

北部都會區——新田及牛潭尾新發展區

街道、行人及單車網絡發展跟進建議

Northern Metropolis — San Tin and Ngau Tam Mei New Development Areas
Follow-up Suggestions on the Development of Street, Pedestrian and Cycling Networks

街道變革 及 九龍綠色通道
2026 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





九龍綠色通道帶著一個宏大的願景，由九龍出發，推動香港積極規劃活躍出行通道網絡。倡議者具備建築設計背景，自 2013 年開始，透過參與城市設計及規劃，期望願景成真。

倡議者致力探索城市各種空間潛力，提倡開設橫跨九龍、連接荃灣及將軍澳新市鎮的活躍出行主幹通道，以及提升現有及未來單車徑及設施的質素。

kowloongreenway.wordpress.com/



九龍綠色通道
Kowloon Greenway



馬游塘捷運站
活躍出行通道
Active Mobility Pathway for
Ma Yau Tong Transit Station



獅子山隧道
步行及單車通道
Second Lion Rock Tunnel
Walking and Cycling Path



流浮山市中心
活躍出行通道
Active Mobility Pathway in
Lau Fau Shan Town Centre



新宋皇臺公園
聖山石碑復位設計
Sacred Hill Restoration in
New Sung Wong Toi Park



北都公路天水圍段
活躍出行通道
Active Mobility Pathway for
NM Hwy Tin Shui Wai Section

我們的跟進建議

街道變革分別就北部都會區新田科技城（2023 年 6 月及 2024 年 5 月）及牛潭尾發展區的規劃大綱（2025 年 1 月）提交意見，期望為北都整體普及活躍出行（Active Travel）和人本街道創造條件，實現有關政策目標。

近月得悉當局就《環境影響評估條例》、《城市規劃條例》及《道路（工程、使用及補償）條例》提交有關兩個發展區的更多道路計劃及設計資料向公眾展示。我們希望藉此難得機會，補充更多建議中的細節，以助當局落實規劃及政策目標。

我們亦於 2025 年 9 月提交沿北都公路天水圍段附設單車徑建議，當中提及延伸範圍，亦適用於此發展區。



我們的 跟進建議

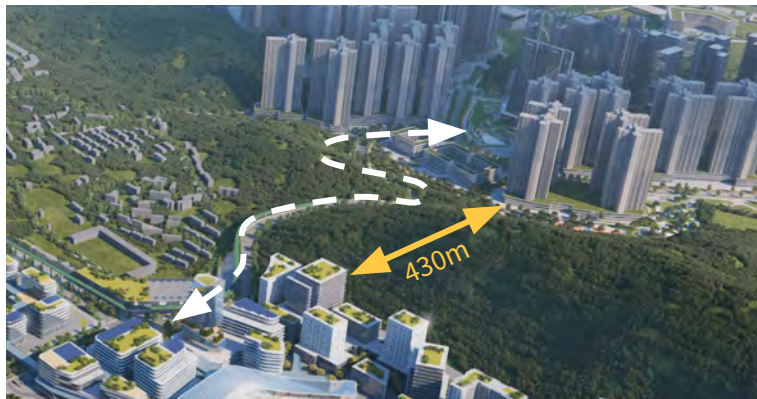
善用不同模式，實現行人及單車網絡規劃 ([p. 6](#))

1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備 ([p. 7](#))
(土拓署、規劃署)
2. 積極探索不同方案，連接沙埔發展區 ([p. 15](#))
(路政署、運輸署)
3. 採用客觀指標，釐定斜道與升降機之配置 ([p. 18](#))
(土拓署、路政署、地政總署)
4. 研究設置單車友善路口，並預留土地創造條件 ([p. 21](#))
(土拓署、運輸署)
5. 接通牛潭尾東端的單車徑 ([p. 23](#))
(路政署)

善用不同模式，實現行人及單車網絡規劃

1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備

- 得悉除道路外，局方將會詳細研究牛潭尾及新田之間的行人及單車連接通道方案。我們感謝局方考慮早前的建議，現作詳細解說，以提高韌性、吸引力和延伸效益。
- 兩個發展區最接近處水平距離僅約 430 米，與維多利亞公園長度或闊度相當，但以山體相隔。大學城及商住文化區之間可望緊密連接，鼓勵人員流動，避免過份依賴交通工具。若設計得宜，減少繞路，步行只需數分鐘。
- 根據設計圖則，道路最高點擬定為 40mPD，而估計新田及牛潭尾路口分別位於 20 及 14mPD。近新田一段斜度接近 1:25；牛潭尾一段較為陡斜，可能接近 1:15。前者能夠設置斜度適中的無障礙通道及單車徑；後者已計劃使用升降機，我們表示理解，並對此提出附加建議。



1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備（續）

- 我們建議調動連接路的空間分配，將行人路及單車徑設於道路東側，而非圖則所示的西側。考慮因素如下：
- 新田方面，連接路（連同行人路及單車徑）在發展區邊界外順應地勢繞行，與高密度住宅用地直線距離 100 米內，有潛質加設捷徑。將通道設於道路東側，可預留連接點，容許未來任何工程項目倡議人或發展機構研究及加建升降機，以吸納更多使用者。行人及單車亦毋須橫過主要道路即可到達升降機入口，方便而且安全。
- 牛潭尾方面，道路東側毗連大學城最大地塊（被道路分割後）。將通道及升降機設於東側，相信能吸納更多使用者，讓更多人毋須橫過道路來往大學城和連接通道。
- 此舉可為後頁更多方案締造條件，局方可考慮採用。



