未來交通運輸策略

立場書

建立「出行模式優次框架」

創造以人為本的街道空間

整全單車友善政策

達致道路零死亡重傷

街道變革
STREET RESET

立場書撮要簡報

2023 年 12 月 15 日





未來交通運輸規劃策略立場書

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。

為回應政府於 2021 年底開展的《交通運輸策略性研究》和即將制定的策略藍圖，我們於上月初發表立場書，為本港未來的運輸規劃和發展提供意見。

立場書附中英雙語版本，包含策略願景、四大策略及 99 項具體建議，與現時《研究》所公佈的初步方向相輔相成。

運輸署在 2023 年 12 月 15 日於立法會交通事務委員會的會議上發表初步建議，並即將在下一階段展開各試驗／先導計劃。而未來交通運輸策略藍圖定稿將於 2025 年落實。



關於我們

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。

我們希望透過想像、專業知識和借鑑世界各地的經驗，為香港塑造更理想的街道。我們希望香港的街道設計能夠讓行人和單車使用者擁有更合理的待遇，使大眾能夠在汽車和鐵路以外，有更多便捷可靠的
出行選擇。

Facebook 專頁：fb.com/StreetResetHK



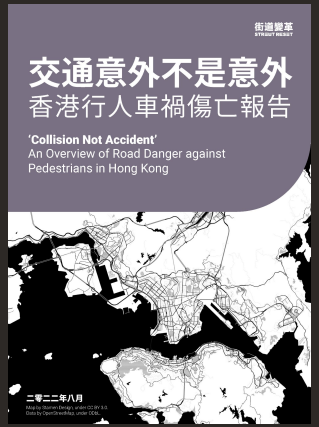
















目錄

前言：挑戰、願景及策略 ..... P. 5

1. 優化汽車以外的出行選擇 ..... P. 9

1a. 管理車輛需求 ..... P. 17

1b. 締造世界一流的公共交通 ..... P. 20

2. 達致道路零死亡重傷 ..... P. 27

3. 創造以人為本的街道空間 ..... P. 37

4. 確立整全單車友善政策和擴展單車網絡 ..... P. 50

5. 實現願景 ..... P. 63

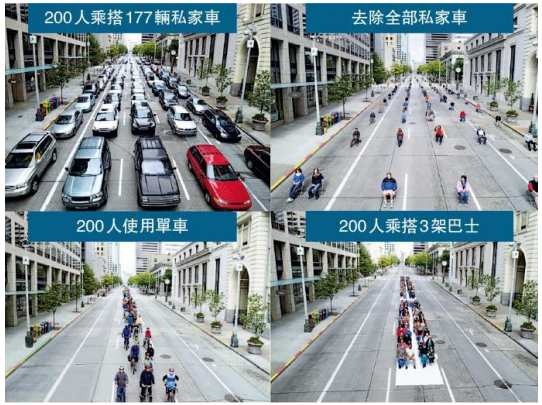
前言：挑戰、願景及策略

規劃背景及挑戰

我們的運輸系統現正面對下列問題:

- 居職分離以致出行需求日益俱增
- 新發展區交通配套欠佳
- 交通運輸亦是土地問題——私家車路面使用效益問題
- 私家車持續增長，反映公共交通的競爭力和吸引力下降
- 交通運輸亦是環境問題——空氣污染和氣候危機
- 交通運輸亦是社會問題——公共健康、城市宜居度與公平性

