



運輸署

Transport Department

合約編號 TD 100/2002

## 騎單車研究



最終報告

二零零四年四月



ATKINS  
in association with  
  
  
Sustainable Transport  
Planning (Asia) Ltd

## 騎單車事宜的職責劃分

### A. 在郊野公園或康文署設施以外的單車徑

騎單車相關事宜	負責部門
1. 涉及騎單車人士的交通意外記錄	運輸署道路安全及標準研究部
2. 單車徑及相關設施的設計標準	運輸署道路安全及標準研究部
3. 現有單車徑的管理	運輸署各分區辦事處
4. 單車徑及相關設施的維修保養	路政署各區域及維修組
5. 單車徑的照明	路政署路燈組
6. 執法	警方
7. 除上述以外任何與踏單車相關的其他事宜	運輸署交通及運輸調查部

### B. 郊野公園內的單車徑

有關個案應轉交漁農自然護理署處理。

### C. 康文署設施（如運動場、公園等）內的單車徑

有關個案應轉交康文署處理。

## 目錄

	頁
1. 引言及目的 .....	1
1.1 本報告的引言及目的 .....	1
1.2 詞彙定義及整頁的統計圖 .....	1
2. 現時騎單車在香港綜合交通系統所擔當的角色 .....	2
2.1 概覽 .....	2
2.2 不同種類騎單車人士及騎單車目的 .....	5
2.3 香港計劃興建的單車徑 .....	6
2.4 香港騎單車人士的意見 .....	6
2.5 單車及公共交通 .....	8
2.6 香港路旁單車設施的設計指引 .....	9
2.7 香港現時騎單車情況總結 .....	9
3. 海外研究結果概要及其對於香港的適用程度 .....	10
3.1 海外在推廣騎單車活動方面的策略、政策及理據 .....	10
3.2 有關騎單車人士及騎單車的其他海外調查 .....	11
4. 總結及對香港騎單車政策的建議 .....	13
4.1 引言 .....	13
4.2 擴展騎單車的角色 .....	13
4.3 教育、訓練及執法 .....	13
4.4 配合現時騎單車人士的需要 .....	14
4.5 修訂設計標準及其他與單車相關的刊物 .....	15

## 表

表一	： 騎單車模式佔有率各區分佈表	3
表二	： 現有單車徑的位置	3
表三	： 香港騎單車人士的意見概要	6
表四	： 携帶單車乘搭公共交通工具	8
表五	： 對海外推廣騎單車的理據作出的檢討	11
表六	： 騎單車模式佔有率	12

## 圖

圖一	： 人均每日騎單車行程次數	2
圖二	： 不同地區每 1000 次單車行程的平日交通意外率	4
圖三	： 行程目的	5

## 附錄

- 附錄 I - 詞彙的定義
- 附錄 II - 整頁統計圖
- 附錄 III - 其他海外騎單車的積極行動

## 圖紙

- 圖紙 1 - 現有單車徑

## 1. 引言及目的

### 1.1 本報告的引言及目的

1.1.1 本最終報告列出由二零零三年一月開始進行的騎單車研究的結果。

1.1.2 本研究的目的如下：

- 確認現時騎單車在香港所擔當的角色。
- 比較香港與其他海外類似城市的騎單車情況。
- 檢討及改善現行標準、指引、手冊以及其他有關騎單車的刊物。
- 在有需要時就新的方針提出建議。
- 建議未來路向。

1.1.3 以上各項會於本研究報告下列各章詳細論述：

- 第二章為確認現時騎單車在香港所擔當的角色。
- 第三章列出比較香港及海外騎單車情況的主要結果。
- 第四章為本研究的總結，並就未來路向及應採取的方針作出建議。

### 1.2 詞彙定義及整頁的統計圖

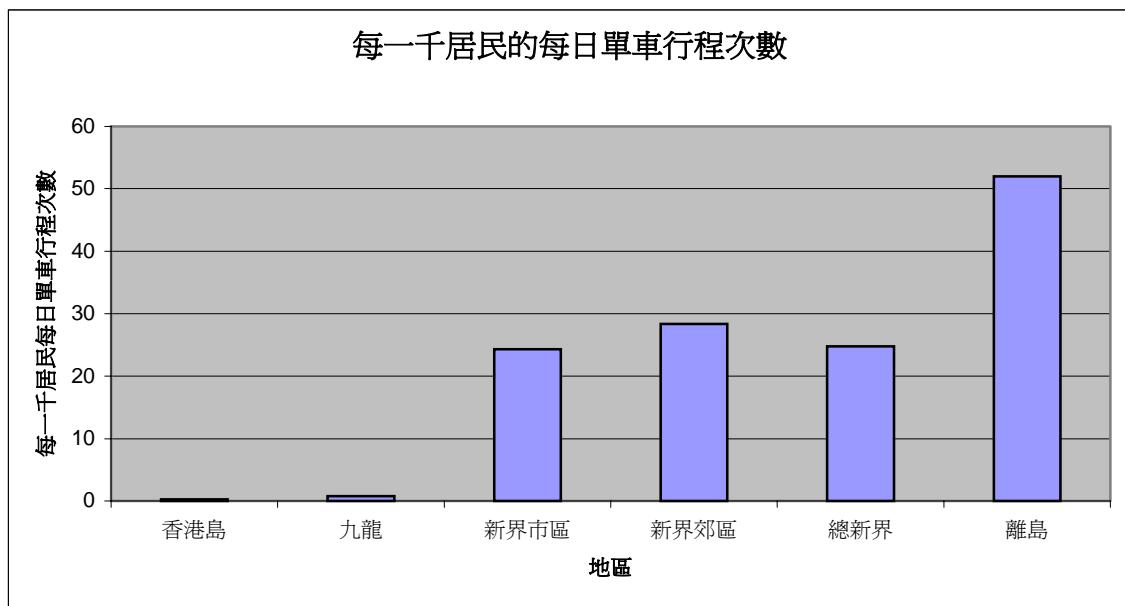
1.2.1 附錄一為本研究報告所採用詞彙的詳細定義，而附錄二則以整頁形式展示本報告各個統計圖。

## 2. 現時騎單車在香港綜合交通系統所擔當的角色

### 2.1 概覽

- 2.1.1 香港每日使用機動交通工具所作的行程（下稱『機動行程』）約有一千二百三十萬次，而其中單車行程<sup>1</sup>約有六萬二千次，佔每日總機動行程的 0.5%，但在這個平均數字下香港不同地區的每日單車行程次數卻有重大的差別。
- 2.1.2 據調查所得，新界及離島佔人均每日騎單車比率的 97%，而香港島及九龍<sup>2</sup>則只佔 3%。圖一為本港的人均每日騎單車行程次數分佈。

圖一：人均每日騎單車行程次數



- 2.1.3 資料顯示，於香港島及九龍所進行的單車行程遠遠少於在新界及離島，而在新界市區（即新市鎮）騎單車的普遍程度則與新界郊區相近。
- 2.1.4 上述提及的每日單車行程的次數一千二百三十萬次，是從『二零零二年交通習慣調查』（下稱『二零零二年交查』）計算出來，並且已分列為五個地區的數字，見表一。表中騎單車模式佔有率數值已經向上捨入至最近百分比單位以反映其分拆數字<sup>3</sup>的準確性。

<sup>1</sup> 根據二零零二年交通習慣調查。

<sup>2</sup> 地區註譯：為分析二零零二年交查結果，香港將劃分成五個地區，分別為香港島、九龍、新界市區、新界郊區及離島。新界市區是指新市鎮如沙田、粉嶺、上水及大埔等。這些分區是根據規劃署的分區定義而劃分，除了荃灣及葵青區屬於九龍，因為那兒的特徵較貼近大都會多於新界。

<sup>3</sup> 括號內的數字只用以顯示在香港島及九龍市區有極少量的單車模式佔有率，而並非表示有關數字準確至小數後兩個位。

表一：騎單車模式佔有率各區分佈表

地區	每日騎單車行程次數所佔百分比
香港島	0% (0.01%)
九龍	0% (0.03%)
新界市區	2%
新界郊區	2%
離島	2%
全香港	0.5%

- 2.1.5 新市鎮騎單車的程度與新界郊區相約，由此可見，市鎮化並不構成減少騎單車的原因。而香港島及九龍的單車使用量較低實由其他因素所致的。
- 2.1.6 首要原因與舒適和安全的單車徑有關，此外，較少機動車輛在新界郊區的鄉村道路行駛也是原因之一。
- 2.1.7 圖紙一顯示香港現有的單車徑，從上可見所有的單車徑都是位於新界區。現時，全港有 170 公里長的單車徑，其中 140 公里位於新市鎮。毫無疑問，單車徑的存在是一般人考慮騎單車的首要條件。
- 2.1.8 分區的單車徑的長度及大約位置列於表二，可見大多數單車徑位於新界市區，如沙田、粉嶺或上水。

