

古洞北及粉嶺北新發展區發展計劃 街道及單車徑設計建議摘要 (補充)

街道變革
2023 年 2 月

建議摘要

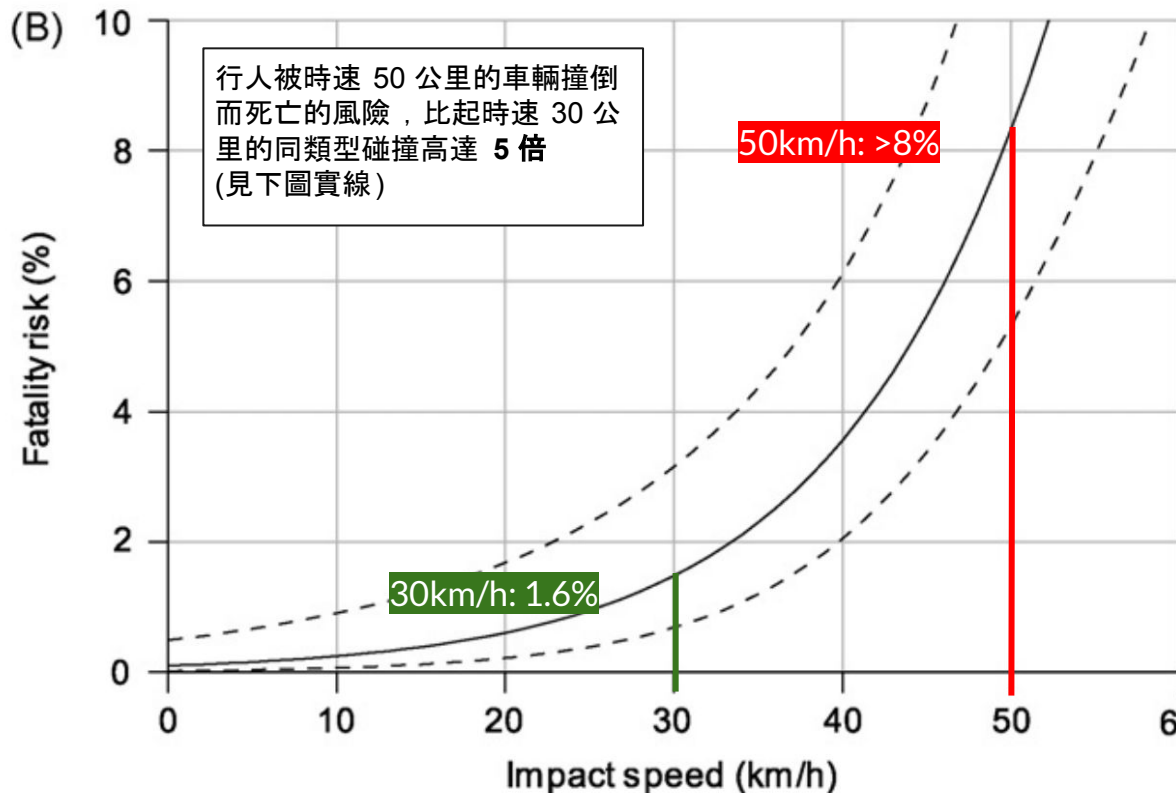
1. 調低區域及地區幹路的**設計速度**至時速 30 公里
(lower design speeds on district and local distributors to 30 km/h)
2. 充分透過**交通緩行**措施管理車速
(Managing vehicle speeds through traffic calmed street design)
3. 單車徑路口設計應容許直接騎車過路
(Cycle Junction & Crossing Design Improvements)
4. 改善 D2 路與青山公路 (古洞段) 路口之設計問題

1. 調低區域及地區幹路的设计速度

- 對於署方在書面回應中稱，將考慮在學校區街道推行低速限制，我們對此表示歡迎。
- 然而，長者現時佔全港行人死亡總數的六成以上。只在學校區街道調低車速，顯然未能處理有關風險。
- 在 2035 年，65 歲以上長者人口將比現在增加一倍、達到總人口三成，故行人車禍情況恐怕將變得更嚴重。
- 因此，我們建議署方應未雨綢繆，在新發展區的次要街道全面實施低車速限制，以減低行人車禍傷亡機率。