運輸系統如何應對未來的不確定性？



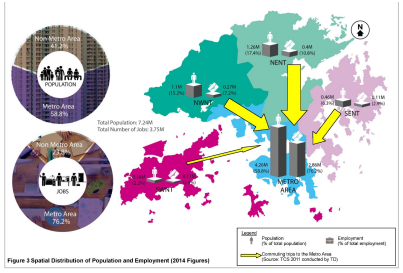
International Sustainability Institute



ON.CC



Khunkorn Laowisit/Pexels



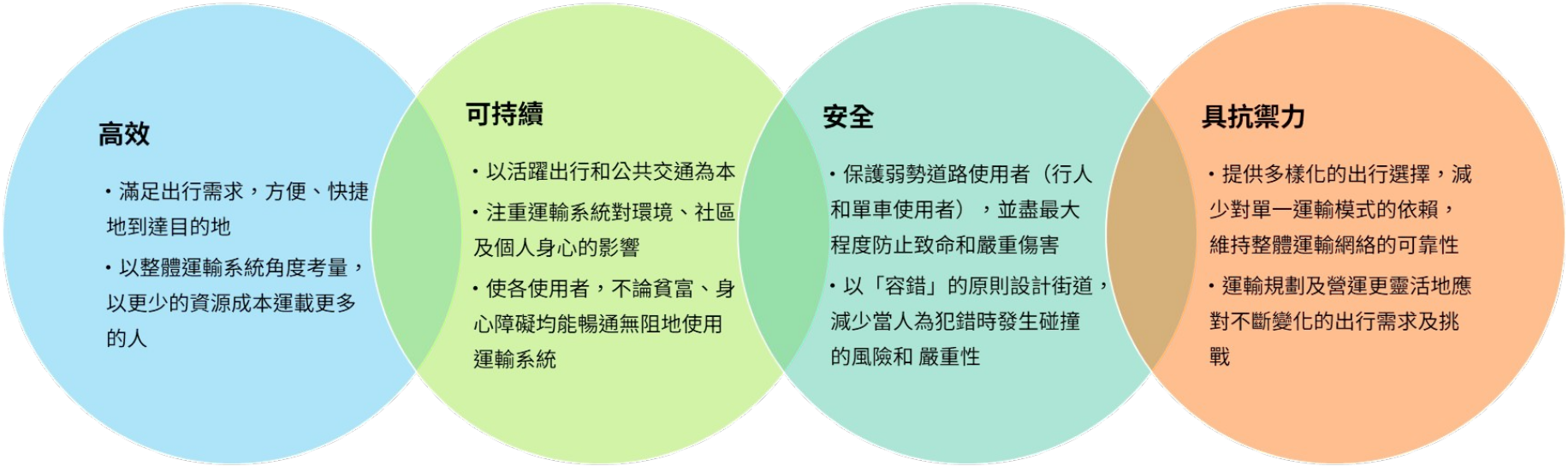
PlanD



ON.CC

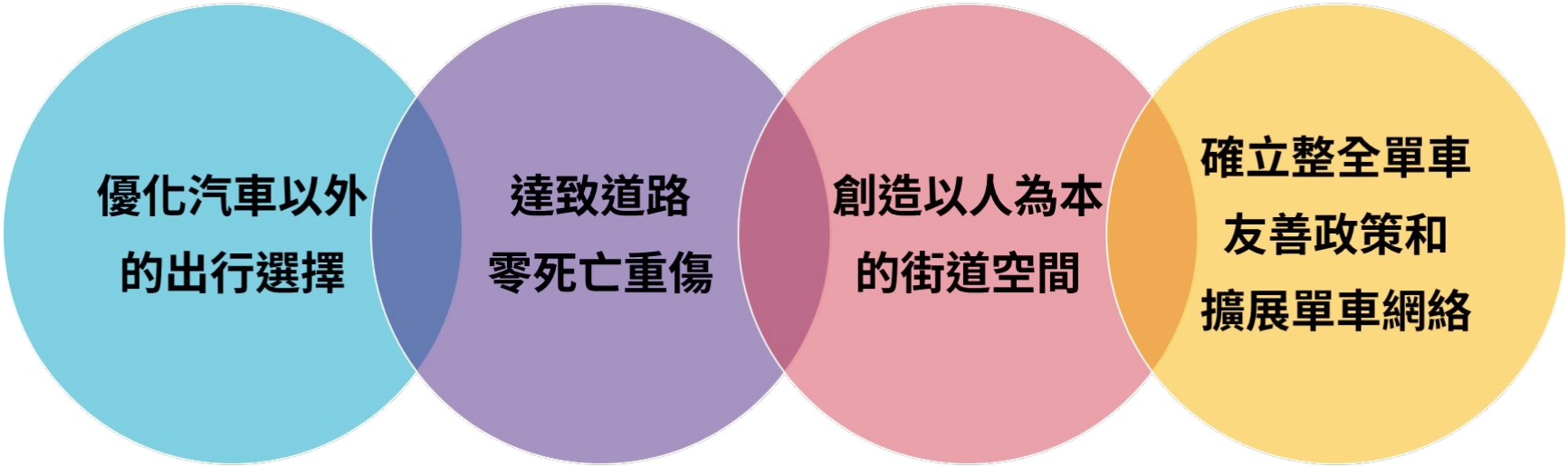
我們對未來運輸系統的四大願景

為回應上述問題和挑戰，我們認為以下願景應作為香港未來運輸系統發展的基礎：



我們提出的四大策略

- 為實現這些願景，我們需要調整目前香港運輸規劃的價值主張
- 因此，我們提出下列四大策略，完善政府早前提出的初步策略方向：



1. 優化汽車以外的出行選擇

1.1 不同出行方式的角色定位

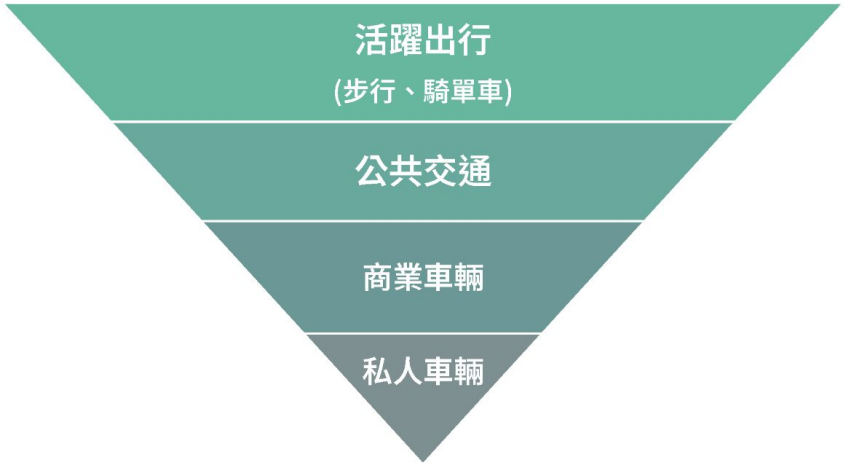
未來的交通運輸策略必須進一步優化汽車以外的出行選擇：

- 以改善活躍出行、公共交通等出行體驗，使其成為大眾首選的出行選擇模式
- 同時加強管理私人車輛，理順泊車同路旁使用狀況，改善整體運輸網絡效率。

出行模式優次框架

為實現策略願景，政府有必要重新審視不同出行模式的角色定位，有意識地推動更多市民使用高效、環保的出行方式。

因此，我們提出「出行模式優次框架」——以一個簡單易明的倒金字塔，概括作為運輸決策各個過程的基本原則（見右圖）

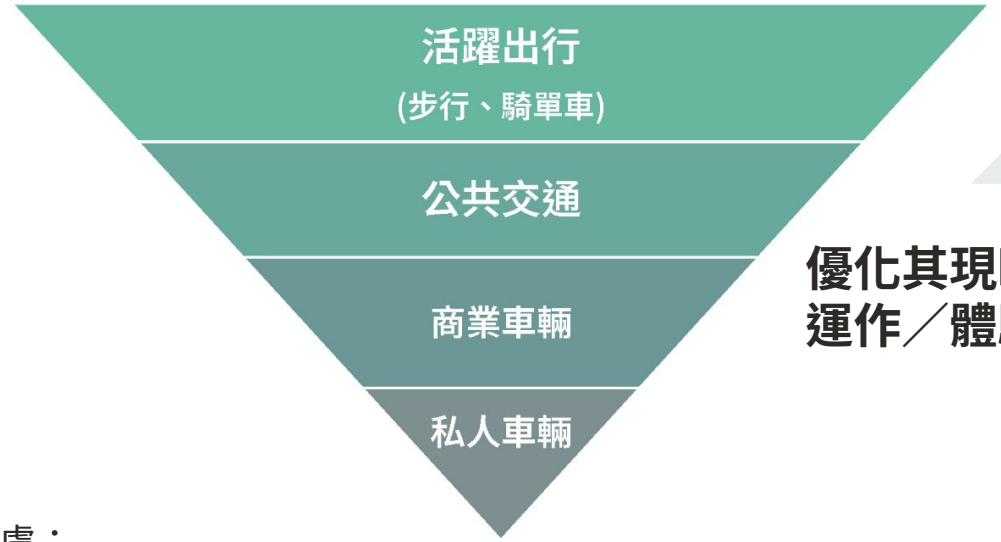


目的：

- 由整體運輸效率出發、引導資源分配
- 針對性地透過政策措施、基建及規劃，推動、保護、管理相關模式的使用

如何解讀「出行模式優次框架」？

創造條件
以提供<u>更佳的</u>
<u>出行選擇</u>替代
私人車輛



優化其現時
運作／體驗

相應管理
其使用

政策措施可循以下方向考慮：

- 經濟／心理／社會角度
- 創造容量 ／管理措施 ／鼓勵行為改變

框架中優次順序的理據：

首先：活躍出行（步行／騎單車）

原因：

- **步行**是最基本和直觀的出行方式；所有行程中不可或缺嘅一部分
- **騎單車**是個人化的日常出行模式；對中短距離旅程 (10 公里內）亦非常快捷
  - 有條件取代部分短距離公共交通出行
  - 作為駁腳（首尾程接駁）以提升公共交通覆蓋範圍
- 提升運輸網絡效率及韌性
  - 多元化出行選擇
  - 所需空間更少、提升道路運輸效率
- 公共健康
  - 活躍的生活方式能夠改善身體和心理健康，預防心臟病和和癌症等非傳染病
- 改善空氣質素、碳排放及氣候變化
- 正面社經影響：
  - 健康改善有助提升生產力
  - 促進更多社區互動、增強社區凝聚力

重點：創造有利條件－為市民提供多元化選擇

其次：公共交通

原因：

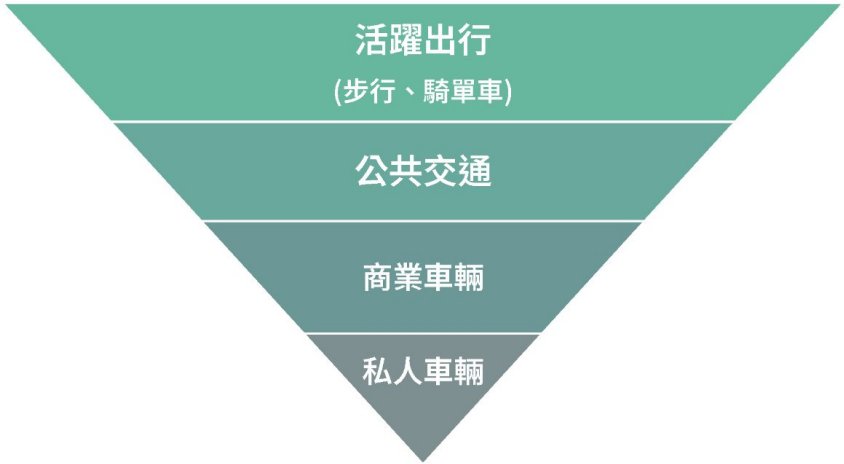
- 集體運輸是最高效的出行模式
- 有效覆蓋中長距離／跨區出行
- 儘管香港公共交通所佔的出行比率達九成、屬世界第一，我們不應自滿
- **需更主動管理及繼續改善公共交通服務，以維持公共交通優勢**

- 各公共交通的角色地位因應地區實際環境有所不同
- 「以鐵路為骨幹」不代表應該犧牲其他路面公共交通選擇
- 各公共交通模式與活躍出行應發揮互補角色和相應優勢

重點：建立高效而有韌性的出行系統及網絡

出行模式優次框架（續）

- 及後：商業車輛
  - 商業車輛乃本港經濟命脈
  - 裝卸活動容易與其他道路使用者產生衝突
  - 如何有效規劃促使商業車輛安全高效運作？
- 最後：私人車輛
  - 私家車運載效率低
    （平均載客量較少，卻佔用更多路面空間）
  - 需要有效管理汽車出行需求
  - 優待使用率較高的車輛，及後才優待環保車種



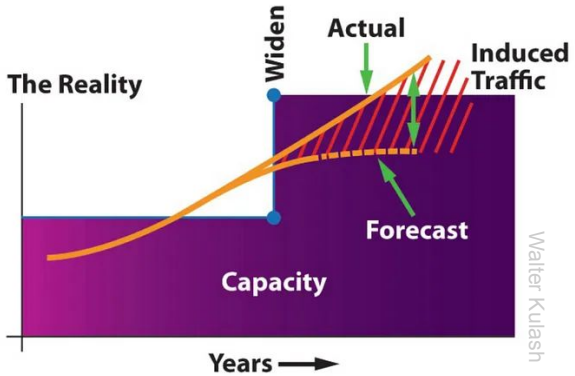
關鍵：在於提供更多出行選擇

- 優次框架不代表要限制出行模式，而是相應地小心管理供應及需求
- 關鍵在於提供更多出行選擇，**鼓勵效率更高的出行模式的使用**，
  增強整體運輸系統效率及韌性

我們需要以策略願景主導運輸規劃

1.2 策略願景主導的創新科技應用

- 科技只是工具／手段
- 需確保創新科技的應用以策略願景為導向，而非任由「應用智慧科技的風潮」去主導交通運輸的未來發展



1.3 擺脫「需求主導」的規劃模式

「需求主導」vs「決策主導」

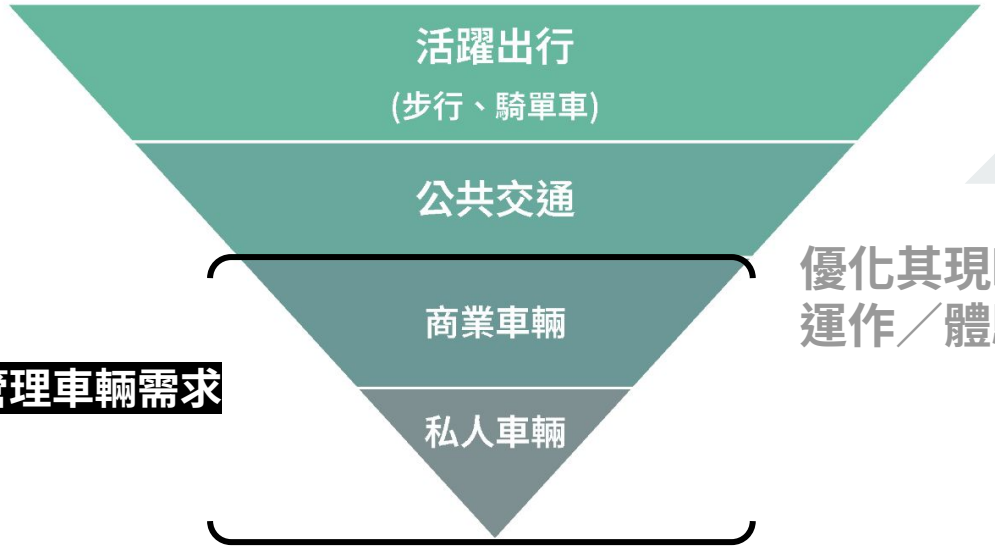
- 更多道路容量最終只會吸引更多需求
- 私家車出行需求仍未見頂，只是受道路擠塞、泊車位供應有限及極高公共交通使用率所抑制
- 政府需確立規劃願景，制定實現目標選項及相關措施，引導市民使用更可持續的出行模式
- 配合相應的基建、營運方式和干預措施來實現規劃願景

