

2017年6月14日的立法會會議

“制訂單車友善政策，將單車定為交通運輸工具”議案

進度報告

目的

在2016年6月14日的立法會會議上，由許智峯議員動議，經陸頌雄議員、陳恒鑞議員及莫乃光議員修正的“制訂單車友善政策，將單車定為交通運輸工具”議案獲得通過（議案全文載於附件）。本文件旨在向議員匯報相關政策局及部門就議員提出之具體措施的工作進度。

單車徑網絡

- (一) 在進行市區重建時，透過規劃預留土地建設單車徑，以完善市區的單車徑網絡

現時《香港規劃標準與準則》（《準則》）第八章包含了單車徑的規劃準則與指引。《準則》旨在作一般參考，並需就個別市區重建項目（包括市區重建局的發展項目）的特別情況，予以靈活應用。

- (二) 於新海濱發展項目，增設交通運輸、消閒及運動兼容的單車徑

在規劃發展市區海濱用地方面，政府會審慎研究興建單車徑的可行性，並在環境許可的情況下，加設單車徑及相關設施，方便市民以單車作為康樂或短途代步用途。例如，規劃署在2011年完成的《中環新海濱城市設計研究》中建議在進行詳細研究後，可考慮在中環新海濱永久海濱長廊設立單車徑。另於2016年6月至8月進行的《灣仔北及北角海濱城市設計研究》第二階段公眾參與活動中，規劃署在擬議總綱發展藍圖內，亦建議預留空間設置主要用作休閒用途的單車徑，包括單車租用系統的配套設施。

土木工程署於2016年底至2017年初就擬議由北角油街至鰂魚涌海裕街之間的東區走廊下行人板道的建議設計徵詢公眾的意見。該設計包括在行人板道上設置單車徑、單車租借及停泊設施。項目團隊正根據收集到的意見優化板道方案，並計劃於2017年下半年諮詢公眾對修訂方案的意見。發展局亦已於2017年4月聘請顧問展開一項可行性研究，探討適合未來海濱長廊的單車徑設計。該研究預計在2018年內完成，期間會徵詢相關持份者的意見。

此外，土木工程拓展署於2015年11月就啟德發展區長約13公里的單車徑網絡展開可行性研究，該網絡主要位於啟德發展區的公眾休憩用地內，供市民消閒娛樂之用。可行性研究的範圍包括擬議的單車徑的走線，並就可取的單車徑走線與形式提供方案設計，研究配套設施，以及探討實施安排，管理模式及實施時間表。可行性研究預計在2017年內完成，土木工程拓展署會就研究建議諮詢公眾意見。

(十四) 盡快完成貫通新界東、西的單車徑接駁工程，以連繫新界各區的單車徑

發展局與土木工程拓展署現正把現有分散的新界單車徑路段串連起來，提供一條貫通新界東西，全長82公里的單車徑網絡。現時，連接馬鞍山至上水約30公里長的單車徑路段，以及另一段長約18.5公里的連接屯門至元朗的單車徑路段已完成，並會陸續開放予公眾使用。土木工程拓展署現正建造其餘單車徑路段連接元朗至上水，並預計於2020年年初完成。同時，土木工程拓展署會繼續檢視長約22公里連接屯門至荃灣的單車徑走線。

(十九) 以善用數據作智慧城市規劃為基礎，設計合適的單車路線，以提升交通效益。

在設計單車路線或單車徑時，相關部門會考慮單車徑的選址和路面情況，以及與附近一帶的交通管理措施的配合，以保障踏單車者的安全。相關部門亦會就單車徑的設計諮詢持份者意見。

政府致力把香港發展成智慧城市，透過運用創新及科技，提升城市管理效率、改善市民生活質素、提高香港對環球企業和人才的吸引力，激發城市的不斷創新，並委聘顧問協助制定香港智慧城市藍圖的整體發展框架。顧問公司已於2017年6月底向政府提交研究報告。報告的內容涵蓋「智慧出行」、「智慧生活」、「智慧環境」、「智慧市民」、「智慧政府」，和「智慧經濟」六個範疇，並提出一系列短、中、長期的發展計劃及措施。政府資訊科技總監辦公室(資科辦)亦在當天於其部門網站上載報告全文。有關「智慧出行」方面，顧問報告亦提及繼續改善單車設施和鼓勵在新市鎮及新發展區使用單車代步的建議。我們會聯同創新及科技局及其他相關的政策局和部門研究報告內容，考慮香港的獨特情況及相關政策和資源，研究推展智慧城市不同範疇的可行方案及優先次序。

