

2024年5月17日
討論文件

立法會交通事務委員會
於十字路口試行「對角行人過路處」

目的

本文件旨在向委員介紹「對角行人過路處」試驗計劃，並匯報運輸署2024年1月底在沙田開始試行對角行人過路處後的初步情況，並聽取委員的意見。

背景

2. 政府一直留意世界各地行人過路處的發展以及在本地道路環境的適用性。對角行人過路處是運輸署推出行人友善的新型過路設施，透過在合適十字路口加設橫越路口中心的行人過路處，連接路口對角的行人路，讓行人可選擇利用對角行人過路處，以較短距離和時間直接步行至路口對角的行人路。

試驗計劃

3. 對角行人過路處雖然可以改善行人過馬路的步行環境，但由於香港的路口一般車流較為繁忙，實施對角行人過路處有機會對路口的車輛通行能力構成較大影響，導致延誤車輛通行¹。因此運輸署在挑選對角行人過路處試驗地點時，須小心考慮個別路口的特性，包括行人對角橫過路口的需要、路口的車流及人流、交通燈號的安排及使用情況、對角行人路的距離和過路所需的時間等因素，以確保在試驗地點設立對角行人過路處後，有關交通燈控制路口仍可維持足夠的車輛通行能力，避免對相關地點的整體交通造成嚴重影響。

¹ 實施對角行人過路處，必須在路口安排一個所有方向車流都同時停止的全綠色人像時段，同時，該全綠色人像時段亦必須提供充足時間給行人利用對角行人過路處安全橫過整個路口。由於對角過路的距離比傳統過路處的距離長，加上路口中心位置不能設立讓行人短暫停留的安全島，因此相對傳統過路處，對角行人過路處所需的綠色人像時間會較長，令該路口的行車綠燈時間相對減少，降低路口的車輛通行能力。

4. 運輸署挑選了分別位於沙田(沙角街與逸泰街交界)及尖沙咀(加拿分道與加連威老道交界)的兩個交通燈控制路口作為試點。運輸署已評估該兩個路口的車流、人流和實施對角行人過路處所需的燈號時間、相關工程及設備等，估計在這兩個路口加設及試驗對角行人過路處後不會對路口的車輛通行能力造成太大影響，因此適合進行試驗。在挑選過程中，運輸署亦考慮了該兩個路口的行人對角過路需求較高，並已設有全綠色人像時段。在試驗期間，運輸署會小心觀察道路使用者(包括行人及駕駛者)使用路口的情況及其反饋，確保交通安全和通行效率以作為審視或進一步優化對角行人過路處設計的參考。

初步觀察

5. 沙田沙角街與逸泰街的交界處是香港首個對角行人過路處試點，已經於2024年1月31日開放使用(見附件)。為掌握這個對角行人過路處的使用情況，運輸署於該過路處啟用前及開始試用後，詳細觀察該路口的行人過路及車流狀況。綜合觀察所得，現時該對角行人過路處在人流高峰時段，於一個綠色人像燈時段內約有100人次以對角方式橫過馬路，佔整體路口使用人數約50%。行人利用對角行人過路處過路的步行距離由約39米縮短至22米，平均時間約19秒，較利用原來分兩段的過路處步行至對角大約節省14秒。至於汽車流量方面，運輸署在挑選這路口作試點時已充份評估車流狀況，並估計該路口在加設對角行人過路處後，仍可維持路口的車輛通行能力。按照開始測試後的實況，一般而言車輛平均等候時間與原有的過路處相約。總體而言，沙田的對角行人過路處現時運作安全及暢順。

下一步工作

6. 運輸署正進一步分析過去數月在沙田實施對角行人過路處的實施情況，檢視及微調第二個位於尖沙咀的對角行人過路處試點的設計。現時尖沙咀試點的相關工程在籌劃中，我們預計於2024年年中推出並開展試驗。

7. 運輸署會持續觀察該兩個對角行人試點過路處的運作情況約6至9個月，仔細考慮行人及駕駛者使用設施的適應情況和轉變，並適時檢討及調整對角行人過路處的設計，以改善道路

使用者的使用體驗及獲取更多試驗數據；之後會因應試點結果考慮未來方向。

徵詢意見

8. 請委員就試行計劃提供意見。

運輸及物流局
運輸署
2024年5月

試點一：沙田沙角街與逸泰街交界路口的「對角行人過路處」於二〇二四年一月三十一日開放使用

Trial 1: Diagonal Crossings at Shatin Sha Kok Street Junction with Yat Tai Street were opened for use on 31 Jan 2024

