

北部都會區——牛潭尾新發展區

街道、單車網絡及發展規劃建議

街道變革

2025 年 1 月

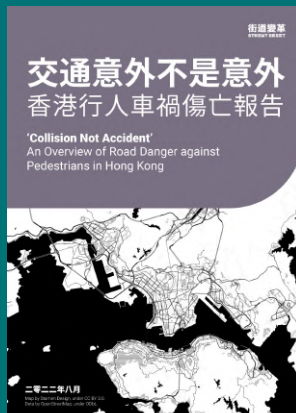
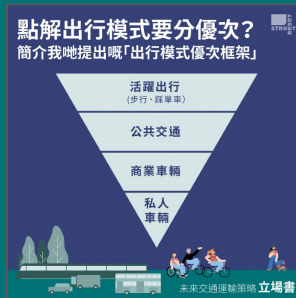
街道變革

STREET RESET

街道變革是一個匯聚支持人本交通、改變街道設計的共同體，由從事城市規劃、建築設計及社會創新的成員於 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。

Facebook 專頁：fb.com/StreetResetHK



我們對牛潭尾發展區的願景

街道變革認同北部都會區（北都）對本港未來發展十分重要，牛潭尾發展區亦為北都的重要組成部分。

牛潭尾位處新田科技城邊緣。因其區域較小，定位上將較依賴新田科技城及其他鄰近市鎮。若要建構局方願景中的「15 分鐘生活圈」，除了良好的公共交通連接，建造便捷舒適的單車行人網絡則至為關鍵。

因此，我們希望政府以**新思維**設計街道和單車網絡，為北都整體普及活躍出行 (Active Travel) 創造條件。

北都是本港推動**活躍出行**和**人本街道**設計新方向的關鍵場所。一流的街道規劃和設計，將為鄰近地區樹立未來數十年的標準典範。



我們的建議

優質的單車網絡規劃——實現「15 分鐘生活圈」的基礎 ([p. 6](#))

1. 建設優質的單車主幹道，連接新田科技城 ([p. 7](#))
2. 提供便捷緊密的區內單車網絡 ([p. 9](#))
3. 規劃單車友善路口，容許直接騎車過路 ([p. 12](#))
4. 在更多地方提供優質單車泊位 ([p. 17](#))

採用人本街道設計——營造幸福安心的社區環境 ([p. 20](#))

5. 調低區域及地區道路的設計速度至時速 30 公里 ([p. 22](#))
6. 廣泛應用交通緩行設計、導引駕駛者低速行駛 ([p. 24](#))
7. 理順路面空間分配、運載效率最大化 ([p. 30](#))
8. 採取適當的建築物後退距離，以營造地方感 ([p. 31](#))

「輕汽車」(Car-lite) 的發展項目規劃——為宜居城市創造條件 ([p. 33](#))

9. 收緊新發展項目之泊車位供應 ([p. 34](#))
10. 要求提供單車泊位、淋浴間及單車徑等設施配套 ([p. 35](#))

附錄：建議政府採用的街道設計（示意圖集）([p. 36](#))

優質的單車網絡規劃—— 實現「15 分鐘生活圈」的基礎

優質的單車網絡規劃——實現「15 分鐘生活圈」的基礎

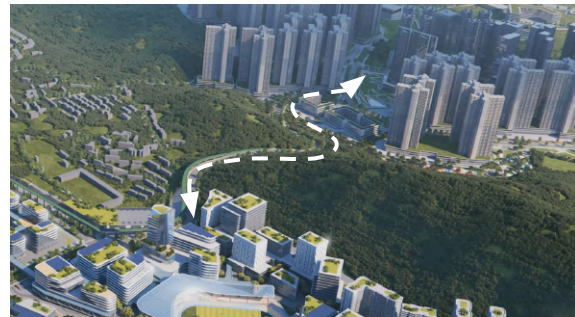
- 騎單車成本低且比步行快，亦免卻接駁公共交通的候車時間。
- 若能提供妥善的單車徑和泊位配套，單車能夠擴大公共交通站點的覆蓋範圍，使單車和公共交通發揮協同效應，減少市民擁車 / 駕車出行誘因。
- 再者，針對本港緊絀的路面空間，單車能以少量路面運載更多人次，能夠減輕路面車流負荷、提升城市交通的韌性。
- 完善的基建設計和合適配套，將充分釋放單車的潛力，以彈性和快捷的特點成為更多市民的日常代步選擇，貫徹「15 分鐘生活圈」的規劃概念。



運輸及物流局於立法會交代《交通運輸策略性研究》初步建議的簡報截圖

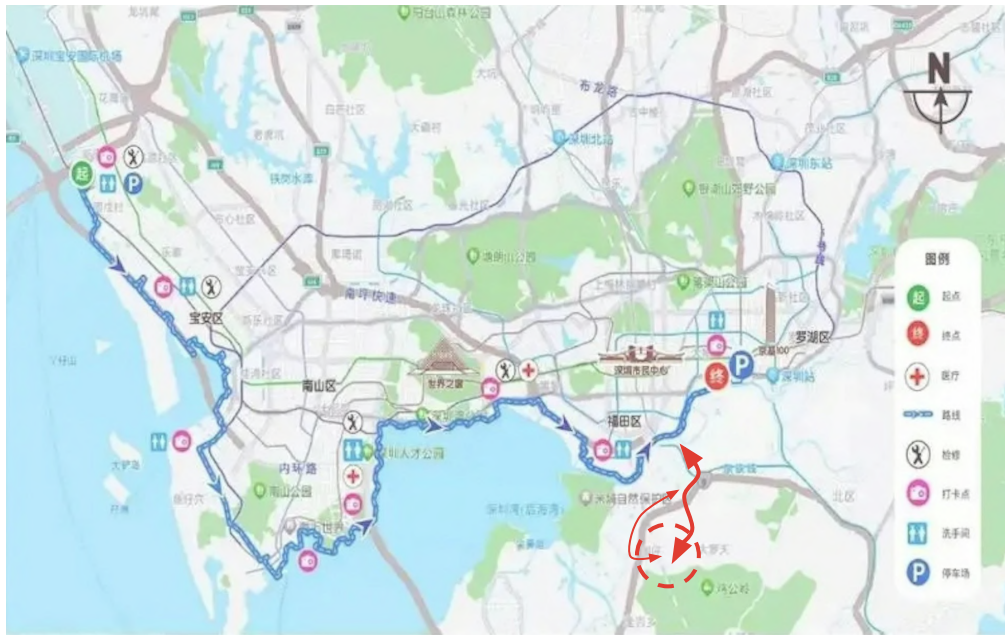
1. 建設優質的單車主幹道，連接新田科技城

- 據了解，牛潭尾發展區內將提供以河畔藍綠走廊為主軸的單車徑網絡，配合支路而成接近「魚骨狀」的網絡
- 來往本區的單車及行人交通路線，應避免只有一個出口、壓倒性依賴牛潭尾鐵路站及更遠的新界單車徑網絡
- 建議除道路以外，**提供安全舒適的單車徑及行人路**，**直達距離相若的新田鐵路站**，以擴大十五分鐘生活圈、協助疏導交通、方便北部都會區融合互補，以及確保交通系統具備韌性；**善用斜道、升降機及隧道處理地勢問題。**
- 世界及內地一流學府均有多於一個鐵路站連接，包括：
 - 北京清華大學毗鄰四個鐵路站
 - 廣州大學城（一期）毗鄰兩個鐵路站
 - 新加坡南洋理工大學校園內外正在興建三個鐵路站



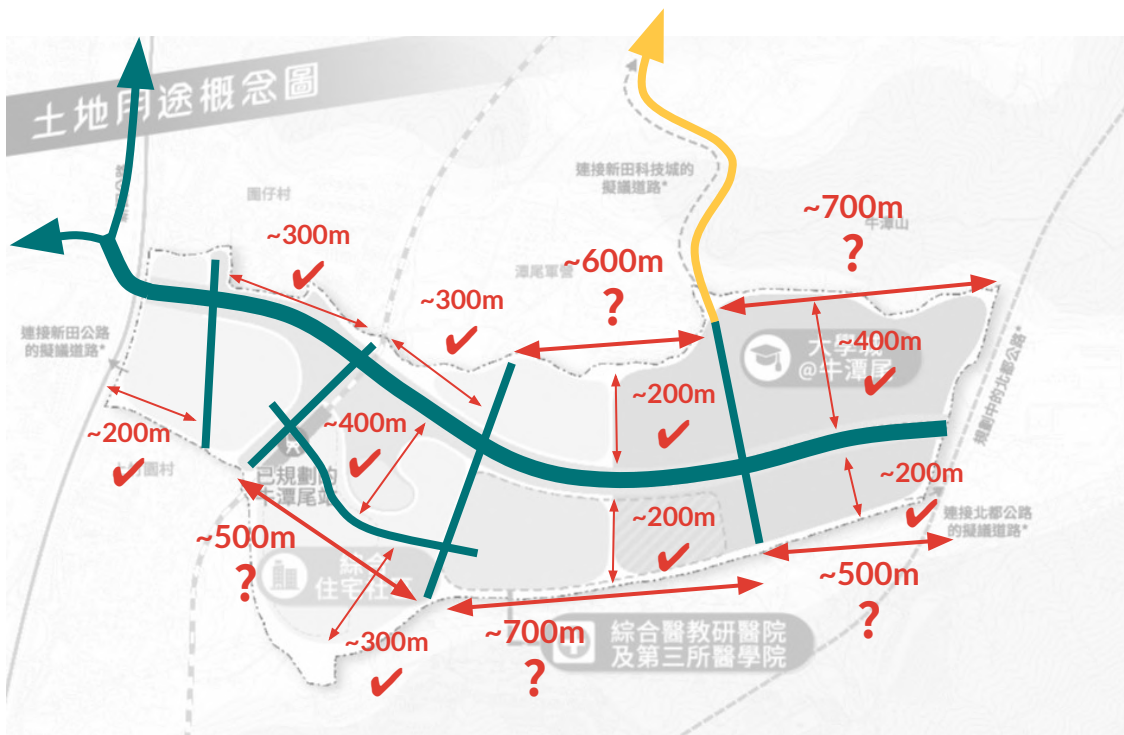
1. 建設優質的單車主幹道，連接新田科技城（續）

- 建設直達新田科技城的單車徑，亦能方便跨境單車交通。此舉能促進跨境單車旅遊，為旅客提供多元化選擇。
- 對大學城而言，如能經過新田科技城前往落馬洲管制站及深圳河對岸的河畔及海濱自行車道系統，路線長度將有望由 8 公里縮減至 6 公里以下，同時促進新田科技城的街道商業活動。



