

# **立法會**

## ***Legislative Council***

立法會CB(3)200/2025(05)號文件

檔 號：CB3/PL/TP

### **交通事務委員會**

#### **2025年2月21日舉行的會議**

### **提升及優化行人過路設施的背景資料簡介**

#### **目的**

本文件提供有關行人過路設施的背景資料，並綜述立法會議員過往討論此議題時提出的主要意見及關注。

#### **背景**

2. 香港交通繁忙，於市區尤為顯著。根據運輸署網站，設置行人過路設施的基本原則，是關顧駕駛者和行人的需要，並減少交通意外的風險。政府提供的行人過路設施包括架空或地底過路處(即行人天橋或行人隧道)、斑馬線、交通燈控制的過路處及行人輔助線等。

3. 當局亦採取適當措施以協助建設長者及殘疾人士友善社區，例如在行人紅綠燈柱上加裝智能裝置，讓長者及殘疾人士可使用樂悠咭或八達通卡，延長行人閃動“綠色人像燈”時間，方便長者或殘疾人士橫過馬路。

4. 此外，運輸署在近年亦曾推行以下先導/試驗計劃，探討有關措施在提升交通管理效率和便利市民出行的成效：

- (a) 在選定路口推行“實時交通燈號調節系統”；
- (b) 於十字路口試行“對角行人過路處”；及
- (c) 在行人過路燈安裝倒數計時器。

## 實時交通燈號調節系統

5. 為推動智能交通管理，運輸署已於2021年完成在5個選定的獨立交通燈號控制路口(“燈控路口”)進行“實時交通燈號調節系統”先導計劃<sup>1</sup>(“先導計劃”)，在原有的燈控路口裝設感應器及運算系統等附屬設備，透過人工智能技術運算合適的燈號時間。當局表示，先導計劃運作大致暢順，數據顯示在獨立燈控路口裝設“實時交通燈號調節系統”後，通過路口時出現的延誤時間大概可以減少約5%至10%。運輸署其後於2022年開始在東涌市中心8個聯動式燈控路口<sup>2</sup>陸續安裝及試驗“實時交通燈號調節系統”，並表示如成效理想，當局會考慮將系統推展至全港合適的聯動式燈控路口。

6. 政府當局於2024年6月向立法會財務委員會(“財委會”)申請一筆為數62,304,000元的新承擔額，以於50個獨立燈控路口(見**附錄1**)加設感應器及附屬設備，以推行“實時交通燈號調節系統”。當局擬於2024年第二季開展項目及在2026年年初開始陸續在選定的獨立燈控路口裝設“實時交通燈號調節系統”，整個項目預計2027年完成。有關財務建議在2024年6月21日的財委會會議上獲得通過。

## 於十字路口試行“對角行人過路處”

7. 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。

8. 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。沙田的對角行人過路處已於2024年1月31日開放

---

<sup>1</sup> “實時交通燈號調節系統”先導計劃的獨立運作燈控路口選址為：(a)域多利道/大口環道；(b)敬祖路/念祖街；(c)欽州街/長沙灣道；(d)青山公路/掃管笏路；以及(e)青山公路/嘉和里山路。

<sup>2</sup> 聯動式燈控路口是指該路口與鄰近的燈控路口在協調模式下運作。東涌市中心的8個聯動式燈控路口選址為：(a)順東路/達東路東；(b)達東路/慶東街；(c)東薈城對出達東路；(d)達東路/美東街；(e)達東路近地鐵站D出口外(新交通燈路口)；(f)裕東路/順東路；(g)順東路/達東路西；及(h)裕東路/松仁路。其中(a)至(e)已開始以獨立燈控路口模式運作。

使用。政府當局於2024年5月向立法會提交的文件中(立法會CB(4)584/2024(05)號文件)指出，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，而車輛平均等候時間與原有的過路處相約。

9. 至於尖沙咀試點的相關工程，亦已於2024年年中推出並開展試驗。運輸署表示，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，之後會因應試點結果考慮未來方向。