1a. 優化汽車以外的出行選擇——管理車輛需求

(Travel Demand Management)

出行模式優次框架

創造條件
以提供更佳的
出行選擇替代
私人車輛



優化其現時
運作／體驗

相應管理
其使用

政策措施方向可循：

- 經濟／心理／社會角度
- 創造容量 ／管理措施 ／鼓勵行為改變

優化汽車以外的出行選擇－管理車輛需求

建議一覽：

課稅／收費以維持合理車輛使用：

按實際路面使用，合比例地收取因其使用所引致的整體社會成本，包括其外部性 (Externalities)如整體運輸及路面使用效率、空氣污染、噪音等

- **現有：**首次登記稅、牌照年費、燃油稅、泊車位收費
- **將來：**道路徵費？
- 進一步限制私家車擁車率？

其他替代措施

- 引入共享汽車減少整體擁車率 － 因私人車輛行駛及閒置時同樣佔用土地空間
- 發展／規劃要求以鼓勵可持續出行模式的使用
- 鼓勵彈性上班、在家或混合模式工作等安排

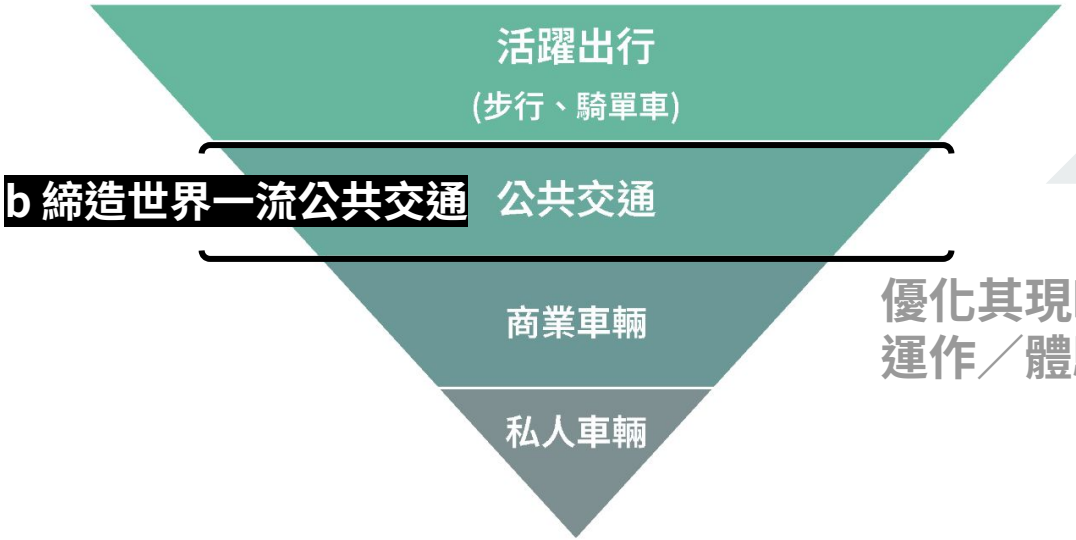
創造容量 ／管理措施

- 檢視泊車及路旁使用政策
  - 檢視泊車位、上落貨位分佈
  - 適當引入泊車管制、就違例泊車執法
- 制定商用車輛政策
  - 提供更多限時上落貨位及停泊設施
  - 設立地區物流整合設施
  - 鼓勵非繁忙時段送貨
  - 以科技優化物流運作及裝卸設施的使用
  - 改善中重型貨車安全
- 重新收緊新發展項目泊車位供應

1b. 優化汽車以外的出行選擇
——締造世界一流的公共交通

出行模式優次框架

創造條件
以提供更佳的
出行選擇替代
私人車輛



優化其現時
運作／體驗

相應管理
其使用

政策措施方向可循：

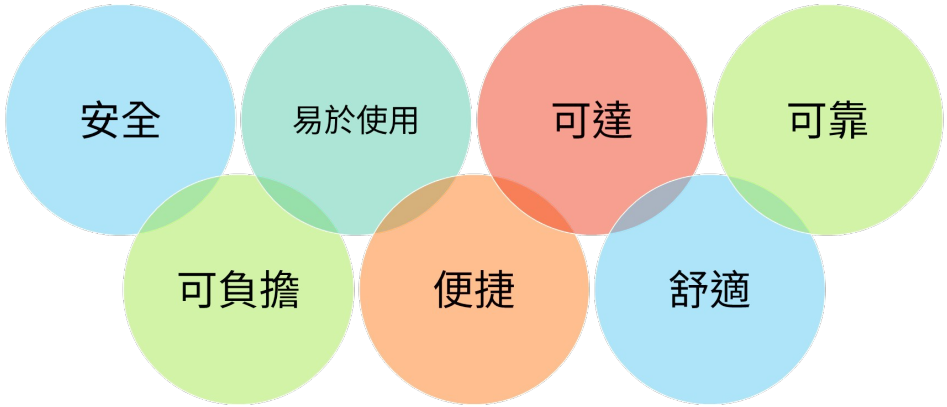
- 經濟／心理／社會角度
- 創造容量 ／管理措施 ／鼓勵行為改變

「世界一流公共交通」的策略願景

- 現時香港公共交通出行比率為90%－世界第一
- 私家車增長仍然持續－反映人們認為公共交通愈不吸引
- 如何維持現有公共交通的競爭優勢，鼓勵大眾繼續選用公共交通，**使其成為大眾出行的首選？**
    - **我們需要了解現時公共交通的弊病，改善公共交通的服務**
- 作為世界上公共交通使用領先的地區，會否有更遠大的目光，**建立世界一流的公共交通系統？**

「世界一流公共交通」的策略願景

- 以乘客角度出發、著重出行體驗
- 使高質素的公共交通成為人們出行時的預設和首選出行模式，也符合對未來運輸系統高效、可持續、安全和有彈性的期望
- 乘客體驗及營運層面應達到以下原則：



具體建議－提升出行體驗

以乘客的角度，對整個公共交通出行旅程和體驗作出仔細考慮：

出行前 **（使用公共交通的障礙）**	**行程中** **（高效、便捷的旅程）**	**到達後** **（前往最終目的地的接駁選擇）**
● 行程規劃與實時資訊 ● 票價與優惠 ● 無障礙設施	● 公共交通優先的路面設計 ● 舒適度和載客比率 ● 時間表和班次間距	● 轉乘體驗 ● 首／尾程接駁至到達目的地的出行選擇

具體建議－公共交通優先的路面設計

- 相比鐵路運輸有專用路權，路面公共交通容易受到交通狀況影響。
- 為了確保路面公共交通的可靠性，我們需有**更多**公共交通優先的路面設計：
  - 例如巴士專線、專用路口／袋口位
  - 設置公交優先燈號、削減等候燈號的時間等
- 改善公共交通沿線的瓶頸和擠塞點
- 減少服務受到路面交通情況所影響，確保服務可靠性



TD/HKSARG



dcfchan/HK Bus Fandom

具體建議－未來公共交通的營辦模式

- 公共交通以**服務合約形式**營運？
  - **重組現時的專營權模式，賦予運輸署更多權力**，使其成為運輸規劃及監管機構，對實際路線規劃負責。
  - 重新設計的**收入分配模式**，由運輸署和營辦商共享，以促進企業管理及卓越經營。
  - **質素保證框架可提供商業誘因**，鼓勵營辦商為追求關鍵績效指標而確保服務質量。
  - 加強**控制公共交通營運及規劃**，包括路線、班次、票價等服務的規劃應由公共機構主導，並納入營辦商的意見。
  - 設立運輸署和營辦商之間的合作框架，用於推動提高服務質素、提供服務和改善乘客體驗
- 公共交通規劃應以地區需要、實證和乘客為本
- 建立框架制度以支持及規管MaaS （出行即服務）等新興出行模式

2. 達致道路零死亡重傷

達致道路零死亡重傷——背景

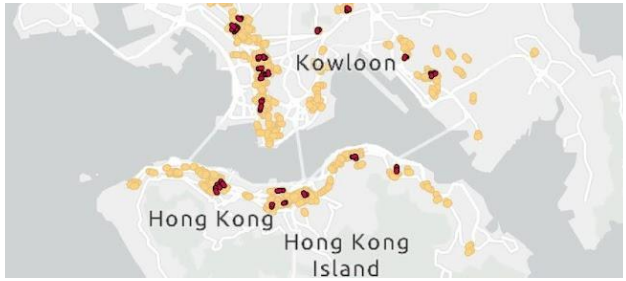
儘管香港的道路安全一向算是高於世界平均水平，但實際上仍與「路上零意外」的目標仍然相距甚遠。

2021 年的車禍宗數為自 1999 年制訂上一次《長遠運輸策略》以來之最高 (1.78 萬宗)，導致約二千人重傷甚至死亡。

不同區域、使用者類別同年齡層嘅情況都存在巨大差異：

- 六成行人死亡均涉及 65 歲以上長者
- 七成行人車禍均發生在內街或支路等次要道路
- 不少行人車禍集中在高危路段發生而鮮有改善跡象

致命同嚴重車禍宗數自 2018 年起亦有輕微升幅，反映相關進展存在隱憂。





Joanne Chan

2.1. 訂立「道路零死亡重傷」目標

將「達致道路零死亡重傷」(Vision Zero) 納入未來交通運輸策略願景的重要一環，並為削減道路死亡或重傷數目 (KSI) 訂立**累進的中期目標和最終目標**。

