



JOCKEY CLUB  
MAKE A DIFFERENCE

**SOCIAL**  
**LAB**

賽馬會“創不同”  
社會創新實驗室

# 行多步實驗室

怎樣的街區可以鼓勵市民行多幾步？

## 關於我們



賽馬會“創不同”  
社會創新實驗室

賽馬會“創不同”社會創新實驗室成立於2016年，是香港首個民間發起專注公營服務創新的實驗室。每個實驗項目均與政府部門合作，透過社區參與、設計思維及共創實驗，與公務員及市民共同設計公營服務及政策，改善公共生活。

承蒙香港賽馬會慈善信託基金的慷慨支持，創不同協作計劃於2016至2019年間推行四個實驗項目，創新公營服務之餘，致力開發一套適用於香港的實驗室工具及方法。過去的實驗項目分別如下：

實驗圖書館	2016年9月至2017年1月
公園實驗室	2017年4月至7月
行多步實驗室	2018年3月至7月
街市實驗室	2019年3月至7月



### 關於創不同協作

我們相信創意能為社會做更多。MaD 透過策劃年中不斷的活動，實踐創意的社會潛能、並賦予亞洲的年青人更多想法和力量，為當代社會挑戰尋找創新出路、帶來正面社會改變。

MaD 的長遠目標是建立創意公民社會。自成立於2009年起，我們逐步發展出不同的重點項目，包括賽馬會“創不同”學院、做好嘢實驗室、都市空間開拓、文化交流及賽馬會“創不同”社會創新實驗室等。一年一度的 MaD Festival 是我們精心策劃的亞洲創意聚會，每年吸引1,300位來自百多個城市的 changemakers 齊集香港。

自2014年起，MaD 由創不同協作有限公司掌舵。創不同協作由民間自發組成，是《稅務條例》第88條認可的慈善機構。2014年以前，MaD 是香港當代文化中心的重點項目。

# 目錄

報告摘要	4
<hr/>	
1. 背景及方法	6
• “社會創新實驗室”是甚麼？	10
• 健康城市：健康與街道的關係	11
• 回到本地：易行城市及“行多步實驗室”	14
<hr/>	
2 “行多步實驗室”計劃概要	16
• 實驗室選址及探究問題	17
• 實驗室團隊	18
• 計劃進程	20
<hr/>	
3. 新式的社區參與	24
<hr/>	
4. 實驗方案	30
• 方案 01 邊行邊玩趣味街道	34
• 方案 02 好友路——推車仔特快通道	40
• 方案 03 行人地面紅綠燈	44
• 其他觀察及建議	47
<hr/>	
5. 實驗室的建議和影響	50
• 觀察和建議	52
• 實驗室的影響	53
• 運輸署的回應	54
• 健康空氣行動的回應	55
• 實驗室團隊的宏觀思考	56
<hr/>	
街道創新實例	57
<hr/>	
鳴謝	60

“運輸署在這次合作得到寶貴經驗，  
實驗方案有效接觸公眾人士，  
更貼地了解市民對行人環境的意見。”

**陸復民**

運輸署步行城市策劃組長

“一般的溝通由坐在會議桌的兩邊開始，  
但 Social Lab 則直接走到不同持份者身邊  
去了解問題，深入各人背後的苦衷、理由。  
除了政府，大家也更能了解到社工或者其他  
界別的要求和想法。我覺得這是很好的經驗，  
最重要的是互相溝通、理解的過程。”

**符傳富**

運輸及房屋局局長政治助理



“這個實驗室不但連結社會上不同持份者一起研究改善大眾的行路經驗，更提供一個平台促進民、官互相了解。在此時此刻的社會氛圍下，這方式的跨界別合作的確能夠產生正面回饋——民間明白公務員的掣肘，公務員又掌握民間的實際需要，是帶深度的交流。”

**徐葉駿**

實驗室團隊

社區伙伴東華三院余墨緣綜合服務中心社工

“從前我只會覺得政府部門等於官僚、不接受意見。在非投訴的情況下，政府官員甚少理會市民的要求和意見。但原來這是偏見。為了準確評估各個政策的可行性，運輸署往往需要通過繁複的行政程序才可制訂政策。縱然要有效地與政府對話依然充滿挑戰，但我學習到設身處地，以耐心、同理心去解決社會各種問題。”

**梁晞藍**

實驗室團隊

研究助理

往回跳  
3格再  
回來

慢慢抬頭，  
再慢慢抬頭，  
重複3次

## 報告摘要

創不同協作很榮幸跟運輸署合作，並正值運輸署進行“提升香港易行度顧問研究”期間，以深水埗作為基地，展開了為期四個月以行動及在地實驗為本的研究計劃——“行多步實驗室”。通過公開招募，來自各行各業的市民、運輸署工程師、研究伙伴健康空氣行動，以及社區伙伴東華三院余墨緣綜合服務中心組成跨界實驗室團隊，與運輸署顧問及各界專業人士在過程中互相切磋，探索怎樣的步行環境和街道設計能令市民享受行多幾步。團隊蒐集了深水埗居民的步行故事，透過一連串公眾參與活動和實地試驗，連結體制內外的持份者和服務使用者，共創了三個建議雛型，改善市民的步行經驗：

- “**邊行邊玩趣味街道**”針對街道設計千篇一律、小孩表示街道乏味，而將東沙島街學校區外一帶車流較少而且較為寬闊的路段變成“**小區街道**”(Local Street)，增設不同的玩樂裝置，探討趣味街道的設計原則以及更仔細的行人路分類。
- “**好友路**”關注繁忙行人路上的手推車使用者如垃圾清潔工、手推車使用者和輪椅人士，開闢一條平坦舒適的優先通道，協調不同的街道使用者，鼓勵分流和街道空間共享，並探討在車路和行人路以外的新類型空間。
- “**行人地面紅綠燈**”因應行人“機不離手”的習慣提出與時並進的過路設施，於過路處地面加設會隨交通燈轉換顏色的燈條，以提高“低頭族”的警覺性。

以上三個建議雛型，都以道路使用者經驗為優先考慮，並聚焦於深水埗這個特定的實驗場所而誕生，但當中觸及街道創新的各種議題並不局限於深水埗。“行多步實驗室”透過小型的實地試驗，引發持份者討論、倡導實證為本的服務和政策建議，從而推動香港整體街道規劃和設計的範式轉移，令街道變得更以人為本。綜觀“行多步實驗室”的幾項實驗，我們觀察到以下幾大需要：

#### ■ 制訂完善的街道規劃指南

現時的規劃主要以汽車為本，無論是行人道或社區實際使用道路的情況，均在交通規劃上處於邊緣位置。因此，政府有必要制訂更精細的行人街道分類和指南，務求在街道規劃和管理中對應各種街道的特色和用途，從而作出相應的改善措施或設計。

#### ■ 重視市民的街道經驗和社區需要

掌握地區使用者的實際道路使用習慣以有效回應其需要，視街道為市民公共生活的場所，重視步行體驗，在街道規劃和設計的過程中加強社區參與，着重以人為本的設計需要如趣味性、舒適度等。

#### ■ 發展與時並進的街道設施

適時審視現有街道設施，增加街道設施設計指引的彈性；善用科技改善街道設施，回應急速改變的都市習慣。

#### ■ 照顧弱勢社群的道路需求

以街道設計協調不同街道使用者，照顧弱勢社群的需要，營造安全、舒適的過路經驗。

為提供更靈活和以人為本的公營服務及政策，我們需要深入了解社區，勇於嘗試各種創新的方案，為服務模式開拓更多社區協作的空間。創不同協作希望運輸署能採納建議，大家都能行多幾步，攜手為香港創造更有活力的街區。

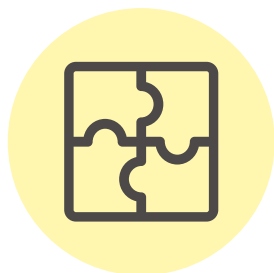


1

背景及方法

# “社會創新實驗室”是甚麼？

“社會創新實驗室”嘗試為社會問題找出小規模和落地的解決方案。在這裏，實驗室團隊不穿白袍、不閉門工作，我們相信要為社會創新，就要向外探索、走入社區。市民、公務員、專業人士和年青人攜手組成跨界別的實驗室團隊，反思社會問題的癥結，進行別開生面的實驗，構思新方案，共同推動公營服務及政策創新。



## 共創

召集公務員、社區持份者、市民及設計師組成跨界別實驗團隊



## 用家為本

以人類學研究方法及設計思維，了解市民及社區需要



## 社區參與

設計社區參與活動，促進交流，建立關係，與持份者共同設計方案



## 實驗主導

以建議雛型 (prototype) 進行實驗，收集真實的用家反饋，以作出施政建議

## 緣起——創不同的當下

我們的出發點是要重建互信。近年，香港社會充斥着互不信任的氛圍。千禧世代有志參與公共事務，希望探討社會議題，爭取充權機會，營造更好的社區。然而，社會上公民參與的模式普遍仍流於單方面的諮詢，世代隔閡日益加劇，官民商之間缺乏互信，公民參與的空間依然有限。在這個背景下，賽馬會“創不同”社會創新實驗室成立之際，我們發出以下提問：市民和公務員有沒有可能攜手合作，共同學習，甚至齊齊動手做實驗？我們可以通過別開生面的方法，令不同的持份者連結起來，重建互信關係嗎？同時，運用創新和用家為本的方式來設計公營政策，當中意味着甚麼？

賽馬會“創不同”社會創新實驗室成形之前，我們早在 2015 年伙拍來自荷蘭的行動型智庫 Kennisland 小試牛刀，在深水埗進行了歷時一星期的“Lab Sprint”(濃縮版社會創新實驗室)，探討區內無家者和長者群體所面對的問題。Kennisland 來自阿姆斯特丹，致力在荷蘭各個城市推動社會創新。“Lab Sprint”得到廣泛的正面回響，報名人數迅速超額，實驗室團隊在過程中得到很多有趣的發現和點子，短短一星期便構思出創意十足的社區提案。這次經驗，讓我們體會到市民渴望有一個鼓勵公眾參與的平台，為公營服務設計注入同理心；同時我們亦意識到，若要擴大成效，就必須動員更多體制內的持份者參與其中。



認識深水埗無家者社群



來自阿姆斯特丹的行動型智庫 Kennisland 是 Lab Sprint (濃縮版社會創新實驗室) 的伙伴



如欲觀看 Kennisland 在深水埗進行 Lab Sprint 的片段，請瀏覽：<https://youtu.be/gwp4w1tvYUU>

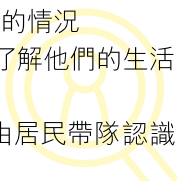
承蒙香港賽馬會慈善信託基金的慷慨支持，“創不同”團隊得以於 2016 至 2019 年期間進行四個實驗周期，致力開發一套適用於香港的社會創新實驗室方法和工具。“行多步實驗室”是繼“實驗圖書館”和“公園實驗室”後我們策動的第三個實驗項目，計劃於 2018 年 3 月至 7 月期間進行。

