

致 行政長官 及 特首政策組施政報告小組：

街道變革就《行政長官 2024 年施政報告》公眾諮詢提出的十項建議

街道變革為一個匯聚支持人本交通的共同體，由從事城市規劃、運輸規劃、建築設計及社會創新的專業人士於 2020 年創立。我們致力透過研究、倡議和公眾教育，推動以人為本的運輸規劃和街道改造，使其更適切可持續和健康的出行模式，令本港成為更宜居的城市。

以下為我們就本年施政報告提出的十項建議 (可點擊跳至解說段落)：

促進步行經濟

1. 推動行人優先措施 重振城市活力及步行經濟
2. 鼓勵食肆設立「露天茶座」 增加街道消費吸引力
3. 盡快推動十字路口斜行過路合法化

提升道路安全、增加道路收入

4. 提高超速罰款金額並與駕駛者收入掛鉤 保持罰款阻嚇作用
5. 收緊中重型貨車的視線設備要求
6. 將首次登記稅和牌照年費與通脹率掛鉤
7. 引入道路徵費 替補燃油稅收入

鼓勵單車出行

8. 推動單車規劃基建 幫助工程界維持生計
9. 要求新發展項目提供單車出行配套及基建設施
10. 加強打擊單車盜竊罪案

本組織感謝閣下撥冗閱讀，並希望有關意見能夠幫助政府完善有關政策。

敬祝

鈞安

街道變革

2024 年 9 月 1 日

促進步行經濟

1. 推動行人優先措施 重振城市活力及步行經濟

本港街道車流繁忙過路難、空氣混濁又缺乏遮蔭。步行環境大多雖算「可行」，卻並非「易行、好行」。不少人本已不太喜歡在街上逗留和步行，現今更面對後疫情的經濟放緩、網上購物亦已成為大趨勢，普羅大眾出外消費的意欲更是一蹶不振。若要重新吸引人們出外消遣消費，我們不得不重視人本街道設計在箇中發揮的重要角色。

採取行人優先的街道改造措施，能夠使街道環境變得宜人並注入新活力，從而促進步行經濟，為社會帶來經濟效益。此舉不僅會為居民帶來更好的生活體驗，更能使步行重新成為舒適有趣的活動；營造熱鬧的街區氛圍，亦能吸引人們前來並停留而不只通過。當人們享受這樣的環境時，通常會停留更長時間，增加人們消費的機會及意欲。

以行人優先措施推動經濟效益，在外地不乏成功案例。在 2007 年起，紐約市運輸局開展多個街道改造計劃，其中之一為把布魯克林區一個三角路口的剩餘路面活化成公共休憩空間。局方後來利用銷售稅數據比較街道重新設計前後的零售活動，證實該街區的營業額在項目實施後錄得 172% 的增幅。¹ 另一個在曼哈頓區一條街道改劃泊車位作為「路邊茶座」和休憩空間的項目，讓該附近店舖的營業額增加 14%。² 而英國倫敦亦有類似情況。倫敦大學學院在 2017 年進行了一項深入的比較研究，涵蓋倫敦不同區域中心的十條街道。研究結果顯示，那些在近期曾實施步行環境改善計劃的街道，其店舖空置率較未實施改善計劃的街道低 17%。³

此舉絕不局限於設立行人專用區，還有更多易於廣泛實行的方法，例如增加和改善行人過路設施、擴闊行人路、收窄行車線以增設「路邊茶座」和休憩空間、設置更多遮蔭樹木和座椅、削減進入路段的車流量或車速，以至透過改造路口騰出剩餘空間，創建新的休憩空間或廣場等。一些改造項目更可透過小規模試驗和相對較低的成本推行，從中作為概念驗證及爭取市民支持。

行人優先和步行經濟的概念，不只適用於港島和九龍等「都會區」範圍，對於新界市中心亦同樣適用。本港各區的商戶同樣受到經濟不景氣的困擾，而街道改造則能夠作為回應社區需求的工具。運輸及物流局應主動擔任當中的關鍵主導角色，以創新思維和敢於嘗試的精神，使街道

¹ NYC Department of Transportation (2012) Measuring the Street: New Metrics for 21st Century Streets. Available at:

<https://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2012-10-measuring-the-street.pdf#page=7>