2. 提供便捷緊密的區內單車網絡

- 建議參考外地和本地例子（見下頁），在規劃過程確保單車專用通道的密度不疏於 400 米，將區內主要設施緊密覆蓋於 5 分鐘步行距離或 2 分鐘騎行距離之內。
- 據了解，區內似乎所有地點均能在 400 米內到達單車徑，而且沿線建築物將會提供生氣洋溢的臨街設施（active frontage）
- 唯獨大型地盤（即部分住宅屋苑、醫院及大學城）網絡較疏，可能只有外圍設施及建築物方便市民騎單車前往。



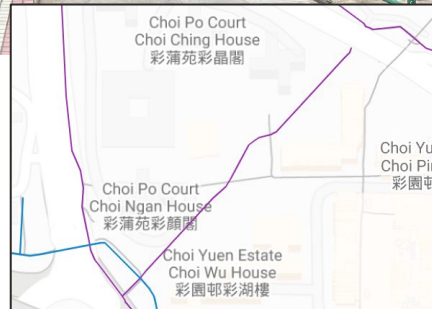
2. 提供便捷緊密的區內單車網絡（續）

- 因此，我們建議當局於規劃大綱圖，以及大型地塊（即片區、部分住宅屋苑、醫院及大學城）的地契條款中，訂定需要在地塊內提供一定密度的單車網絡。此舉能容許單車徑深入貫通發展用地，增加單車可到達及停泊的地點。



例子：加拿大蒙特利爾麥基爾大學主校區內，單車能與車輛共享主要路面，主要建築物外均有單車泊位。

例子：上水彩園邨和彩蒲苑本身被單車徑網絡包圍，有一條貫穿屋邨範圍的緊急車輛通道(EVA)與外圍單車徑連接、容許單車行駛。



2. 提供便捷緊密的區內單車網絡（續）

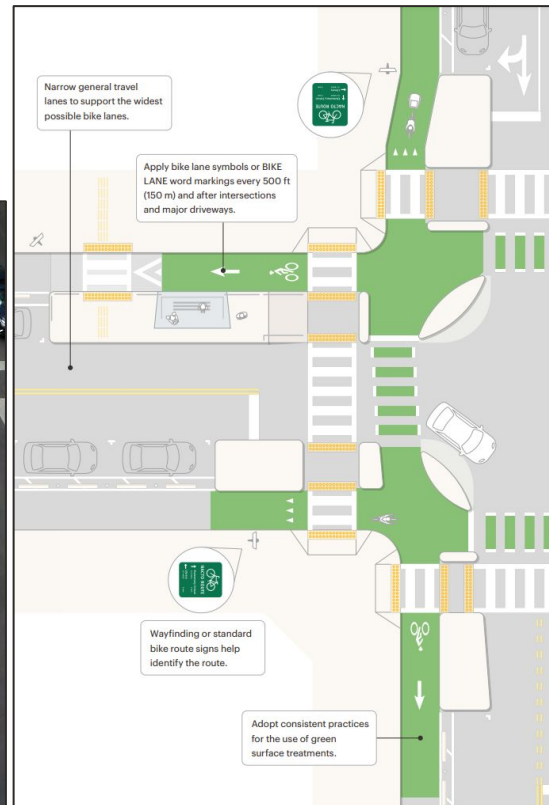
- 因應政府的綠色發展模式，我們預期北都將有巨量人口以單車作為首尾程及短途運輸模式。政府應以規劃及設計配合，按預期流量將單車通道劃分等級，及接受更多元化騎單車空間類型，以提供更密集網絡，進一步減少首尾程步行及「推單車」的距離，提升單車出行的**吸引力**。例如：
 - 於需求龐大的路段提供分隔式標準單車徑，並避免需要停車的路口，保持通道**直接連貫**
 - 引入低車速、低車流的「單車友善街道」
 - 將「緊急車輛通道」和「共享徑」納入單車網絡規劃（這些通道毋需建造分隔式單車徑，亦能為使用者提供安全舒適的騎行環境）



加拿大溫哥華市為「為所有年齡和能力的人」('All Ages & Abilities') 建立單車網絡的設計指南，當中提及各種分類及相應的舒適程度。

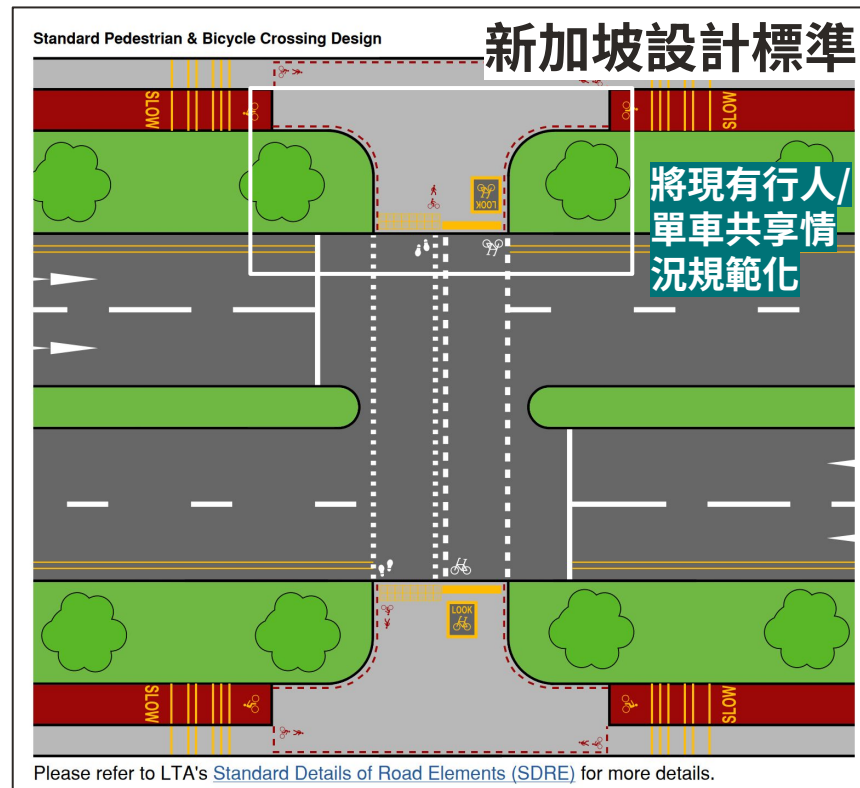
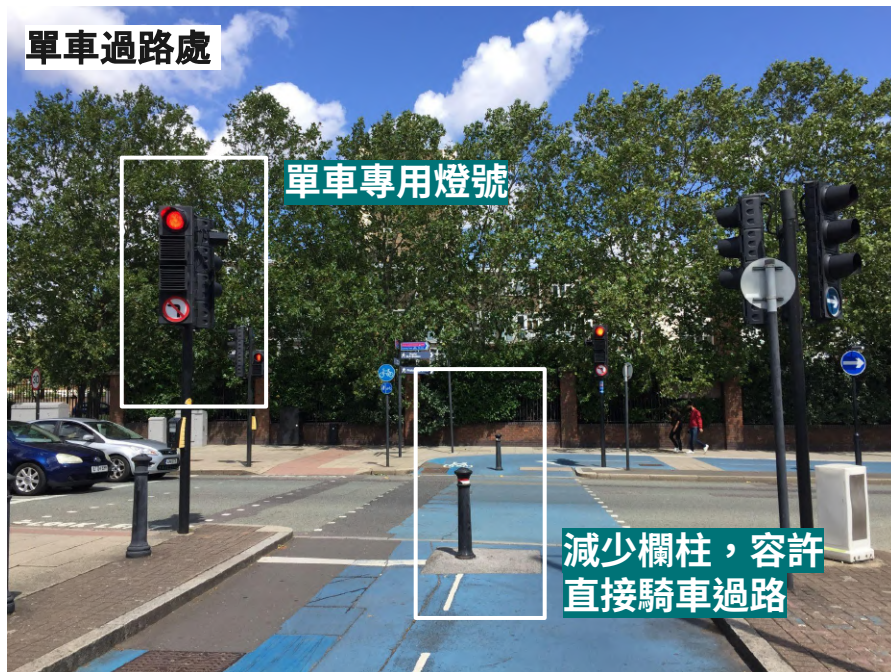
3. 規劃單車友善路口 容許直接騎車過路

