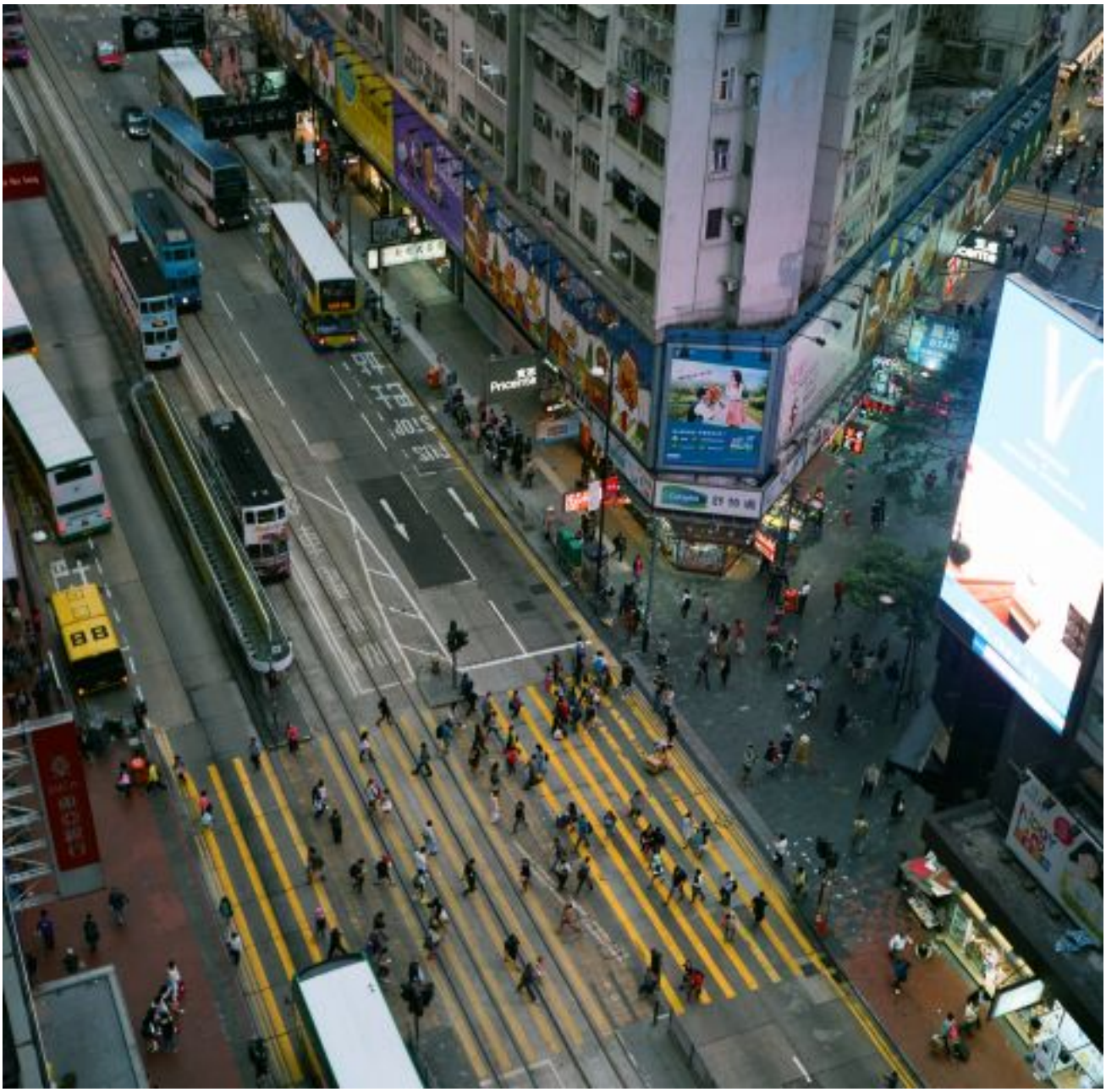
發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924