創新及科技局已於2017年7月10日向立法會資訊科技及廣播事務委員會匯報顧問報告的主要內容，資科辦亦在8月1日就報告內容開展為期兩個月的公眾諮詢，邀請持分者及公眾人士提出意見及建議。

單車徑的管理及維修

(十二) 檢討全港單車徑的管理及指示牌的設計，以確保有關設施合乎國際水平

單車徑的管理，正如其他的公共道路，主要是由運輸署負責交通管理，其他政府部門亦按其職責，負責其他的工作，例如食物環境衛生署負責清潔衛生，地政總署負責土地管理以及警務處負責執法等。

運輸署不時檢視單車徑和相關設施的情況，並收集公眾意見，以擬定所需的改善計劃，並交予路政署實施。至於單車徑上的指示牌，運輸署亦一直留意踏單車人士的需要，在適當地點增添指示牌，提供資訊方便市民前往附近的指定單車停泊處和休息處等設施。運輸署的單車資訊中心網頁，亦提供主要的單車徑路線和單車停泊地點的資訊，方便市民查

閱。運輸署並不時檢討單車徑指示牌的設計，並收集地區人士的意見，以確保所訂定的標準，能配合社會的需要，及符合國際的最新準則。此外，現時由發展局推展的新界單車徑網絡的主幹線，沿線將會在適當地點豎立路線地圖或指示牌，以方便市民參閱。

(十八) 定期巡查及勘察單車徑，並盡快修補損毀設施，以確保使用者的安全

路政署負責轄下公共道路和附屬道路設施（包括單車徑）的保養工作，並會定期派員巡查及進行不同規模的維修保養。路政署會就公共道路的單車徑按位置及交通流量安排每一星期至三個月進行一次巡查。

另外，路政署會為各類道路（包括單車徑）每半年進行一次詳細巡查，旨在了解有關道路的表面及結構情況，蒐集相關的數據資料，以便籌劃並為維修保養工作訂下優次，按計劃有序地進行維修保養，防患未然。如接獲道路設施損毀的報告或在定期巡查勘察時發現道路設施損毀，路政署會按損毀情況盡快安排合適的復修工作，以保障道路使用者的安全。

單車泊位

- (三) 參考海外提供單車泊位設施的經驗，例如日本的地底單車停車場，在全港增設單車泊位，特別於政府建築物及公營機構處所增設公眾單車泊位及相關配套設施**
- (四) 研究於政府契約及賣地條款中加入條文，規定新發展項目須加設單車設施配套**
- (十五) 全面檢視單車泊位的供應，包括於鐵路沿線車站及離島碼頭等增設公眾單車泊位，以及引進新型自動單車停泊系統**

(十六) 協助現有屋苑增設單車泊位

政府近年致力改善單車配套設施。就新發展項目加設單車設施配套，政府會參照《準則》中有關的條文來草擬政府契約及賣地條款。根據《準則》，在新發展項目中加設單車設施配套，基本原則是如果所關設的單車徑是供居民短途往返區內各處之用，則單車徑所在的地區便應提供單車停放設施。

《準則》已有就發展項目提供單車泊位數量的標準。一般而言，若住宅發展項目旁有單車徑連接鐵路站，便應設置單車泊位，泊位的數目視乎與鐵路站的距離；若與鐵路站的距離為0.5公里至兩公里，則每15個小於70平方米的單位提供一個單車泊位；若距離為兩公里以上，則每30個這類單位提供一個單車泊位。此外，視乎地區的需要，運輸署亦可建議較《準則》高的單車泊位數量。例如，位於白石角及馬鞍山的個別住宅項目，採用了每10個單位提供一個單車泊位的標準。若鐵路站連接單車徑，則鐵路站需提供指定的單車停泊處，並以鐵路站周邊2公里的範圍人口計算，每一萬人提供30個單車泊車位。

在現有屋苑增設單車泊位方面，在一般情況下，現有公共租住屋邨倘需要增設單車泊車位，有關租戶可向所屬屋邨辦事處作出要求，屋邨辦事處會因應屋邨的實際情況，例如屋邨的地勢、公共空間的面積，以及各持分者的意見等作出考量。

私人屋苑方面，地政總署將根據適用的政策指引並遵守有關的分區計劃大綱圖，處理個別業主的申請，以更改他們的處所（例如私家車位）作停泊自行車用途。

土木工程拓展署現正進行地下單車停泊系統先導計劃的研究，預計於今年年底有初部研究結果。至於政府建築物內提供單車泊位及設施，相關審批部門會按現行機制及每宗個案的情況(例如用途、數量，實際環境的限制等)考慮。