- 為未來的道路發展和交通管理訂下實質安全指標，確保道路安全狀況必需跟隨既定目標進步
- 推動運輸部門有系統和有規模地推進具有安全效益的道路改善項目，而非把安全審查視為後設工序 ，或者淪為嚴重車禍後的被動回應
- 與其追求零意外，倒不如聚焦於降低車禍嚴重程度，避免致命或嚴重的傷害

2030 年
道路死亡或重傷者遞減 **30%**
（相較 2015-19 年平均數）

2040 年
道路死亡或重傷者遞減 **65%**
（相較 2025-30 年平均數）

最終目標
在 2050 年或之前達致
道路**零**死亡或重傷

2.2. 引入「系統性安全」思維作為政府道路安全策略中的核心原則

人性使然，不論駕駛者抑或行人，路上總會有人犯錯。雖然車禍多是人為錯誤的直接後果，但箇中成因卻與道路設計上的固有風險密不可分。

有別於傳統的道路安全思維，系統性安全思維不再只聚焦於糾正人為錯誤，而是以**人身的脆弱性**和**犯錯的可能性**視為設計和管理上的首要考慮。

- ➔ 道路設計不僅要在所有行人和駕駛者完全遵守交通規則的情況下發揮安全作用，更需要在有人犯錯時，盡可能降低車禍嚴重程度，防止致命或嚴重傷害
- ➔ 這乃是各地道路設計者近年強調的「容錯」原則，因而特別在人車密集的街道環境尤其適用



具體建議一覽

安全的街道設計

- 推行危險路口及路段改善計劃
- **在過路位置附近局部擴闊行人路，確保視線不被遮擋**
- 設置更多地面過路處、切合行人走線習慣
- 保持道路安全審核的獨立性

安全的車輛設計

- **收緊中重型貨車的視線設備要求**

安全的車速

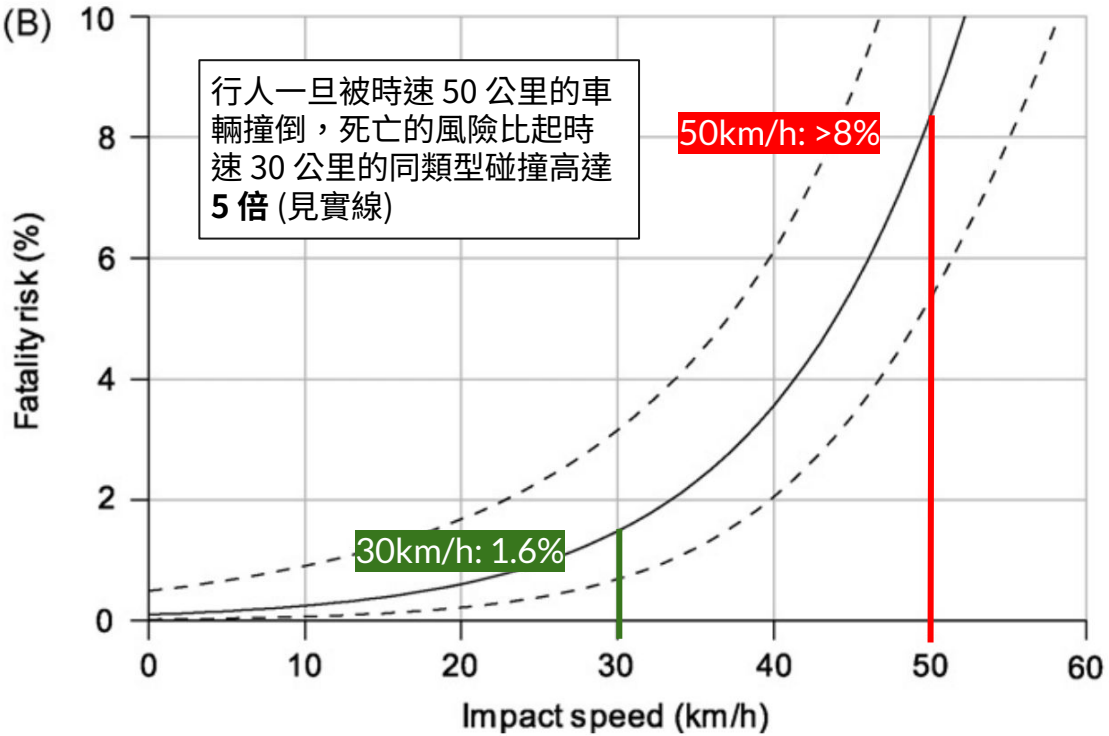
- **調低高風險街道的車速限制**
- 安裝更多交通緩行裝置和偵速儀器
- **提高超速罰款金額並與駕駛者收入掛鈎，保持罰款的阻嚇作用**
- 強制所有新登記的公共服務及商用車輛安裝智能車速輔助系統

更有效的資源分配和持份者參與

- 以「熱區路段」分析方法，取代現時的「路口交通黑點」制度
- 建立官方的車禍位置資料庫供公眾查閱，提升數據透明度
- 改組道路安全議會，吸納更廣泛意見和參與

達致道路零死亡重傷
重點建議解說

調低高風險街道的車速限制



時速 30 公里基本上為人體可承受車輛撞擊的極限

- 根據運輸署車禍數據顯示，**七成**涉及行人的車禍均發生在次要道路（內街 / 支路）
- 建議參照運輸署最近推出的《行人規劃框架》建議的「內外網格」街道類型，在「內網格」街道、及人煙稠密地區的「外網格」街道，降低限速至時速 30 或 40 公里

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

收緊中重型貨車的視線設備要求

根據警方數據，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

- 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
- 英國倫敦運輸局在 2019 年提出《重型車輛視線標準》及安全許可證。重型貨車因視線因素而造成的致命車禍已大幅下跌 75%
- 直接視野（Direct Vision）設計，對提升貨車安全的效用非常明顯，能使貨車司機的反應時間快 0.7 秒，縮短剎車距離。
- 以時速 25 公里行駛的貨車，將削減 5 米的剎車距離



Transport for London

在過路位置附近局部擴闊行人路 確保視線不被遮擋

日益增長的泊車需求已經成為嚴重的道路安全問題。不少駕駛者將車輛停泊在過路處或行人輔助線旁邊，而雙行泊車亦已成常態，令行人和駕駛者的視線受阻。

- 我們建議在更多路口的周邊、行人過路處或輔助線附近**局部擴闊行人路**
- 能防止車輛在行人過路位置附近停泊，又可保障行人和駕駛者視線不被遮擋。



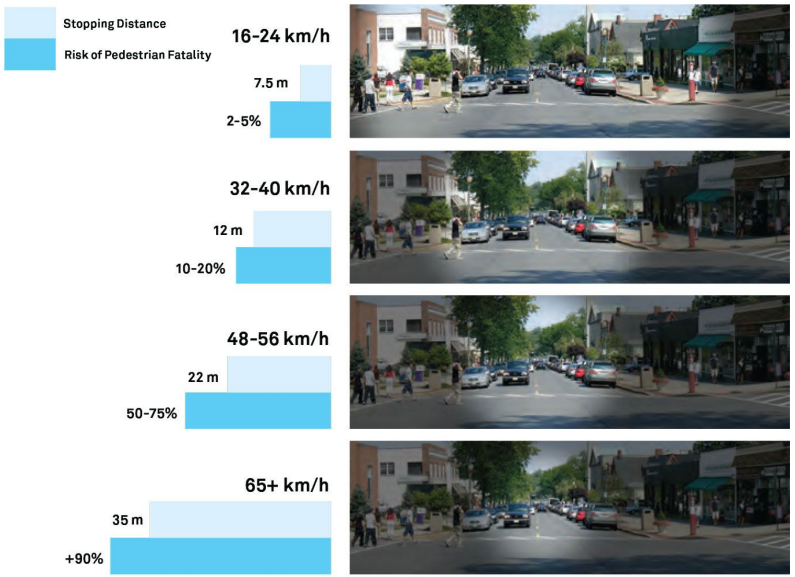




NACTO/GCDI

提高超速罰款金額並與駕駛者收入掛鈎保持罰款的阻嚇作用

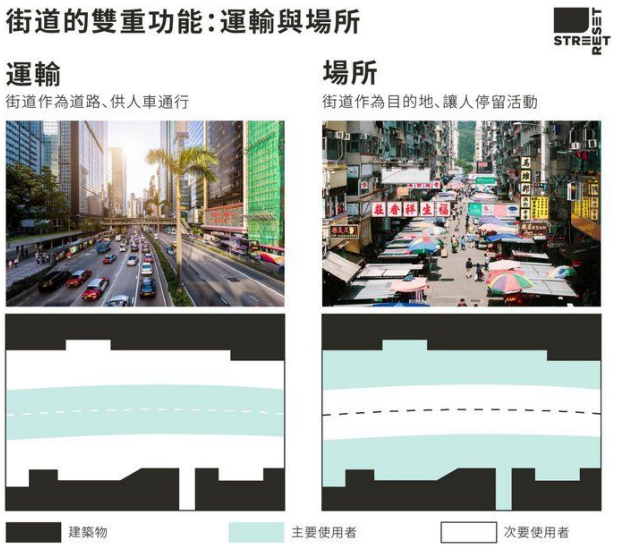
- 目前的超速定額罰款四級制於 2000 年制定
- 罰款金額的阻嚇力逐漸因通脹及生活水平提升而減少，有必要檢討罰款金額以保持阻嚇作用
- 芬蘭和瑞士現時已經對超速駕駛者實施**「累進式罰款」**制度，以違規者的每日可支配收入計算
- 英國亦在 2017 年引入類似的超速罰則，罰款金額**以違例者的每周收入計算**，並根據違例的嚴重程度分三級。
    - 以最嚴重一級的超速罰則為例，罰款可高達違規者每周收入的 175%，而罰款金額上限為 2,500 英鎊（約 2.4 萬港元）



As a driver's speed increases, peripheral vision narrows severely, impacting stopping distance and risk of pedestrian fatality.

