



二零一五年三月二十六日
資料文件

文件 STDC 27/2015

沙田區議會

地區管理委員會
二零一五年三月六日
議事報告

專題報告一處理沙田區違例停泊單車專題報告

沙田民政事務處(民政處)聯同運輸署就處理沙田區違例停泊單車的事宜作專題報告(相關投影片載於附件)。簡報的重點見下文。

2. 沙田區單車徑四通八達，貫通新市鎮及鄉村，區內騎單車的情況十分普遍。有些居民會於鐵路站、主要公共運輸交匯處及住宅區附近，隨處擺放單車，也有廢棄單車情況。

清理違例停泊單車行動

3. 針對區內單車違泊問題，一方面，各執法部門會按其部門的職責安排小型行動清理違泊單車：運輸署會清理在其管理的地方(例如有蓋公共運輸交匯處)上的違泊單車；沙田地政處會清理違例佔用未批租政府土地上的單車；食物環境衛生署(食環署)負責清理於街上停泊的棄置或已損壞的單車；而香港警務處(警務處)則會清理對道路使用者構成即時危險的單車。

4. 另一方面，民政處雖非執法部門，但作為政府與市民之間的溝通橋樑，一直擔任居中協調的角色積極協調有關部門進行聯合清理違泊單車行動。

5. 為了改善區內違泊單車及棄置單車情況，民政處、沙田地政處、食環署、警務處及運輸署組成了跨部門處理違例停泊單車工作小組(工作小組)，工作小組會定期每兩個月舉行一次會議，共同磋商如何處理沙田區違泊單車及棄置單車問題。

6. 工作小組會每月定期在區內單車違泊情況嚴重的地點採取聯合行動，平均每月兩次。除了清理違例停泊在未批租政府土地上的單車，遇上有棄置或長期佔用公眾單車停泊處的單車個案時，工作小組亦會在有關公眾單車停泊處進行聯合清理工作，以釋放被濫用的單車泊位給有需要的市民使用，亦會按情況及需要安排清理違例停泊在有蓋公共運輸交匯處內的單車。

清理違例停泊單車的法例依據

7. 現時政府部門是分別依據下述香港法例所賦予的權力處理違例停泊或棄置在未批租政府土地、公眾單車泊車處以及有蓋公共運輸交匯處內的單車，包括—

- (i) 《土地(雜項條文)條例》(第 28 章)第 6 條；
 - (ii) 《道路交通(泊車)規例》(第 374C 章)第 5 條；
 - (iii) 《刑事訴訟程序條例》(第 221 章)第 102 條；
 - (iv) 《簡易程序治罪條例》(第 228 章)第 4A 及 32 條；
- 以及
- (v) 《廢物處置條例》(第 354 章)第 9 條。

改良清理行動策略

8. 自二零一三年十月份起，工作小組引進改良策略以處理沙田區內單車違例停泊問題。一方面，工作小組會定期於每兩個月舉行一次的跨部門會議中，共同檢視沙田區內單車違泊的情況，及更新單車違泊黑點清單，以便適切地安排跨部門聯合行動。在檢討過程中，工作小組會依據個

別地點接獲單車違泊投訴的頻率；考慮投訴個案所影響的範圍；單車違泊對市民所造成的阻礙及不便，以及區議員及地區人士及居民的關注等因素，擬定及更新單車違泊黑點清單。

9. 另一方面，工作小組改進了聯合清理行動的操作模式，採用了“3 + 3 + 1”的原則以釐訂每次聯合清理行動的所覆蓋的範圍及地點的優次。一般而言，每次清理行動會涵蓋最少六個地點，當中包括三個單車違泊黑點，餘下三個位置則不會預設地點，各政府部門可因應當時地區情況向工作小組建議行動地點；如有需要可額外增設一個行動地點以短期持續形式針對處理一些特別個案。有關安排使每次聯合清理行動可重點處理區內黑點的單車違泊問題之餘，亦可加強其靈活及機動性以應對區內其他地方可能出現的單車違泊情況。