表二：現有單車徑的位置

地區	長度(公里)
新界郊區	30.5
新界市區	139.5

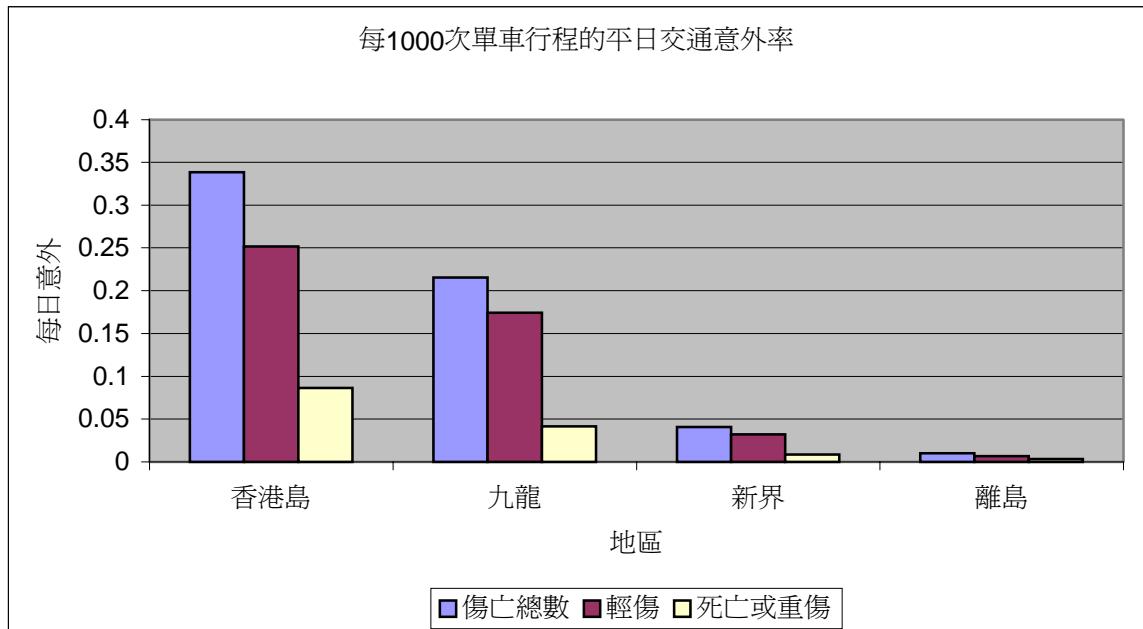
- 2.1.9 圖紙一亦展示香港較平坦（即傾斜度低於 5%）的地區，這些地區適合騎單車。一般騎單車人士不會在傾斜度高於 4-5% 地方騎單車，他們一般會選擇下車步行。在圖紙一上，淺綠色部份為新界適合騎單車的地區，而橙色部份則為香港島及九龍的適合騎單車地區。
- 2.1.10 如果剔除斜坡及海洋所佔的地方，全港只有 30% 的地方適合騎單車，這已包括大量填海得出來的土地，如赤鱲角機場、貨櫃碼頭等限制騎單車的地方。如果把這些受限制的地方亦剔除，餘下適合騎單車的地方會減少至 27%。在本研究中所調查的主要城市<sup>4</sup>，大部份是相當平坦的，因此實際上整個城市均適合騎單

<sup>4</sup> 台北、深圳、上海、倫敦、多倫多、阿姆斯特丹、星加坡及格拉斯哥。

車。就剔除海洋及高山後所佔的土地而言，只有台北與香港較為接近，有 55% 的土地適合騎單車。

2.1.11 安全程度是香港島及九龍區騎單車人士較少的次要因素。因為缺乏單車徑，騎單車人士在這兩個地區騎單車時須要與其他機動車輛爭用道路。圖二顯示香港島及九龍的騎單車人士意外率遠高於新界地區。

圖二：不同地區每 1000 次單車行程的平日交通意外率



2.1.12 騎單車人士均認同，當騎單車人士與其他機動車輛一起使用道路時容易發生意外，可歸咎於司機的駕駛態度、車速、交通流量和騎單車人士缺乏訓練。

2.1.13 另一點值得注意的是，儘管新界有良好的單車徑網絡，但 75% 的單車意外發生於道路上，因此，騎單車人士可能當時正使用一般道路網往返單車徑或單車徑網絡未覆蓋的地方。騎單車人士及司機的駕駛態度問題亦存在於新界地區。雖然新界的單車意外率比較低，但有見及此，在二零零三年的夏季，警方舉辦了一個全港性的騎單車安全活動以改善騎單車人士的駕駛習慣。

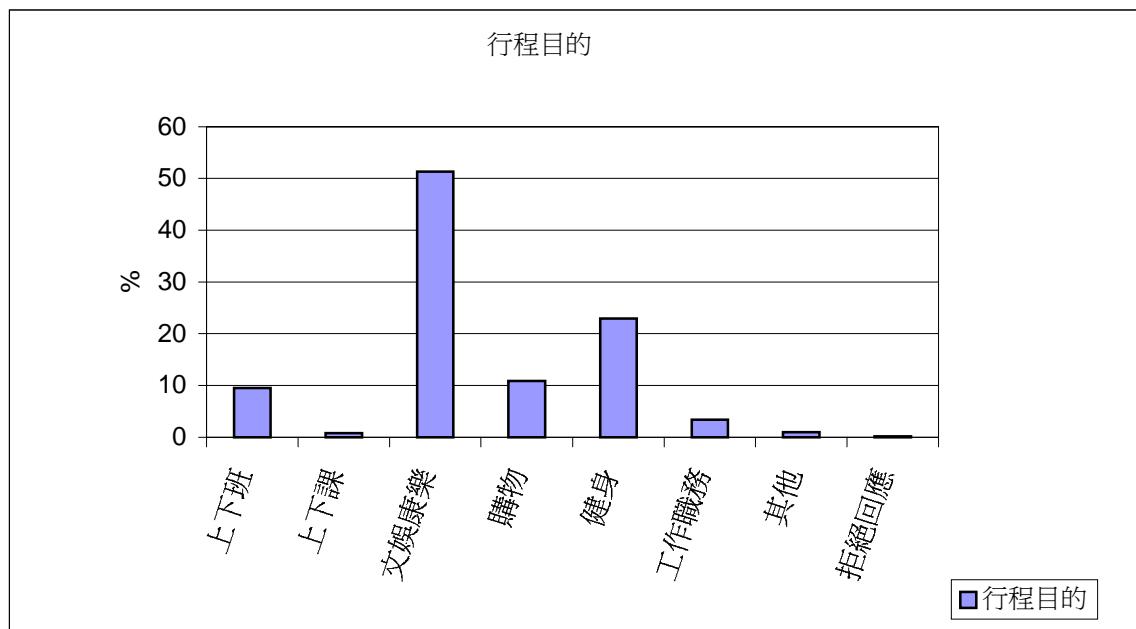
2.1.14 在倫敦，《倫敦單車網絡設計手冊》明確指出不應在道路上騎單車的車速流量極限線，以及若鼓勵騎單車那些地方須採取減低交通流量措施。該設計手冊若於香港應用，將會建議在大量本港道路採取減少交通流量的措施，這是鼓勵更多人士在道路上騎單車的首要條件。

2.1.15 新界騎單車比較普遍的第三個因素，可能是新界以往較有鄉郊氣息，騎單車習慣一向較普遍。

## 2.2 不同種類騎單車人士及騎單車目的

- 2.2.1 許多城市在設計單車設施時會區分不同種類騎單車人士及其使用單車的目的，因為他們所需要及要求的單車設施是不同的。本研究發現香港與其他地方一樣，騎單車人士可分為兩類；甲類的騎單車人士是比較有經驗的及時常使用單車的。而乙類則是較少經驗及對在道路上騎單車較缺乏信心，詳細的說明見附錄一。這兩類的騎單車人士在香港的比例並不清楚，但估計乙類佔大多數。
- 2.2.2 上文 2.1 段顯示，從二零零二年交查所得，在平日的單車行程主要是為實用目的，其中 60%的行程與『上/下班』或『上/下課』有關。交查的結果雖然將平日意外率與平日的行程次數作比較（見圖二），但這並無指出一般騎單車人士的行程目的，也無意將假日悠閒行程加以區分。而另一個更為詳細的 6000 住戶調查<sup>5</sup>，則顯示在過去的三個月內曾騎單車的十五歲或以上受訪者的行程目的（見圖三）。

圖三：行程目的



- 2.2.3 從上圖可見，70%以上的行程是以『康樂』或『健體』為目的的，『上/下班』、『工作職務』或『上/下課』佔整體行程 14%。而值得注意的是在 15 歲或以上懂得騎單車的受訪者（但並不必需在過去的三個月內曾騎單車）中，只有 3.5% 在過去三個月內曾騎單車上/下班或上/下課。
- 2.2.4 在 6,000 名住戶調查中所得的騎單車人士行程目的調查結果，亦提供了一般騎單車人口的情況。有關結果顯示，雖然一如二零零二年交查的結果，在平日騎

<sup>5</sup> 6000 名受訪住戶是 2002 年交通習慣調查的其中一部分，目的是更清楚知道選擇徒步行走及騎單車的原因。所有資料是根據受訪住戶中年齡在十五歲或以上而又懂得騎單車的人士。

單車的人士主要是為工作或上學的目的，但整體而言，大多數騎單車人士是以康樂、健體或消閒為目的。

### 2.3 香港計劃興建的單車徑

2.3.1 本港現正研究在新界大量增加單車徑網絡的可行性，其中兩項主要研究為『在屯門與荃灣之間提供單車徑及相關輔助設施的初步可行性研究』及『新界單車徑網絡可行性研究』。此外，在新界東北及西北的新市鎮建議計劃中，包括興建多條相當長度的單車徑，假如這些建議獲得落實，新界的單車徑長度會增加約 50%。