² 同上。

³ Carmona, M. et al. (2017) Street Appeal: The value of street improvements (research report commissioned by Transport for London). Available at: <https://content.tfl.gov.uk/street-appeal.pdf>

銳變成具吸引力的公共空間。當局亦可參考外地運輸部門的做法，收集車流量以外的不同類型數據來量度成效，例如街區商舖的營業額和人流變化，以說服公眾和持份者。



建議 1

採取行人優先的街道改造措施，使本港街道環境變得宜人並注入新活力，從而促進步行經濟。可實行的措施包括：

- 擴闊行人路並改善過路設施，如將路面局部收窄，減少行人過路視線盲點
- 設置更多綠化、樹木和座椅
- 改劃泊車位或行車綫以增設「露天茶座」和休憩空間（詳見**建議 2**）
- 更多鼓勵車輛緩行的街道設計（如設置減速平台和收窄路口彎角弧度）
- 推行 30 公里低限速區

2. 鼓勵更多食肆設立「露天茶座」 增加街道消費吸引力

為了增添街道活力，我們建議運輸署參考外地的「Parklet」概念，改劃街道的路旁泊車位或行車綫，讓食肆申請作「露天茶座」或公共休憩空間。此舉能夠美化街道景觀並吸引更多人流，並讓人們樂意駐足停留、休息並享受城市紛圍，從而促進步行經濟。

「Parklet」的概念，早在 2005 年於美國三藩市出現。現已成為不少城市街頭的提升吸引力的常見方式，單在美國已經有超過 3,000 個。「Parklet」通常以簡單物料鋪平原有泊車位至行人路水平，然後加入長椅、桌子、椅子、綠化、單車泊位，甚至遮蓋和照明等元素，為行人和街坊提供有趣的公共空間，讓人們坐下來休息。（見下頁圖片）許多食肆和咖啡店也以相同概念，在門面路邊加設露天茶座。此舉勝在其臨時性及低成本，若有需要亦可輕易移除。商戶亦需承擔部分建造和維護費用，減省試驗的財政成本。

露天茶座能在街道營造門庭若市的熱鬧氣氛，幫助吸引更多人流和帶動消費意欲。一項針對美國三藩市「Parklet」試點的研究顯示，該街區平日晚上的人流比從前增加 37%。⁴ 而一項在英國倫敦 Hammersmith 商業改善區的類似計劃，亦使相鄰店舖的營業額增加 30%。⁵

本港現時制度容許商戶申請使用官地設立露天茶座，當局只需將計劃擴展至涵蓋毗鄰行人路的泊車位或行車綫。政府亦可向熱門地段的商戶收取更高地租，比起用作路旁泊車位將更具財政和經濟效益。



由左上至右下：英國倫敦、新加坡、美國三藩市、美國紐約市⁶

⁴ San Francisco Great Streets Project (2010) Divisadero Trial Parklet Impact Report. Available at: https://nacto.org/docs/usdg/divisadero_trial_parklet_impact_report_pratt.pdf

⁵ Hammersmith BID (2018) Hammersmith Grove Parklets, accessed on 27 October 2023. Available at: <https://hammersmithbid.co.uk/our-projects/public-realm-and-green-investment/hammersmith-grove-parklet>

⁶ 圖片來源：WMB Studio, LopeLab, jeremyashaw/Flickr, Choongky/Shutterstock



美國紐約市 St Marks Place。疫情期間因室內用餐的限制，紐約市交通局開放申請 Open Restaurant Program，讓餐廳使用行人路及路邊空間供作戶外用餐區域。疫後此類型的安排亦已恆常化。⁷

為此，當局亦應放寬及簡化「露天食肆座位牌照」（OSA）的現行程序要求。現時若食肆欲設置露天座位，不論地點與否，均需經過食環署統籌的發牌程序。申請需經過眾多部門，動輒需時數月至一年。有餐廳申請長達兩年仍未獲批，效率之低為人垢病。為振興經濟，政府應改革 OSA 的申請制度，簡化申請程序以提升審批效率，為設立更多露天茶座拆牆鬆綁。

建議 2

鼓勵更多食肆設立「露天茶座」，在街道營造門庭若市的熱鬧氣氛，幫助帶動消費意欲：

- 改劃街道的路旁泊車位或行車綫，讓食肆申請作「露天茶座」或公共休憩空間
- 向熱門地段的商戶收取更高地租，比路旁泊車位收取更高財政和經濟效益
- 放寬及簡化「露天食肆座位牌照」（OSA）的現行程序要求