- 根據政府過往的慣常做法，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。
- 促請當局應參考外國及國內單車友善城市的做法去設計這些路口，容許騎單車者直接行駛過路。



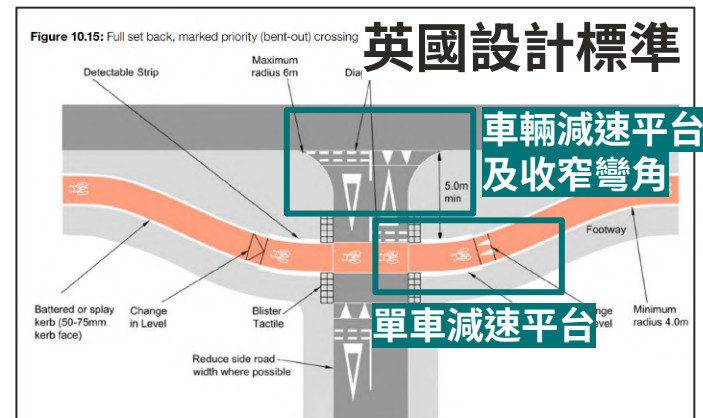
示意圖：單車過路處

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

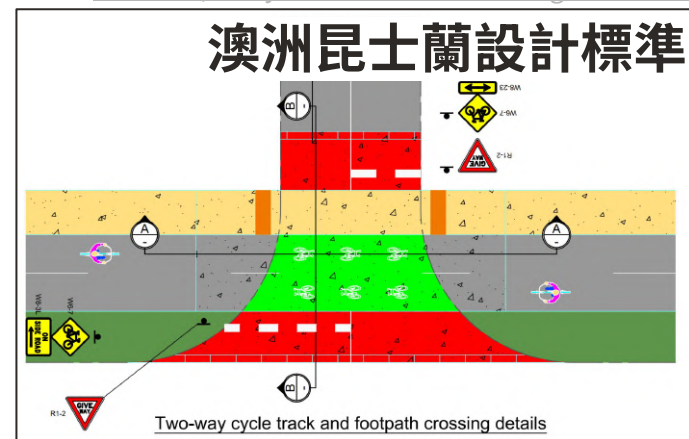


Source: [Singapore Walking and Cycling Design Guide](#)

例子：倫敦 Lea Bridge Road (Cycleway 23)



Source: UK LTN 1/20 Cycle Infrastructure Design Guidance



Source: Queensland's Guideline Selection and design of cycle tracks 14

示意圖：單車徑沿線的十字路口

在單車徑沿線的十字路口設環形分隔式單車徑、配合行人過路處的設計，能兼顧行人、單車使用者和駕駛者的需要。

單車使用者於路口與車輛相撞的機會大減。單車左轉不需等候燈號，亦有專屬燈號容許直行和右轉，不與車輛衝突。



Manchester City Council

示意圖：單車行人友善的大型迴旋處

迴旋處能減緩車速，並緩和車輛萬一發生時的衝突角度，降低致命車禍的風險，提升整體交通安全。

設置單線迴旋處設計，配合實體分隔的單車專用綫和行人過路處，能夠為路口營造較人本舒適的環境。

若擔心重型貨車不夠空間轉彎，可在中央島旁設「Truck Apron」[^]。

[^] 「Truck Apron」是指迴旋處中心周圍的一個稍微抬高的區域，通常用於讓大型車輛（如貨車或巴士）在轉彎時有額外空間，普通車輛則不得進入。此舉令單線迴旋處能讓大型車輛順利通過，使道路空間最小化變得可行，使街道較人本舒適。



4. 在更多地方提供優質單車泊位

- 為了讓使用單車更加便利，成為日常生活的出行模式，政府應在每條街道及通道上盡可能提供單車泊車設施
- 不同於機動車輛，單車泊位規劃不宜在「少數地點大量提供」，反而應採取「**多處少量提供**」的方式，讓使用者能在就近最終目的地的位置停泊
- 所有鐵路車站及公共交通交匯處亦應提供安全的單車停泊設施，以方便市民在行程的首尾里程使用單車。安全的單車停車設施應該**附設上蓋、並配備24小時閉路電視**，以提高停放單車的安全性

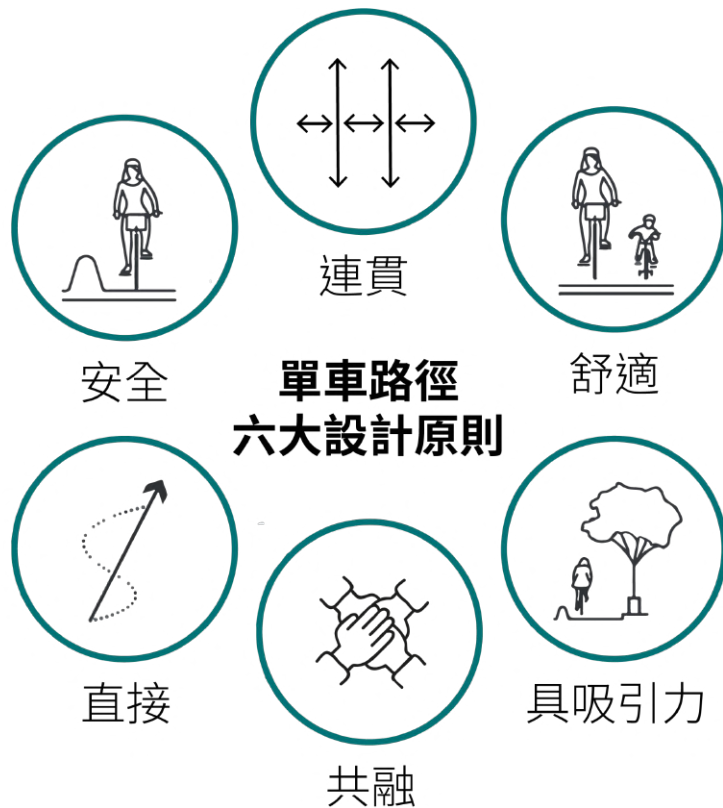


荷蘭阿姆斯特丹車站的室內單車泊車場，
備有24小時閉路電視和保安人員

上述建議均貫徹 單車友善的設計原則

各個元素相互影響、同等重要，
共同代表單車出行設施的基本要求。

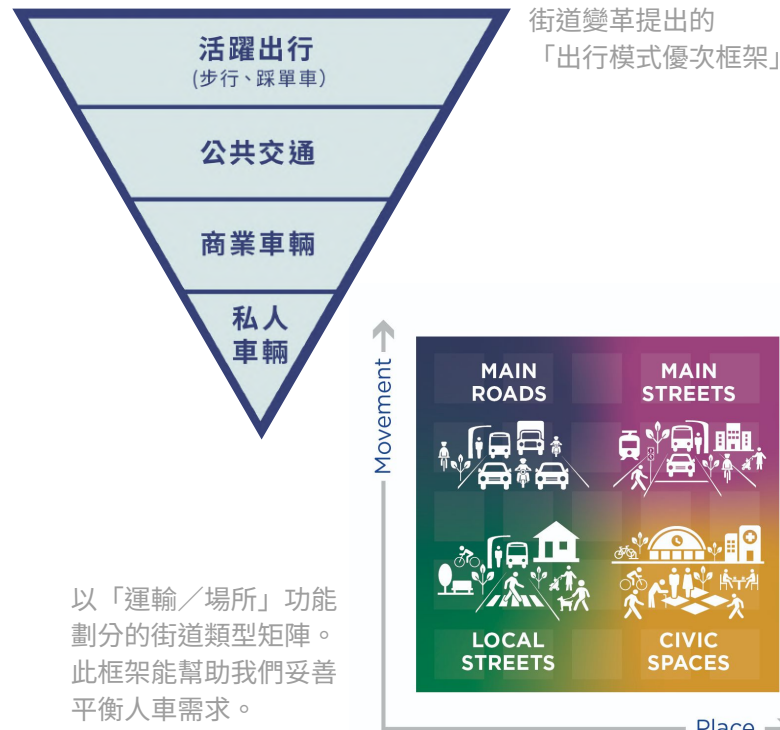
從單車使用者角度理解和改進單車徑設計，
在其需要與安全之間作出妥善平衡，
才能真正減少車禍風險。



採用人本街道設計—— 營造幸福安心的社區環境

採用人本街道設計——營造幸福安心的社區環境

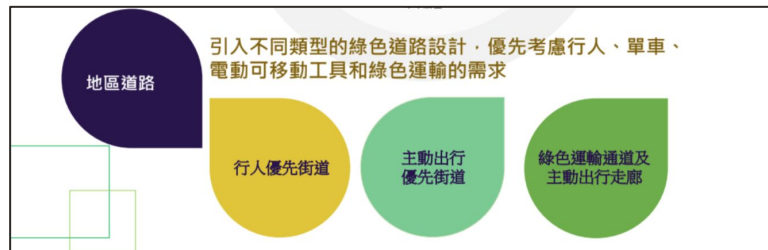
- 作為人們日常最易接觸到的公共空間，街道環境的設計影響著人的健康、幸福感和社區宜居度。
- 我們認為，街道規劃和設計流程應以「**出行模式優次框架**」（見右圖）為考慮基礎，優先照顧活躍出行和公共交通的需要，並涵蓋街道的整體空間環境進行一體化設計
- 街道亦**不應總是以維持車速和車流視為前提**，而是應按該處作為道路和場所的功能及重要性，作出因地制宜的空間與優先權分配。
- 街道設計應**盡可能切合行人的行為習慣和走線**，並且促進公共空間功能和提升環境舒適度，協助營造社區幸福感。



