

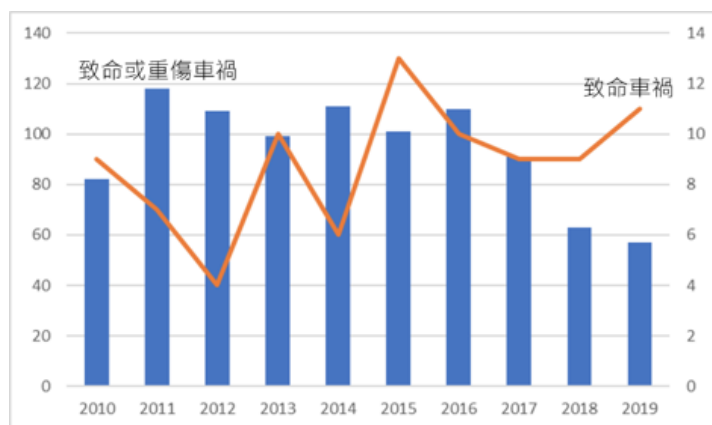
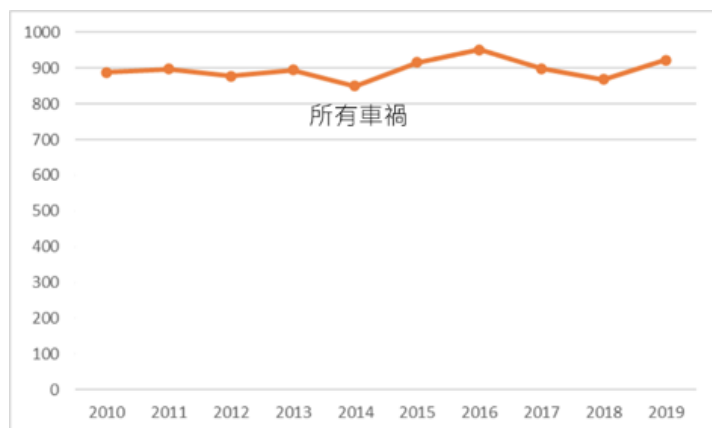


民協深水埗支部

要求運輸署在深水埗區合適街道積極推行低車速限制區、 加設交通緩行裝置，進一步改善行人安全

背景：

根據運輸署數字，深水埗區過去十年的車禍數目居高不下（圖一、二）。而在 2015 至 2019 年的五年內，區內街道上累計已有超過 1,042 名行人受傷，更有 189 名行人因此而嚴重受傷甚至死亡。若有效地改善深水埗區的道路安全，需要新的思維和方法。



圖一、二：深水埗區議會範圍車禍過去十年變化（資料來源：運輸署）

據悉，近年不少主要城市都已在市區大規模實施低車速限制區（低限速區）和加設交通緩行裝置 (traffic calming device)。除了幹線公路，主幹路和城外道路，一般街道都已納入時速 30 或 40 公里限速範圍。此舉目的是促進更安全的駕駛方式，從而降低各類車禍風險¹，特別是對行人和單車駕駛者的傷害²。此舉有助提升街道上的行人安全，令市民在街道步行更舒適安心。

運輸署於 2017 年 12 月委託顧問進行「提升香港易行度顧問研究」，選取深水埗區作為「易行城市」試點之一。而上述研究的第二階段公眾參與文件，亦曾建議於市集街區內的路段（不包括主要

¹ 英國運輸研究實驗室 (Transport Research Lab) 於 2000 年的研究發現，於市區路段，平均車速每減慢 1 英里(1.6 公里)，發生交通意外的機率將平均減少 5%。於車速本已較低 (多數為人流多、車流差別大) 的路段，意外率的下降將更顯著 (7%)。

² 根據世衛文件所參考的研究 (Pasanen 1991)，行人被時速 30 公里的車輛撞倒而死亡的機會只是 5%。但過了這個轉捩點，死亡機會即大增，行人被時速 50 公里車輛撞擊的死亡率便高達 40%至 70%。

道路) 試行時速 30 公里的低限速區。



圖三：「提升香港易行度顧問研究」顧問於 2019 年 6 月 4 日向深水埗區議會交通事務委員會介紹的簡報，提及建議試行低限速區的範圍

適逢聯合國將於本年 5 月 17 日至 23 日舉辦第六屆全球道路安全周 (United Nations 6th Global Road Safety Week) , 主題為「生活街道—限速 30 公里」, 目標是推動全球城市在人煙稠密的街道實施低車速限制, 進一步保障行人安全。我們希望藉此機會, 關注運輸署在區內推行低限速區的進展。

