

深水埗區議會

深水埗行人環境改善計劃第一期第二階段 檢討福華街部分時間行人專用街道封路試驗計劃

1. 目的

- 1.1 本文件旨在向深水埗區議會匯報本署對福華街部分時間行人專用街道封路試驗計劃的行人及交通情況的檢討，及相討是否永久實施有關計劃。

2. 背景

- 2.1 深水埗民政事務處於去屆第廿四次深水埗區議會中（2003年1月28日）提交建議書，要求將以下街道劃為部分時間行人專用街道封路試驗計劃範圍內，以協助推動區內經濟及改善該路段的行人環境（見圖一紅色部分）：

- i) 福華街 - 介乎欽州街與桂林街之間的路段
- ii) 桂林街 - 介乎福華街與福榮街之間的路段

有關建議於會上通過，議會並要求運輸署提交相應的交通安排及實施該封路試驗計劃時間表。

- 2.2 本署於第廿五次深水埗區議會中（2003年3月11日）提交有關的諮詢文件並獲得通過，為期6個月的封路測試於2003年8月23日展開。測試的封路時間為逢星期六、日及公眾假期的中午十二時至晚上九時。
- 2.3 有關測試的到期日為2004年2月22日。

3. 測試期間的行人及交通情況

- 3.1 根據本署的觀察，由於該測試路段的行人流量並非十分高，封路期間的行人情況良好，相對同區永久實施的部分時間行人專用街道，該測試路段的行人有更廣闊的空間，行人服務水平更可達A級（測試前該段福華街的行人服務水平為A至B級，

而該段桂林街為 C 級)。有關行人服務水平等級定義載於附件 A。

- 3.2 除緊急車輛外，所有車輛於封路期間均不可駛入該測試路段。由於測試路段主要為上落客貨地點而非行車要道，故在道路封閉後並沒有做成鄰近地區交通擠塞。而受封路影響的上落客貨車輛需使用鄰近福榮街及桂林街新增的上落客貨灣(前身為路旁咪錶停車位)。另外，福榮街的非法雙行停車情況與進行計劃前一樣，仍然經常發生。
- 3.3 本署於進行測試期間接獲有關的交通投訴不多，主要是關於取消路旁咪錶停車位及由於車輛在路上等候上落客貨而引致閘中車速減慢，大部分投訴人均接受本署的解釋。本署另外接獲一位投訴人、黃金大廈業主立案法團及黃金電腦商場辦事處的投訴，指測試路段行人流量不高，但封路令上落客貨造成不便，所以強烈要求取消有關封路測試。

4. 其他可行的改善措施及方法

- 4.1 有關測試的確可以進一步改善行人環境，尤其桂林街段效果比較明顯。惟福華街段人流實在不高，封路計劃未能有效運用路面，以應付上落客貨的需求。
- 4.2 在平衡改善行人環境及上落客貨的需求，本署建議採取悠閒式街道設計比較恰當，有關設計的重點將於會議中介紹。