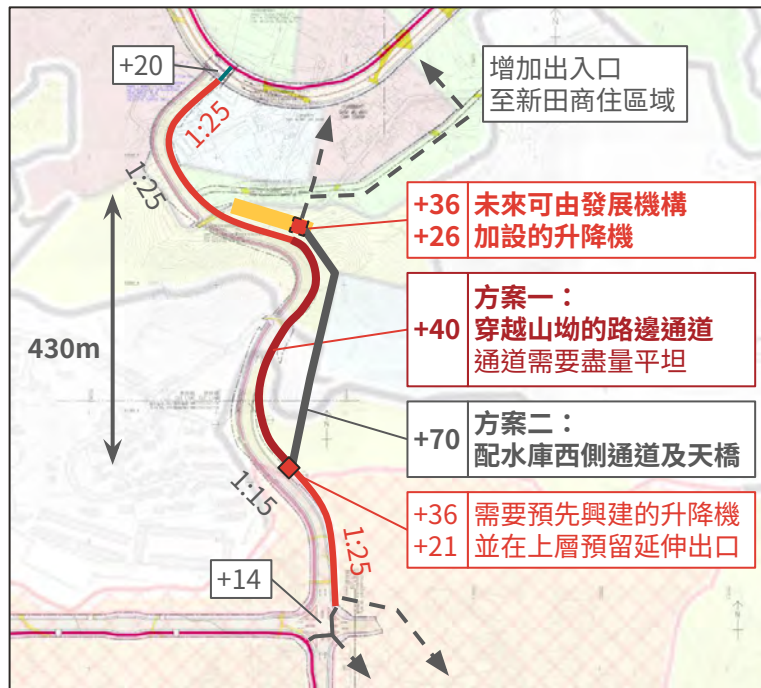
1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備（續）

方案一：路邊通道及一組升降機，容納未來增加升降機的空間

- 路邊通道穿越山坳的分段，建議斜度不多於 1:25，甚至可考慮讓部分行人及單車徑與道路分離。未來的大學及發展機構可視乎需求，在新田一端選擇合適位置加設升降機，並為行人通道加設遮蔭。牛潭尾一端升降機上層入口應預留空間，接駁至大學城的任何斜道及建築物。

方案二：配水庫邊緣通道，及兩組升降機和天橋

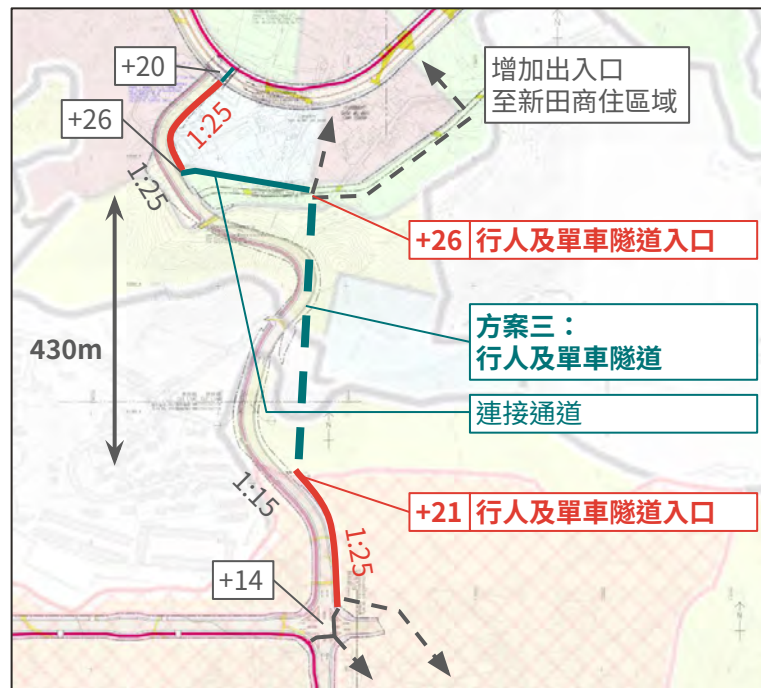
- 局方可考慮沿配水庫西側邊緣，提供單車徑及有蓋行人路，並附設升降機系統及天橋。雖然通道地勢更高，但以無障礙通道而言，因完全平坦，相信設計質素更佳。此舉可縮減道路土地平整的範圍及解除斜度局限。若配水庫頂部闢作休憩或大學用地，將擴大此通道的功能。