採用人本街道設計——營造幸福安心的社區環境（續）

- 2022 年末，運輸署在《運輸策劃及設計手冊》修訂中加入新的《行人規劃框架》。當中除了確立新的「行人環境大綱圖」(Outline Pedestrian Plan) 制訂程序，亦提出「城市網格」的指導概念，**擬議在「內網格」（被主要幹道包圍的街道）給予行人較高的優先權。**
- 而在運輸及物流局 2023 年末發表的《交通運輸策略性研究》初步建議中，亦提到**將在新發展區引入以行人和單車優先的「綠色道路」新設計。**
- 因此，我們期望政府在北都的新發展區採用新的街道規劃及設計模式，作出更以人為本的空間及優先權分配，營造幸福安心的社區環境。
- 此外，就任何獲保留的鄉村，我們建議當局檢視鄰近現有街道的環境及活動情況，參考「運輸 / 場所」功能矩陣分類，協助制訂任何街道改善工程的框架。

運輸署「香港好易行」網頁內容，提到「內網格」街道應予行人較高優先權。



運輸及物流局於立法會交代《交通運輸策略性研究》初步建議的簡報截圖

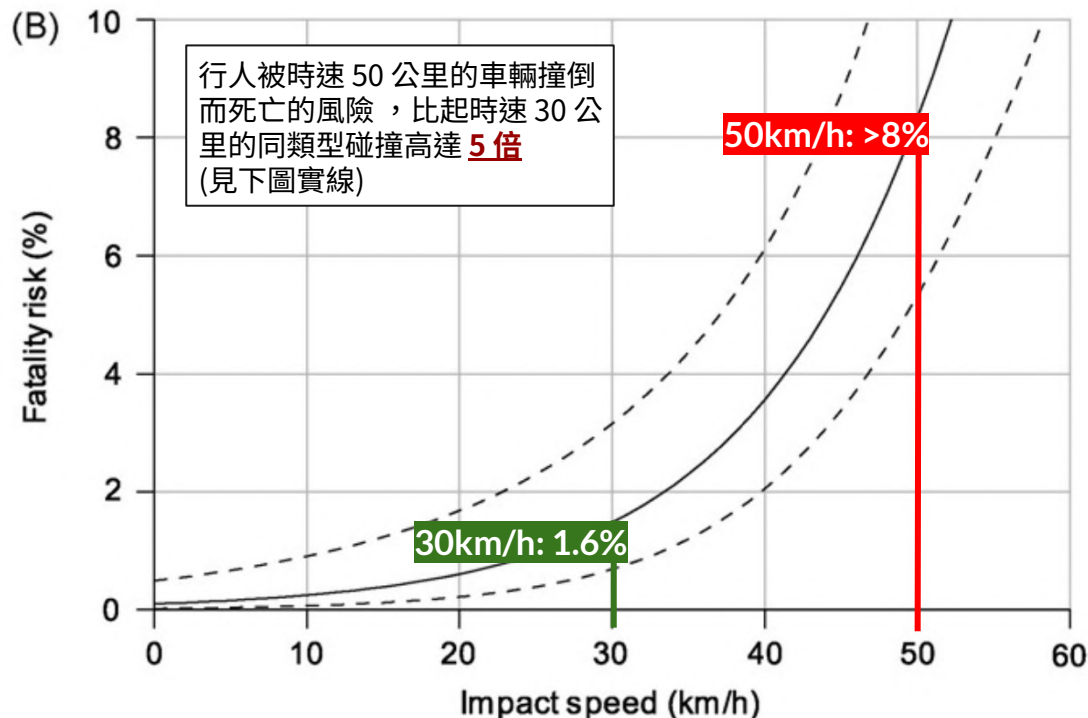
5. 調低區域及地區道路的設計速度至時速 30 公里

- 不少區域及地區道路 (district & local distributors) 均毗鄰商住地帶，預料人流較多、具有頻繁的過路需求。
- **時速 30 公里為人體可承受車輛撞擊的極限，及後致命機率則大大提高。**
- 因此，我們建議局方在規劃次要街道時 (即區域及地區道路)，以時速 30 公里作為路段的設計速度及擬議車速限制，以減低行人車禍傷亡機率。



研究證實，行人被時速 50 公里的私家車撞倒而死亡的風險，比起時速 30 公里的同類型碰撞高出 4 - 5 倍。
(圖為運輸署在深水埗北河街市集推行的時速 30 公里低速街區)

5. 調低區域及地區道路的設計速度至時速 30 公里（續）



- 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。
- 而不少主要城市，例如倫敦、紐約及上海等，經已大規模調低人流較多或住宅區街道之車速限制，以減低車禍傷亡機率。
- 當中，上海 2016 年發布的《街道設計導則》，亦明確指出支路應以 30 公里限速為設計基礎。

6. 廣泛應用交通緩行設計、導引駕駛者低速行駛

- 新的《行人規劃框架》(TPDM V6 Para 10.4.4.2) 訂明被主要道路包圍、屬「內網格」(inner grid) 的街道（即區域及地區道路），應向行人賦予更多優先權。
- 因此，我們建議局方為區內街道預留條件，廣泛設置**交通緩行設計 (traffic calming)**，以促進「行人優先」。
- 若果《交通運輸策略性研究》中之「綠色道路」概念在個別街道實施，但不設單車徑，請當局特別調低設計速度至**時速 30 公里**及採用**交通緩行設計**，以減少行人及單車與車輛碰撞時的傷亡風險。
- 局方亦應根據運輸署最新版《運輸策劃及設計手冊》中訂立的《行人規劃框架》審視擬議的行人網絡，以確保行人路擁有足夠寬度以滿足「運輸 / 場所」雙重功能。

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;

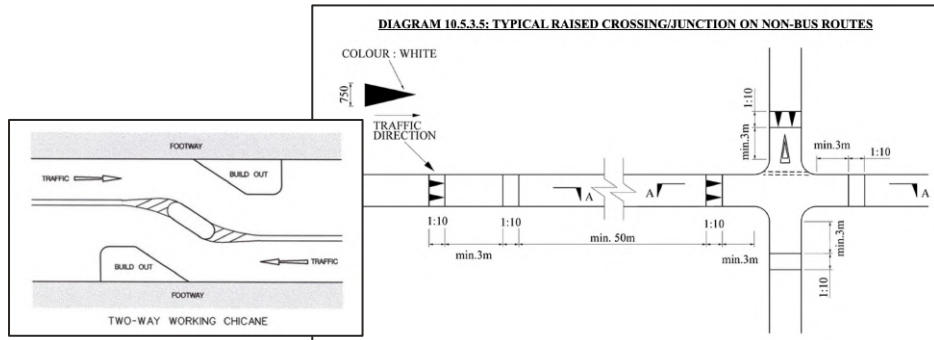
³ One of the intents of the concept is to limit vehicular access to the inner grids, which could be the pedestrian priority/traffic calming areas, except for loading/unloading and servicing, through traffic and non-essential traffic deterred from entering into and/or travelling through the study areas. 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

- 採用交通緩行措施，亦與時速 30 公里的低速限制相輔相成，能令設計速度更容易被駕駛者所遵從，並容許更舒適、多元的街道設計。
- 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設計參數。2022年11月更新的新版本，已經訂明**減速平台和路拱設計標準**



於深水埗和啟德的減速平台



交通緩行設計一覽

運輸署 TPDM V6 Para 10.5.3.10 載有各種交通緩行措施的介紹和使用方法



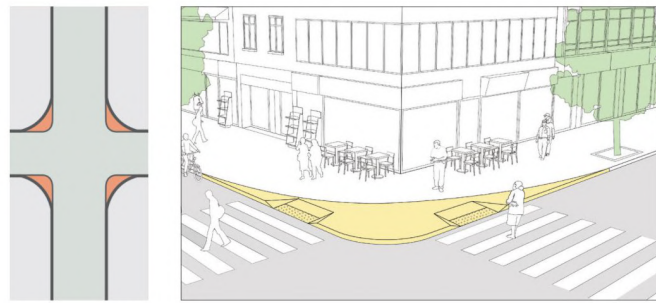
減速壘 (Speed Hump)



路口減速平台 (Raised table)



行車線限縮 (Lane Narrowing)



收窄路口半徑 Tightening Corner Radii

解說：行車綫限縮之理據

美國約翰霍普金斯大學 (John Hopkins University) 彭博公共衛生學院於 2023 年發表一項研究，調查行車綫闊度對道路安全的影響。

研究分析了美國七個城市共 1,117 個街道路段，涵蓋了紐約、鹽湖城、丹佛、邁阿密、華盛頓特區、費城和達拉斯，為至今最全面的行車綫闊度與道路安全關係研究之一。

研究報告主頁

：<https://narrowlanes.americanhealth.jhu.edu/>

研究發現：

較窄的行車綫更安全

2.7 至 3 米 (9 - 10 尺) 的窄行車綫，普遍比起 3.35 至 3.65 米 (11 - 12 尺) 的闊行車綫更安全。

限速 50 之路段安全易受闊度影響

在時速限制 50 至 56 公里 (30 - 35 英里) 街道上，3 至 3.65 米 (10 - 12 尺) 闊的行車綫，比 2.7 米 (9 尺) 的行車綫事故率顯著更高。