香港為前英國屬土，由城市規劃以至日常生活都保留了不少英治時期的標準，例如電源插座標準、鐵路軌距等；最明顯的莫過於是道路上車輛靠左駛的情況了。雖然香港和日本都是靠左行駛，不過你知道兩地的路口設計可說是截然不同嗎？

Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924

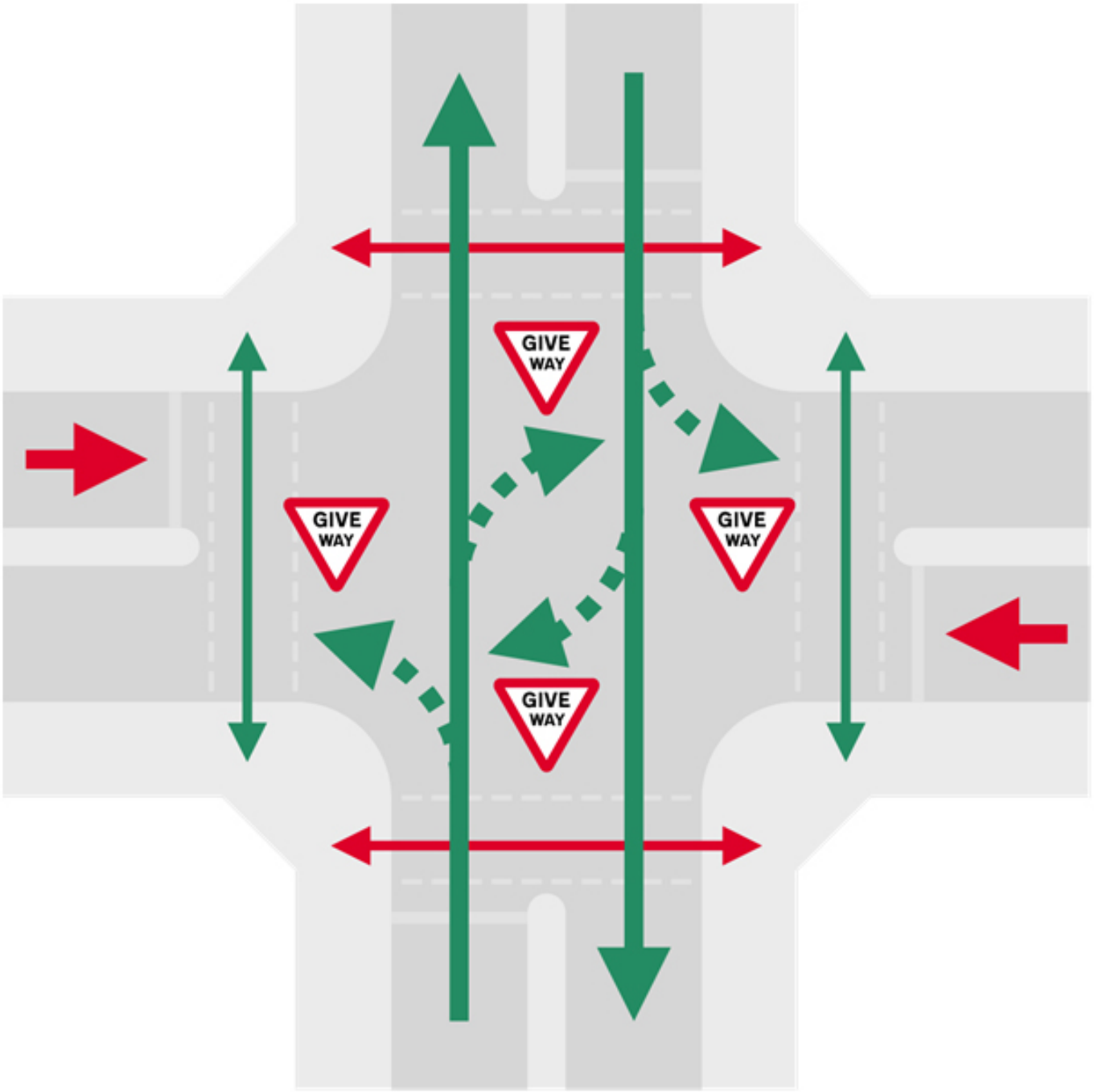
傳統思維：道路設計英美大不同？

說起路口設計，大致可以分為美式、英式兩種，但這兩者不侷限於道路的行駛方向。世界上大部份國家的路口設計以美式為主，少部份以英式設計為標準。除了美國，台灣、中國、南韓、日本、澳洲、紐西蘭、加拿大等均是採用美式設計。而英式設計，主要由英國、香港、新加坡、愛爾蘭、直布羅陀等採用。由此可見，靠左行駛不一定是英式，靠右行駛也不一定是美式。

