

二零一一年十一月七日會議  
討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 促進騎單車安全的措施

#### 目的

本文件載述政府為促進騎單車安全而採取的措施。

#### 交通運輸政策

2. 香港地少人多，為解決交通擠塞和空氣污染問題，政府一向的政策為推行以公共運輸系統作為主要交通工具，鼓勵市民利用高效率的集體運輸系統和其他公共運輸服務。任何鼓勵市民以單車代步的措施，必須兼顧香港地少人多、發展密集的情況，並且須以道路安全為首要考慮。

3. 本港道路網絡及公共交通系統完善，但道路交通繁忙，道路和行人道非常擠迫，因此，一般而言，在市區闢出路面設置單車專用的路徑實為困難及不可行。以灣仔區內東西走向的道路為例，其中包括告士打道、軒尼詩道及駱克道，其行車線通常只有約3.4米闊。考慮到大量的路旁上落客貨及轉線活動，這些行車線的闊度僅足夠巴士及重型車輛等闊約2.5米的車輛使用。如要在路面空間闢出一條單車專線，根據設計標準單車專線的闊度最少應有2米，行車線因而須縮減至1.4米闊。因1.4米闊的行車線是不足夠讓汽車行走，結果會導致有需要減少一條行車線，這無可避免地令其他道路使用者可使用的路面空間減少，引起這些主要幹道的嚴重交通擠塞問題。

4. 另一方面，若有大量單車在沒有專用的單車道的情況下，與其他汽車共用繁忙的道路，會增加意外的風險。如以下第6至8段所概述的意外統計數字顯示，大多數在交通意外中受傷程度較嚴重的騎單車人士，均涉及與汽車碰撞。因此鼓勵在繁忙及擠塞的市區道路上使用單車，會增加交通意外的風險和嚴重程度。除市区的交通流量一般較新界為高的事實外，市区的行車線一般亦較狹窄<sup>1</sup>，而在市區道路旁上落客貨的活動亦特別頻繁，尤其當有巴士或重型車輛經過時，會對在路旁行車線騎單車的市民的安全構成威脅。

5. 基於以上安全考慮，政府不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。相對於市區，交通密度較低的新界新市鎮或新發展區，較有條件以單車作短途代步用途。我們會在環境容許的情況下，在新市鎮及新發展區設置單車徑及相關設施，讓市民可以安全地騎單車作為康樂和短途代步用途。如下文所詳述，政府亦已開始實施一籃子的改善措施以改善騎單車安全。

### 單車意外統計數字

6. 過去十年，單車意外(包括在行車道、單車徑、休憩用地和遊樂場等所有地方發生的意外)的數目每年維持在1,470至1,920宗之間。不過，在過去約兩年間，單車意外宗數及騎單車人士的傷亡數字均有上升的趨勢。在二零一一年首九個月共有14宗致命單車意外。每年單車意外和傷亡人數按程度劃分的分項數字載於附件A。我們十分關注騎單車安全，並正主動地採取措施以解決這問題。

---

<sup>1</sup> 例如，根據運輸規劃及設計手冊的設計標準，在郊區公路，4線不分隔車路的標準寬度為14.5米，但在市區只有13.5米。

7. 我們就過去十年單車意外統計數字中的碰撞類別進行了分析。如以二零一零年的單車意外宗數比較二零零一年的有關數字，我們留意到只涉及騎單車人士本身的單車意外宗數，即只涉及單車碰撞物件(單車/物件)或不涉及碰撞(單車/沒有碰撞)的單車意外宗數，有明顯的上升。此數字由二零零一年的765宗上升66%至二零一零年的1,269宗。此兩類的單車意外較有可能與騎單車人士的技術及態度有關，而數字的上升可能與較多市民進行騎單車活動有關。另一方面，多年來涉及單車碰撞汽車(單車/汽車)的意外宗數則較為平穩(二零零一年的380宗對比二零一零年的375宗)。此現象反映了單車在行車道碰撞汽車的次數並沒有明顯惡化。多年來涉及單車碰撞行人(單車/行人)的意外宗數有明顯的減少(二零零一年的238宗對比二零一零年的167宗)。單車意外按碰撞類別劃分的統計數字載於附件B。