# 社會創新實驗室方法四部曲

“行多步實驗室”綜合了過往兩個實驗項目的方法，包括以共同收集、發佈、詮釋社區故事為基礎的研究方法及用家為本的設計思考方法，並針對街道議題及環境作出調整。過程中重視深入了解社區，收集街坊及持份者的故事和想法，並利用設計思維的工具協助分析故事、定義問題，進而發展並實驗建議雛型。以人為本、實證主導及行動為本乃是次實驗方法的原則。

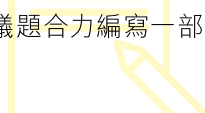
## Step 1

### 第一步：社區考察

- 觀察並分析市民使用街道的模式和日夜使用的情況
  - 找出社區中的持份者，採集居民故事，深入了解他們的生活經驗以及對相關議題的看法
  - 透過活動體驗傷健人士使用街道的挑戰；由居民帶隊認識他們的日常生活路徑
- 


## Step 2

### 第二步：協作人類學誌

- 分組撰寫社區故事，為這個地區、這個議題合力編寫一部深水埗社區人類學誌
  - 向受訪者查證後發佈故事，與公眾分享
- 

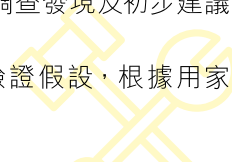
## Step 3

### 第三步：分析故事及觀察

- 整理、歸類和分析社區故事，釐清線索，找出服務斷層
  - 定義問題，根據議題的逼切性、社會影響、可行性及團隊的興趣傾向選定繼續跟進的議題
- 

## Step 4

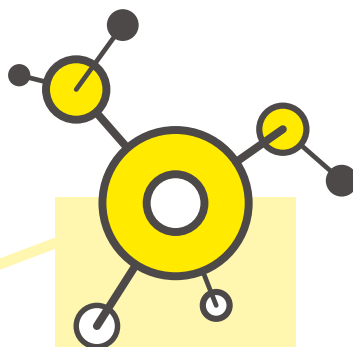
### 第四步：建議雛型

- 邀請區內居民及持份者進行討論，為調查發現及初步建議雛型提供意見
  - 設計小型實驗，通過反覆試驗，以驗證假設，根據用家需要進行適度微調
  - 檢討實驗，提出政策方案
- 

## 社會創新實驗室的特色



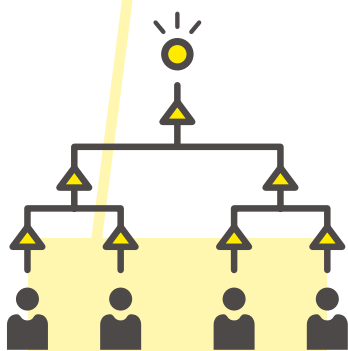
營造一個令人安心的環境，  
令市民和公務員得以緊密合作，  
進行共創實驗



連繫市民、社會組織與公務員，  
組成社區網絡，在社會及現有  
系統中建立互信



重視人的故事，  
多於刻板的統計數據；  
嘗試設身處地，  
以在制定政策的過程中  
注入更多同理心



鼓勵由下而上的公眾參與，  
積極吸納民間智慧，  
改革過去一直由專家主導的  
政策制定模式

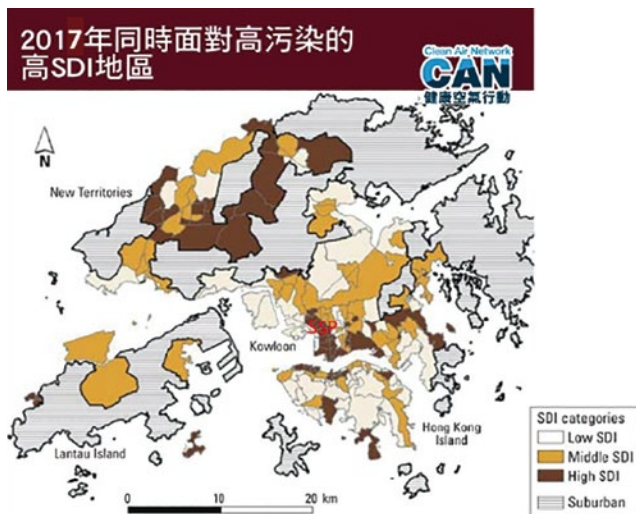


以人為本、重視實證：  
以公眾角度去看待公眾議題，  
收集用家的回饋意見，  
務求靈活改良服務概念

## 健康城市：健康與街道的關係

“健康”是二十一世紀城市發展的重要指標。世界衛生組織（“世衛”）早在 1986 年已提出“健康城市”的概念，旨在推動政策制定者反思政經及空間發展對市民健康的影響，並將此概念融入社會發展之中<sup>1</sup>。根據各界數十年的研究，阻礙健康城市發展的重要因素包括：因城市交通發達而導致日趨嚴重的空氣污染、市民普遍體能活動不足，及隨之而來罹患非傳染病的高風險指數。“健康”作為一個全球性的議題，在香港亦備受關注。香港衛生署於 2018 年推出的《邁向 2025：香港非傳染病防控策略及行動計劃》就指出，城市設計及規劃對於推動體能活動具影響性，鼓勵各部門攜手合作，提升城市的易行度，重塑更優質的公共空間予大眾享用<sup>2</sup>。

實驗室研究伙伴健康空氣行動，亦曾就本港的街道規劃及空氣健康指數進行研究，證實城市交通規劃與空氣污染程度掛鈎，而過去 20 年香港路邊污染情況更持續超出世衛標準<sup>3</sup>。健康空氣行動在實驗室的公開課中，進一步引用香港大學學者的研究<sup>4</sup>，表示空氣污染與社會剝奪指數 (Social Deprivation Index) 有密切關係。社會剝奪指數是一套量度區域性社會經濟狀況的指數，綜合考慮該區的收入、教育水平、專業職位和物業擁有等情況，用於測量社區脫離主流社會經濟狀態的程度，指數越高代表該區越窮。健康空氣行動指出，實驗地區深水埗區的社會剝奪指數高，同時面對嚴重的空氣污染。這亦是一個普遍現象——該學者的研究就指出，社會剝奪指數高的地方，普遍也面對高空氣污染指數，而相關地區因空氣污染引致的死亡率亦較其他地區為高。這些與健康城市、街道以及社會公義相關的議題，引發創不同協作團隊進一步思考健康易行街道對於民生的重要性，期望拓闊市民對於健康街道的想像。



- 1 “健康城市”，世界衛生組織，2018 年。  
[https://www.who.int/healthy\\_settings/types/cities/en/](https://www.who.int/healthy_settings/types/cities/en/)
- 2 《邁向 2025：香港非傳染病防控策略及行動計劃》，香港衛生署，2018 年 5 月。  
[https://www.chp.gov.hk/files/pdf/saptowards2025\\_fullreport\\_tc.pdf](https://www.chp.gov.hk/files/pdf/saptowards2025_fullreport_tc.pdf)
- 3 “2018 年空氣質素回顧暨民間 NO2 空氣質素量度計劃”，健康空氣行動，2018 年 2 月 13 日。  
<http://www.hongkongcan.org/hk/zh-hant/article/2018-annual-quality-review/>
- 4 “Air pollution and environmental injustice: Are the socially deprived exposed to more PM2.5 pollution in Hong Kong?”，Li, V. O., Han, Y., Lam, J. C., Zhu, Y., & Bacon-Shone, J. 2018 年。  
<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1462901117306020>

## 以人為本的城市發展

美國城市研究者及建築師 Jan GEHL 在其著作《建築之間：公共空間生活》(Life Between Buildings: Using Public Space, 1971)，為以人為本的城市設計訂下基調：

“先是生活，然後是活動空間，最後才是建築，反過來是不可能的。”

**Jan GEHL**

城市研究者及建築師

在此之前，城市公共空間的定義，通常被限制在公園、廣場等特定空間；城市發展規劃以建築為核心，卻往往忽略了連結建築與建築之間的重要公共空間——街道，以及當中的人與生活。Jan GEHL 致力倡議“人本尺度”(Human Scale)，將“人”在城市空間裏的生活模式和需求，作為城市發展的本位，從城市的真正使用者的角度而非過去盛行的“汽車為本”思維出發，重新定義了城市設計。Jan GEHL 的理論得到許多學者及業界支持，並於倫敦、哥本哈根、紐約等城市得到實踐，證明了“以人為本”的城市設計為市民生活帶來了正面影響。

然而，香港的規劃理念向來都是“汽車為本”，香港政府分別在 1976 年、1989 年及 2014 年共進行了三次整體運輸研究，建議皆以改善鐵路為優先的公共運輸系統以及道路基建的發展為主。城市裡的車流增加，便擴闊車路、增加行車線、興建公路。現時香港的汽車數量逐年上升，從 2007 到 2017 年，香港登記汽車數目增加 46% 至 75.5 萬架，而且未有回落跡象。同時，香港的公共交通網絡方便完善，近年鐵路服務亦不斷開發新線路。相較於馬路基建和鐵路發展，“步行”始終處於交通規劃的邊緣位置。香港人每天步數達 6000 步<sup>5</sup>，冠絕全球，但未必人人都喜歡現有的步行環境。隨着汽車和車路增加、行人路越發狹窄，為了確保行人安全及防止行人在不適當處橫過馬路，政府在行人路增加欄杆，甚或把行人遷離路面，如將軍澳新市鎮的“天橋之城”模式分隔人車。路人或社區的需要，如步行的趣味、舒適度、街道的活力等，鮮少納入公共交通政策的考慮範圍之內。

5 〈美國調查：港人日行 6880 步冠絕全球〉《八千步》唱作醫生：未夠多，〈香港 01〉，2017 年 7 月 13 日。  
<https://goo.gl/4btjZ7>

近年各地開始反思這種汽車為本的發展模式。巴黎、希臘和赫爾辛基均計劃在 2025 年大幅減少甚至全面取締城市裏的私家車；倫敦、奧斯陸等城市則於指定時間向入城車輛徵收“塞車費”，務求減少市中心的車流。取而代之的方案，是行人為本的城市規劃，營造充滿活力的街區，並將其視為城市可持續發展的重要元素。例如英國的“倫敦健康街道”(Healthy Streets Approach)，由當時任職於倫敦交通局 (Transport for London) 的公共衛生顧問 Lucy SAUDERS 提出，其後獲大倫敦政府 (Greater London Authority) 接納，成為市長 Sadiq Aman KHAN 主要推動的交通政策項目。目標於倫敦市推動“積極通勤”(active travel) 的交通規劃，改善公共空間，促進空氣質素，透過整合市內的交通設施，保障行人安全，令市民更積極步行及騎乘單車，提升市內的交通效率。美國紐約市的交通部部長 Janette SADIK-KHAN 則大刀闊斧將馬路變成廣場，韓國首爾也將舊公路轉化為綠化步行道。

“我理想中的‘健康街道’旨在減少用車、污染和噪音。我期望可以創造外觀吸引、交通方便又易於步行的街道，大家都樂於在街上消磨時間，進行各種活動。最終目標就是改善大眾健康。”

