

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一零年度第五次會議記錄

會議日期：二零一零年九月十四日(星期二)
時間：下午二時三十分
地點：沙田政府合署四樓
沙田區議會會議室

出席者

職銜

楊祥利先生(主席)	區議會議員
姚嘉俊先生(副主席)	“
韋國洪先生,SBS,JP	區議會主席
彭長緯先生,BBS,JP	區議會副主席
陳國添先生,MH	區議會議員
陳盧燕冰女士,MH	“
陳敏娟女士	“
陳業文先生	“
鄭楚光先生	“
鄭則文先生	“
程張迎先生,MH	“
何厚祥先生,MH	“
林松茵女士	“
林康華先生,MH	“
劉偉倫先生	“
羅光強先生	“
李子榮先生	“
李錦明先生,MH	“
李有全先生	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“
梁家輝先生	“
盧偉國博士,BBS,MH,JP	“

列席者

方寶珊女士
葉少偉先生
張日華先生
馮兆雄先生
彭敏華小姐

職銜

香港警務處沙田警區行動主任
香港警務處沙田警區交通隊主管
運輸署高級工程師(荃灣)
九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)
新巴及城巴有限公司助理公眾事務主任

應邀出席者

譚志偉先生
許志平先生

李淑儀女士
張家亮先生
吳毅文先生

江凱甄女士
吳鳳蓮女士

蔡玉蓮小姐

職銜

食物環境衛生署沙田區環境衛生總監
食物環境衛生署
沙田區高級衛生督察(潔淨)
沙田地政處高級產業測量師/西北
土木工程拓展署高級工程師/4
環境保護署環境保護主任
(評估及噪音)21
艾奕康顧問有限公司首席工程師
艾奕康顧問有限公司
香港區高級環境顧問
香港鐵路有限公司
公共關係主任-對外事務

未克出席者

梁永雄先生
葛珮帆博士,JP
蕭顯航先生
林康倫先生

職銜

區議會議員 (已有請假)
“ (“)
“ (“)
增選委員 (“)

負責人

主席歡迎各議員、委員、政府部門及機構代表出席沙田區議會(區議會)交通及運輸委員會(交運會)二零一零年第五次(擴大)會議。

委員請假事宜

2. 主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

梁永雄先生	身體不適
葛珮帆博士	出席其他會議
蕭顯航先生	離港
林康倫先生	工作原因

委員會通過上述委員的請假申請。

3. 主席表示，會議議程一為擴大討論議題，秘書處已於會前邀請非本委員會的議員出席會議。

擴大討論

李子榮先生的提問：單車違泊
(文件 TT 66/2010)

4. 主席表示，是次安排單車違泊的提問在擴大會議上討論，主要基於去年七月在交運會會議上討論有關事宜後，在多個分區委員會會議上區議員及分區委員對單車違泊情況仍有廣泛討論，並對有關情況表示關注。此外，在本年五月的區議會會議上，有議員要求討論單車違泊事宜，剛巧是次會議有委員提出書面問題，經區議會主席同意後，決定在交運會以擴大會議形式討論，讓各位議員及委員了解有關部門處理區內違例停泊單車(違泊單車)的情況。

5. 主席歡迎食物環境衛生署(食環署)沙田區環境衛生總監譚志偉先生、沙田區高級衛生督察(潔淨)許志平先生及沙田地政處(地政處)高級產業測量師/西北李淑儀女士出席會議，回答是項提問。此外，沙田民政事務處(民政處)、運輸署及沙田警區的代表亦會就相關問題作回應。

(陳其興先生、程張迎先生、鄭則文先生、劉偉倫先生、盧偉國博士、龐愛蘭女士及衛慶祥先生此時到達。)

6. 李子榮先生感謝主席以擴大會議形式討論是項提問，他提出以下的意見及續問：

- (a) 曾多次投訴馬鞍山廣場公共交通交匯處(交匯處)的違泊單車問題，但有關當局未有採取行動，對此表示不滿。他詢問政府部門曾否在該交匯處採取清理違泊單車行動(清理行動)、運輸署為何不清理該處的違泊單車，以及有關部門何時採取行動；
- (b) 市民並不重視違泊單車問題，習慣在公共地方隨處擺放單車，加上單車價錢不高，有些人甚至不介意單車被清理，以致違泊單車成爲全港問題；他詢問政府以往通過甚麼渠道加強防止單車違泊的宣傳和教育，未來有何計劃；
- (c) 除指定單車停泊處外，建議立法禁止在公眾地方停泊單車，並建議新建成的樓宇加設單車停泊位(單車泊位)，方便居民停泊單車。他又要求加強宣傳和教育，以及有關部門須加快清理違泊單車的速度，特別是人流密集的地方，例如鐵路站旁及交匯處；
- (d) 除了聘用工程顧問公司研究改善單車設施外，他促請運輸署要求顧問公司一併研究如何處理違泊單車問題；
- (e) 沙田區處理違例停泊單車工作小組(工作小組)接獲市民的違泊單車投訴後多久才採取清理行動；及如何處理路旁未有鎖在欄杆或沒有上鎖的單車；以及
- (f) 長期有單車違泊的地點會成爲衛生黑點，食環署如何

處理有關投訴。

(楊倩紅女士此時到達。)

7. 鄭則文先生表示沙田區的單車停泊區及非停泊區的單車數目氾濫，他的提問及意見綜合如下：

- (a) 運輸署雖然增加了不少單車泊位，但追不上單車數目的增長，以致行人路旁及隧道內有單車違泊情況，希望有關部門提出有效的解決方法；
- (b) 建議設定單車泊位的停泊時限，例如規定單車不能“過夜”停泊，既可解決單車偷竊問題，亦可減慢單車增長率；以及
- (c) 得悉有關部門曾試驗以膠板覆蓋路旁欄杆，防止單車違泊，詢問可否在行人路旁及隧道增設膠板，改善單車違泊情況。