為統一概念，本文提到的路口設計以靠左駛為準。

Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924



圖解：典型美式燈號控制，車輛與行人會同時綠燈，惟交通規則規定車輛必須要讓路予行人。

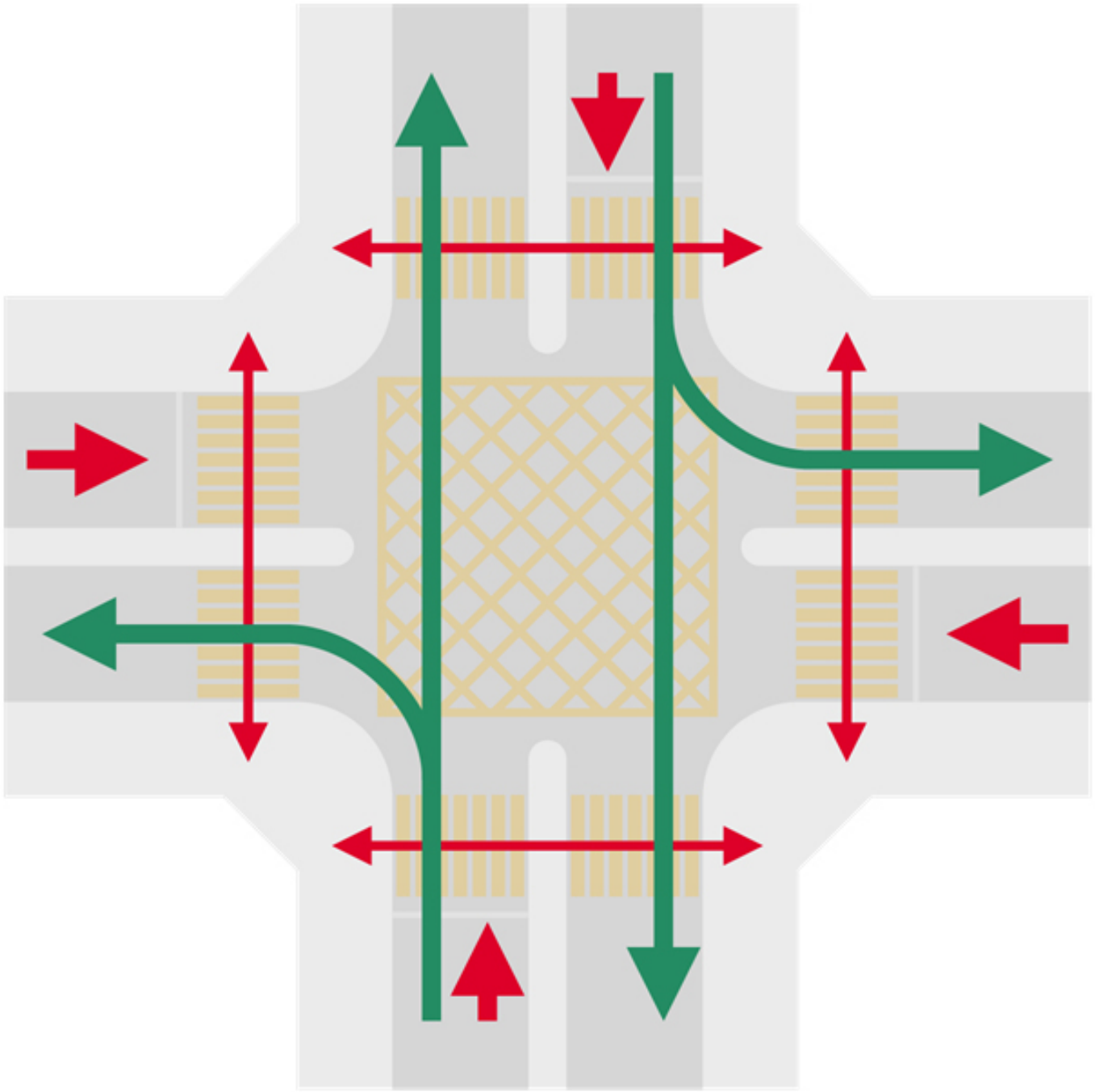
Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924