10. 採用改良策略後，工作小組的清理行動的效率有所提升。一般情況下，每六個月，工作小組可於單車違泊黑點進行最少兩次的清理行動；針對個別嚴重及複雜的個案，工作小組甚至可安排於事涉地點進行多達六次的清理行動。與此同時，在接獲相關投訴後，工作小組亦可於兩至三個月內進行最少一次清理行動。而針對一些緊急或嚴重的個案，亦會加密清理行動的次數。

11. 採用改良策略以處理沙田區內違例停泊問題後，工作小組所接收相關的查詢及投訴個案有下跌趨勢。於二零一四年工作小組錄得總計 63 宗查詢及投訴個案，比二零一三年全年所錄得的數目少 110 宗，減幅達 63%。另一方面，獲工作小組安排進行清理的地方亦有所增加，由二零一三年度所涉及的 55 個地點增加至 68 個地點，其中包括多個沙田區內的違例停泊單車黑點。工作小組於二零一四年進行了 25 次清理違例停泊單車及棄置單車行動，總計清理了 1 914 輛單車，比對二零一三年的數字增加了 242 輛。至於踏入二零一五年至今的兩個月內，工作小組已進行了共四次聯合清理行動，清理了 251 輛單車。

“1823” 電話中心個案轉介及分流

12. 要有效處理沙田區內單車違例停泊的問題，除跨部門的協作外，亦有賴各執法部門按其部門的職責安排小型行動清理違泊單車。為此，工作小組亦重新審視了“1823”電話中心處理有關違泊及棄置單車查詢或投訴的工作流程，以便進一步改善個案轉介、分流及跟進的效率。

宣傳教育

13. 除上述清理行動外，工作小組亦致力加強宣傳、勸諭和教育市民等方面的工作，以協助改善沙田區內違泊單車的問題。自二零一四年三月起，工作小組於區內各違例停泊或棄置單車黑點張貼由民政事務總署印製提醒市民自律守法切勿亂泊單車的宣傳海報。與此同時，配合跨部門聯合清理行動，工作小組會於進行聯合清理行動前兩天於行動地點短期張貼有關宣傳海報以加強勸諭及提醒市民切勿亂泊單車。此外，工作小組亦會於每次聯合清理行動前因應行動地點的位置致函沙田區內相關的村代表、業主立案法團主席、互助委員會主席及居民組織主席，以通知有關聯合清理行動的詳情，並促請各方支持有關行動及將訊息廣泛向區內居民轉達以在呼籲沙田區居民切勿亂泊或棄置單車。

14. 另一方面，運輸署於網站中設置了“單車資訊中心”，該資訊中心是一個為喜愛騎單車活動人士而設的一站式資訊平台，提供一站式單車資訊服務，包括現有單車徑的位置、泊位地點、有關的交通標誌和道路標記、騎單車的規則及規管法例、單車安全資訊、教育及宣傳活動等資料。

增設公眾單車泊位

15. 運輸署代表解釋由該署所提供的公共單車停泊處的全稱為“指定單車停泊處”(Designated Cycle Parking Spaces)；而在指定單車停泊處，政府部門之間的日常管理分工概述如下—

- (i) 運輸署負責尋找合適的選址設置單車停泊處及設計單車泊架；
- (ii) 路政署負責路旁單車停泊設施的保養及維修；以及
- (iii) 食環署負責保持其環境清潔衛生。

16. 至於單車停泊位的設置方式與數量的提供，運輸署表示須按照《香港規劃標準與準則》的標準而釐訂。一般來說，依照《香港規劃標準與準則》，單車泊位的設置可分兩個層面—“居住地”層面(Home End)及“出行目的地”層面(Designation End)。現在為沙田區所提供的單車停泊位高於規劃標準。

17. 接着運輸署簡介了沙田區內單車徑網絡以及公共單車停泊位分佈的清況。沙田區內的單車徑總長度為 56 公里，為全港之最，發展亦是最早。目前沙田共有 10 755 個公共單車停泊位，其中 6 351 個公眾單車由運輸署提供，主要分佈在交通樞紐及鐵路車站，其中包括五個港鐵東鐵線車站及九個港鐵馬鞍山線車站。其餘的公共單車停泊位分別由房屋署、康樂及文化事務署等部門提供。