討論需要：

在人流較多的街道設立低限速區，已逐漸成為世界共識。近年世界主要城市，例如倫敦、巴黎、布魯塞爾、悉尼、紐約及上海等，經已大規模調低人流較多的街道之車速限制，以減低交通意外傷亡率。當中，倫敦已有 60% 街道實施時速 30 公里車速限制，而上海在 2017 年發布的《上海市街道設計導則》，亦明確指出支路應以 30 公里限速為設計基礎。

然而，香港對上一次修訂道路車速限制已是接近二十多年前，街道仍然沿用過時的時速 50 公里限速。在人煙稠密的區內街道，理應平衡行人和駕駛者的需要。而舊有的車速限制顯得只考慮到車輛的狀況，並不符合現今的需求，難以發展出以人為本的街道，車禍問題也無法有效改善。

事實上，市區街道行車效率主要受制於路口距離短，燈號密集，和日間活動與交通繁忙。一般謹慎駕駛者實際車速不高，但部分駕駛者在車流空隙高速行車，導致本港市區街道危機四伏。低限速區鼓勵平和的駕駛方式，抑制危險的急加速急剎行為，對一般司機行車時間沒有實質影響。

民協認為，深水埗區長者居民比例高，街道行人眾多，各種活動頻繁，非常適合在次要街道實施低限速區。而近年區內街道亦逐漸成為文創店鋪集中地，吸引更多遊人徒步到訪。在區內設立更多低速街道，不單有效改善道路安全，亦能令行人環境變得更舒適安心，促進生意和人流。

我們得知運輸署已於去年年底開始在區內的偉智街，試行時速 30 公里的低車速限制。但先前「提

升香港易行度顧問研究」顧問所提及的「市集街區」等路段，則未被包括在內。

同時，我們亦留意到近年運輸署在區內多條街道的路口加設減速平台（圖四），但這些街道的中段則未有加設任何實體交通緩行裝置，例如減速壘（圖五、六）。我們認為，署方能夠在合適地點加設更多交通緩行裝置和低限速區，更進取地保障行人安全。



圖四：路口減速平台（桂林街與福榮街交界）



圖五、六：減速壘（圖片來源：Ranty Highwayman、Alex Segre）

相關提問：

就上述內容，現請運輸署告之本委員會：

1. 對於偉智街正在試行時速 30 公里的低車速限制，請問情況如何？路段的平均車速、最高及 85 分位車速、車流量以及交通意外數字的變化為何？
2. 對於署方至今在區內其他路段加裝的交通緩行裝置，請問情況如何？這些路段的平均車速、最高及 85 分位車速、車流量以及交通意外數字的變化為何？



民協深水埗支部

3. 「提升香港易行度顧問研究」的顧問曾建議在「市集街區」等路段（上述圖三所示）試行時速 30 公里的低限速區，但至今仍未實施。請問署方是否仍有計劃實施此建議？如有，請問進展如何？
4. 雖然偉智街正在試行低車速限制，但該路段仍未加設任何實體的交通緩行裝置，例如減速壘或減速平台。署方會否考慮在該路段加設實體交通緩行裝置，讓低限速區發揮最大成效？
5. 除了在合適路口加設減速平台，署方會否考慮在合適街道的中段加設減速壘？若否，原因為何？

倡議及動議：

民協提倡有關當局與本會攜手：

- 為深水埗區制訂低限速區的總綱及擬定時間表；
- 積極選取效益較高範圍逐步實施；
- 在更多路口加設減速平台，以及在合適街道的中段加設減速壘；
- 持續分析對道路安全及行車的影響，逐步改良低速街道的設計。

動議：本會要求運輸署在深水埗區合適的街道設立低限速區和加設更多實體交通緩行裝置。過程中，署方須妥善考慮所有道路使用者的需要，持續釋除市民及駕駛者的疑慮。由於低限速區理念較容易被誤解，建議署方需要聯同本會向市民、運輸業界、駕駛者及各界解釋概念和實際細節。

動議人：李庭豐

和議人：譚國僑

文件提交於 2021 年 4 月 22 日深水埗區議會規劃發展及交通事務委員會第 8 次會議討論。

文件提交人：

李庭豐、譚國僑、何啓明、覃德誠、麥偉明、衛煥南、楊彧、江貴生、利瀚庭、李炯、徐溢軒

2021 年 4 月 7 日