3. 創造以人為本的街道空間

3.1. 確立人本街道政策方針 並以行人優先措施促進步行經濟



- 街道道路有雙重功能－運輸及場所功能
- 要振興地區經濟，城市街道就需要締造友善空間供行人作停留消費
- 故未來的交通運輸策略必須確立邁向「人本街道」的政策方針，**<u>提升城市整體的宜居度，重振城市活力</u>**



明報

3.1. 確立人本街道政策方針 並以行人優先措施促進步行經濟

布魯克林區 Pearl Street 三角路口剩餘路面活化計劃

街區零售營業額前後增幅：**+172%**

曼哈頓區另一增設「路邊公園」和食肆延伸項目

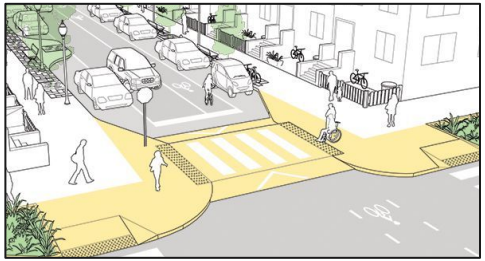
街區零售營業額前後增幅：**+14%**

倫敦大學學院在 2017 年亦曾對倫敦不同區域中心的十條街道進行比較研究，發現那些在近期曾實施步行環境改善計劃的街道，店舖空置率較未實施改善計劃的街道低 **17%**



紐約市布魯克林區 Pearl Street (2007)

3.1. 確立人本街道政策方針 並以行人優先措施促進步行經濟


NACTO/GCDI

行人優先的街道設計措施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：

- 增加和改善行人過路設施
- 擴闊行人路
- 收窄行車線以增設「路邊公園」和食肆延伸
- 設置更多遮蔭樹木和座椅
- 削減進入路段的車流量或車速
- 透過改造路口騰出剩餘空間，創建新的休憩空間或廣場等


NACTO/GCDI


WMB Studio


jeremyvashaw/Flickr


Transport for London

3.1. 確立人本街道政策方針 並以行人優先措施促進步行經濟

我們應把行人的安全、便利性和舒適度作為街道規劃的核心考慮，並且不應懼怕以採取減少汽車通行或優先權來實現這個目的。

在地區街道（尤其內街）設計上應以社區的福祉及需要為先，而非只著眼於整體運輸網絡效率。



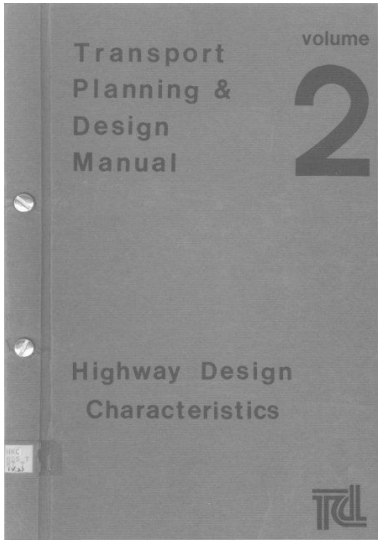
紐約市 Union Square (2010)



3.2. 制訂專屬於街道的規劃框架及設計指引並引入跨專業人手推展改造項目

現時運輸署《運輸規劃及設計手冊》
沒有將公路和街道的設計方針作出明確區別

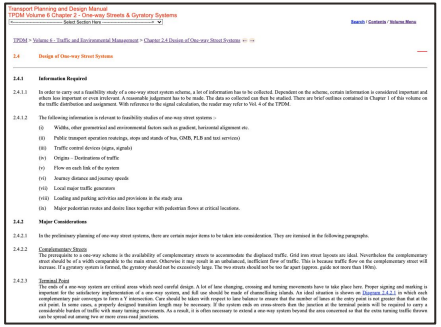
- 圍繞車流量和行車效率作考慮
- 集中於工程設計和幾何尺寸
- 缺少對街道整體空間的一體化設計觀念
- 未能回應現今對創造人本街道、及街道有公共空間功能的需要



HKU Libraries



道路研究社


Transport Planning and Design Manual
TPDM Volume 6 Chapter 2 - One-way Streets & Gyratory Systems

2.4 Design of One-way Street Systems

2.4.1 Information Required

2.4.1.1 In order to carry out a feasibility study of a one-way street system scheme, a lot of information has to be collected. Dependent on the scheme, certain information is considered important and others less important or even irrelevant. A reasonable judgement has to be made. The data so collected can then be studied. There are brief outlines contained in Chapter 1 of this volume on the traffic distribution and assignment. With reference to the signal calculations, the reader may refer to Vol. 4 of the TPDM.

2.4.1.2 The following information is relevant to feasibility studies of one-way street systems :-

(i) Widths, other geometrical and environmental factors such as gradient, horizontal alignment etc.

(ii) Public transport operation routeings, stops and stands of bus, GMB, PLB and taxi service(s)

(iii) Traffic control devices (signs, signals)

(iv) Origins – Destinations of traffic

(v) Flow on each link of the system

(vi) Journey distance and journey speeds

(vii) Local major traffic generators

(viii) Loading and parking activities and provisions in the study area

(ix) Major pedestrian routes and desire lines together with pedestrian flows at critical locations.

2.4.2 Major Considerations

2.4.2.1 In the preliminary planning of one-way street systems, there are certain major items to be taken into consideration. They are itemised in the following paragraphs.

2.4.2.2 Complementary Streets
The prerequisite to a one-way scheme is the availability of complementary streets to accommodate the displaced traffic. Grid iron street layouts are ideal. Nevertheless the complementary street should be of a width comparable to the main street. Otherwise it may result in an unbalanced, inefficient flow of traffic. This is because traffic flow on the complementary street will increase. If a gyratory system is formed, the gyratory should not be excessively large. The two streets should not be too far apart (approx. guide not more than 100m).

2.4.2.3 Terminal Point
The ends of a one-way system are critical areas which need careful design. A lot of lane changing, crossing and turning movements have to take place here. Proper signing and marking is important for the satisfactory implementation of a one-way system, and full use should be made of channelising islands. An ideal situation is shown on Diagram 2.4.2.1 in which each complementary pair converges to form a 'Y' intersection. Care should be taken with respect to lane balance to ensure that the number of lanes at the entry point is not greater than that at the exit point. In some cases, a properly designed transition length may be necessary. If the system ends on cross-streets then the junction at the terminal points will be required to carry a considerable burden of traffic with many turning movements. As a result, it is often necessary to extend a one-way system beyond the area concerned so that the extra turning traffic thrown can be spread out among two or more cross-road junctions.

3.2. 制訂專屬於街道的規劃框架及設計指引並引入跨專業人手推展改造項目

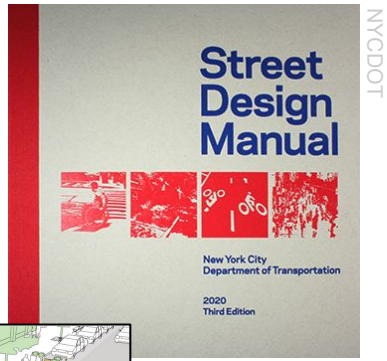
因此，我們建議為本港的一般街道網絡（即不屬於主要幹線的道路）訂立專屬的規劃框架及設計指引

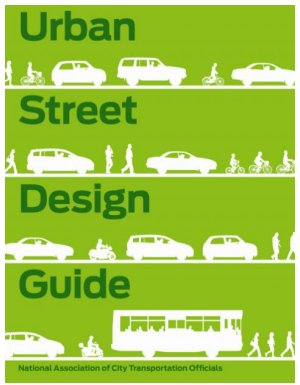
- **優先照顧活躍出行和公共交通**的需要，並為街道整體空間環境進行一體化設計
- 不應總以維持車速和車流視為前提，而是按各街道作為道路和場所的功能及重要性，作出**因地制宜的空間與優先權分配**

增撥資源和人手推展街道改造項目，包括：

- 在部門體制中**引入運輸規劃師**、**城市規劃師**和**城市設計師**等跨專業職系人手
- 為工程職系人員提供設計人本街道方面的培訓







具體建議一覽

改革街道的路面空間分配

- **減低汽車在內街的通達度**
- **推行試驗性街道改造計劃，鼓勵社區街坊參與**
- 利用中九龍幹線契機改造地面街道

提升行人易行度

- **提升地面行人過路設施的便利度和安全性**
- 逐步拆除合適街道上的行人欄杆

制訂街道規劃框架及設計指引

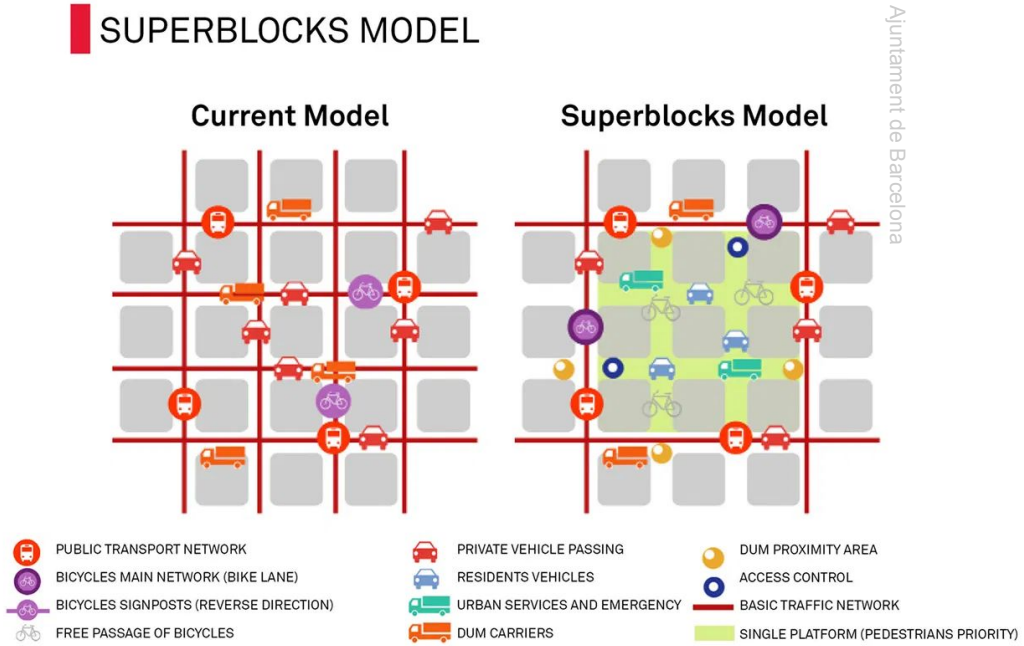
- **訂立「街道類型」分類作為規劃依據**
- 制訂《街道設計指引》為改造流程提供指導和標準

