猿築徑

Trail Building @ Country Parks

越野單車×郊野公園



飛馳郊野，穿越山林

越野單車 × 郊野公園

試想像一下：林間陽光灑落，耳畔風聲呼嘯，沿山林小徑騎車快速前進，隨著地形起伏轉彎，那種有若御風而行，自由飛翔的感覺，足以令人陶醉——也許這就是越野單車活動難以取代的獨特樂趣。

郊野公園越野單車徑的發展

香港的越野單車活動始於 1980 年代後期。當時，山地單車運動自歐美引入，但礙於本地環境所限，希望在大自然中享受騎車之樂的市民躍躍欲試，卻只能以郊區的遠足徑（如大欖涌水塘一帶的麥理浩徑）作為越野單車路線。

可是，他們並未考慮到單車在原有山徑上會跟遠足活動產生衝突，甚或會損壞路徑及導致意外頻生，管理當局因而必須主動正視規管郊區單車活動的需要，郊野公園越野單車徑亦應運而生。



首批郊野公園內的越野單車徑



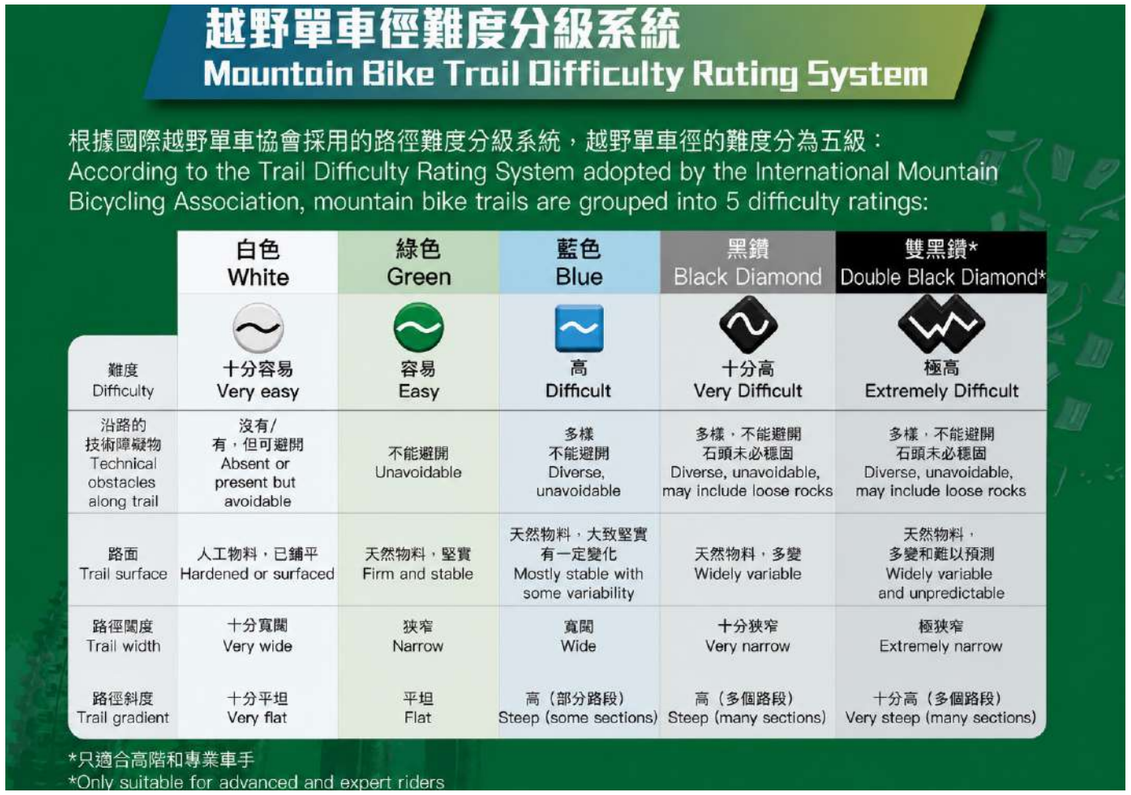
越野單車安全攻略



人車分隔的路徑設計

自 1998 年起，當時的漁農處（現稱漁農自然護理署／漁護署）在大欖郊野公園正式劃定及開放首批越野單車徑。這些早期選定的路線大多與行山人士共用，主要用於規範騎行行為，避免破壞自然環境，同時達至滿足使用者需要、保育郊野及保障安全等多重目標。