8. 盧偉國博士表示，據聞有關部門在清理行動中只會清理仍張貼通告的單車，但違泊者可撕掉通告。另外，若單車位置稍為移動，執法者則不會清理單車。他認為現有做法過於寬鬆，縱容違泊單車，解決問題的關鍵在於改變上述做法，甚或修改法例。他建議參考日本做法，在行動時清理所有單車，再於原位張貼通告，告知領取單車期限，如無人領取將一律充公。他又提議各部門增撥資源，增加清理行動次數，並促請有關部門正視手推車和其他小型運輸工具霸佔公共地方(例如手提行李)的情況。

(盧偉國博士此時離席。)

9. 程張迎先生表示大圍及沙田市中心有充足的單車泊位，但部分泊位遭棄置單車佔用，有些市民亦因貪圖方便而違泊單車，造成違泊單車問題。有市民反映清理單車的

密度和效率不足，並指出港鐵大圍站對出交匯處有大量違泊單車，他詢問運輸署曾在該交匯處採取清理行動的次數。他表示港鐵大圍站對出交匯處亦有其他運輸工具霸佔公共地方，例如有流動電話推銷商把行李箱鎖在欄杆上，並要求有關部門關注。他建議為戶外單車停泊處增設上蓋，吸引市民使用合法單車停泊處。單車違泊影響市容，對行人造成不便和危險，他建議修訂法例，採取嚴厲措施，杜絕市民亂泊單車。

10. 黃冰芬女士的詢問及意見綜合如下：

- (a) 由於單車泊位不足，清理行動只能起短期作用，市民會於部門執法後繼續違泊單車，即使政府推行防止違泊單車的宣傳和教育，亦難見成效；
- (b) 市民違泊單車除了貪圖方便，亦考慮停泊位置的安全情況，例如人流較多或有管理公司巡視的地方。她表示政府著重清理單車，卻忽略管理問題，建議政府加強單車泊位的管理工作，與鄰近屋苑和商場合作，共同管理單車泊位；以及
- (c) 地政處的回覆表示，分區地政處在草擬住宅用地契約時，會因應運輸署的建議，在地契中加入住戶停泊單車的條款，詢問住宅用地是否包括公屋和私人屋苑，政府可否要求現時沒有單車停泊區的私人屋苑增設單車泊位，供住戶使用。

11. 馬行健先生表示港鐵大圍站對出位置有大量單車停泊，但相距不遠的大型單車停泊區卻甚少單車停泊，他認為毋須急於修訂法例，建議先從改善單車停泊區選址、單車泊位流轉及設計方面著手，包括：

- (a) 單車停泊區的位置不便，建議把單車停泊區設於單車易於前往的地方；

- (b) 單車停泊區內有大量棄置單車，降低單車泊位的流轉，建議定期清理單車停泊區，例如在指定的單車清理日不得停泊單車，否則會被清理；以及
- (c) 單車泊位設計未如理想，現時每個單車泊位可停放三輛單車，建議改善設計。

12. 容溟舟先生的詢問及意見綜合如下：

- (a) 83 次跨部門聯合行動(聯合行動)中是否包括交匯處，有多少次涉及交匯處及清理了多少輛單車；
- (b) 民政處接獲違泊單車投訴後多久才採取清理行動，有沒有相關的服務承諾；及清理行動當日，如何處理及跟進被撕掉通告的違泊單車；
- (c) 連接各區單車徑後，單車違泊問題或會伸延至其他地區。現時的執法行動不會懲罰車主，未能遏止違泊情況，他詢問運輸署會否引入單車發牌制度，要求車主登記；
- (d) 本年五月，申訴專員公署批評運輸署處理交匯處單車違泊問題不力，並向運輸署提出七項建議，包括尋求律政司司長授權，由運輸署職員執行《簡易程序治罪條例》，以清理在交匯處的違泊及棄置單車。沙田不少交匯處有不同程度的違泊情況，但五月至今仍未見運輸署有顯著的清理行動，詢問運輸署採取了甚麼行動；以及
- (e) 本年五月前，有關部門曾在交匯處執行六次聯合行動，這些行動有何法律依據。若法例未有賦予部門權力，車主可申請司法覆核，運輸署應盡快堵塞法律漏洞。

(梁志偉先生此時到達。)

13. 李錦明先生表示，市民投訴翠田街的 30 個單車泊位位置欠佳，影響巴士及行人進出，要求運輸署另覓合適位置。他又建議把繁忙的交匯處定為單車禁區，部門在毋須預先通知下即可清理單車，相信可有效改善單車違泊問題。

14. 楊文銳先生建議參考其他國家和杭州，引入自助租借單車系統，處理單車違泊問題。他表示，委員會轄下的交通及運輸研究工作小組去年進行有關單車的研究，結果顯示沙田市民大多會使用單車作為區內的環保交通工具。不過，沙田的單車泊位約有二萬個，單車則估計有 15 萬輛，供求差距甚大。結果亦顯示沙田區有先天資源，適合成為自助租借單車系統的試點，他建議在港鐵大學站設置自助租借單車系統往來科學園或白石，並請有關部門積極考慮建議。

15. 楊倩紅女士表示沙角王屋附近的行人天橋斜路長期有大量單車違泊，即使部門採取了清理行動，不久又故態復萌，有需要人士無法使用該通道旁邊的扶手，她要求有關部門積極跟進。

16. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

(a) 第一城銀城街經常有單車違泊，對居民造成不便及單車偷竊情況嚴重，促請政府解決問題；

(b) 沙田的單車徑設計良好，方便單車點對點行走，例如使用者騎單車前往購物或鐵路站後，會把單車放置在目的地點附近最方便的位置。他認為現行政策未能有效解決單車違泊問題，建議先了解違泊單車使用者的習性，在大型商場、屋苑、公共設施和交匯處等地點新增單車泊位；

- (c) 支持楊文銳先生的建議，認為可參考上海的免費租用單車服務，方便市民使用單車點對點行走；以及
- (d) 發牌制度並不可行，建議訂定嚴苛法例，即時充公違泊單車。若政府沒有足夠人手，可考慮外判服務。

