

## 長者提出有關交通及運輸的意見

### (i) 交通管理

1. 投訴奧卑利街的車輛切線問題嚴重，經常發生交通意外撞到長者。

#### 運輸署的回覆

奧卑利街是單線單程下山斜路，連接堅道與荷李活道。由於該段道路已兩旁有行人路及是單程道路，車輛不須切線，如有具體關注位置，可聯絡我們的工程師林樹基先生(電話 2829 5427)以提供資料以便跟進。

2. 建議廣豐臺不應該准許私家車停泊及駛入。

#### 運輸署的回覆

一般而言，按種類、規模、地理環境，物業會設置相應的泊車位及上落客貨位置，以減少對路旁泊車位及上落客貨的需求，從而減低對交通的影響。據我們瞭解，廣豐臺屬私人物業，並設有泊車位。有關建議不准許私家車停泊及駛入廣豐臺，本署希望貴小組能提供多些資料和理據，讓我們研究。

3. 投訴西港鐵線工程施工後，山士街及卑路乍街塞車問題嚴重，卑路乍街早上泊滿車輛，非常阻塞道路。

#### 運輸署的回覆

為配合西港島線工程，石山街近山市街需暫時收窄至一綫行車，以建造升降機；另外，卑路乍街近歌連臣街需收窄至兩綫行車，以建造車站出入口。為減低對交通的影響，承建商已於上述兩處工地實施臨時交通管理措施，並在路旁設置停車限制區。自有關措施實施後，石山街近山市街交界及卑路乍街近歌連臣街交界的交通大致暢順。我們會和港鐵公司密切監察有關工地附近的交通情況，並在有需要時檢討臨時交通管理措施，以減低對區內交通的影響。

4. 投訴西區經常交通擠塞，塞車情況嚴重。

### 運輸署的回覆

我們和相關部門一直留意西區一帶的交通情況，尤其近年區內有較頻繁的掘路工程，如道路維修、渠務、水務、西港島線及公用設施拓展工程等，影響區內交通。我們已要求有關工程公司，在實施臨時交通安排時，諮詢相關部門、受影響商鋪和地區人士，妥善協調封路範圍，盡量於非繁忙時段進行工程，以減少對區內交通的影響。

## 5. 建議有老人家乘搭的士可獲豁免，准許在堅道上落客。

### 運輸署的回覆

現時堅道西行(全段)，星期一至五上午七時至下午七時，以及星期六上午七時至下午一時，只有巴士、私家小型巴士及有許可證的車輛才可使用，其他時間，則無上述限制。堅道東行車線，則無上述限制。在非限制區範圍及時段，的士可以上落乘客。

## (ii) 行人及道路設施

## 6. 強烈要求中西區增加行人過路設施，建議於荷里活道、泓都電車總站、泓都第一期至三期、正街（近電車路）位置加設行人過路指示燈及行人過路設施。

### 運輸署的回覆

荷李活道是單線單程道路，主要路口及沿路已設有行人輔助過路處，低邊行人路及路標，以方便行人橫過道路。有關建議於泓都電車總站及泓都第一期至三期加設行人過路設施，早前的相關路試的交通情況並不理想。我們現建議搬遷該處的士站，以改善交通情況。當有關工程完成後，我們會觀察該處的交通情況，在適當時候再研究合適該處的行人過路設施。至於建議於正街（近電車路）位置增設行人過路設施，該建議需增加間斷德輔道西東行的行車時間，以擠出時間讓行人過路，這會增加正街與德輔道西交界的負擔，故此，我們暫未能執行有關建議。

## 7. 投訴堅尼地城海旁及山道（近皇后大道西邊）位置的行人過路燈，

轉燈時間太快，長者未能趕及過馬路。

#### 運輸署的回覆

估計有關行人過路燈是位於堅彌地城海旁/西祥街北，我們會增加該行人過路的綠燈時間，並延長皇后大道西/山道行人過路的綠燈時間，以方便長者過路。我們將繼續留意上述路口之交通情況，在有需要時作出適當調整。

### 8. 建議行人過路燈加入倒數時間提示。

#### 運輸署的回覆

行人交通燈預警裝置通常以「行人閃動綠燈倒數器」(以下簡稱「倒數器」)形式運作。根據我們(委託城市大學)的研究結果顯示，雖然「倒數器」可以提供額外資訊並頗受市民歡迎，但它對改善行人過路安全沒有任何好處，反而會變差。裝設「倒數器」後，行人在閃動綠燈期間仍開始過路的人數比例，以及行人燈號轉紅時未能完成過路(仍處行車線上)的人數比例都有所增加。我們擔憂這些情況都增加了行人被車輛撞倒的風險。由於對道路安全沒有幫助，我們不建議「倒數器」在本港安裝使用。