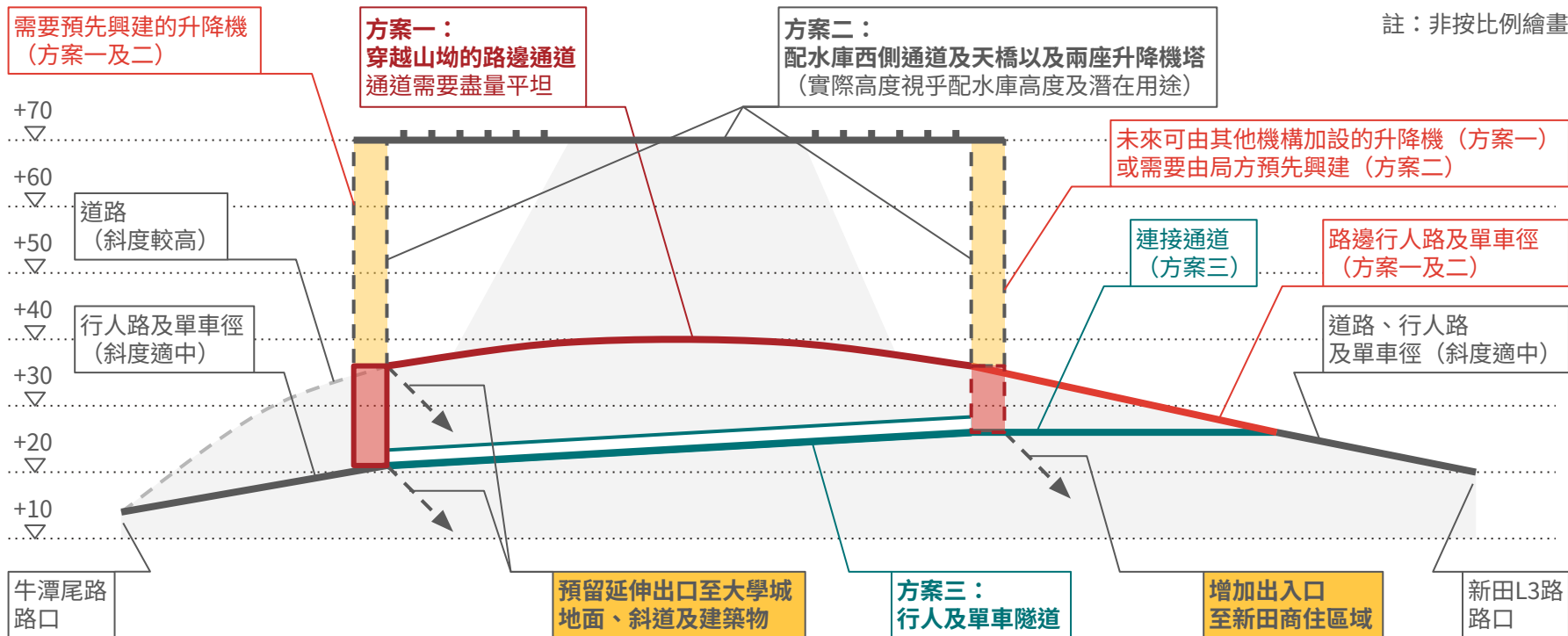
1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備（續）

方案三：行人及單車隧道

- 局方可考慮善用牛潭尾大學城與新田最接近的住宅用地之間的直線距離，設置長約 430 米的行人及單車隧道，提供高質素的無障礙設施。
- 此方案可減少行人路的闊度和降低規格、取代穿越山坳的單車徑，可進一步縮減道路土地平整的範圍及解除馬路斜度局限，更毋須設置升降機。
- 相信隧道需要配備合適的通風、消防及管理系統。可參考尖沙咀麼地道行人隧道及澳門松山行人隧道等例子。亦可研究以隔火牆分隔行人及單車隧道，互相以防火門及隔火間連接，模仿公路隧道的跨管道逃生方式。