圖中是典型的美式路口設計，同一方向的行人和車流都會同時綠燈；汽車無論是直行、左轉還是右轉都是綠燈，不過必須先識路予行人 / 對面車輛。優點是能夠提高效率，在沒有行人過路時能讓車輛順利轉彎。不過同時也有不少缺點，在人多車多的路口容易造成擠塞；當車輛讓大批行人過完馬路時經已轉到黃燈，從而減低轉彎的車輛流量。假若駕駛者不禮讓，更十分容易釀成交通意外。

Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924



圖解：典型英式燈號控制。車輛與行人絕不會同時綠燈，確保完全的人車分離。

Phoca PDF

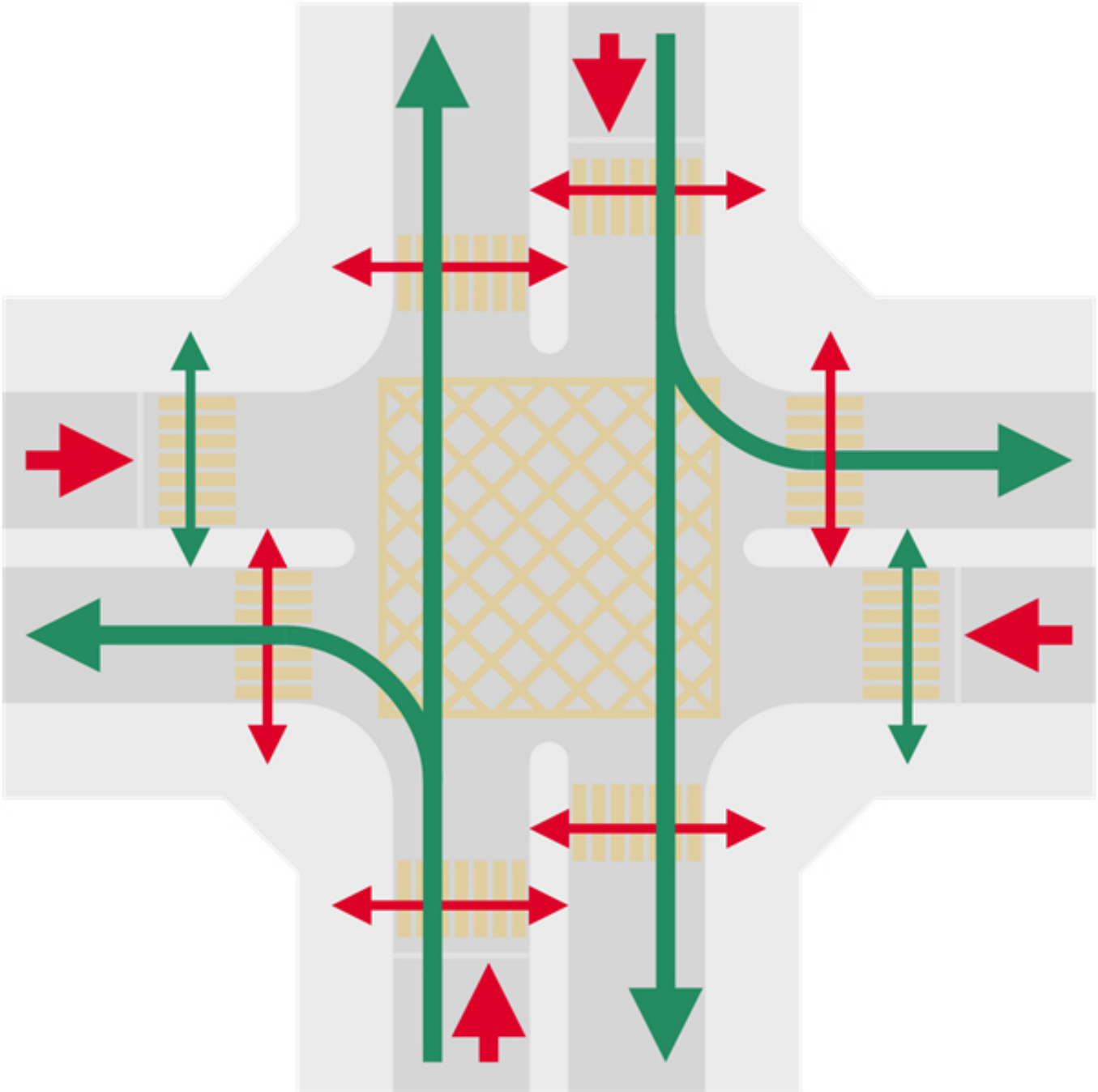
發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924

