

北都公路天水圍段 附設單車徑建議

Proposal on Additional Cycle Track to Northern Metropolis Highway (Tin Shui Wai Section)

街道變革 及 九龍綠色通道
2025 年 9 月



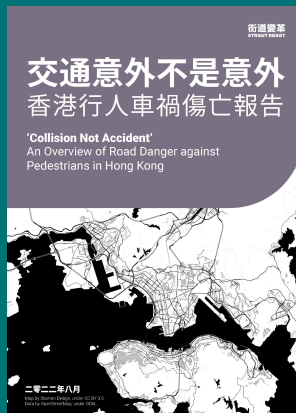
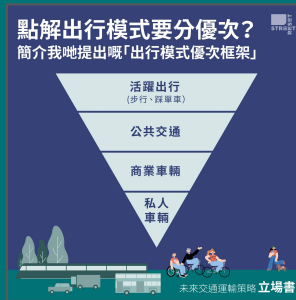
街道變革

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



屯門荃灣 單車徑 之意見

Comments on
Tuen Mun-
Tsuen Wan
Cycle Track

政府推展北都公路，作為北部都會區的交通要道，以應付城市發展帶來的道路交通增長。北都公路現有九號幹線交匯平行，相信能為沿線新市鎮及新發展區提供額外交通走廊。因車程相近，兩條公路之間的分工應成為主要議題，以確保有效分流。我們在 2023 年 3 月就《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》已提交有關意見。除此之外，**我們盼望北都公路能夠擔當更多元角色。**

[illegible]

4

我們的建議

積極研究，沿北都公路天水圍段開設單車徑 ([p.6](#))

1. 理據一：實現政策目標及北部都會區發展願景 ([p.7](#))
2. 理據二：滿足天水圍及元朗北部的需要 ([p.9](#))
3. 理據三：突破現有單車徑網絡的局限 ([p.10](#))
4. 理據四：提供南生圍以外的更佳方案 ([p.12](#))
5. 走線及執行優次 ([p.13](#))
6. 進一步延伸及擴大網絡 ([p.18](#))

英文版行政摘要 Executive Summary ([p.19](#))

建議積極研究，
沿北都公路天水圍段開設單車徑

1. 理據一：實現政策目標及北部都會區發展願景

透過城市及交通規劃以實現可持續發展，可謂機遇處處。在北部都會區內任何改善單車徑網絡的措施和設計，已有多方面的政策支持，實屬強力理據：

- 香港氣候行動藍圖2050
- 北部都會區綠色運輸目標
- 《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》願景
- 《交通運輸策略性研究》的新市鎮及新發展區單車政策



北部都會區
Northern Metropolis



<https://cnsd.gov.hk/wp-content/uploads/2023/10/img-cap2050-tc.jpg>

https://www.ttss.gov.hk/media/2023/06/About_timeline01.png

<https://www.nm.gov.hk/images/logo-nm.png>

<https://30155315.s21i.faiusr.com/4/ABUIABAEAGAw5G9nwYowJCn0gcw4AY4xQQ.png>

1. 理據一：實現政策目標及北部都會區發展願景（續）

我們希望當局在北部都會區積極推展活躍出行，以幫助實現以下主要目標：

- 零** 2050年前達致碳中和
- 十五** 北都「15分鐘生活社區」規劃理念

配合以下國際通用的目標，效果將會相得益彰：

- 零** 交通安全層面的「零死亡重傷」願景



<https://cnsd.gov.hk/wp-content/themes/cnsd/images/logo-carbon-neutral.png>
<https://www.arcgis.com/sharing/rest/content/items/17e8378f03114d139e68e6a045cf748/info/thumbnail/1676579245151.png?F=json&w=400>
<https://gmtma.org/wp-content/uploads/2016/02/vision-zero.png?w=300>

2. 理據二：滿足天水圍及元朗北部的需要

天水圍北部與元朗工業邨分別以住宅及工業為主，加上元朗北部擬議的住宅發展，兩地間日常通勤的潛力不容忽視。優質的單車徑網絡，有助抑制私家車出行數量增長，避免對本來已經繁忙的區內道路交通網絡加重負荷，甚至削弱北都公路的疏導功能。

