

旺角行人專用區計劃及其管理問題

1. 目的

1.1 油尖旺區議會在 2008 年 6 月 26 日及 2008 年 8 月 28 日的會議討論旺角部分時間行人專用區的試驗計劃及其管理問題。運輸署現應議會要求，匯報檢討行人專用區的結果及政府部門管理街道的近況。

2. 旺角行人專用區計劃

2.1 基於 1999 年施政報告，運輸署自 2000 年 8 月開始分階段在旺角區一些街道實施了行人專用區計劃，以改善行人流通及安全及整區的步行環境。雖然油尖旺區議會已同意部分行人專用區為永久實施的計劃(詳情可參閱附件一)，但以下路段在下述時段實施的行人專用區仍然為試驗計劃：

星期一至六由下午 4 時至午夜 12 時

- 奶路臣街(介乎西洋菜南街和花園街)
- 西洋菜南街(介乎亞皆老街和奶路臣街)
- 西洋菜南街(介乎豉油街和登打士街)
- 豉油街(介乎西洋菜南街和花園街)
- 通菜街(介乎亞皆老街和登打士街)

3. 行人專用區在改善行人流通及安全的效果

3.1 運輸署於今年 10 月在行人繁忙時段進行行人流量調查。以行人流量及行人通道的闊度計算「行人舒適度」(詳情可參閱附件二)，現時實施的行人專用街道都能提供理想的「行人舒適度」(即「行人舒適度」C 級或以上)(詳情可參閱附件三)。然而，若在行人繁忙時段沒有實行人專用區計劃，本署估計有關街道的「行人舒適度」大部分會下降至 D 級或以下水平。該等行人路闊度不足以應付現時人流，而致部分行人會走在行車道上，人車爭路的情況便會發生。故實施旺角行人專用區可有效地改善人流暢通。

3.2 爲了照顧該區交通、行人及商戶上落客貨的需要，行人專用區只在部分時間實施。在實施時段，除緊急車輛外，其他車輛是禁止駛入行人專用區，人車因此得以分隔，道路安全得以改善。以過去三年交通意外數字計，實行人專用區後，交通意外數目減少約 54-66%。(詳情可參閱附件四)

3.3 實施旺角行人專用區計劃除可改善行人流通及安全外，有關計劃亦可減少空氣污染及改善整體行人環境，惟街頭的表演、籌款、推廣及宣傳活動佔據了部分路面空間影響環境，引致部分社區人士的關注。

4 旺角行人專用街道的管理

4.1 食物環境衛生署和警務處會根據相關條例採取執法行動，以改善街道上商業宣傳活動非法佔用行人路的情況。至於其他佔用行人路的活動，如有妨礙食環署人員清洗街道的工作，該署會先給予四小時通知，然後檢走有關物品。警務處巡邏人員亦會留意現場情況，針對噪音投訴和嚴重阻街的情況，並作出適當行動或檢控。

4.2 最近，食環署亦以油尖旺區爲其中一個試點，由 10 月 27 日起聯同有關政府部門加強對區內街道上違例展示的商業宣傳易拉架的執法行動，以改善行人路阻塞的問題。食環署採用「先宣傳，後執法」的手法處理易拉架問題，除了發信通知擺設易拉架的公司有關行動外，亦在 10 月 22 日至 10 月 23 日聯同油尖旺區議會議員及有關部門，包括民政處、警務處和地政總署的代表，到區內易拉架問題較嚴重的地點，派發由油尖旺區議會主席及油尖旺民政事務專員聯署的勸喻信，勸喻有關人士自律及遵守法紀，然後食環署 10 月 27 日起展開嚴厲的執法行動，移走有關易拉架及向違例者提出檢控，以解決易拉架造成的阻塞問題，警務處亦全力協助食環署進行執法工作。由 10 月 27 日至 12 月 11 日，食環署在旺角行人專用區及附近街道已向 49 個違例者提出檢控，並移走 816 個易拉架及相關的展示品。

4.3 各部門會繼續緊密合作，對非法佔用路面的違規行爲加強執法，進一步改善行人流通情況。

5. 檢討結果

- 5.1 實施旺角的行人專用區可有效地改善行人流通及安全，惟街頭的表演、籌款、推廣及宣傳活動佔據了部分路面空間影響環境，而在各部門互相配合及進行執法行動，現時非法商業宣傳活動佔用路面的情況已有所改善，因此運輸署建議延續在 2.1 段所提及的行人專用區試驗計劃六個月。而各部門會繼續監察情況及加強管理行人專用區的街道。