### 2.4 香港騎單車人士的意見

#### 2.4.1 在本研究進行期間所進行的諮詢

2.4.1.1 在本研究進行的過程中，分別向單車團體的代表<sup>6</sup>及先前曾聯絡運輸署的被挑選人士進行了三次諮詢。表三概列出他們的意見。

表三：香港騎單車人士的意見概要

騎單車人士的意見	
1) 興建安全的路旁單車路線	<ul style="list-style-type: none"><li>• 騎單車人士認為，任何推廣騎單車的措施必須有減少車輛在單車路線上行駛的措施配合，而且市區應更廣泛推行減低車輛流量及降低速度限制(30 公里/小時)。</li></ul>
2) 提高熟練程度培訓、執法及一般安全問題	<ul style="list-style-type: none"><li>• 道路安全議會應最少要有一位富經驗的騎單車人士代表。</li><li>• 道路使用者守則應更積極提出騎單車人士的需要。</li><li>• 本港應最少有一個騎單車的培訓場地。過往，香港單車聯會曾有一個場地以舉辦成人及小童的單車訓練課程，但是單車練習場地仍然缺乏。</li><li>• 與其他海外措施(如多倫多的 SPACE)一樣，有關機動車輛司機的訓練/指導/宣傳內容應加入小心騎單車人士的意識。</li><li>• 對駕駛行為應有更完善的法律制度約束，而且應該更嚴格執行現有的法律，如超速駕駛。此外司機訓練計劃可以改善某些類型駕駛人士的行為。</li><li>• 建議在車輛後面附加電話熱線號碼，以幫助騎單車人士及道路使用者舉報不當的駕駛行為。某些海外國家(如澳洲及英國)經以自願性質實行此方案。</li><li>• 單車徑被用作非騎單車活動，逼使騎單車人士使用行車道路，現行的強制性規例(指騎單車人士必須使用行車路旁的指定單車徑)有必要修改。</li><li>• 騎單車的安全是首要的關注，適用於所有年齡的騎單車人士。</li></ul>

<sup>6</sup> 香港單車聯會、香港單車之友會、香港爬山單車協會、香港三項鐵人總會、香港康體發展局、Hong Kong Cycling Alliance.

騎單車人士的意見	
3) 單車徑網絡的興建及設計	<ul style="list-style-type: none"><li>怎樣前往單車徑入口及單車徑的連貫性是大眾所關心的。</li><li>提供一些方法讓騎單車人士可攜帶/騎單車過海。</li><li>在興建單車徑或單車設施之前沒有進行任何諮詢。</li><li>應研究將單車徑連接至離島。如可以的話，應容許騎單車人士使用大橋下層前往大嶼山。</li><li>單車徑應與一般行車道路分開，以提高騎單車的安全性。</li><li>矮柱及其他地基是不必要的，且對騎單車人士構成危險。因為單車的闊度不能夠通過矮柱之間的空隙。</li><li>某些地點沒有低邊行人路，對騎單車橫過馬路構成危險。</li><li>單車徑上沒有照明設施。</li></ul>
4) 制度上的安排	<ul style="list-style-type: none"><li>政府應長期委任一名單車事務人員，負責統籌工作(該名人員由騎單車人士擔任較佳)。</li><li>現時本港並沒有中央騎單車政策，所以應設立一個跨政府部門委員會，以統籌推廣騎單車的工作。</li><li>各政府部門的職責範圍複雜，市民難以弄清。</li></ul>
5) 運動及消閒性質的騎單車	<ul style="list-style-type: none"><li>因騎單車活動而向政府申請封閉道路比較困難。政府會為馬拉松或越野競跑而封閉道路，但拒絕為騎單車活動作出類似安排，這似乎並不合理。</li><li>政府應為騎單車比賽而封閉道路作出更多的協助。</li><li>允許騎單車人士在郊野公園徑上騎單車，以便吸引更多人士到郊野公園。漁農自然護理署及香港爬山單車協會渴望發展郊野公園成為一個國際性的旅遊景點。</li><li>設法因應攜帶單車過海的需求而作出改善。</li><li>單車徑應連接其他旅遊景點，如燒烤場、風景區，這樣可提升本土經濟。</li></ul>
6) 單車及公共運輸	<ul style="list-style-type: none"><li>大多數公共交通工具不容許騎單車人士攜帶單車乘搭，即使可以，騎單車人士也須要付出更多的車費。</li><li>對於交通營辦商，法律上的執行有着雙重標準。這使到騎單車人士感到混淆。</li><li>一般而言，應准許攜帶單車乘搭公共交通工具。現時，可以用行李袋攜帶摺合式單車乘搭公共交通工具。</li><li>在主要地點如火車站增設更多單車泊車位，現時的供應並不足夠。由於有些單車十分昂貴，故此須設置安全的有蓋泊車位。</li></ul>

2.4.1.2 在二零零二年九月一日（星期日），梁富華議員在沙田近城門河旁邊的單車徑進行了一次街頭問卷調查，對象為騎單車人士，調查成功訪問了 558 名騎單車人士，他們大多數是消閒性質的騎單車人士。從問卷結果有以下發現：

- 90%受訪者較喜歡在單車徑上騎單車。
- 7%受訪者寧願在道路上騎單車。
- 80%受訪者認為政府應提供完善單車徑網路。
- 60%受訪者覺得政府應提供更多設施（如單車泊車位等），以支持騎單車活動。
- 67%受訪者認為政府應該提供更多消閒設施，如燒烤場。

## 2.5 單車及公共交通

2.5.1 本研究對應否准許攜帶單車乘搭公共交通工具作出檢討，其結果概列於表四。

表四：攜帶單車乘搭公共交通工具

交通工具	攜帶單車的情況
渡輪	在 2001 年，渡輪的乘客量大約為每日總乘客人次的 1%。根據運輸署最近對 26 條營運中渡輪航線所進行的調查，其中 17 條航線准許攜帶單車上船，另外 6 條則准許攜帶摺合式單車，換言而之，有 23 條航線准許以某種形式攜帶單車。 其中一條主要航線，即天星小輪，來往中環至尖沙嘴航線的渡輪，只准許攜帶摺合式單車。 天星小輪現在正以試驗方式准許乘客攜帶單車搭乘來往灣仔至尖沙嘴航線的渡輪。
火車	九廣鐵路公司之東鐵准許在有護衛員的特別車卡上運送單車，而地下鐵路公司及九廣鐵路公司的西鐵只准許以某種形式的行李袋攜帶單車，有關單車須為摺合式或卸下前輪。以上兩間公司並保留權利禁止乘客攜帶超出正常體積限制的單車。
巴士	乘客一般可以攜帶接合式單車乘搭巴士，但單車體積不可超出大型巴士行李的限制。

2.5.2 在一九九六年，九廣鐵路公司在東鐵車站進行了乘客調查，發現在早上繁忙時間，在上水、粉嶺、太和、大埔或大圍車站上車的乘客之中，約有 1% 是騎單車到車站的，而騎單車到火炭、沙田、旺角、九龍塘或紅磡車站上車之乘客則只有極少數。

## 2.6 香港路旁單車設施的設計指引

2.6.1 在《運輸策劃及設計手冊》中，提及一些路旁單車設施，如單車綫、與交通方向相反的單車綫或讓單車使用巴士專綫等，但是《運輸策劃及設計手冊》指這些設計並不適合香港，因此香港現時並沒有任何已知的這類單車設施。

## 2.7 香港現時騎單車情況總結

2.7.1 香港騎單車的分佈差異頗大，由位於新界及離島比較高的使用量（佔本港每日機動交通工具總行程次數 2%）到香港島及九龍等市區微不足道的使用量。新界及離島佔全港每日騎單車行程的 97%，而大部份均於新界市區進行，例如新市鎮。

2.7.2 比較新界與香港島及九龍的意外率，發現於香港島及九龍等市區，騎單車人士較容易發生意外。因此似乎由於在香港及九龍騎單車的不舒暢及危險感覺，窒礙了騎單車活動。

2.7.3 騎單車分佈不平均的另一原因，是大部分單車徑均位於新界區，尤其是新市鎮範圍。

2.7.4 單車徑提供了比較安全及舒暢的路綫，有助推廣及促進騎單車活動。但是當騎單車人士使用行車路前往單車徑時會容易發生意外。

2.7.5 香港的騎單車人士明白，如要推廣本港單車活動，須採取措施以減低其他車輛速度。有關措施應包括減低交通流量、執法及為駕駛者提供訓練。他們亦認為須要為騎單車人士提供更多訓練。

2.7.6 騎單車人士亦提出很多詳細的建議，以便改善香港現有單車設施，供為實際目的騎單車人士使用，並且推廣騎單車作為集消閒及運動的活動。

### 3. 海外研究結果概要及其對於香港的適用程度

#### 3.1 海外在推廣騎單車活動方面的策略、政策及理據

##### 3.1.1 策略及政策

3.1.1.1如要在香港推動騎單車活動，一些海外州政府及地方政府層面曾實施的騎單車政策及策略文件可作為參考，這些文件的內容包括：

- 理據及政策陳述
- 目標
- 綜合方針（工程、規劃、教育、安全、宣傳及執法）
- 地區措施，例如：騎單車上班及上學

3.1.1.2美國、加拿大、歐洲以及澳洲現在正普遍採取國家性及地區性的策略推廣騎單車。中國也明白到騎單車的好處，但就路面空間的使用而言，中國似乎較推廣使用公共交通工具作為更具效率的交通工具。

3.1.1.3多倫多以及倫敦對推廣騎單車有很明確及廣泛的策略（其政策文件如『多倫多單車計劃』、『國際性騎單車研究策略』）；阿姆斯特丹同樣推行改善騎單車環境的政策；跟香港現有的方針相類似，台北主要推廣騎車作為消閒活動，並協議興建全長 80 公里的單車徑。

3.1.1.4相反，深圳及上海似乎欲將單車的角色局限為較短程的交通工具及消閒活動，並以公共交通工具取代單車。這兩個城市均希望減少單車與機動車輛爭路的情況，上海更期望進一步將單車與機動車輛分隔。

