

荃灣眾安街 假日行人專用區試行計劃 評估報告

背景

荃灣眾安街假日行人專用區試行計劃已於本年八月一日至廿二日連續四個星期日完成。荃灣民政事務處、運輸署及荃灣警區均就上述試行計劃進行了一連串的數據分析，包括行人、商戶及交通流量等方面的調查。本文將匯報試行計劃期間對交通造成的影響，以及一般行人和商戶對此計劃的意見。

交通評估

路面

在試行計劃期間，運輸署搜集了有關交通流量及路面情況的數據，詳情見附圖(1)。據調查資料顯示，在實施試驗計劃第一個星期日，由於駕駛人士不熟習交通改道的安排，造成川龍街、海壩街及沙咀道有擠塞的情況，尤其在下午五時至七時三十分較為嚴重。

多個部門在第一天試行計劃實施後立即進行檢討，在其後三星期的試行計劃推行期間，有計劃地推出不同的調節措施，作為試驗的一部份。有關措施包括調節沙咀道東行、荃灣街市街交通燈的時間，以及暫時重組部份沙咀道東行的巴士站等。又有部份駕駛者已改道行駛，所以在第二個星期以後，交通擠塞的情況已大有改善。

運輸工具

➤ 專線小巴

運輸署就專線小巴 83A 及 86M 七月份及八月份的營運數據作出比較，分析顯示在試行計劃進行期間，兩線小巴的載客量平均減少 22% 至 23%，令營業額下跌。兩線小巴的營運商表示不支持永久實行行人專用區計劃。

➤ 公共小巴

如前所述，政府部門在試行計劃第二至第四個星期調節了有關路面的交通燈以改善交通擠塞的情況，香港公共及專線小巴同業聯會表示情況雖然是有所改善，但試行計劃仍然令車程有所延誤，據運輸署的數據顯示，試行計劃則令原來的車程延誤約 5 分鐘。經營荃灣至石梨的小巴同業代表亦指出，在正常情況下，該線的車程只約為 13 分鐘，故此，車程延誤對小巴的運作有一定的影響。

此外，香港公共及專線小巴同業聯會曾透過荃灣區議員及立法會議員向政府部門表示，反對行人專用區計劃。

➤ 的士

的士商會在試行計劃前已預期附近路面會造成交通擠塞，因此已表示不支持此計劃。

商戶調查結果

荃灣民政事務處於試行計劃期間及其後的假日，向商戶發出 101 份問卷調查。調查結果顯示，50% 的商戶表示生意額沒有顯著變化，而 12% 的商戶稱生意額有所上升，但 38% 的商戶表示生意額則有下跌。此外，部份商戶反映此計劃對駕車前往眾安街購物的人士帶來不便，因而影響他們的生意。

行人調查結果

荃灣民政事務處亦向 236 位行人進行問卷調查。超過 50% 受訪的行人表示此計劃可吸引更多人流和增加購物的次數，對經濟帶來正面的影響。同時，行人普遍歡迎第四個星期日加插的街頭表演節目。

總結

從上述試行計劃的交通運作情況而言，配合有關交通的調節措施，包括調節交通燈的時間及重組部份巴士站的位置，無異可減低交通擠塞的情況。若推行行人專用區計劃，公共及專線小巴、的士等在此計劃實行時營運出現的困難，亦需與各業界作詳細研究和商討。另一方面，加插街頭的表演項目，可吸引人流及營造區內獨特的購物消閒環境，所以實施假日行人專用區是可行的建議。

隨着荃灣市中心未來的發展及一連串構思中的美化工程，可增加眾安街及附近街道的吸引力，令荃灣區塑造成為休閒方便及舒適的旅遊購物區。

荃灣民政事務處
二零零四年十一月

荃灣眾安街假日行人專用區試行計劃
重要路口—交通流量轉變(每小時)



	車輛數量	與周日轉變 (%)
1/8/04	594	140%↑
8/8/04	543	95%↑
15/8/04	424	
22/8/04	—	
*周日	248	

	車輛數量	與周日轉變 (%)
1/8/04	444	93%↑
8/8/04	481	114%↑
15/8/04	503	
22/8/04	—	
*周日	230	

	車輛數量	與周日轉變 (%)
1/8/04	312	40%↓
8/8/04	376	29%↓
15/8/04	364	
22/8/04	—	
*周日	519	

	車輛數量	與周日轉變 (%)
1/8/04	360	2%↑
8/8/04	—	19%↑
15/8/04	420	
22/8/04	—	
*周日	352	

	車輛數量	與周日轉變 (%)
1/8/04	552	8%↑
8/8/04	597	11%↑
15/8/04	540	
22/8/04	—	
*周日	512	

	車輛數量	與周日轉變 (%)
1/8/04	401	74%↑
8/8/04	485	95%↑
15/8/04	413	
22/8/04	—	
*周日	230	

	車輛數量	與周日轉變 (%)
1/8/04	270	65%↑
8/8/04	—	134%↑
15/8/04	384	
22/8/04	—	
*周日	164	

- 備註：(1) 車輛平均數量的紀錄時間由下午四時至六時
 (2) 行人專用區試行計劃於1/8、8/8、15/8及22/8舉行
 (3) *平日周日交通流量