

對《香港特別行政區經濟和社會發展第一個五年規劃（2026-2030）》公眾諮詢之意見書

提交機構：街道變革

街道變革是本港首個主力推動人本運輸規劃和街道設計的倡議組織，由相關專業人士於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。

聯絡我們：info@streetresethk.org

Facebook/Instagram/LinkedIn：[@streetresethk](#)

針對範疇：《五年規劃》第六部分——文化體育旅遊融合發展、綠色生活及其他領域（涵蓋公共安全、城市韌性、綠色低碳轉型及智能出行）

摘要與引言：從「車本位」邁向「人本」的關鍵五年

《香港特別行政區經濟和社會發展第一個五年規劃（2026-2030）》（下稱《五年規劃》）第六部分明確提出「建設綠色宜居城市」、「綠色低碳轉型」及「強化公共安全」的宏大願景。對此發展方向，街道變革表示全力支持。我們一直深信，街道不僅是運輸通道，本身更是城市中唯一連貫的公共空間網絡。一個城市的宜居、長者友善與安全程度，往往取決於最根本的街道設計。

在過去二十多年，香港的路面運輸規劃一直受制於汽車增長，空間分配往往傾斜於滿足駕駛者的便利和需要。然而，我們樂見政府近年在街道規劃思維上出現了積極的轉變。特別是今年2月政府正式公佈的《運輸策略藍圖》（下稱《藍圖》）中，在制度上確立了「以人為本」的街道設計思維（建議21），引入「15分鐘生活圈」概念（建議20），並採納了我們一直倡議的「連繫/場所」（Link/Place）街道功能框架。此外，政府亦已開始在部分舊區及新發展區的內街落實30公里低限速區，並承諾引入全新的道路設計及單車過路處。

這些舉措無疑為香港的「易行城市」願景打下了強心針。因此，我們促請政府在落實《五年規劃》的未來五年，延續並深化這股改革動力、以願景主導，將上述良好的政策試點全面主流化。本意見書將主要針對《五年規劃》第六部分的相關綱領，在「系統性安全」、「重塑城市空間」及「活躍出行」三大範疇提出具體政策建議。

目錄

對《香港特別行政區經濟和社會發展第一個五年規劃（2026-2030）》公眾諮詢之意見書

摘要與引言：從「車本位」邁向「人本」的關鍵五年	1
一、引入「系統性安全」思維，工程與服務源頭強化公共安全	3
1. 於公共服務及工程強制推行中重型車輛「直接視野標準」	3
2. 擴大「30 公里低限速區」：回應社會高齡化與長者出行安全	7
二、重塑城市空間與行人環境，締造優質「城市漫步」體驗	9
1. 欣悉政府修正方向，按部就班落實《藍圖》策略	9
2. 邀請市區重建局統籌，跨部門推動舊區街道改造更新	10
3. 結合露天座位與「路邊公園」（Parklets）釋放經濟活力	11
三、以活躍出行推動綠色轉型，落實單車友善政策	12
1. 肯定新過路設施標準，確立單車網絡六大核心原則	12
2. 將單車深度融入公共交通政策	12
3. 肯定現有宣傳教育成效，擱置強制佩戴單車頭盔立法	13
四、創新交通科技應用應以願景為主導	14
結語：實踐策略願景，還看政治決心	15

一、引入「系統性安全」思維，工程與服務源頭強化公共安全

（回應《五年規劃》第 6 部分第 7 點：提升城市韌性及強化公共安全；以及第 4 部分第 6 點：安老）

《五年規劃》明確指出，須將安全設計理念及數碼化工地安全管理融入建築工程和公共服務之中。我們高度肯定此一方向，但強調要達致真正的公共安全與「道路零死亡重傷」（Vision Zero）目標，必須從物理環境、車輛硬體設計及服務採購條款著手，建立一個具備「容錯」能力的交通系統。