3 米闊度最合適

研究建議時速限制 56 公里 (35 英里) 或以下的街道，行車綫標準闊度應定為 3 米或以下。

解說：行車綫限縮之理據（續）

現時，歐美學者和業界普遍持相關共識：

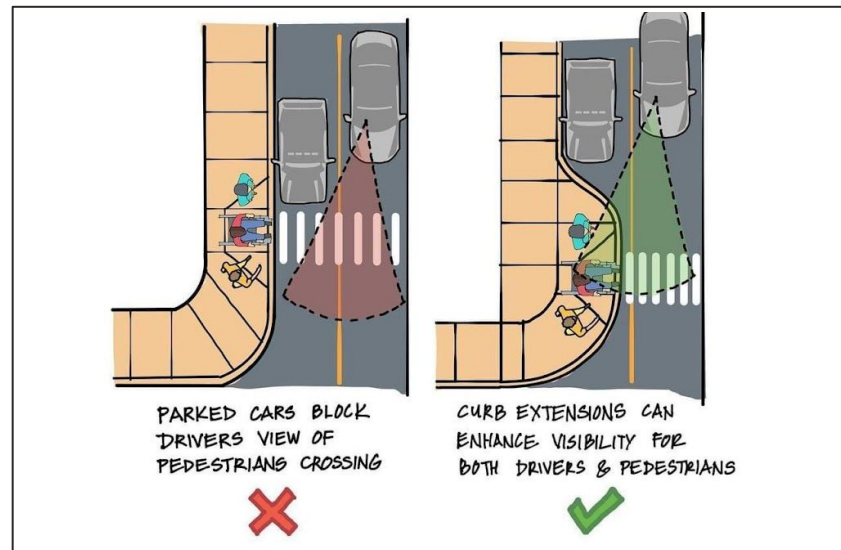
- 英國交通研究實驗室 (UK Transport Research Laboratory) [2007 年的研究](#)，證實道路闊度與車速之間的關係。
- 美國德州交通研究所 (Texas A&M Transportation Institute) [2000 年的研究](#)亦發現，行車線闊度每增加一米，車速就平均增加時速 15 公里。
- 美國國家城市交通官員協會 (NACTO) [指引](#)建議城市街道行車線闊度應少於 3.35 米 (11 尺)，否則將容易使駕駛者無意地超速。
- 英國運輸部 [2020 年的單車基建指引 \(LTN 1/20\)](#) 則建議行車綫闊度應**避免設於 3.25 米至 3.9 米之間**。
 - 此闊度範圍被認為是「危險樽頸」(dangerous pinch point)：既不夠闊讓汽車安全超越單車使用者，又不夠窄讓駕駛者明確意識到無法超車，故容易引起危險超車行為。

基於上述原因，我們建議當局將街道行車綫闊度標準降至 3 至 3.2 米，以設計引導駕駛者制約車速。

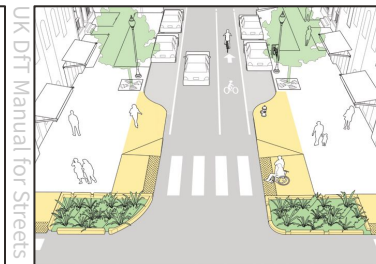
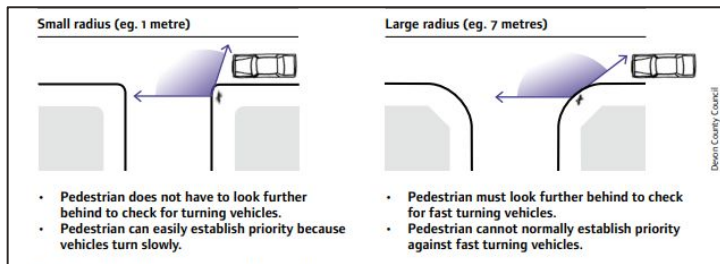
解說：收窄路口半徑的理據

本港新發展區不少已建路口均保留較大的轉角半徑 (Corner Radii)，以方便車輛快速轉彎。然而，如右圖所示，較大的道路轉角半徑會對行人造成危險。

收窄轉角半徑（即轉角的弧度）能夠有效降低車輛轉彎時的車速，有效提升行人安全。同時，此舉亦能縮窄行人過路的距離，減少偏移行人的步行路徑，令街道更加易行。



對較多大型車輛使用的道路，或是有交通燈控制的路口，則只需將內街的停車線移後，以方便大型車輛安全轉入收窄後的內街。



7. 理順路面空間分配、運載效率最大化

當局應在規劃過程中，預留空間在主要道路上實施公交優先的路面設計（如公交專用綫及優先燈號）。此舉能長遠確保路面公共交通的可靠性，改善乘客體驗和提升公交的吸引力，並將道路網絡的運載效率最大化。

而且，在所有街道上，有別於過往習慣設置「單黃綫」、在路旁容許隨意停泊和上落貨，我們建議當局規劃固定的路旁空間用途。

妥善規劃上落貨位和泊車位，能夠提升路旁空間使用效率，並減少違規情況；亦能提高貨運物流配送效率和減少隨意停車造成的阻塞。



公共交通專用綫



貨車專用上落貨位



小巴站



私家車泊位

8. 採取適當的建築物後退距離以營造地方感

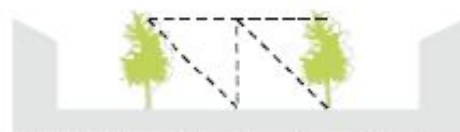
- 對於街道旁有建築物的次要道路，當局應考慮維持較窄街道寬度，以保存街道的地方感（sense of place）。
- 太闊的街道可能令街道生氣欠奉，有損街區活力。



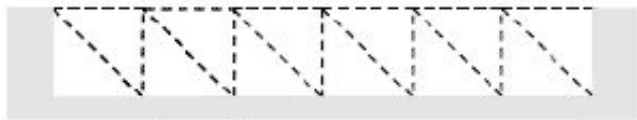
Mews 1:1 ratio.



1:3 ratio is generally effective.



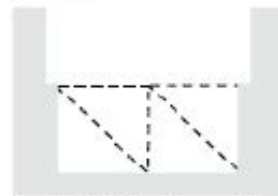
Spatial definition of street through use of planting.



Large squares and very wide streets.



Spatial definition by building height.

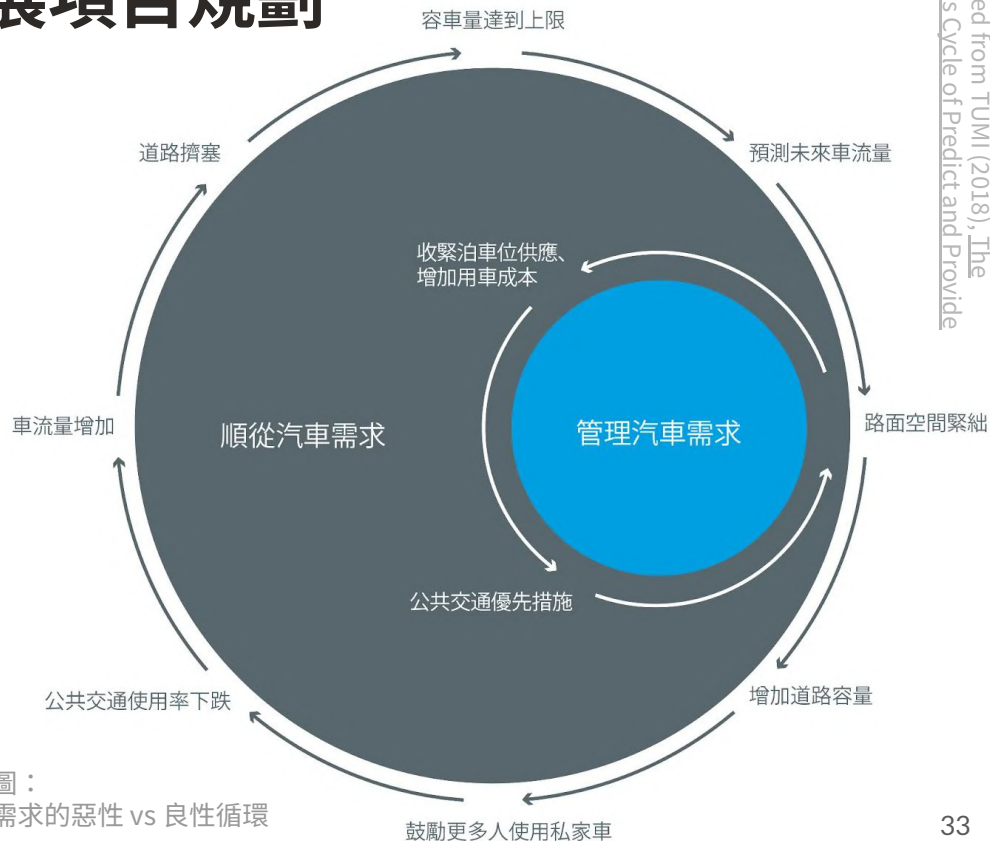


Spatial definition by recess line.