**Sadiq Aman KHAN**  
倫敦市市長

無論是“倫敦健康街道”、紐約的時代廣場，抑或是首爾的綠化步行道，這些創新的街區設計得以實行，亦有賴政府的支持。由“汽車為本”的城市轉換為“以人為本”的城市，背後不僅需要社會創新者、設計師、社區組織的創新意念，亦需獲制度內的政策決策者理解和推動。首爾市市長朴元淳一直致力社會創新，並成功推動首爾空中花園“首爾路 7017”的發展，他將政府的角色視為“以人為本”設計的促進者以及市民聲音的聆聽者。“以人為本”的城市發展，似乎已逐漸成為世界各地政府部門的政策決策考量因素之一。

“首爾站高架道路是一路伴隨着都市歷史及市民生活的重要基礎設施。比起過去以新建設來進行破壞的舊方式，我們希望能透過都市更新，創造全新價值，為市民的生活帶來助益。”

**朴元淳**  
首爾市市長

## 回到本地：易行城市及“行多步實驗室”

以人為本的街道設計已成為全球趨勢。為回應這個世界潮流，香港不少組織也進行有關“易行度”的研究及舉辦研討會，倡議將行人和步行視為城市規劃的本位，改善步行環境及公共空間。2016年9月，拓展公共空間、健康空氣行動、非常香港等多個民間團體，在德輔道中舉辦名為“非常( )德”的試驗，將德輔道中由文華里至摩利臣街的路段，搖身一變成為臨時行人電車專區，並於2017年成立非政府機構“行德”(Walk DVRC Ltd.)，以活化德輔道中成為活力公共領域、提高中環的“易行度”作為目標。

香港政府自2015年起已在施政報告倡導“易行城市”的概念。2017年運輸及房屋局推出“香港好·易行”項目，以“安步當車、行多兩步”為目標，鼓勵健康生活，推動可持續的城市發展。當局循“行得醒”、“行得通”、“行得爽”和“行得妥”四大方向，試行一系列改善行人環境的計劃，又委託顧問公司進行“提升香港易行度顧問研究”。在2018年的施政報告中，亦提出以步行作為市民日常通勤中“首程”和“尾程”的短途接駁。

街道是民生議題，乃“衣食住行”中不可或缺的一環，亦是市民公共生活的重要場所。創不同協作團隊非常重視如何推動以人為本的健康街道，引入“健康街道指標”作為實驗室的理論框架，將之應用於道路觀察以及雛型評估等階段，讓實驗室團隊對宜人步行街區的不同範疇有更深認知，有助發掘深水埗街道的特色和潛在問題，從而作出改善和發揮其優勝之處。更重要的是，我們希望將健康元素帶進易行度的討論中，令深水埗街坊更能切身表達他們使用街道的需要。

社會創新實驗室由下而上的方法，能夠補足現時規劃上欠缺市民聲音的缺陷。實驗室團隊先深入探索社區，以了解街坊的道路使用習慣以及對易行街區的想像，再通過公眾參與及創新的街頭實驗，提出以行人為本的道路設計及規劃建議。創不同協作團隊期望當中一些實驗方案可應用到其他地區，將實驗方案的理念和發現，帶入政府在運輸和規劃的考慮中，以發揮更大的成效。



“行多步實驗室”採用倫敦交通局提出的“十個健康街道指標”作理論框架。  
詳情可參考：<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/healthy-streets>



# 2

## “行多步實驗室”計劃概要

## 實驗室選址及探究問題

與運輸署討論後，創不同協作決定以深水埗為實驗場所，探究以下問題：

怎樣的街區能鼓勵市民行多幾步？

根據扶貧委員會 2017 年的統計數據，深水埗是全港貧窮人口較多的地區之一。該區屬於本港早期發展的舊區，近年經歷急遽的市區重建。健康空氣行動的調查亦指出，在本港生活水平較低（社會剝奪指數較高）的地區如深水埗，市民往往面對較嚴重的空氣污染和較高的健康風險，主要原因是這些地區的交通及道路密度高。“行多步實驗室”相信街道規劃與市民生活質素息息相關，舒適健康的街道既能鼓勵市民多步行，更可豐富社區生活，令各階層街坊生活得更健康、幸福和安全。

實驗室的考察和實驗集中於深水埗中心地帶，範圍在通州街、東京街、青山道、南昌街以內。實驗室選址於深水埗社區資源匯集之處，包括街市、較大型的商場、學校、市政大廈和政府合署，均是當區居民日常生活常到的地方。

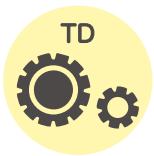


## 實驗室團隊

創不同協作公開招募了 14 位市民，組成一個跨界別的實驗室團隊。他們來自各行各業，年齡介乎 20 至 50 歲，均有志於創新街道，令我們的城市變得更以人為本。運輸署作為實驗室伙伴，派出四位工程師加入團隊，包括步行城市策劃組工程師、九龍區交通工程部工程師、港島區交通工程部工程師，以及交通控制部工程師。另外，效率促進辦公室亦熱心支持，派出兩位管理參議主任加入團隊。

此外，創不同協作邀請了健康空氣行動作為研究伙伴、東華三院余墨緣綜合服務中心作為社區伙伴，與創不同協作緊密合作，參與實驗室的設計和研究。

### 22 人來自不同界別實驗室團隊



運輸署工程師 x 4



效率促進辦公室 x 2  
管理參議主任



設計師 x 1



公務員 x 1



社工 x 1



社區組織者 x 1



學生 x 3



城市規劃師 x 1



建築師 x 1



工程師 x 1



城市設計師 x 1



研究員 x 1



健康空氣行動代表 x 2



東華三院余墨緣  
綜合服務中心代表 x 2

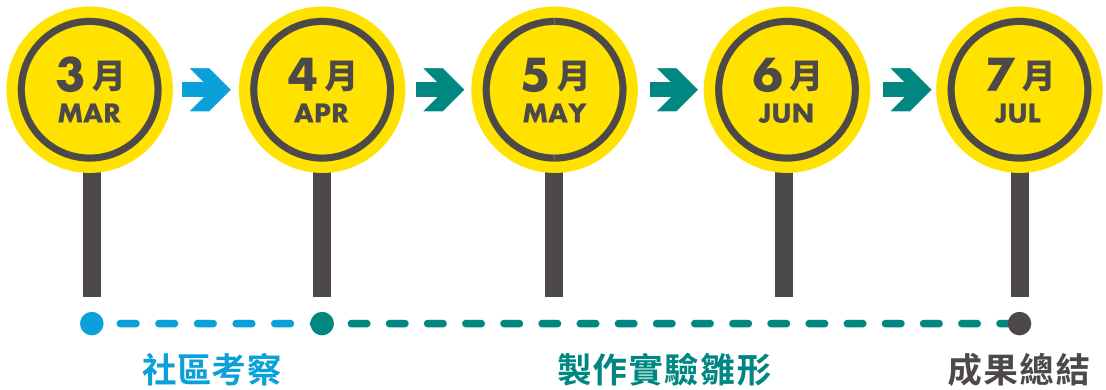
實驗室團隊來自五湖四海，意見多元，其中公務員的參與尤其重要——一方面，他們是政府裏的“局內人”，熟悉部門運作和限制，在建議雛型的設計和實際執行上，均能提供重要意見；另一方面，他們又如其他團隊成員一樣，大膽創想。在實驗過程中，整個跨界別團隊需要不斷協調成員的意見，在部門的權限、法規的界線和創新的意念之間尋找融合的可能，就實驗方向達成共識。正正是這些意念、身份和價值上的多元碰撞，為團隊成員帶來新的思考角度，亦令實驗室的建議雛型更立體和完善，不只求同存異，更要揉合不同角度和聲音，在團隊中實踐“共創”精神。



充滿活力的實驗室團隊

## 計劃進程

行多步實驗室於 2018 年 3 月至 7 月進行，分為以下階段：



社區考察



製作雛形



街道考察



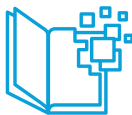
意見收集



集體評估



反覆改良



洞察及分析



## 社區考察階段

在首月的社區考察階段，實驗室團隊首先參與一系列由創不同協作團隊及健康空氣行動籌劃的工作坊，學習街道議題論述以及實驗室方法，繼而落區主動接觸不同的街道使用者，透過前線觀察及深入訪談，收集居民故事，了解他們的習慣和需要。其後，實驗室團隊集體書寫街坊的街道故事，再觀察、整理、歸類和分析市民需要，選定幾個議題深入鑽研。

實驗室團隊進行了一連串詳細的街道觀察，包括深水埗幾條主要通道的設計、店舖及排檔如何利用街道的空間展示商品、行人的通行習慣，以及街坊如何創意利用街上的設施如燈柱、欄杆或閒置空間等。市民與街道環境和設施的互動，為團隊提供了分析的材料，實驗室團隊也將這些觀察寫成網誌，作為實驗室的研究內容。





## 製作建議雛型階段

在發展方案的過程中，實驗室團隊於不同階段邀請了各個持份者參與，揉合他們的多元觀點，促進彼此溝通之餘亦增加互信，並建立合作關係。除了反覆向街坊驗證假設、收集他們對實驗方案的意見，實驗室團隊又與不同界別人士如立法會議員、區議員、城市規劃師、道路安全專家、園境建築師、設計師及智庫成員等討論實驗方案的發展方向。由於實驗方案涉及行人、車輛安全及相關法例，實驗室團隊積極與有關政府部門如運輸署、路政署和警方溝通，在了解他們的關注點、政策方向及法例要求後微調方案。數次街道實驗均在社區廣發邀請，並得到街坊、區議員、政府及其他社區持份者的參與和意見，有助不斷改善實驗方案。“行多步實驗室”以 2018 年 7 月舉行的“總結分享會”作結，邀請到運輸署副署長（策劃及技術服務）鄧偉亮先生、區議員及專業人士就建議雛型作回應。



## 實驗進行中!



## 總結會分享





# 3

## 新式的社區參與

## 新式的社區參與

“很多街坊都對他們的生活環境有想法、有意見，但他們都不願表達，認為沒人能幫助他們。但透過今次 Social Lab，很多街坊看見他們提出的意見原來是可以實現的。終於可以令街坊充權，令他們的意見為社區帶來更多改變，我覺得非常深刻。”

**蘇泳霖**  
實驗室團隊  
社工

“這個實驗室除了開拓大家對未來健康街道的想像，亦將焦點放到社區，探討如何令社區每一個持份者共同參與和建構理想社區。有時街坊會說：我甚麼都不懂的，但其實每一個意見都同樣重要，再微小的聲音我們都要聆聽。”

**梁晞藍**  
實驗室團隊  
研究助理

傳統的公眾諮詢模式通常期限偏短、以官方形式舉行並依重文字媒介，一般需較具知識水平的街坊才能參與其中。基層市民或因興趣、能力、時間所限，往往被排拒在外。傳統的公眾諮詢也要求市民走進特定議事場所中，並僅限於發表意見，市民亦鮮少參與項目於公眾諮詢後的發展。

社會創新實驗室重視市民的生活經驗，希望實驗一種重視交流深度、走進街坊生活場所和鼓勵創意的新的社區參與模式，同時令有興趣的市民參與整個實驗過程。實驗室團隊希望真正從社區需要出發，由下而上提出方案回應市民所需，並加強市民對於自己社區的歸屬感和自主權。