營造舒適和吸引力的公共空間

- 擴闊行人路作休憩空間或食肆延伸
- 廣泛增添路旁樹木及「雨水花園」提升氣候適應力
- 提供更多有遮蔭的休息座椅
- 加強規管改裝「死氣喉」製造噪音的車輛

創造以人為本的街道空間
重點建議解說

減低汽車在內街的通達度



內街特別突顯出維繫鄰里生活和作為社區「客廳」的獨特角色，不應只將其視為疏導主要道路車流的工具

- 與硬性的行人專用區相比，低車流區**仍然容許車輛進出**，只阻擋穿越性車流（through traffic），並不損害與該區有關的車輛可達度
- 與運輸署新《行人規劃框架》中提出的「內/外城市網格」概念不謀而合

推行試驗性街道改造計劃 鼓勵社區街坊參與

先導及試驗計劃能讓公眾了解及體驗街道改造的可能性、及所帶來的潛在影響及好處。

政府應就街道設計推行更多試驗及先導計劃，監察成效並引導未來規劃方向。



創不同社會創新實驗室



創不同社會創新實驗室



People for Bikes

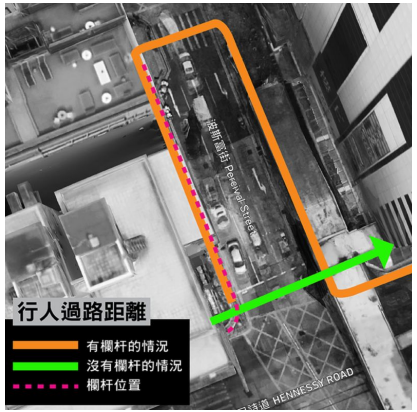
TACTICAL URBANISM: THE SPECTRUM OF CHANGE

提升地面行人過路設施的便利度和安全性

為了全面改善行人易行度，運輸署應更加重視行人的過路體驗。
我們建議署方採取八項針對性措施，提升地面行人過路設施的便利度和安全性：

1. 設置**更多地面過路處**以切合行人走線和習慣
2. 在燈控路口各方向均設地面行人過路設施
3. 將高風險的**行人輔助線升格為燈控或斑馬線過路處**
4. 將燈控行人過路處旁的停車綫後移
   - 大型車輛的設計存在視線盲點，若行人位於車頭 3 米以內，司機難以察覺，為過往不少涉及大型車輛的致命車禍的成因。
   - 將停車綫後移至少 3 米，能使大型車輛的駕駛者更容易察覺行人
5. **削減行人燈號等候時間**
6. **延長行人綠燈過路時間標準**
7. 在更多路口實施行人專用時相，並**容許斜角過路**
8. 將合適地點的中央分隔帶改成非正式行人過路帶


TD/HKSARG



StandNews


HK01

訂立「街道類型」分類作為規劃依據

未來的街道規劃應採用更進取和具前瞻性的方式，全面採用**「運輸與場所」功能矩陣（見右圖）**辨別已建區內的街道類型，才能真正因地制宜地擬定合適的人車空間分配設計，為轉型至人本街道規劃模式打好基礎。

現時本港的道路分級只考慮策略性運輸功能和容車量。這種分級模式未有考慮街道的場所功能，在維繫經濟、服務社區和社交生活所發揮的角色。

甚麼是「運輸與場所」功能矩陣？

運輸學者在 2007 年研發「街道類型」矩陣。此矩陣能夠評定各路段作為運輸道路和公共空間場所的功能優次：以運輸功能設在縱軸，場所功能則在橫軸，兩者各有三個層次。當它們交疊起來，就得到九個類別。

此舉能夠平等地評估各路段運輸和場所功能的重要性，幫助署方作出真正因地制宜的空間和優先權分配，為日後的規劃決策提供依據。

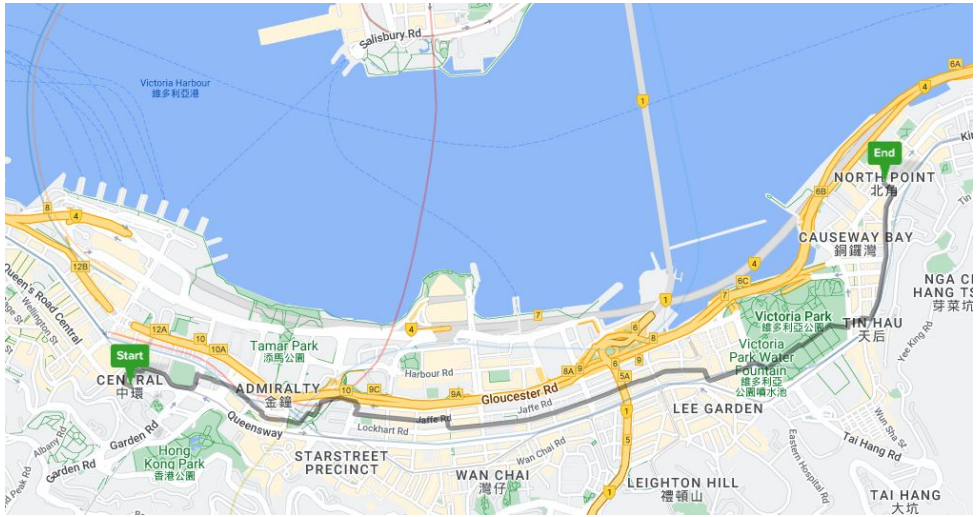


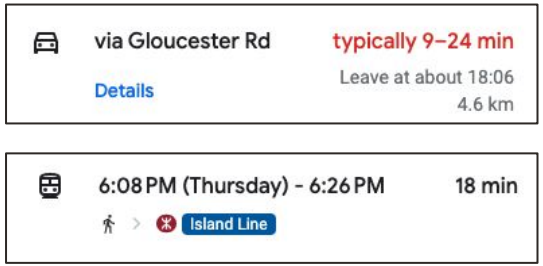
4. 確立整全單車友善政策和擴展單車網絡

鼓勵單車出行的理據

a. 單車能夠為**中短途行程**（10 公里內）**提供實際的替代選擇**

- 像汽車般為「點對點」的個人化交通工具
- 雖然不適合用作遠距離出行，但以約 5 公里的行程為例（約中環至北角的距離）使用單車只需約 **20 分鐘**就能夠完成*