「輕汽車」(Car-lite) 的發展項目規劃 ——為宜居城市創造條件

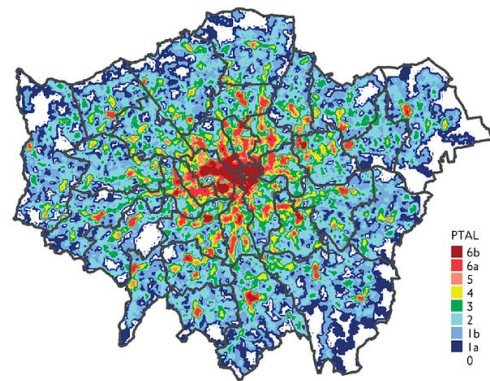
「輕汽車」(Car-lite) 的發展項目規劃 —— 為宜居城市創造條件

- 北都已規劃的道路基建，將會為新界北部帶來大量額外道路容量，吸引更多交通需求。
- 考慮到北都的可持續發展願景，我們建議當局採取「輕汽車」(Car-lite) 項目發展模式。
- 透過多管齊下的規劃，減少市民的擁車及駕車意欲，並且增加公共交通和活躍出行的吸引力，使步行、單車和公交成為絕大部分來往北都行程的出行首選。



9. 收緊新發展項目的泊車位供應

- 當局需要透過收緊新發展項目的泊車位供應，以限制供應來減低擁車和駕車誘因，鼓勵可持續出行。
- 因此，我們建議政府應重新收緊《香港規劃標準與準則》中住宅項目的泊車位供應標準，或者透過擬定規劃大綱圖的程序，在北都範圍收緊新住宅、商業和其他發展項目的泊車位供應。
- 泊車位數目的上限，亦應以整體公共交通可達度為基準來決定。**若新發展項目的公共交通可達度為高水平，不論住宅及商業樓宇，都不應提供私家車泊車位**，但供傷健人士、商用和必要車輛使用的泊位則不應受到影響。
- 評定公共交通可達度的基準亦不應只以是否位於鐵路站 500 米範圍內定義，而是把鐵路以外的公共交通服務納入考慮，並根據服務線路選擇、班次和可靠度作客觀評級。



例子：倫敦運輸局為全市釐定「公共交通可達度等級」(PTAL)。根據倫敦政府的現行規劃政策，達到 5 級以上的新發展項目，都不會提供私家車泊車位。而其他地區的車位供應，亦將因應其 PTAL 等級而遞減。

10. 要求提供單車泊位、淋浴間及單車徑等設施配套

- 當局應在北都發展項目的早期規劃階段積極引入單車出行配套，指引物業發展者提供（或預留空間興建）單車泊位、淋浴間或其他單車配套的數量及質素。
- 局方可透過修改《香港規劃標準與準則》、於規劃大綱圖中，或在地契條款中加入上述要求。
- 在[頁10](#)亦提到，當局亦應要求發展者在大型地塊（即片區、部分住宅屋苑、醫院及大學城）內提供一定密度的單車網絡。此舉能容許單車徑深入貫通發展用地，增加單車可達及停泊的地點。



附錄

建議政府採用的街道設計 示意圖集

我們建議的街道設計方針和標準

我們根據本港現時的道路設計標準，建議政府為各道路類型確立清晰的功能定位，並採用相應的人本街道設計方針。

主要道路：繞道功能、運載效率最大化

- 主要道路為連接市鎮之間、或環繞已建區外圍的道路，發揮繞道的運輸功能；場所功能普遍較低
- 盡量人車分隔（天橋/隧道）以去除潛在危險因素
- 建議標配為公共交通優先走廊，善用路面空間



區域道路與地區道路：社區節點、平衡人車需求

- 次要道路連接已建區內樓宇。作為社區脈絡、場所功能普遍較高，需兼顧車輛通行/公共空間需求。
- 人車不能避免交雜、過路需求較頻繁，故以交通緩行設計引導低速駕駛、達致容錯環境
- 讓行人容易過路、單車出行愜意安心，營造社區幸福感