在實驗室初期，創不同協作製作了動畫短片，以深入淺出的方式介紹香港現時街道規劃的狀況及倫敦健康街道指標，引起大眾對議題及實驗室的興趣。



如欲觀看實驗室的動畫短片，請瀏覽：  
<https://bit.ly/2DXsfvA>

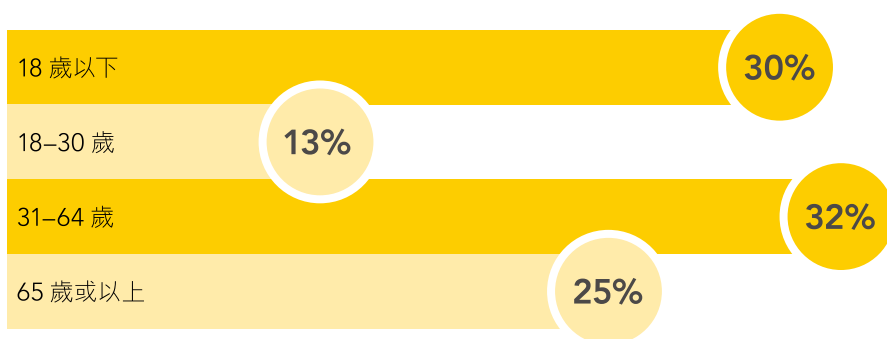


## 街坊智囊團

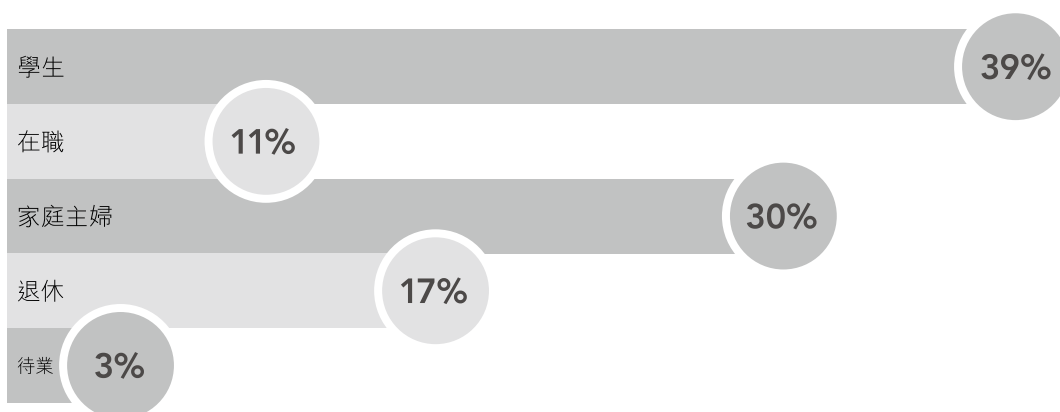
為了增進實驗室與社區的連結，使深水埗街坊和不同社區人士都能緊密參與發展實驗提案和實地測試，這次的實驗項目首次組織了“街坊智囊團”。在社區伙伴東華三院余墨緣綜合服務中心兩位社工的協助下，先後招募了46位熟悉深水埗並對改善街道有興趣的街坊，與實驗室團隊一起探索社區，並於建議雛型階段給予意見。由於實驗項目為短期性質，社區伙伴在帶動街坊參與這一環起了重要作用，令實驗室團隊與街坊在較短時間內建立信任，為彼此的相處之道提供寶貴心得。

街坊智囊團組成：

### 歲數



### 職業



## 街坊帶路：走訪日常生活路線、深入訪談

實驗室強調實驗過程以及建議雛型必須以用家為本，回應社區的真實問題。在社區考察階段，街坊智囊團帶領實驗室團隊走訪他們日常生活的路線，有與女兒上學的、去北河街街市買菜的、由所住屋邨去最喜愛的食店等。途中街坊會分享路上的觀察和感受，宏觀如馬路或過路設施的位置，細微至冷氣機滴水、行人綠燈的秒數等。實驗室團隊又主動接觸不同的街道使用者，包括商舖、送貨工人及清潔工人，聆聽在主流意見外容易被忽略的聲音。這不但為實驗室團隊提供寶貴意見，更重要的是與街坊建立伙伴關係。在社區考察階段，共 17 位街坊帶領實驗室團隊走訪各自的生活路線及進行了 24 次訪談，由實驗室團隊寫成網誌後與公眾分享。



如欲了解街坊訪談的詳情，請瀏覽實驗室網誌：  
<https://medium.com/healthystreetlab-shamshuipo>



## 焦點小組討論初步提案

透過整理觀察所得、分析數據並定義問題，實驗室團隊構思了初步的實驗提案，隨即與街坊進行焦點小組討論，邀請與議題相關的街坊參與，包括家長和小孩、青少年、婦女和長者等，嘗試從中擷取設計準則 (design criteria)，並驗證團隊的假設。實驗室團隊嘗試運用有趣、易明、互動的方式與街坊討論建議雛型，並因應不同的街坊組別調整討論模式，如以遊戲方式與小孩開展討論、重現馬路場景以協助街坊代入情境，討論過路的關注點。焦點小組的討論扭轉了不少實驗室團隊的假設——原來小孩課業繁忙，根本沒有時間停留在街上嬉戲；街坊過馬路原來鮮少留意燈號等。



## 實地試驗，收集市民意見

實驗室團隊在街上進行了數次實驗。除了試驗雛型的可行性，更重要的是觀察使用者的反應，收集他們的意見，反覆改良建議雛型。實驗室團隊利用不同方式收集使用者意見，包括觀察使用者的數目和類別，以及他們與實驗裝置的互動。除了主動邀請市民作問卷調查和開放式訪談，實驗室團隊亦製作了一些互動裝置協助市民表達想法，例如街道模型、評分貼紙、邀請小孩參與實驗等，既能打開話匣子，又可從多角度了解市民的想法。



## 回饋街坊

至實驗室尾聲，“行多步實驗室”與街坊智囊團舉行分享會，實驗室團隊向街坊展示建議雛型、收集到的意見和建議，令未能親歷實驗的街坊了解他們的生活經驗如何轉化成實在的街頭實驗。街坊根據健康街道指標為實驗方案評分，分享對方案的想法，豐富了實驗室團隊的實驗報告。分享會是充權過程的一個重要部分，除了感謝街坊的參與外，更向他們展示了深刻的生活經驗和建議可以提煉成實際行動和政策倡議。





“從實驗方案可以看到，這十多年來，市民對街道和城市的期望正在轉變，已經由生存層面跳到生活層面。‘行多步實驗室’嘗試重新定義街道，追求更理想的步行經驗，為弱勢社群追求社會公義，並為他們的生活帶來更多樂趣。這一個轉變可以幫助弱勢社群提高他們基本的生活質素。”

**馮建瑋**

健康空氣行動行政總裁

# 4 實驗方案

經過個多月的道路觀察、故事收集並了解社區問題後，實驗室團隊整合出六大議題，但由於時間所限，團隊就議題的適切性、可行性、社會影響及團隊的興趣投票，選定最高票數的三項成為實驗室繼續探討的課題：

- 提升道路的趣味性（對應“方案 01”邊行邊玩趣味街道）
- 協調不同使用者的道路使用（對應“方案 02”好友路——推車仔特快通道）
- 設計街坊為本的有效過路設施（對應“方案 03”行人地面紅綠燈）
- 提升街道空間管理
- 增加人和自然在城市的互動
- 改變駕駛主導的行為

實驗室的最終實驗方案從幾個角度探討如何設計以行人為本的街道，營造方便舒適而且有趣的街道環境，令市民享受步行，提倡將行人的經驗和需要納入街道規劃的考慮重點：

- 改善現有的街道規劃指南，引入包括行人路的“街道分類制度”，發展符合社區需要的街道設計
- 將有趣、令人享受步行的元素融入街道設計，提升步行體驗
- 協調街道空間，使街道使用者能安全平等地共享空間
- 從硬件出發，設計方便街坊、與時並進的街道設施

與過往的實驗項目不同，今次的實驗方案在街上實地測試，直接或間接影響到行人和駕駛者，也牽涉到法例和街道使用者的安全。街道管理涉及多個政府部門，實驗室團隊要與不同部門磋商，討論實驗的實際操作，反覆調整方案以釋除安全疑慮。因此，幾次的實地試驗除了檢測方案的質素外，亦是一次“走衙門”（通過各部門許可）的實驗，從中了解街道管理中各個部門的分工和權限，以及法例上的空間和限制。

在實驗過程中接觸過的部門及組織（按英文字母排序）

---

### **公營部門**

地政署九龍西區地政處  
路政署（市區）  
運輸署道路安全及標準研究部  
深水埗區議會  
食環署深水埗區環境衛生辦事處  
康文署深水埗區康樂事務辦事處  
深水埗民政事務處  
警務處深水埗分區警署  
運輸署交通控制部  
運輸署交通工程（九龍）部  
警務處西九龍交通部  
運輸及房屋局

---

### **社區組織**

健康空氣行動  
拓展公共空間  
智樂兒童遊樂協會  
聖公會聖多馬小學  
拾平台  
深水埗棚仔布市場  
東華三院余墨緣綜合服務中心

---

### **專業人士**

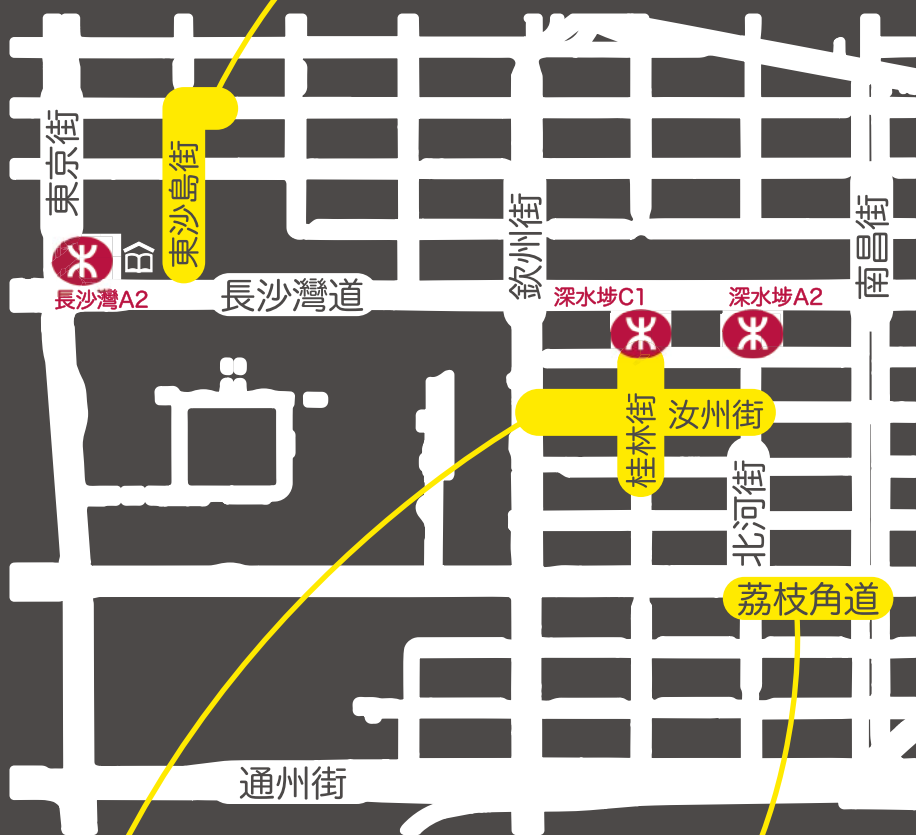
3M 香港有限公司  
思匯政策研究所  
道路安全研究小組  
園境設計師  
香港理工大學設計學院  
深水埗區議會議員  
行德 Walk DVRC