什麼是「系統性安全」思維（Safe System Approach）？——系統性安全思維是國際（如世界衛生組織及經濟合作與發展組織）倡導的道路安全黃金標準。其核心理念建立於兩大基石：第一，「**人類必然會犯錯**」（Human Fallibility），單靠宣傳教育與執法無法完全杜絕人為疏忽；第二，「**人體生理結構極為脆弱**」（Human Vulnerability），難以承受車輛撞擊的物理衝擊力。

因此，系統性安全提倡將安全責任由單一道路使用者，擴大至系統的設計與營運者共同承擔。它主張透過跨部門協作，將「安全的道路環境、車輛、車速和使用者行為」有機整合。其目標是打造一個「**容錯系統**」（Forgiving System）——即使人為出錯，街道的物理防護（如貨車的盲點感應器、交通緩行裝置與低車速限制）仍能發揮協同防禦作用，吸收撞擊力，確保事故發生時不會跨越致命或重傷的生理紅線。

1. 於公共服務及工程強制推行中重型車輛「直接視野標準」

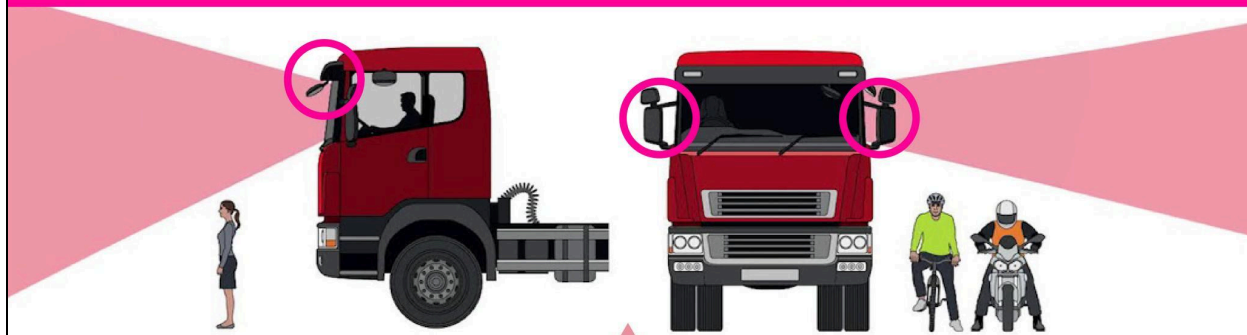
中重型貨車的視線盲點，一直是導致弱勢道路使用者（行人、單車使用者及路面工作人員）嚴重傷亡的致命根源。就以路面執勤工傷為例，自 2016 年至今，至少 29 位路面工作人員遭遇車禍死亡，當中每三宗就有一宗涉及中重型貨車。司機行駛時需時刻檢查多面鏡子，增加司機的認知負荷與人為錯誤。

為了從源頭消弭此系統性風險，我們提出以下建議：

- **新車採購與招標規範：**既然《五年規劃》強調公共服務的安全設計，政府作為全港最大的服務採購者和工程項目擁有人，應該以身作則。我們殷切要求政府在未來所有的建築工程、清潔、廢物收集、道路維修等服務合約及招標標書中，**加入「車輛安全規格」為必要條件**，強制要求承辦商**引入擁有直接視野**（即配備特低擋風玻璃、全透明車門的低地台設計）或**「主動式」盲點監測警告系統**的中重型工程車輛。
- **改緊現役貨車法定要求、限期升級：**同時，當局應修改法例收緊新登記中重型貨車的直接視野標準，並與業界溝通，為現役舊式貨車設日落條款限期升級，強制補裝前方和左側盲點監測警告裝置、合規格反射鏡、轉左聲音警報及車尾警告標示，全面補漏。

- **此舉具有先例：**食環署為提升職安健水平，數年前已利用新招標的潔淨/廢物收集服務合約，規定承辦商必須提供指定數量的低地台垃圾車款。目前油尖旺、沙田、北區等新合約承辦商已陸續引入此類直接視野車輛。署方自身車隊（由機電工程署採購）亦已引入並使用低地台垃圾車，以作示範。
- **配合綠色轉型之特惠資助：**為減少對業界的營運衝擊，運輸署應與環保署合作，配合現正進行的「淘汰歐盟四期柴油商業車輛計劃」提供特惠資助，鼓勵車主換車時更換具直接視野的車款，或額外資助加裝上述視線安全設備，並讓新政策盡快公佈生效以便車主一併規劃。