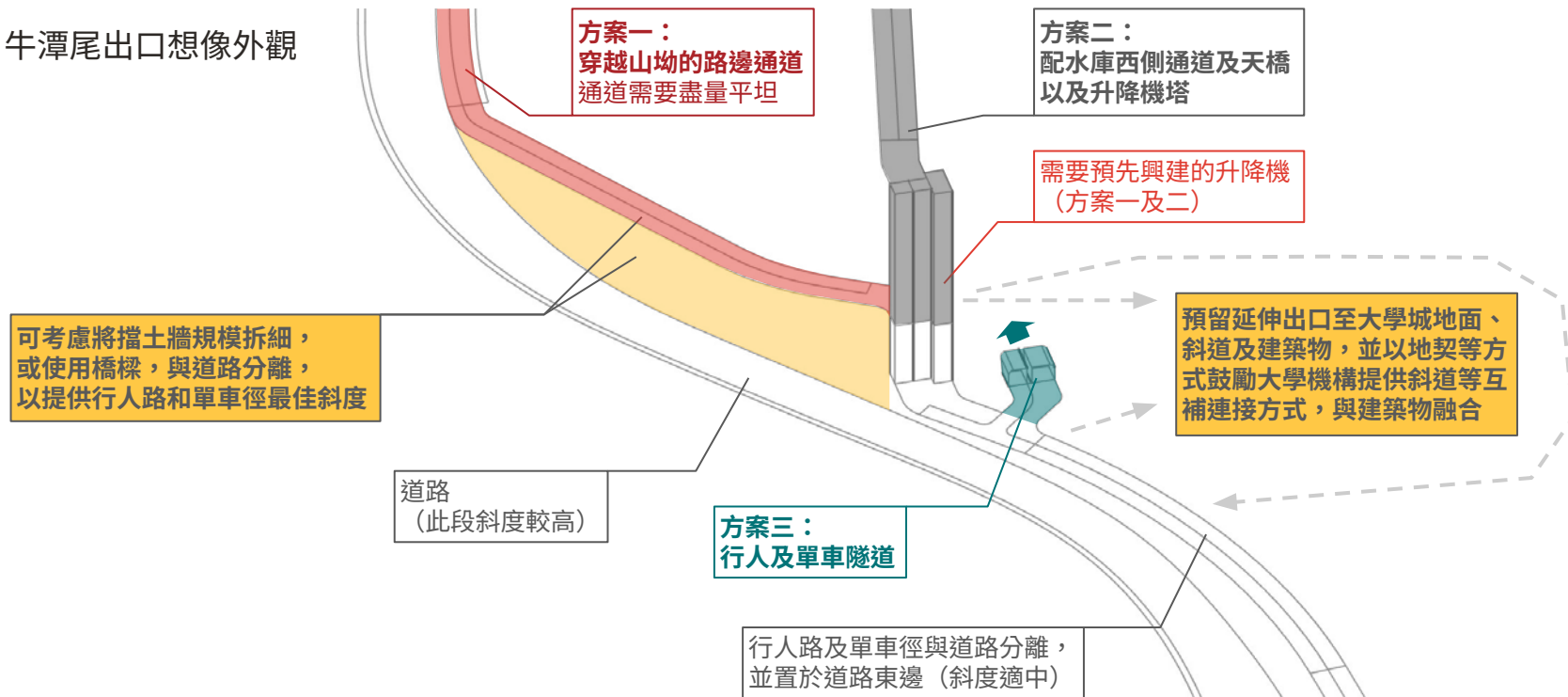


1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備（續）



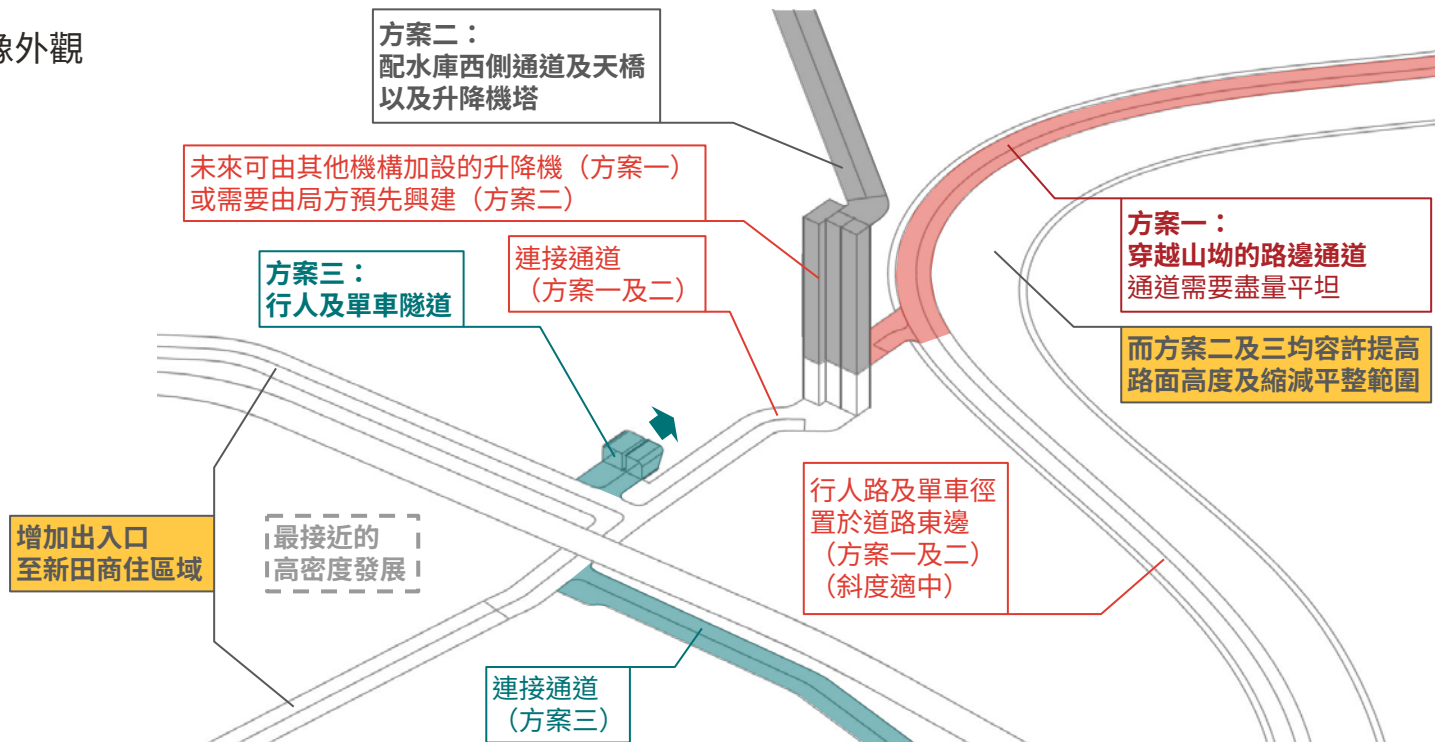
1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備（續）

- 牛潭尾出口想像外觀



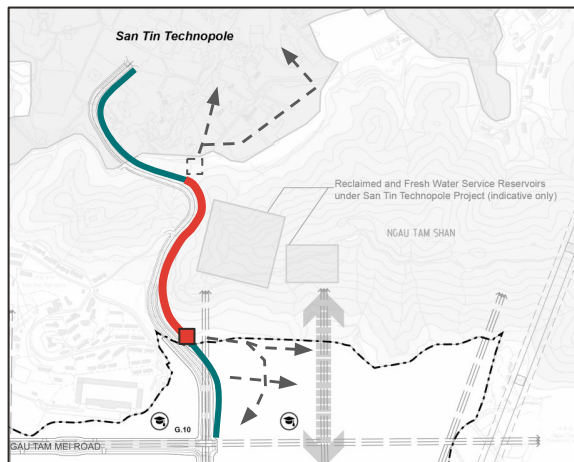
1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備（續）