在路線正規化之後，越野單車活動成為更多人親近大自然的選擇，當局遂在郊野公園範圍內逐步擴展單車徑網絡，重點開發新界西及離島區路線，例如大欖涌水塘、梅窩至貝澳等地。



完善越野單車徑系統

為了進一步保障騎車及遠足人士的安全，提升本港越野單車設施的水平，漁護署於 2011 年邀請國際越野單車協會（IMBA）^路徑專家進行研究，自此之後，從多方面陸續完善香港郊野公園的越野單車徑，全面改良其走線、安全性及可持續性。

重點措施之一是參照國際通用的IMBA越野單車徑難度分級系統，為郊野公園的部分單車徑評級。IMBA 系統根據路徑的寬度、平均及最大坡度、路面材質與穩定性、天然與人工技術障礙物的數量和複雜性等，把路徑分為白色、綠色、藍色、黑鑽，以及只適合高階和專業騎車者的雙黑鑽等五個難度級別。

該分級系統有助騎車人士了解每條單車徑的難易程度，從中選擇適合個人經驗及技術的路線，避免因高估能力而發生意外。

路徑設計

在路徑設計方面，人車分隔方式可以減少越野單車和行山人士同時使用同一路段的情況，避免因人車爭路而引致衝突及意外，改善安全之餘，亦讓不同使用者在享受郊野活動時更加安心稱意。例如河背越野單車徑荃錦坳入口附近和靠近河背水塘的下山路段、田夫仔北越野單車徑全段等，便是以這種方式分隔兩類活動。

此外，由於越野單車徑既會因騎車活動而損耗，也會像一般山徑那樣遭受自然侵蝕，因此有需要在適當位置增設排水設計，例如反坡及外傾斜坡等，以減緩水土流失問題，使路徑可供持續使用。

現時，漁護署會聘請IMBA路徑專家定期審查香港郊野公園越野單車徑的路況及提供意見，隨後由擁有豐富經驗的漁護署員工執行所需的維修及改善工作。





1980s — 1998 — 2011 — 現在

^ 國際越野單車協會（International Mountain Bicycling Association，簡稱 IMBA）為國際非牟利組織，成立於 1988 年，致力推廣可持續的越野單車活動、保護自然環境，並提供全球認可的單車徑設計、建造和維護標準。

香港郊野公園 15 條越野單車徑一覽

經過多年來的規劃和發展，香港現時共有 15 條分布於5個郊野公園的越野單車徑，總長度超過 100 公里，其中部分已根據 IMBA 的路徑難度分級，讓有意於郊區騎單車者按照各自水平，選擇安全騎行的適用路線。



*不適用於星期日及公眾假期

此越野單車徑暫時未採用越野單車徑難度分級系統評級

難度分級： ○ 白色 ● 綠色 ■ 藍色 ◆ 黑鑽

分區路線

大欖郊野公園

面積廣大的大欖郊野公園設有九條越野單車徑，數目冠絕全港，總長超過60公里。此處的越野單車徑網絡完善，各路線互相連接，四通八達。路線難度涵蓋綠色、藍色及黑鑽三個級別；當中既有蜿蜒的山林小徑，亦不乏要求較高技術的碎石路段及陡峭下坡路段，可滿足初學至高階者的不同需求。


田夫仔北越野單車徑


河背越野單車徑

其中，河背越野單車徑大部分路段屬高難度的黑鑽級，沿途設有技術障礙物、手臂彎和穿越竹林的陡峭下坡路段等具挑戰性的設計，適合經驗豐富及技術精良的騎車人士。

另一條受歡迎的路線為大欖涌水塘越野單車徑，全程坡度較為平緩，適合中級騎車者；騎行其中，會穿梭茂密樹林，並經過大欖涌水塘大壩，可輕鬆盡覽宜人景色。

該郊野公園另設三個小型練習場及一條越野單車體驗徑，供騎車人士在進入單車徑前作訓練及熱身之用。


越野單車練習場(近大欖涌水塘)


