委員會主席、當區議員等於2017年10月31日到實地視察3個建議電單車泊位的位置，並解釋相關的問題和關注。本署將會安排進行技術研究。</p>
<p>要求全面檢討將軍澳交通燈系統及行人過路設施，改善交通擠塞問題及保障行人過路安全</p>	<p>本署經常透過閉路電視監察系統，亦會從警方資訊和員工巡視等途徑，獲取區內最新的交通情況。我們會在有需要時適當地調校個別路口的交通燈號時間，平衡個別地點的交通情況及紓緩交通擠塞。</p> <p>為配合將軍澳－藍田隧道的工程，現時翠嶺路、寶邑路和寶順路路口的迴旋處將會更改成交通燈控制路口，以優化該處的交通安排。根據顧問公司的交通評估，此路口將會有足夠的交通容量以應付將軍澳－藍田隧道落成後的車流量。當將軍澳藍田隧道開通後，本署會密切監察該隧道和區內交通情況的改變，在有需要時會適當地調控受影響路口的交通燈號。</p> <p>就議員們建議的“X”型行人過路處設計，我們明白這種設計可方便行人直接到達路口的對角點。由於對角點涉及更長的距離，路途中間亦難以設置行人安全島，這種設計須要大幅度地把更多的燈號時間分配予行人，增加「綠色人像」燈時間，令行車時間相對地大幅減少，及增加各道路使用者之等候時間，令繁忙的十字路口的路面交通更為擠塞。</p> <p>視乎相關路口的佈局，這設計或需要為對角點加裝額外的斜向行人燈號，除非路口佈局很簡單，否則太多的行人燈號也可能會令道路使用者產生混亂。所以在一般情況下，我們不會考慮這種“X”型過路處設計。</p>