



二零一一年五月九日
討論文件

文件 TT 38/2011

沙田區議會
交通及運輸委員會

蕭顯航先生的提問

背景

港鐵火炭站前的樂景街路面狹窄，這是除了駿景路(D-15公路)之外，貫連火炭與大埔公路的主要道路，更是附近屋苑居民前往港鐵火炭站必經之路。現時附近屋苑的住戶眾多，駿景園有大約 2 504 戶，銀禧花園有 2 000 戶，榕翠園有 91 戶，御龍山有 1 375 戶，落路下村和火炭半山亦有不少住戶，因此該路段的行人和交通流量極高，擠塞情況嚴重，經常有車輛超越雙白線行駛。據了解，樂景街將會有兩項大型建設工程，其一為華潤凍倉所發展的酒店項目，其二為爪哇集團在御龍山對面發展的住宅項目，屆時樂景街的交通擠塞情況將更嚴重。

此外，運輸署早前亦關注到樂景街的行人及單車流量。鑑於該處空間有限，行人路狹窄，而人流卻相當高，導致行人及單車使用者之間出現矛盾，運輸署建議取消該段單車徑，將之改為行人路。

提問

- (a) 關於樂景街路面人多車多的問題，運輸署有否確實計算過附近有多少居民，以及有多少車輛及行人在早上繁忙時間使用駿景園至港鐵火炭站的一段道路？
- (b) 關於取消樂景街單車徑的建議，運輸署諮詢居民後最終作出的決定為何？

- (c) 整體來說，運輸署有何實際措施去應付樂景街的車輛、單車和行人三方面的流量，以及確保擠塞情況得以改善？
- (d) 在榕翠園附近增設港鐵站出口的建議已提出多年，這除了可以方便火炭半山、落路下村、榕翠園、駿景園和銀禧花園的居民外，亦可疏導行人，大大改善擠塞情況。請問政府和港鐵為何至今仍未落實該項建議？

運輸署的回覆

(a) 根據統計，該段樂景街在平日繁忙時段每小時約有二千餘人次使用兩旁的行人路，而車流則約為每小時一千小客車架次。

(b) 我們在公眾諮詢期間接獲市民不同的意見，當中反對意見較多，故我們暫時不會考慮取消該段單車徑。

(c) 據我們觀察車輛擠塞情況通常只出現在上、下班繁忙時段，其餘時間交通情況屬於正常。而擠塞原因主要為駕駛者讓乘客在路旁上落客引起。就此情況，我們會通知警方，希望透過警方加強巡邏，減少車輛停在路旁等候，從而疏導繁忙交通。另一方面，署方會就擠塞事宜通知各公共運輸業界，請業界多加注意。必要時亦會考慮加設不准停車限制，以進一步疏導交通。至於行人路擁擠的情況，按統計，該路段兩旁的行人路仍有足夠空間供市民使用，惟為提供更舒適的行人通道予市民使用，由沙田民政事務處、沙田地政處、食物環境衛生署、警務處及運輸署組成的處理違例停泊單車工作小組，已於本年四月二十一日在樂景街進行清理違例停泊單車行動，並在有需要時再次安排清理行動。而按統計數字顯示，樂景街單車流量並不太高，故現時單車徑足夠容納單車使用。

(d) 對加建額外港鐵站出口以疏導行人的建議，運輸署原則上支持，但相關的乘客及工程資料，應由港鐵公司回覆更為恰當。

香港鐵路有限公司的回覆

現時火炭站有 A、B、C 及 D 四個出入口，B 及 D 出入口主要通往火炭工業區的南北面。至於火炭半山、落路下村、榕翠園、駿景園及銀禧花園的居民，則可利用 C 出入口進出火炭站。根據觀察，出入車站的整體人流暢順，相信現時該站的出入口設施，已能應付乘客及附近居民的需要。

公司備悉貴會對火炭站增設出入口的意見，並會繼續密切留意車站人流及附近的社區發展，不時作出檢討。

沙田區議會秘書處
STDC 13/70/45

二零一一年五月