遠眺大欖涌水塘

南大嶼郊野公園

南大嶼郊野公園共闢有三條越野單車徑，總長約 34 公里，東至梅窩，西達狗嶺涌，經過南大嶼山的海岸線，沿途既可欣賞開揚的海岸景色，亦可飽覽十塱灌溉水塘及石壁水塘的優美風景。這些路線的起點和終點皆鄰近碼頭及交通要道，方便公眾前往。

由土木工程拓展署設計和建造、漁護署負責管理的梅窩越野單車練習場亦位於南大嶼郊野公園。場內的越野單車徑長約 9 公里，沿途加設難度不一的跳台、土坡場、小騎士土坡場、漸進式石階、黑鑽及雙黑鑽級的碎石坡道、技術穿越道等，另有專為初學者而設的練習區。



初學者練習區


土坡場



跳台路段

其他郊野公園

餘下三條越野單車徑位於清水灣郊野公園、石澳郊野公園，以及西貢西郊野公園（灣仔擴建部分），難度分別屬於綠色或藍色級。釣魚翁越野單車徑及龍脊越野單車徑鄰近港九市區，海下至灣仔越野單車徑則可作為初學者的實習路線。須注意的是，由於前兩者的部分路段與極受歡迎的郊遊路線重疊，因此每於星期日及公眾假期暫停供單車使用，避免出現人車爭路的情況，以保障使用者安全。


禁止於指定郊野公園越野單車徑以外路徑踏單車

除了這些指定單車路線和場地之外，均不可在郊野公園範圍內其他山徑或自行闢路騎單車。

這不僅是違法之舉，亦會加速原有山徑路面損耗或影響天然山坡的植被及泥土，造成水土流失，既可能影響安全，也會損毀山體結構，帶來潛在風險。

山野無價，莫為貪圖享受一時的騎行樂趣，而破壞自然環境及罔顧其他郊野使用者的安全。

追求速度的背後

> 大家可知道，越野單車活動和維護單車徑有何共通之處？答案是：兩者同樣追求速度，惟騎車者以速度穿梭山野時享受無窮樂趣，維修人員則為及時修復路徑而全力以赴。

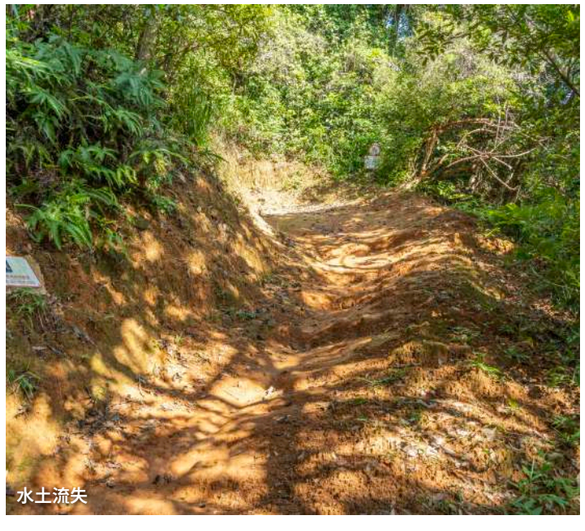
① 無法避免的損耗

香港每年的平均雨量超過 2,000 毫米，加上近年來極端天氣漸趨頻繁，相關的暴風雨會帶來更嚴重的逕流沖刷，亦可能引發山泥崩塌、碎石堵路，以至樹木根部鬆脫、倒塌及扯破路面。

在長度逾 100 公里的郊野公園越野單車徑中，不少於 60 公里為天然泥路，在雨水沖刷和日久使用的雙重壓力下，這些路段必然不斷損耗，若情況嚴重，更會影響越野單車徑的難度分級及騎車者的安全。因此，漁護署每年都會根據專家意見，優先安排必需的修復工作。