---

# 測試地點地圖 @ 深水埗



邊行邊玩趣味街道



行人地面紅綠燈



推車仔特快通道

## 邊行邊玩趣味街道



### 觀察

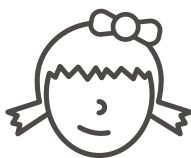
在深水埗居住的小孩和家長有感街道千篇一律、缺乏趣味：

如果可以在街道上畫畫  
或者玩耍就好了！



參與學生

如果街上有多點有趣的  
事物就好了！例如種植  
多些花草樹木，或者色彩  
繽紛一點，就像深水埗公園！



參與學生

條條街都差不多，  
不怎麼有趣……



參與家長

根據立法會 2017 年資訊述要的“香港的公共遊樂場”<sup>6</sup>，在深水埗，每個兒童只能享受 0.29 平方米的公共遊樂場空間，玩樂空間不足。雖然跟香港整體的平均數差不多，但仔細一看深水埗區遊樂場的分佈，便會發現大多集中於新發展的屋邨，甚少在中心地區。訪問中，小孩都表示遊樂場距離住處太遠，基於安全理由，父母不准他們獨自前往，而父母則因工作時間太長，甚少能帶小孩到遊樂場，小孩“玩”的需要無法滿足。深水埗固然不乏有趣的街道，但大人與小孩對於何謂有趣則各有看法，有小孩就認為擺滿貨品的街道不怎麼有趣。

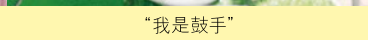
深水埗有些街道連接小公園，路面較寬闊，有潛質成為居民休憩或嬉戲的空間。但因為行人路處於整套街道規劃的邊緣位置（相對於行車路），當局在道路設計時，未有足夠的框架考慮步行環境及街道特色。現時香港的道路規劃主要考慮車輛的流量和走向，汽車道按照指標設立了一套完整的道路等級制度，如快速公路、主幹道等，並有相對應的政府指引和規範。然而，香港現時對行人路的指引只包括“香港規劃標準與準則”中的最低闊度標準，以及“行人專用區”和“非行人專用區”之分。由此，實驗室團隊從居民角度出發，開始反思一個“以人為本”的街道設計，是否亦應有一套能融入制度的街道分類及相應的設計指引。目前，由於缺乏一套能夠顧及街道的性質、用途、人流和車流為基礎的街道分類，當局對以人為本街道的了解亦因而相對貧乏，難以因應街道的用地、車輛流量、周遭環境及用戶群等作出相應的設計。故此，深水埗的街道往往予居民單調的印象，無法回應社區需要。

實驗室團隊就此參考世界城市案例，提出了一套香港的街道分類指引，以街道的“通行性”和“空間營造”作為思考方向，並選擇富有“空間營造”潛力的小區街道作為實驗場所，就當下香港街道所缺乏的空間與使用者的連結作出深入研究。

波士頓、布里斯托、三藩市和倫敦等城市設有街道指南和街道分類。根據倫敦街道類型分類，街道設計可分為九類，包括：主幹道、公路、交匯處、主要街道、小區街道、市中心等。“邊行邊玩趣味街道”實驗方案以東沙島街作為小區街道的例子，探討位於學校區、車流較低而且路面較闊的街道作為“趣味街道”的可能。實驗室團隊增設趣味裝置，讓人可以邊行邊玩，例如貫穿整條東沙島街的街道康樂棋、設於欄杆的電流急急棒、打鼓裝置等。“邊行邊玩”的概念源自街坊焦點小組討論，參與的小學生紛紛表示平日功課和補習繁忙，沒有時間停留在街上定點玩耍。因此，實驗室團隊提議將玩耍融入步行當中，這樣也能消除家長對子女流連街上的憂慮。

6 “香港的公共遊樂場（立法會資訊述要 ISE04/17-18）”，香港特別行政區立法會，2017 年 12 月 12 日。  
<https://www.legco.gov.hk/research-publications/chinese/essentials-1718ise04-public-playgrounds-in-hong-kong.htm>

## 建議雛型



## 結果及洞察

經過數次實驗，實驗室團隊觀察行人對各種裝置和遊戲的反應及喜愛程度，歸納出 10 個趣味街道的設計原則，包括：



### 環境

融入自然元素，  
營造輕鬆舒適的步行環境

提供舒適、清潔及美觀的休憩空間



### 切合不同使用者的需要

給予小孩及其他使用者發揮創意的空間，  
如塗鴉等，增加他們對街區的歸屬感

遊戲裝置連結在地特色，  
連繫社區的集體回憶

目標使用者以小孩為主，  
同時設計為不同年齡及能力人士通用

街道設計不需複雜但需時有變化，  
為步行經驗帶來新意

街道設計需考慮車流、  
天氣狀況及維修事宜，  
以確保行人及司機安全



### 與周邊社區的連結

與在地組織合作，  
配合多方面運作和維修的設計，  
增加趣味街道的可持續性

由社區主導、參與設計及運作整個過程

遊戲裝置促進家長和小孩的輕鬆互動，  
尤其在放學後

遊戲很好玩！



參與學生

好漂亮！  
真想一直保留這些裝置！



參與學生

現在讀書壓力大，  
有地方令小孩發揮創意，  
輕鬆一下，不錯！



參與家長

上學的路程不只是  
提醒子女執好所需用品，  
而是一起享受上學數分鐘的  
街道趣味！



參與家長

- “連結社區”乃趣味街道以至其他街道設計的關鍵，實驗室團隊在因緣際會下得到實驗位置旁邊的聖多馬小學支持，令實驗方案更能配合東沙島街學校區的需要，融入在地元素。家長不但分享平日於東沙島街的上學放學經驗，又按學校的活動時間表，向實驗室團隊建議實驗的日期和時間，令更多學生能體驗趣味街道。為了讓遊戲更切合當區情況，實驗室團隊收集學生在社區的生活點滴，並加入在遊戲設計中，如路人要避開狗糞。
- 社區主要持份者帶動了其他使用者的參與，實驗室團隊與小學的校長、家長教師會和學生商討實驗的運作和內容後，這些持份者主動擔當了宣傳工作——幾個學生自發組織朋友在校內各處張貼海報，家長則在家長群組發佈信息，校長更邀請鄰近學校參與，一傳十十傳百，令實驗的接觸群眾由校長一人，擴展到全校家長師生，以至附近的幼稚園學生。
- 東沙島街是附近居民遛狗的地方，不時有狗隻隨處便溺的問題，附近居民和學校曾向食環署、區議員等求助，依然無法解決。趣味街道實驗卻意外地帶來“副作用”：狗主更愛護裝飾後的街道，份外小心使用，不讓小狗隨意弄污。

今早回校路上沒有狗隻隨處便溺的痕跡了！  
或許因為狗主也想避免破壞這些吸引的裝置！  
這使我思考美化街道的可能性和重要性，  
使更多人對這街道產生歸屬感，亦令這街道更為整潔。



聖多馬小學校長

## 延伸建議

全面而完善的街道規劃，需要政府的有效指引及由下而上的社區參與。現時由於缺乏對街道（尤其是行人路）的仔細分類及相應的設計指引，使街道設計和管理皆無法對應街道的特色和社區需要。實驗室團隊認為有必要填補這個空白，首要是由運輸署訂立街道指南及分類，為各類街道建議適合的介入措施。

參考布里斯托的“臨時趣味街道許可證”(Temporary Play Street Order) 和紐約的“學校趣味街道”(School Play Street Scheme)，二者均歡迎公眾、社區團隊及學校申請暫時或定期封閉街道令小孩和青少年在街上玩耍。實驗室團隊建議，在運輸署的街道指南框架下，各區的街道改善措施可由區議會或以營造社區為目標的非牟利中介機構共同策動，讓社區團體及學校申請，進行一天、幾天或定期的“趣味和創新街道”。

由社區持份者主導，伙拍在地社區團體收集居民意見，共創多元的街道設計方案，比起一般以電子問卷或諮詢會為主的公眾參與有效，由於這些社區團體與居民已建立較密切的關係，接觸層面亦較廣闊，收集的意見自然更深入，能真實反映社區需要。

### 延伸閱讀

“Playability in Street Designs”(由實驗室成員區婉柔撰文)  
<https://bit.ly/2BrBUdx>



實驗短片請瀏覽：  
<https://bit.ly/2PuWQIK>



## 好友路——推車仔特快通道



### 觀察

街道是不同使用者共用的公共空間。規劃上，車輛佔用的空間最多，行人為次；行人當中，手推車使用者處於兩邊不是人的尷尬窘境——走在狹窄的行人路上，位置不夠，易生磨擦；走在馬路上，雖然有車轆，但卻脆弱非常。實驗室團隊識別了五種常見的手推車使用者，包括輪椅人士、嬰兒車使用者、街道清潔工、運貨工人和拾荒者。當中，街道清潔工人面對最嚴峻的挑戰：手推車最大最重、每天行走的距離最遠、大部分清潔工也不年輕，因此實驗方案決定以街道清潔工的道路使用為設計原型。根據實驗室團隊的統計，深水埗約有 500 位街道清潔工人，他們每天工作八至十小時，需要推着達 0.85 米 x 1.5 至 2 米的手推車、重達 136 公斤的垃圾往返八至十次。在行人路上行走時，不平的磚面令路程更為顛簸，同時，工人緩慢的速度、手推車的尺寸，以及車上滿載的垃圾往往容易招惹途人的不滿。亦因如此，街道清潔工大多身穿反光衣於馬路上行走，與車輛並行。

我們通常行馬路工作，  
因為行人路沒有空間讓我和手推車通過，  
有時車輛在身邊「呼」一聲飛過，還真可怕！



街道清潔工

道路使用者守則的指引顯示，現時並沒有針對這些使用者的街道設計和安全措施：“（手推車使用者）盡可能使用行人路，推動小型手推車時，尤應如此，但不可以危害或妨礙其他行人……如果你使用大型手推車，或者行人路非常擁擠或狹窄，你便應該在馬路上推動手推車……遵守駕駛人應該遵守的規則和指示。”根據警方 2016 年的交通報告，全港共有 20 宗與手推車使用者有關的交通意外，當中 12 宗發生在九龍西，三死九傷。怎樣的街道設計才可以促進禮讓及安全的公共空間共享文化呢？

## 建議雛型

以關懷為出發點，實驗開闢“好友路”，讓手推車使用者和輪椅人士優先使用，協調不同街道使用者，鼓勵行人自覺地禮讓和分流，同時測試不同物料，為推車人士製造舒適平坦的通道。實驗方案的靈感來自地鐵站月台地面以簡單的標示指引乘客排隊、讓出通道讓人下車。實驗室團隊期望以“好友路”達致理想的街道環境之三個元素，包括使用者之間沒有衝突、道路平坦和暢通。