- 新田出口想像外觀

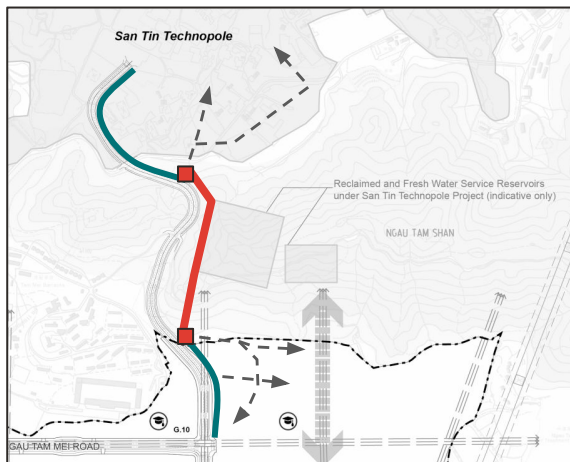


1. 為牛潭尾和新田之間進一步連接做好準備（續）

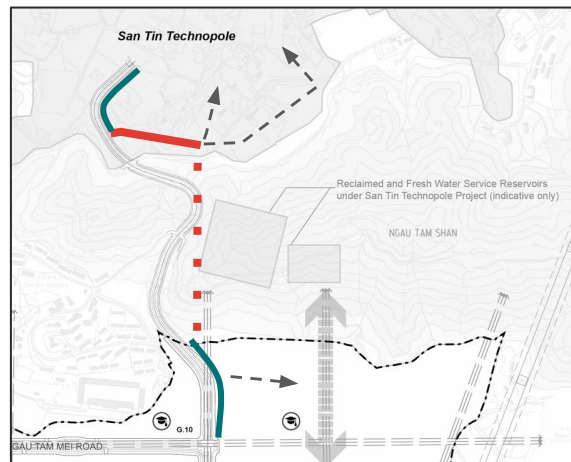
- 三個方案均各有優劣，成本及效益亦各有不同，更毋須全由局方安排。只要將行人路及單車通道設置在道路東邊，將提供最大彈性和誘因，給予將來的大學及其他機構安排加強行人及單車連接。



方案一：
路邊通道及一組升降機



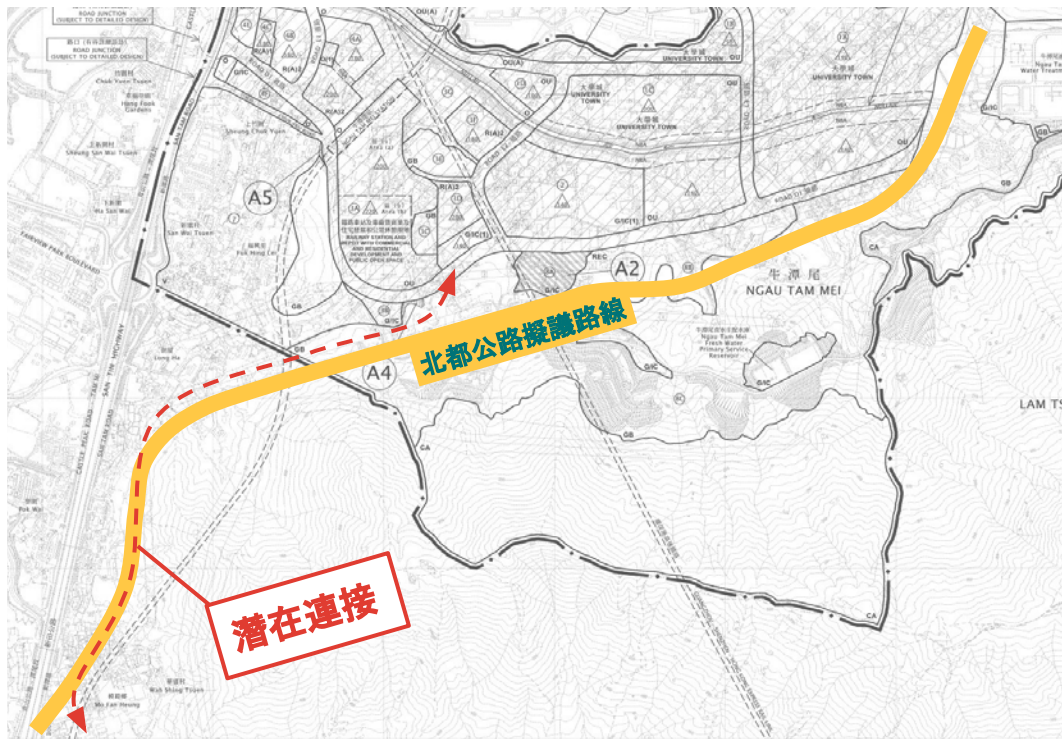
方案二：
配水庫邊緣通道、兩組升降機和天橋



方案三：
行人及單車隧道

2. 積極探索不同方案，連接沙埔發展區

- 新潭路主要為雙線雙程道路，交通愈趨繁忙，對安全騎單車技術挑戰甚大。雖然有私人發展商計劃延伸新界單車徑網絡至沙埔發展區（即北環綫凹頭站），但來往牛潭尾的「主幹單車徑」路線依然迂迴。
- 若能借助北都公路工程，為牛潭尾與沙埔發展區之間附設適合騎單車的連接通道，將為單車、行人，乃至鄉村日常交通提供更多選擇，適合騎單車的路線可由4公里減至2公里，更保障北環綫及主要公路之外的交通韌性。



2. 積極探索不同方案，連接沙埔發展區（續）

- 我們在 2025 年 9 月就《環境影響評估條例》向環境保護署及路政署提交建議，希望考慮沿北都公路天水圍段附設單車徑，並延伸沙埔至牛潭尾之間的路段。
- 了解地形制約，期望部分單車通道路段設於地面公路旁邊，或沿擋土牆下方鋪設。而如有高架天橋，則善用橋下空間，並保持連貫。單車通道應與維修及緊急車輛通道一併規劃，並參考各地例子，提供優質設計。



吐露港單車徑

<https://images5.fotop.net/albums6/tptavel/taimeituk/CI MG7912.jpg>



深圳山海連城綠道

https://www.ourchinastory.com/images/content/shenzhen/2025/02/%E6%B1%E5%9C%B3%E5%B1%E6%B5%B7%E9%80%A3%E5%9F%8E%E9%A8%E8%A1%8C-10_x2.jpg



北都公路天水圍段單車徑想像圖

2. 積極探索不同方案，連接沙埔發展區（續）

- 參考新界各區主幹公路旁附設的任何次要或鄉村道路，預期單車通道毋須遵循單一模式。
- 若採用次要道路的模式，而且預期汽車交通流量甚低，甚至只容許緊急車輛或持許可證車輛進入，相信同樣適合單車使用。如有需要，甚至可於路口設置分流路障，建立「過濾式通達性」（filtered permeability）。
- 除設置較低的車速限制（時速 30 公里）外，應採用實際讓車輛慢行的設計，包括減速平台、道路收窄及避車處等，甚至「彎道」（chicane）。