17. 潘國山先生讚賞政府在沙田設立完善的單車徑，他的意見及詢問綜合如下：

- (a) 運輸署表示已聘請工程顧問公司研究改善新市鎮的單車設施，促請運輸署提供研究時間表及詳情，包括選址、配套設施及管理；
- (b) 民政處統籌的清理行動次數為每月兩次，每次清理若干單車，但市民未必理解街上為何仍有這麼多未清理的棄置單車，部分還掛有廣告牌；
- (c) 雖然清理行動前會在違泊單車張貼通告，但通告容易鬆脫或單車使用者可能撕去通告，建議改以一張通告概括指定範圍內的單車，告知行動日會清理在該範圍內的所有單車，或訂立簡易條例，容許隨時執法，毋須預先通知；以及
- (d) 把殘缺的違泊單車丟到堆填區十分浪費，建議由環保回收公司拍賣殘缺單車。

18. 鄧永昌先生表示香粉寮街的單車違泊情況嚴重。他認為現時清理單車的程序複雜，建議政府作出檢討，訂立簡易條例。他認同潘國山先生的建議，在指定範圍內放置告示牌，方便執法人員在毋須預先通知的情況下隨時執法，亦建議延長告示牌的有效期，例如半年，相信可提高清理單車的效率和加強阻嚇性。

19. 梁家輝先生表示明白執法部門處理單車違泊的限

制，只要單車上的通告在行動前被撕掉，便不會清理單車。他表示有市民反映本年八月在第一城的清理行動中，市民因未有移走單車而被清理，但部門卻未有一併清理在該處被棄置的殘缺單車，該市民亦明白這是個人責任，但質疑清理行動的成效。他發現現場仍有十多輛棄置單車，向有關部門了解後，有部門表示當日負責運送的車輛未有足夠空間容納其餘的棄置單車，他要求有關部門解釋。

20. 何厚祥先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 現時每月進行兩次清理行動，每次清理數個地點，成效不大。區議會過往十多年一直關注違泊單車和單車衍生的問題，由於法例並無賦予有關部門足夠權力，即使部門決心解決問題，亦力不從心；
- (b) 建議以“增加資源、增加管理”為政策方針，除了完善新界區單車網絡，亦要加強規劃，考慮所需配套，例如增加單車泊位。有關部門亦應考慮檢討及修訂現行法例，賦予部門足夠權力，有效處理違泊單車問題。立法會曾討論立例規管單車問題，預計立法需時兩至三年。他詢問運輸署何時會提出立法；以及
- (c) 運輸署已聘請工程顧問公司研究改善新市鎮的單車設施，委員可否直接向顧問公司反映意見。

21. 沙田民政事務助理專員許國新先生的回應及意見綜合如下：

- (a) 沙田地區管理委員會轄下由民政處、地政處、食環署、警務處及運輸署組成的工作小組，負責統籌清理區內公共道路及政府土地違泊單車及棄置單車的聯合行動。工作小組主要考慮有關地點的單車違泊嚴重程度及對路人的影響，並因應市民的投訴、區議員的意見及相關部門提供的資料，決定每次清理行動的地

點。有關委員提及的意見，工作小組會記錄在案。工作小組過去三年(即二零零七年至二零零九年)83次聯合行動中，共清理 5821 輛違泊或棄置單車，當中並不包括交匯處的清理行動。至於交匯處的清理行動，二零零九年曾在新港城進行；

- (b) 一般道路的違泊單車清理行動是由地政處根據香港法例第 28 章《土地(雜項條文)條例》第 6 條執行。地政處在行動前兩天會在每輛違泊單車上張貼通告，提醒單車車主在行動日前移走單車。地政署現時的通知期是不少於 24 小時，由張貼通告後午夜開始計算，因此由通知至行動約為 48 小時。在聯合行動當日，在場的地政處執法人員會指示食環署員工移走沒收仍貼有地政處通告的違泊單車。對於仍可使用的單車，地政處會移交政府物流服務署作公開拍賣，其餘則由食環署送往堆填區棄置；
- (c) 位於私人發展物業內但屬政府擁有的公共運輸交匯處屬於已批出土地，例如沙田新城市廣場巴士總站、馬鞍山新港城巴士總站及馬鞍山廣場公共運輸交匯處。去年申訴專員公署已界定該等地方違泊單車事宜由運輸署負責。民政處在有需要時會協助運輸署通知相關地方人士有關清理行動，包括業主立案法團和議員等；
- (d) 在公共道路上的合法單車泊位是由運輸署會根據《道路交通(泊車)規例》而設立。要清理在合法單車泊位內的棄置單車，運輸署會在行動前 14 天發出交通公告，通知公眾人士有關單車泊位會在指定日期暫停使用。在暫停令生效後，該單車泊位即等同未曾批出的土地，地政處可根據第 28 章《土地(雜項條文)條例》清理單車，其他安排則按照一般道路的違泊單車處理；

- (e) 民政處主要協調其他部門執行其職權範圍內的清理行動，工作小組本身沒有權力。有議員詢問工作小組在收到投訴後要多久才能處理，這要視乎各有關部門能安排多少人手。按現時各部門提供的人手，只能每月進行兩次清理行動。因此民政處未能代工作小組承諾在多少時間內處理市民投訴。此外，工作小組只會統籌清理行動，包括選訂行動的地點，但沒有權力增加清理行動的次數；
- (f) 對於通告容易鬆脫或有單車使用者撕去通告，工作小組早前曾建議地政處加強張貼通告。在過往的行動中，通告會釘在違泊單車上，而對上一次行動張貼了約 449 張通告，實際清理的單車只有 64 輛，佔 14.3%。地政處在最近一次清理行動中，以膠袋密封通告，並用膠紙張貼通告，該次行動所張貼的通告減少，只有 71 張，但沒收了 43 輛單車，佔 60.6%。沒收單車的百分比有所上升，但實際數目仍比以往的行動為低，工作小組會繼續檢討張貼通告的成效；
- (g) 政府一向重視單車違泊的問題，並不時作宣傳呼籲市民切勿違泊單車，例如在奧運馬術比賽期間，曾在電視黃金時段宣傳妥善停泊單車訊息。單車違泊問題也不一定因泊位不足而引起，例如港鐵大學站外有充足的合法單車泊位，但市民仍在附近違泊單車，主要是有市民貪圖方便隨意亂泊單車。當然，亦有意見認為現時的清理手法出現問題，以致阻嚇偏低；以及
- (h) 對於區議員及分區委員建議增加清理行動次數或每次行動的地點，以及質疑可否縮短通知期及沒有充公撕去通告的違泊單車的問題，應由各有關執法部門會補充作答。