8. 我們留意到大約一半的單車意外是在行車道發生。在那些嚴重及致命的意外當中，絕大部份都是在行車道發生的。過去十年單車意外的平均宗數按發生地點及受傷程度劃分載於附件C。

### 提供更安全和妥善的單車徑網絡及設施的有關措施

9. 我們一直有檢討單車徑及其配套設施的設計及進行定期檢查以確保這些設施維持良好狀況。我們已就單車徑的走線、彎度、坡度、寬度及視距，制訂了標準及指引，沿著單車徑亦會提供足夠的配套設施，包括照明設備、交通標誌、道路標記和護欄等，以保障騎單車人士及其他道路使用者的安全。為了令單車徑更安全，運輸署已在沙田及馬鞍山數條單車徑試用彈性塑膠護柱。塑膠護柱所採用的物料較金屬減速護柱柔軟及具彈性，可有效減低騎單車人士若意外地碰撞護柱而受傷的程度。該試用成效甚佳，運輸署計劃分階段把有關措施

推廣至其他單車徑。該署已展開了更換設施計劃，將在二零一五年或之前，把 1,500 多個地點的金屬減速護柱更換為彈性膠柱，並在適當的位置設置清晰的警示標誌。

10. 另外，運輸署一直因應地區人士的關注，改善特定位置的單車設施，尤其是曾經發生單車意外的地點。為進一步加強這方面的工作，運輸署已委託顧問公司進行研究，包括根據過去三年意外記錄找出沿沙田和大埔單車徑的「較多單車意外地點」，以期在該等地點採取針對性的改善措施，減低意外風險。顧問公司會就多意外發生的路段分析意外的主因，並提出切實可行的改善方案。這次檢討的首個階段現正進行，預計會在二零一二年年中完成。

11. 增設單車徑方面，土木工程拓展署現正研究及落實新界單車徑網絡之發展，分階段連接馬鞍山、上水、元朗、屯門和荃灣之間各個新市鎮的單車徑。該網絡預計於二零一三年後分階段落成。至於新發展區如啟德新發展區，土木工程拓展署正積極探討擴展區內的單車徑網絡。根據規劃署的《中環新海濱城市設計研究》，亦有計劃於中環海濱興建單車徑。

12. 運輸署所委託的顧問會建議合適的改善措施，以改善現時新市鎮的單車徑和網絡的連貫情況。該研究會選出一個合適地區實施先導計劃，以測試各項建議措施的成效。有關建議措施及先導計劃的地區諮詢會於二零一二年年中進行。運輸署會視乎先導計劃的結果、個別地區的地理環境，以及地區人士的意見，考慮推展各項改善措施的計劃。

13. 配套設施方面，目前全港共有大約 40,000 個單車停放位。運輸署計劃在主要公共交通樞紐(例如火車站)增設單車停放位，並擬藉改裝和更換該等樞紐的現有單車停放位，在二零一三年或之前增加 1,000 個額外停放

位。此外，運輸署現於粉嶺和上水港鐵站試行新的“雙層單車泊架”系統，預期可增加單車停放位的數目。

## 教育及宣傳

14. 我們認為教育及宣傳是促進騎單車安全的最有效方法。道路安全議會已在2011-12年度工作計劃中，把促進騎單車安全定為該年度的優先處理事項之一，有關工作包括藉電視宣傳短片、傳單、海報和路旁橫幅等途徑進行宣傳，以提醒騎單車人士切勿在汽車司機視野盲點範圍騎踏單車，並提醒汽車司機尊重騎單車人士亦擁有共用道路的權利。運輸署計劃製作教育影片，說明在公路和單車徑上騎單車的正確方法，以及司機與騎單車人士共用道路時適當的駕駛態度。影片攝製應在二零一二年完成，計劃於運輸署轄下各牌照事務處等公眾場地播放，及透過學校放映給學生觀看。有關影片亦會上載至影片分享網站、道路安全議會網站和運輸署網站。