直接視野貨車 (Direct Vision) vs 傳統貨車



駕駛傳統貨車嘅司機需要時刻檢查多個魚眼鏡或側鏡，容易出現人為錯誤。



直接視野貨車 (Direct Vision HGV) 同傳統貨車最主要嘅分別在於駕駛室設計：車身較低，並擁有更大嘅擋風玻璃、側窗甚至全透明車門，令司機直接望到前面同旁邊嘅人同車。

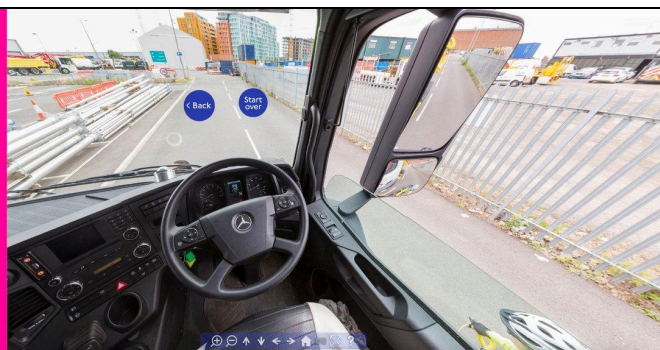
這種設計能夠減少司機對魚眼鏡嘅依賴，從而更快更容易地察覺周邊嘅道路使用者，及時作出反應。

對比圖：直接視野貨車 與 傳統貨車（外面）

現時本港市面已開始
見到有隸屬食環署
(或外判承辦商) 嘅
新型垃圾車採用直接
視野設計，但傳統貨
車依然係主流



RESET
STREET



▲ 傳統貨車司機視野

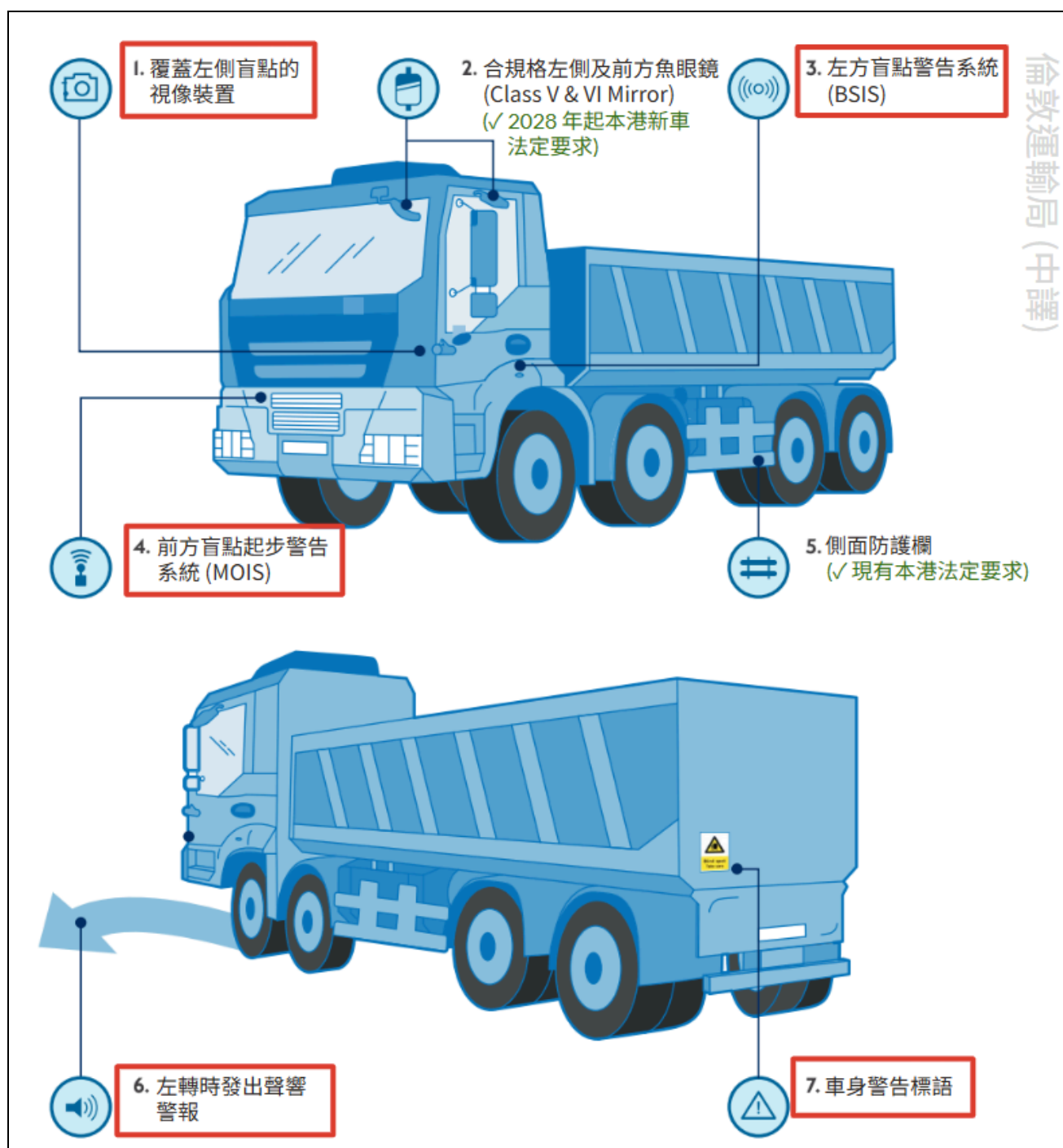
傳統貨車設計存在視野盲點，令司機難以察覺到周圍嘅行人、電單車同單車使用者，增加發生車禍嘅風險。