啟德沐翠街減速平台



新加坡 chicane

<https://static.mothership.sg/1/2019/11/bukit-merah-view-silver-zone-chicane-02.jpg>



屯門藍地黃崗圍路避車處

<https://maps.app.goo.gl/nvzWkcZtaFWKL5UX6>

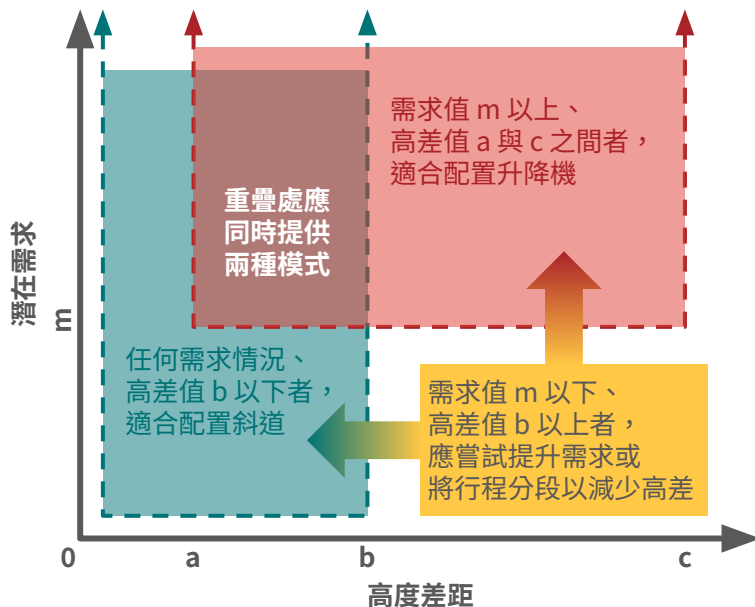


屯門藍地桃勵路減速平台

<https://maps.app.goo.gl/tYQq644V68txyB7Q7>

3. 採用客觀指標，釐定斜道與升降機之配置

- 為求讓無障礙通道及單車徑克服上落天橋、隧道等設施的路程，選擇斜道或升降機時，建議引入一致的考量標準。是次提出潛在需求及高度差距作為基本考慮因素，純屬拋磚引玉，亦基於以下假設：
 - 無障礙通道及單車徑均符合最新本地設計準則，並全日向公眾開放
 - 不得騎單車出入升降機，必須步行使用
 - 應盡量設置樓梯，但樓梯不應影響以上考量
- 規劃過程值得考慮時間因素，讓設計應付未來最多可能（future-proof）。方式包括預留空間以容許未來擴張，以應付可能增加的需求。



斜道及升降機之選擇因素分析，以以下數值為基準：
a 為普遍單一樓層高度，b 為斜道失去吸引力的高度，
c 為升降機可行高度上限，m 為讓升降機符合效益的最低需求

3. 採用客觀指標，釐定斜道與升降機之配置（續）

- 在重要設施例如行人及單車天橋，建議按上一頁的因素考慮是否同時設置斜道及升降機，還是二選其一。斜道可應付高度差距較小的上落坡路段，而升降機則處理高度差距較大的路段，並需要若干使用需求支持。
- 不少現有單車徑天橋均在出入口提供斜道，毋須停車等候，行之有效。斜道亦能在升降機維修或故障時擔當後備路線，更可附設泊位。除非有難以克服的技術困難，或是設置兩部升降機有其需求，建議優先提供斜道。
- 牛潭尾發展區內有數處單車徑的上落連接，應考慮提供斜道。若上落連接設施的位置將會納入大學機構的土地範圍，應以各種措施例如地契等文書，鼓勵大學機構積極提供優質的「斜道與升降機互補」連接方案。



大埔海濱公園單車徑斜道
<https://maps.app.goo.gl/1NYBPP6tHtvLhewea>



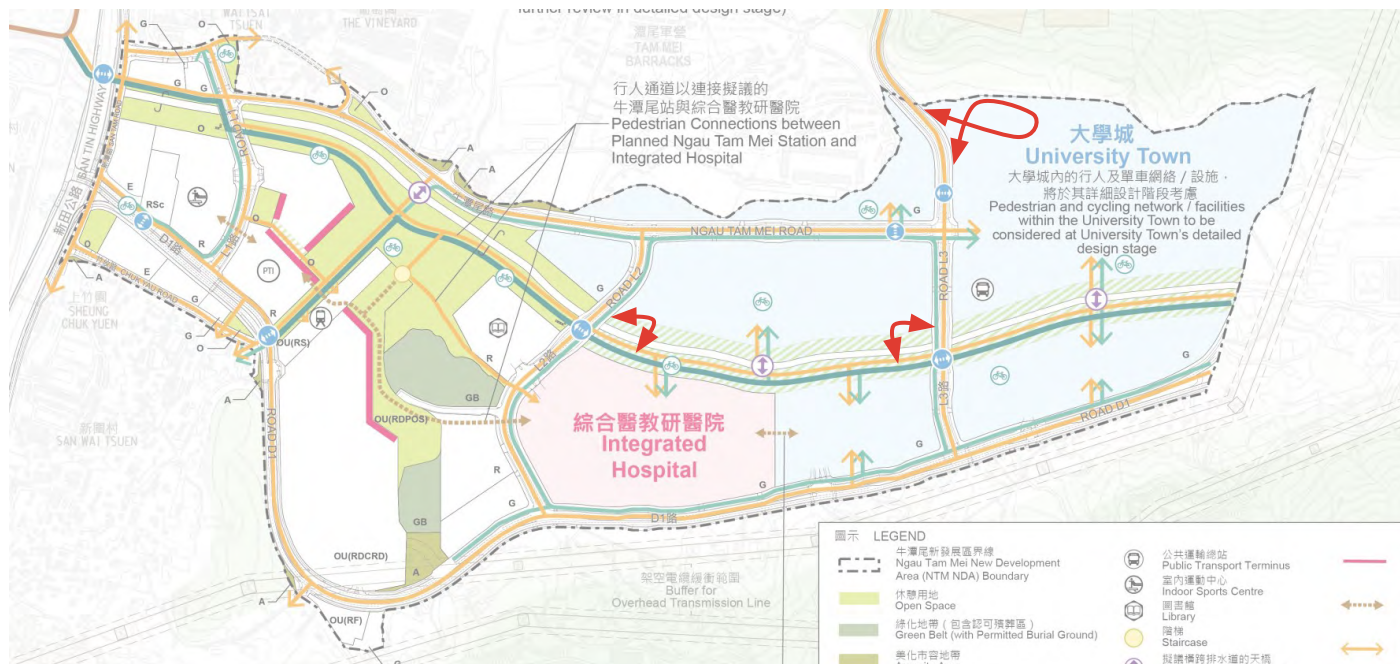
大圍單車徑天橋斜道及泊位
<https://maps.app.goo.gl/ZoJ2e9surVWavS3j6>