15. 運輸署現正發展網上「單車資訊中心」以方便市民查閱單車資訊，包括單車徑和單車停放位的位置，以及騎單車的規例(包括騎單車人士應遵行的交通規則，以及各種交通標誌和道路標記的含義)。

16. 為減少單車意外數目，警方會加強執法行動，特別是在公路、單車徑和熱門騎單車地點的執法。今年九月，警方高調進行為期一周的全港執法行動，針對魯莽騎踏單車和不小心騎踏單車等嚴重單車罪行，在易生意外的路段警告或檢控行為不當的騎單車人士。警方計劃在本年十一月再展開類似行動，進一步提高騎單車人士的安全意識。

## 結論

17. 政府會繼續採取積極行動，透過多管齊下的方法，處理並回應社會人士對騎單車安全的關注。政府亦會繼續確保適時落實各項有關單車安全及單車設施的措施。

## 徵詢意見

18. 請委員留意本文件的內容。

運輸及房屋局

運輸署

二零一一年十一月

表一：按嚴重程度劃分的單車意外數目

年份	致命 (a)	重傷 (b)	輕傷 (c)	合計 (a)+(b)+(c)
2001	4	275	1,197	1,476
2002	16	298	1,214	1,528
2003	11	249	1,410	1,670
2004	10	260	1,644	1,914
2005	8	225	1,413	1,646
2006	9	216	1,334	1,559
2007	13	212	1,347	1,572
2008	11	207	1,372	1,590
2009	10	227	1,556	1,793
2010	11	247	1,656	1,914
2011 (1月－9月) <sup>®</sup>	14	200	1,453	1,667

表二：騎單車人士的死亡及重傷人數

年份	死亡 (a)	重傷 (b)	死亡及重傷人數 (a)+(b)
2001	4	244	248
2002	16	265	281
2003	10	210	220
2004	10	215	225
2005	8	194	202
2006	9	184	193
2007	12	195	207
2008	10	178	188
2009	10	202	212
2010	10	229	239
2011 (1月－9月) <sup>®</sup>	14	189	203

註：<sup>®</sup> 截至 2011 年 10 月 11 日的臨時數字。

二零零一年至二零一一年按意外碰撞類別劃分的單車意外數目

意外碰撞類	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011 (1月－9月) <sup>@</sup>
單車/單車	82	64	80	101	83	86	70	76	76	96	77
單車/汽車	380	391	375	387	376	301	357	324	320	375	296
單車/行人	238	227	218	256	221	191	168	164	192	167	118
單車/物件	238	272	314	337	240	228	266	347	371	413	363
單車/沒有碰撞	527	563	672	817	714	739	700	665	829	856	788
其他	11	11	11	16	12	14	11	14	5	7	25
<b>總計</b>	<b>1,476</b>	<b>1,528</b>	<b>1,670</b>	<b>1,914</b>	<b>1,646</b>	<b>1,559</b>	<b>1,572</b>	<b>1,590</b>	<b>1,793</b>	<b>1,914</b>	<b>1,667</b>

註：<sup>@</sup> 截至 2011 年 10 月 11 日的臨時數字。



二零零一年至二零一零年單車意外的平均宗數  
按發生地點及受傷程度劃分

發生地點	致命		重傷		輕傷		總計	
	宗數	%	宗數	%	宗數	%	宗數	%
行車道	8.4	82	142.8	59	678.8	48	830.0	50
單車徑	0.7	7	66.0	27	530.3	37	597.0	36
其他地點*	1.2	12	32.8	14	205.2	15	239.2	14
總計	10.3	100	241.6	100	1,414.3	100	1,666.2	100

註：\*其他地點指單車公園、遊樂場及休憩用地等地方。因四捨五入的關係，各分項的總和可能與總計有些微差別。