



二零一一年三月八日

文件 TT 6/2011

資料文件

沙田區議會  
交通及運輸委員會

政府部門／有關機構就上次會議所議事項／跟進事項的回覆

**1. 就有關馬鞍山白石陸岬發展的回覆(第 22 段)：**

(a) 康樂及文化事務處的回覆

目前，香港體育學院在白石陸岬的土地上設有一個鑊型單車場，用作專業的單車訓練用途，可助推動本地單車運動的發展。此外，本署在沙田區的小瀝源路遊樂場設有歷奇單車場及兒童單車場，可供業餘單車愛好者作練習或舉辦單車活動之用。本署也在沙田崗背街設有沙田交通安全公園，讓兒童學習道路交通規則及基本駕駛安全知識。上述交通安全公園佔地 4340 平方米，是本署轄下最大的交通安全城設施。

視乎規劃署對白石陸岬的長遠規劃、運輸署對有關道路網絡的發展，以及香港警務處對有關交通安排的意見，本署原則上並不反對使用公共道路作繞圈及公路賽用途。

署方會繼續密切留意沙田區(包括白石陸岬及其附近地區)的發展，因應區內人口的增長、對文康設施的需求、現有文康設施的供應及其使用率，以及參考《香港規劃標準與準則》等主要因素，為居民提供適切的文康設施。我們會因應區議會就各項文康設施工程的先後緩急次序，為優先進行的工程展開籌劃

工作。

(b) 運輸署的回覆

本署非常重視單車安全。道路安全議會、警方及運輸署一直都透過不同形式的宣傳及教育活動，向市民推廣騎單車安全。由於現時可供練習騎單車的康樂場地之設計、規劃及興建、管理和維修等事宜，都是由康樂及文化事務署(康文署)負責統籌，所以有關動議應交康樂及文化事務署跟進。

(c) 土木工程拓展署的回覆

土木工程署新界東拓展處知悉沙田區議會交通及運輸委員會於 2010 年 1 月 4 日通過關於馬鞍山白石陸岬土地用途的動議。本處會繼續留意及與有關政府部門及委員會密切溝通，配合該幅土地的未來長遠規劃及發展。

(d) 規劃署的回覆

規劃署現正就位於白石陸岬的“綜合發展區”內的土地用途展開檢討。本署將會充分考慮委員會的各項建議，以便擬定合適的發展方案。

**2. 運輸署就有關巴士總站候車處增設專用座位的動議的回覆(第 70 段)：**

巴士站一般會設於路旁，由於路旁空間有限，如要在巴士站設置座椅而使到乘客候車空間減少，相信會對乘客排隊安排和秩序造成影響。另外，部分巴士站也會因應乘客候車情況而加設欄杆，這也會增加在巴士站設置座椅的困難，因此巴士公司暫時沒有計劃延伸在創紀之城巴士站的試驗座椅方案到其他巴士站。另一方面，在巴士總站內，乘客等候巴士的地方通常會設於狹長的候車平台上，並設有欄杆方便乘客排隊，

在乘客候車平台上加設座椅通常會有困難。因此一般情況下都不能在巴士總站的乘客候車處提供座椅。

### **3. 就有關要求政府全面檢討單車徑安全及設立單車訓練場地的動議的回覆(第 72 段):**

#### **(a) 運輸署的回覆**

有關馬鞍山的單車意外，在意外發生後，本署已馬上派人員到現場視察及了解，並即時在該段單車徑上彎位前後，設置了兩個“減速”警告路標，提醒騎單車者在這段單車徑需要慢駛。就着單車在連接單車隧道和天橋的斜路高速下斜的情況，我們會根據本署在 2009 年推出改良的單車徑設計指引，按實際情況，陸續推出改善工程。上述的新指引制訂措施提示及警告騎單車者減速及小心下斜，並於彎位處豎立道路急轉標誌。部分措施已設於馬鞍山近雅典居的單車隧道，並會陸續於其他有需要的單車隧道裝置。我們會繼續與路政署檢討現時區內的單車徑，在有需要的地點，更換鋼鐵矮欄為彈性膠柱減速欄、在路面加設慢駛路標、將分隔線轉為雙白線及增設指示牌等。我們亦會根據警方日後的意外調查報告，研究進一步的改善措施，以加強該單車徑的安全。

本署一直非常重視單車安全。道路安全議會、警方及運輸署一直都透過不同形式的宣傳及教育活動，向市民推廣騎單車安全。例如，舉辦單車訓練課程及單車安全運動，以教育市民認識使用單車的正確規則及方法，並向其他道路使用者加強宣傳，提醒他們要注意馬路上的騎單車人士，及鼓勵他們要尊重騎單車人士的權益。另一方面，運輸署又編製《騎單車安全小冊子》，提醒騎單車人士要小心其他車輛，並與前車保持安全距離等。