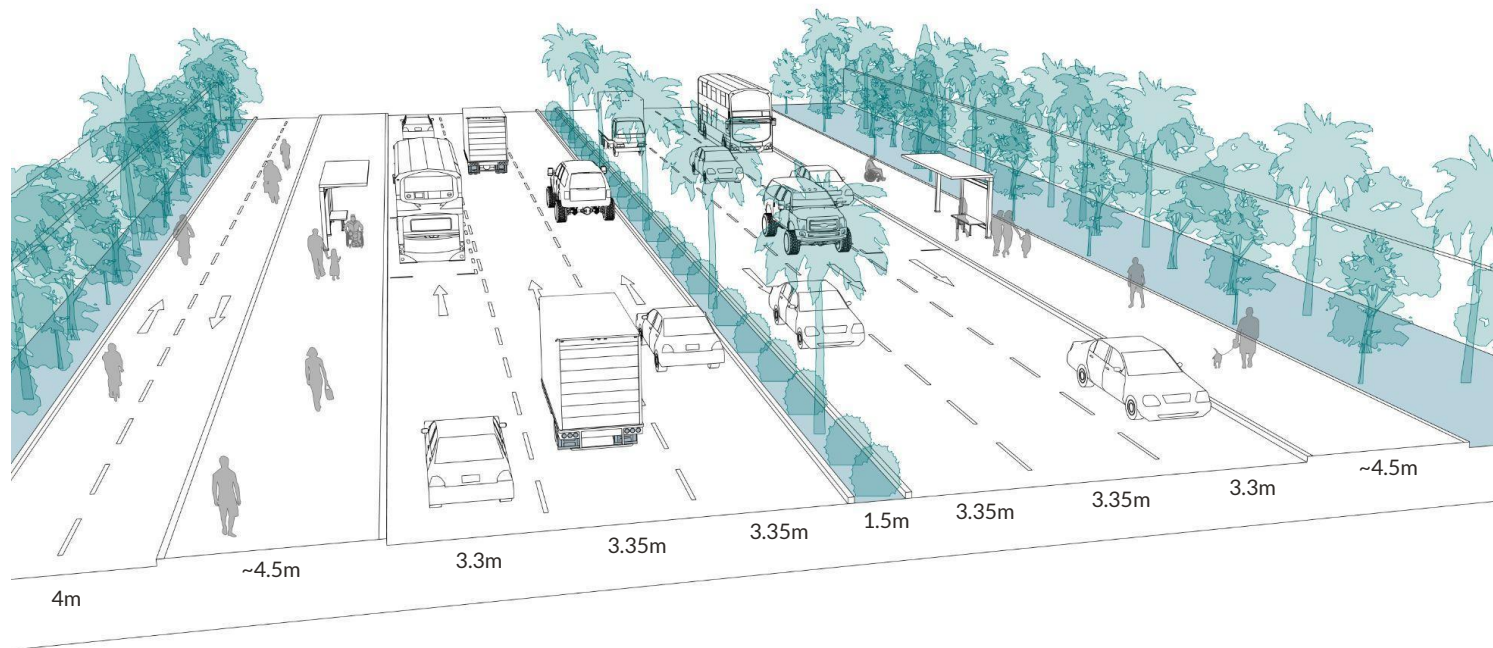
主要道路
Primary Distributor

主要道路
Primary Distributor

現時標準
Existing Standard

設計速度/
限速

50



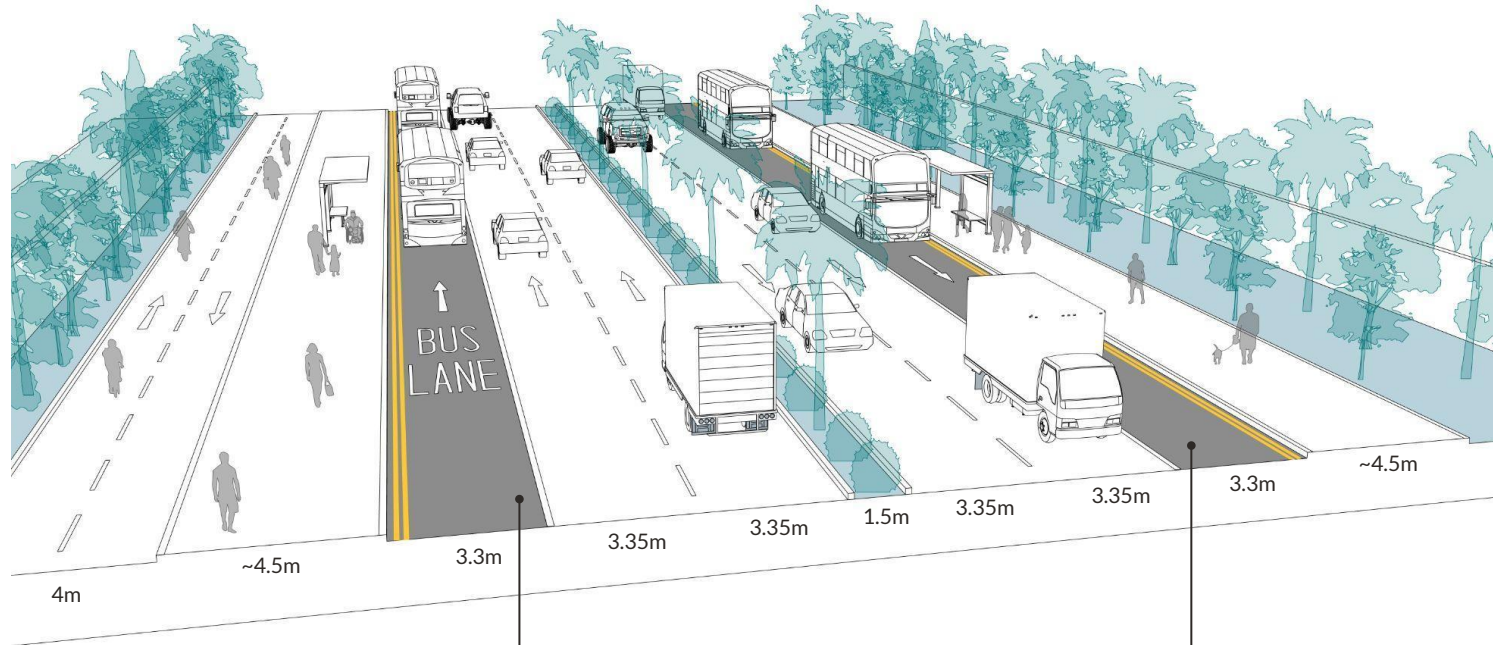
主要道路
Primary Distributor

建議標準
Proposed Standard

原則：定位為公共交通優先走廊
將其人均運載效率最大化

設計速度/
限速

50



把路旁行車綫標配為公共交通專用綫
保障巴士/小巴的服務穩定性

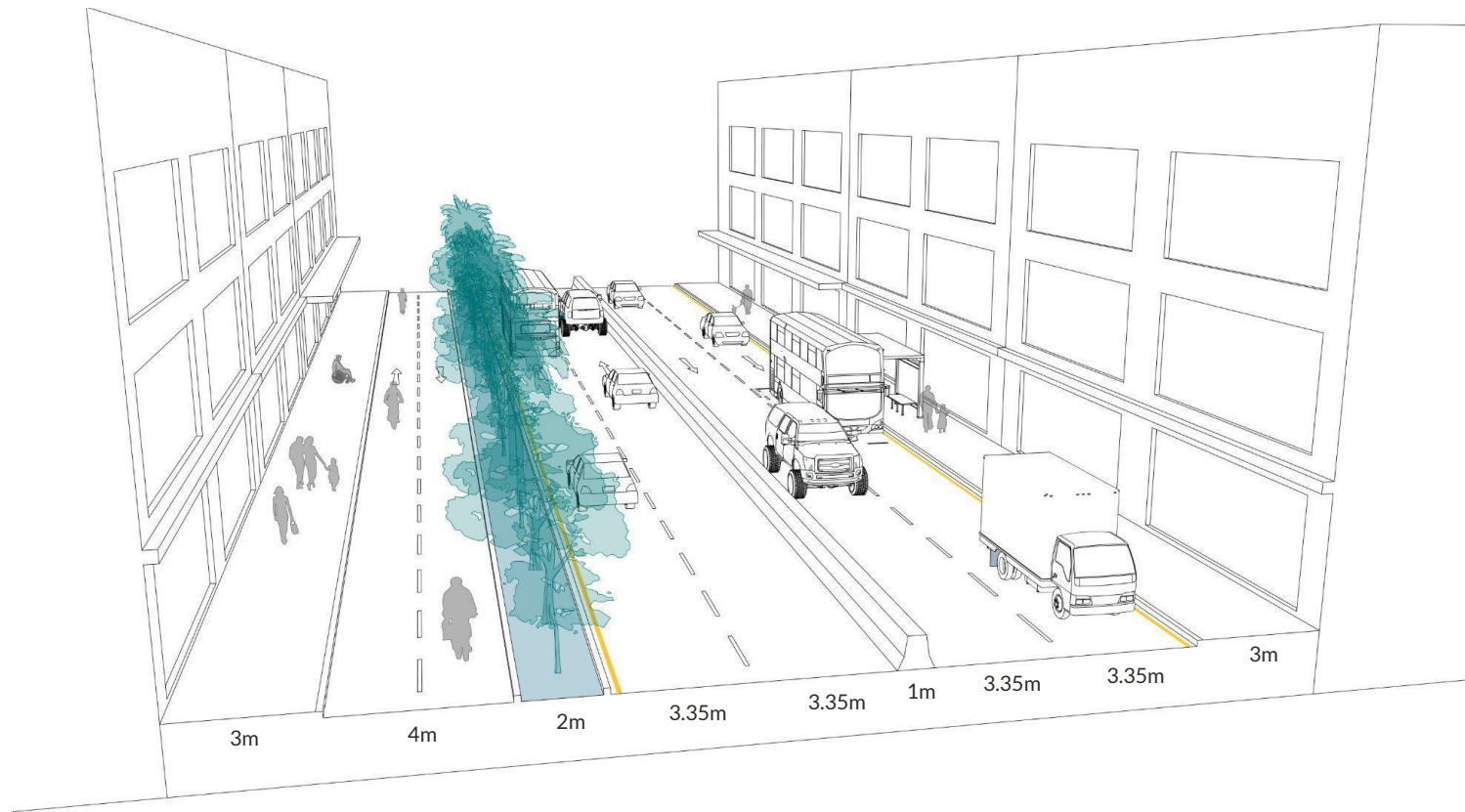
區域道路
District Distributor

區域道路
District Distributor

現時標準
Existing Standard

設計速度/
限速

50



建議標準

**原則：盡量限縮道路空間
創造人本環境**

設計速度/
限速

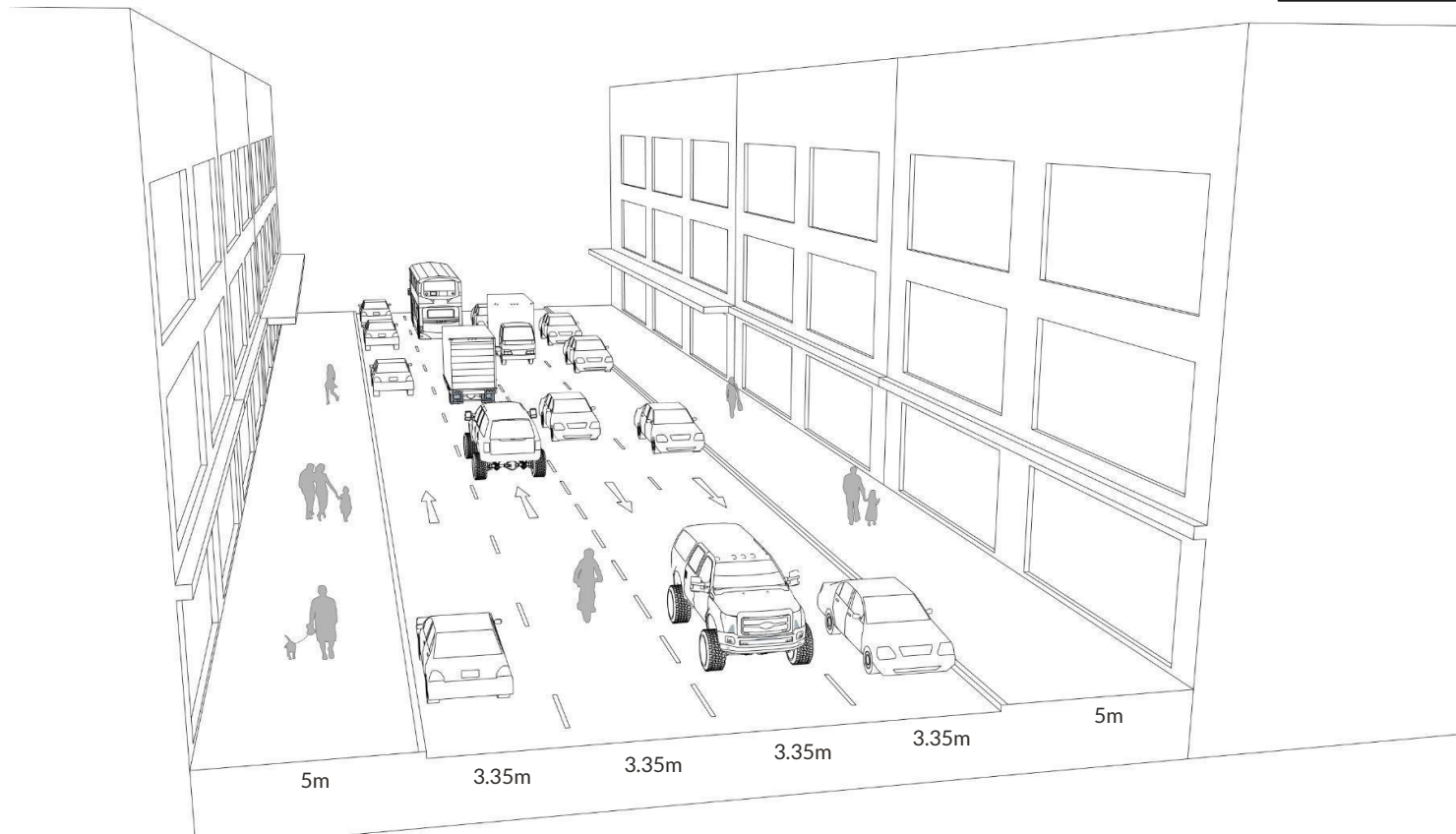
地區道路
Local Distributor

地區道路
Local Distributor

現時標準
Existing Standard

設計速度/
限速

50



地區道路
Local Distributor

建議標準（一般情況） Proposed Standard (Typical Case)

原則：理順路旁空間分配
車輛低速行人易行

設計速度/
限速

30

設置單車徑
並採用單向設計
對面則設相反方向

頻密設置行人輔助綫
並標配減速平台
(行車綫及單車徑)

提供指定泊車位或上落貨位

於路旁停泊空間完結處將行人路外擴
防止行人/司機視線受阻

~2.5m
(根據場所功能而定)