(五) 修改《準則》中有關在不同地區提供單車泊位數量的內容，並落實運輸署的《香港現有新市鎮單車徑網絡及停泊設施交通運輸研究》報告中提出改善單車徑設計的建議，包括豎立適當交通標誌、擴闊單車徑急彎位置、使用彈性塑膠護柱取代鋼護柱及適當地覆蓋排水渠，以及更改路邊渠蓋的設計，以營造單車友善的環境

現時，運輸署管理的單車泊位主要集中在新界新市鎮、交通交匯處等地點附近。由於單車泊位需求日增，運輸署正透過各部門積極地在新界各區提供新的公眾單車泊位，並在2016年內共增設了約1 000個公眾單車泊位。此外，運輸署亦會按需要更新設計指引，當中包括減少單車停放欄架的間距，以增加單車泊位，並按指引改善、增加了鐵路站和公共交通交匯處附近的單車停放欄架。運輸署亦已將新式單車泊架，例如「雙層單車泊架」和「一上一下式泊架」等，列為標準設計，並會考慮在適合的地點設置，以增加可停泊單車的數目。

就現有九個新市鎮（即沙田/馬鞍山、大埔、上水/粉嶺、元朗、天水圍、屯門、荃灣、東涌及將軍澳）的單車設施，運輸署在2013年聘請了顧問進行的《香港現有新市鎮單車徑網絡及停泊設施交通運輸研究》大致完成。顧問擬定了約900個建議改善地點，涉及的改善措施，包括增加公共單車泊位和在一些急彎、陡斜坡道和行人過路處增設安全設施（例如裝設彈性塑膠護柱以分隔雙程單車徑），以保障騎單車者和行人安全。第一批涉及約100個地點的改善工程，已於2016年分階段開展，預計可於兩年內完成。至於餘下約800個建議改善地點，由於涉及比較複雜的施工程序，運輸署正檢視所需資源和工程安排，並計劃委託路政署為有關工程進行規劃、設計和施工。我們預計當上述900個改善工程全部完成後，可增加約7 000個單車停泊位，其中約1 000個預計可於今年及2018年內陸續完成。

在道路或行人路上騎單車

- (六) 推出試驗計劃，在市區非主要幹道設立「單車專用」或「交通共融」行車線，有關計劃可參考歐洲及其他國家的做法，於行車道上增設單車專用的道路標記，以確保單車使用者享有平等的道路使用權

對於有意見認為政府可以考慮在市區非主要幹道設立「單車專用」或「交通共融」行車線，我們必須指出，現時除了快速公路、政府隧道和個別基於道路安全考慮而劃為單車限制區的路段外，騎單車人士與其他道路使用者一樣，在遵守交通規則的大前提下，均有相同的道路使用權，所以並無需要設立「交通共融」行車線。

香港的市區一般交通非常繁忙，路窄人多，路旁上落客貨活動頻繁，經常有車輛駛經並需在路旁短暫停留，例如公共交通車輛需要上落客，令單車需要在內線和外線間來回切線，增加在道路上的風險。基於道路安全考慮，政府並不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。此外，市區路面空間一般較有限，若要在路面劃出單車徑或單車專線，便需要縮窄現有的行人道或現有行車道，無可避免地對其他道路使用者造成不便或加劇路面擠塞，容易引致交通意外。在沒有專用單車徑或單車專線的情況下，若有大量單車在市區與其他車輛共同使用繁忙道路，亦會增加意外風險。基於上述原因，政府現時沒有計劃在市區現有道路設置「單車專用」行車線。

- (七) 在顧及行人安全的前提下，容許單車在指定的寬敞行人路上行駛，並相應修訂《道路交通條例》，以優化單車使用者使用行人路的規則

現時單車最高速度可達每小時20至30公里，遠較行人的步速(每小時3至4公里)為快，若容許騎單車者及行人同時使用行人路，會產生安全風險，尤其是對使用行人路的長者及幼童。從道路安全的角度而言，由於單車、行人及汽車的速度不一，共用道路並非理想或穩妥的做法。我們認為，劃設與行車道及行人道分隔的單車徑讓單車行駛，才是較安全的