現時可供練習騎單車的康樂場地之設計、規劃及興建、管理和維修等事宜，都是由康樂及文化事務署(康文署)負責統籌。就有關長遠建議設立大型單車訓練場

地及提供學習及訓練課程，應轉交康樂及文化事務署考慮。

其實，騎單車人士只需全神貫注騎單車，並遵從本署設置於陡長斜道、隱閉路口或單車徑上行人過路處的交通標誌和道路標記，適當地減慢車速，便能安全地使用單車徑設施。而最重要是騎單車人士須養成良好的騎單車態度，顧己及人，切實遵守騎單車相關的法例和安全守則，從而保障自己和其他道路使用者的安全。

#### (b) 康樂及文化事務處的回覆

目前，香港體育學院在白石陸岬的土地上設有一個鑊型單車場，用作專業的單車訓練用途，可助推動本地單車運動的發展。此外，本署在沙田區的小瀝源路遊樂場設有歷奇單車場及兒童單車場，可供業餘單車愛好者作練習或舉辦單車活動之用。本署也在沙田崗背街設有沙田交通安全公園，讓兒童學習道路交通規則及基本駕駛安全知識。上述交通安全公園佔地 4340 平方米，是本署轄下最大的交通安全城設施。

署方會繼續密切留意沙田區的發展，因應區內人口的增長、對文康設施的需求、現有文康設施的供應及其使用率，以及參考《香港規劃標準與準則》等主要因素，為居民提供適切的文康設施。我們會因應區議會就各項文康設施工程的先後緩急次序，為優先進行的工程展開籌劃工作。

#### **4. 就有關電單車泊位的動議的回覆(第 85 段)：**

##### (a) 運輸署的回覆

有關泊車設施規劃現行指引是在新發展的物業內預設室內泊車位，以免要佔用公共土地作泊車用途，影響環境及引至交通管理問題。馬鞍山新市鎮在發展階段已沿用這指引，而建成的屋苑須按地契要求

在屋苑的停車場內設立一定數量的電單車泊位給住客使用。

運輸署在二零零五年曾評估全港的電單車停車位的需求，並成立一個泊車位工作小組，負責監察各項紓緩電單車泊車問題的改善措施的實施進度。這些改善措施的詳情如下：

1. 要求新的發展項目根據《香港規劃標準與準則》提供足夠的電單車停車位(比率為所提供的私家車停車位總額的 5%至 10%)，以確保新發展項目在電單車停泊方面能夠自給自足。
2. 在不影響交通流量及道路安全的情況下劃設更多電單車路旁停車位。
3. 把政府多層停車場內一些現有的私家車停車位改為電單車停車位之用。
4. 促請公眾停車場營辦商在短期租約停車場內提供電單車停車位。

在過去五年，本署在沙田區內已設置了約有 310 個的公眾電單車泊位。現時，沙田區內主要是透過利用區內的短期租約停車場及新落成的發展項目內提供電單車泊位。根據領匯管理有限公司提供的資料，領匯管理有限公司因所管理的公屋屋苑停車場地契問題的限制，停車場內的電單車泊位只可出租給公屋居民使用。就此情形，本署現正與房屋署及領匯管理有限公司跟進有關情況。同時本署亦會繼續在區內尋找適合的地點，加設路旁電單車泊位。

#### (b) 房屋署的回覆

沙田區議會交通及運輸委員會的動議，及議員的意見備悉。房屋署日後在籌建新的公共屋邨時，會在提供電單車泊位方面，參考區內電單車泊位的需求

情況，以及地區人士和相關政府部門的意見。

(c) 沙田地政處的回覆

若運輸署、房屋署及領匯管理有限公司就有關事宜向地政處提交建議或申請，沙田地政處會按現行土地政策加以配合。

(d) 領匯管理有限公司的回覆

本公司會根據各屋苑對電單車車位的需求，在不違反商業營運原則下考慮是否申請將私家車車位更改為電單車車位。在 2010 年初本公司在沙田區已向地政總署提出下列電單車車位豁免申請(詳情請參閱附件一)：

