



譚爾培區議員辦事處



要求運輸署改善大埔區內的單車網絡 促進使用者體驗及安全

文件背景

近年本港運動單車熱潮興起、共享單車盛行，外賣單車速遞亦愈趨普及。因此，大埔區內單車使用量日益上升、使用者群體亦愈趨多元化，區內涉及單車的傷亡事故亦隨之增加。根據運輸署數字，2017 至 2021 年間，大埔區內共發生超過 2,200 宗涉及單車的車禍，其中有 361 宗造成重傷甚至死亡。這些車禍大部分均發生在單車徑上或與車路相連之路口，當中固然牽涉人為因素，但亦突顯現時單車徑沿線存在不少設計上的安全隱患。

事實上，根據本區交通關注組織「大埔交通 Transport in Tai Po」去年所發表的交通習慣調查報告顯示，不少受訪者雖然認為區內單車網絡大致方便，但亦反映現時單車徑的設計並不完善。除了欠缺指示路牌容易令人迷路以外，部份地方的單車徑過於狹窄，已不敷應付日益增加的使用量。尤其是林村河畔一帶，有些單車人士會因而選擇踩上行人路，導致人車爭路情況；亦有部份地區的單車徑充滿散步行人，導致險象環生；亦有許多人反映大埔墟沒有單車徑且路況危險，而市中心一帶亦沒有足夠單車徑和人車分隔，加上單車泊位不足，導致以單車代步的誘因減低。

適逢政府正在進行《交通運輸策略性研究》，其中一方針為「提倡活躍出行模式作為健康生活的方式」。我們藉此時機提出關注，希望政府著手改善大埔區內的單車網絡，提升使用者體驗及安全，鼓勵更多居民使用單車作為日常出行模式。

討論需要

現時大埔區內單車徑網絡面對以下問題：

1. 單車徑設計缺陷成安全隱患：區內不少單車徑路段存在設計缺陷，例如分層過路處底部視距不足、斜路過斜或彎位過急等問題。¹ 除了一些路段的路面維護不足，闊度亦過窄或不符現有標準，不足以應付需求之餘，也引致人車爭路。
2. 現有網絡連貫性及覆蓋度不足：現有網絡雖能大致連接市中心各地，唯獨是大埔墟及太和站一帶依然處於單車徑網絡以外。網絡亦未夠緊密，令單車使用者始終需冒險在繁忙的車路行駛，才能到達最終目的地。
3. 現行規則和設計造成不便：在現行的規則和道路設計下，使用者往往無法舒適順暢地完成單車旅程，削減單車出行的吸引力和便利性。例如不少單車徑路段依然在路口終止，單車使用者往往欠缺優先通行權，甚至不准騎車過路；途經交通燈過路處時，現行規定更必須單車使用者下車。這些規定均違反使用者的實際習性，令使用單車出行甚為不便。
4. 泊位設施及配套不足：現有單車泊位短缺，與建築物及設施關係薄弱，無法切合使用者需要。政府提供的單車泊位設施大多距離使用者的最終目的地甚遠，周邊較少人流之

¹ 例如大埔太和路和完善路交界的分層過路處、汀角路近黃魚灘村的分層過路處，以及汀角路近大埔東消防局的一段長斜路





譚爾培區議員辦事處



餘亦沒有閉路電視監察，故偷竊情況猖獗。不少使用者為求方便和自保，均習慣將單車泊在目的地附近的欄杆。

5. 欠缺指示路牌容易迷路：區內大部分分層過路處均沉於路面之下，容易令人迷失方向，對區外遊客單車人士更甚。單車徑附近雖然設有少量指示牌，但對單車使用者而言字體太小之餘亦不足夠。
6. 路面環境不友善：儘管單車同為路面交通工具，但許多駕駛者仍然不習慣或者不懂與單車共存，甚至對單車採取敵視態度。即使署方在 2020 年《道路使用者守則》修訂中加入促進單車友善的條文，但駕駛者和單車使用者的互動關係仍然有待改善。

有鑑於上述問題，我們認為政府應考慮：

1. 改善目前單車徑的設計缺陷

針對分層過路處底部視距不足，以及斜路過斜或彎位過急等問題，署方應考慮在斜路或彎位加設震動標線 (rumble strip)，提醒使用者減速。當局亦應考慮移走高危路段旁邊的突出硬物；若不可行，則應使用運動級別的軟墊保護，減輕碰撞傷勢。視線太差的路段，長遠應考慮改道。