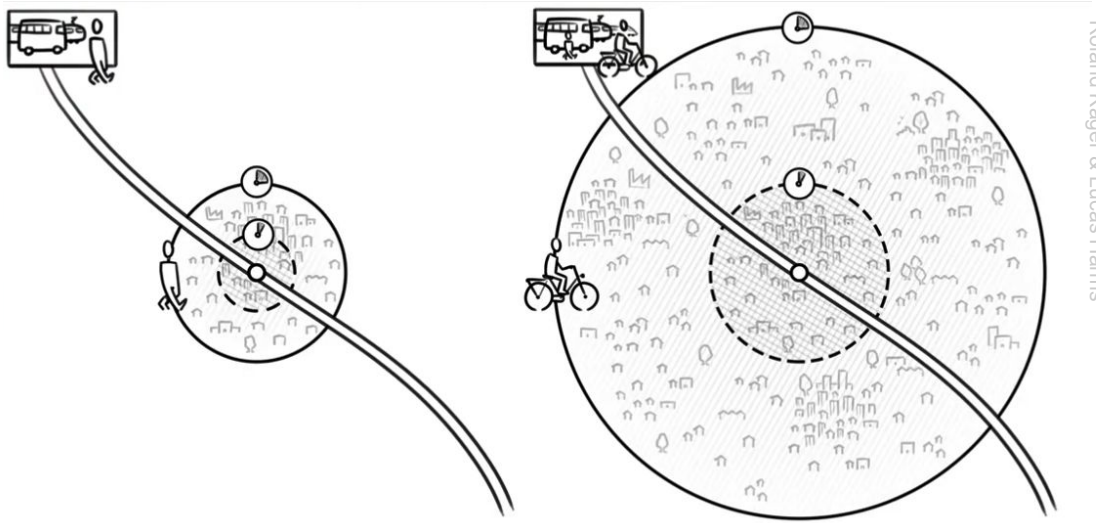


*以一般騎單車者時速 15 公里的平均速度計算

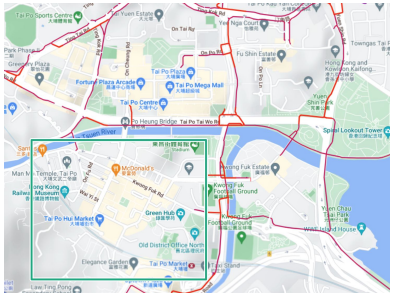
鼓勵單車出行的理據

b. 普及單車使用能夠**擴大公共交通服務的覆蓋範圍**

- 雖然單車的行程範圍有限，但騎單車的平均速度比步行快三倍以上
- 在目的地選擇和行程時間上具有高度靈活性
- 與公共交通的優勢結合，能夠發揮相得益彰的互補角色



現有問題和挑戰



現有網絡連貫性及
覆蓋度不足



單車徑設計缺陷成
安全隱患



現行規則和設計
造成不便



泊位設施及配套不足



欠缺指示路牌容易迷路



羅君豪/HK01

市區沒有單車徑



arronchoi/Unsplash

路面環境不友善



單車使用者群體趨多元化

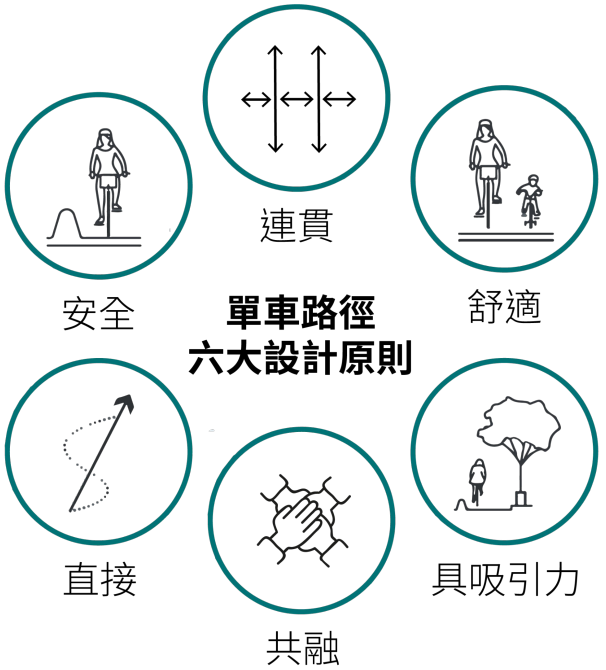
4.1. 引入單車友善核心設計原則
改革道路及單車網絡設計標準

要回應上述問題和挑戰，政府必須全面檢討現行設計標準

- 目前運輸署《運輸規劃及設計手冊》與單車基建設計相關的部分，大部分仍然參照 70 年代時訂立的外國標準；深受「以汽車為優先」觀念影響，未與時並進

現今不少已發展地區/城市的單車路徑設計標準，
均改以奉行右圖所示的六大設計原則

- 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因素

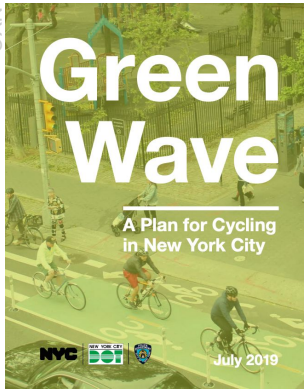


4.2. 整合政府資源架構 並訂立《推動單車出行策略藍圖》

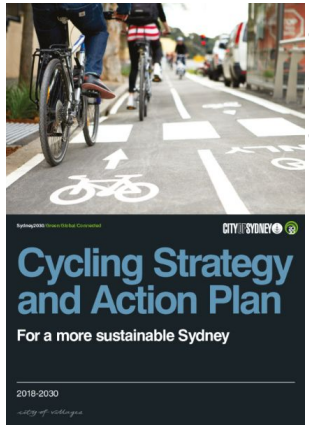
- 訂立藍圖能夠為本港長遠推動單車出行確立**政策依據**，使各政策局及工務部門採取鼓勵單車出行的規劃模式
- 新藍圖亦應釐定**具體的策略措施和落實時間表**，以期逐步擴展及改善現有單車網絡及配套

- 政府亦應整合各部門（如運輸署步行城市策劃組、土木工程拓展署相關項目組別）的相關人手和資源，在運輸及物流局轄下成立**「活躍出行統籌辦事處」**
- 由新設的**「步行及單車策劃專員」**職位領導，負責統籌、倡導及推動單車出行和步行友善政策，以及相關的網絡規劃和策略性基建項目

NYC



City of Sydney



Transport for London



具體建議一覽

策略性擴展單車網絡

- 為在九龍和港島擴展單車網絡開展研究及公眾諮詢
- **落實獅子山隧道單車及行人隧道項目**
- 在發展規劃程序中引入「步行及單車出行大綱」，促使新發展項目提供單車出行配套及基建設施
- 廣泛收集單車使用量數據，並搭建數據模型估算未來單車出行需求

系統性改善現有單車徑

- 提升新市鎮區內單車網絡的質素、安全和連接緊密度
- **改良單車徑路口設計以容許使用者騎車過路**
- 設置低車速限制區及交通緩行裝置
- 以低車流區措施建立單車友善的內街網絡
- **設置完善的導向標示系統 加入路線編號及路名**

完善配套和減少窒礙因素

- **將單車融入公共交通政策，在主要站點提供安全泊位**
- 在更多街道設置少量單車泊位
- 加強打擊單車盜竊罪案
- 公開及交換單車設施數據，輔助智慧出行
- **暫緩強制頭盔立法，充份評估其對新單車政策的影響再作決定**

其他範疇

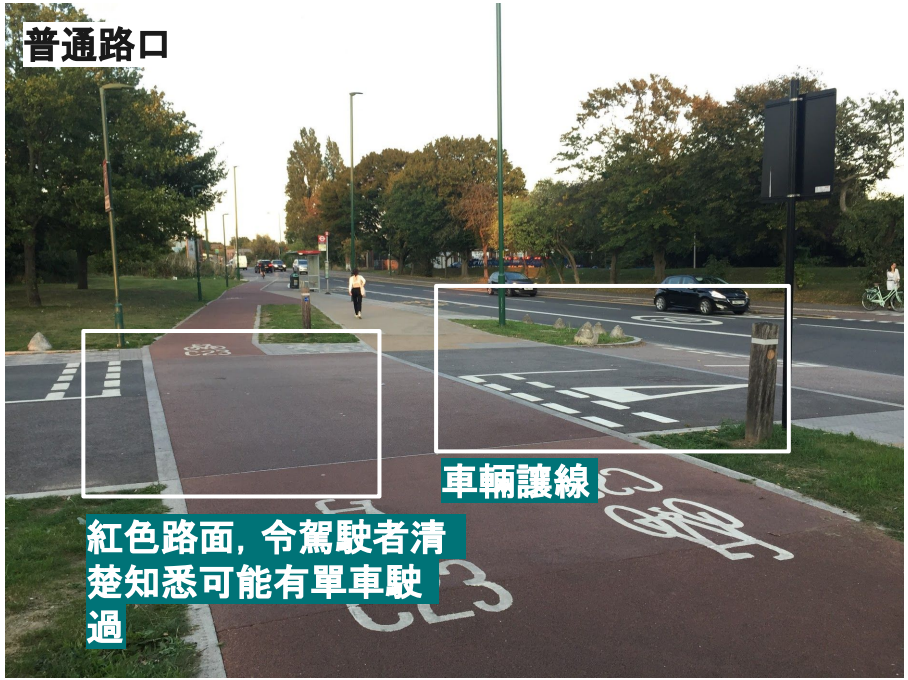
- 研究檢討單車尺寸限制，重新介定載客及載貨單車規格
- 檢討現行渡輪公司的攜帶單車的收費政策
- 善用虛擬及現實媒介，加強騎單車態度和習慣的宣傳教育

確立整全單車友善政策和擴展單車網絡
重點建議解說

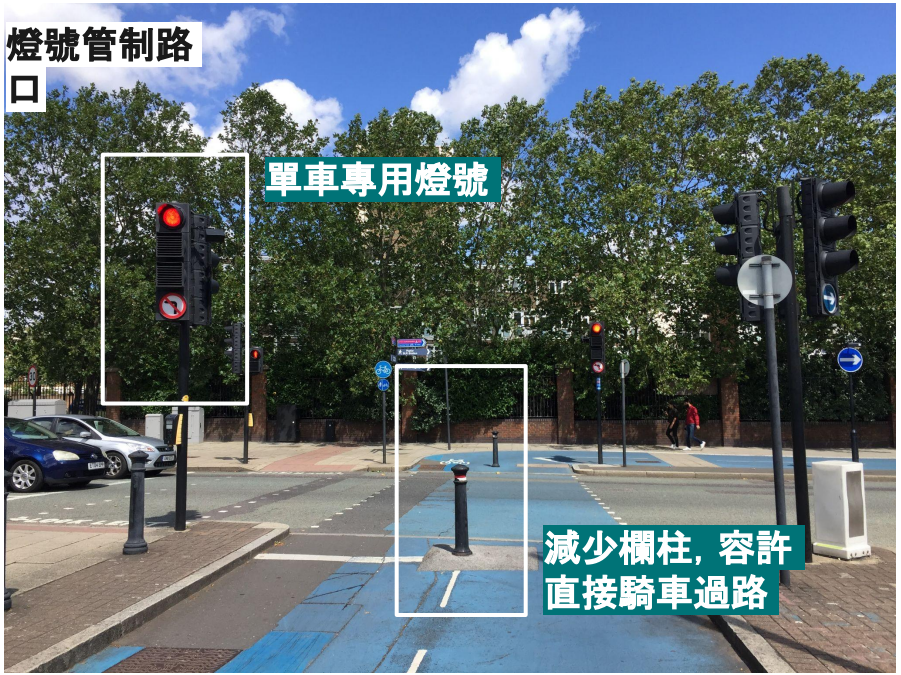
改良單車徑路口設計 容許使用者騎車過路

現時設計標準應容許單車更直接地過路，讓單車成為具吸引力和簡單的日常出行模式。

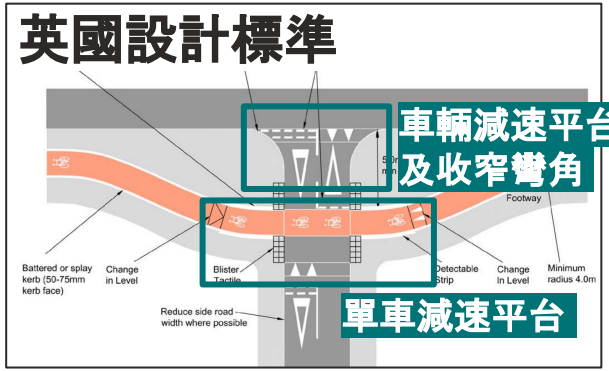
例子：倫敦 Lea Bridge Road (Cycleway 23)