▲ 直接視野貨車司機視野

車身較低，並擁有更大嘅擋風玻璃、側窗甚至全透明車門，令司機直接望到前面同旁邊嘅人同車。

對比圖：直接視野貨車 與 傳統貨車（內部）



「主動式」盲點監測警告系統要求：適用於現役貨車/無法提供直接視野的新貨車

2. 擴大「30 公里低限速區」：回應社會高齡化與長者出行安全

隨著香港人口急速老化，社會正迎來嚴峻的「高齡化」考驗。長者由於身體機能自然衰退，視覺與聽覺靈敏度下降，步速亦普遍較慢（平均每秒不足 0.9 米，難以在短時間內橫過動輒寬達三、四線的馬路）。因此，舊區街道的車速與設計，直接決定了高齡化社區的致命風險。

時速 30 公里基本上為人體可承受車輛撞擊的極限：行人一旦被時速 50 公里的車輛撞倒，死亡風險比時速 30 公里的同類型碰撞高達 5 倍。因此，我們非常歡迎政府近年在深水埗、旺角和荃灣等部分街區推行時速 30 公里的低車速限制，這充分體現了當局對生命安全的重視。

為配合《五年規劃》的公共安全與長者共融目標，我們建議：

- **全面主流化低限速區：**將 30 公里低限速政策從目前少數試點，擴大至全港所有被定義為「內網格」（內街）、住宅區，以及靠近醫療設施、學校、老人及復康中心附近的街道。
- **實體緩速設計：**單靠豎立路牌和宣傳不足以有效遏止超速。政府應在次要道路廣泛引入實體的緩速設計，例如設置與行人路面齊平的減速平台、路拱、將標準行車線闊度由過寬的 3.65 米收窄至 3 至 3.2 米等，利用環境設計迫使駕駛者在步入高齡化社區時自覺減速。