22. 譚志偉先生的回應綜合如下：

- (a) 食環署每次都會參與清理行動，提供人手／車輛的支援以清理違泊單車，並把檢取的單車移到地政處的存放地點。若工作小組認為有需要加密清理行動，食環署可增加人手及車輛作出配合；
- (b) 食環署清掃街道時，會一併清理單車泊位及路旁違泊單車位置的垃圾。食環署會加強清理棄置於單車上或單車間積聚的垃圾；以及
- (c) 對於梁家輝先生提及的個案，暫時並無資料，但食環署在行動中應可配合清理工作。

23. 地政處行政助理劉志豪先生表示，地政處根據香港法例第 28 章《土地(雜項條文)條例》第 6(1)條在每輛違泊單車張貼告示，由於有關條款規定通告期限是以日期為單位，而計算一整日的時間是以 24 小時為一個時間單位，並由張貼當日午夜 12 時起計算，至翌日午夜 12 時為止。因此，有關聯合行動須於該張貼通告翌日午夜 12 時屆滿才能展開。

24. 李淑儀女士表示，如要透過修改地契要求已落成住宅物業業主提供或增加單車車位，必須獲得業主同意；如住宅物業已分散出售，就必須獲得所有業主同意修改地契。政府並不能單方面修改地契。

25. 運輸署高級工程師(荃灣)(前運輸署高級工程師(沙田))張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 過去三年，運輸署已在沙田增加 1 300 個單車泊位，未來亦會不斷增加區內的單車泊位。運輸署亦會要求鄰近單車徑的新屋苑關設單車泊位；

- (b) 單車雖然是交通工具，但主要用作消閒，購買單車亦十分容易，而小朋友的三輪車亦算是單車，若實施發牌制度，須考慮有關程序會否為市民帶來不便，甚至擾民；
- (c) 明白市民會選擇地點方便的泊車位，得知港鐵大圍站稍後會進行工程，運輸署會考慮在大圍站附近設置臨時泊位，供市民使用；以及
- (d) 運輸署已聘請工程顧問公司進行有關全港單車的研究，包括改善新市鎮的單車設施，例如單車泊位不足問題，以及研究由社會企業協助管理單車泊位的可行性。他會向顧問公司反映委員的意見，包括立法的建議，研究如何加快清理單車的程序。

26. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生表示，在巴士總站的單車清理行動過往存在灰色地帶，經討論後，認為由運輸署跟進及相關部門協助巴士總站的單車清理行動較為恰當。現時運輸署已制定了一套巴士總站清理單車的程序和安排，並於本年八月和九月在沙田新城市廣場巴士總站進行清理行動，過程順利，稍後會作檢視，以提升成效，以便在其他政府的有蓋巴士總站推行，包括海栢花園及港鐵大圍站運輸交匯處。至於申訴專員公署的建議，運輸署已有安排，而上述八月及九月的清理行動亦是其中一部分。

27. 香港警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生表示警方在清理行動中負責指揮交通和維持秩序。

28. 主席的意見綜合如下：

- (a) 部分屋苑會自行增加單車泊位，以配合住戶需求，若需修改地契，屋苑難以自行處理，要求地政處於會後與他跟進；

- (b) 要求運輸署於會後處理李子榮先生提出的投訴，以及向容溟舟先生提供有關運輸署跟進申訴專員公署建議的資料；
- (c) 請地政處及食環署會後與梁家輝先生跟進他提及的情況；
- (d) 運輸署不斷提供單車泊位，但政府部門缺乏長遠政策，以解決問題，例如運輸署數年前於恆泰路增設了單車泊位，他出示照片顯示現時該停泊處堆積了很多廢物及出現蟻窩；以及
- (e) 就違泊單車問題向交運會提出臨時動議，並詢問委員是否同意。

29. 委員一致同意主席可提出臨時動議。

30. 主席提出以下臨時動議：

“鑒於政府近年大力推動單車運動發展，市民使用單車日漸普及，區內單車數量與日俱增，遠超政府部門及屋苑的負荷。由於政府欠缺長遠的發展政策，導致單車泊位供不應求，產生嚴重單車違例停泊的問題，不但有礙觀瞻，更影響環境衛生及安全。

因此，沙田區議會交通及運輸委員會建議政府應盡快訂立長遠單車發展政策和成立專責部門負責統籌及管理工作，並且檢討及修訂《香港規劃標準與準則》，增加屋苑單車停泊位數量及設立自助租借系統，以改善單車違例停泊問題。”

楊文銳先生和議。

31. 彭長緯先生建議把第二段的“訂立長遠單車發展政策和成立專責部門負責統籌及管理工作的，並且檢討及修訂《香港規劃標準與準則》”改為“研究長遠單車發展政策和成立專責部門負責統籌及管理工作的，於半年後提交本委員會討論，同時檢討及修訂《香港規劃標準與準則》”。

32. 張日華先生表示，顧問公司約於明年年中完成上述單車研究報告。

33. 黃嘉榮先生表示由於缺乏數據支持，建議刪掉“市民使用單車日漸普及”及“遠超政府部門及屋苑的負荷”，認為刪掉後仍能保持動議內容。另外，他建議把“增加屋苑單車停泊位數量”改為“增加公眾單車停泊位數量”。

34. 李子榮先生建議在動議內加入“請政府加強宣傳教育，避免市民胡亂泊單車”，並表示若能做好宣傳教育，很多問題便能改善。

35. 彭長緯先生表示動議內容是針對成立專責部門負責統籌及管理工作的，管理工作已包括宣傳工作，而李子榮先生的意見會收錄於會議記錄，以強調動議所指的“管理工作”，包括宣傳事宜。