現時，長者佔全港行人死亡總數的六成以上。
(圖為運輸署在深水埗偉智街試行的時速 30 公里低速區)



- 根據 Rosén and Sander (2009) 研究所示，**時速 30 公里基本上為人體可承受車輛撞擊的極限。**
- 此外，長者行人的風險比年輕行人更高。[美國汽車協會交通安全基金會研究](#)表明，70 歲的行人在任何速度下被撞的重傷風險，大約等於一個 30 歲的行人被時速 15 公里的車輛撞的平均風險。
- 上海 2016 年發布的《街道設計導則》，明確指出支路應以 30 公里限速為設計基礎。
- 因此，我們建議署方應在次要街道實施低車速限制，以減低行人車禍傷亡機率。

Rosén and Sander (2009) Pedestrian fatality risk as a function of car impact speed, Accident Analysis & Prevention, Volume 41, Issue 3, May 2009, Pages 536-542, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2009.02.002>

2. 充分透過交通緩行措施管理車速

- 我們樂見署方參照運輸署最新訂立的《行人規劃框架》、考慮街道的「運輸 / 場所」雙重功能，設計區內的主要行人網絡。
- 然而，新的《行人規劃框架》亦訂明，被主要道路包圍、屬「內網格」(inner grid) 的街道，應向行人賦予更多優先權。
- 當中包括使用交通緩行措施 (traffic calming)，以促進「行人優先」，而署方的書面回應則未有提及這一點。

[TPDM](#) > [Volume 6 - Traffic and Environmental Management](#) > [Chapter 10.4 Pedestrian Planning Framework](#) ← →

10.4.4.2 The new approach for pedestrian planning under the PPF embraces a paradigm shift in pedestrian planning and design from a vehicle-centric to pedestrian-centric approach. It comprises the following key concepts;

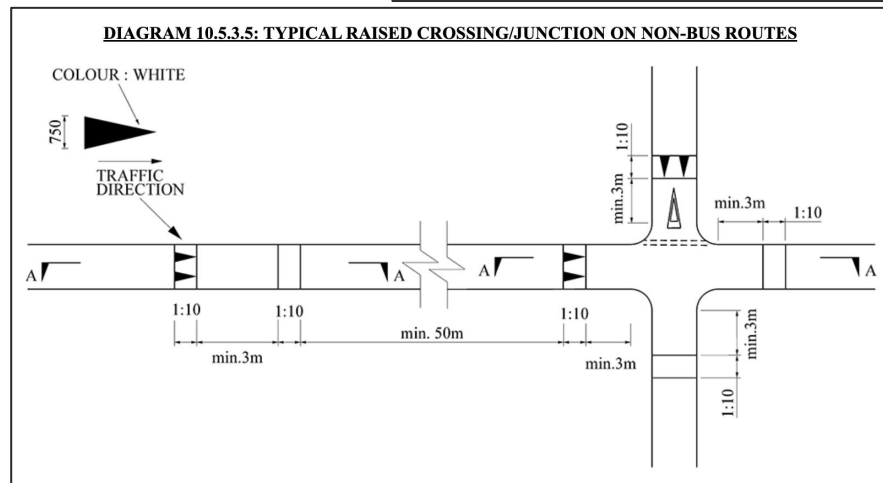
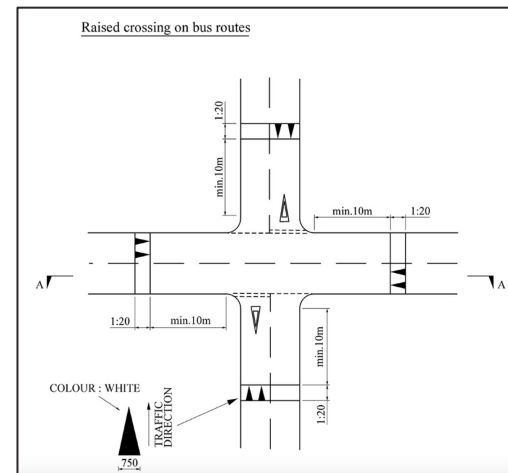
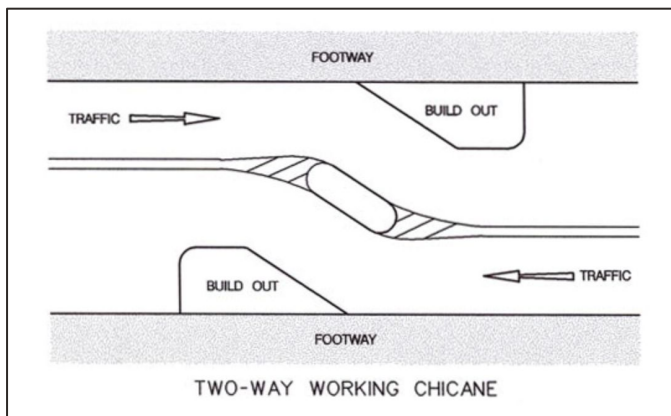
- (i) **Urban grid** for mobility³- The concept recognizes the relative priorities for motorized transport and pedestrians in the respective parts of the road network as an **urban grid** with higher priority for vehicular movement in the outer grids and higher priority for pedestrians in the inner grids;