### 9. 投訴皇后大道西與卑路乍街交界的黃色斑馬線太厚，容易絆倒路人。

#### 路政署的回覆

路政署已於二零一一年三月二日完成移除皇后大道西與卑路乍街交界過厚的黃色斑馬線。

### 10. 詢問運輸署有否安全標準，規範地面「臘青」的厚度。

#### 路政署的回覆

根據路政署的標準，瀝青路面厚度最小為 17 公分。

### 11. 爭取電車月台加設屏障。

#### 香港電車有限公司的回覆

由於涉及車站結構及安全問題，於車站安裝屏障前香港電車公司必須聘請註冊工程師進行安全評估。倘若在資源許可之情況下，

電車公司會積極考慮此項建議。

12. 希望觀龍樓興建天橋連接街市，以方便市民。

運輸署的回覆

我們曾派員到現場了解有關情況，見到近觀龍樓 D 座的位置，設有三部升降機，方便居民來往觀龍樓及士美菲路市政大廈等地方。由於該處的地面行人過路設施已可應付現有的人流，以及從初步研究，該處沒有足夠的空間設置行人天橋，我們對有關建議有所保留。我們會繼續留意該處的情況。

(iii) 公共交通

13. 投訴巴士 40M 不經香港仔，希望運輸署可改在香港仔設總站開往堅道。

城巴/新世界第一巴士服務有限公司的回覆

我們已備悉有關意見。首先，有關第 13 項城巴 40M 號線延長至香港仔的建議，經有關部門仔細分析後，認為此舉將會增加該線的行車時間。由於現時運輸署對各路線的巴士數目及其車次均有嚴格限制，若巴士公司需要增加有關路線的配車數目，便需要從現有其他路線抽調資源才可實行，不然便需調低該線的班次以彌補額外所需的行車時間，惟兩者均會對乘客造成影響。此外，現時香港仔巴士總站並沒有足夠車坑及停泊位置供額外巴士路線作總站用途，故我們需維持現有安排。現時 40M 號線的乘客可透過轉乘優惠計劃乘搭 7、71 或 90B 號線往返香港仔。

14. 投訴途經醫院道的 12 號綠色小巴不駛經明愛中區長者中心。

運輸署的回覆:

本署已備悉有關投訴，並已要求有小巴營辦商跟進。

15. 建議 12 號小巴可以繞入觀龍樓。

運輸署的回覆

本署已備悉有關建議，並已要求有關小巴營辦商研究建議的可行

性。

16. 投訴 13 號巴士在非繁忙時間的等候時期過長，等候時間逾半小時。

運輸署的回覆

本署已備悉有關投訴，並已要求有關巴士公司跟進。

城巴/新世界第一巴士服務有限公司的回覆

有關第 16 項的跟進，現時新巴 13 號線來回方向的班次約為 15 至 20 分鐘一班。然而，該線行經皇后大道中一帶繁忙路段，故個別班次中途或會受交通阻塞而影響到站時間，惟我們會繼續密切監察該線的服務及運作。

17. 爭取增加專線小巴途經荷里活道前往堅道。

運輸署的回覆

本署已備悉有關建議，並會積極跟進。

18. 爭取西環往太古、鰂魚涌的公共交通工具可以直接到達筲箕灣及東九龍。

城巴/新世界第一巴士服務有限公司的回覆

現時政府的公共運輸政策是鼓勵市民利用現有公共交通網絡及巴士路線作轉乘來往目的地，對開辦與現有服務重疊或相近的全新點對點巴士路線限制十分嚴謹，以舒緩路面擠塞情況及改善環境。有關第 18 項的意見，我們建議往來西區以及鰂魚涌至筲箕灣的乘客除可考慮選乘 A12 號線外，亦可透過現有路線作一次轉乘前往目的地，其中包括 1、5、5B、5X、10 號線等路線往來西區與金鐘，以及 722 號線往來金鐘與鰂魚涌或 720 或 720A 號線往來金鐘與西灣河或筲箕灣。乘客亦可使用 18 及 18P 號線與 722 號線的八達通轉乘優惠計劃往來港島西區與東區。此外，乘客可乘搭 101 號線來往西區與東九龍。

運輸署的回覆

政府現行的運輸政策，是以發展鐵路作為本港公共客運系統的骨幹，在此前提下，我們提倡充分運用鐵路，輔以其他公共交通工具提供接駁服務，作為配合。我們並鼓勵市民乘搭現有的公共交