兩次實地測試選址荔枝角道近北河街段。首次試驗，實驗室團隊在 2.8 米闊的行人路上以彩色粉筆將當中的一米劃作“好友路”，又邀請行人嘗試使用手推車作體驗；第二次試驗進一步為“好友路”鋪上木板，令路面變得平坦且與行人路面作明顯區分，實驗室團隊觀察路上行人和推車人士的行為變化，同時進行問卷調查，又以街道模型收集行人對空間分配的意見。



以模型收集意見



好友路方便輪椅人士使用



邀請行人試推手推車

## 結果及洞察

- 禮讓文化和行人之間的互相協調可透過空間的區分、簡單的傳意符號達到，無需訂立硬性的規則。實驗中，推車人士包括街道清潔工，自然而然就會選擇最輕鬆方便的路線走在“好友路”；而不少行人也主動於“好友路”以外的路面行走，並在等候過馬路時讓出“好友路”，以保持人流暢通。有受訪者表示，“好友路”的設立提醒了他們，其實區內也有不少手推車使用者，特別是一班清潔工人和拾荒者，負責清理受訪者們作為消費者所造成的垃圾，對社區尤有貢獻。這個發現拉近了行人路上兩類不同使用者之間的距離。
- 幾次街道實驗後，發現“好友路”適合在以下條件實行：
  - 推車人士使用率高
  - 行人路需達兩米闊度，以免“好友路”佔用整條行人路
  - 實驗使用的木板需經常更換，維修及清潔都比較困難，若要長期實行，有關單位需考慮物料的選擇，製造平坦的路面，同時能以顏色等為路面作明顯區分
- 要建立平等、暢通的街道，街舖是重要的持份者。沿荔枝角道和鄰近醫局街有多間回收舖，回收廢棄電子零件、紙張和金屬等，這些街舖慣常將雜物擺放在店舖外，行人一般都會避開。
- 實驗室團隊在兩次實驗前後均嘗試接觸荔枝角道的街舖，大部分商舖對實驗方案沒有意見。第二次實驗時，因為屬一次性的實驗，部分店舖主動將雜物搬離“好友路”，讓出通道，減少了行人路上的阻礙。長遠來說，要尋找誘因及進行更多溝通，讓店舖及其他使用者協調行人路空間的使用，改變慣常將店舖物品放出行人路甚至車路的習慣。

## 延伸建議

共享空間的概念和禮讓文化需要長期的教育配合，但與此同時，可以建立及擴展“好友路網絡”——首先，在社區網絡上，連結關心弱勢社群的社區團體，例如支援傷健人士、拾荒者、街道清潔工的組織等，進一步了解使用者的需要並促進他們的參與；規劃上，擴闊位於垃圾收集站、診所、醫院、長者中心周邊地區的行人路，實施“好友路”，形成一個方便推車人士和輪椅人士的行人路網絡，確保他們不需走上馬路。透過改變實際街道環境，促進街道使用者之間的共融，以及對有需要人士的關懷。



實驗短片請瀏覽：

<https://bit.ly/2nGNLL2>





第一次試驗：以粉筆劃分街道



第二次試驗：鋪上地板

## 行人地面紅綠燈



### 觀察

都市人日常生活“機不離手”，根據實驗室團隊的觀察，不論年青人或長者，每五個行人便有一個在過馬路或等候過馬路時使用手提電話。常見的活動包括瀏覽社交網站、發訊息、看地圖，甚至玩遊戲、看短片。香港並沒有與使用手提電話相關的交通意外數字，但有關意外在世界各地均有上升趨勢。在這種情況下，交通設施又能否跟上大家日常習慣的改變，與時並進呢？



## 建議雛型

實驗於過路處地面及兩旁欄杆嵌入燈條，會隨交通燈的顏色改變——綠燈、閃綠燈和紅燈，以提高行人和“低頭族”的警覺性。綜觀世界各地，荷蘭、德國、西班牙皆有開發類似的科技，為行人多添一重提醒。實驗室團隊在鴨寮街取材，進行了兩次實驗，而為了達到試驗效果，實驗室團隊以手動方式轉換 LED 燈條顏色。

## 結果及洞察

那些投入玩手機遊戲的人就另作別論，但對於一些正在傳短訊的人，燈條有一定的作用。



行人

對老人家挺好，有些老人家無法抬頭看紅綠燈，可以依靠地上的燈條，看到綠燈才過馬路。



深水埗街坊

- 大部分受訪者均有注意到地面的燈條，並認為實驗方案能提醒行人和低頭族注意燈號。但是，實驗室團隊難以評估有多少“低頭族”乃因看見燈條而跟隨燈號過馬路，因為一切往往只涉及微小甚至難以觀察的舉動，有時更是發生在潛意識中，故不易判斷方案成效。
- 實驗方案深受長者歡迎。實驗發現不少長者視力模糊，當要過距離較長的馬路時，無法清楚看見對面的燈號，亦有長者受腰背痛或駝背的影響，難以抬頭看交通燈，因此有時候只能跟隨其他行人“人過我過”，或者盡量看看是否有車駛近以判斷自己應否過馬路。實驗方案將交通燈設置在欄杆和地面，長者及視力不佳的人士便能輕易辨認燈號，令過馬路更安全。
- 實驗過程顯示，道路創新的過程遇上甚多掣肘。現時政府有清楚嚴謹的法例及指引規管法定過路設施的設計、顏色和尺寸等，實驗方案雖然規模不大又能輔助現有的過路設施，但卻不是法定的道路標記。有關政府部門因方案“太創新”，無法從現行的法律或指引框架回應和批核方案實地試驗，而且創新過路設施涉及行人及車輛安全，有關部門亦擔心引起執法困難，無法釐清責任。實驗方案最後得以進行，實在殊不容易，實驗室團隊需要反覆與多個部門溝通，調整實驗方案（例如擺放位置及確保燈光不會對司機構成影響），當中過程繁複需時。由此可見，要開拓新的街道設施，需要跨部門協調，並以實驗方式製造機會令指引框架以外的創新方案可作短暫試行及適時調整，但若每每創新都要牽涉法例改動，街道設施實難與時並進。

## 延伸建議

實驗方案不只方便“低頭族”，對長者和傷健人士亦有幫助；經過團隊的觀察，實驗方案適合在以下地區或情況實行：

- 交通黑點
- 長者人口較多的地區
- 醫院及學校周邊街區
- 兩邊行人路距離較遠的過路處，以及接近馬路轉彎處的過路處



實驗短片請瀏覽：  
<https://bit.ly/2SztR1O>



## 其他觀察及建議

除了以上三個實驗方案外，實驗室團隊其實就選定議題提出了其他實驗構想，然而要在行人如鯽的道路進行實地測試，需要考慮現行法規及管理上的限制，因此這些構想最終未被選取或只能以圖樣 / 紙雛型收集街道使用者的意見。例如在馬路上繪畫特色斑馬線或大面積圖案引起駕駛者注意及慢駛，但因為這些圖案不在法定的道路標記框架內，有關部門擔心會引起駕駛者誤會而釀成意外；亦有實驗構想涉及臨時行人過路處，將某段行車線封鎖以擴闊行人路，這些方案涉及臨時交通措施，必須由持有認可資格的工程公司承辦，但因措施小型及非常規，故沒有公司願意承辦。

實驗室團隊相信這些未被實踐的方案均有潛力提升社區的易行度，並揭示“以人為本”的道路設計與現行道路的法規及管理的潛在衝突。現列舉這些方案、觀察和市民意見，為未來街道可有更以人為本的規劃提供參考。

### 行人為本的過路設計——加長斑馬線

- **道路觀察：**不少現有過路設施的規劃沒有充分考慮因應行人的習慣改變而產生的“期望路線”(desired path)，設立在較不方便或行人需要繞路的位置。以桂林街 / 汝州街交界為例，桂林街（介乎鴨寮街和汝州街一段）是深水埗其中一條行人專用街道，於平日中午 12 時至晚上 9 時為行人專用區。然而，與之相交的汝州街並非行人專用街道，行人需要停下等待紅綠燈過路。出於慣性及便利，不少市民會直接從桂林街直行，經非斑馬線區域橫跨馬路，而非在 20 米以外的法定過路處。根據團隊觀察，在十字路口直接過馬路的行人比在法定過路處的行人多五倍，而使用該路口的行人數量遠超於過路處可容納人數。大部分行人“人過我過”，或是看見沒有車駛過就過馬路，險象環生。
- **建議：**實驗室團隊提出延長斑馬線，並於馬路的另一側增加額外斑馬線，以減低危險過路情況。出於技術因素及安全考慮，此建議雛型未能做實地測試，團隊希望運輸署日後跟進，在設計時以人為本，設立或延長過路處時要跟隨行人的過路習慣。

## 避免行人繞行的斑馬線——對角斑馬線 (Diagonal Crossing)

- **道路觀察**: 實驗室團隊觀察, 某些過路設計未能回應行人的習慣, 不少路口需要市民繞行, 例如於長沙灣道和元州街交界處, 若要走到斜對角需要經過兩組交通燈。由於行人可在一組交通燈的時間直接走到斜對角, 不少市民會冒險選擇比較便捷的方法, 打斜角走過路口, 例如從十字路口的右下角“飛奔”往左上角, 影響安全。
- **建議**: 實驗室團隊建議參考大城市如東京和倫敦已實行的“全向十字路口”(P.55) 及“對角斑馬線”措施作試驗, 讓市民能安全地從不同方向走過十字路口。可惜, 出於技術因素及安全考慮, 此建議雖型在是次實驗室中未能做實地測試; 實驗室團隊建議運輸署在未來的交通規劃中考慮“全向十字路口”及“對角斑馬線”, 增添對市民步行路線的考量, 達致行人為本的過路設計。



## 交通緩行措施——顯眼的交通緩行標記

- **道路觀察：**汝州街屬於悠閒式街道。根據運輸署的劃分，在悠閒式街道上 (traffic calming street)，行人路會擴闊並盡可能減少停車位，亦會採取一些減低交通流量的措施，例如設置較窄的行車線和減速平台，使車輛減慢行車速度。然而，根據團隊的觀察，汝州街交通繁忙，其與桂林街交界處車流及人流量都頗高，汝州街未有採取明顯的減低交通流量或鼓勵慢駛的措施。實驗室團隊與司機進行訪談，受訪者均表示未知汝州街原來是悠閒式街道，顯示悠閒式街道宣傳和標示不足。不少十字路口的情況與上述桂林街 / 汝州街的情況類似，需要車輛減速以保障行人安全。
- **建議：**實驗室團隊參考其他城市使用立體圖案誘導緩行的例子，建議加設具趣味性的交通緩行措施，例如於地面塗上顏色對比鮮明的大面積圖案，或改變路面及欄杆的顏色，以提醒駕駛者已駛進悠閒式街道，作為減速的提示。出於安全考慮，此建議雛型未能進行大規模測試，但團隊嘗試用卡通烏龜圖案的標示作簡單測試，反響頗佳，受訪司機表示較能接受簡單的顏色轉換或圖案。



實驗室團隊以有趣的路牌鼓勵司機慢駛



“我參加的主要目的，是學習社會創新實驗室及設計思維的方法和模式，希望將來於其他政府部門做管理顧問研究時可以應用。我認為這個目的已經達到。”