2m

1.5m

3.1m

3.1m

1.5m

2m

~5m
(根據場所功能而定)

收窄行車綫

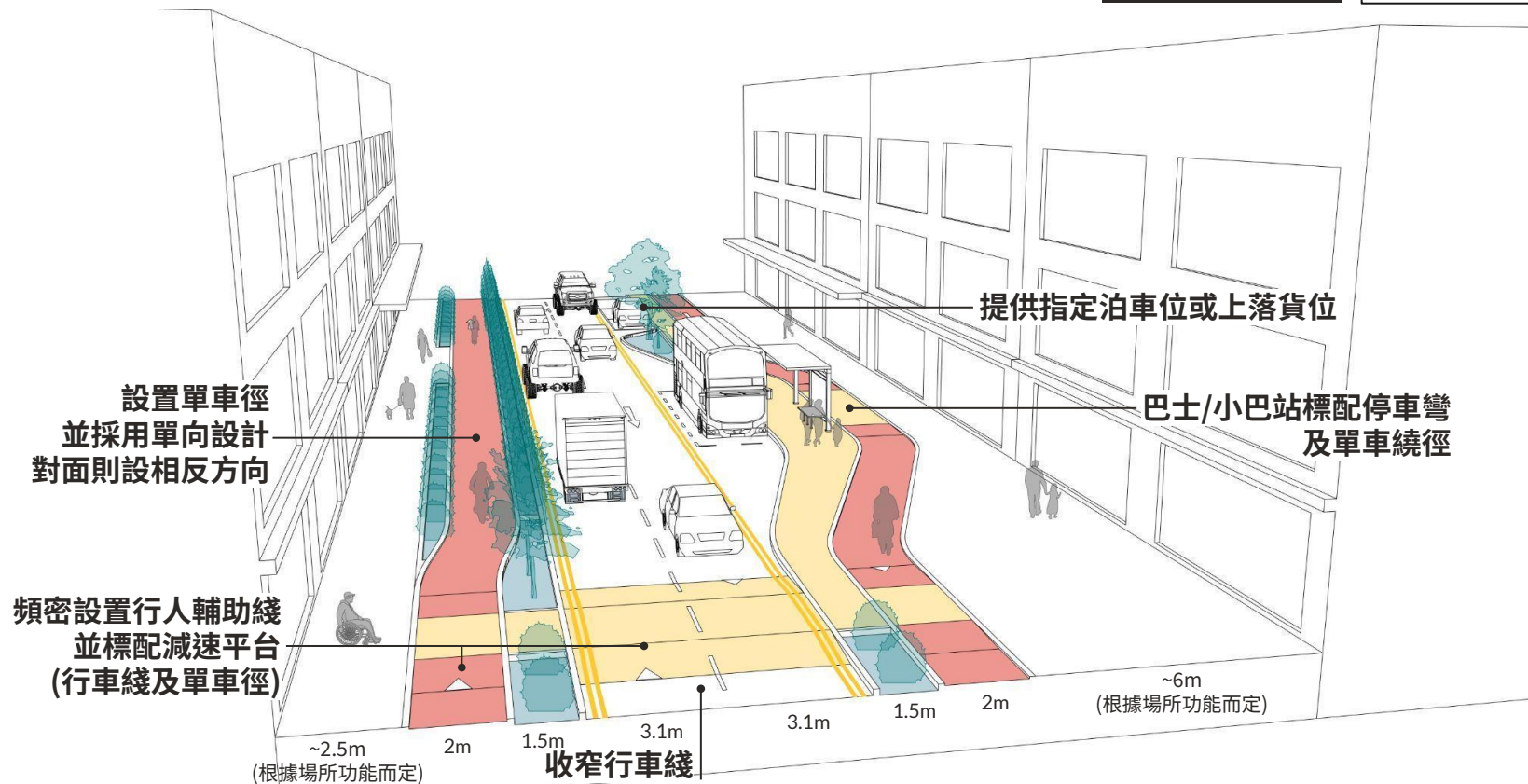
地區道路
Local Distributor

建議標準 (有公共交通站點之情況) Proposed Standard (With Public Transport Stop)

原則：理順路旁空間分配
車輛低速行人易行

設計速度/
限速

30



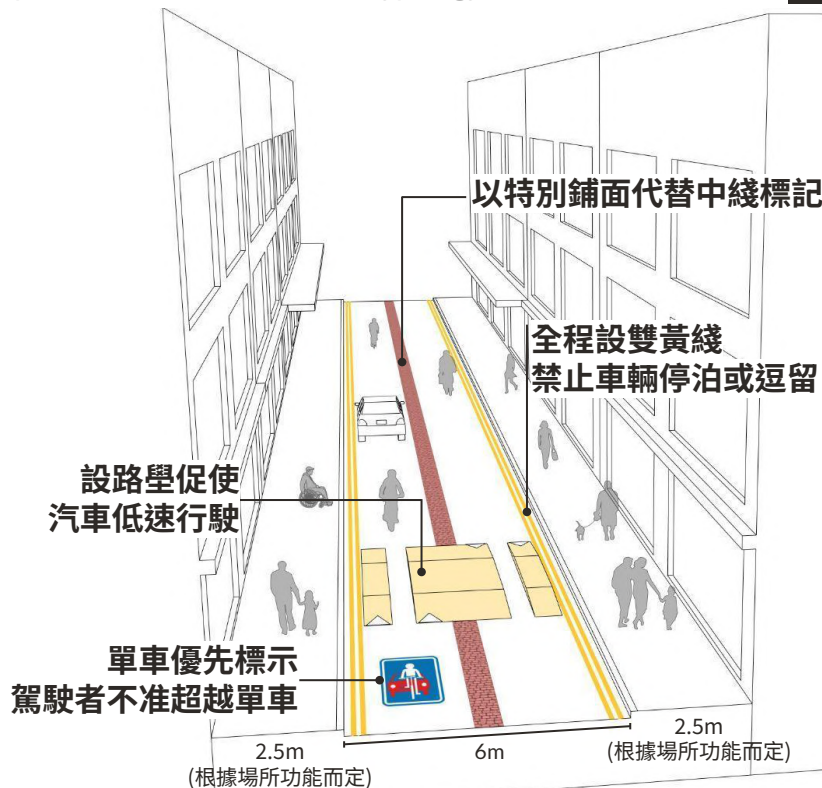
單車優先街道
Cycle-Priority Street

單車優先街道
Cycle-Priority Street

建議標準—新增街道類型
Proposed Standard (New Street Typology)

原則：營造單車優先環境
「Cars are guests」

設計速度/
限速



解說：單車徑應採用單向抑或雙向設計？

一般而言，在路口頻密的街道環境中，在兩旁均設單向單車徑 (withflow one-way)，比起在其中一邊設雙向單車徑 (two-way) 更安全方便。此舉有以下好處：

- 駕駛者進出路口時只需留意一個方向的單車
- 對行人而言亦較直觀：像普通街道一樣，只需同時留意一個方向的來車，且更容易尋找空隙橫過單車徑
- 對單車使用者而言，亦能避免與迎面方向單車相撞的風險

然而，在較少路口或一側空間有限的路段，雙向單車徑依然是較適合的選擇。



為方便示意，圖片左右翻轉（上：荷蘭、下：丹麥）

因此，我們建議在**主要道路**沿用雙向單車徑設計；
在**區域道路**和**地區道路**則配置單向單車徑。

延伸資料

- 英國運輸部在 2020 年出版的 [《LTN 1/20 Cycle Infrastructure Design》](#) 已經將單車友善設計融入至「英式／靠左駛」的道路標準當中，值得局方參考
- 加拿大溫哥華主要公共交通機構（TransLink）在2024年出版 [《Design Guide for Bus Stops Adjacent to Cycling Infrastructure》](#) 為單車徑旁的巴士站提供設計指引，同樣值得參考

Figure 1.1: Core design principles

Accessibility for all				
Coherent	Direct	Safe	Comfortable	Attractive
				
DO Cycle networks should be planned and designed to allow people to reach their day to day destinations easily, along routes that connect, are simple to navigate and are of a consistently high quality.	DO Cycle routes should be at least as direct – and preferably more direct – than those available for private motor vehicles.	DO Not only must cycle infrastructure be safe, it should also be perceived to be safe so that more people feel able to cycle.	DO Comfortable conditions for cycling require routes with good quality, well-maintained smooth surfaces, adequate width for the volume of users, minimal stopping and starting and avoiding steep gradients.	DO Cycle infrastructure should help to deliver public spaces that are well designed and finished in attractive materials and be places that people want to spend time using.
				
DON'T Neither cyclists or pedestrians benefit from unintuitive arrangements that put cyclists in unexpected places away from the carriageway.	DON'T This track requires cyclists to give way at each side road. Routes involving extra distance or lots of stopping and starting will result in some cyclists choosing to ride on the main carriageway instead because it is faster and more direct, even if less safe.	DON'T Space for cycling is important but a narrow advisory cycle lane next to a narrow general traffic lane and guard rail at a busy junction is not an acceptable offer for cyclists.	DON'T Uncomfortable transitions between on-and off carriageway facilities are best avoided, particularly at locations where conflict with other road users is more likely.	DON'T Sometimes well-intentioned signs and markings for cycling are not only difficult and uncomfortable to use, but are also unattractive additions to the street scape.

街道變革

STREET RESET



街道變革 Street Reset



<https://streetresethk.org/>
info@streetresethk.org