通工具，及使用交通工具間的轉乘安排，從而避免開辦新的長途點到點巴士服務，以便善用公共交通資源，減少交通擠塞和對環境的影響。

在規劃巴士路線時，署方會考慮包括區內現有及已計劃的公共交通服務及資源運用等因素。

鑑於現時區內已有足夠公共運輸服務，供乘客直接或透過轉乘服務來往西環與東區及東九龍各地，為善用現有資源，以及減少對現有路線乘客的影響，本署未能支持有關建議。

署方已備悉有關意見，並會繼續留意區內發展及交通需求，以提供適切的公共運輸服務。

#### 19. 爭取電車公司加開班次來往石塘咀及堅尼地城。

##### 香港電車有限公司的回覆

自 2010 年 11 月 22 日起，往來跑馬地及堅尼地城（包括石塘咀－堅尼地城路段）之電車服務實為電車網絡主要幹線之一，該路線之服務亦已被加強；詳情請參閱附件。

#### 20. 爭取加密巴士 971 號的班次。

##### 城巴/新世界第一巴士服務有限公司的回覆

為進一步配合乘客需求，新巴於去年七月已調派更多雙層巴士行走 971 號線。巴士公司在釐定各條路線的班次水平時，均需配合實際客量及乘客需求，並受到運輸署的嚴格審批及監管。根據 971 號線的客量紀錄，顯示現時的服務水平已能應付乘客需求，故我們需維持現有的班次安排。我們會繼續監察上述路線的運作及服務，適時再作檢討。

#### 21. 建議 18P 號巴士可增設蓮香樓停車站，及以循環線的方式行駛。

##### 城巴/新世界第一巴士服務有限公司的回覆

現時新巴 18P 號線提供來往堅尼地城（卑路乍灣）及北角碼頭的特快巴士服務。該線往堅尼地城方向駛經干諾道西天橋後第一個巴士站為高樂花園，若按建議於德輔道西皇后街後巴士站增設分站便不能使用干諾道西天橋往堅尼地城，除失卻特快服務的意義

外，行走路線更與 18 號線相同。此外，巴士公司部份巴士路線被釐定為循環線，主要是由於有關路線沿途沒有合適地點可作為總站，才需要配合營運需要而設立，故我們不考慮將 18P 路線以循環線形式營運。

## 22. 投訴 58 號小巴收費太貴。(已修訂)

### 運輸署的回覆

政府一向積極鼓勵各公共運輸營辦商因應社會經濟環境及其營運狀況，盡可能調低票價，以減輕市民的公共交通開支，然而，基於自由營商的精神，是否調低收費，屬個別營辦商的商業決定。

雖然如此，我們已備悉有關專線小巴第 58 號路線收費水平的意見，並已將長者的關注轉交有關營辦商，以作考慮。

## 23. 投訴交通費的加幅太大，如綠色小巴加價四角，長者沒有特別車費優惠。及

## 24. 爭取長者乘搭綠色專線小巴有半價優惠。

### 運輸署的回覆

政府一向積極鼓勵各專營巴士公司因應社會經濟環境及其營運狀況，盡可能調低票價或推出優惠措施，以減輕市民的公共交通開支

然而，基於自由營商的精神，是否調低收費或提供優惠，以及優惠的內容及使用條件，屬個別營辦商的商業決定。

## 25. 投訴只有部份巴士有到站提示和通知，部份則沒有。

## 26. 爭取加設長者專用巴士線，接載長者來往區內醫院、診所及健康中心。(修訂)

### 城巴/新世界第一巴士服務有限公司的回覆

兩巴一向致力提升服務及優化車廂設施以配合不同乘客的需要。城巴正為港島及過海路線車隊安裝採用全球衛星導航技術之「自

動報站系統」，有關工程預計於 2011 年 6 月底完成。待有關工程完成後，我們需全面評估設施表現，再考慮為新巴及城巴士北大嶼山路線車隊安裝有關系統。

為配合長者及行動不便人士的乘車需要，兩巴一直積極提升車廂設施，務求為乘客提供安全舒適的乘車環境。如前文所述，政府現時對開辦與現有服務重疊或相近的全新點對點巴士路線均有十分嚴謹的限制，加上由於兩間公司一直面對困難的經營環境，包括：鐵路的激烈競爭令客量下降，收入減少；燃油價格反覆高企及隧道加費令經營成本持續高企，我們在決定投放資源予新路線時，亦特別需要考慮有關路線的效益，以善用資源。

中西區區議會秘書處

二零一一年三月