3.1.1.5新加坡暫時沒有有關推廣騎單車的政策。

##### 3.1.2 其他推廣騎單車的措施

3.1.2.1 以上國家及地方除實施推廣騎單車的策略與政策外，並採取其他對推廣騎單車的措施（見附錄 III），可供我們借鏡。

##### 3.1.3 推廣騎單車的理據

3.1.3.1表五列出一些海外推廣騎單車的標準理據，並根據香港的情況作出檢討。推廣騎單車將會提高單車的使用量。

**表五：對海外推廣騎單車的理據作出的檢討**

推廣騎單車的理據 (英國有關騎單車的國家策略)	就香港作出的評論
健康 - 騎單車可減低患心臟病的機會、減少過重的情況以及增強體魄，從而促進健康。實驗證明經過四至五個月的定期騎單車運動，心肺功能平均增加 13%，而體內脂肪也平均減少 2 至 3 公斤。定期運動亦能舒緩壓力及促進精神健康。	英國醫學學會指出騎單車帶來對健康的好處遠超出其對身體可能造成的損傷。香港雖然暫時未有同類型的研究，但由於所增加的騎單車活動大部份會在香港島及九龍的市區進行，我們在純粹以健康理由推廣騎單車活動前，必須十分肯定騎單車的好處。
環境 - 減少汽車排放的二氧化炭及噪音，從而改善環境。	如果提高單車使用率能減少市區道路汽車數目，騎單車才能改善香港環境。但估計香港大部份新增以單車代步原本為公共交通工具使用者而不是私家車駕駛人士。
交通 - 推廣騎單車能減少交通擠塞。	根據香港的交通情況，似乎沒有足夠理據認為單車使用率增加可減少交通擠塞。香港有別於其他已發展地區，擁有汽車的香港人相對比較少，而公共交通使用率極高。實際上，為了興建路旁的單車設施，將須實施減低交通流量，反而會引致交通擠塞，有違改善環境的目的。
教育 - 透過設立往學校的較安全單車路線及提供單車訓練，可提高道路安全意識，促進道路安全。	這方面不大可能適用於香港，因為學生大部份乘搭公共交通工具或校車往返學校，而且在單車徑設計上，往往決定路線後，安全問題便會解決。
往返工作地點 - 透過使員工更容易騎單車往返工作地點，僱主可用的潛在勞動力會增加。	基於香港的公共交通費一般人普遍易於負擔，而公共交通服務班次頻密，而香港目前亦有充足的勞動人口，香港的僱主難以聘請工人的可能性不大。
旅遊 - 透過興建廣泛的單車徑，郊外的地方便較容易到達，可促進旅遊業的機會，帶動鄉郊地方的經濟發展。	這確實會適用於香港，也是新界單車徑研究所考慮的項目之一。(詳情可參考段落 4.4.4.1)

### 3.2 有關騎單車人士及騎單車的其他海外調查

- 3.2.1 海外在推廣騎單車的策略中，進行了多個有關騎單車人士的調查。調查顯示海外的騎單車人士一般對騎單車的要求與香港相類似，他們認為於寧靜的住宅區街道及單車徑騎單車比較舒適，也期望能提供更多及更完善的設施包括更安全的路線、單車停泊處以及為騎單車人士及駕駛人士提供更妥善的訓練。
- 3.2.2 大部份國家將騎單車人士劃分不同類別，多倫多以『實用型』來形容經常使用單車上班的騎單車人士，用『康樂型』來形容不經常使用單車，並且主要利用單車作康樂用途的騎單車人士。一般有經驗的『實用型』騎單車人士認為在街

道上騎單車比較舒適，他們也比較期望在街道上加設更多單車徑讓他們直接到達目的地。

- 3.2.3 有關騎單車人士的行程距離的調查，平均的單車行程距離介乎 4 至 5 公里，這與香港的每日單車行程距離相若。而在週末的消閒單車行程距離則較長。
- 3.2.4 表六顯示香港對比其他被揀選城市的騎單車模式比率。騎單車模式比率代表每日以單車進行的行程次數的比例。表中顯示香港整體的騎單車模式比率比較低，但新界則與其他城市（阿姆斯特丹及深圳除外）相近。阿姆斯特丹的單車使用率非常高。一般來說，大部份西方城市現在正嘗試透過 3.1 段所述的政策及措施增加每日單車行程次數的比率。

表六：騎單車模式佔有率

城市	每日行程次數所佔百分比%
香港全市	0.5
香港新界區	2
台北	2
深圳	不適用 (市民每人每日的騎單車來回行程有 0.25 次)
倫敦	1
多倫多	3
阿姆斯特丹	28
新加坡	不適用 (數字微不足道)
格拉斯哥	0.8 (往返工作)

## 4. 總結及對香港騎單車政策的建議

### 4.1 引言

4.1.1 根據調查結果，我們達成以下的結論及作出下列建議。

### 4.2 擴展騎單車的角色

4.2.1 雖然在歐洲、美國、加拿大及澳洲，現行的騎單車政策方向都是加強及推廣單車活動。但是，香港採用這些政策會遇上以下的阻礙：

- (i) 香港大部分騎單車人士普遍沒有接受過正式的訓練與並且擁有不良的騎單車習慣。他們有很多人似乎並不明白騎單車應遵守的規則。
- (ii) 同樣地，香港的駕駛人士亦毫不考慮騎單車人士的需要。
- (iii) 任何有關在本港市區範圍擴張單車角色的建議，都需要首先改善騎單車人士因這些地區的高交通流量、車速及上述點 (i) 及 (ii) 所引起的安全威脅。騎單車人士一般認同，香港很多道路均需要實施減低交通流量措施，他們才會考慮在該道路騎單車。
- (iv) 部份地區的地勢傾斜。
- (v) 香港大部分道路的高交通流量都超出如《倫敦設計手冊》中所訂定的安全車速流量極限線，令設立連續的路旁單車線極其困難。
- (vi) 路邊繁忙的上落貨活動使香港大部份的道路不適宜設置單車線，即使能設置單車線，缺乏經驗的騎單車人士使用亦易發生危險。
- (vii) 除了街道以外的單車徑，任何路旁新單車路線網絡在興建前均需要作長時間實驗及調查。

**建議(一)：由於現時安全條件及基礎並不完善，現階段不是擴展騎單車角色的好時間。現在主要是改進現行新界區的單車徑網絡。並且透過教育、訓練及執法，以促進騎單車安全。**

### 4.3 教育、訓練及執法

4.3.1 報告指出，香港騎單車人士普遍未接受過正式訓練。再者，駕駛人士和騎單車人士彼此不清楚對方的安全需要。因此，報告提出以下建議。

**建議(二)：香港特區政府應該和有關的單車協會合作設計及提供適當的騎單車訓練計劃。**

建議(三)：在適當的地方，例如：租單車商舖和學校，向騎單車人士提供安全資訊。但該資訊不可用以代替適當的(尤其向學生提供的)騎單車訓練章程。資訊內的其它資料應該包括單車徑地點，單車公園地點及訓練課程等。

建議(四)：應協調教育及執法行動以便獲得最大的效益。執法行動應針對駕駛人士和騎單車人士的不良習慣。至於教育方面應考慮舉行全港性的騎單車安全運動，如警務處在二零零三年七、八月間所舉行的騎單車活動以宣傳騎單車安全的訊息。

#### 4.4 配合現時騎單車人士的需要

##### 4.4.1 公眾資訊

4.4.1.1 政府各部門在處理騎單車方面的角色和職責令市民感到混淆，應在政府網頁上清楚界定。一般的資料可以制成單張，讓市民除了綜合電話查詢中心所提供的資訊之外，可以獲得補充資料。

建議(五)：綜合電話查詢中心及政府網頁的資料應該經常更新，使市民得到有關關於各政府部門在處理單車角色和職責的清楚資訊。運輸署網頁應該綜合提供有關各政府部門在處理單車的相關角色及責任。此網頁應該提供指引讓市民能夠直接向認可的有關單車協會查詢。

##### 4.4.2 單車徑維修

4.4.2.1 騎單車人士指出部份路段的單車徑有維修問題，但是路政署已經定期檢查單車徑及迅速對具體投訴作出回應。因此，可能有部份騎單車人士不清楚如何向有關政府部門作出設訴及查詢。

建議(六)：我們建議騎單車人士或有關團體透過現行的溝通渠道及綜合電話查詢中心，向有關政府部門提供任何關於單車徑的問題。

##### 4.4.3 單車泊車位

4.4.3.1 『第二次泊車位需求研究』報告中指出有一些鄰近火車站的單車停泊設施被附近居民長期佔用。該報告建議政府需要定期採取行動扣押這些長期佔用設施的單車或採取其他執法措施。騎單車人士亦指出香港有些地點缺乏足夠單車泊車位；此外，《香港規劃標準與準則》現時所制訂的單車泊車位標準低於其他海外國家，雖然我們須明白香港的可用土地較少，對單車泊車位的需求亦有別。

建議(七)：政府應採取執法行動制止市民長期佔用單車泊車位的情況，並且和單車團體安排跟進行動，在單車泊車位不足的地點增加新的單車停泊設施。

建議(八)：在環境容許的情況下，為新的發展項目，例如購物商場及住宅發展等進行調查，了解單車泊車位的需要。調查結果有助紓解香港現時的停泊單車的需要。我們知悉新界及新市鎮的單車泊車位需求普遍高於香港島及九龍市區。