36. 鄭則文先生表示私人屋苑可自行處理單車泊位問題，詢問動議內的“屋苑”是否指公共屋苑。如要求由政府或私人營辦商“設立自助租借系統”，會否令市民誤會委員會協助私人營辦商賺錢。另外，他詢問會否在動議內清晰要求新發展的屋苑增加公眾及屋苑單車泊位數目。

37. 程張迎先生強調討論主題是違泊單車，近年透過民政處和有關部門的努力，單車泊位的供應量已大為改善，問題在於市民貪圖方便，胡亂停泊單車。租借單車的問 題亦非討論焦點，認為動議應放在處理單車違泊問題，而非單

車泊位短缺或自助租借單車系統。

38. 楊文銳先生表示解決道路交通擠塞的方法包括加設交通工具和增加購買汽車的稅收等，可從多方面解決違泊單車問題。他表示根據其他國家的成功例子，自助租借單車系統有助改善單車違泊和單車引申的問題，而引入自助租借單車系統則可視為解決單車問題的配套。

39. 姚嘉俊先生表示動議已回應李子榮先生提出單車違泊數量和地點的增加，以及荒廢單車的問題。動議指出政府因欠缺長遠的單車發展政策，導致嚴重的單車違泊情況，故要求有關部門研究長遠的單車發展政策或成立專責部門負責統籌及管理，希望可解決單車違泊或荒廢單車的問題。另外，針對未來新建的樓宇，政府在檢討《香港規劃標準與準則》時，可考慮是否增加公眾地方及屋苑的單車泊位數量。他認為主席的動議值得支持。

40. 李錦明先生詢問是否由屋苑決定單車泊位。

41. 主席認為“市民使用單車日漸普及”和“遠超政府部門及屋苑的負荷”有事實根據，有需要保留這兩句。他表示現時的單車清理行動欠缺系統，明白政府有意推動單車運動，而運輸署亦不斷增加單車泊位，可惜缺乏長遠的發展政策和相應的管理。委員在會議上亦表示對單車管理的關注。另外，他得知興建樓宇時會根據《香港規劃標準與準則》決定住宅單位及單車泊位數目，故建議提出修訂，以增加新發展屋苑的公眾及屋苑單車泊位數量。他把臨時動議修訂為：

“鑒於政府近年大力推動單車運動發展，市民使用單車日漸普及，區內單車數量與日俱增，遠超政府部門及屋苑的負荷。由於政府欠缺長遠的發展政策，導致單車泊位供不應求，產生嚴重單車違例停泊的問題，不但有礙觀瞻，更影響環境衛生及安全。

因此，沙田區議會交通及運輸委員會建議政府應盡快研究長遠單車發展政策和成立專責部門負責統籌及管理工作，於半年後提交本委員會，同時檢討及修訂《香港規劃標準與準則》，增加公眾及屋苑單車停泊位數量及設立自助租借系統，以改善單車違例停泊問題。”

楊文銳先生和議。

42. 李子榮先生表示他的提問焦點在於違泊單車，長遠目標是希望市民把單車停泊在自己屋苑，把違泊情況減至最低。他提出以下修訂臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求政府研究長遠解決單車違泊的問題，包括積極探討立法規管，另外加強違泊單車的清理，與及加強宣傳教育等措施，改善市容、衛生和行人安全。”

陳其興先生和議。

43. 彭長緯先生表示傾向支持原動議，原動議的內容相對全面，並包括“產生嚴重單車違例停泊的問題，不但有礙觀瞻，更影響環境衛生及安全”。

44. 委員以 5 票贊成、20 票反對及 1 票棄權否決李子榮先生提出的修訂臨時動議。

45. 委員以 22 票贊成、0 票反對及 6 票棄權通過第 41 段的臨時動議。

46. 主席表示擴大討論議題到此結束，非本委員會成員可以離席。

通過二零一零年七月六日會議記錄

(李有全先生此時離席。)

47. 委員會通過二零一零年七月六日的會議記錄。

選舉增選委員

(文件 TT 61/2010)

48. 主席表示，交運會於二零一零年七月六日的會議上通過在是次會議補選一名增選委員，以代替退出的鄭啓祥先生。直至目前為止，秘書接獲一份提名表格及資格聲明，由黃戊娣女士提名李日雄先生擔任本委員會增選委員。由於只有一名候選人，他宣布李日雄先生當選為本委員會的增選委員，並會推薦給區議會於本年九月三十日的會議上考慮及通過。

49. 委員一致通過向區議會推薦委任李日雄先生為委員會的增選委員。

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議討論事項的回覆
(文件 TT 62/2010)

50. 委員備悉上述文件。

討論事項

委員會會議日期
(文件 TT 63/2010)

51. 委員會通過二零一一年委員會會議日期。

(余倩雯女士此時離席。)

馬鞍山路的紓減交通噪音措施

(文件 TT 64/2010)

52. 主席歡迎土木工程拓展署高級工程師/4 張家亮先生、環境保護署環境保護主任(評估及噪音)21 吳毅文先生、艾奕康顧問有限公司首席工程師江凱甄女士及香港區高級環境顧問吳鳳蓮女士出席會議，介紹是項議題。

53. 張家亮先生及江凱甄女士簡介文件內容。

54. 黃戊娣女士的意見及詢問綜合如下：

(a) 大部分居民晚間會留在家中，而汽車由西沙公路駛至耀安邨上斜時較為嘈吵，影響居民休息。她最近在晚間量度噪音，結果顯示噪音超過 72 分貝。她詢問為何署方只在日間量度噪音，以及未有提供二零一零年的噪音數據；

(b) 低噪音物料的壽命有多長；以及為何選擇在五樓和二十樓量度噪音，而非其他樓層。

(何秀武先生、劉偉倫先生、梁志偉先生、馬行健先生、莫錦貴先生、彭長緯先生、龐愛蘭女士及蔡亞仲先生此時離席。)