天水圍北部與元朗工業邨最近處相距約 1.5 公里，但現有單車徑繞過髻山以南，路程長約 4.5 公里，足足三倍。加上必須步行的路段及路口，行程需時超過 15 分鐘。若有直接路徑，騎單車需時僅約 5 分鐘，吸引力將非常可觀。

元朗工業邨至東成里一帶同樣相距 2.1 公里，部分範圍未有可供單車使用的通道，值得加設直接的新路線，讓使用者無須繞道至元朗市中心範圍。



天水圍北部與元朗工業邨之間的距離

3. 理據三：突破現有單車徑網絡的局限

現時天水圍及元朗單車徑網絡尚有改善空間，路段頻繁中斷屬於主因，對單車出行並不理想。以下為有關計算：

1. 由天華路出發，至宏樂街近工業邨，共有 4 個位置必須下車步行，約有 25 個位置建議步行，步行總距離約為 571 米，佔 12.7%。以時速 5 公里步行，共需時 6.9 分鐘；而以時速 18 公里騎單車，則需時 1.9 分鐘；
2. 宏樂街至東成里，有 8 個必須步行及 6 個建議步行的路段，總距離約 369 米，佔 3.2 公里的 11.5%。步行需時 4.4 分鐘，騎單車則為 1.2 分鐘。

改善方法方面，除處理路口設計及使用權限之外，**另闢路線更有其優點和意義，更能成互補路線，各自分工，提升交通韌性。**為求令網絡更完整，需要雙管齊下。



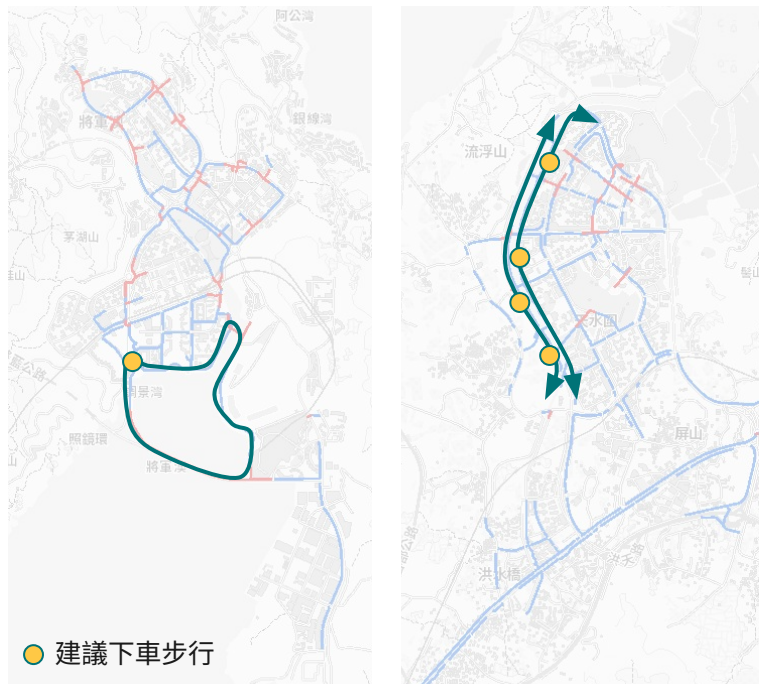
單車徑在部分路口或過路處中斷，需要下車步行

3. 理據三：突破現有單車徑網絡的局限 (續)