路徑受損


日久使用及雨水沖刷


水土流失


碎石堵路

② 講求速度的維護任務

可是，修復工程並非一蹴而就，隨時都可進行，而是必須配合天氣狀況。香港每年 5 至 11 月期間經常遇上大雨、雷暴及熱帶氣旋等不穩定天氣；這時，郊區的泥路不僅濕滑和易於積水，而且經常遍地泥濘，成為修復工程的重大障礙，以致這類越野單車徑路段的維護工作主要集中於11月至翌年3月旱季期間進行。




就地取材


按緩急修復路徑

此外，工程是在自然環境中進行，維修物料例如泥沙和石塊等都是就地取材，依靠人力收集及運送，維修工作亦是全靠人手完成，極具艱苦及挑戰。因此維修必須按緩急輕重，聚焦於存在重大安全風險或有急切需要的路段。

另一方面，適合進行維修工作之時，偏偏也是天氣最宜人的季節，越野單車徑的使用情況會較為頻密。為了減少對騎車人士的影響，維修人員會把待修路徑分成小段分階段施工，並盡可能在周末假期前爭分奪秒，完成每個階段的工程，以趕及在假日重開給遊人使用。換言之，我們之所以能夠在狀態完好的越野徑道騎車飛馳，背後的維修員工其實一直奮力跟時間競賽，務求在每年大約五個月內爭取適當時機，修復受損路徑。

路徑修復 3 原則



善用現有資源，降低環境影響



資源有限時，建立清晰的優先順序



減少對使用者的影響

山徑教室：

越野單車徑的概念與設計

「流暢感」

越野單車是講求速度感的運動，為了配合騎車者的要求，越野單車徑亦必須以「流暢感」為核心概念。

所謂「流暢感」，其實就是指騎行節奏和連貫性，讓騎車者可以用身體感受速度、彎道及起伏，流暢前行。他們會透過肌肉和重心「閱讀」路線，享受一種舞動般的體驗，就好比行山人士以眼睛欣賞環境和感受野外氛圍。



以身體感受騎行的節奏

簡單來說，「流暢感」良好的越野單車徑在設計上須確保騎行過程中每個轉折都順滑無縫，減少突然剎停的情況；這不僅關乎騎車樂趣，亦可提高活動的安全性。

路段設計

為改善越野單車徑網絡，漁護署會評估建設新路徑的可行性及潛在的環境需求。

以大欖郊野公園為例，河背越野單車徑和田夫仔北越野單車徑之間本來不相連，騎車者需要經過林道及梯級路段方可接續前進。

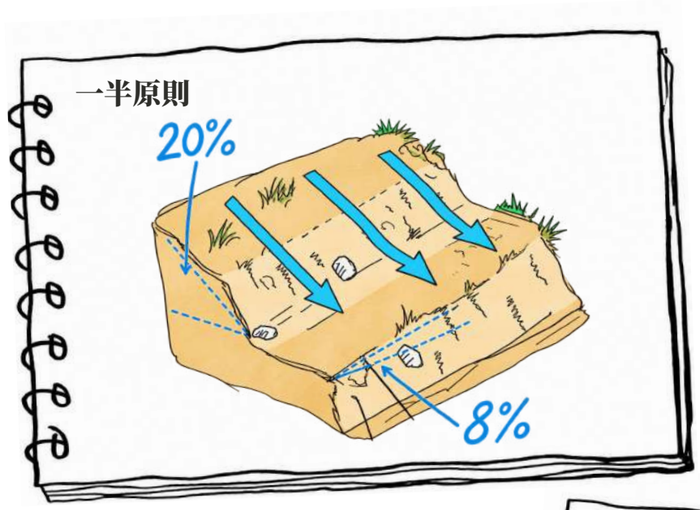


高低起伏的路徑

為此，漁護署數年前在兩者之間加建一段約兩公里的連接路段，其特別之處是向上攀升，像坡度及視線彎位等路面設計既有利騎車上行，亦使由另一方向下坡者採取較低速，同時可從遠處看到正在上行的單車。