30 公里限速 / 設計速度

Lower speed limit and design speed to 30 km/h

適用於	區域道路 District Distributor	地區道路 Local Distributor
目的	在可能有行人過路或單車使用的道路上限速 30 公里，能夠減少車禍發生機率和嚴重程度，在安全與效率間取得平衡。	
理據	研究證實，時速 30 公里基本上為人體可承受車輛撞擊的極限 ¹ ，及後致命機率顯著提高。	
作用	將設計速度定於 30 公里、配合交通緩行設計，能夠締造容錯的街道環境；能少用欄杆、路牌，為人本設計釋放更多自由度。	

成本效益 ●●●●○

執行阻力 ●●●●○

街道設計工具箱 — 路段

[1] 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。來自 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://bit.ly/4cYU043>



解說圖：30 公里限速

鼓勵車輛緩行的街道設計

Kerb extension to encourage lower speeds

適用於

區域道路
District Distributor

地區道路
Local Distributor

簡介

在特定位置改變行車道設計，如收窄或形成曲折路型、轉移車道位置和加入中央分隔帶。

作用

鼓勵駕駛者自覺車速，提高意識使駕駛者讓路予行人過路。

成本效益

●●●●○

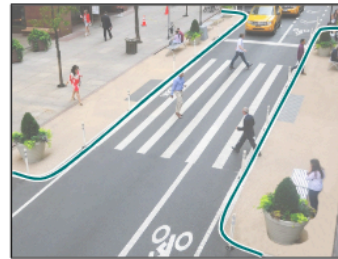
詳情及相關數據支持：

執行阻力

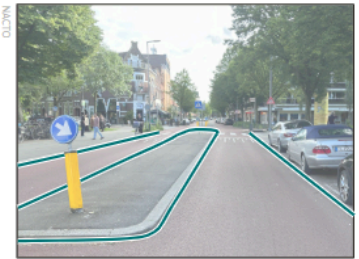
●●●○

街道變革《未來交通運輸策略立場書》第 71 至 74 頁
<https://bit.ly/3SDgwrQ>

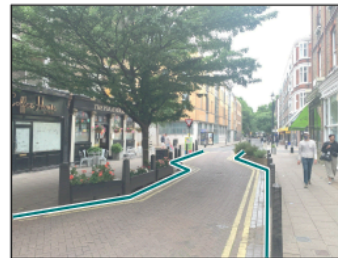
街道設計工具箱 — 路段



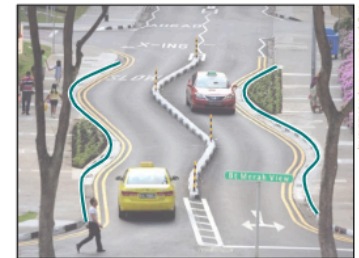
局部收窄



單線分隔



車道轉移



曲折路型

解說圖：鼓勵車輛緩行的路型設計

實體減速裝置

Physical traffic calming device

適用於

區域道路
District Distributor

地區道路
Local Distributor

目的

透過裝設減速平台 / 路拱，以物理障礙促使駕駛者降低車速、留意行人。

作用

提高意識使駕駛者讓路予行人過路；為行人提供連續而平坦的過路步道。

備註

《運輸策劃及設計手冊》(V6 10.5.3.10) 有訂明交通緩行裝置的標準，包括如何在街道連續地設置減速平台，及在巴士途經的街道上設減速平台的注意事項。

成本效益

●●●●○

詳情及相關數據支持：

執行阻力

●●●○

街道變革《未來交通運輸策略立場書》第 71 至 74 頁
<https://bit.ly/3SDgwrQ>

街道設計工具箱 — 路段



解說圖：實體緩速裝置之應用

二、 重塑城市空間與行人環境，締造優質「城市漫步」體驗

（回應《五年規劃》第 6 部分第 3 點及第 5 點：文化體育旅遊融合發展、優化土地資源及創造優質公共空間）

《五年規劃》提出透過空間規劃和城市設計優化土地資源，改善海濱地帶、公共休憩空間及行人環境，並明確指出要推動「城市漫步」等具特色的深度旅遊模式。

要實現這個目標，政府必須重新檢視城市空間與行人環境——改變過往在街道規劃上盲目維持「車速、車流」的舊思維，轉而在地區街道上重視作為公共生活與社區脈絡的「場所」功能，令街道重拾愜意和魅力。