³ One of the intents of the concept is to limit vehicular access to the inner grids, which could be the pedestrian priority/traffic calming areas, except for loading/unloading and servicing, through traffic and non-essential traffic deterred from entering into and/or travelling through the study areas. Traffic restraint measures may apply and the likely traffic reassignment at parallel routes should be investigated with assessments of the traffic and transport impacts (TIAs) in order to support the pedestrian priority/traffic calming areas.

詳見 TPDM (Nov 2022 Ver) V6 Para 10.4.4.2

2. 充分透過交通緩行措施管理車速 (續)

- 運輸署《運輸策劃及設計手冊》V6 Para 10.5.3.10 載有各種交通緩行措施的介紹和使用方法
- 去年11月更新的新版本，已經訂明減速平台和路拱設計標準

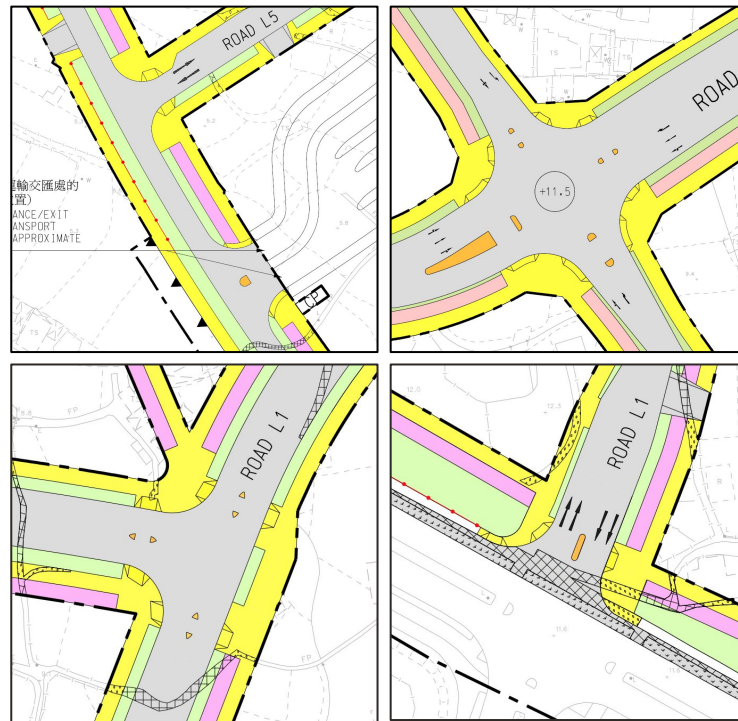


因應運輸署對提升行人環境和過路安全的新方向，
我們懇請署方採取更加進取的態度，
考慮將區內的區域及地區幹路的設計速度全面降低為 30 km/h，

並且確切根據《運輸策劃及設計手冊》的新設計標準，
在相應路段設置充足的減速平台和路拱、妥善管理車速

3. 單車徑路口設計應容許直接騎車過路

- 據圖則所示，新發展區內所有單車徑均在路口前終止。這將影響路線的直接性和連貫性，並會導致以下兩種情況：
 - 單車使用者不按規定、直接行駛過路
 - 單車使用者選擇直接冒險在馬路上騎行，因為更快更直接
- 這個做法在國際間普遍被認為過時。洪水橋將會成為嶄新規劃模式的示範地區，單車規劃亦應緊隨國際標準。
- 因此，我們促請署方與運輸署積極磋商，重新設計這些路口，容許騎單車者直接行駛過路