增設的單車徑路線，應以直接方便為首要考慮，以及擔當互補路線以改善現況，確保網絡的吸引力。香港各區已有相對優質的單車徑網絡例子，均值得成為設計指標。

將軍澳海濱長廊及跨灣大橋除屬於互補路線，更是一組迴圈，成為受歡迎的騎單車路線。一圈總長約 5 公里，全程只有 1 個過路處建議下車步行。

天水圍河兩岸的單車徑各長 3 公里，各有 2 個建議下車步行的位置，沒有必須步行的路段。

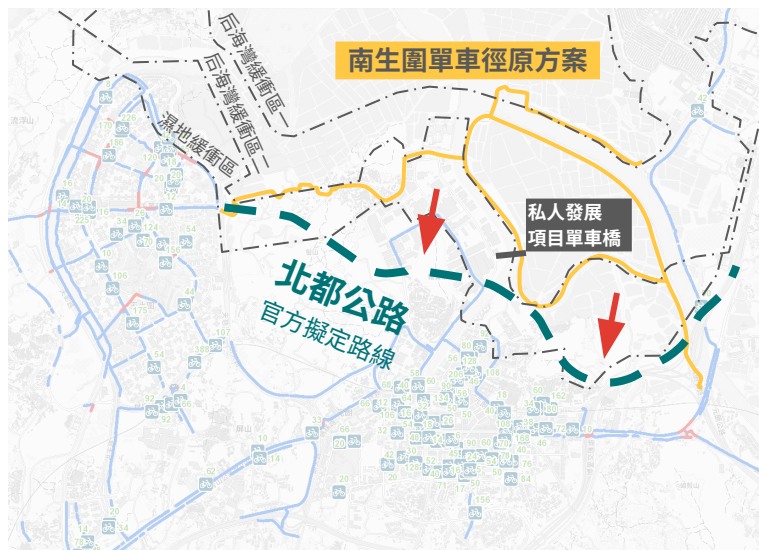


將軍澳及天水圍單車徑下車步行路段位置

4. 理據四：提供南生圍以外的更佳方案

南生圍外圍的道路屬於早年河道工程的副產品，只有一端出入口，汽車不能通過南生圍前往其他區域。該地點廣受歡迎，不同道路使用者已習慣小心共用此段道路。即使新建橋樑預料隨私人發展建成，將提供另一端的單車出入口，因汽車依然無法通過，預料南生圍路的現況將會維持。為求避免潛在的環境影響，局方於 2015 年撤回南生圍的單車徑計劃。雖然南生圍極具生態康樂及旅遊價值，但遠離城市，建造單車徑始終難以發揮交通功能。因此如非必要，毋須開展南生圍單車徑工程。

反而另闢稍為內陸的路線，可直接服務城市邊緣的沿線設施，覆蓋更多人口，比圍繞南生圍更可取。此方案更能擔當短途交通的角色，在交通與旅遊價值之間帶來平衡。而兩者的價值能否共同提升，則視乎設計主題及質素。



南生圍單車徑的替代方案：沿北都公路提供稍為內陸的單車徑

5. 走線及執行優次

根據官方資料，北都公路天水圍段包括穿山隧道、架空橋及地面道路。擬議的兩條隧道均不長於 500 米，而其他路段的地勢平坦，提供優厚條件引入單車徑網絡。建議的單車徑，西端接通天華路及濕地公園路，東端接通青山公路潭尾段及南生圍路。天慈路、福喜街、涌業路、朗和路應研究增設單車徑，緊密連接現有單車徑網絡。**將單車徑融入於公路工程內，規模、成本及工期長度將少於另行劃地興建單車徑。**

- 沿行車隧道旁邊提供行人及單車隧道，能拉直單車徑，縮短距離，而且有望提升當區旅遊價值，可參考各地例子。此外，若能重用隧道鑽掘機，將提升工程效益。
- 架空橋下提供線性空間，可以設計成優質的有蓋單車徑。而如果需要使用單車天橋，應以斜道為上落地面的優先選項。



板樟山慢行隧道內部
https://i.ytimg.com/vi/_4GREYW2YM8/maxresdefault.jpg



板樟山慢行隧道入口 (右)
http://img1.mp.oeeee.com/202006/23/800x438_5ef1c958c30ea.png



千島湖隧道藝術館
<https://jrsh.hangzhou.com.cn/images/2024-09/24/8d838065-c0a6-496a-b623-3c752beeab28.jpg>



卑爾根單車隧道
<https://assets.bwbx.io/images/users/iqjWHBFdxIU/lllr926HLT7o/v1/2000x1330.webp>

5. 走線及執行優次 (續)

- 地面公路的路旁，只需加闊地盤範圍約 4 至 6 米，即可提供雙向單車徑。個別位置如有距離非常近而大致平行的單車徑，而且長度相若，可考慮改善該段單車徑，作為替代方案。
- 穿越山貝嶺的方式並未清晰。若然採用隧道，可考慮以上提及的隧道模式。如地面道路地勢過高，值得安排單車徑繞過山體。單車徑應與現有民居保持適當距離，同時便利居民出入。
- 元朗防洪壩提供行人通道跨越山貝河。如能改為共享徑或引入單車徑，將省卻額外建橋的成本。