3. 盡快推動十字路口斜行過路合法化

早前運輸署在沙田及尖沙咀路口首設對角行人過路處。根據我們向運輸署索取的資料，本港現時至少有 500 個所有行人過路處會同時亮起綠燈的路口（即「行人全向路口」），相信一直有不少行人打斜過路，亦有基本條件容許行人斜角過路。

然而，早前運輸及物流局稱兩個試點啓用後，仍需約 6 至 9 個月觀察其運作和使用者適應情況，因應結果考慮未來方向。我們建議局方應採取更實際態度，研究如何同步增加更加多試點，訂立明確的時間表將更多路口斜行合法化。局方亦應與警方妥善溝通，對斜行行為寬鬆處理，例如以勸喻代替票控。

我們亦建議局方以風險為本，評估額外工程的必要性。目前兩個試點在試行斜角過路前，均被裝上額外的行人燈號柱和塗上斜角過路標記。若要將斜角過路廣泛地合法化，恐怕還要花費更

⁷ 圖片來源：Flicker - Eden, Janine and Jim (CC BY 2.0)

https://live.staticflickr.com/65535/50295553313_cd32277c65_k.jpg

多額外資源進行這些工程。以政府目前的財政狀況而言，強制所有路口均需進行額外工程才能容許斜角過路，未必是最花算的做法。

因此，我們建議在當局指定一些較低風險的中小型路口，簡單地豎立牌子、指示容許行人打斜過馬路。例子如銅鑼灣駱克道及波斯富街交界，以及大埔昌運中心對出安慈路及安祥路交界，這些路口每邊只有三至四條行車線。由於這些路口範圍較小、斜行距離較短，故大部份行人以現有燈號時間已能完成斜角路路。而且，該處不少行人實際上已習慣打斜過路，而行人過路時段亦不會有任何車輛進入路口範圍，過往亦鮮有對角過路的行人被撞倒。因此，在中小型路口直接將斜角過路合法化的風險，實在微乎其微。

政府應循用家而非只以工程角度思考，以風險為本的方式，縮減不必要程序和成本，盡快讓大多數行人受惠。

建議 3

盡快推動更多十字路口斜行過路合法化：

- 以風險為本評估額外工程的必要性，縮減不必要程序和成本，讓大多數行人受惠。
- 指定一些較低風險的中小型路口，簡單地豎立牌子、指示容許行人打斜過馬路。

提升道路安全、增加道路收入

4. 提高超速罰款金額並與駕駛者收入掛鉤 保持罰款阻嚇作用

目前的超速定額罰款四級制於 2000 年制定⁸。隨二十多年過去，罰款金額的阻嚇力逐漸因通脹及生活水平提升而減少，政府有必要檢討罰款金額以保持阻嚇作用。我們建議政府除了修例增加各級的超速罰款金額，更應該將金額與違例者收入掛鉤。此舉能夠確保罰款對所有違例者的經濟影響大致相等，從而提高法律執行的公正性，尤其對高收入人士的阻嚇作用。

芬蘭和瑞士現時已經對超速駕駛者實施「累進式罰款」制度，都是根據違規者的每日可支配收入計算⁹。以芬蘭為例，罰款金額基準為違例者每日收入的一半，再按違例的嚴重程度乘以若干倍數。而英國亦在 2017 年引入類似的超速罰則，罰款金額以違例者的每周收入計算，並根

⁸ 立法會（2000 年）立法會參考資料摘要《2000 年道路交通法例（修訂）條例草案》應付超速駕駛的措施, https://www.legco.gov.hk/yr99-00/chinese/bc/bc12/general/98_brf.pdf

⁹ World Economic Forum (15 June 2018) In Finland, speeding tickets are linked to your income, available at: <https://bit.ly/3FeDeyz>

據違例的嚴重程度分三級。以最嚴重一級的超速罰則為例，罰款可高達違規者每周收入的 175%，而罰款金額上限為 2,500 英鎊（約 2.4 萬港元）¹⁰。

超速會減少駕駛者的反應和煞車時間，因而更容易發生事故。此外，當車輛以較高的速度發生碰撞時，衝擊力更大，更可能造成更嚴重甚至致命的傷害。因此，政府應提高超速罰款金額以維持阻嚇力，甚至與違例者收入掛鈎，以遏止日益嚴重的慣性超速問題，保障所有道路使用者的安全。