事實上，運輸署 2011 年在大埔進行單車徑改善先導計劃時，曾提出在高危彎位加設軟墊，以及在下斜路面加設減速間條。² 大埔海濱公園近完善路入口至今仍有相關設置。我們認為政府應在更多斜路和急彎進行同類改善工程，並考慮將減速間條加厚，以收更大效用。



署方亦應定期量度區內單車徑的使用量情況，檢視闊度是否足以應付使用量。若闊度過窄或不符現有標準，署方應考慮擴闊單車徑。

2. 將單車徑網絡延伸到大埔墟及太和站一帶

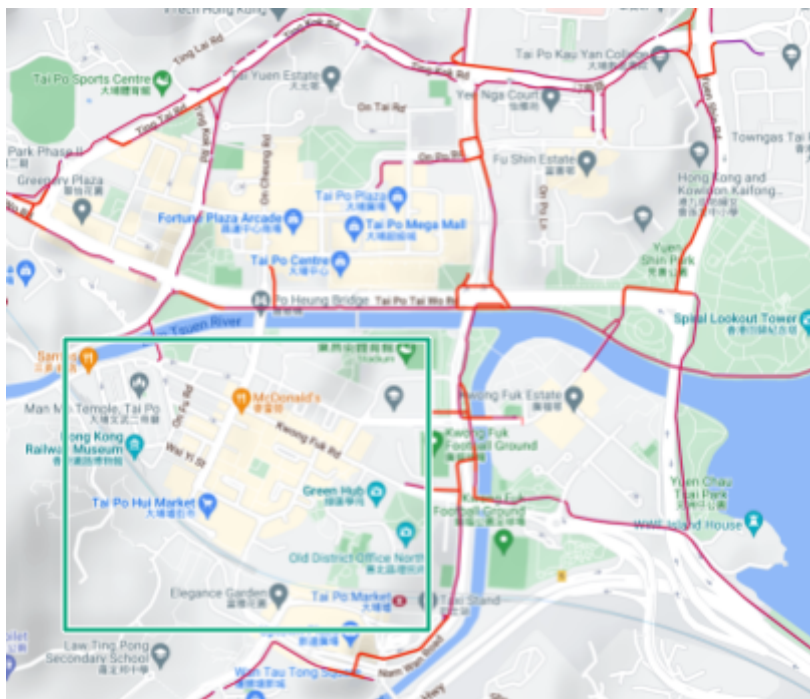
署方應考慮將單車徑延伸到大埔墟及太和站一帶，完成大埔區單車徑網絡的「缺環」。我們明白大埔墟一帶早在新市鎮規劃前已大致落成，如另建單車路在空間上不容易；然而，相當多區內單車使用者（如家庭主婦、外賣速遞員等）須進入大埔墟（例如前往街市、食肆等），他們被迫在與汽車爭路或與行人爭路二擇其一。如署方長遠能研究延伸單車徑至大埔墟內，也能使區內居民減少使用私家車進入大埔墟，減輕區內擠塞，促進區內綠色出行。

² 大埔區議會 TT10/2012 號文件《改善新界新市鎮單車徑和單車停泊措施的大埔先導計劃》(2012年3月)
https://www.districtcouncils.gov.hk/tp/doc/2012_2015/en/committee_meetings_doc/TTC/4343/TP_ttc_2012_010_TC.pdf



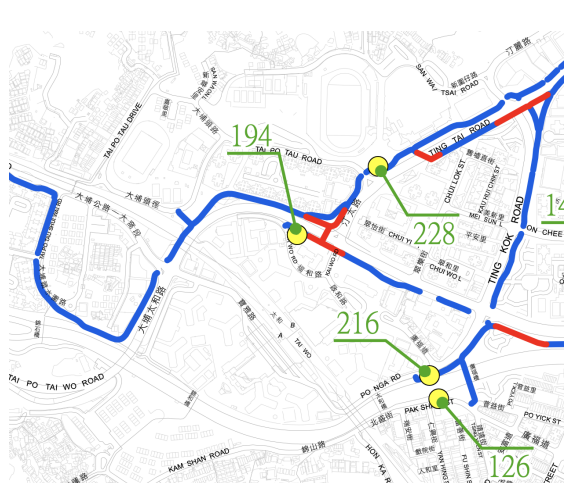


譚爾培區議員辦事處



紅線為大埔單車徑網絡。現時綠色框內的大埔墟範圍幾乎不設單車徑，但區內單車代步的需求之中，不少是來往大埔墟街市(買餸)及大埔墟內食肆(送外賣)。

此外，因建站時的規劃所限，太和站附近幾乎被屋苑(太和邨)及商場(領展)土地包圍，現時沒有單車徑能抵達太和站附近。於大埔墟站，單車可經單車徑直達車站範圍內的單車停泊處，但在太和站，居民需要在太和邨外圍停泊單車，再步行數分鐘穿過屋邨才可抵達太和站，其不便減低了使用單車的誘因。署方應考慮利用政府管理下的土地，研究單車徑連接太和站的可能性，方便居民。