做法。我們在推展使用單車作短途代步和推動單車友善環境時，必須兼顧道路安全。

宣傳、教育及推廣

- (九) 加強宣傳及教育，向市民灌輸有關單車共享道路的知識，並在駕駛考試中加入單車共享道路的內容，從而提升駕駛者及騎單車人士對道路安全的認知

運輸署及警方一直與道路安全議會緊密合作，透過宣傳及教育，向駕駛人士及騎單車人士傳達互相尊重的信息，包括製作了電視宣傳短片、電台廣播；《單車樂：安全錦囊》教育短片；《道路安全通訊》宣傳刊物；及有關騎單車安全的小冊子等等。上述的宣傳和教育刊物提醒駕駛人士尊重騎單車人士擁有共用道路的權利，而駕駛人士和騎單車人士亦應互諒互讓，避免意外發生。政府會繼續透過不同的渠道，提醒駕駛人士及騎單車人士應互相尊重，及提高各道路使用者的安全意識。現時駕駛測驗中的筆試範圍已涵蓋一般的交通及道路安全知識，包括駕駛者須顧及其他道路使用者(包括騎單車人士等)的安全。

- (十三) 舉行更多大型單車比賽及單車相關活動，以培養市民對使用單車的興趣，從而使單車成為市民的代步工具

為了推廣單車運動，政府一直透過撥款資助中國香港單車聯會(單車聯會)舉辦不同類型的訓練班、學校體育推廣計劃、青少年培訓和本地比賽等，讓市民接觸場地單車、花式單車、公路單車、小輪單車等活動。政府亦協助單車聯會在香港舉辦國際級的大型體育賽事。位於將軍澳的香港單車館自2013年落成後，單車聯會於2016年舉辦了「國際單車聯盟世界盃場地單車賽」；到今年4月，更首次舉辦「國際單車聯盟場地單車世界錦標賽」，獲得一致好評，五天賽事吸引超過17 000人次入場。此外，由香港旅遊發展局主辦的「香港單車節」，自2015年起舉辦以來，一直深受單車人士喜愛，反應十分良好，

去年海外及本地的參加人數，超逾4 600人，預計今年將吸引逾5 000人參加，打破以往紀錄。這些活動均有助提升市民對單車運動的興趣。

其他

(八) 研究將電動單車合法化；

隨着科技發展，社會近年出現新的單車種類，例如電動輔助單車。根據現時《道路交通條例》（香港法例第374章），電動輔助單車屬於「電單車」類別，須先向運輸署登記及領牌。但由於現時電動輔助單車的設計，通常不能達到「電單車」的安全和性能標準，因此未能獲到登記或領牌。運輸署將於2017年底/2018年初開展「提升香港易行度顧問研究」，推動「香港好·易行」，當中會研究可移動工具如電動輔助單車及電動滑板等是否適合在本港安全地使用，包括應否及如何與其他使用者共用路面，以及應注意的安全及規管事項。

(十) 進一步放寬現時市民攜帶單車乘搭公共交通工具的限制

政府鼓勵公共交通服務營辦商，在不影響安全及乘客便利的前提下，容許乘客攜帶單車。考慮到公共交通以載客為主，營辦商已因應各自的實際營運情況，並在顧及乘客安全和便利的前提下，對攜帶單車的乘客作出合適規定。就專營巴士而言，乘客目前可攜帶經妥善摺合並置於袋內的單車，大前提是擺放這類單車時不能對其他乘客構成危險或佔用座位，現行安排大致良好及可滿足這些乘客的需要。專營巴士公司會繼續透過定期培訓及內部通告指示車長如何處理攜帶單車上巴士的乘客，亦會向乘客作出宣傳。

至於港鐵方面，現時，按《香港鐵路附例》第4A條，任何人不得將單車帶進鐵路處所。鑒於有市民及單車團體希望港鐵公司可放寬規定，允許乘客攜帶單車乘搭港鐵，公司在平衡鐵路運作需要、車廂內的

空間及其他乘客的安全及舒適度等因素後，容許乘客攜帶一輛摺合或拆除一個車輪的單車乘搭港鐵。這個安排除了旨在防止乘客於鐵路範圍內騎單車外，亦可容許乘客攜帶單車之餘減少單車在繁忙的鐵路系統及車廂內所佔的空間，減低對其他乘客的影響。此務實的安排已實施了一段時間，根據港鐵公司觀察，安排運作暢順。

港鐵公司現正檢討港鐵附例。港鐵公司希望以上述現行安排為基礎，就於鐵路範圍攜帶單車制定明確的指引及規定。公司建議先從附例第4A條中剔除禁止攜帶單車的字眼，並加入禁止騎單車的條文，確保乘客安全。在修訂附例後，港鐵公司計劃將攜帶單車的指引及規定清楚列載於根據附例所制訂的「運載條件」當中。

我們在本年4月28日就檢視附例的建議諮詢過立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會。檢視工作完成後，附例修訂建議會提交立法會審議。屆時就處理可攜帶單車及禁止騎單車的詳細安排亦會一併交代。

