



香港可持續發展研究中心

HONG KONG SUSTAINABLE DEVELOPMENT RESEARCH INSTITUTE

荃灣區綜合社區可持續發展研究及建議

荃灣的歷史悠久，最初期以農業為主，後來演變成工業區域。自新界拓展署成立以來，負責推行新市鎮發展計劃。為應付人口的增長，分散市區過於擠迫的人口，荃灣就被列入香港發展 9 個新市鎮之一。多年來，隨著這區持續轉變，荃灣區的人口亦不斷增多，從 1991 年的 26.4 萬增加至 2013 年 30.2 萬人口。人口增加引致的交通問題愈見突出。上下班高峰時期荃灣區部份路段的塞車問題、夜間到處違例停泊電單車及中型貨車情況普遍、部份私人停車場空置情況等問題。這些問題所帶來的社區資源成本高昂。本文件旨在說明荃灣區因人口膨脹，而帶來的不同交通設施及道路問題，如繁忙或假日時間嚴重塞車及不同車輛的停泊供求情況，並提供其解決建議。

經考察後，我們可以總結荃灣區六大現況，

1. 荃灣區乃新界西區南部的的主要娛樂消費生活集中地，又是交通中樞。除了荃灣區內的人口本身，周邊地區如元朗、屯門等地的人口亦會為荃灣區的交通道路設施帶來龐大壓力，以致交通設施的佈局失衡。
2. 現時針對電單車、輕型及中/重型貨車、貨櫃車及旅遊巴的擁車停車設施存在嚴重供不應求情況。
3. 2011 年的用車停車位數據預測顯示，私家車及貨車的用車車位還有剩餘，只有電單車出現用車車位不足；但是隨著 2011 年後不同的臨時停車場及荃灣區政府多層停車場都因社區住宅發展而更改用途，直接減少車位，同時根據實地考察情況，認為運輸署以 2000 年作基礎預測 2006 及 2011 年的泊車位分析未能反映現況。
4. 停車場車位分布及供求失衡；核心地區停車場常滿並出現車龍等候，周邊地區停車場有空缺的車位卻沒有人使用的情況。
5. 部份道路出現車輛進出承受力不均的情況嚴重。因而引起連鎖反應，使不同路段出現車龍。
6. 不同時段日子均出現違規泊車，直接收窄道路行車線，加上部份路段人車混雜，做成塞車情況。
7. 隨著新樓落成，未來十年荃灣區人口勢必持續增長，交通設施將顯著不足。

針對不同情況的建議如下，

- a. 針對違規泊車情況，建議針對嚴重擠塞路段加強執法。
- b. 建議運輸署進行一次區域性交通影響評估，把新界西南部的原有交通規劃設計和現時的交通情況進行比較，及作一次交通承受力的壓力測試，並重新評估市中心區交通配套的需求。
- c. 建議進行一次區內停車場使用率及泊車收費調查，並向大眾反映實況。同時鼓勵停車場營運者能考慮自身及公眾利益，多運用不同的營運收費模式，從而達至更高效益。但作任何收費變動前，必須評估因此而引起的市民感受。
- d. 建議停車場營運者增加調整價格的彈性，適度調整優惠，減低駕駛者的停泊意欲。

- e. 建議考慮改造部份使用率較低的停車場的車位組合，從而適合除私家車以外的車輛停泊，如電單車及輕型貨車。
- f. 建議引入機械式多層停車場，把空間利用率增加。
- g. 探討未來落成住宅用地增加公眾泊車數量及組合，及檢討工業區重建計劃。

荃灣區從 1961 年被立入新市鎮發展至今，轉眼五十載。它代表著香港不同時期的經濟發展，同時融合舊工業舊城區與現代樓宇林立的福地。隨著經濟的發展，荃灣區人口必然進一步增加，很多原先規劃的設施都開始出現因發展而帶來承受力不足的情況。荃灣區著實需要一個更長遠前瞻的發展方向及藍圖。