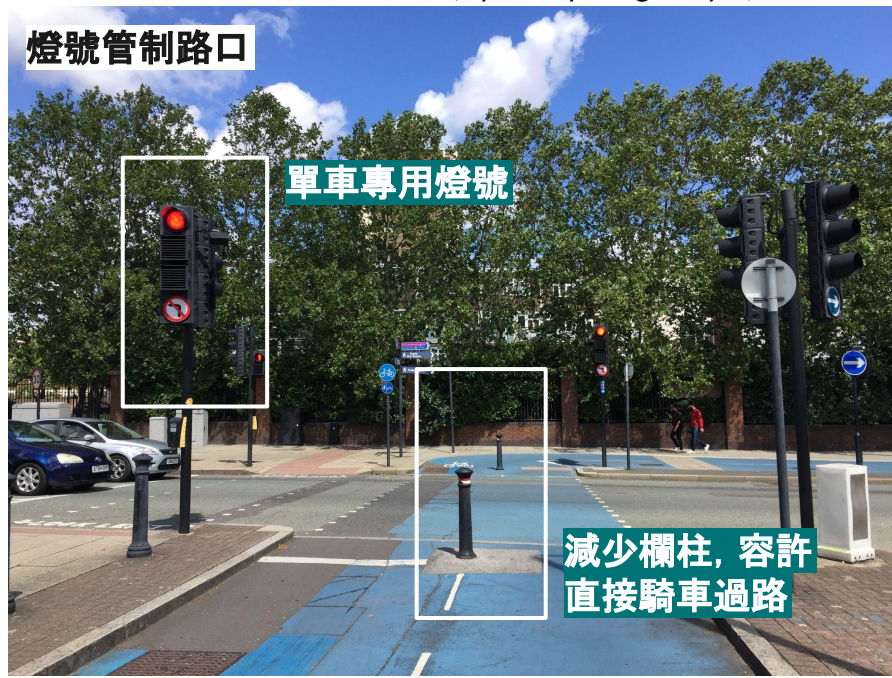


單車徑路口：適當設計能讓使用者直接安全過路

例子：倫敦 Lea Bridge Road (Cycleway 23)



例子：倫敦 West India Dock Road (Cycle Superhighway 3)