元朗南擬建之行人及單車天橋，同時配備斜道及升降機
<https://www.legco.gov.hk/yr2025/chinese/panels/dev/papers/dev20250225cb1-266-3-c.pdf>

3. 採用客觀指標，釐定斜道與升降機之配置（續）

- 建議為單車徑的個別上落設施加設斜道，為升降機以外提供選擇，位置包括但不限於下列三個：



4. 研究設置單車友善路口，並預留土地創造條件

- 從新田科技城道路工程（第二期）的圖則了解，單車徑於過路處不受行人路中斷，相信為單車友善路口奠定基礎。
- 我們支持推展有關路口設計，並希望所有新發展區涉及單車徑的路口均預留充足土地，讓其設計在未來廣泛妥善實施。
- 右圖及下頁為我們對新界現有單車徑路口的改善建議，相信適用於新發展區。



上水新運路及智昌路交界
現況：一直以來是分隔式路口，已具雛形



只需改善燈號過路處，即容許騎單車過馬路



將軍澳寶豐路及毓雅里交界
現況



只需改善過路處，縱然需要讓予車輛，亦可容許騎單車過馬路

4. 研究設置單車友善路口，並預留土地創造條件（續）

- 如情況許可，讓行人及單車優先使用過路處，更能鼓勵活躍出行效果。

大埔大美督路
現況



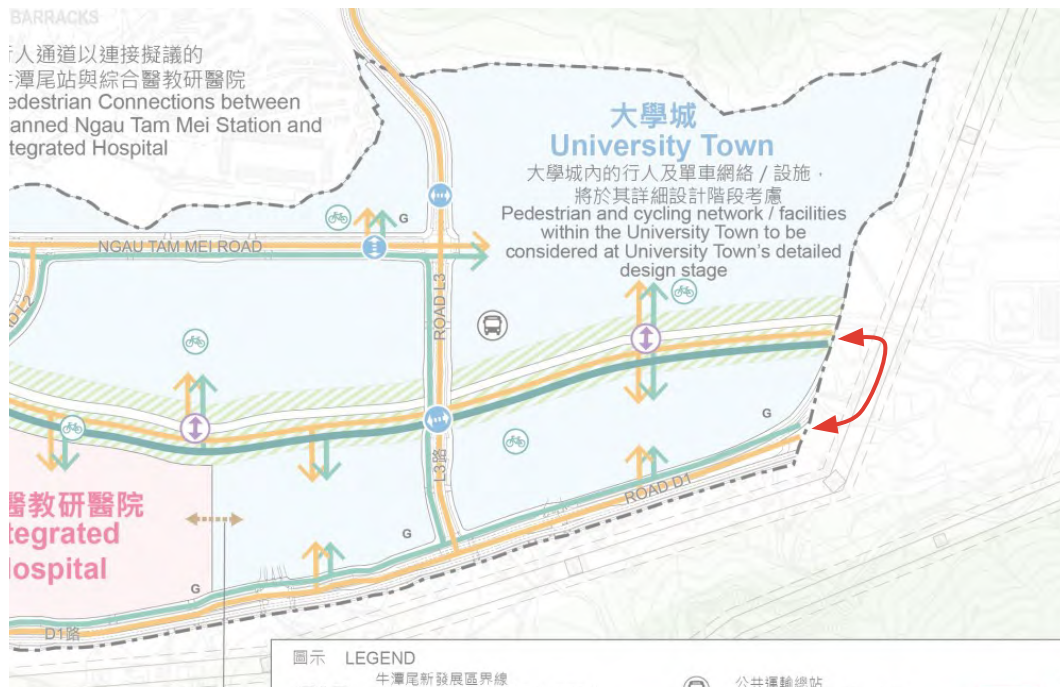
只需改善過路處，即可容許騎單車優先過馬路



改善方案的另一模式

5. 接通牛潭尾東端的單車徑

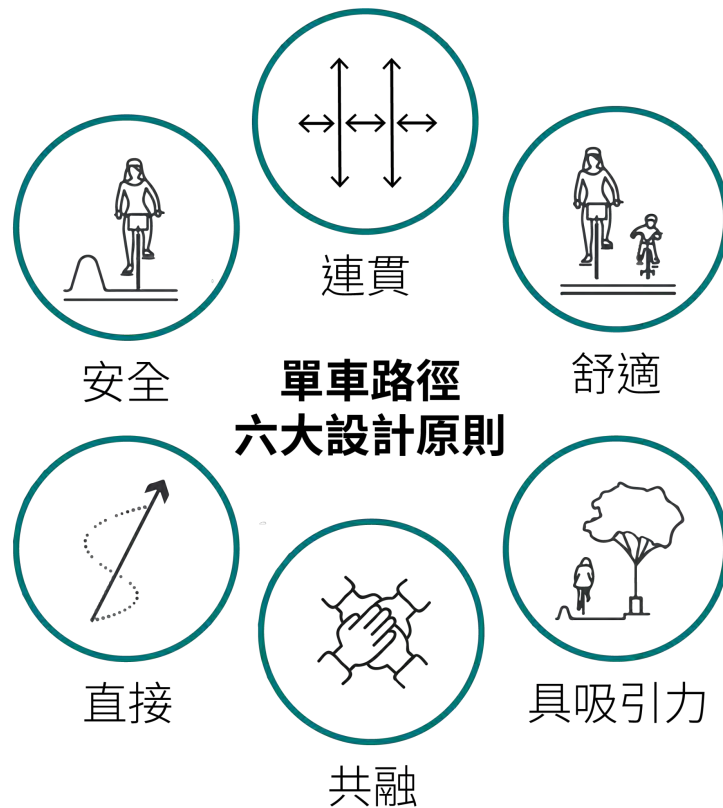
- 牛潭尾發展區範圍東端有兩處單車徑的終端，估計將接入北都公路（新田段）的工程範圍。
- 預期單車徑將於此範圍內接通，以最簡單的連接方式完成區內單車徑網絡。如局方未有計劃，請視之為一項建議。
- 如有現有鄉郊道路，建議同時安排單車徑連接，方便居民出入。



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。



Northern Metropolis — San Tin and Ngau Tam Mei New Development Areas
Follow-up Suggestions on the Development of Street, Pedestrian and Cycling Networks

Executive Summary

We, Street Reset, continuously submitted views on the San Tin Technopole and Ngau Tam Mei plans to promote active travel and people-oriented street design starting from 2023. As more public design information is available to the public, we hereby add detailed suggestions to support planning goals. Our another suggestion in September 2025 for a cycle track path along the Northern Metropolis Highway (Tin Shui Wai) would also apply to this area.

Our Suggestion - Make good use of different approaches to implement pedestrian and cycling network planning

1. Enhance readiness to further extend connections between Ngau Tam Mei and San Tin

We are thankful that the government will further study pedestrian and cycling links between Ngau Tam Mei and San Tin. We would elaborate more possible schemes to enhance resilience and connectivity. The two areas, only 430 m apart but divided by hills, could connect through well-designed paths addressing slope differences of 20-40 mPD with accessible, inclusive solutions.

On top of the proposed cycle track and lifts depicted in official design, **we propose relocating the footpath and cycle track to the east side of the road.**

This would enable future lift access from nearby residential and university areas according to demand, increase convenience and safety by avoiding road crossings, and attract more users from larger precincts. This would support flexible design options including the following:

Option 1 proposes a roadside route with gradients under 1:25 with a lift tower at Ngau Tam Mei. Some sections are separated from the road alignment to achieve gentle gradient and barrier-free access. Reserve space for shading and extensions to any ramps, lifts or buildings, especially by the universities.

Option 2 runs along the west edge of the service reservoir uphill, with two lift towers and footbridge connections. This combines a level barrier-free access and cycle track, while the recreation potentials on the roof of service reservoir would add value to this path. This also potentially reduce the extent of site formation along the road.