**李俊豪**  
實驗室團隊  
公務員

“我對運輸署的認識加深了，亦幸好有幾位開明的工程師參與，他們細心講解部門的角度和角色，以至與其他部門商討的困難，令我們對其他公營部門的運作認識多了，亦了解到公營部門的員工不一定都官僚，亦有人性化的一面。”

**林凱欣**  
實驗室團隊  
社工

# 5 實驗室的建議和影響



“是次跨界別合作，既能令我認識不同專業人士對道路設計的看法，而不同專業人士亦能互相補位、發揮各自所長，令實驗最終能順利完成。舉例說，運輸署工程師熟悉道路條例和申請臨時交通安排機制，提供了很多寶貴意見，令實驗裝置能夠成功落地；社工慣於面對街坊，對收集用家意見亦起了關鍵作用。”

**顏偉鴻**  
實驗室團隊  
公務員

“在過去五個月的實驗過程當中，不論是定義問題或是設計改善方案，數十名不同背景的實驗室團隊成員不再只從我們的認知、我們自身的經驗出發；相反，我們更重視街坊及其他用家的意見，其中有不少從日常生活體驗出發的細節，都是我們容易忽略的。”

**梁家豪**  
實驗室團隊  
城市規劃師

## “行多步”社會創新實驗室的觀察和建議

我們以大概五個月的時間，在社區深入考察，製作不同的建議雛型，以三個實驗方案回應考察中發掘到的三個主要街道議題，嘗試引入街道創新設計，並探究易行街道的不同維度。儘管“行多步實驗室”以深水埗為基地，但當中觸及的街道議題並不局限於深水埗。整合實驗結果及市民反應後，我們觀察到以下需要，希望運輸署參考及接納：

### ■ 1. 制訂完善的街道規劃指南

在街道規劃的未來願景中，必須扭轉現時行人道在交通規劃上的邊緣位置，制訂包括行人道的街道分類和指南，掌握各種街道的特色和用途，作出相應的改善措施或設計。

### ■ 2. 重視市民的街道經驗

重申步行體驗的重要性，將其納入街道設計和規劃的指標，改善行人道的舒適度和趣味性。

### ■ 3. 因應用家和社區的需要，發展街道特色

掌握用家的出行模式及使用道路的概況，以有效回應其需要；重視街道作為市民公共生活的場所，在街道規劃和設計的過程中加強社區參與，為街道注入社區特色。

### ■ 4. 發展與時並進的街道設施

適時審視現有的街道設施，提升街道設施設計指引的彈性；善用科技改善街道設施，回應急速改變的都市人生活習慣。

### ■ 5. 鼓勵平等共享公共空間

以街道設計協調不同的街道使用者，照顧弱勢社群的需要，令所有使用者能享受舒適安全的街道。

## 實驗室的影響

實驗室雖已結束，但團隊對易行城市的倡議、對繼續測試不同的“行多步”實驗方案仍充滿熱情。有團隊成員自發後續跟進，例如與道路安全專家合作，深入分析推車人士的交通意外數據，期望改善相關意外的跟進及預防工作；另有團隊成員與社區組織合作，跟進及商議“共融友好街道”如何在社區應用；創不同協作亦會在能力範圍內，繼續支持這些進一步的小規模實驗，並感謝實驗室團隊的投入和參與。

社會創新實驗室的模式能促使多方合作、加強公共政策及服務創新的動力；我們也明白，實驗室提出的創新建議，涉及政策和規劃指引的更新，以及跨越多個部門的協調，改變需時，並不容易。根據創不同協作過去兩次的實驗室經驗（分別以圖書館和公園為研究主題），新的措施需要一段時間醞釀發酵，深化公眾參與，方能有效落實。因此，創不同希望與運輸署“步行城市策劃組”在多方面繼續合作，發展健康城市，將以人為本的道路設計及思維引入街道規劃中，並啟發新模式的社區發展，鼓勵社會各界協同互助，為易行的健康街道注入力量。

作為一次市民與政府部門的協作創新過程，“行多步實驗室”的模式亦能為跨領域人才和社區發展帶來以下影響：

### ■ 嶄新的跨界能力建設

由前期在社區收集街坊故事、分析現狀、接觸業內人士，至一起動手製作建議雛型，實驗室的過程對於整個團隊，尤其參與其中的年輕運輸署工程師來說，都是嶄新的經驗。工程師能透過投訴以外的渠道接觸市民，互相聆聽，獲得新的角度和想法。一位工程師分享：“跨界合作最特別的，就是認識各界了解問題的角度，既有學生，也有不同界別的專業人士和東華三院余墨緣中心的街坊。作為運輸署工程師，很多時我都會擔心實行上的問題；其實，跨界合作的契機就是這樣發生——如何從其他角度思考和觀察用家需要。”實驗室的行動型研究方法，也擴闊了成員對公眾參與及收集市民意見的想像。

### ■ 社區發展的新模式

實驗室以實驗方式與公營部門合作創新，以設計思維了解使用者的行為，注重溝通而非對立，這種模式對是次的支持機構也具啟發及參考作用。聖多馬小學校長參與“趣味街道”的實驗方案後分享道：“這次實驗給我和其他同事帶來思維上的衝擊。傳統上，我們解決問題時很容易偏向‘禁止、不允許這樣、不允許那樣’，但這一次，我們與創不同協作合作和溝通，帶來了新的思考方向。與其是禁止，可不可以是善用呢？我們可不可以多一點溝通、聆聽和包容，平衡不同持份者的需要，照顧到社區整體的益處呢？”此外，身為社工的實驗室團隊成員亦表示，社會創新實驗室帶來另一種社區發展（community development）的可能性：社區發展注重充權和政策倡議，傳統做法是組織街坊、就某些切身議題開記者招待會等，但這些做法未必每次適用和有效。社會創新實驗室提供了相對溫和並重視參與的做法，讓街坊參與發掘議題和發展實驗方案的過程，從而達致充權和政策倡導。

## 運輸署的回應

創不同協作感謝運輸署的支持，於這個嶄新的共創實驗擔任我們的實驗室伙伴。以下是運輸署的回應：

“行多步實驗室”為參與其中的運輸署成員提供了絕佳機會，讓他們與深水埗街坊直接對話，並於街道設計和管理上，獲得許多寶貴的改善建議。這是一個難得的平台和培訓機會，促進了運輸署的實驗室成員與公眾相互了解。

在面對面的溝通中，街坊根據他們的生活經驗提出了各種想法，經常引發運輸署的實驗室成員構思新的方案，創造安全便捷的步行環境；他們亦從交通管理和安全角度上，理解我們的關注和限制。在工作坊期間，來自各行各業的實驗室團隊成員都勇於跳出框框，從不同角度回應街坊意見，我們亦很高興看到建議雛型廣受公眾好評。從實驗室所獲取的經驗，尤其是用家為本的方法，定必為我們將來改善行人環境的規劃，帶來許多深刻的啟發。



不同持份者，如運輸署步行城市策劃組組長陸復民（後排左四）、運輸及房屋局局長政治助理符傳富（後排左六）及道路安全專家鄭子憲（後排左五）就實驗室團隊成員的街道實驗提出意見

## 健康空氣行動的回應

創不同協作感謝健康空氣行動的支持，於“行多步實驗室”擔任研究伙伴。以下是健康空氣行動的回應：

整體而言，此項計劃經過精心設計，滿足了不同合作者的需要，尤其在資源上，每個週期的長度、參與者的專才範圍、場地和設備的支持、可接觸到的社區領袖 / 機構、專家、決策者 / 具影響人士等，均得到充分規劃。

### 我們的倡導模式

健康空氣行動一直提倡三管齊下的方法：針對問題建立相關知識和理解、連結本地相關持份者的資源、尋求可持續的解決方案。社會創新實驗室的方法正與上述的提倡不謀而合——既能培育社區知識並識別出受影響人士的痛點，又能連結主要持份者包括社區人士和決策者，亦探討了解決問題的實際方案。這個方法為決策者（運輸部門）、非政府組織（健康空氣行動）和社區人士建立了一個對話和協作的溝通平台，具實際價值。

### “倫敦健康街道”如何適用於香港？

在香港推動“倫敦健康街道”方法，預計將會面對制度上的困難。包括香港在內的許多司法管轄區，其運輸和衛生政策都由兩個不同的部門負責；運輸政策的執行表現通常並不以公眾健康為衡量指標。然而，隨着愈來愈多科學證據證明兩者之間互有關聯，倫敦的“健康街道”模式就清楚闡釋如何克服這種制度上的困難。社會創新實驗室提供了一個風險有限的環境，讓不同關鍵界別之間能作對話和實驗。在現行制度下，政策創新與統籌辦事處的成立，有望能處理此類跨局 / 部門事務，而起動九龍東辦事處則示範了一個集中辦事處如何以跨範疇的方式提供服務。

### 建議雛型

這次實驗室的建議雛型均精彩地展示了社區創造力，亦是團隊與合作者們和街坊（“街坊智囊團”）持續對話之下的亮麗成果。尤其當中“邊行邊玩趣味街道”在背景脈絡和內容上均有深入探討，例如實驗室團隊在構思建議雛型時，已就街道的功能問題引發許多思考和討論。依我所見，這將來有很大潛力能發掘成各種議題，例如環境健康方面（供人玩耍的街道應該安全、沒有環境健康風險 / 健康空氣行動的着眼之處）、教育方面（“玩”可否成為教育系統的核心部分？），甚至可以建立一個跨代社區（香港社會將有愈來愈多長者，他們也可能是“趣味街道”的主要使用者）等等。至於其他兩個原建議雛型“好友路”和“行人地面紅綠燈”，均就街道使用者所面對的具體難題作出了相當生動的回應。

### 為健康空氣行動的將來工作帶來啟發

今次的計劃，令健康空氣行動開始思考如何連結多方合作者以達至社區賦權。最近，健康空氣行動正試行一個社區參與的模型，連繫社區與專家——社區居民每天都受空氣污染所影響，但缺乏解決問題的相關知識、工具和方法；而專家正正則擁有相關專業或技能以提供所需資源。這種以用家為中心的模式，到底可以如何更妥善應用於環境健康 / 空氣污染問題上以增加社區的權能，這點仍然有待觀察；不過健康空氣行動的將來活動，卻肯定會嘗試把用家（即受影響的人群，如老人、兒童和慢性病患者）置於我們計劃的重心。

## 實驗室團隊的宏觀思考

- 作為民間發起的公營服務創新實驗室，我們希望實驗的成果能為體制帶來影響和改變。是次實驗室的特點，在於運輸署已經成立“步行城市策劃組”，專責推行“易行”措施並推動“提升香港易行度顧問研究”，正與“行多步實驗室”有着共通的宗旨和目標。我們在實驗的過程中能與運輸署溝通和合作順暢，實在有賴運輸署的信任。我們希望實驗室提出較為落地的方案以及宣傳方式等，對於運輸署的顧問團隊及正在進行的研究有參考作用，令以人為本的新方案在日後更易推行。
- 在政策層面，要推動以人為本的街道規劃，需要修改現時的街道規劃和街道設施的指引，當中牽涉市區內更仔細、更能確保行人安全的時速限制和行人道 / 馬路的空間分配、街道設施如過路處的位置和設計，以至悠閒式街道或減速區的路面設計，以配合整體理念的改變。唯現時大部分的道路規劃及管理仍以汽車為本位，若要推動範式轉移，需要更廣泛的公眾及駕駛者教育。參考其他大城市的成功例子，我們相信香港的市民和駕駛者也可以改變習慣，回應以人為本的城市街道發展。