英國設計標準



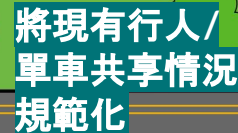
單車減速平台

澳洲昆士蘭設計標準



Standard Pedestrian & Bicycle Crossing Design

新加坡設計標準

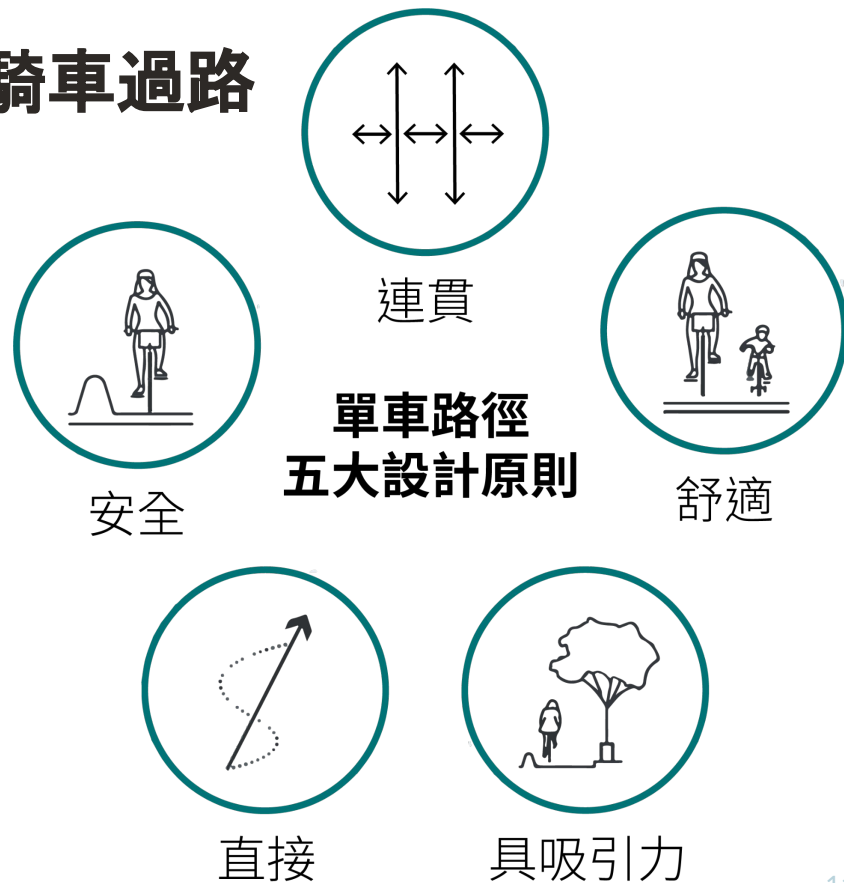


Source: Singapore Walking and Cycling Design Guide

3. 單車徑路口設計應容許直接騎車過路 (續)

- 現時外國不少已發展地區/城市的單車路徑設計標準，均奉行此五大設計原則
- 每個元素相互影響、環環相扣
- 從使用者角度理解和改進單車徑設計，才能真正減少車禍風險因素