建議(九)：在環境容許的情況下，政府聯合私營機構(例如附近停車場營運者)作出研究，探討在公共運輸交匯處和商場提供穩固、不受惡劣天氣影響的單車儲物櫃的可行性。

#### 4.4.4 新單車徑

4.4.4.1 當局曾進行兩項主要研究以探討在新界增加單車徑的可行性，這兩項研究分別為『在屯門與荃灣之間提供單車徑及有關輔助設施的初步可行性研究』(NTW 1/2001)及『新界單車徑網絡可行性研究』(CE 52/2002)。有關的單車徑主要為康樂及旅遊目的而設。

4.4.4.2 若有機會，在將來新市鎮進一步發展的可行性研究中，應包括考慮擴建和檢討新界單車徑網絡。

建議(十)：假如日後研究發現擴建新界單車徑網絡是可行、可負擔及合宜的話，就應該盡快興建。

#### 4.4.5 携帶單車乘搭公共交通工具

4.4.5.1 在現時港島及九龍市區沒有單車徑連接郊區的情況下，容許攜帶單車乘搭公共交通工具可以促進康樂性的騎單車活動，讓在港島及九龍市區居住的單車擁有者往郊區騎單車。渡輪亦可接駁離島。九廣鐵路公司的東鐵及大多數的離島小輪航線均准許乘客攜帶單車，而差不多所有的公共交通工具，包括九廣鐵路公司的西鐵，地下鐵路公司及巴士亦准許乘客攜帶已脫去前輪或屬摺合式並放在行李袋中的單車，其體積必須符合行李體積限制。還有另一選擇的是可以在目的地租用單車。

建議(十一)：運輸署繼續努力游說運輸營辦商准許乘客在公共交通工具上攜帶單車。

### 4.5 修訂設計標準及其他與單車相關的刊物

#### 4.5.1 香港規劃標準與準則

4.5.1.1 《香港規劃標準與準則》所訂定單車泊車位的標準或需根據建議(八)作出修訂。除此之外我們不建議對其作出其他修改。

建議(十二)：根據建議(八)所述的單車泊車位需求調查結果檢討現時的單車泊車位標準。

#### 4.5.2 運輸策劃及設計手冊

4.5.2.1 在單車徑末端及單車徑橫過小路時所採取的措施(尤其是設立矮柱，且矮柱之間只留窄小空位)需要檢討。雖然為著騎單車人士及行人的安全，騎單車人士有時確須要下車，但矮柱亦對騎單車人士帶來很大的不便。此外，為了在路面有限的市區引入單車徑，雙向單車徑的最低寬度建議訂為 2 米。我們亦建議為長程路線引入一套新路牌制度。

4.5.2.2 《運輸規劃及設計手冊》(案卷 3 三第 6 章條款 6.6 - 其他騎單車人士設施) 提及一些香港可採用的街道上的單車設施，但亦指出這些設施並未普遍適用於本港的情況。本研究曾考慮應否在香港普遍提供這些設施，結果如下：

- 基於香港路面安全條件，現階段不是引入這類設施的合適時間。因為此等設施會鼓勵騎單車人士更多於街道上騎單車。
- 除了部份同意的路旁單車徑外，這類設施不應該單獨引入使用。然而為連續的路旁單車徑尋找合適的位置(尤其在市區內)有極大的困難。
- 一般而言，設立這類設施會影響其他路旁活動，例如泊車和上落貨。雖然影響的程度可以接受，但由於這些設施只會令極少數的騎單車人士受惠，尤其是在市區，因此難以有充分理由設立這些設施。
- 在任何情況下，大部份香港街道的交通流量及車速都超出其他城市所採用的安全設計指引。倫敦設計指引是其中一個例子。

**建議(十三)：檢討現時單車徑末端及橫過小路的設計，並考慮新的管制及警告安排。有關檢討可參考英國運輸署的研究報告。應避免設置過密的矮柱，因為過密的設置會鼓勵騎單車人士於行車路或行人路上騎單車而做成危險。新安排包括改善路牌和路面標記的顏色，或設置欄杆確保騎單車人士必須下車推車步行。**

**建議(十四)：對於一些未能設置分隔式單車徑的地方，建議雙向的單車徑保持最低限度 2 米闊度。如在許可情況下建議至少保持 3.5 米或以上的闊度。**

**建議(十五)：對於長程的單車徑，建議採用一種設計和顏色獨特的新式路標系統。目前英國SUSTRANS所採用的長程路線路標系統可供參考。**

#### 4.5.3 道路使用者守則- 單車安全手冊及運輸署網頁

4.5.3.1 依據海外經驗所得，部份向騎單車人士提供的資料可加以修改，並有一些可行措施可加以考慮，包括例如鼓勵騎單車人士確立在行車道上騎單車時採取自律的態度，離開渠邊。三份單張包括《單車樂重安全》、《駕駛單車人士注意事項》和《騎單車安全提示》等，可合併為一份《騎單車安全提示》。

建議(十六)：可考慮於日後檢討道路使用者守則及運輸署網頁時，加入本研究所提出對騎單車人士提供的最新指引；並印製一份《騎單車安全提示》的單張。

## 附錄 I

### 詞彙的定義

## 甲類騎單車人士

甲類騎單車人士通常指多年騎單車經驗並能夠在交通中安全騎單車的人士。即是說這些騎單車人士能夠於相當繁忙的交通情況下安全並且自信地騎單車。此類騎單車人士通常（但並不一定）充分知悉交通規則和規例、維修單車的需要，以及如何在繁忙的街道上操縱單車。他/她會經常騎單車作實用的行程，例如上/下班或上/下課。

這些人士可能包括為康樂目的而騎單車的人士（例如：香港單車聯會、香港單車之友會和香港爬山單車協會的會員），或者純粹是經常騎單車上班或作其他目的（例如 Hong Kong Cycling Alliance 的會員）以及其他經常為實用目的而騎單車的人士。

甲類騎單車人士的一個主要特徵，是他們常常喜歡在行車道路上騎單車，並且他們認為有權這樣做。他們不想只在單車徑上騎單車，不過，如果路線相當長而又不會經過太多路口的單車徑，他們亦會使用。

甲類騎單車人士通常速度較其他騎單車人士快，所以若在單車徑上行走便會受到其他騎單車人士阻礙。由於他們一般有較高的體能，他們亦比較有能力處理陡峭的坡度。

在多倫多這類騎單車人士被稱為『實用型』。

## 乙類騎單車人士

在此項研究中，乙類騎單車人士指除甲類以外的所有其他騎單車人士，包括兒童。這類人士只偶然騎單車，並且通常在假日以及為康樂的目的。他們的特徵是道路意識和紀律欠佳（但並非全部如此），而且在道路上容易發生危險。他們較少擁有單車，亦很少懂得如何適當保養單車或明白正確駕駛技巧。

這類騎單車人士最有信心在分隔的單車徑或寧靜的街道上騎單車。我們認為將甲類和乙類騎單車人士分開考慮是不切實際的，因此任何設施都應該為最少騎單車經驗的人士（即乙類騎單車人士）而設計。

### 向騎單車人士與及騎單車活動提供協助

這是指向不論政府是否鼓勵均選擇騎單車的人士提供協助及支持的行動。香港有提供相當多協助予騎單車人士，主要集中在新界，例如提供單車徑。事實上（根據海外和香港的調查）所有騎單車人士都希望得到更多和更好的協助，但所有交通工具使用者均如此。

提供協助相對於推廣而言，是較為被動和屬回應性質的措施，是根據需求而作出的。協助可以有多種形式，例如提供設施如單車徑、泊車位，甚至簡單地舉辦道路單車比賽和前往山區的單車徑更加方便。鼓勵渡輪和火車營運機構接納運載單車亦是另一種協助。

## 推廣騎單車

這是積極推動使更多人騎單車，或使現有騎單車人士更多使用單車的政策。推廣騎單車的主要目標，是改善健康以及透過減少汽車的數量，以達到環保的效果。在香港，由於擁有私家車的人數較少以及公共交通工具的質素高，會因推廣騎單車而由駕駛汽車轉為騎單車的人很少，因此對環保的作用不大。在海外，推廣騎單車經常會跟其他措施聯合實施，例如行人專用區及減低交通流量。

推廣騎單車是一項公開的行動，並且應該積極而並非被動式進行。而且必須包括一些上文所述的協助才可以達致安全和成功。

## 騎單車路線

這是一些適合各類騎單車人士的路線。它們包括非行車道上的單車徑、寧靜的住宅區街道和鄉村道路。

其他在行車道上的路線，一般只適合甲類騎單車人士。

在鄰近地方有單車路線存在，會對該區所觀察到的騎單車人士數量有很大的影響。因此在單車路線密度相當高（主要由單車徑組成）的新界，沒有單車徑設施的香港和九龍市區相比，明顯地單車使用程度較高。

在香港和九龍市區騎單車的較少數人士被認為是有經驗的甲類騎單車人士。

## 減低交通流量

減低交通流量是指沿街道、路線或在一個地區實施的一連串措施以確保駕駛人士以適當車速及禮讓的態度駕駛。正如運輸署的網頁中就行人專用區的說明「當局不會限制車輛駛入，但會採取一些減低交通流量措施，例如設置較窄的行車線和減速平台，使車輛減慢行車速度。」

車輛減慢行車速度的程度將會視乎個別的情況。很多時只需確保最高車速不超出現有的車速限制便足夠。在其他情況下，可能需要降低車速限制。減低交通流量措施並不適用於主要道路。