建議 4

修例提高各級超速罰款金額，並將金額與違例者收入掛鈎，確保罰款對所有駕駛者的阻嚇作用。

5. 收緊中重型貨車的視線設備要求

根據警方的車禍數據分析，中重型貨車的視線盲點為過去涉及行人嚴重車禍的主因之一¹¹，而死者當中大多為長者。現時貨車因車輛設計而出現視線盲點，若行人位於車頭 3 米以內，司機難以察覺。另外，車輛擋風玻璃兩邊的支柱（A 柱）會在轉彎時遮擋部分視線。若行人進入支柱遮擋範圍，司機難以及時發現。警方亦發現不少致命行人車禍涉及右轉。由於右邊 A 柱較近司機，遮擋範圍較大，令右轉佔 2019 年整體長者行人致命車禍的 35%。

貨車司機需要時刻檢查多個魚眼或倒後鏡，容易出現人為錯誤。現行法例卻未有與時並進，未有要求現役貨車配備針對前方及兩側視線盲點的視像或感應裝置，容讓同類車禍一再發生。現時的私家車都有許多車身感應器，但大多數現役大型車輛卻罕有安裝，現狀不可接受。

¹⁰ Which? (1 September 2023) Speeding Fines, Tickets And Penalties Explained, Available at: <https://bit.ly/45zZ3mQ>

¹¹ 香港 01 (2020 年 6 月 13 日) 中重型貨車存三大盲點 <https://bit.ly/3PefZdM>

無立法規管貨車盲點安全設備 行人單車皆受害

若行人位於車頭3米以內，司機難以察覺



單車若與貨車並排轉彎，會因「內輪差」導致意外發生

A柱在轉彎時遮擋部分視線，若行人進入支柱遮擋範圍，司機難以及時發現

警方去年分析交通意外數據時發現，12宗致命車禍涉及右轉。由於右邊A柱較近司機，遮擋範圍較大，令右轉佔整體長者行人致命意外的 **35%**

一般貨車的盲點位置



你看見我身後的車輛這麼大

現時本港市面的貨車大多因車輛設計而出現視線盲點，若行人位於車頭3米以內，司機難以察覺。

註：根據目前分類，圖中所示的為中型貨車

近年本港泥頭車司機業界已開始要求政府推動改善視線盲點的措施¹²，而國際間現時亦已積極推動更安全的貨車設計，減少對行人和單車使用者的威脅。歐盟將從2022年起強制要求所有貨車安裝側視雷達（side-facing radar），據研究可將涉及貨車和行人的嚴重車禍減少達六成。¹³而英國倫敦運輸局率先在2019年提出《重型車輛視線標準》（Direct Vision Standard）及重型貨車安全許可證（HGV safety permit）措施，在2021年3月起要求超過12噸的重型車輛需要符合最低標準及申請許可證方可進入市內；2024年起更將規定所有進入市內的貨車符合更嚴格標準，讓司機能直接看見或透過儀器監察車身的各個盲點。數據顯示，自當局引入《重型車輛視線標準》後，重型貨車因視線因素而造成的致命車禍已大幅下跌75%。¹⁴

倫敦當局的《重型車輛視線標準》是一個評級準則，透過要求舊式重型車輛安裝盲點視像裝置、近距離探測器、車側保護、合適的倒後鏡、車輛轉左聲音警報及警告標示等，為重型車輛評級。準則要求會逐步提升，現時1星評級車輛已可進入市內，直到2024年重型車輛需要達到至少3星評級才能繼續在市內行駛。因應這規定，近年倫敦市面的許多中重型車輛，已經見

¹² on.cc 東網 (2022年8月21日) 1日2宗泥頭車嚴重車禍 業界指需改善中重型商用車盲點
<https://bit.ly/48Hz93t>

¹³ Badgley, J. et al (2020) A Literature Review of Lateral Protection Devices on Trucks Intended for Reducing Pedestrian and Cyclist Fatalities, United States Department of Transportation. Available at: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/49250>

¹⁴ Transport for London (13 June 2023) Press Release: TfL and London Councils progress plans to further improve lorry safety in London. Available at:
<https://tfl.gov.uk/info-for/media/press-releases/2023/june/tfl-and-london-councils-progress-plans-to-further-improve-lorry-safety-in-london>