**單車徑設計不應只著重安全
五大元素環環相扣**



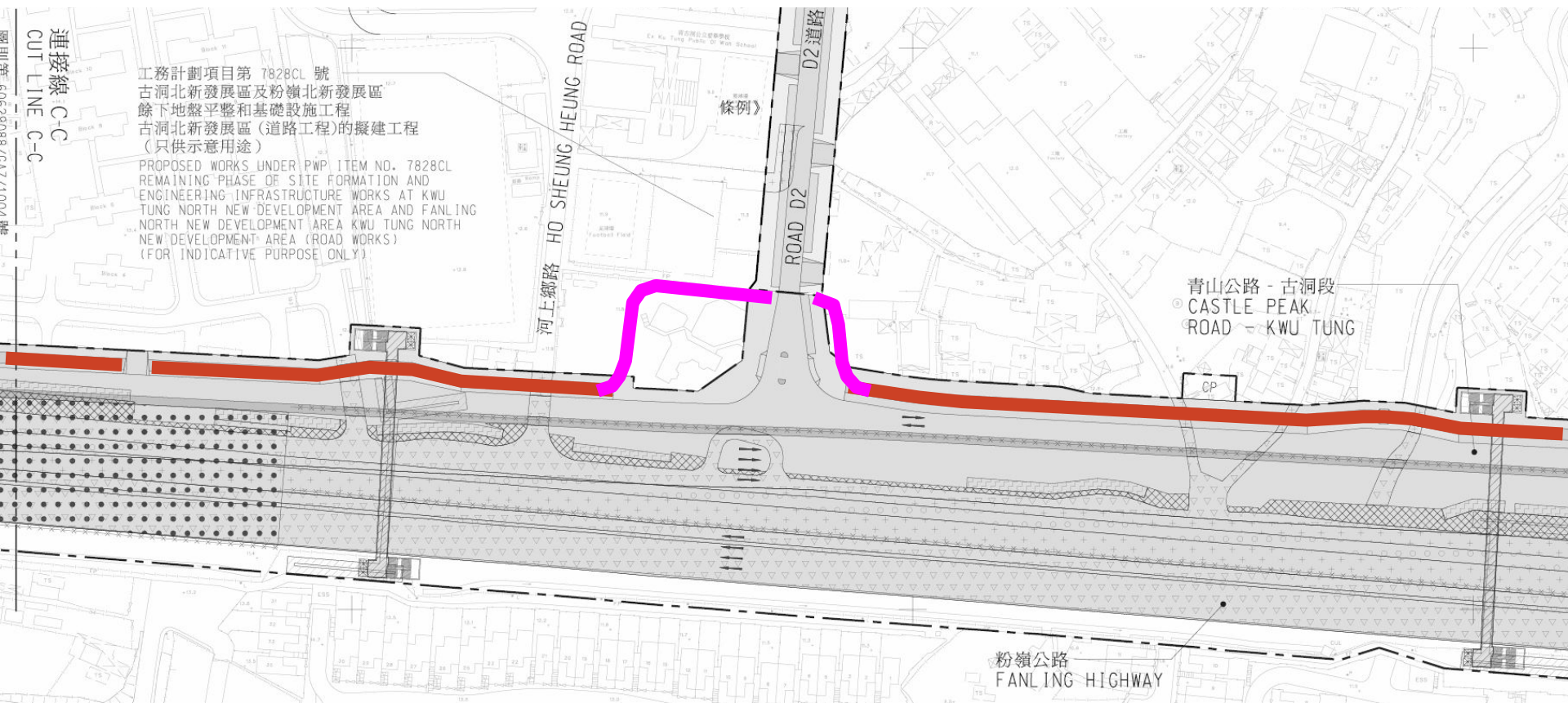
4. 改善 D2 路與青山公路(古洞段) 路口之設計問題

擬議道路建成後，單車徑主幹道中斷長度將超過 50米，行人路狹窄，對行人及單車使用者帶來不便及安全風險



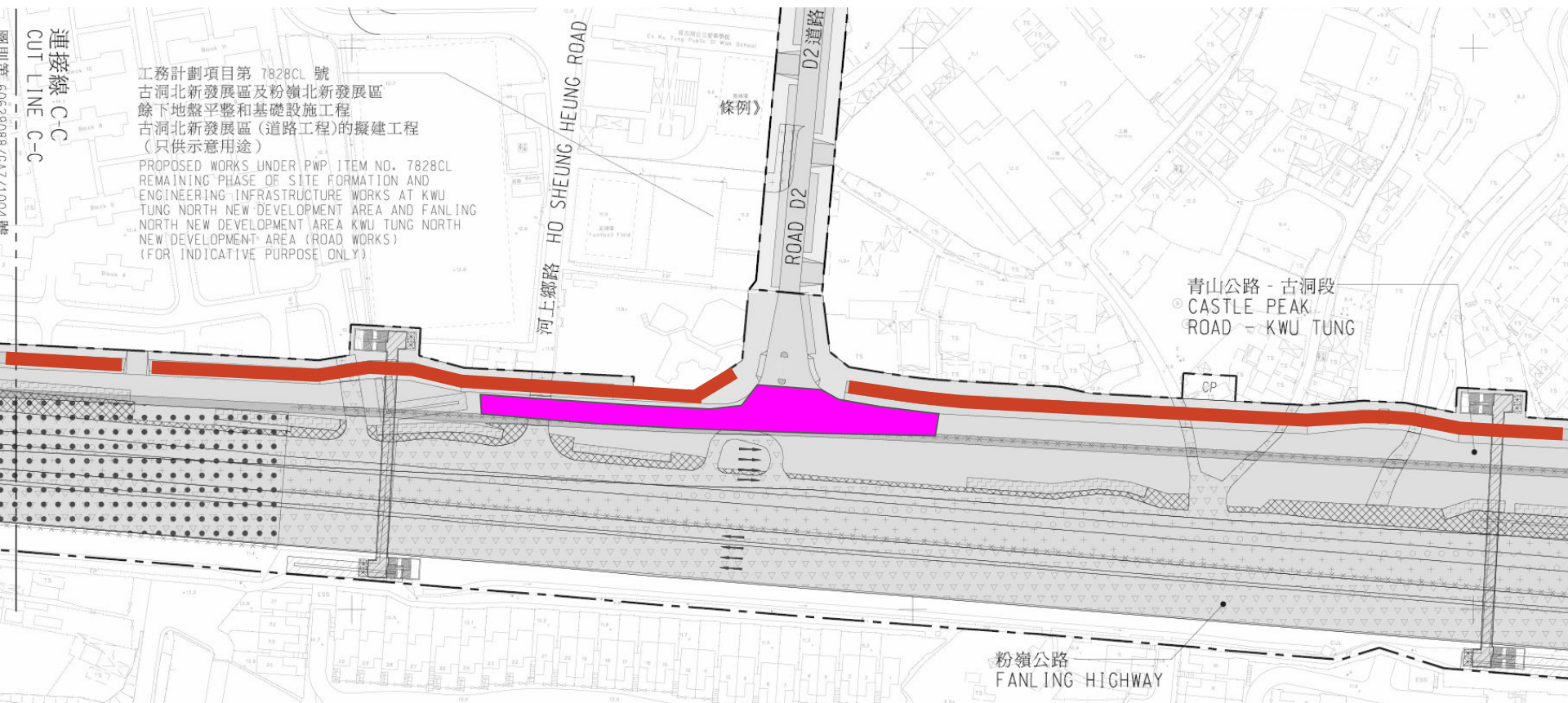
4. 改善 D2 路與青山公路(古洞段)路口之設計問題