## 街道上的騎單車設施

行車道上的騎單車設施是為協助騎單車人士而設，並在歐洲及其他國家廣泛應用。它們通常包括下列各種措施：

- 單車線，這些道路標記和巴士線相類似，一般是將行人路旁的部分車道保留供騎單車人士使用，並且有清晰的指示予汽車駕駛人士說明該單車線是供騎單車人士所用的。
- 逆行的單車線，這些單車線在單程路上行走與汽車相反的方向，使騎單車人士不須作迂迴繞道。
- 提前的停車線，通常設於交通燈控制的路口，讓騎單車人士可在汽車前面的位置排隊，此項措施對於打算在路口右轉的騎單車人士尤其有幫助。

這類措施在實施上受到嚴格的法例管制，特別須考慮汽車的車速和流量、對泊車和上落客貨的影響，以及預期會使用設施的騎單車人士數目。

香港目前並沒有任何在街道上的騎單車設施，雖然《運輸規劃及設計手冊》中有提及上述某些設施，但認為它們並不適合用於香港的情況。我們不建議更改這些意見。

## 街道以外的騎單車設施

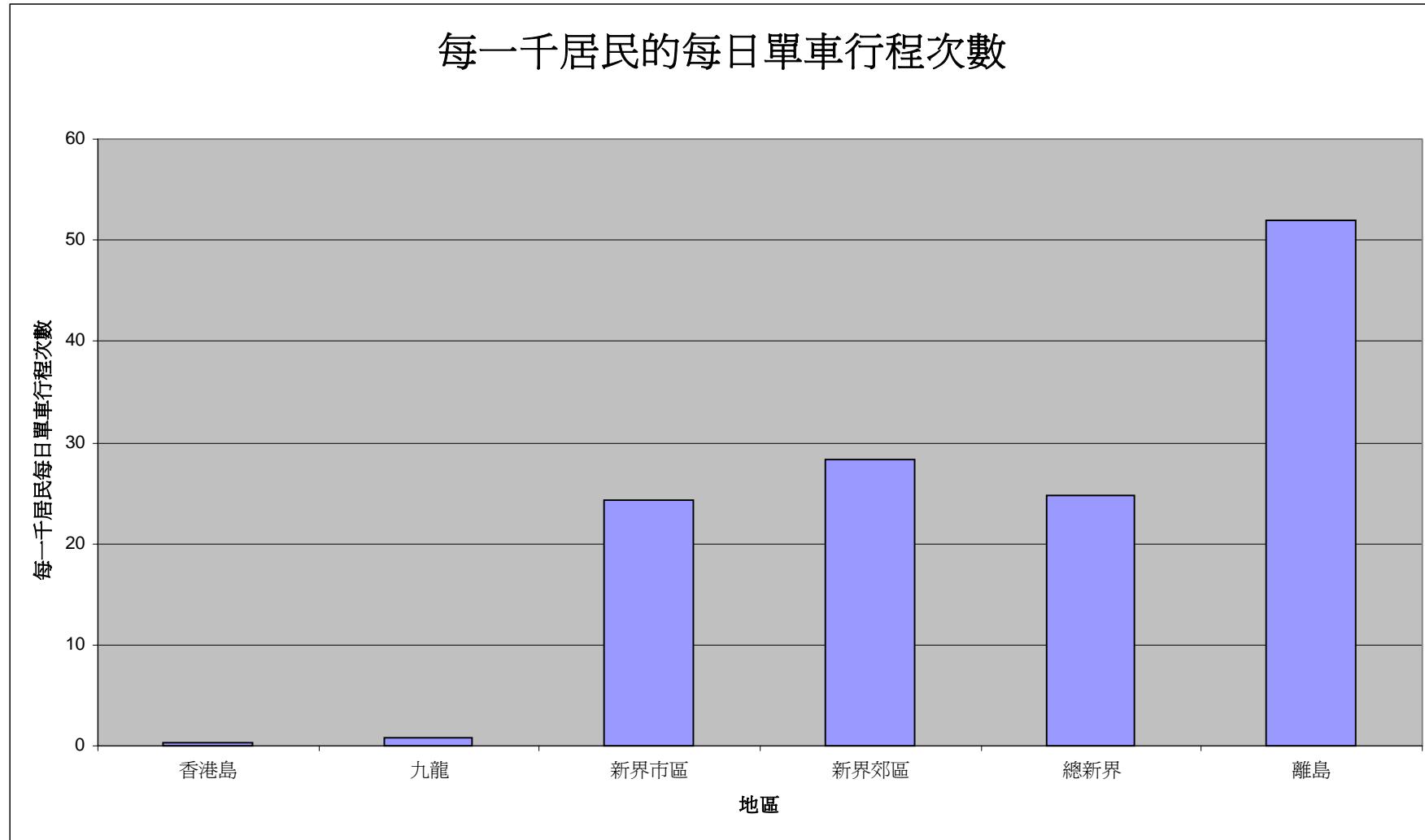
這些設施包括與公路分隔的單車徑，為騎單車人士提供較安全的騎單車環境。單車公園亦是另一種在街道以外的單車設施。