我們認為山貝河以西分段非常遠離現有單車徑，為現有該區單車徑網絡最大的鴻溝。缺乏單車徑的天慈路及福喜街路段，同樣屬於鴻溝的範圍，應得到高度關注及優先處理。



吐露港單車徑

<https://images5.fotop.net/albums6/tptavel/taimeituk/ClMG7912.jpg>



深圳山海連城綠道

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



檳城「希望之橋」迴旋斜道

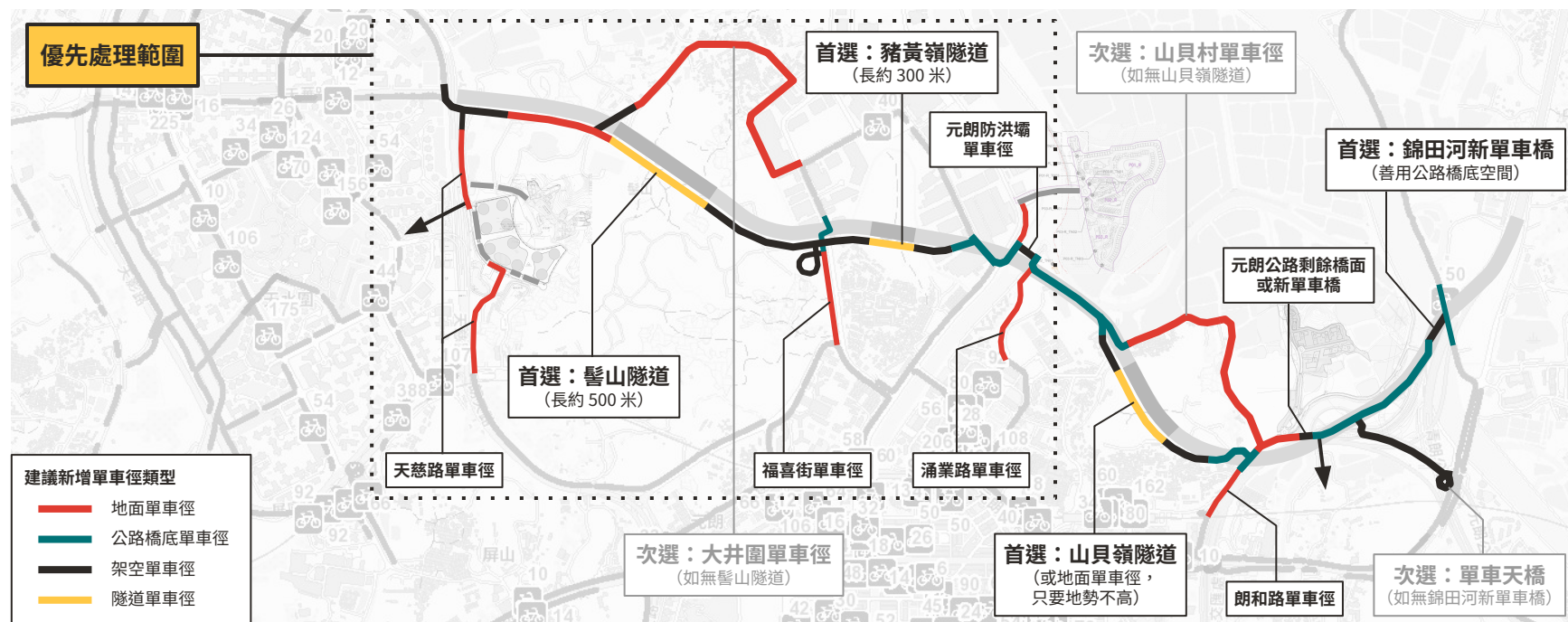
<https://www.utusanborneo.com.my/sites/default/files/images/article/20180605/x20-chow-spiral3-136cm.jpg>



