

旺角西洋菜南街行人專用區

目的

本文件旨在向議員匯報有關政府研究終止旺角西洋菜南街行人專用區試驗計劃的結果，並徵詢議員的意見。

背景

2. 運輸署於 2000 年以試驗形式把西洋菜南街（介乎亞皆老街和登打士街）、奶路臣街（介乎西洋菜南街和花園街）及豉油街（介乎西洋菜南街和花園街）附近一帶路段逐步劃為部分時間行人專用街道（簡稱「旺角西洋菜南街行人專用區」）。試驗計劃實施至今，因應市民和油尖旺區議會對該行人專用區表達的各項問題，包括噪音、光污染及街道阻塞等的關注，運輸署曾分別於 2010 年、2012 年及 2014 年多次縮短實施時間。自 2014 年 1 月 20 日起，旺角西洋菜南街行人專用區的實施時間已由原本一星期七天縮減至只限於星期六的下午 4 時至晚上 10 時，以及星期日及公眾假期的正午 12 時至晚上 10 時。詳情請參閱附件一。

3. 鑑於近年針對街頭表演噪音滋擾等等的投訴不斷，經多次討論後，油尖旺區議會於本年 5 月 24 日的會議上就旺角西洋菜南街行人專用區的存廢問題提出動議，最後決議『強烈要求運輸署及相關部門研究終止「旺角西洋菜街行人專用區試驗計劃」，改善居民生活』。

旺角西洋菜南街行人專用區的交通情況

4. 旺角西洋菜南街行人專用區試驗計劃實施至今，運輸署一直不定期檢視計劃的情況。根據本署在過去數年的行人流量調查統計顯示，本年 5 月及 6 月西洋菜南街於周末繁忙時段的行人高峰流量約為每小時 10,700 – 14,800 人次，較 2014 年調查統計的高峰行人流量下降約 19% 至 24%。再者，若與 2012 年 3 月周末繁忙時段的行人高峰流量約為每小時 19,000 – 20,000 人次比較（即是在 2014 年縮減實施日數及時數之前的情況，見上文第 2 段），則行人高峰流量下降

約 26%至 44%。有關過去數年的調查統計詳情，表列如下：

行人流量 (繁忙時段) (每小時)	2012 年 3 月	2014 年 3 月及 5 月	2015 年 2 月及 9 月	2016 年 4 月
平日 ¹	12,000 – 13,500	10,000 – 11,500	10,800 – 14,000	10,000 – 14,000
週末 ²	19,000 – 20,000	14,000 – 18,200	12,000 – 16,500	13,500 – 14,800

行人流量 (繁忙時段) (每小時)	2017 年 5 月	2017 年 11 月	2018 年 5 月及 6 月
平日 ¹	10,000 – 12,100	11,700 – 13,000	8,000 – 11,000
週末 ²	12,900 – 15,100	11,100 – 14,500	10,700 – 14,800

5. 至於行車交通方面，本年 5 月有關街道於平日晚上繁忙時段的車流調查統計顯示車輛流量不多，駛經西洋菜南街的車輛平均每小時只有約 85 至 104 架次。有關過去數年的車流調查統計詳情，表列如下：

行車流量 (繁忙時段) (每小時)	2012 年 3 月	2014 年 3 月及 5 月	2015 年 2 月及 9 月	2016 年 4 月
平日 ¹ (架次)	64	34 - 44	26 - 55	53 - 75

行車流量 (繁忙時段) (每小時)	2017 年 5 月	2017 年 11 月	2018 年 5 月
平日 ¹ (架次)	66 - 76	66 - 77	85 - 104

研究結果

6. 根據上述最新人流及車流統計數字，現時西洋菜南街兩旁的行人路大致上有足夠空間容許人流合理流動，而道路亦有充足容量

¹ 平日 - 包括星期一至星期五。

² 週末 - 包括星期六、星期日及公眾假期。

容納車流。故此，本署認為將西洋菜南街、奶路臣街及豉油街（見上文第 2 段）的有關路段回復全時間行車，從交通管理及道路安全角度而言是可行的。

7. 以人流最多的西洋菜南街為例，若以本年 5 月及 6 月的高峰流量每小時 10,700 至 14,800 人次計算，在回復全時間行車後，行人流量率（行人/米/分鐘）為 31 至 43；按運輸策劃及設計手冊的指引，最低及最高的高峰行人流量分別屬於“C”等至“D”等的行人路服務水平，即代表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，至行人選擇個別步行速度和越過其他行人的自由受到限制。此行人路服務水平容許合理的流動情況，詳情請參閱附件二。

8. 本署已將上述的交通運輸方面的評估結果與相關部門分享，包括民政事務處、警方、環保署、食環署及路政署。政府相關部門已就應否終止旺角西洋菜南街行人專用區於 6 月 25 日作出詳細討論。政府不反對回復有關路段全時間通車。

公眾諮詢

9. 本署根據既定程序透過民政事務處進行地區諮詢，期間發信予有關街道大廈法團/業委會/管理處或個別住戶、商戶、油尖旺區議會當區議員，以及油尖旺北分區委員會主席等共 697 份。以本年 7 月 10 日截止日期計，合共收到 154 份回覆；當中大部份（約 97%）表示支持終止旺角西洋菜南街行人專用區的建議。另外，油尖旺北分區委員會在本年 6 月的會議中表示一致支持終止該行人專用區。

徵詢意見

10. 本署根據上述的人流及車流的評估結果、經與相關部門討論，並考慮了區議會上次會議的意見及上述公眾諮詢的結果，將適切地落實有關建議，包括安排刊登憲報、移除相關交通標誌及調校交通燈等，以期於本年 8 月 4 日落實終止旺角西洋菜南街行人專用區。請議員就本文件提出意見。

運輸署

2018 年 7 月



服務水平的詳情

服務水平	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，行人之間不會出現碰撞的情況。
B	16 - 23	行人有足夠空間自由選擇步行速度、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	33 - 49	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	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「人籠」，而非移動的人流。

備註: 參考 Highway Capacity Manual 2000