左圖現時太和及舊墟附近的單車網絡及泊位，可見太和站一帶並沒有單車徑及單車泊位。右圖顯示太和站附近的地界。



6489 5779 (本人) /
6489 4901 (議助)



yptam2019@gmail.com



西貢十四鄉官坑一號



譚爾培 Tam Yi Pui-Ben



3. 更改單車徑路口設計以容許使用者騎車過路

區內大部分單車徑路段均在路口前終止。這對使用者行程的直接性和連貫性造成負面影響，並會導致以下兩種情況：1)單車使用者不按規定、直接行駛過路，或 2)單車使用者選擇直接冒險在馬路上騎行，因為更快更直接。有些路口本身視距不足，車輛從小路出大路卻有優先權，容易碰撞。即使單車徑在過路處前終止，並有標示要求使用者推車過路，但效用存疑。

為了理順人車關係、使單車出行更舒適便利，署方應改革單車徑路口和過路處設計，包括設置車輛讓線或單車專用燈號、配以顏色路面標記和減速平台等交通緩行措施(Traffic calming)，讓單車使用者能夠顯眼、安全和直接地過路。此模式在外地已經廣泛採用，包括英國、新加坡等地。

例子：倫敦 Lea Bridge Road (Cycleway 23)





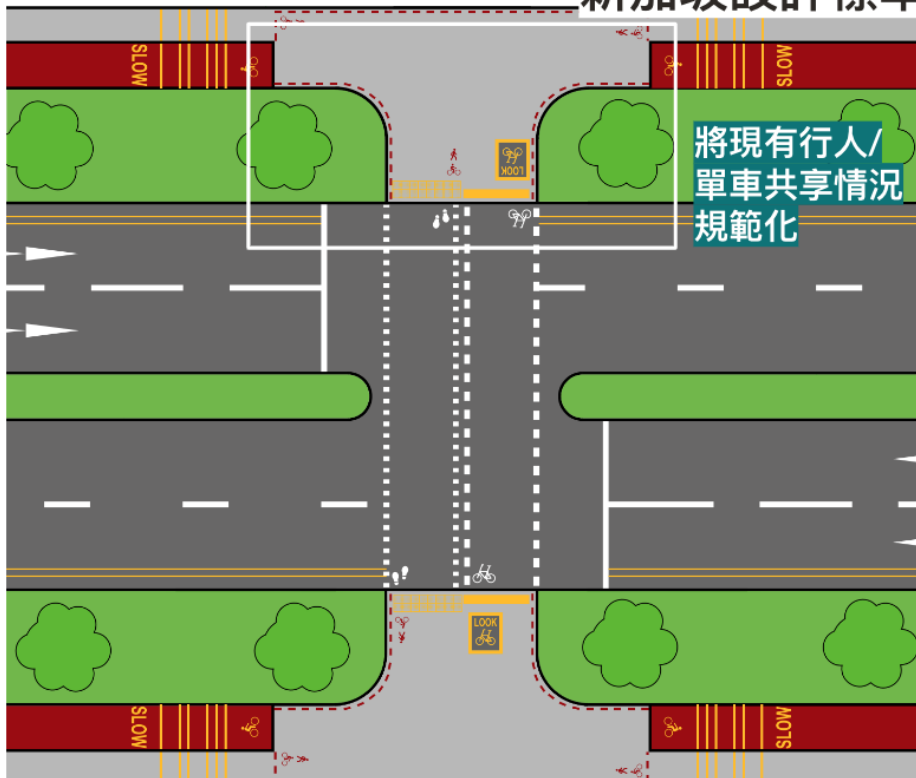
例子：倫敦 West India Dock Road (Cycle Superhighway 3)

燈號管制路口



Standard Pedestrian & Bicycle Crossing Design

新加坡設計標準



Please refer to LTA's [Standard Details of Road Elements \(SDRE\)](#) for more details.