運輸署

2008 年 12 月



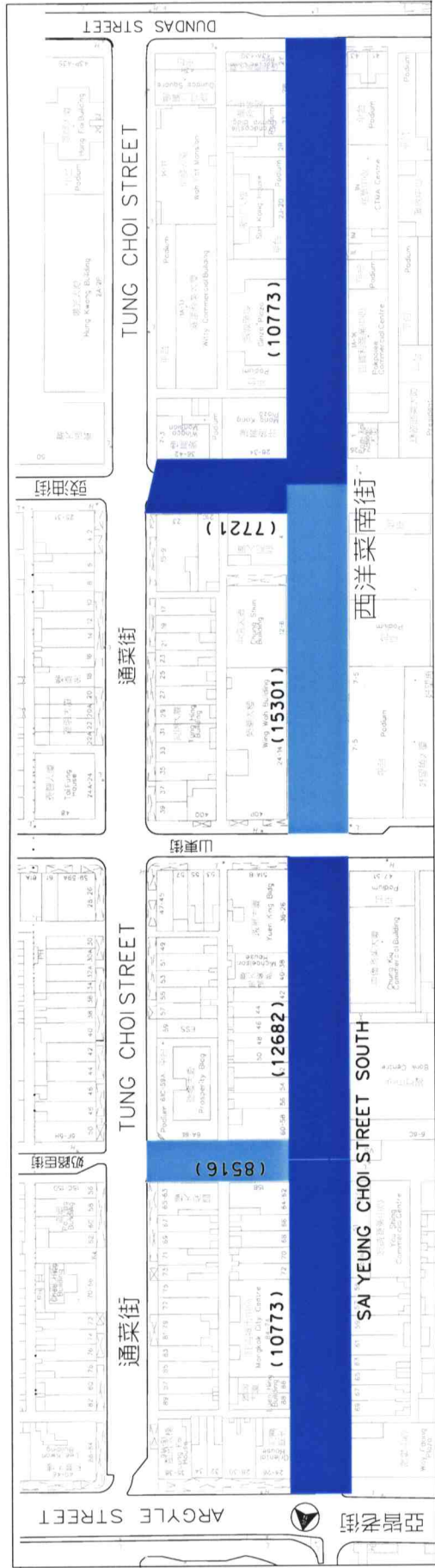
旺角行人專用區計劃實施現況

路段	實施現況	
	星期一至六下午 4 時至 午夜 12 時	星期日及公眾假期中午 12 時至午夜 12 時
西洋菜南街(介乎亞皆老街和奶路臣街)	試驗計劃	永久實施
西洋菜南街(介乎奶路臣街和豉油街)	永久實施	永久實施
西洋菜南街(介乎豉油街和登打士街)	試驗計劃	永久實施
奶路臣街(介乎西洋菜南街和花園街)	試驗計劃	永久實施
豉油街(介乎西洋菜南街和花園街)	試驗計劃	永久實施
通菜街(介乎亞皆老街和登打士街)	試驗計劃	永久實施