建議趁賣地前爭取機會，縮短單車徑缺口



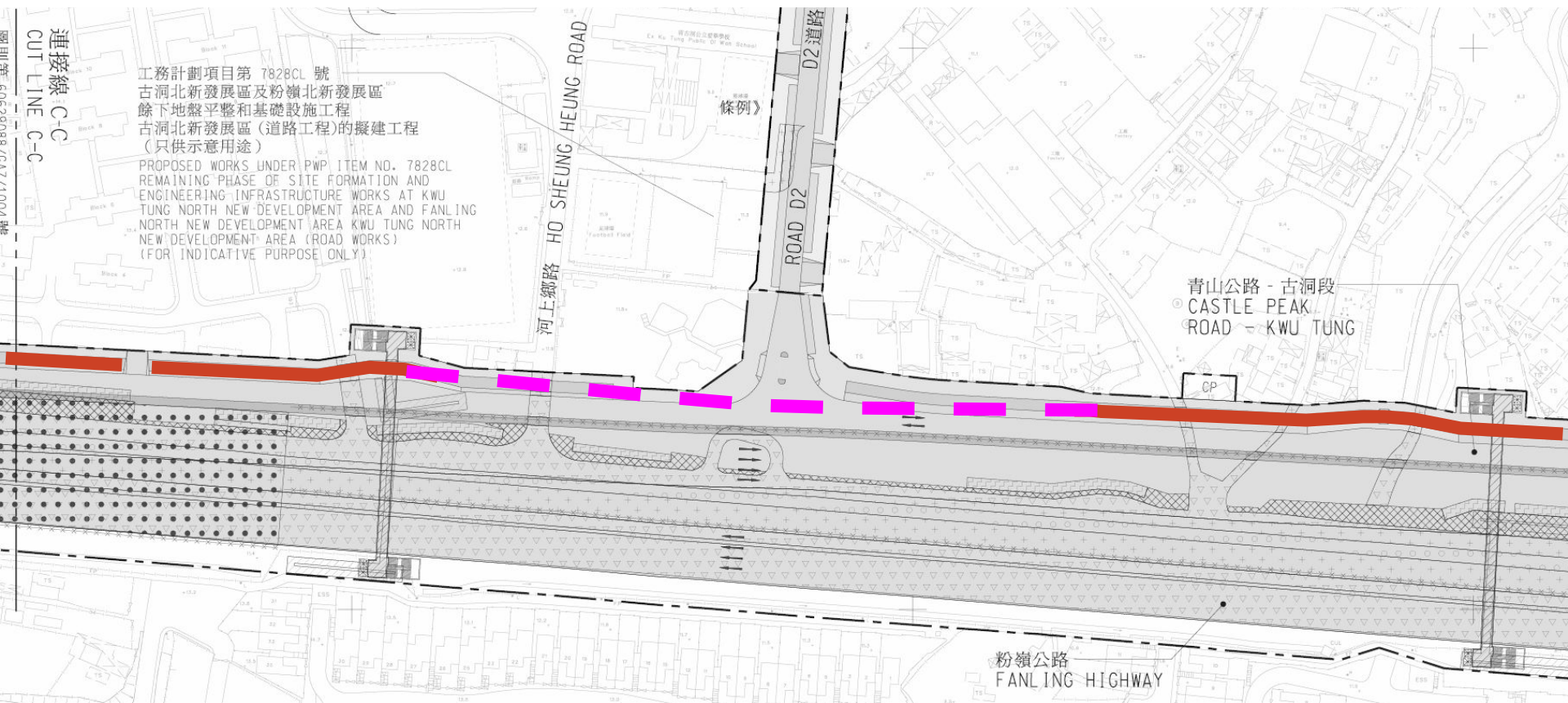
4. 改善 D2 路與青山公路(古洞段) 路口之設計問題

或微調道路，擴闊行人空間，縮短單車徑缺口



4. 改善 D2 路與青山公路(古洞段) 路口之設計問題

或設橋樑或隧道，縮短單車徑缺口



街道變革

STREET RESET



街道變革 Street Reset



<https://streetresethk.org/>