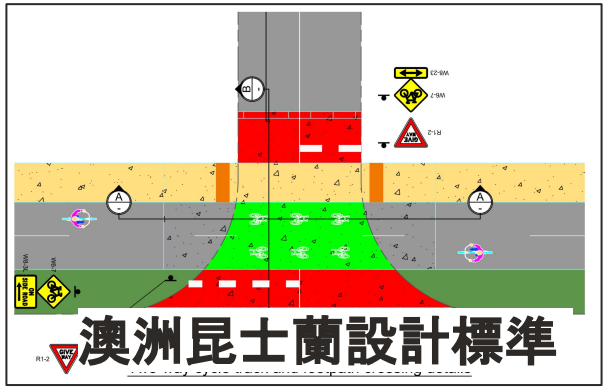
例子：倫敦 West India Dock Road (Cycle Superhighway 3)



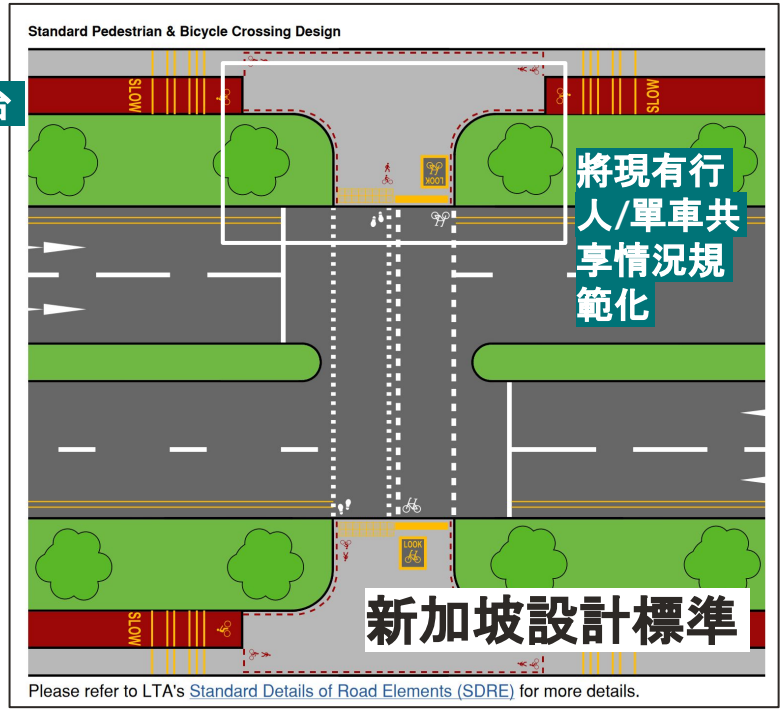
此模式在外地已經廣泛採用，包括英國、新加坡和澳洲等地。



Source: [UK LTN 1/20 Cycle Infrastructure Design Guidance]



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



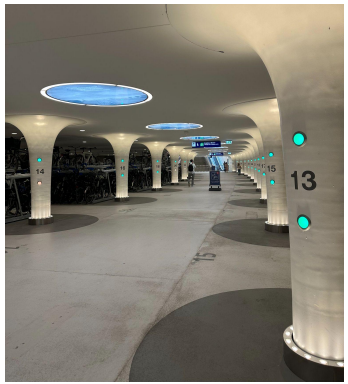
Source: [Singapore Walking and Cycling Design Guide]

將單車融入公共交通政策 在主要站點設安全泊位

- 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、輕鐵站和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









暫緩強制頭盔立法
充份評估其對新單車政策的影響再作決定

- 雖然踩單車帶頭盔有助保護自身安全，以立法強制，將**威脅單車作為日常短途出行模式的方便和彈性**
- 對於日常使用共享單車的市民造成極大不便，甚至扼殺共享單車的生存空間
- **與政府「把單車作為公共交通首尾程的接駁工具」的定位背道而馳**，拖垮此政策目標的普及和成功機會
- 促請政府先收回修例建議，容讓研究團隊充份評估立法之舉對新單車政策的影響，及後重新考慮是否全面推行強制措施



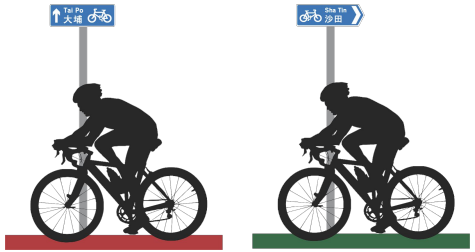
Unsplash



星島日報

設置完善的導向標示系統 加入路線編號及路名

為促進單車出行，單車徑網絡應設置完善的導向標示系統。
政府應針對單車使用者的需要，重新設計一套專屬單車徑的指示牌標準：











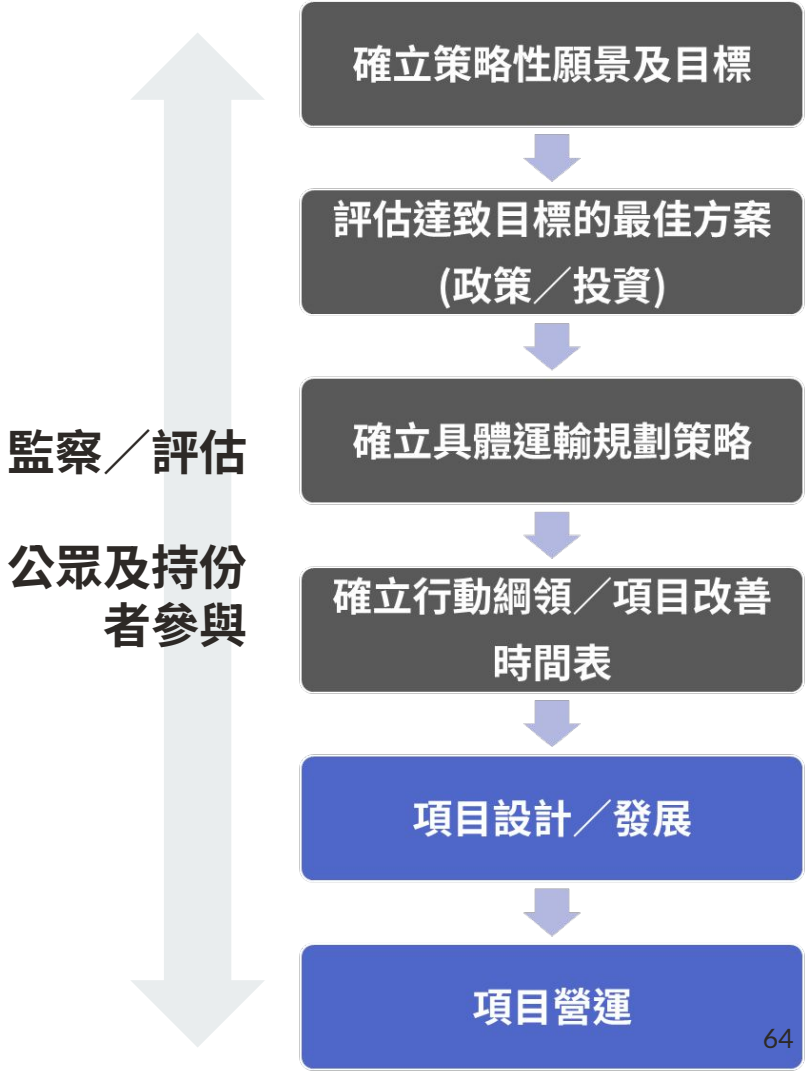


5. 實現願景

完善運輸規劃體制

現時運輸範疇仍然欠缺規劃意識，交通運輸規劃和發展亦甚為零碎，甚少認知到整體運輸策略作主導原則的重要性

因此，我們建議政府切實以願景、策略和目標作為運輸規劃、基建、營運的基礎。



完善運輸規劃體制

由策略願景出發 引導運輸規劃

- **確立**由上而下、明確分層的運輸規劃系統
- **以實證為本**的規劃決策
- 制訂具**前瞻性**的規劃標準和設計指引
- 訂立**行動綱領**（Delivery Plan）
- 設置監測和**評估機制**
- 確立**公眾參與**
- 讓運輸規劃與城市規劃、以及任何新發展項目相互配合
- 人才、專業、體制
- 資金分配及收入來源
- 科技推動革新、數據輔助規劃
- 執法與設計
- **政治決心與支持**

如欲了解更多，請參閱立場書全文。

Google Drive 連結：

（中文版）https://bit.ly/3SDgwrQ
（English）https://bit.ly/3smNW3g

街道變革
STREET RESET

街道變革 Street Reset

https://streetresethk.org/

info@streetresethk.org