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



6489 5779 (本人) /
6489 4901 (議助)



yptam2019@gmail.com



西貢十四鄉官坑一號



譚爾培 Tam Yi Pui-Ben



4. 在更多街道設置少量單車泊位、並在大埔墟站及太和站設置有閉路電視和上蓋的單車泊位設施

為了讓使用單車更加便利，成為大埔居民日常生活的出行模式，政府應在市中心每條街道上盡可能提供少量單車泊位。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。

在大埔墟站及太和站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，鼓勵市民以單車轉乘鐵路。安全的單車停泊設施應有上蓋，並配備 24 小時閉路電視監察，以提高停放單車的安全性。根據運輸署的單車泊位數字，大埔墟站附近有 319 個泊位，而太和站外則沒有任何紀錄。而根據「大埔交通」去年所發表的交通習慣調查報告，幾乎沒有居民反映車站單車泊位不足，但許多人均表示因單車失竊問題嚴重，不敢將自己的單車停泊在公眾泊位。顯然，運輸署有需要在上述單車停泊設施確保停放單車安全，居民才会有信心以單車出行。

承上述第二點，未來大埔將繼續有不同公營房屋（如富蝶邨二、三期）及公私營合作（社山項目）等規劃及落成，太和站將是重要的交通樞紐，而有關太和站附近沒有公眾單車泊位的問題，將會使得該些村民及居民很難利用單車轉乘鐵路。我們認為署方應研究在政府管理下的土地研究單車徑連接太和站的可能性的同時，一併研究足夠而且安全的泊位，一來可減輕單車停泊在太和邨界內或商場出入口對居民的滋擾，二來亦可令居民放心停泊單車於有閉路電視監察的區域，鼓勵單車出行。



5. 設置完善的導向標示系統

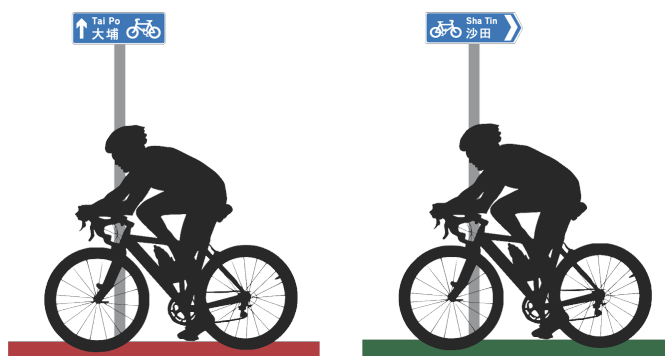
署方應增設地圖指引及方向牌，令區外遊客免於迷路，並增加單車在區內的可達度。

現時當局有在部份主要單車徑交匯處設置指示牌，但每塊多數只顯示單一目的地，而且字體偏小。「大埔交通」去年所發表的交通習慣調查報告也反映居民多認為指示牌太小及不清晰。同時，指示牌多設於路口處，並無及早提示騎單車人士選擇方向的預告方向標誌（Advance Direction Sign），且不少是向側邊設置而不是面向騎單車人士（如下圖所示）。故此，不熟路的騎單車人士往往會在分叉處停下，轉身查看路牌或電子地圖，有礙單車徑暢通。





譚爾培區議員辦事處



此外，我們發現單車徑指示牌傾向顯示較遠距離的目的地（例如粉嶺、沙田公園），反而是區內的主要目的地（如大埔中心）甚少在指示牌上顯示。我們建議當局考慮在指示牌上將區內外目的地一併顯示，以同時方便本區居民以及區外來訪的騎單車人士。而單車徑指示牌的字體亦應略為加大，以便騎單車人士從遠處便能望清。加大字體後，研究團隊建議使用窄身的路牌設計而非橫向的設計，以免對旁邊行人路（如有）構成阻礙。若擔心字體太大會令駕車人士混淆，則可在路牌頂部加上明顯的單車標誌連特別底色，以資識別。



英國倫敦單車徑上的地圖式路牌（圖片來源：倫敦運輸局）



元洲仔公園附近的單車徑指示牌字體過小，而且因不明原因顯示「沙田公園」而非「沙田」

長遠而言，當局更可考慮為單車徑編配號碼，一如現時公路的幹線編號，以方便不熟習街名的跨區騎單車人士辨認。現時政府正着手興建新界單車徑網絡，單車徑編上號碼識別配合經改善的指示標誌，將大大方便騎單車人士尋找方向。就上述建議，民間團體「大埔交通」去年曾參照本港現行《運輸策劃及設計手冊》(TPDM) 的路牌標準以及英國倫敦運輸局 (Transport for London) 頒布的單車徑指示標準，提出數款可行的單車徑指示牌新設計，希望運輸署可加以參考。



6489 5779 (本人) /
6489 4901 (議助)