有名為「Direct Vision HGV」（直接視野貨車）的嶄新設計，包括配有特低擋風玻璃和全透明車門設計，令司機能直接察看前方和車頭兩旁位置（見下圖）。



司機在傳統貨車（紅色）與「Direct Vision HGV」（藍色）能夠直接看見的視野比較¹⁵



倫敦街頭所見的「Direct Vision HGV」，可見配有特低擋風玻璃和全透明車門設計

直接視野（Direct Vision）貨車設計，對提升貨車安全的效用非常明顯。顧問公司 Arup 與英國列斯大學（University of Leeds）聯合發表的研究顯示，配備直接視野設計能使貨車司機的反應時間快 0.7 秒，進而縮短剎車距離。這代表以時速 25 公里行駛的貨車，將削減 5 米的剎車距離。¹⁶

¹⁵ 圖片來自倫敦運輸局 Transport for London (2016) Direct vision – Working towards the Direct Vision Standard for London's heavy goods vehicles. Available at <https://content.tfl.gov.uk/working-towards-direct-vision-hgvs.pdf>

¹⁶ Milner, R. & Western-Williams, H. (2016) Direct Vision vs Indirect Vision: A study exploring the potential improvements to road safety through expanding the HGV cab field of vision (prepared by Arup and University of Leeds for Transport for London). Available at:

司機的工時長、疲勞情況屢見不鮮。即使司機一眼關七，若有丁點遺漏，意外足以致命。為防止視線盲點導致更多可避免的傷害，運輸署應參考上述倫敦當局的成功例子、盡快採取行動，收緊新登記中型和重型貨車的視線標準。政府亦應逐步要求現役貨車配備相應設計或裝置，讓司機能夠直接看見或透過儀器監察車身的各個盲點。就此方面，政府可參考倫敦的「重型貨車安全許可證」制度，隨實施年期逐步提升安全設備要求。

政府應為此向業界提供特惠資助計劃。適逢環保署正進行淘汰歐盟四期柴油商業車輛計劃，運輸署可與環保署合作、加大資助限額。上述要求亦應盡快生效，令車主換車時一併納入考慮，減少對業界的負面影響。

事實上，現時市面一些隸屬食環署或其外判承辦商的新型垃圾車，已經引入近似上述「Direct Vision HGV」的直接視野設計，配有特低擋風玻璃、較低的兩側車窗及車身盲點視像裝置，容許司機能直接察看前方和車頭兩旁位置。據悉政府及外判承辦商引入這些新型垃圾車，是為了符合政府合約中對保障職安健的條款。政府可參考相關條款和實施模式，在外判服務合約、政府工程招標和政府購置新車的招標程序中，加入有關符合新視線標準的相關條款，以期快見成效。

街道變革衷心促請政府從善如流，正視中重型貨車的視線盲點問題，與業界妥善溝通並修改法例、盡快要求所有現役和新登記貨車安裝車身視像或感應裝置，才能避免更多長者行人命喪輪下。

建議 5

盡快收緊中型和重型貨車的視線標準，防止貨車視線盲點導致更多可避免的道路傷害。

具體措施包括：

- 在外判服務合約或政府工程招標時加入條款，要求承辦商使用的貨車必需符合新的視線設備要求，即能讓駕駛者直接看見或透過儀器監察車身各個盲點；所有政府新車的採購程序亦應與此看齊。
- 修改法例並與業界妥善溝通，收緊新登記中型和重型貨車的視線標準。
- 新法例亦應對現役舊式貨車設有日落條款，要求車主在限期前安裝前方盲點視像裝置、車側鏡頭或探測器及合規格的魚眼鏡等安全設備。車輛亦應設置轉左聲音警報及車尾警告標示，提醒行人及單車或電單車使用者遠離。
- 政府應為此向業界提供特惠資助計劃。適逢環保署現正進行淘汰歐盟四期柴油商業

車輛計劃，運輸署可與環保署合作並加大資助額，鼓勵車主使用擁有直接視野設計的車種，或安裝視線安全設備以符合新要求。上述要求亦應盡快生效，令車主換車時一併納入考慮，減少對業界的負面影響。