依團隊觀察所見，街道管理現時分工細碎，涉及多個部門，除了運輸署外，還有路政署、警務署、地政署、食環署和康文署等，街道管理欠缺整全視野，未能照顧不屬單一職能、比較複雜的街道需求，如營造富地區特色的街道設計和經驗（及其所需的彈性管理、硬件需求等）。思匯政策研究所的研究報告“動感街道管理 Managing Vibrant Streets”已提出更深入的觀察和建議。

- 實驗方案“邊行邊走趣味街道”雖與街道設計相關，但我們發現原來“趣味街道”並不屬於有關政府部門的主要權責。運輸署以提供安全、健康及便利的行人環境為職責，地政署則負責街站設置的申請，而康文署管理公園，但並不是街道的管理者。因此，若要推行趣味街道或相關想法，在目前的政府分工之下，未能找到牽頭部門。團隊希望運輸署能擔任協調者，嘗試尋找創新的方法，鼓勵政府與民間合作，例如第 39 頁所建議，可由區議會或以營造社區為目標的非牟利中介機構牽頭，協助開展創新的趣味街道計劃。

## 街道創新實例



相片提供：Better Bankside

### 健康街道計劃（英國倫敦）

2017 年中旬，倫敦市長草擬了一份“市長交通策略”，提出以“健康街道”理念作為倫敦未來交通規劃的發展框架，及後於 2018 年 3 月正式通過諮詢，在倫敦開始落實。健康街道的理念，探索如何鼓勵“積極通勤”，引導倫敦市民享受積極健康的人生。倫敦交通局提出“健康街道指標”以及相應的政策規劃和設計指引，希望從不同層面建立倫敦的健康街道。政策涵蓋各方面：加闊行人路路面及改善綠化空間、優先建立完善的單車道網絡，甚至透過整體城市規劃減少通勤需求，增加非機動車及公共交通的使用率。街道創新需要多方面合作，由倫敦政府牽頭的健康街道計劃，體現了體制內的推動對於服務革新的重要性。

<https://tfl.gov.uk/corporate/about-tfl/how-we-work/planning-for-the-future/healthy-streets>

### 牛津圓環全向十字路口（英國倫敦）

如何管理人多擠逼的十字路口？建行人天橋？建隧道？還有其他方法嗎？

牛津圓環 (Oxford Circus) 位處倫敦市的心臟商業區。原有的行人路狹窄難行，使這個車多人多的十字路口險象環生。城市設計顧問公司 Atkins 提倡加入“全向十字路口”：以十字交叉狀的行人路解決人多擁擠的問題。Atkins 參考了日本東京澀谷區著名的十字交叉路口，拆卸牛津圓環行人路原有的欄杆並縮窄安全島，大大增加行人空間達 70%。當綠燈亮起，行人會有 30 秒時間橫越 25 米長的交叉路。“全向十字路口”的設置直接而便捷地解決過路問題，有效應付每小時高達 4 萬人次的龐大人流，可謂真正的四通八達。

<https://www.atkinsglobal.com/en-gb/projects/oxford-circus-diagonal-crossing>



相片提供：Atkins Global

## Salt Road Project (韓國首爾)

老舊小區常常予人不安全、貧窮、罪案率高的感覺，首爾市鹽里洞亦不例外。Salt Road Project 便是鹽里洞的創新應對方法——透過更新舊區環境，減低罪案率並提高生活在舊區的安全感。此計劃進行多項社會實驗：

1. 將 1.7 公里長、昔日令人卻步的「鹽里路」改造成富有趣味的健身徑，結合小巷地勢及沿途建築物的特色，設計多個健身站，吸引居民和遊客鍛鍊身體。
2. 重新設計社區地圖、路標、街燈，把整支街燈塗成黃色，配有地圖及指示牌，並使用更明亮的 LED 街燈。
3. 設立六所「安全屋」——將六位居民的家門塗上鮮黃色、裝上閉路電視及直接聯絡警察的緊急安全鐘，居民並受訓為受威脅的行人提供即時協助。
4. 邀請居民及義工把兩側牆壁塗成鮮豔的顏色，並在地上塗上街頭遊戲。
5. 把舊供水系統設施改建成居民中心，舉辦社區活動，成為居民的聚腳點。

Salt Road Project 的創新應對除節省政府保障人民安全的成本，亦使社區安全感上升，令居民間的聯繫更加緊密。充滿活力的鹽里洞更開始吸引特色商舖和小咖啡館進駐，加上別具創意的街道設計、塗鴉及健身徑，令這個歷史悠久的小區漸成遊客的好去處。

[http://www.social-life.co/blog/post/Seoul\\_city\\_salt\\_road/](http://www.social-life.co/blog/post/Seoul_city_salt_road/)



相片提供：Youngwoo Jeon/Social Life

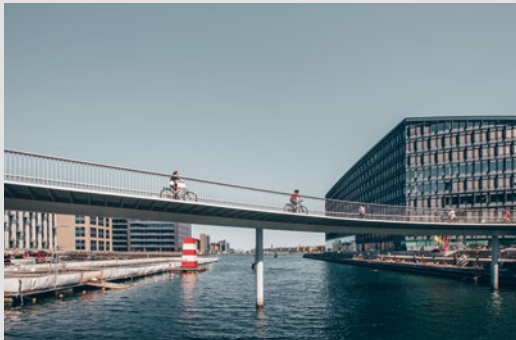
## Skypark Seoulo 7017 (韓國首爾)

一個“汽車為本”的城市如何轉化為“行人為本”？首爾就有一座於 1970 年代建成、已停用並面臨拆遷的高架橋，當地政府不但沒有清拆，反而倡議保留，將之改造為空中花園，為城市發展帶來新的可能。天橋全長約 1.7 公里，貫穿了鄰近火車站的大廈，又種植了約 2 萬 4 千多棵花卉與樹木，集咖啡室、圖書館、藝文表演場地於一身，旋即成為首爾市民休閒娛樂的勝地和好去處。首爾路 7017 (按:70 指原建造年份、17 指活化成行人橋年份) 告訴我們，石屎森林中可以建造綠洲，在城市步行也可是賞心樂事。

<https://www.star2.com/culture/2018/05/19/seoulo-south-korea/>



相片提供: Ossip van Duivenbode



相片提供: Copenhagen Media Center

## 單車超級高速公路 (Cycle Super Highway) (丹麥哥本哈根)

丹麥作為“單車王國”全球聞名，單車不僅屬於零碳排放的綠色交通工具，更能節省道路空間，促使市民多做運動，因此單車交通乃丹麥政府交通政策規劃中重要的一部分。在多年的政策推動下，四分之一的丹麥人口使用單車作為五公里內的短途交通工具，高峰時期單車塞車的情況可以媲美其他地方的汽車塞車情況。有鑒於此，丹麥政府推出“單車超級高速公路”，以首都哥本哈根為中心延伸至周邊 23 個城市，設立專供單車使用的道路及相應設施，包括在 2014 年投入使用的蛇形單車高速公路。這些線路組成了完善的單車路網絡，並與其他公共交通網絡相連，鼓勵市民使用可持續的交通模式。有別於普通汽車高速公路，哥本哈根的單車高速公路結合多種運輸模式，展現了對城市通勤的另一想像，讓人反思城市街道的空間分配與市民生活的關聯。

<https://supercykelstier.dk/>

# 鳴謝

(按英文字母順序排列)

## 實驗室伙伴



## 研究伙伴



## 社區伙伴



東華三院  
余墨緣綜合服務中心

## 社會創新實驗室小隊

何嘉妍	潘淑麗
鄭妙盈	黃英琦
鄭家樂	甄卉露
盧映庭	

## 實驗室成員 (按組別排列)

李欣錡	陳卓輝	區婉柔	龍子維
李奕駿	周錦華	陳穎聰	謝穎琳
梁家豪	林凱欣	林宏基	
梁晞藍	李俊豪	李明蔚	
梁嘉慧	吳汝欣	吳思揚	
吳育詩	顏偉鴻	岑家豪	
	徐葉駿	蘇泳霖	

## 排版

梁家文 @ Good Morning Design

## 錄影

獨立游擊 Indie Guerilla

## 動畫

林映彤

## 攝影

張偉樂  
林磊剛  
袁嘉駿

## 編輯助理

區婉柔  
周約雅

## 實習生

陳臻亮  
范嘉淋  
鄧穎雯  
黃蕊獻

## MaD 團隊全力支持

---

## 特別鳴謝

3M 香港有限公司  
思匯政策研究所  
Derive Lab (墨西哥)  
地政署九龍西區地政處  
效率促進辦公室  
環境衛生辦事處  
食環署深水埗區環境衛生辦事處  
路政署(市區)  
警務處西九龍交通部  
警務處深水埗交通部  
拓展公共空間  
Placemakers (荷蘭)  
智樂兒童遊樂協會  
深水埗區議會  
深水埗區環境衛生辦事處  
深水埗區康樂事務辦事處  
深水埗民政事務處  
聖公會聖多馬小學

運輸處交通控制部  
運輸處交通工程(九龍)部  
運輸及房屋局  
拾平台  
深水埗棚仔布市場  
鄭泳舜 立法會議員及深水埗區議會交通事務委員會主席  
張永森 深水埗區議會主席  
符傳富 運輸及房屋局局長政治助理  
馮建璋 健康空氣行動行政總裁  
鄺子憲 香港道路安全研究小組主席  
黎文燕 思匯政策研究所高級研究員  
黎曉峰 Esri 中國(香港)有限公司 GIS 分析員  
梁福厚 莫特麥克唐納香港有限公司顧問  
陸復民 運輸署步行城市策劃組長  
潘富傑 行德董事會成員  
Chris SIGALOFF  
蕭競聰 香港理工大學設計學院副教授  
黃若葶 園境工程師  
司馬文 創建香港行政總裁

---

## 出版

創不同協作有限公司  
Unit B, 13/F, Por Mee Industrial Building, 500 Castle Peak Road, Kowloon  
九龍青山道 500 號百美工業大廈 13 樓 B 室

### 出版日期

2019 年 7 月

### ISBN

978-988-78491-7-9



This work is licensed under a Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 Unported License, <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>

We hope to make contents of this report freely accessible to everyone. Feel free to make good use of this report for non-commercial purposes. A few images are copyrighted. Please respect the owners' rights and do not reproduce the noted pages.

Online version  
<https://issuu.com/mad.asia>

主辦



捐助機構



香港賽馬會慈善信託基金  
The Hong Kong Jockey Club Charities Trust  
同心 同步 同進 RIDING HIGH TOGETHER

創不同協作有限公司

電話：+852 3996 2788

傳真：+852 3020 3396

電郵：sociallab@mad.asia

 MaD Asia  MaD Asia Channel

 JCMaDSocialLab

[www.MaD.asia](http://www.MaD.asia)