元朗防洪壩

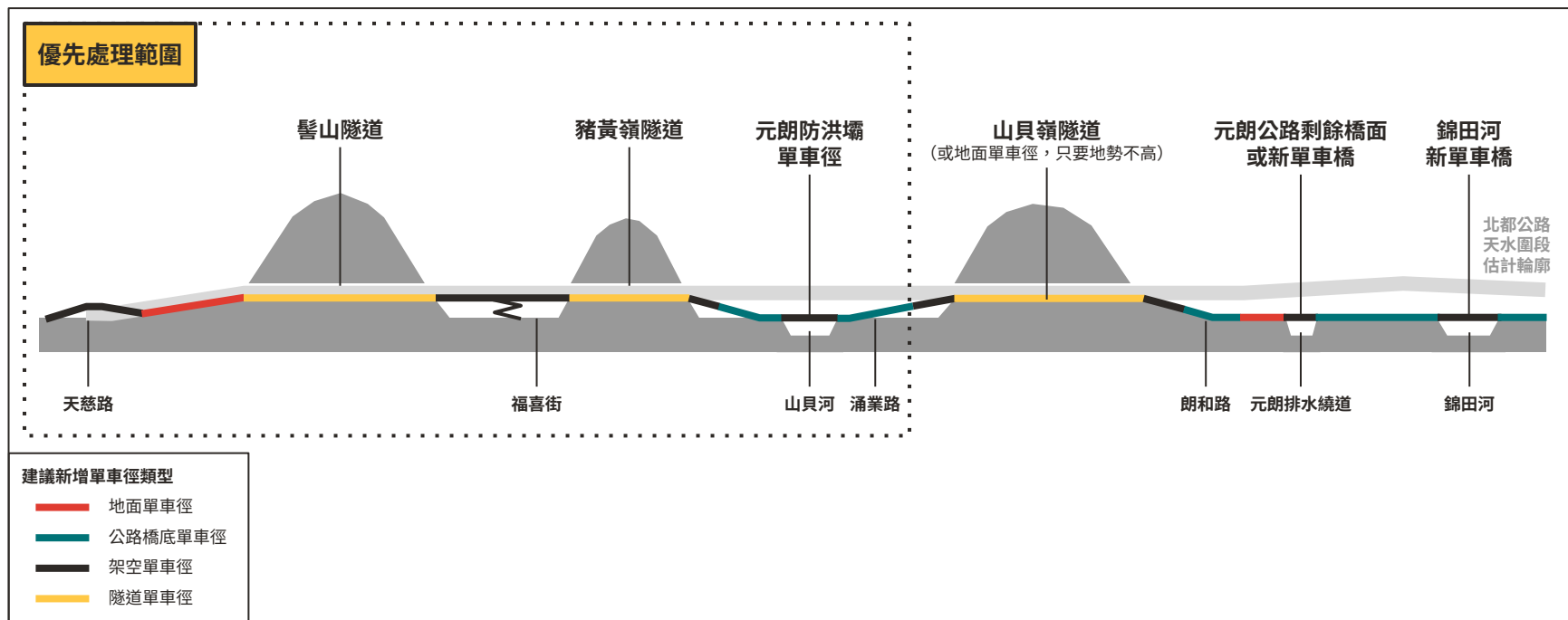
https://cdn.prod.website-files.com/67034fa65dc3c8568f25e312/670506188576da228d270af1_Rectangle%201096.png

5. 空間模式及執行優次 (續)



平面佈局圖 (非按比例繪畫)

5. 空間模式及執行優次 (續)



首選路線側面佈局圖 (非按比例繪畫)

5. 空間模式及執行優次 (續)



髻山隧道天水圍入口想像圖

6. 進一步延伸及擴大網絡

北都公路其他路段如穿越已規劃的市鎮範圍，亦建議考慮沿線提供單車徑。個別位置應獲得關注：

- **壘圍**（沙埔公營房屋發展及有關的新潭路擴闊工程未見任何單車徑規劃，應填補網絡的鴻溝）
- **牛潭尾、馬草壟及新界北新市鎮**（如地勢許可，可將部分區內單車徑設置於公路旁或高架路下方）