1. 欣悉政府修正方向，按部就班落實《藍圖》策略

我們非常欣悉，政府在最新的《運輸策略藍圖》中坦誠正視過往香港規劃「多以車流主導設計」的問題，並及時修正方向，確立了行人優先的「連繫」(Link) 與「場所」(Place) 設計框架，承諾引入更多「以人為本」的街道設計以凝聚社區活力。這是一個極為關鍵且令人鼓舞的轉變。要實現《五年規劃》中建設宜居城市與推廣「城市漫步」的願景，未來五年特區政府必須按部就班，全面將這套大膽創新的策略落實到社區實踐之中，將傳統過剩的行車綫與路旁空間重塑，轉化為具吸引力的公共生活空間。當局應趁此契機，正式制訂專屬的《街道設計指引》，徹底改革過時的《運輸規劃及設計手冊》（TPDM），為新舊街區提供一體化空間重塑的標準。



《運輸策略藍圖》節錄

2. 邀請市區重建局統籌，跨部門推動舊區街道改造更新

有見九龍城區（如城南道一帶）早前結合特色小店推行的行人環境改善及街道美化計劃取得顯著成效，獲得公眾及商戶的廣泛接受和讚許，我們強烈建議政府將此成功經驗制度化。我們促請政府邀請市區重建局發揮牽頭統籌作用，全面將《行人規劃框架》融入舊區規劃之中。

市建局應與運輸署等部門緊密合作，為各舊區制訂「行人規劃大綱圖」（Outline Pedestrian Plan; OPP），共同推行實質的行人環境改善工程，包括：30 公里低限速區、設置減速平台、行人路擴闊、優化過路處，以及減少內街車流等人本環境設計。這些地區工程雖成本低，市民卻切身、即時地感受到效益，提升社區幸福感。

- **以油旺區為首要「健康城市」先導試點：**我們殷切建議將油麻地、旺角和佐敦列為《行人規劃框架》政策的首要試點。香港規劃師學會（HKIP）於 2024 年發表的[「油旺區健康城市」建議報告及項目](#)中，已詳細探討以地區為本的先導計劃，主張以公共空間與行人優先措施作為驅動引擎，透過改善實質社會環境，提升街坊的身體、心理健康及社會幸福感。
- **改善實質社會環境：**油旺區既有高密度的步行流量，又有舊區街道氛圍，同時作為文化旅遊景點（鄰近舊油麻地警署和百老匯電影中心），特別適合進行先導街道改造。透過市建局統籌 OPP，優化過路設施並理順行車動線，改善步行和社區環境，全方位提升社區居民的健康和幸福。這不僅高度契合《五年規劃》精神，更名為本地居民與國際旅客創造出世界級的「城市漫步」網絡，展現香港獨特的街道魅力。



3. 結合露天座位與「路邊公園」（Parklets）釋放經濟活力

街道環境的愜意度與地區步行經濟息息相關。我們非常歡迎食物環境衛生署近期推出加快審批食肆露天座位（OSA）申請的措施，這無疑為發展戶外餐飲、提振疫後地區經濟注入了新活力。我們建議政府在此良好基礎上更進一步，積極採用「機動城市主義」（Tactical Urbanism）的靈活思維。運輸署應與食環署協作，引進外地盛行的「路邊公園」（Parklets）概念——容許透過低成本、臨時改劃過剩車行線或路旁泊車位的方式，將原有泊車位鋪平至行人路水平，改建為附設長椅、綠化植栽的公共休憩空間或食肆的戶外用餐延伸。這種靈活的空間試驗不僅能廣泛增添路旁樹木與遮蔭休息座椅，更能顯著增加零售街區的顧客流量與營業額，真正活化街道。