在香港，向騎單車人士提供的協助幾乎全部局限於提供在街道以外的設施。

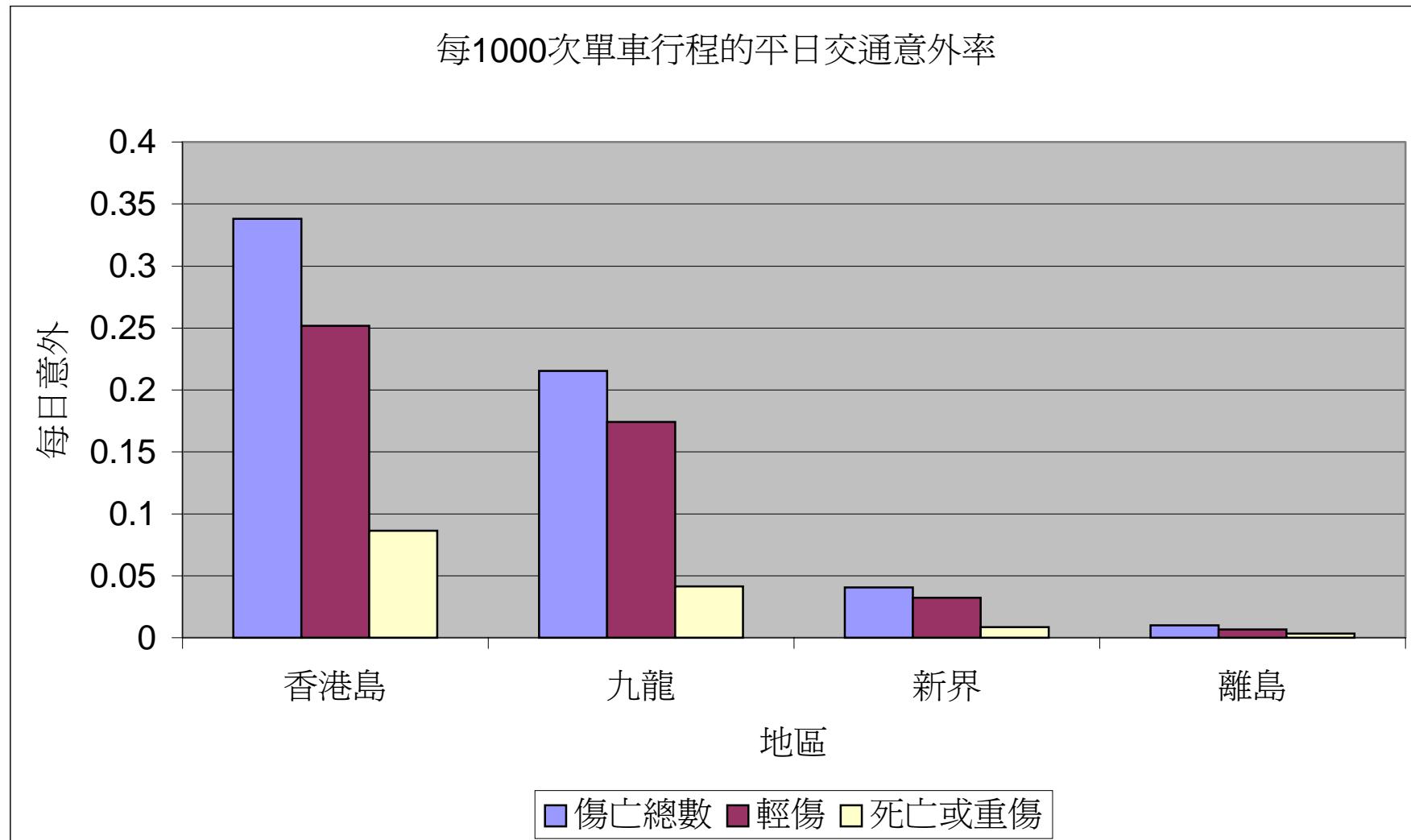
## 附錄 II

### 整頁統計圖

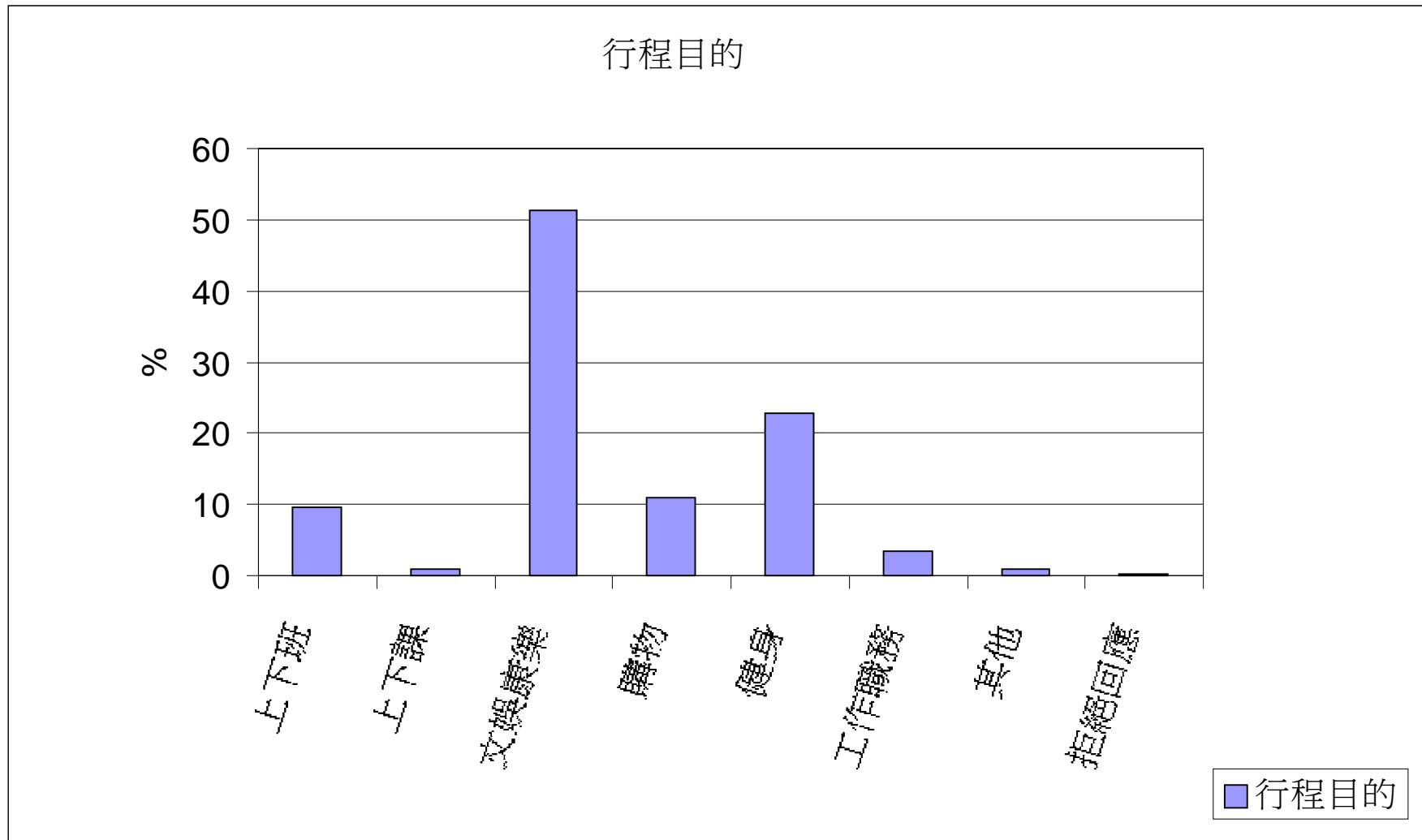
圖一：人均每日騎單車行程次數



圖二：不同地區每 1000 次單車行程的平日交通意外率



圖三：行程目的



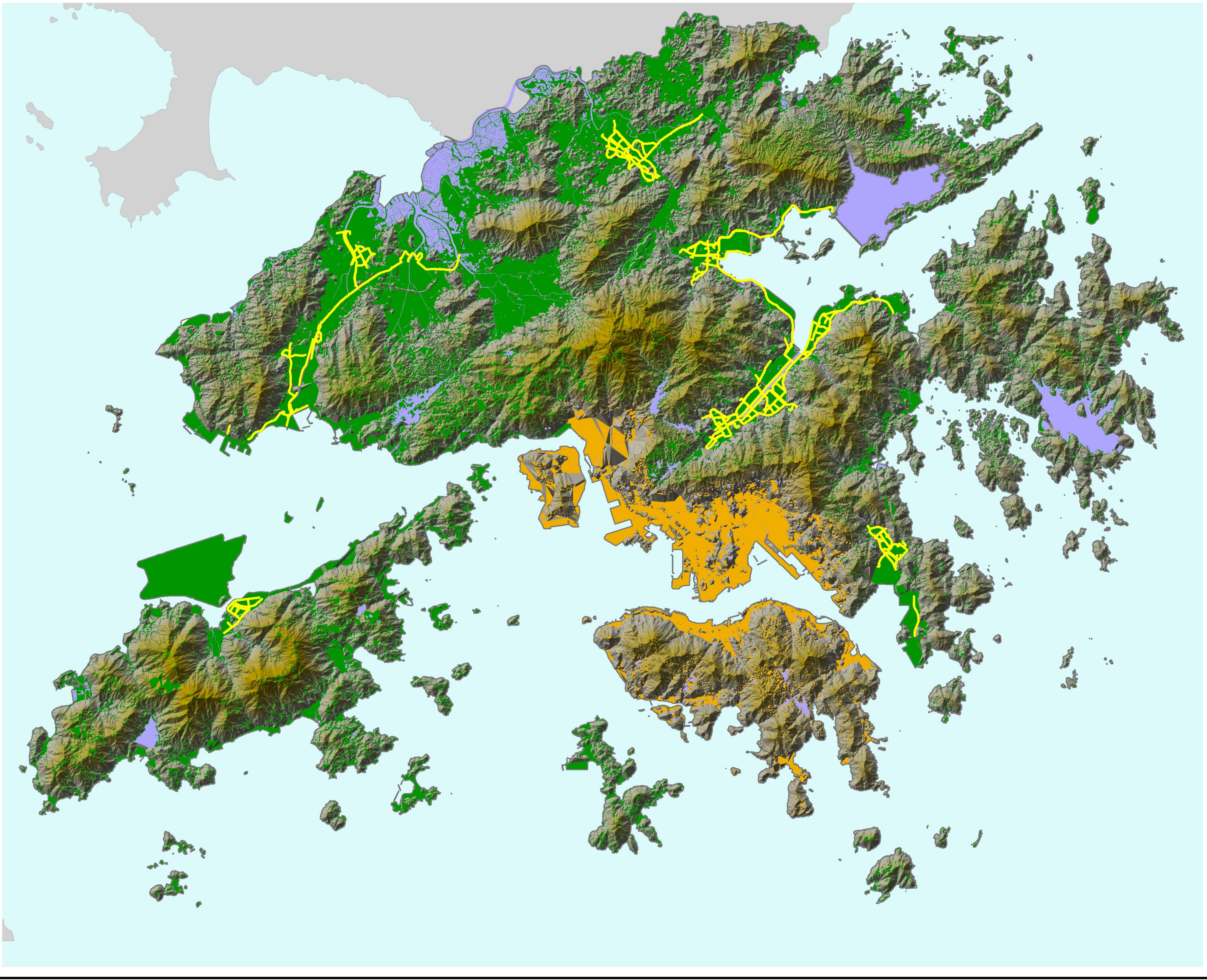
## 附錄 III

### 其他海外騎單車的積極行動

城市	推廣措施
香港	<ul style="list-style-type: none"> <li>現正考慮在新界提供廣泛旅遊及康樂路線網絡的可行性。目前大約有 94 公里計劃興建的單車徑，包括以上的路線與及其他計劃設於新界東北及西北新市鎮的路線。</li> </ul>
台北	<ul style="list-style-type: none"> <li>除了沿河邊的公園興建 80 公里的單車徑以外，其他不詳。</li> </ul>
深圳	<ul style="list-style-type: none"> <li>不詳。</li> </ul>
上海	<ul style="list-style-type: none"> <li>不詳。</li> </ul>
倫敦	<ul style="list-style-type: none"> <li>准許在公園及沿河岸道路騎單車的措施。</li> <li>倫敦的單車網絡 - 地圖及建議擴展和改善。</li> <li>騎單車上下班（國家騎單車策略的一部份） <ul style="list-style-type: none"> <li>使用者組別。</li> <li>停泊及清洗的設施。</li> <li>資助性的獎勵。</li> </ul> </li> <li>往返學校計劃和通往學校的安全路線（國家騎單車策略的一部份） <ul style="list-style-type: none"> <li>路線通往倫敦 5 間學校。</li> <li>有關如何使旅程更安全的資訊。</li> </ul> </li> </ul>
多倫多	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路與小徑安全大使 <ul style="list-style-type: none"> <li>道路與小徑安全大使計劃，透過舉行以所有道路和小徑使用者為對象的社區教育活動，推廣道路安全。單車大使是一組經驗豐富的騎單車人士，為多倫多的社區舉辦各種計劃和宣傳活動，以傳遞安全訊息及鼓勵騎單車。多倫多騎單車計劃建議“多倫多繼續維持騎單車大使計劃”，以作為一種具成本效益的推行教育和宣傳運動的工具。</li> </ul> </li> <li>Cyclometer <ul style="list-style-type: none"> <li>Cyclometer 是多倫多城市的一份通訊刊物，代表多倫多單車委員會的聲音，並且作為一個論壇，以教育、通知市民和提升他們對一些與市內騎單車人士相關事項，例如交通、健康和經濟問題，並且鼓勵市民參與。</li> </ul> </li> <li>單車便利商業獎 <ul style="list-style-type: none"> <li>單車便利商業獎是頒發予當地的單車便利商業。</li> </ul> </li> <li>單車週 <ul style="list-style-type: none"> <li>單車週是一項每年舉辦的活動，慶祝多倫多的騎單車運動和文化。</li> </ul> </li> <li>單車使用團體 <ul style="list-style-type: none"> <li>單車使用團體網絡鼓勵同一工作場所，住宅區，社區或學校的騎單車人士共同努力提升騎單車的環境，或只是同享騎單車的樂趣。</li> </ul> </li> <li>騎單車的安全 <ul style="list-style-type: none"> <li>發展創新的方法，例如公/私營合伙，以撥款和舉辦安全教育計劃。</li> <li>擴展 CAN-BIKE 計劃，包括發展一個單元予駕駛人士。</li> <li>就有關騎單車的碰撞設立規則，並與外界的代理人共同合作，以在多倫多宣</li> </ul> </li> </ul>