- 1.在四個屋苑增加 76 個電單車車位
- 2.容許六個屋苑涉及 223 個電單車車位，將剩餘車位出租予鄰近資助屋苑

惟地政總署過住就每個豁免申請需收取 30500 元行政費及以 85%至 90%的月租收費作為豁免費的計算基礎。若地政總署沿用有關原則作為批核條件，大部份申請均可能因未能合乎商業運作原則而告吹。若地政總署在批核時因應特殊情況而調低有關費用，本公司將可提出更多申請以滿足居民對電單車車位的需求。

另外本公司就議員於會上提問，現提供本公司於沙田區不同種類的停車位數目及向地政總署提出的豁免申請總表供議員參考及查閱（附件一）。

**5. 就有關電單車泊位議題的跟進報告(第 80 及 82 段)：**

(a) 房屋署的回覆

有鑑於個別公共屋邨的住戶對其屋邨停車場月租泊車位的需求偏低，爲了善用資源，香港房屋委員會（下稱“房委會”）在領匯房地產投資信託基金（下稱“領匯”）於 2005 年 11 月上市前，已按個別情況分別向城市規劃委員會（下稱“城規會”）以及地政總署申請規劃許可及豁免，以把部分泊車位出租予相關地契所指明的住戶、佔用人及其真正賓客或訪客以外的非合資格人士（以下統稱爲“非住戶”）。

在領匯上市後，領匯如有意在有關豁免失效後出租其所屬的泊車位予非住戶，視乎其計劃的內容，領匯須向地政總署及／或城規會申請。詳細程序可向地政總署／規劃署查詢。

(b) 沙田地政處的回覆

地政總署釐定豁免費的方法，是透過評估有關物業作先前批准用途時的租值與發出豁免書後其批准用途的租值兩者的差額而定。

(c) 運輸署的回覆

就梅子林路路旁擬增設電單車泊位的建議，現時本署仍在研究中。由於擬增設電單車泊位的位置現場有些樹木影響，本署現正根據路政署早前提提交本署的樹木勘察報告，就電單車泊位建議進行修改，本署預計可在本年三月尾完成修改。稍後，本署會就修訂後的建議，諮詢地區人士及相關的政府部門包括警務處、沙田民政事務處、地政處及路政署的意見。

**6. 就有關興建天橋／隧道所採用的準則的補充資料(第 52 段)**

(a) 運輸署的回覆

根據現行設計指引，加設分層行人過路設施（即行人天橋或隧道）與否應按個別情況考慮，並不能一籃子處理，而其中的“行人流量”，只是其中一個考慮因素，並非唯一的準則。

在研究是否加設分層行人過路設施時需考慮以下因素：

- (1) 預期的行人使用率；
- (2) 有關道路的特性及設計；
- (3) 交通流量及速度；
- (4) 道路安全及行車量的考慮；
- (5) 理想的行人路徑；
- (6) 鄰近的替代過路設施；
- (7) 與附近發展項目及行人系統的連接情況；及
- (8) 公眾意見。

我們亦參照審計署的建議，就區內現存分層行人過路設施是否有需要就其行人率作出檢討向區議會諮詢，以收集地區意見。

現補充該兩條行人橋的最新行人使用量供參考：

- (1) 橫跨城門河鄰近美田邨的行人橋
  - 早上每小時不多於 30 人次
- (2) 橫跨城門河鄰近獅子山隧道公路及沙田中央公園的行人橋
  - 早上每小時約 250 人次

#### (d) 審計署的回覆

2007 年 10 月，審計署署長在第四十九號報告書發表“設置行人天橋及行人隧道”審計報告，這份報告可以從審計署網頁

([http://www.aud.gov.hk/chi/pubpr\\_arpt/rpt\\_49.htm](http://www.aud.gov.hk/chi/pubpr_arpt/rpt_49.htm))

下載。報告第 2.4 段列出運輸署建造新行人天橋或行人隧道的準則(附件二)。此外，2010 年 3 月，審計署署長(第五十四號)發表另一份審計報告“建造行人過路設施”。這份審計報告也可從審計署網頁下載



( [http://www.aud.gov.hk/chi/pubpr\\_arpt/rpt\\_54.htm](http://www.aud.gov.hk/chi/pubpr_arpt/rpt_54.htm) )

。

7. 運輸署就有關 286M 巴士路線議題的跟進報告(第 112 段)：

本署已在會後向主席提供有關車資等級表的資料，並向巴士公司反映，希望其積極考慮有關第 286M 號巴士線設立分段收費的建議。

8. 有關沙田至中環線（沙中線）的最新進展：

(a) 路政署的回覆：

就沙中線議員及市民對在沙田區擬議工地的意見，政府與港鐵公司現正研究有關安排，稍後再向委員會報告進展。

沙田區議會秘書處

STDC 13/65/45

二零一一年三月