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。

三、以活躍出行推動綠色轉型，落實單車友善政策

（回應《五年規劃》第 6 部分第 4 點：推動綠色生活及綠色低碳轉型）

活躍出行（即步行與騎單車）是實現零碳排放和改善公共健康的最有效途徑。《五年規劃》強調推動綠色低碳轉型及智能出行，我們必須重申：單車絕不應只被視為新市鎮的「康樂活動」，它具備極高效率、靈活度高，是解決 10 公里內中短途日常通勤的關鍵綠色運輸工具。

1. 肯定新過路設施標準，確立單車網絡六大核心原則

我們歡迎政府在今年 2 月發佈的《藍圖》確立單車作為日常出行運輸模式，並承諾在單車主幹道引入全新的「單車過路處」及單車專用燈號，免除使用者在路口必須下車推車的過時規定，這是本港單車政策的一大進步。為進一步完善網絡，我們建議政府在未來新發展區（如北部都會區、啟德等）的規劃與市區更新中引入單車網絡時，落實**連貫（Coherent）、直接（Direct）、安全（Safe）、舒適（Comfortable）、具吸引力（Attractive）及共融（Inclusive）**的六大核心設計原則，並確保達到新發展區單車徑網絡能在 200 米範圍內連接九成以上住宅用地的目標。

2. 將單車深度融入公共交通政策

單車能夠有效與公共交通發揮互補協同效應，擴大公共交通站點的覆蓋範圍（首尾程接駁）。政府應在未來的北都主要鐵路站及新一代運輸交匯樞紐內，**提供安全、有上蓋、且配備 24 小時閉路電視監察的室內單車泊位及轉乘配套**。此外，政府應與發展局合作修訂《香港規劃標準與準則》，要求鄰近單車徑網絡的物業項目於規劃早期提交並執行「步行及單車出行大綱」（Walking and Cycling Plan），確保私人物業與公共設施均配備足夠的單車泊位與淋浴設施。

	
英國鐵路站旁設置的單車泊位設施，有上蓋並配備閉路電視監察。有些還設有門禁系統，以會員制形式營運。	荷蘭阿姆斯特丹車站的室內單車泊車場，配有 24 小時閉路電視監察、保安人員和單車維修店。

3. 肯定現有宣傳教育成效，擱置強制佩戴單車頭盔立法

我們非常認同《藍圖》中提出的「15分鐘生活圈」願景，而普及且便利的單車出行，正是落實健康生活的關鍵。就單車安全而言，我們高度肯定政府現行針對單車安全的宣傳教育及執法策略，並已取得了極為顯著的實質成效——**根據當局向立法會提交的最新數據顯示，全港單車致命及嚴重受傷（KSI）的意外數字自 2022 年至今已大幅下跌達 86%，充分證明目前的教育與自願佩戴頭盔導向切合本港民情且極具效率。**

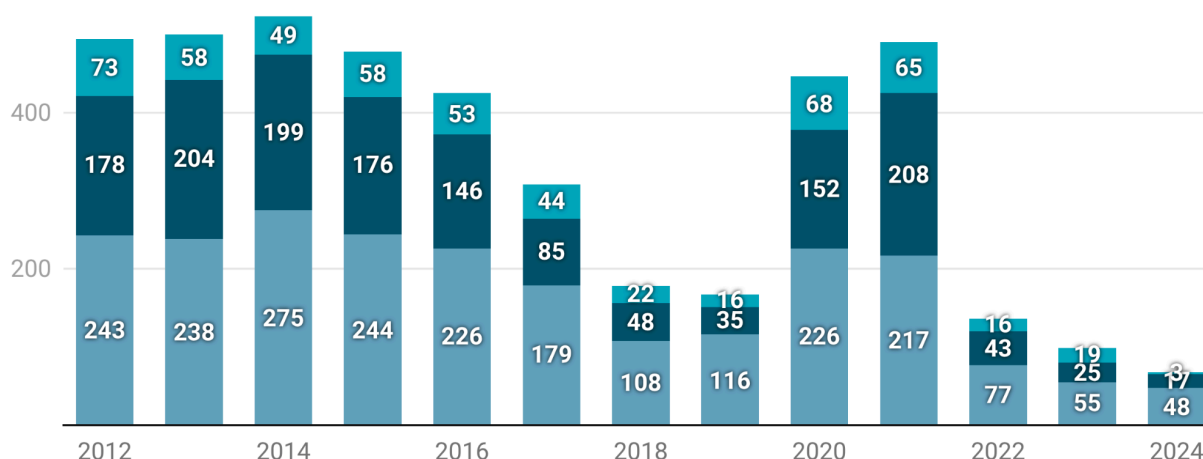
基於現有策略行之有效，我們促請政府將「強制佩戴單車頭盔」的立法修例工作**予以擱置**。一刀切的強制立法將嚴重削弱日常短途單車出行的彈性與便利性，並會直接扼殺共享單車行業的生存空間，導致市民綠色出行意欲急降。國際實證亦表明，維持高單車使用率才能帶來「安全在於群眾」（Safety in Numbers）的保護效應。¹ 政府應將未來五年的相關政策重心與資源集中於改善單車徑設計標準、落實單車過路處等環境基建，方能達致最大的道路安全與健康宜居效益。