Option 3 proposes a walking-cycling tunnel with a design that satisfies ventilation, fire safety, and egress requirements. This can avoid constraints from road gradient and needs for lifts, and further reduce the extent of site formation along the road.

Northern Metropolis — San Tin and Ngau Tam Mei New Development Areas
Follow-up Suggestions on the Development of Street, Pedestrian and Cycling Networks

Executive Summary (cont'd)

2. Actively explore options to link the Sha Po Development Area

San Tam Road, a two-lane route, is increasingly busy and challenging for cyclists. Although a private developer plans to extend the cycling network from the existing main route to the Sha Po area. The link between Sao Po and Ngau Tam Mei remains indirect.

Leveraging the Northern Metropolis Highway could create a convenient 2 km walking-cycling corridor between Ngau Tam Mei and Sha Po. This can integrate rural road models and/or maintenance and emergency access, restricting cars or allowing only emergency and permit vehicles, with filtered permeability. Design features such as 30 km/h speed limits, physical calming like raised platforms, narrowings, passing bays, and chicanes can be applied for safety, inclusiveness and resilience.

3. Consider consistent criteria to choose between ramps and lifts

To address level changes at bridges or tunnels, consistent criteria should guide the choice between ramps and lifts, for the purpose of universal accessibility and cycling access.

Criteria like potential demand and height difference can serve as the basis for selection. Ramps are suitable within a certain height range for any level of demand, while lifts are viable only when sufficient demand exists and the height difference remains manageable. In some cases, both installations should be provided. As demand evolves, future-proofing should be achieved by reserving adequate space. There are a few locations where cycling ramps shall be added to as an alternative to lifts. If these connections will be inside the land lots of the university, appropriate legal instruments should be considered to ensure high-quality ramp and/or lift provisions.

4. Study and implement cycle-friendly intersections and reserve land to enable such implementation

Plans for San Tin Technopole (Phase 2) show uninterrupted cycle tracks at crossings, providing a solid basis for cycle-friendly junctions. We support this and hope that adequate land will be reserved at more future crossings.

5. Join the two open ends of cycle tracks at the east boundary of the development area to close the loop (if not yet considered)

All the above suggestions embody the principles of cycle-friendly design.

街道變革

STREET RESET



街道變革 Street Reset



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



九龍綠色通道 Kowloon Greenway



<https://kowloongreenway.wordpress.com/>
klngreenway@gmail.com