- (十一) 積極制訂政策扶助本地單車製造業及相關行業，包括「共享單車」、「自助單車租借」、單車維修及零件行業的發展；及
- (十七) 鼓勵及扶助不同營運模式的單車租賃服務在公平和有規管的環境下發展；

自助單車租賃業務是近年流行的單車租賃模式。今年初，有私人營辦商以「共享單車」名義在本港推出自助單車租賃業務，用戶可透過智能手機應用程式以自助形式在任何地方租賃和歸還單車。其業務性質與傳統單車租賃沒有基本分別，只是營運模式不同。

自該私人公司推出自助單車租賃業務後，有個別地區引起有關霸佔公共單車泊位和利用公共資源作牟利活動等爭議。政府的立場是這些服務必須遵守法例，包括與停泊單車相關的條例。政府部門會按

一貫程序處理單車違泊問題，不論是傳統非自助模式租賃的單車、自助模式租賃的單車、抑或是私人擁有的單車。

政府會密切留意單車租賃服務在各區的營運情況，如有必要，當局不排除考慮作出進一步規管，但要確保規管制度不會違反公平競爭的原則及切實可行。

* * * * *

2017年6月14日的立法會會議
許智峯議員就
“制訂單車友善政策，將單車定為交通運輸工具”
動議的議案

經陸頌雄議員、陳恒鑠議員及莫乃光議員修正的議案

單車獲公認為環保交通工具，因此本會促請政府將單車定為交通運輸工具之一，並盡快為香港制訂單車友善政策，鼓勵市民於市區及郊區以單車代步，從而達致改善路邊空氣質素及推動低碳運輸的目標；政策的具體措施包括：

- (一) 在進行市區重建時，透過規劃預留土地建設單車徑，以完善市區的單車徑網絡；
- (二) 於新海濱發展項目，增設交通運輸、消閒及運動兼容的單車徑；
- (三) 參考海外提供單車泊位設施的經驗，例如日本的地底單車停車場，在全港增設單車泊位，特別於政府建築物及公營機構處所增設公眾單車泊位及相關配套設施；
- (四) 研究於政府契約及賣地條款中加入條文，規定新發展項目須加設單車設施配套；
- (五) 修改《香港規劃標準與準則》中有關在不同地區提供單車泊位數量的內容，並落實運輸署的《香港現有新市鎮單車徑網絡及停泊設施交通運輸研究》報告中提出改善單車徑設計的建議，包括豎立適當交通標誌、擴闊單車徑急彎位置、使用彈性塑膠護柱取代鋼護柱及適當地覆蓋排水渠，以及更改路邊渠蓋的設計，以營造單車友善的環境；
- (六) 推出試驗計劃，在市區非主要幹道設立‘單車專用’或‘交通共融’行車線，有關計劃可參考歐洲及其他國家的做法，於行車道上增設單車專用的道路標記，以確保單車使用者享有平等的道路使用權；

- (七) 在顧及行人安全的前提下，容許單車在指定的寬敞行人路上行駛，並相應修訂《道路交通條例》，以優化單車使用者使用行人路的規則；
- (八) 研究將電動單車合法化；
- (九) 加強宣傳及教育，向市民灌輸有關單車共享道路的知識，並在駕駛考試中加入單車共享道路的內容，從而提升駕駛者及騎單車人士對道路安全的認知；
- (十) 進一步放寬現時市民攜帶單車乘搭公共交通工具的限制；
- (十一) 積極制訂政策扶助本地單車製造業及相關行業，包括‘共享單車’、‘自助單車租借’、單車維修及零件行業的發展；
- (十二) 檢討全港單車徑的管理及指示牌的設計，以確保有關設施合乎國際水平；及
- (十三) 舉行更多大型單車比賽及單車相關活動，以培養市民對使用單車的興趣，從而使單車成為市民的代步工具；
- (十四) 盡快完成貫通新界東、西的單車徑接駁工程，以連繫新界各區的單車徑；
- (十五) 全面檢視單車泊位的供應，包括於鐵路沿線車站及離島碼頭等增設公眾單車泊位，以及引進新型自動單車停泊系統；
- (十六) 協助現有屋苑增設單車泊位；
- (十七) 鼓勵及扶助不同營運模式的單車租賃服務在公平和有規管的環境下發展；及
- (十八) 定期巡查及勘察單車徑，並盡快修補損毀設施，以確保使用者的安全；及
- (十九) 以善用數據作智慧城市規劃為基礎，設計合適的單車路線，以提升交通效益。