北都公路工程範圍有可能涵蓋部分現有新界單車徑網絡。個別位置例如**錦田河畔（右岸，青山公路潭尾段，青朗公路橋底）**應探索重新接通單車徑的可能性。此外，應避免截斷或收窄任何現有單車徑。



其他建議附設單車徑的路段

Proposal on Additional Cycle Track to Northern Metropolis Highway (Tin Shui Wai Section)

Executive Summary

We, Street Reset and Kowloon Greenway, recommend incorporating a cycle track along the Tin Shui Wai section of the planned Northern Metropolis Highway ("TSW section of NMH"), as part of a broader movement to promote human-centered, sustainable transport in Hong Kong. We emphasize that large infrastructure projects should serve a complete role in transportation, turning highways from car-only corridors into integrated transport and community assets. By providing a direct, safe, and connected cycling corridor, active mobility can be encouraged.

The proposal outlines four key justifications:

1. Policy Alignment and Vision

It advances government and international goals, including Hong Kong's Climate Action Plan (carbon neutrality targets), green transport targets for the Northern Metropolis ("15-minute communities" planning approach), the "Hong Kong 2030+" vision, and the cycling policy under the Traffic and Transport Strategy Study (TTSS). It also supports global objectives such as "Vision Zero" for road safety.

2. Meeting Local Mobility Needs

Tin Shui Wai and northern Yuen Long, with their mix of current and new housing and industrial areas, generate significant commuting demand. Currently, indirect cycling routes force residents to travel much further, tripling journey distances and times. A direct route would shorten trips dramatically, making cycling far more practical while reducing car dependency and relieving already congested local roads.

3. Overcoming Network Gaps

The existing Yuen Long–Tin Shui Wai cycle network is fragmented, with frequent interruptions where cyclists are required or advised to dismount and walk. Apart from fixing the inefficiencies, adding a direct and complementary new route would strengthen resilience, improve flow, and make the overall network more attractive and effective.

4. Better Alternative to Nam Sang Wai Cycle Track

After the environmentally sensitive Nam Sang Wai cycle track project was withdrawn, this proposal offers a superior option. By running more inland, this route can serve more residents, connect with urban amenities, and balance transport and recreational functions. This makes it a more beneficial and sustainable investment.

Proposal on Additional Cycle Track to Northern Metropolis Highway (Tin Shui Wai Section)

Executive Summary (cont'd)

Routing and Implementation

According to official information, the TSW section of NMH may include tunnels, flyovers, and at-grade roads. The height profile is believed to be gentle, providing favorable conditions to introduce a cycle track network.

The proposed cycle track connects Tin Wah Road and Wetland Park Road in the west with Castle Peak Road (Tam Mei section) and Nam Sang Wai Road in the east. It is recommended to study adding cycle tracks along Tin Tsz Road, Fuk Hi Street, Chung Yip Road, and Long Wo Road to closely link with the existing cycle track network. This approach would keep its scale, cost, and construction period smaller or shorter than building a separate cycle track elsewhere.

- Providing pedestrian and cycling tunnels could straighten and shorten the route, and potentially enhance the area's tourism value. Reusing tunnel boring machines would likely improve efficiency.
- The linear space under elevated highway could be designed as high-quality covered cycle tracks. If a cycling flyover is needed, ramps should be prioritized as the preferred means of access.
- Where there is an existing nearby and nearly parallel cycle track of similar length, upgrading that section could be considered.

- If the route is topographically challenging while tunnels are not pursued, a detour cycle path around the hills may be considered. The cycle track should maintain appropriate distance from existing residences while also providing convenient access for residents.
- If the passage at the Yuen Long barrage scheme could be converted into a shared path or fitted with a cycle track, it would save the cost of building an additional bridge.

Sections Requiring Priority Treatment

The section west of Shan Pui River is very far from existing cycle tracks, representing the largest gap in the local network. The missing cycle track segments along Tin Tsz Road and Fuk Hei Street also fall within this gap, and should receive high attention and be given priority treatment.

Further Extension

Consider similar approach for sections of NMH near Pok Wai Village, Yau Tam Mei, Ma Tso Lung and New Territories North New Town. Reconnection of cycle track along the right bank of Kam Tin River under the bridge of Tsing Long Highway should also be considered.

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