6. 將首次登記稅和牌照年費與通脹率掛鉤

現行針對私家車擁車率的措施有首次登記稅（First Registration Tax）和牌照年費（Annual License Fee）。雖然兩者都實行已久，私家車擁車率卻不斷遞增。如我們在第 1 章的重點統計數據所示，擁車率的升幅遠超道路容量及人口增長。

首次登記稅和牌照年費等長期甚少調整，其對管理私家車擁車率的效用已隨著購買力和通脹逐步遞減。儘管其收費水平變得過時，我們認為這些收費方式仍然是管理私家車需求的重要部分之一，惟其收費水平有需要因應經濟情況、實際運輸需求相應作出調整。

政府應研究根據通脹率和購買力的變化，檢視首次登記稅（First Registration Tax）和牌照年費（Annual License Fee）的現有收費水平，以相應比例進行調整，限制私人車輛擁有數量的增長。最終制定一個調整機制，定期審查上述費用的收費水平，以確保其持續有效。

建議 6

根據通脹率和購買力的變化，檢視首次登記稅（First Registration Tax）和牌照年費（Annual License Fee）的現有收費水平，以相應比例進行調整，限制私人車輛擁有數量的增長。長遠而言應制定一個調整機制，定期審查上述費用的收費水平，以確保其持續有效。

7. 引入道路徵費 替補燃油稅收入

鑒於政府亦已決定於 2035 年或之前停止新燃油驅動及混合動力的私家車註冊，因此政府亦有迫切需要尋找替代方案，一方面彌補燃油稅的收入，另一方面更有效、全面地管理私家車的使用情況。

儘管新一代的私家車（包括燃料效率高的汽車和電動車等）均具有較低的碳足跡，其本質上與一般私家車並沒有分別，路面空間利用效率依然較低，其生產、運輸、運行等整個生命周期仍然對環境造成一定負面影響。故電動車應否普及，於交通運輸策略上實屬偽命題。若然打著「電動車更為環保」的旗號讓整體私家車使用變得更為普及，將會加劇其累加的交通和環境等外部成本。現時本著以私家車輛為主的道路環境勢必持續，這通通都更不可取。

策略上，我們認為香港有需要引入道路徵費作為新一代的車輛需求管理措施。機制應以徵收駕駛者每一次駕駛車輛及其行駛距離所產生的邊際社會成本，來調節私家車使用。不少國家和地區（如倫敦、新加坡和紐約）都已經或者將會實施道路徵費，例如擠塞徵費和低排放區等。他們實踐的理念，皆為以收費來調節市場使用車輛的需求，從而減少汽車交通及其相關的外部成本。

隨著易通行計劃在去年底實施，道路徵費所需的相關技術也已經就緒。政府可由行車隧道收費進一步拓展至整體道路網的收費模式，就私家車的使用實施道路徵費。定價應根據每增加一次額外行程或行駛距離的邊際社會成本而按比例收取。

實際的收費模式可再作進一步研究，包括但不限於分區、區域或行駛距離等不同收費模式。收費水平應適時根據實際交通水平而變化，不應將交通轉移到地區街道網絡上。最終目標是妥善管控私家車的整體使用率。

建議 7

透過擴大易通行的使用範圍，就私家車的使用實施道路徵費。定價應根據每增加一次額外行程或行駛距離的邊際社會成本而按比例收取。

實際的收費模式可再作進一步研究，包括但不限於分區、區域或行駛距離等不同收費模式。收費水平應適時根據實際交通水平而變化，不應將交通轉移到地區街道網絡上。最終目標是妥善管控私家車的整體使用率。

鼓勵單車出行

8. 推動單車基建 幫助工程界維持生計

推動單車友善的基建、維護及管理均涉及公共財政，與現有公路及公共設施相同，可成為促進就業及帶動經濟的其中一個模式。單車徑成本豐儉由人，由廉價的地面通道，以至天橋隧道，無論配合首尾程交通抑或跨區行程，均可因地制宜以達致最佳設計，為市民帶來方便，滿足不同收入、需要及習慣的人士之出行需要。個別路段的關鍵連接，可參考世界及內地各大城市經驗，引入單車橋及隧道，並以此惠及工程業界。

現有單車徑及擬議單車通道旁可設置臨時或永久配套設施，例如休息站、更衣室、泊位、維修站、租賃站等，將服務外判予私人企業，提供多元化的免費或收費服務，促進可持續經濟及就業、提升設施長期吸引力。