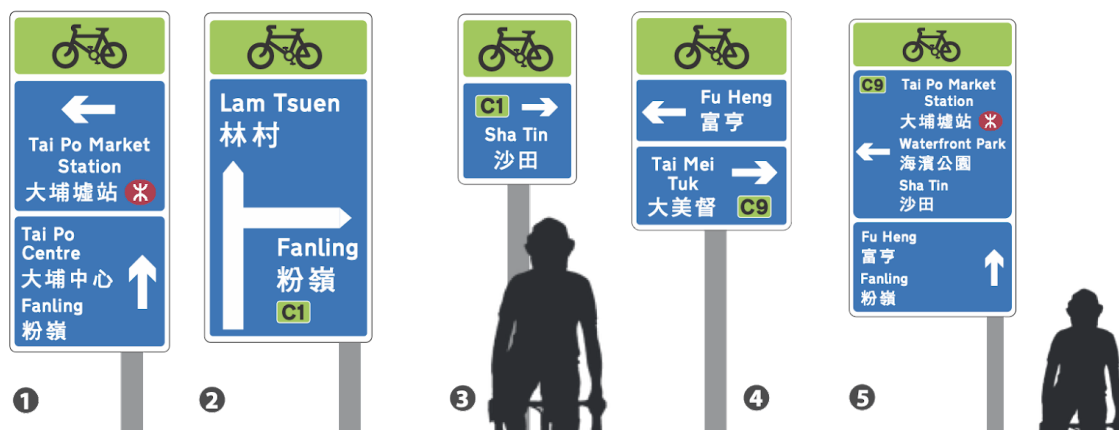
yptam2019@gmail.com



西貢十四鄉官坑一號



譚爾培 Tam Yi Pui-Ben



研究團隊建議之單車徑指示牌設計方案

6. 在鄰近單車徑網絡的內街設置低車速限制區、路口減速平台、減速壘和其他鼓勵慢速的街道設計，使單車使用者更安全

由於現有區內網絡的連貫性及覆蓋度依然不足，導致令單車使用者始終需冒險在繁忙的車路行駛，才能到達最終目的地。因此，署方應考慮在鄰近單車徑網絡的內街設置時速 30 公里低車速限制區。

研究證實，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。³ 配合設置路口減速平台、減速壘和其他鼓勵慢速的街道設計，時速 30 公里的低車速能夠減少車禍風險，並且在車禍不幸發生時對單車使用者（以及行人）的傷害。

此外，現時鄰近單車徑的路口設計寬闊，車輛轉彎時甚少需要收慢車速，容易發生意外。因此，署方應收窄單車徑沿線路口的轉角半徑，以有效降低車輛轉彎時的車速，有效提升單車使用者和行人的安全。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。

倡議及動議

我們希望在 2023 年 9 月 8 日交通及運輸委員會會議討論有關事宜，並請運輸署大埔分區、步行城市策劃組及策略研究部分別派員出席，並回應以下提問：

- (1) 促請運輸署切實考慮上述六點建議，並借《交通運輸策略性研究》的機會，將單車納入本區研究範圍之中，以改善單車網絡及單車安全。
- (2) 促請運輸署定期量度並公布大埔區內單車徑的使用量情況，包括市鎮內非跨區的單車徑，以評估單車出行需求。

³ 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。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。
(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>)





譚爾培區議員辦事處



(3) 促請運輸署在大埔墟站單車停泊處設立有上蓋，並配備 24 小時閉路電視監察，以提高停放單車的安全性。

我們將在會上提出動議，動議措辭如下：

「大埔區議會交通及運輸委員會要求運輸署改善區內的單車網絡，包括：(1) 檢視大埔市內單車徑設計缺陷；(2) 研究將單車徑延伸至大埔墟及太和站；(3) 更改單車徑路口設計；(4) 在更多街道設置少量單車泊位、並在大埔墟站及太和站設置有閉路電視和上蓋的單車泊位設施；(5) 設置完善的導向標示系統；及(6) 在鄰近單車徑網絡的內街設置鼓勵低車速的街道設計，以促進使用者體驗及安全。」

此致
大埔區議會交通及運輸委員會

大埔區議員

何偉霖、譚爾培謹啟
(譚爾培代行)
2023年8月24日

感謝民間組織「街道變革 Street Reset」及「大埔交通 Transport in Tai Po」就此議題提供寶貴意見。



6489 5779 (本人) /
6489 4901 (議助)



yptam2019@gmail.com



西貢十四鄉官坑一號



譚爾培 Tam Yi Pui-Ben