#### 在行人過路燈安裝倒數計時器

10. 政府當局曾於2018年在全港多個地點的行人過路燈安裝計時器作測試用途。倒數計時器的原意是讓行人及早掌握交通燈號變更的資訊並作出合適的判斷，從而提升行人的安全。運輸署於2006年及2018年在本港就試驗“行人交通燈號倒數計時器”分別委託香港城市大學和香港大學進行實地觀察及研究，探討倒數計時器的成效。安裝在行人交通燈旁邊的計時器在行人“綠色人像燈”號開始閃動時，會以遞減數字或倒三角圖像顯示燈號轉為紅色人像前的剩餘時間。研究結果顯示在安裝“行人交通燈號倒數計時器”後，有較多行人在綠色人像閃動燈號結束時仍未完成橫過馬路。當局指出，總的而言，有關研究結論均認為這些裝置對行人安全並未能帶來實質的改善和效益。有見及此，運輸署當時未有進一步廣泛應用“行人交通燈號倒數計時器”。

### **議員提出的主要關注及意見**

#### “實時交通燈號調節系統”的推展

11. 議員普遍支持推行“實時交通燈號調節系統”，以加快推動智能交通管理，但認為**有關計劃預計於2027年才能完成並投入運作，需時過長**。議員認為相關技術已相當成熟，內地多個城市亦已廣泛使用更高階的技術，香港在實施智慧出行方面是

遠遠落後，故此認為當局**無須再就有關系統進行測試，並且應在更多聯動式燈控路口廣泛安裝有關系統。**

12. 政府當局回應指，為加快進度，在聯動式燈控路口系統測試完成之前，當局提出有關於獨立運作燈控路口的財務建議，如獲得財委會批准，當局會致力加快推展進度，讓“實時交通燈號調節系統”盡早分批投入服務。至於聯動式燈控路口方面，如成效理想，當局亦會考慮推展至全港合適的聯動式燈控路口。

13. 議員詢問當局**如何挑選50個獨立燈控路口以推行“實時交通燈號調節系統”**。當局回應指“實時交通燈號調節系統”對具有以下特性的獨立燈控路口會有較顯著效果，包括(a)不同方向的車流及人流在短時間內容易出現較大及不規則的變化；(b)路口有足夠通行能力，讓系統有空間可靈活分配綠燈時間至車流較多的方向；(c)個別方向的車流容易因車流量大幅度變化而出現繁忙情況；以及(d)路口較常出現行人啟動過路按鍵後卻在行人過路燈號亮起前離開過路處。當局表示已就擬議工程項目徵詢各相關區議會，而相關區議會均表示支持或沒有提出反對。

14. 有議員**關注燈號分配的時間會否設定上限，以避免車流較少方向須等候頗長的時間才獲配置綠燈。亦有議員建議當局在燈控路口位置加建上蓋，以方便市民使用。**政府當局回應指，有關系統透過交通控制邏輯算法運算出最適合當刻車輛及行人情況，以實施合適的交通燈號，不同方向的燈號分配時間會設定上限。至於在路口加建上蓋的建議，當局需考慮各路口燈位的地理環境，包括有關位置的地下設施的情況，當局會檢視行人使用各路口的情況，並適當地調節行人等候區的範圍，以切合實際需要。

15. 議員**關注系統收集到的數據會否公開，以協助駕駛人士掌握交通的實時情況。**亦有議員詢問有關系統的保安措施。政府當局指出，運輸署於2020年年底完成在主要幹線上安裝1 200個交通探測器的工程，有關儀器收集所得的數據已透過運輸署的網頁、流動應用程式和政府的公共資訊網站向公眾發放，以協助駕駛人士掌握實時交通情況。當局會研究“實時交通燈號調節系統”所收集到的數據對市民出行的實用性。保安方面，當局表示，系統所收集的資料會以加密方式

傳送，運算系統亦會有防火牆保護，當局亦會每兩年聘請獨立顧問為系統的保安作詳細的審計，以確保系統安全。

### 於十字路口試行“對角行人過路處”

16. 議員察悉，運輸署會就沙田及尖沙咀的“對角行人過路處”進行6至9個月的觀察，並因應試點結果考慮未來方向。議員認為**有關的研究及落實時間太長**，因此**建議當局考慮在每一區同步推行一至兩個試點，以及考慮在輕鐵站附近的十字路口亦推行試點**。當局回應時表示，當局先挑選兩個性質不同的地點作為試點，在沙田推行試點計劃之後，當局亦有吸納有關經驗，適時優化尖沙咀試點的安排。由於人流會有季節性的轉變，當局認為進行為時6至9個月的時間作審視，確為需要。