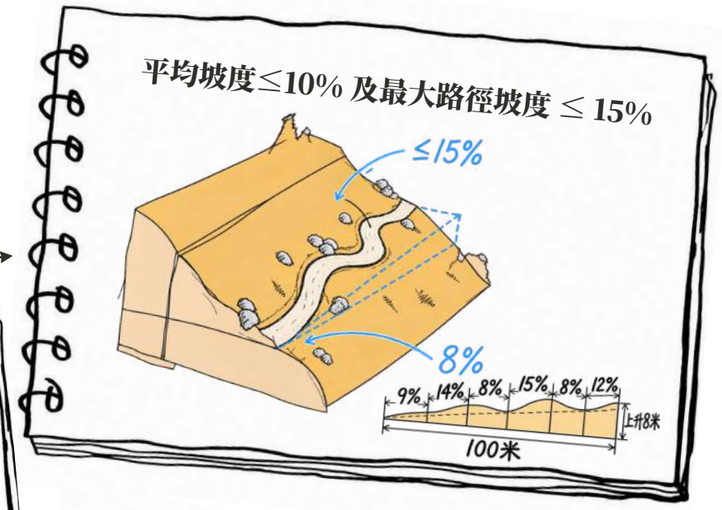
可持續原則

一如山徑，越野單車徑同樣於郊區的自然環境中修建，因此會按照可持續原則規劃，確保與環境相容，並可持久使用。

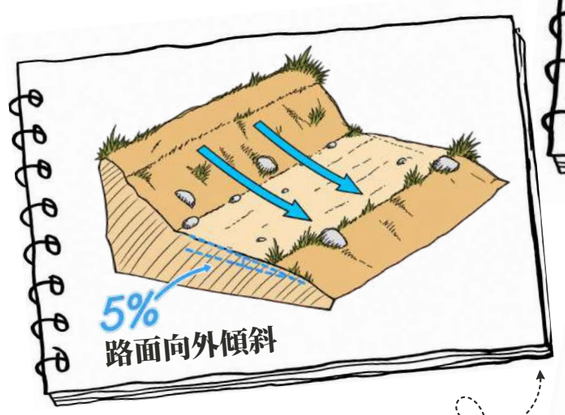


路徑坡度不超過邊坡坡度的一半，讓雨水順流至路徑下坡而不會沿路縱向流動。

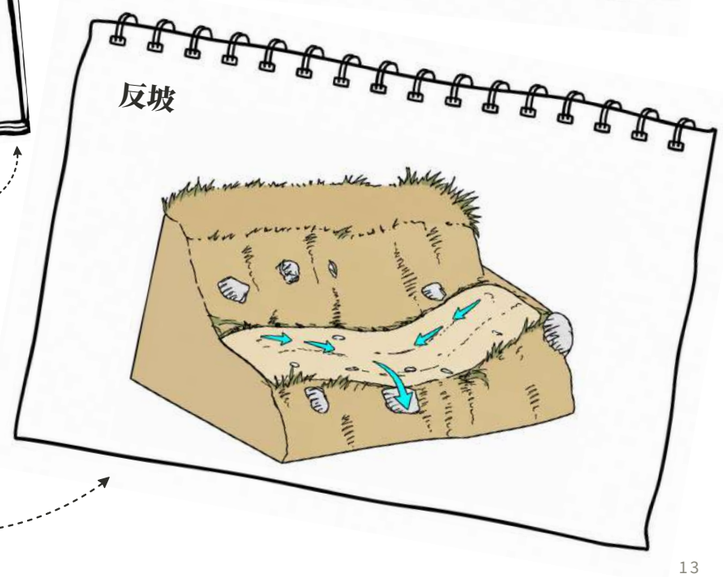
把平均坡度保持在 10% 或以下，可讓路徑較能維持狀態。



除非是一些天然石面或石砌路段，一般泥路的最大坡度不應大於 15%，以避免遭受較強的沖刷。



路徑的外沿比內沿略低，使水流以片狀流出路面，減輕沖刷力。



路徑於短距離內先向下傾斜，然後向上回升，使路面出現一段比前後較低的範圍，迫使水流從這個低位離開路徑。

特有元素

由於不少熱愛越野單車者都喜歡挑戰難度，從中獲得更大的滿足感，因此部分越野單車徑會在安全和不破壞環境的大前提下納入一些山徑不常見的特有元素，用以考驗騎乘技術，增添使用者的樂趣。