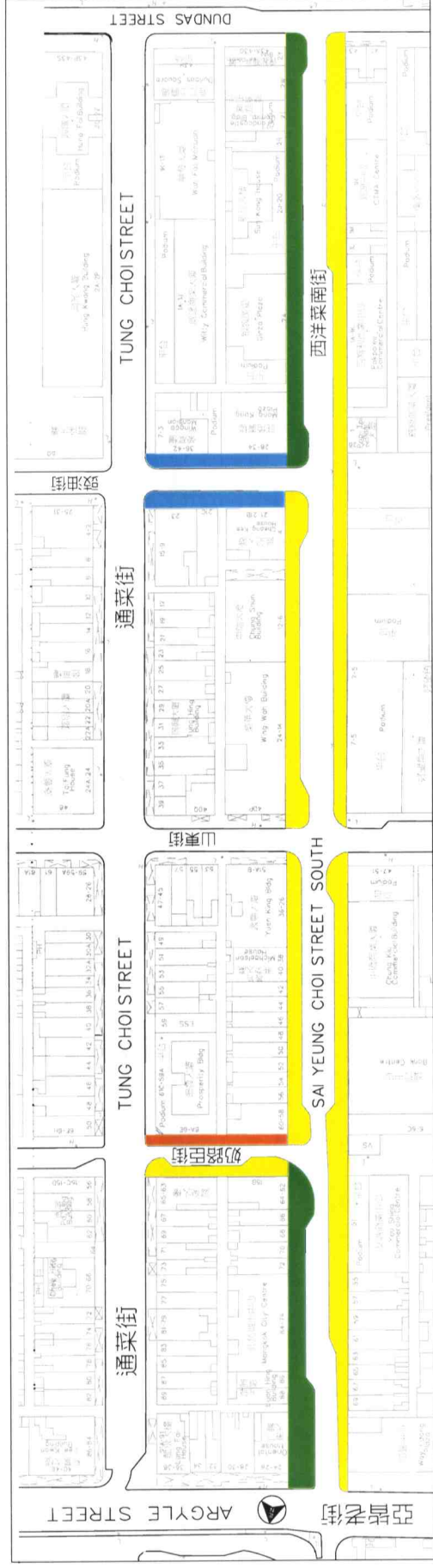
行人舒適度的詳情*

行人舒適度 級別	流量（每米每分鐘 行人流量）	詳情
A	≤ 16	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，行人之間不大可能出現碰撞的情況。
B	16 - 23	行人有足夠空間自由選擇步行速度、超越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	23 - 33	行人有足夠空間選擇正常的步行速度和超越主流方向的行人。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	33 - 49	行人選擇個別步行速度和超越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頗多的身體摩擦及接觸。
E	49 - 75	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	> 75	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。行人幾乎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。

* 參考文獻：Highways Capacity Manual 2000



實施行人專用區的行人流通情況



若沒有行人專用區的行人流通情況

旺角行人專用區行人舒適度比較
(星期五下午六時至七時)

附件三(甲)

圖例：

行人舒適度

流量

(行人/分鐘/米)

- A
- B
- C
- D
- E
- F

理想行人舒適度

(10773)

1小時的行人流量

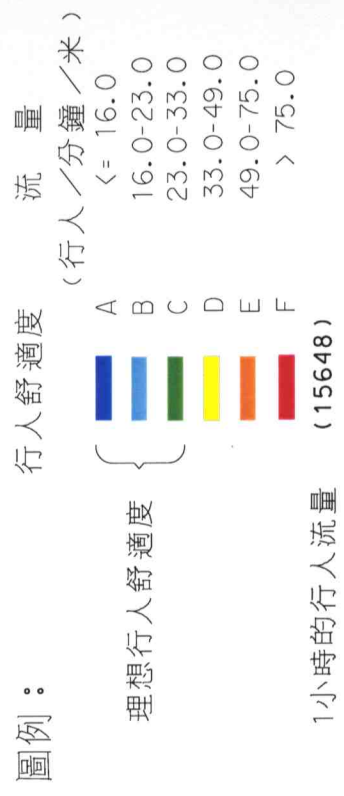




實施行人專用區的行人流通情況



若沒有行人專用區的行人流通情況



旺角行人專用區行人舒適度比較
(星期六下午六時至七時)

附件三(乙)

旺角行人專用區內交通意外數字

街道	路段	實施日期	交通意外數目*			最近3年交通意外數目(2005-2008)*	備註
			實施前的3年	實施後的3年	改變		
西洋菜南街	介乎奶路臣街和鼓油街	12/8/00 (15/12/00 起永久實施)	22(18)	2 (2)	-90%	9 (8)	
西洋菜南街	介乎亞皆老街和奶路臣街	22/12/03 (試驗計劃)	9(9)	5(4)	-44%	3(3)	
西洋菜南街	介乎鼓油街和登打士街	22/12/03 (試驗計劃)	12(11)	4(3)	-67%	4(4)	為配合西九龍渠務改善工程，由12/12/06至29/8/07此路段的部份時間行人專用區暫時取消。
奶路臣街	介乎西洋菜南街和花園街	22/12/03 (試驗計劃)	32(32)	12(10)	-80%	11(8)	
鼓油街	介乎西洋菜南街和花園街	22/12/03 (試驗計劃)	11(11)	6(6)	-45%	12(10)	為配合西九龍渠務改善工程，由12/12/06至29/8/07此路段的部份時間行人專用區暫時取消。
交通意外總數			86	29 (減少 66%)		39 (減少 54%)	

*22(18) 即 22宗交通意外當中有 18宗涉及行人