### 在行人過路燈安裝倒數計時器

17. 有議員認為設置“綠色人像燈”倒數計時器，能讓行人在過馬路時可清楚知道行人綠燈尚餘多少時間。議員詢問當局會否**考慮再次推出計時器測試計劃，並在更多地點試用計時器，從而收集更多數據，以評估應否在全港安裝計時器**。

18. 政府當局於2022年5月回覆指，運輸署一直留意“行人交通燈號倒數計時器”的應用及相關技術發展的情況。該署正對試驗計時器的操作進行優化(例如當“綠色人像燈”號剛亮起時便開始顯示倒數計，而非待“綠色人像燈”號閃動時才顯示)，並會結合行人感知裝置及智能系統的應用，選擇合適的行人過路處作試點。有關係統的設計及部件的採購現正進行，並預計於2023年開始進行詳細測試。當局會總結有關經驗及探討新款行人倒數器的成效。

## **相關文件**

19. 相關文件一覽表載於**附錄2**。

立法會秘書處  
議會事務部  
2025年2月19日

在合適的獨立燈控路口推行“實時交通燈號調節系統”的地點

香港島	薄扶林道近寶翠園	司徒拔道近司徒拔道休憩處
	薄扶林道／般咸道／山道	大坑道近利群道
	般咸道近興漢道	堅尼地道近聖雅各小學
	柏道近卑利士道	黃泥涌道／樂活道
	堅道120號	寶馬山道近賽西湖公園
	馬己仙峽道近蒲魯賢徑	天后廟道近皇龍道
	藍塘道／成和道／冬青道	赤柱村道近赤柱新街
	藍塘道近箕璉坊	域多利道／數碼港道
	告士打道／加寧街	數碼港道／資訊道
	告士打道近菲林明道(舊灣仔警署)	薄扶林道近瑪麗醫院
九龍	大埔道／郝德傑道	常盛街／石鼓街／常盛里
	衛理道近循道學校	竹園道近竹園體育館
	博物館道近M+視覺文化博物館	七寶街／啟新道／八達街
	海輝道／海帆道	宏光道／常悅道
	海庭道／海泓道近奧海城三期	

新界東	清水灣道／銀影路	寶湖道／東昌街
	西貢公路近白沙灣	安慈路／安埔路
	大圍道／村南道	百和路／裕泰路／吉祥街
	崗背街／沙角街	龍琛路／天平路
新界西	田廈路／屏廈路	鳴琴路／田景路
	青山公路－潭尾段／錦堊路東	田景路近良景邨巴士總站
	青山公路－潭尾段／新潭路	屯隆街／屯順街
	十八鄉路／僑興路／公庵路	天后路／業旺路
	龍門路／湖山路	青山公路－深井段近碧堤半島
	龍門路近龍門輕鐵站	上角街近葵涌商場
	震寰路／良運街／良信街	

-----

資料來源：政府當局就立法會財務委員會2024年6月21日會議提供的文件  
(FCR(2024-25)19附件1)

## 提升及優化行人過路設施

## 相關文件一覽表

委員會	會議日期	會議紀要/文件
交通 事務委員會	2023年7月14日	<a href="#">議程</a> 第IV項：實時交通燈號調節系統 <a href="#">會議紀要</a>
	2024年5月17日	<a href="#">議程</a> 第IV項：於十字路口試行“對角行人過路處” <a href="#">會議紀要</a>
財務委員會	2024年6月21日	<a href="#">議程</a> 總目186－運輸署 分目603機器、車輛及設備 新項目“在合適的獨立燈控路口 推行‘實時交通燈號調節系統’” <a href="#">會議紀要</a>

立法會會議	文件
2024年2月28日	<a href="#">第16項質詢：改善交通燈號控制系統</a>
2024年10月23日	<a href="#">第21項質詢：打擊行人不遵守交通規則橫過馬路</a>

立法會秘書處  
議會事務部  
2025年2月19日