55. 鄭則文先生表示，有關部門於二零零四年承諾在 T7 公路有隔音屏障的末端開始至恆康街迴旋處一段興建隔音屏障，但後來遭耀安邨居民反對而擱置，改為鋪設低噪音物料，他詢問是次報告為何未有提及恆安邨對出路段的噪音情況。

56. 黃澤標先生詢問如何計算噪音標準或水平，一般說話

時有多少分貝。

57. 黃嘉榮先生表示，鋪設低噪音物料的安排既可減低工程對居民的滋擾，亦不會影響住宅景觀。第一城原本亦計劃興建隔音屏障，但遭屋苑居民反對而擱置，他詢問會否考慮在第一城鋪設低噪音物料。另外，他查詢低噪音物料的壽命有多長、消滅噪音物料背後的原理、鋪設低噪音物料的成功經驗，以及每降低三個分貝是否等同降低一半音量。

(韋國洪先生此時到達。)

58. 張家亮先生的回應綜合如下：

- (a) 根據交通數據，早上繁忙時段的交通噪音最高，因此選擇在該時段量度。另外由於五樓位於低層亦較近馬路，預算是最高噪音的位置，因平台會擋去部分噪音，一樓和二樓反而未必適合。在二十樓量度噪音是為了解對比高層和低層的噪音水平；
- (b) 噪音水平 70 分貝的標準是指在量度噪音一小時內，十分之一時間的噪音水平高於 70 分貝，即一小時裡有六分鐘的噪音水平高於 70 分貝；
- (c) 明白恆安邨居民關注興建隔音屏障事宜，T7 公路和馬鞍山鐵路通車後，行經馬鞍山的貨車已減少，經量度恆安邨對出馬鞍山路的噪音後，發現低於 70 分貝，符合噪音標準，因此毋須在該處興建隔音屏障。雖然該處的噪音水平符合標準，但署方會繼續監察該處的噪音情況。由於耀安邨四年前的噪音水平輕微高於 70 分貝，故當時提議鋪設隔音物料，以降低噪音；以及
- (d) 據路政署提供的資料，低噪音物料的平均壽命約有五至六年。路政署會定時監察路面物料情況，有需要時

會進行刨鋪工程，即重新鋪設物料，確保低噪音物料可正常運作。

59. 吳鳳蓮女士的回應綜合如下：

- (a) 噪音監測工作是針對汽車發出的聲音進行，在參考運輸署提供的行車數據後，會選擇較多車輛行經耀安邨的時段進行監測；以及
- (b) 五樓和馬鞍山路的距離最近，受車聲影響較大，因此五樓的噪音水平可代表其他樓層所受的噪音影響。

60. 吳毅文先生的回應綜合如下：

- (a) 描述噪音皆以分貝為單位，但方法有多種，例如可量度即時的噪音水平，而交通噪音 L10(一小時)則是以一小時計算。聲源距離的遠近亦有影響，例如一般較為安靜的辦公室大約 50 至 60 分貝，較近的對話約有七十多分貝，由於每個人的音量不同，難以一概而論；離打樁機約十米距離則有百多分貝。聲量與汽車流量增長並非成線性關係，例如汽車數量由一千增加至二千，會增加三分貝；由二千輛增至四千輛時，才會再增加三分貝。距離與聲量的衰減亦是類似原理，距離愈遠，聲量的衰減愈厲害，因此，耀安邨五樓最近馬鞍山路，所受的噪音影響亦最大；
- (b) 香港沿用多年的道路交通噪音標準定於 70 分貝 (A)L10(一小時)，適用於交通流量最高的一小時內的噪音水平，英美亦有採用相若的標準，屬國際認可和接受的；以及
- (c) 低噪音物料原是疏導積水能力較強的路面物料，本鋪設於快速公路作疏水之用。及後發現物料的疏水結構

可幫助減低路面噪音，並可用作低噪音物料。第一城對出的沙田路是快速公路，因此已鋪設了低噪音路面物料。

61. 主席多謝有關部門及機構代表講解。

(鄭則文先生此時離席。)

大埔公路"禁止右轉"的交通管理措施
(文件 TT 65/2010)

(梁家輝先生此時離席。)

62. 運輸署工程師(沙田一)張詠敏小姐簡介文件內容。

63. 由於彭長緯先生已離席，主席代彭長緯先生轉達意見，表示於二零零九年已要求運輸署提供二零零六年八月一日至二零零八年七月三十一日大埔公路沙田嶺段的交通意外數據，但至今仍未有數據提供。

64. 張日華先生表示可於會後補充有關數據。

65. 主席請運輸署於會後直接與彭長緯先生跟進。

動議

黃冰芬女士提出有關遏止交通機構加價風潮的動議
(文件 TT 74/2010)

66. 黃冰芬女士簡介文件內容，並提出以下動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求，特區政府應從速推動以下建議：

一. 各交通機構應充分考慮市民的負擔能力，撤銷各項加價申請；

二. 全港各交通機構為傷殘人士及全日制學生提供半價優惠；將星期日及公眾假期永久列為長者免費乘車日；並研究推出通用於各交通機構的一日、一周及每月乘車證的可行性；

三. 港鐵、巴士及渡輪公司提供津貼，促使有關機構逢周六、周日及公眾假期提供乘客半價優惠；

四. 專營巴士公司提供更全面的分段收費及巴士轉乘優惠安排，包括：不同巴士公司之間的轉乘優惠、重推回程車資優惠、改善現時巴士車費結構，盡快修訂《公共巴士服務條例》的車費等級表及表內的路線組別安排、重新釐訂現有收費指引、以及提升巴士服務，全面更換非空調巴士及殘舊設施，使用更環保巴士以減少對空氣造成污染；

五. 全面審視及改善目前港鐵公司旗下各鐵路線出現收費準則不一的不公平現象，並將各路線及組合收費調整至合理水平；港鐵公司重推十送一票價優惠，增設更多港鐵特惠站，並研究進一步擴大現有月票優惠計劃及組合；