對比美式路口設計，英式更為注重「人車完全分離」政策，完全將行人與車輛時段隔開，行人與轉彎車流不會同時綠燈。但比起美式的「人為靈活」而言，英式主要是完全依賴交通燈發出的指示，因此以英式標準設計的路口，必須在地作出些許的調整，例如是交通燈的分配時段、或者是直接禁止車輛轉彎，必須繞一個圈以疏導交通。但儘管如此，英式設計的人車完全分離能充分保障駕駛者、行人的權益，各自的燈號完全分離，在路口時只需依照燈號即可，降低人車碰撞等的交通事故發生的機率。

二段式過路

Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924



圖解：將行人過路綫一開爲二，車輛可以轉彎之時，行人可以先過一半馬路，在安全島上等候過第二條過路綫。

Phoca PDF

英式路口的人車分離原則下，可以保障行人安全。但由於交通燈號設置頗爲複雜，如果沒有經過適當的調節，在多車情況下或會造成擠塞。在一些主幹道，爲了路口可以同時間容納所有不交叉的車流，會將行人過路綫一開爲二；半段予行人過路，而另外半段則予車輛轉彎，是為二段式過路（Staggered Pedestrian Crossing）。

行人如欲橫過馬路，需要先過一半馬路，再於安全島上等候第二條過路綫的綠燈。你會發現兩條行人過路綫被中央分道帶所分離，行人在橫過第一條過路綫後，必須轉左再轉右才能橫過第二條過路綫，而行人的視綫就可以看到來車方向，從而提升過路安全。

雖然這個方法能夠將路口容量最大化，儘可能消化大量車流。然而二段式過馬路並非萬能，如果在人流極大的地方反而弄巧反拙。由於行人需要分開兩次橫過馬路，必須要在安全島中間等候，如果安全島無法容納足夠的行人，令行人湧出路面，就會增加人車相撞的風險。此外，行人分開兩次橫過馬路，時間比起一次過路更長，對行人並不太友善。故在一些繁忙鬧市區域，設立一段式過路或行人專用時相更為適合。但在一些車多人少的主幹道，二段式過路可以確保能疏導大量車流，同時能保障行人安全。

Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924



圖解：香港常見的二段式過路設計，行人需要分兩次橫過馬路。而在安全島時，行人的視綫就可以看到來車方向，從而提升過路安全。

以車為本 vs 以人為本

台灣、美國、澳洲都是以車為本，即是以車輛為核心的交通模式，將汽車視為主要的交通工具，以滿足民眾出外的需求。在這個模式下，城市的設計和基礎建設主要圍繞着汽車而定，包括道路網絡、停車設施、相關的交通規劃等。

Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924

然而，隨着民眾對環境、空氣質素、城市空間的關注日益增加，越來越多先進城市開始轉向以人為本的交通模式，減少民眾依賴汽車，鼓勵以步行、騎單車及使用公共交通工具。例如英國、日本、新加坡，正在推動以人為本政策，在繁忙的街道上推動人車融合，從而令行人可以安心在街道上行走。

