

工作進度報告 (2018年3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 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 要求研究於銀線灣道迴旋處附近開設單程線(往西貢及九龍方向)，紓緩迴旋處的交通壓力，並達至分流作用	路政署現正進行清水灣道近銀線灣道迴旋處的改善工程。 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及銀線灣迴旋處的交通造成影響，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。 運輸署已於2017年10月在清水灣道近銀線灣迴旋處收集交通數據，結果顯示現時該迴旋處的容車量仍然足夠。
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	路政署已於2017年12月，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，部份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2017年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。 運輸署將會盡快安排在相關路段進行速度限制檢討，待檢討完成後會適時向委員會匯報結果。 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2017年10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，本署現與相關部門進行技術研究。

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，並預計於二零一八年中完成。
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詢查，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。 本署於2018年1月15日經西貢民政事務處諮詢有關部門及居民代表的意見。若沒有反對，本署會儘快安排展開有關工程。 本署已於2018年3月14日在寶琳路與翠琳路進行交通調查和稍後將會與路政署和香港警務處安排進行路試，以確定該交界處有足夠剩餘容量。

簡述	進度
<p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>預計該工程可望於二零一八年年中完成。</p>
<p>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</p>	<p>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。</p> <p>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。</p> <p>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，涵蓋勘測及初步設計、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。</p> <p>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」。</p> <p>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。</p> <p>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與建行山徑通往寶琳。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>運輸署已在2017年12月展開為期30個月的顧問研究，檢討及改善政府在2009年所訂立的上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統項目建議之評審機制，然後按照新修訂的機制為這此年來收到共約110多項的新建議（包括連接將軍澳翠林邨及景明苑至陶樂路的上坡電梯系統建議）進行初審及研究，以篩選出可行並具效益的建議，再為建議評核優次，以便規劃這批獲選建議項目日後推展的時間表。</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2017年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>有關建議的行人路長約500公尺，初步估計建築成本約一百萬元，而行人流量不高，並不乎合成本效益。</p>

簡述	進度
<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。本署將會安排進步技街研究。</p> <p>本署已於2月20日進行調查唐明街與唐賢街路口電單車泊位的建議，並已進行可行性研究。因該處道路的現有佈局，包括行人過路處的位置、單車徑和路面交通安排，本署未能在該處加設電單車泊位。</p> <p>至於唐明街公園近往尚德商場行人天橋底空地的建議，本署現正進行調查和可行性研究。</p>
<p>要求運輸署重新安裝翠林路與寶林北路交界之左轉燈號，增加車輛流量，減少道路阻塞的機會</p>	<p>本署與當區議員在2018年1月12日到有關路口實地視察，解釋相關問題和關注。</p> <p>根據本署10月進行的交通調查，翠林路落山方向在早上及下午的繁忙時段，大部份車輛可以在現有的綠燈時間內通過，偶爾只有一至兩部車輛需要等候下一轉綠燈時間，交通大致暢順並無發現塞車情況。本署再於2018年1月進行的交通調查，交通情況大致正常。</p> <p>在設計綠燈時間，本署需要平衡車輛與行人安全及有效率地駛過路口和橫過馬路的需求，該路口的行人過路處是採用分段式設計，讓行人能夠有足夠時間分兩次橫過馬路，在兩段行人過路處中間亦設有合規格的安全島。</p> <p>在拆除有關左轉燈後，本署已進行專線小巴第17M號線的班次及行車時間進行調查，結果顯示，該線開出的班次數目和去年相若，而行車時間只增加約1分鐘。同時，本署已實地觀察，發現所有班次均能在一次交通燈號循環內通過。</p> <p>本署已有計劃在行人過路處位置加裝行人等候按鈕。在加裝有關裝置後，「行人階段」在沒有行人需要過路時便不會被啟動，車輛就會減少不必要的等候時間。</p>