

3.2 連結與銜接元素

3.2.1 簡介

為建構暢通易達的建造環境，建築物與設施之間的連接空間必須暢通無阻，以組成完整的行程鏈。行程鏈應連續不斷，使所有使用者，不論能力如何，都能輕鬆地到達最終目的地和沿途各處(3.2.1a)。

清除或減少行人徑沿途的障礙，可達至連結效果。連結程度不單包括提供斜道、升降機、觸覺引路帶等通達元素，還涉及在路程上全面的體驗。因此，在發展項目的初期便應加以整體考慮。整段路程應該連貫，而具體的行人徑、方向，以及沿途的感官效果安排也要一併考慮。



3.2.1a 香港常以行人天橋連接建築物、設施和戶外場地



3.2.2a 後來加建的斜面

3.2.2 通道策略與規劃

3.2.2.1 通道策略

正如第3.1節通道所述，預早制訂通道策略極為重要，並應顧及整條行程鏈上主要的通道考慮。假若後期才進行零碎的加建工程，可能會所費不菲，費時失事，既不美觀又不能充分發揮作用(3.2.2a)。

有關通道策略和制訂通道規劃圖的指引，請參閱《暢道通行——良好作業指引》第6.1節。

3.2.2.2 連結與銜接設施

市區戶外環境的連結及銜接元素包括：

- 天橋
- 隧道
- 樓梯
- 電動扶梯
- 斜道和下斜路緣
- 升降機和垂直升降台
- 車輛上落客區

3.2.3 連接與過渡空間

3.2.3.1 空間改變

人們在行人徑沿途或會經過多次空間上的轉變。假如空間轉換經過精心規劃，而且連接妥善，可令途人有更豐富的體驗。連接通道和過渡空間不應成為途人的障礙。設計銜接區域時，應注意下列各項：

- (a) 所有銜接區域的地面應與行人道一樣穩固防滑。
- (b) 不同地面的交界處必須平坦；不同物料之間的夾縫或伸縮縫應少於13毫米闊。

- (c) 觸覺引路帶應沿行走路線伸延，以保持兩個區域之間的通道連貫(3.2.3.1a)。如協助覓路的設施有變，應設置充足的告示提醒途人。
- (d) 如行人徑通往不同的空間或平面高度(例如從狹窄的行人道通往戶外遊樂場，或從戶外行人道進入隧道)，應在重要地點設置標誌、路緣、扶手等方向提示，為途人指引連貫的通道(3.2.3.1b及3.2.3.1c)。視障人士尤其需要沿着連貫的行人徑前往目的地。



3.2.3.1a 觸覺引路帶從行人道伸延至連接天橋



3.2.3.1c 以扶手提示方向，協助途人沿行人徑穿過過渡空間



3.2.3.1b 觸覺引路帶從戶外區域導引前往通達指南及其他目的地



3.2.3.1d 主要路口有多媒體標誌協助覓路



3.2.3.1e 地面圖案繁雜，加上日照影響，會令行人上落樓梯時感到不適，甚至危害安全



3.2.3.1f 毗鄰空間的照明度不宜突變

3.2.3.2 橫向行走和高低接駁

- (e) 主要路口應設有標誌，清楚指示方向，方便覓路和定向；並須視乎情況提供視覺、聽覺及觸覺資訊 (3.2.3.1d)。
 - (f) 不同地面的質感、顏色、圖案和照明效果不應突變，以免危害途人安全或引致不適 (3.2.3.1e)。
 - (g) 因為眼睛需要時間適應光度變化，所以毗鄰空間的照明度不宜突變，(3.2.3.1f)。舉例來說，隧道與出口之間的過渡區域，照明度應漸變。有關照明的良好作業詳情，請參閱第3.8節 — 照明。
- (a) 如相連空間的平面高度無法不變，便應有足夠設施協助不同需要的途人。例如提供斜度少於1:20的緩坡、通達斜道或通達升降機 (3.2.3.2a)。
 - (b) 在平面高度有變的地方，例如樓梯和斜道兩端，以及連接天橋和行人隧道的入口處，應鋪設顏色對比鮮明的觸覺警示帶 (3.2.3.2b)。
 - (c) 香港常以行人天橋和隧道接駁街道與建築物 (3.2.3.2c及3.2.3.2d)。改善工程現正分期進行，為全港行人天橋加裝升降機。
 - (d) 應提供足夠標誌，包括適當的觸覺及聲頻導引，指引途人前往交通設施或其他目的地 (3.2.3.2e)。