六. 積極研究回購東隧、西隧及三號幹線(郊野公園段)，或延長隧道專營權，以調低隧道收費至合理水平；以及

七. 進一步放寬「交通費支援計劃」的申請資格和津貼期限，並把計劃擴展至全港各區。”

楊文銳先生和議。

67. 衛慶祥先生認為動議一般以簡單直接的方式表達訴求，建議黃冰芬女士日後可提出較精簡的動議。

68. 何厚祥先生表示整個動議的焦點在於公共交通的收費問題，建議刪去第四項最後一句“以及提升巴士服務，全面更換非空調巴士及殘舊設施，使用更環保巴士以減少對空氣造成污染”。

69. 黃冰芬女士同意何厚祥先生提出的修訂建議，並提出以下修訂動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求，特區政府應從速推動以下建議：

一. 各交通機構應充分考慮市民的負擔能力，撤銷各項加價申請；

二. 全港各交通機構為傷殘人士及全日制學生提供半價優惠；將星期日及公眾假期永久列為長者免費乘車日；並研究推出通用於各交通機構的一日、一周及每月乘車證的可行性；

三. 港鐵、巴士及渡輪公司提供津貼，促使有關機構逢周六、周日及公眾假期提供乘客半價優惠；

四. 專營巴士公司提供更全面的分段收費及巴士轉乘優惠安排，包括：不同巴士公司之間的轉乘優惠、重推回程車資優惠、改善現時巴士車費結構，盡快修訂《公共巴士服務條例》的車費等級表及表內的路線組別安排、重新釐訂現有收費指引；

五. 全面審視及改善目前港鐵公司旗下各鐵路線出現收費準則不一的不公平現象，並將各路線及組合收費

調整至合理水平；港鐵公司重推十送一票價優惠，增設更多港鐵特惠站，並研究進一步擴大現有月票優惠計劃及組合；

六．積極研究回購東隧、西隧及三號幹線(郊野公園段)，或延長隧道專營權，以調低隧道收費至合理水平；以及

七．進一步放寬「交通費支援計劃」的申請資格和津貼期限，並把計劃擴展至全港各區。”

楊文銳先生和議。

70. 委員會以 26 票贊成一致通過上述動議。

提問

衛慶祥先生就港鐵路軌維修工程的提問

(文件 TT 67/2010)

71. 主席歡迎香港鐵路有限公司（港鐵）公共關係主任一對外事務蔡玉蓮小姐出席會議解答有關問題。

72. 衛慶祥先生表示港鐵連續不斷發信通知希爾頓中心居民港鐵會於晚間進行沙田車站的維修工程，幾乎每晚都有維修工作，希爾頓中心的居民對此十分抗拒。他的意見及續問綜合如下：

(a) 為何其他鄰近港鐵沙田站的屋苑並沒有收到相類似的通知信及為何港鐵的維修工程如此頻密；

(b) 港鐵沙田站路軌和月台較多，夜間維修工程多，所產生的噪音，例如磨軌或重型車輛於路軌駛過的聲音，

為居民帶來嚴重滋擾，若必須進行維修工程，有何相應銷減噪音的措施，以減低對附近居民的滋擾，要求港鐵重新考慮在鐵路沿線增設隔音屏障；

(c) 港鐵是否有監察負責維修工程的承辦商，確保噪音不會影響附近居民；還是只是給予承辦商指引而缺乏監察；以及

(d) 火車經過希爾頓中心對出路軌交匯處時所產生的噪音特別刺耳，詢問港鐵如何解決此問題。

(林松茵女士、何厚祥先生、鄧永昌先生、黃冰芬女士、黃戊娣女士及唐學良先生此時離席。)

73. 黃嘉榮先生的詢問及意見綜合如下：

(a) 馬鞍山鐵路（馬鐵）沿線有不少屋苑，詢問港鐵是否有定期維修工程並通知有關屋苑。他是馬鐵旁屋苑的主席，但從未收過任何港鐵的維修通知書；

(b) 港鐵稱馬鐵是全世界最寧靜的鐵路，相信吸音物料在過往數年發揮作用，但近來收到不少關於馬鐵噪音的投訴，例如石門往第一城一段，過往較少收相關投訴，但最近很多居民投訴該處噪音聲響不斷增加，影響居民夜間休息，詢問是否路軌或吸音物料老化所致，還是車長因慣性運作，而未有遵從港鐵要求駛經分岔鐵路時減速以降低聲浪的指引。詢問吸音物料的壽命以及會否檢視吸音物料是否需要更換，又更換時會否通知屋苑；以及

(c) 要求港鐵無論維修次數多寡，均要先知會議員，以便通知附近居民，向居民有所交代。

74. 蔡玉蓮小姐表示會向港鐵公司反映委員的意見，她的

回應綜合如下：

- (a) 公司明白夜間維修工程可能對附近居民造成的影響，因此在進行工程前，除了按照法例向環保署申請許可證外，若工程涉及使用重型機械或會造成較大噪音時，會因應工程性質，向附近的屋邨或屋苑發出通告，事前讓居民獲悉有關工程的時間及地點，並期望獲得居民的體諒；
- (b) 港鐵於不同地段進行的維修工程亦有所不同，需要視乎地理環境和路軌狀況。沙田站有四個月台，為多條分岔路軌的交匯點，因此於該處或附近路段進行的夜間維修工程亦會較為頻繁；
- (c) 港鐵在任何路段進行夜間維修工程，所產生的音量水平均符合環保署《建築噪音許可證》的規定。進行工程時，會採取適當的措施將施工期間的聲響減至最低，例如在工地範圍內設置臨時吸音板或隔聲罩，亦會提醒維修工程的員工或承辦商以適當措施減低工程的聲響；
- (d) 毗鄰沙田站的沙田貨場，過去數年曾用作臨時維修工程車車廠，但車廠已於去年搬回火炭何東樓，相信工程車出入該處的聲響已大為減少；
- (e) 港鐵在馬鐵列車和路軌均採取了紓緩列車運作聲響的措施，包括於車底和路軌兩旁的通道和護牆內側放置吸音物料，以及於列車的車輪位置裝置裙板；路軌亦裝有有效吸音的浮動板和橡膠墊面；
- (f) 港鐵會一直監察維修工程對附近環境造成的影響，在不同路段或不同維修工程採取有效紓緩措施，以減低列車營運時造成的影響；以及

