

3.2 连结与衔接元素

3.2.1 简介

为建构畅通易达的建造环境，建筑物与设施之间的连接空间必须畅通无阻，以组成完整的行程链。行程链应连续不断，使所有使用者，不论能力如何，都能轻松地到达最终目的地和沿途各处 (3.2.1a)。

清除或减少行人径沿途的障碍，可达至连结效果。连结程度不单包括提供斜道、升降机、触觉引路带等通达元素，还涉及在路程上全面的体验。因此，在发展项目的初期便应加以整体考虑。整段路程应该连贯，而具体的行人径、方向，以及沿途的感官效果安排也要一并考虑。



3.2.1a 香港常以行人天桥连接建筑物、设施和户外场地



3.2.2a 后来加建的斜面

3.2.2 通道策略与规划

3.2.2.1 通道策略

正如第3.1节通道所述，预早制订通道策略极为重要，并应顾及整条行程链上主要的通道考虑。假若后期才进行零碎的加建工程，可能会所费不菲，费时失事，既不美观又不能充分发挥作用 (3.2.2a)。

有关通道策略和制订通道规划图的指引，请参阅《畅道通行 — 良好作业指引》第6.1节。

3.2.2.2 连结与衔接设施

市区户外环境的连结及衔接元素包括：

- 天桥
- 隧道
- 楼梯
- 电动扶梯
- 斜道和下斜路缘
- 升降机和垂直升降台
- 车辆上落客区

3.2.3 连接与过渡空间

3.2.3.1 空间改变

人们在行人径沿途或会经过多次空间上的转变。假如空间转换经过精心规划，而且连接妥善，可令途人有更丰富的体验。连接通道和过渡空间不应成为途人的障碍。设计衔接区域时，应注意下列各项：

- (a) 所有衔接区域的地面应与行人道一样稳固防滑。
- (b) 不同地面的交界处必须平坦；不同物料之间的夹缝或伸缩缝应少于13毫米阔。

- (c) 触觉引路带应沿行走路线伸延，以保持两个区域之间的通道连贯(3.2.3.1a)。如协助觅路的设施有变，应设置充足的告示提醒途人。
- (d) 如行人径通往不同的空间或平面高度(例如从狭窄的行人道通往户外游乐场，或从户外行人道进入隧道)，应在重要地点设置标志、路缘、扶手等方向提示，为途人指引连贯的通道(3.2.3.1b及3.2.3.1c)。视障人士尤其需要沿着连贯的行人径前往目的地。



3.2.3.1a 触觉引路带从行人道伸延至连接天桥



3.2.3.1c 以扶手提示方向，协助途人沿行人径穿越过渡空间



3.2.3.1b 触觉引路带从户外区域导引前往通达指南及其他目的地



3.2.3.1d 主要路口有多媒体标志协助觅路



3.2.3.1e 地面图案繁杂，加上日照影响，会令行人上落楼梯时感到不适，甚至危害安全



3.2.3.1f 毗邻空间的照明度不宜突变

3.2.3.2 横向行走和高低接驳

- (e) 主要路口应设有标志，清楚指示方向，方便觅路和定向；并须视乎情况提供视觉、听觉及触觉资讯 (3.2.3.1d)。
 - (f) 不同地面的质感、颜色、图案和照明效果不应突变，以免危害途人安全或引致不适 (3.2.3.1e)。
 - (g) 因为眼睛需要时间适应光度变化，所以毗邻空间的照明度不宜突变，(3.2.3.1f)。举例来说，隧道与出口之间的过渡区域，照明度应渐变。有关照明的良好作业详情，请参阅第3.8节 — 照明。
- (a) 如相连空间的平面高度无法不变，便应有足够设施协助不同需要的途人。例如提供斜度少于1:20的缓坡、通达斜道或通达升降机 (3.2.3.2a)。
 - (b) 在平面高度有变的地方，例如楼梯和斜道两端，以及连接天桥和行人隧道的入口处，应铺设颜色对比鲜明的触觉警示带 (3.2.3.2b)。
 - (c) 香港常以行人天桥和隧道接驳街道与建筑物 (3.2.3.2c及3.2.3.2d)。改善工程现正分期进行，为全港行人天桥加装升降机。
 - (d) 应提供足够标志，包括适当的触觉及声频导引，指引途人前往交通设施或其他目的地 (3.2.3.2e)。