3.2.3.2a 接駁隧道的通達升降機



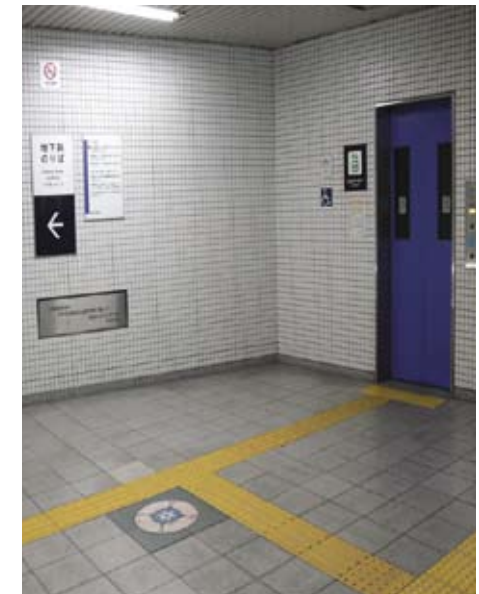
3.2.3.2b 導引前往行人隧道的觸覺引路帶



3.2.3.2c 以標誌和觸覺警示帶指示行人隧道入口的位置



3.2.3.2d 在行人天橋安裝通達升降機，方便上落



3.2.3.2e 在樓層轉換處提供覓路資訊，引導使用者前往目的地

3.2.3.3 連接運輸設施的通道

利用車輛作運輸是行程鏈重要的一環。但凡建築物和戶外場地有交通工具可前往，便應讓任何人士都能使用。運輸設施應有行人徑直接接駁各目的地。

(a) 停車位

- 通達停車位應設於通達行人路附近，該路段應可直達某項設施的一個主要入口。停車位的位置應配備清楚顯示(3.2.3.3a)。通達停車位的良好作業建議，可參閱《暢道通行——良好作業指引》第6.3節。

- 若沒有通達停車位，應在通達入口附近設置上落客區，並適當地加設下斜路緣或斜道(3.2.3.3b)。該入口應位於或靠近設施的主要入口。

(b) 公共運輸交匯處

- 上客區附近應設定一處面積不少於1,500毫米 x 1,500毫米的地方，供輪椅使用者等候登車。該處應設有下斜路緣，並以國際通達標誌清楚標示(3.2.3.3c)。
- 上落客區與相關設施的通達入口之間應設有通路，並以觸覺引路帶及其他覓路工具引路。



3.2.3.3a 通達停車位設有下斜路緣連接行人路



3.2.3.3b 上落客區有國際通達標誌在下斜路緣上



3.2.3.3c 公共運輸設施的通路和輪椅候車處

3.2.3.4 廣場及其他休憩用地

- 觸覺引路帶和警示帶方便視障人士在公共運輸交匯處覓路，以及前往乘搭各種交通工具(3.2.3.3d)。
- 公共運輸交匯處的整體布局和接駁路線應簡單易明，並設有通達標誌清楚指示各路線和目的地。宜設置多媒體平面圖，顯示各巴士站的位置和不同的巴士路線。

廣場及戶外休憩處，既是城市規劃環境的重要部分；也是市民喜歡聚集或稍事停歇的場地。這些場地亦連繫了建築物與各類設施，成為行人徑的一部分。設計上述休憩用地時，應注意下列各點：

- (a) 廣場或休憩用地的布局應該簡單清晰，方便使用者覓路。例如出入口位置應該明顯，各個功能區域要清楚劃分。
- (b) 主要交界處應設有標誌協助覓路及定向，並清楚指引使用者前往下一目的地。應適當地提供視覺、聲頻及觸覺資訊(3.2.3.4a)。



3.2.3.3d 公共運輸交匯處的下斜路緣和觸覺警示帶



3.2.3.4a 休憩用地設有觸覺引路帶通往各幢建築物

3.2.4 感官及心理需要

人們穿越兩個不同空間時，間中會感到迷失方向。周詳規劃接駁區和交界處，有助使用者確定方向，並使這些設施更能物盡其用。在規劃設計階段應納入暢道通行理念，確保路程連貫，以免在交界處遭切斷。

接駁區的設計若可融入感官因素，效用會大大提升。擴闊感官體驗的要素，例如天然光、園境花木、流水景致、觸覺雕塑等，即使規模不大，仍能令普通的過渡空間成為別具特色的地方(3.2.4a、3.2.4b及3.2.4c)。

- (c) 廣場或休憩用地的主要行人過路處及主要通道沿途應盡可能設有觸覺引路帶，並引領往觸覺指南。
- (d) 除標誌和觸覺磚外，場內亦可提供方向提示，例如路緣、欄杆、圍欄、籬笆或其他連貫裝置，為使用者界定路徑範圍，以便繼續前行。

3.2.3.5 運用地標

過渡空間的建築特色和雕塑等均可作為地標，幫助使用者辨認和連繫沿途各處(3.2.3.5a)。這些元素的位置不應阻礙主要行人徑。

除作為視覺連繫外，這些地標亦可加入觸覺、聲響或其他感官元素，讓使用者在身體及感官上與之互動(3.2.3.5b)。



3.2.3.5a 露天廣場的雕塑可作辨別方向的地標



3.2.4a 露天廣場的水景



3.2.3.5b 矚目的雕塑可作為地標，亦可吸引使用者與之互動



3.2.4b 斜道兩旁栽種草木，令路程生色不少



3.2.4c 園境花木和陽光透射，令寬闊暢通的有蓋行人道更顯特色