(g) 會向公司反映委員的意見。

75. 主席請蔡玉蓮小姐會後與衛慶祥先生跟進有關隔音屏障的事宜。

湯寶珍女士就九巴加價申請的提問

(文件 TT 68/2010)

76. 湯寶珍女士表示多家公共運輸機構申請加票價（加價），加幅遠高於員工薪酬加幅，例如九巴提出申請加價 8.6%，但其員工的薪酬只上調 1.8%，令市民生活百上加斤。雖然九巴表示營運困難，但市場總有競爭，九巴應改善服務質素，以爭取更多乘客和增加利潤，而非只是加價。另外，九巴去年有近百億元盈餘，卻仍申請加票價，詢問運輸署公共運輸機構的營運是否受規管；運輸署表示在處理九巴調整票價申請時會同時考慮巴士公司是否有提出可減輕乘客車費支出的票價優惠及其金額，但九巴表示未能提供更多乘車優惠，詢問運輸署會如何處理。

77. 李子榮先生反對九巴加票價 8.6%，詢問九巴根據甚麼機制計算此票價加幅，票價是否受油價所支配。九巴表示過往兩年載客量減少，競爭增加，因此需要加價，但他認為加價只會降低九巴競爭力，預計乘客量會減少，若要提升競爭力和增加乘客量，反而應該減價。九巴去年有近百億元盈餘，應以其他方法增加競爭力，而非選擇令市民百上加斤的方法，希望九巴撤回加價方案，認真考慮市民的負擔能力，避免掀起公共交通工具的加風。

78. 主席反對九巴的加價。加價會引起居民不滿，詢問何以不採用開源的方法以增加利潤，例如可為 681 號巴士線在亞公角街加設分站，增乘客量。他表示已提出要求 681 號巴士線行經亞公角街的訴求半年，詢問巴士公司何時正式回應此訴求。

79. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)黃依凡女士表示運輸署於本年七月底收到九巴調整其票價的申請，現階段正著手分析巴士公司提交的數據資料。該署在審核申請時，會考慮一籃子因素，包括巴士公司的營運情況、服務質素、運作成本、市民的接受程度及對交通費的負擔能力，以及巴士公司是否有提出可減輕乘客車費支出的票價優惠及其金額。另外，該署正在評估九巴遞交有關 681 號巴士線改道的數據及改道後對現有乘客的影響，稍後再向委員會報告。

80. 九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)馮兆雄先生表示近年政府以鐵路為骨幹的交通政策令鐵路網絡不斷擴展，令九巴客量下降，再加上油價和員工薪金上升，因此九巴申請加價，以保持服務水平。他會向九巴公司反映委員有關加票價申請的意見。另外，他表示若巴士 681 號線繞經亞公角街，行車時間會增加約五分鐘，九巴會與運輸署詳細研究此建議，考慮對現有乘客的影響，再審慎考慮此建議。他會於會後再與主席跟進此事宜。

81. 新巴及城巴有限公司助理公眾事務主任彭敏華女士表示，需與運輸署及九巴商討有關有關巴士 681 號線的細節，再作回應。

82. 主席促請巴士公司盡快作出正式回應。

83. 湯寶珍女士提出以下建議：

“本人反對九巴加票價 8.6%之申請，並促請政府審慎處理各公共交通機構的加價申請，避免掀起加價風氣，增加市民生活負擔。”

(蔣德明先生、林康華先生、羅光強先生、李錦明先生及梁志堅先生此時離席。)

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 69/2010)

84. 鄭楚光先生詢問 49X 號巴士線的班次會否因新增 249X 號特別線巴士而受影響。804 號小巴線駛至牛皮沙街、插桅杆街燈口時，該處路面情況較亂，請運輸署密切留意。另外，近巴士廠新設置了交通燈供車輛右轉，建議 804 號小巴線可改道行經香港駕駛學院，有助分流該處車輛。

85. 李永華先生表示 49X 號線的服務沒有因新增 249X 號特別線而受影響。另外，該署會密切監察 804 號小巴線行經牛皮沙街的情況，並會多聽委員意見，令小巴服務更完善。

86. 委員會備悉運輸署進度報告。

工作小組報告

(文件 TT 70/2010)

(陳盧燕冰女士、陳敏娟女士、陳業文先生及韋國洪先生此時離席。)

87. 鄭楚光先生表示，道路交通安全工作小組(工作小組)負責跟進本年五月於大涌橋路及沙田圍路交界的交通意外事故，感謝各有關部門代表到意外地點視察。他簡要報告工作小組討論文件 RS 1/2010(大涌橋路及沙田圍路交界交通事故跟進報告)內容，並建議運輸署考慮取消意外路口中央的左轉箭嘴燈(左轉燈)，因取消左轉燈在繁忙時段不會影響左轉的車輛，但駕駛者在冬天或雨天視線不佳時，可能會誤把左轉燈當作直去燈，引起危險。他舉例麗豪酒店對出過往亦設有左轉燈，後來取消左轉燈後，該

處的交通意外明顯減少。他詢問是否全港所有十字路口皆設有左轉燈。

88. 張日華先生表示待警方完成意外調查報告後，會一併研究是否取消事故地點的左轉燈。香港並非每個十字路口均設有左轉燈，會視乎需要而設置，一般而言，若左轉車輛多，會考慮加設左轉燈，增加流量並減輕路面負荷。

89. 委員會通過道路交通安全工作小組的更新小組成員名單，並備悉道路交通安全工作小組及關注興建沙中綫及顯徑站工作小組的會議記錄。

資料文件

路政署工程進度報告
(文件 TT 71/2010)

沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口
(文件 TT 72/2010)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 73/2010)

90. 委員會備悉上述三份資料文件。

下次會議日期

91. 主席宣布，下次會議定於二零一零年十一月九日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

92. 會議於下午六時零一分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一零年十一月