3.2.3.2a 接驳隧道的通达升降机



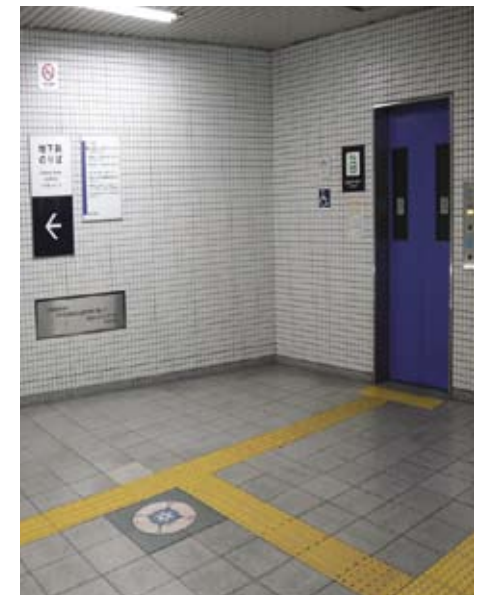
3.2.3.2b 导引前往行人隧道的触觉引路带



3.2.3.2c 以标志和触觉警示带指示行人隧道入口的位置



3.2.3.2d 在行人天桥安装通达升降机，方便上落



3.2.3.2e 在楼层转换处提供觅路资讯，引导使用者前往目的地

3.2.3.3 连接运输设施的通道

利用车辆作运输是行程链重要的一环。但凡建筑物和户外场地有交通工具可前往，便应让任何人士都能使用。运输设施应有行人径直接驳各目的地。

(a) 停车位

- 通达停车位应设于通达行人路附近，该路段应可直达某项设施的一个主要入口。停车位的位置应配备清楚显示(3.2.3.3a)。通达停车位的良好作业建议，可参阅《畅道通行——良好作业指引》第6.3节。

- 若没有通达停车位，应在通达入口附近设置上落客区，并适当地加设下斜路缘或斜道(3.2.3.3b)。该入口应位于或靠近设施的主要入口。

(b) 公共运输交汇处

- 上客区附近应设定一处面积不少于1,500毫米 x 1,500毫米的地方，供轮椅使用者等候登车。该处应设有下斜路缘，并以国际通达标志清楚标示(3.2.3.3c)。
- 上落客区与相关设施的通达入口之间应设有通路，并以触觉引路带及其他觅路工具引路。



3.2.3.3a 通达停车位设有下斜路缘连接行人路



3.2.3.3b 上落客区有国际通达标志在下斜路缘上



3.2.3.3c 公共运输设施的通路和轮椅候车处

3.2.3.4 广场及其他休憩用地

- 触觉引路带和警示带方便视障人士在公共运输交汇处觅路，以及前往乘搭各种交通工具(3.2.3.3d)。
- 公共运输交汇处的整体布局和接驳路线应简单易明，并设有通达标志清楚指示各路线和目的地。宜设置多媒体平面图，显示各巴士站的位置和不同的巴士路线。

广场及户外休憩处，既是城市规划环境的重要部分；也是市民喜欢聚集或稍事停歇的场地。这些场地亦连系了建筑物与各类设施，成为行人径的一部分。设计上述休憩用地时，应注意下列各点：

- (a) 广场或休憩用地的布局应该简单清晰，方便使用者觅路。例如出入口位置应该明显，各个功能区域要清楚划分。
- (b) 主要交界处应设有标志协助觅路及定向，并清楚指引使用者前往下一目的地。应适当地提供视觉、声频及触觉资讯(3.2.3.4a)。



3.2.3.3d 公共运输交汇处的下斜路缘和触觉警示带



3.2.3.4a 休憩用地设有触觉引路带通往各幢建筑物

3.2.4 感官及心理需要

- (c) 广场或休憩用地的主要行人过路处及主要通道沿途应尽可能设有触觉引路带，并引领往触觉指南。
- (d) 除标志和触觉砖外，场内亦可提供方向提示，例如路缘、栏杆、围栏、篱笆或其他连贯装置，为使用者界定路径范围，以便继续前行。

人们穿越两个不同空间时，间中会感到迷失方向。周详规划接驳区和交界处，有助使用者确定方向，并使这些设施更能物尽其用。在规划设计阶段应纳入畅道通行理念，确保路程连贯，以免在交界处遭切断。

3.2.3.5 运用地标

接驳区的设计若可融入感官因素，效用会大大提升。扩阔感官体验的要素，例如天然光、园境花木、流水景致、触觉雕塑等，即使规模不大，仍能令普通的过渡空间成为别具特色的地方(3.2.4a、3.2.4b及3.2.4c)。

过渡空间的建筑特色和雕塑等均可作为地标，帮助使用者辨认和连系沿途各处(3.2.3.5a)。这些元素的位置不应阻碍主要行人径。

除作为视觉连系外，这些地标亦可加入触觉、声响或其他感官元素，让使用者在身体及感官上与之互动(3.2.3.5b)。



3.2.3.5a 露天广场的雕塑可作辨别方向的地标



3.2.4a 露天广场的水景



3.2.3.5b 瞩目的雕塑可作为地标，亦可吸引使用者与之互动



3.2.4b 斜道两旁栽种草木，令路程生色不少



3.2.4c 园境花木和阳光透射，令宽阔畅通的有盖行人道更显特色