政府應為工程訂立優次，配合財政狀況，參考海濱發展模式，「先駁通後優化」，先貫通全港主要區域包括港九市區，然後擴展網絡深入各區。運用市區共享徑，街道設計及交通管制的經驗，拓展單車基建網絡。

而單車友善設施背後的成本效益，應涵蓋促進單車及街道經濟、提升公眾健康、減少醫療負擔、擴大公共交通覆蓋範圍、減輕道路擠塞及減少能源消耗等多方面得益等，作全盤計算。應搜集及善用各方面數據，為未來單車交通增長作出預測及進行相應路線及設施規劃。

建議 8

推動單車基建，能提升公眾健康和擴大公共交通覆蓋範圍之餘，亦有助工程界維持生計。政府應為工程訂立優次，參考海濱發展「先駁通後優化」的模式，擴展單車網絡深入各區。

9. 要求新發展項目提供單車出行配套及基建設施

新發展和市區更新一向是引入城市規劃及設計元素的最佳機會，當局應當掌握並訂立規劃框架，為實踐單車出行的願景踏出第一步。政府應在每個項目的早期規劃階段積極引入單車出行配套。建議運輸及物流局與發展局合作，共同更新《香港規劃標準與準則》，指引物業發展者提供（或預留空間興建）單車基建、泊位和淋浴間等相關配套的數量及質素。

當局亦可與發展局合作，在城市規劃條例或建築物條例下的程序，或地契條款附加相關要求。應要求特定規模物業發展的申請者，在交通運輸評估（即現有交通影響評估）中加入「步行及單車出行大綱」（walking and cycling plan），並開放予公眾查閱及發表意見。此大綱涵蓋配套設施、連接鄰近網絡及公共交通樞紐的方式及路線，以及各使用者路線之間的理順方式，由設計階段開始排解潛在衝突。政府更應就公共設施及建築物引入有關大綱及配套，以作範例。

當局亦應與綠色建築議會探討加強「綠建環評」就新建及現有公共及私人建築物單車配套（例如泊位、通道設計、更衣室等）的評分標準，甚至設成「先決條件」要求。單車泊位的數量及管理要求，亦應予以提升。

此外，當局應留意區域市區重建研究，以及將來市區重建項目與單車出行需求的關係，與市區重建局合作，確保在規劃過程中制訂及充分實現「步行及單車出行大綱」。大型市區重建項目的範圍廣闊，且通常包括區域核心、街道及現有公共設施土地，容易觸及單車需求線，預期單車使用量高。故此，必需透過有效程序，在早期規劃階段預留空間予單車路線及設施。

建議 9

在市區更新項目前期積極引入單車出行配套，更新《香港規劃標準與準則》；透過地契條款及建築物條例，要求個別物業發展者提交及執行「步行及單車出行大綱」（walking and cycling plan）；並探討加強「綠建環評」的評分標準；留意區域市區重建研究，與市區重建局合作。

10. 加強打擊單車盜竊罪案

現時許多市民因單車失竊問題嚴重，不敢將自己的單車停泊在公眾泊位，又或者只敢使用質素或樣貌參差的單車，恐防被賊人盯上。

根據警方 2023 年 6 月數字，過去五年本港共有超過三千五百宗單車盜竊案。破案率近年則愈趨下降，由 2018 年的 35.7% 降至 2022 年的 21.8%¹⁷，即十部被竊單車當中只有大約兩部被尋回。難怪市民對單車出行的誘因下降，亦未能幫助提升單車出行的形象。

因此，我們建議運輸署和警方合作加強打擊單車盜竊罪案。警方亦應撥出專責人手偵查盜竊案件，並採取情報主導和黑點為本的偵查策略，提高單車盜竊罪案的破案率，挽回市民在公眾地方停泊單車的信心。

建議 10

與警方合作加強打擊單車盜竊罪案。警方亦應撥出專責人手偵查盜竊案件，並採取情報主導和黑點為本的偵查策略，提高單車盜竊罪案的破案率，挽回市民在公眾地方停泊單車的信心。

- 完 -

¹⁷ 獨立媒體（2023 年 5 月 10 日）去年 766 宗單車盜竊案 「重災區」元朗佔兩成 <https://bit.ly/3ZKjLzd>