¹ 當路上使用單車的人愈多、群體能見度愈高，司機愈會習慣單車使用者的存在並保持警覺。此效應也適用於香港，獲香港大學 2016 年的一項研究證實。研究來源：Yao, S. & Loo, B.P.Y. (2016) Safety in numbers for cyclists beyond national-level and city-level data: a study on the non-linearity of risk within the city of Hong Kong, Injury Prevention 2016;22:379-385. <https://doi.org/10.1136/injuryprev-2016-041964>

單車使用者死亡或重傷人數 (2012-2024)

按地點劃分

■ 行車道路 ■ 單車徑 ■ 其他^



^其他是指單車公園、遊樂場及空地等。

Chart: 街道變革 Street Reset • Source: 運輸署 道路交通意外統計 - 表1.14 (按地點及傷勢情況劃分的騎單車者傷亡數字) • Created with Datawrapper

自疫情過後，單車使用者死亡或重傷人數走勢大幅回落，為有獨立紀錄以來之新低（資料來源：運輸署）²

四、創新交通科技應用應以願景為主導

（回應《五年規劃》第6部分第4及6點：新能源、綠色科技及創新應用）

《五年規劃》及《藍圖》均大力提倡推廣創新交通科技、大數據分析及自動駕駛車輛的商業化應用。我們對此持正面開放態度，但必須強調，科技應用僅為達致未來運輸願景的「手段及工具」，絕不能任由技術應用風潮反過來主導規劃。

根據交通習慣調查結果，高達四成車主預期一旦自動駕駛普及，他們將會更頻密地使用私人汽車出行。若缺乏清晰的車輛需求管理，新技術勢必誘導出龐大的私人交通需求與空車行駛流量，進而抽空城市靈魂、加劇路面擠塞與外部碳足跡。因此，政府在推動自動駕駛技術時，**必須強制將其引導、集中應用於公共交通（如按需提供的低碳公交服務）或高運量的共乘車輛系統**，而非變相優待低路面效益的私家車，以確保科技發展真正造福廣大市民與環境。

² 運輸署 (2012-2024) 道路交通意外統計，表 1.14 (按地點及傷勢情況劃分的騎單車者傷亡數字) https://www.td.gov.hk/tc/road_safety/road_traffic_accident_statistics/index.html

結語：實踐策略願景，還看政治決心

《五年規劃》為香港未來五年的社會發展描繪了宏大的藍圖。街道變革深信，真正的「綠色宜居」，必須從市民每天上班上學、起居飲食、消遣觀光最切身接觸的街道環境做起。

政府在今年 2 月發佈的《藍圖》中展現了令人鼓舞的創新思維。我們懇請特區政府在落實《五年規劃》時發揮強大的政治決心與大刀闊斧的魄力，將上述「人本交通」與「城市空間重塑」的倡議全面深化並制度化，跨部門協作以實證為本，攜手民間團體，共同為香港營造一個兼具效率、安全和韌性的世界級宜居城市。