5. 討論

- 5.1 歡迎各區議員就是否將測試改作永久實施作出討論。

6. 附件

附件 A 服務水平的詳情

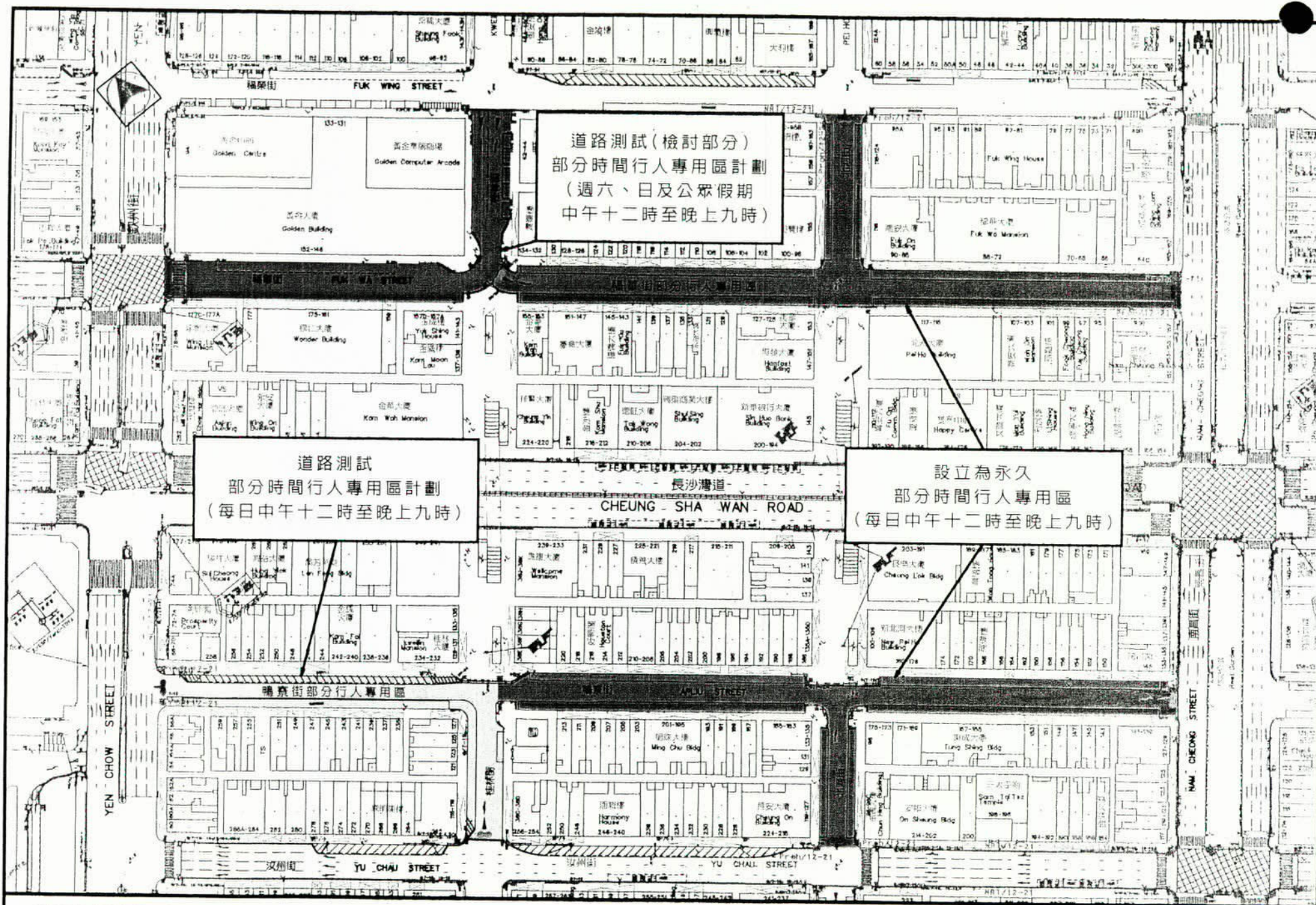
運輸署

2004年2月

服務水平的詳情

(參考: Highways Capacity Manual 1994)

服務水平	流量 (每米每分鐘行人流量)	詳情
A	≤ 6.6	行人基本上可按喜愛的路線行走，毋需遷就其他行人而改變行走路線。他們可自由選擇步行速度，行人之間不會出現碰撞的情況。
B	≤ 23.0	行人有足夠空間自由選擇步行速度，越過其他行人和避免與他人發生交叉碰撞。在此水平下，行人開始留意其他行人，並因應他們的存在而選擇步行路線。
C	≤ 32.8	行人有足夠空間選擇正常的步行速度和主要單向地越過其他行人。當有行人反方向或交叉行走時，行人之間會發生輕微碰撞，速度及流量也會稍為減低。
D	≤ 49.2	行人選擇個別步行速度和越過其他行人的自由受到限制。當有行人交叉或反方向行走時，發生碰撞的機會頗高。要避免發生碰撞，行人需要改變速度及位置。此服務水平容許合理的流動情況，但行人之間有可能出現大量身體摩擦及接觸。
E	≤ 82.0	實際上，所有行人的正常步行速度均會受到限制。在此服務水平的較低範圍，行人只能拖著腳前行。行人沒有足夠空間超越較慢的行人。行人只能在極度困難的情況下交叉及反方向行走。設計流量接近步行容量的極限，導致行人流動出現停滯及受阻的情況。
F	> 82.0	步行速度受到嚴重限制，行人只能拖著腳前行。行人之間經常及無可避免地出現碰撞的情況。行人實際上無法交叉及反方向行走。流動情況斷斷續續，並不穩定。空間充斥著「人龍」而非移動的人流。



PROPOSED PEDESTRIAN SCHEME FOR SHAM SHUI PO 行人環境改善計劃建議 - 深水埗 FIG.1 圖一