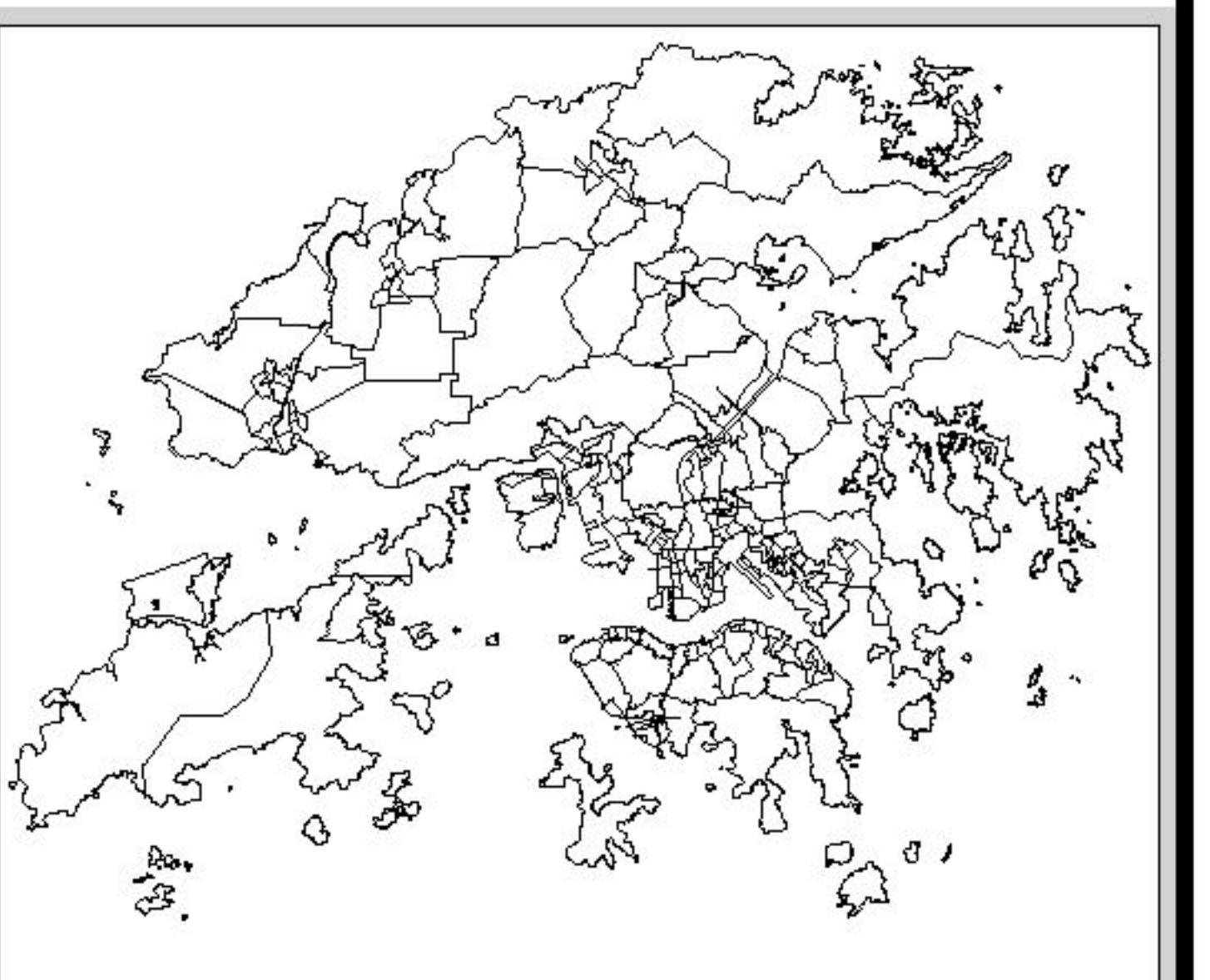
城市	推廣措施
	揚安全騎單車的訊息。
阿姆斯特丹	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 專責的單車事務統籌者 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 阿姆斯特丹有一位專責的單車事務統籌者，負責統籌該市的單車政策，是政府和省當局的聯絡人，與單車協會和當地議會磋商，並提供資料。</li> </ul> </li> <li>● 為居民及旅遊人士而設的單車路線 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 阿姆斯特丹有多條特別的單車路線。這些被引以自豪的獨立單車徑和／或街道有充足的闊度和其他具吸引力的特點。這些路線設有路標指示（指示牌一般附於電燈柱）。</li> </ul> </li> <li>● 阿姆斯特丹的單車地圖 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 在多個地方，包括阿姆斯特丹旅遊中心辦事處，都可購買到為單車人士而設的市內地圖。</li> </ul> </li> <li>● 單車短程旅行 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 在阿姆斯特丹和週邊地區為旅遊人士提供多種單車短程旅行，並有懂得多國語言的導遊。以下所有的短程旅行都可在阿姆斯特丹旅遊辦事處預定。</li> </ul> </li> <li>● 黃單車提供有導遊的短程旅行，包括： <ul style="list-style-type: none"> <li>- 為團體提供的Jordaan 遊：騎單車遍遊Jordaan 地區。</li> <li>- 海事遊：以船為主題，穿越Shipping Quarter地區的單車旅程。</li> <li>- 水鄉單車之旅：穿越阿姆斯特丹北部的自然保護區。包括參觀風車和製造木履的工廠。</li> </ul> </li> <li>● 單車及火車 <ul style="list-style-type: none"> <li>- 當購買火車票時亦可同時購買一日或一星期的租用單車套票，這些套票均可於中央火車站的單車店舖以折扣優惠租用單車。</li> </ul> </li> <li>● 單車活動 -阿姆斯特丹全年舉行不同的單車活動 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Velodrome嘉年華。</li> <li>- 每隔一年於三月份舉辦單車博覽會，展出所有關於單車新穎發展、配套設施及單車假期。</li> <li>- 於Amsterdam-Zuid每年舉行騎單車活動。</li> <li>- 國家單車日-每年五月份第二個星期六舉行國家單車日，在該日有成千上萬熱愛單車人士於指定路線騎單車，每位完成路程的人士均獲贈紀念品。</li> </ul> </li> </ul>
新加坡	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 不詳。</li> </ul>
格拉斯哥	<ul style="list-style-type: none"> <li>● 上/下課安全路線。</li> </ul>

## 圖紙



DO NOT SCALE DRAWINGS, VERIFY ALL DIMENSIONS ON SITE

## 位置圖



## 註釋

## 單車徑

現有單車徑

## 可作單車活動的範圍

傾斜度多於5%的土地範圍

傾斜度少於5%的土地範圍

請注意此圖目的只是以圖解形式簡單比較香港因斜度問題而不適宜作單車活動的地方分佈，這並不表示其餘的土地(仍有其他限制)均可讓騎單車人仕使用。

註:

可作單車活動的範圍是由數碼地形模擬(包含1:1000及1:20000比例底圖)推算出來，可作單車活動的範圍指土地範圍扣除海水範圍及傾斜度多於5%的土地範圍。

**ATKINS**

15/F Miramar Tower Telephone 2972 1000  
132 Nathan Road, Fax 2890 6343  
Tsimshatsui, Kowloon  
Hong Kong  
[www.atkins.com.hk](http://www.atkins.com.hk)

CLIENT  運輸署  
*Transport Department*

PROJECT

騎單車研究

DRAWING TITLE				
現有單車徑				
SCALE	DRAWN	CHECKED	APPROVED	AUTHORISED
1:175000	JN	JP	JP	AE
	DATE MAR 2004	DATE MAR 2004	DATE MAR 2004	DATE MAR 2004
FIGURE NUMBER 圖紙一 4				
FILING: F:\Project\3564\Task\Final Report\cycle_route_chin.apr				

## 騎單車事宜的職責劃分

### A. 在郊野公園或康文署設施以外的單車徑

騎單車相關事宜	負責部門
1. 涉及騎單車人士的交通意外記錄	運輸署道路安全及標準研究部
2. 單車徑及相關設施的設計標準	運輸署道路安全及標準研究部
3. 現有單車徑的管理	運輸署各分區辦事處
4. 單車徑及相關設施的維修保養	路政署各區域及維修組
5. 單車徑的照明	路政署路燈組
6. 執法	警方
7. 除上述以外任何與踏單車相關的其他事宜	運輸署交通及運輸調查部

### B. 郊野公園內的單車徑

有關個案應轉交漁農自然護理署處理。

### C. 康文署設施（如運動場、公園等）內的單車徑

有關個案應轉交康文署處理。

安建顧問有限公司  
**Atkins China Ltd**

15/F Miramar Tower  
132 Nathan Road  
Tsim Sha Tsui  
Kowloon  
Hong Kong

**Phone (852) 2972 1000**  
Fax (852) 2890 6343

[acl@atkins.com.hk](mailto:acl@atkins.com.hk)  
[info@atkinsglobal.com](mailto:info@atkinsglobal.com)

[www.atkins.com.hk](http://www.atkins.com.hk)  
[www.atkinsglobal.com](http://www.atkinsglobal.com)

**ATKINS**