有如剛才提及，香港的道路設計在很大程度上受英國的規範影響。而在 80 年代中旬，英國政府則進行了不少與改善道路環境有關的研究，並將其成果以書面報告方式對外發表。在 1986 年，英國政府屬下「主幹道常務諮詢委員會」發表的綠皮書《Urban Road Appraisal》（中譯：市區道路研究報告），就略能看出道路研究政策由單單方便駕駛人士與減少擠塞，到開始注重交通流量對環境與道路使用者負擔的範式轉移。

人本設計 香港落後於世界？

對比英國、日本、新加坡推行的「人本街道」，香港的步伐相對較慢，暫時停留在「人車分離」的階段。不過這並不代表香港落後，香港目前在一些人流多的地方已陸續推動行人友善措施，包括在繁忙的鬧市街道降低速度限制至時速 30 公里、在行人過路處附近設置減速平台、收窄路口的弧度；從而阻止超速駕駛，減低行人被撞擊的風險。

而在一些車流量高的地方則繼續維持人車分離原則，確保行人和車輛的動線不會互相衝突。香港不少地方都有行人天橋、隧道，方便行人橫過車流量大的道路，確保照顧行人過路需求之餘，亦能維持車流效率。此外，香港自九十年代開始推行無障礙城市，為便利身障人士橫過馬路，新建

Phoca PDF

的行人天橋及隧道必須設有斜道及升降機。

人車融合 到處適用？

有人會覺得人車融合是駕駛者的惡夢，尤其駕駛者需要花更多的精力去注意路面上的突發情況。筆者也是駕駛人士，明白駕駛者對施行過量交通紓緩措施，行程時間可能大幅增加的憂慮。有見而集體運輸工具為道路的重要用者之一，我們認為交通政策的本意是在人本和車本之間取平衡，而非偏袒於任何一派。

有如上述，鬧市與主要幹道應實行不同的道路設計原則，以便利各道路的主要使用者。「道路層級」（Road Hierachy）概念，在香港交通工程項目必不可少。宏觀而言，一個區域適合人本設計與否，源自街道網絡緊密性與地方重要性相乘得出之結果。在香港政府運輸署《運輸策劃及設計手冊》（Transport Planning & Design Manual，TPDM）及規劃署《香港規劃標準與準則》（Hong Kong Planning Standards and Guidelines，HKPSG）中，人本道路的重要性則以工業地區、商業園區、住宅區域，至商住集落（包括運輸樞紐及學校）層層遞升，故此鞏固住宅與商業區「安步當車」的原則，減少不必要的車流之餘，也確保工業及運輸業不受影響。

步步前行

香港在籌建汽車繞道，減低人口稠密地方的交通壓力時，在市區道路設計上正逐步向歐洲各國的人本原則學習；得悉台灣亦有同行的道路研究者放眼於相關的範式轉移，決意改善台灣交通設計

Phoca PDF

的短處，敝社認為做法可嘉。

在改善道路設計的同時，駕駛者的態度亦同樣重要。香港於 1969 年籌建「交通安全城」，並以三輪車及微縮道路模擬道路環境，向小童宣導交通法規及相互禮讓等的道路安全原則，相信亦值得台灣學習。

總結

香港的道路設計受到上世紀末英國規範影響，保留了不少英治時期的標準，著重以交通訊號達到人車分離。同一時間，香港正於道路設計和交通政策上跟上歐洲列國近年做法，接納以人為本的交通模式，並與先進城市學習和改進，以持續改善交通安全。除此之外，從小培育使用道路的正確的態度及交通安全意識，也是香港道路安全的關鍵之一。

隨著香港與台灣兩地民眾放眼世界，尋覓不同地方的先進例子，兩地對人車共融交通網絡的呼聲同樣漸高。謹此希望兩地持續改善交通網絡，以提升交通安全，並便利廣大市民。

Phoca PDF

發佈：2024-04-08, 週一 10:16
點擊數：12924

作者為　香港道路研究會

Phoca PDF