跳台

跳台是坡度經過計算，由泥土堆砌而成的小丘，騎車者須配合其斜度，以適當速度騰空躍起，然後在落點位置保持車速，繼續前進。在單車路線上加設連串跳台，可讓騎車者在體驗流暢進程的同時感受起伏節奏。


連串跳台


配合騰空動作

碎石坡道

由天然岩石覆蓋或人工放置碎石的路段，可考驗騎車者的平衡感，以及控制速度和選擇路線的能力。除了可挑戰技術之外，亦有助在坡度較大的路段抵擋雨水侵蝕，減輕越野單車徑水土流失，提升路徑的可持續性。


考驗車手的平衡感

路線選擇

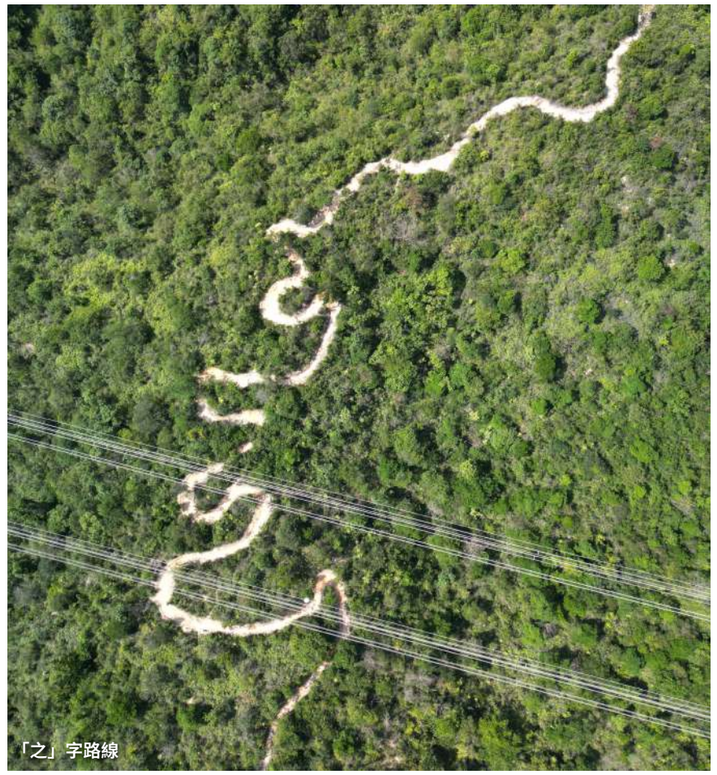
路段設計包含了難度較高的主路線及較安全的分支路線。騎車者可根據個人的能力，選擇適合自己技術水平的路線。



石陣 • 田夫仔北越野單車徑

「之」形路線與手臂彎

為減低路徑坡度，避免陡峭的直線高度差距，上下山路線往往採用「之」字形設計，途中的彎位俗稱手臂彎；這樣既可提升安全性，也更能考驗騎車者在斜坡彎曲位置精準控制速度和走線的技術。手臂彎前後也會採用反坡設計及設置排水位，以保護彎位，減少逕流侵蝕。


「之」字路線


考驗車手掌控車速及過彎的技術


手臂彎

猿築徑 Trail Building @ Country Parks

漁農自然護理署
Agriculture, Fisheries and Conservation Department
© 2026 版權所有

往期通訊

香港郊野公園
YouTube 播放清單

香港郊野公園
Facebook 專頁

編輯小組：
林建新 張雪怡 鄧雄健 李豐良
劉啟智 鄭旭軒 陳慧聰

繪圖：任永耀
拍攝：劉啟智 鄭旭軒
文字：陳慧聰
文字、相片及繪畫版權：
漁農自然護理署 Agriculture, Fisheries and Conservation Department