18. 儘管現時沙田區內的單車停泊位的供應對比《香港規劃標準與準則》所要求的標準為高，運輸署亦留意到區議員及地區人士認為部分地區的單車停泊位仍不足夠，引起違泊問題。有見及此，運輸署因應沙田區居民對單車停泊位的殷切需求，不斷致力尋找合適的地點以考慮增建額外

公眾單車停泊位，滿足市民需求。若有增設公眾單車泊位初步方案，署方先會諮詢政府部門、區議員及地區人士的意見，務求有關方案能得到各持份者的支持，然後再作詳細設計，完成後，交由路政署施工。增設公眾單車泊位的各項進度也會在每次地區管理委員會上報告。

19. 總括來說，於過去四年，運輸署在沙田區共新增設了單車停泊位 1 012 個，分別是二零一一年 148 個，二零一二年 214 個，二零一三年 188 個，而二零一四年 462 個，主要位於交通樞紐及港鐵車站附近。該署預計於二零一五年再增設約 100 個單車停泊位。另外，運輸署現正與香港鐵路有限公司就於發展大圍港鐵站上蓋物業期間，改建現時車公廟路的單車停泊處並增加有蓋單車停泊位一事進行商討。如落實，預計將可提供約 500 個單車泊位。

改善單車停泊設施

20. 有關單車停泊設施，運輸署解說目前所採用的單車停泊位設計為倒“U”型單車泊架，是較為簡約，使用方便，維修保養費用相對較便宜，但由於泊架之間間隔空間較大，在部分受歡迎的地點出現“一架多泊”的情況，影響市容之餘也增加了市民使用的困難。另外兩種較新的設計如“螺旋型單車泊架”及“欄杆型單車泊架”則相對有效地解決這方面的問題，同時，也較為美觀。增加沙田區單車泊位的數目可採用新式的泊架設計。

21. 運輸署正展開“新市鎮現有單車徑及單車停泊設施改善計劃及單車限制區檢討—可行性研究”，詳細檢視現時九個新市鎮內需改善的單車設施，並研究如何在該些新市鎮廣泛推行在大埔“先導計劃”下試行的改善措施。具體研究的改善措施包括加強單車徑的安全設計、改善單車停泊架以增加泊位、增加單車停泊地點、加強單車徑管理措施及改善單車徑連接性等等；同時亦會就各個改善地點設計合適的改善方案及制定其實施的次序及時間表，其中一些較簡單及需時較短的改善方案，會優先實施，以讓市

民盡早使用。整個研究預計於二零一六年年底前完成。

22. 研究推薦的單車停泊處改善措施包括“斜放式泊架”(即倒“U”型泊架以少於直角擺放)、“一上一下式單車停泊架”以及“雙層單車停泊架”。另外“7”字型欄杆，也確認能有效令單車不能牢固鎖在欄杆上，以改善違例停泊單車的情況。現正制定有關設計標準，希望能在短期實施，運輸署代表解釋，“斜放式泊架”適合在較狹窄空間設置單車泊位；“一上一下式單車停泊架”能有效增加每米的停泊單車數量，比較整齊。另外，運輸署現正研究在香港引入“雙層單車泊架”，並在港鐵粉嶺及上水站旁推行“試驗計劃”。

23. 除此之外，運輸署亦向委員介紹了幾種新穎的單車泊架設計以供參考，包括“聚乙烯單車停泊設置”、“高低差單車架”、“貯物櫃式單車停泊位”及“地下單車停泊設施”。

24. 就民政處聯同運輸署處理沙田區違例停泊單車的事宜所作的專題報告，各委員提出的關注綜合如下：

(i) 清理違例停泊單車行動的法例依據

委員建議政府應適時檢視清理分別位於未批租政府土地、單車泊車處及有蓋公共運輸交匯處等地點的違例停泊單車所援引的法例依據，考慮是否有需要作出相應的修訂，以加強清理單車違泊的成效。

(ii) 提供公眾單車泊位的規劃準則

根據運輸署提供的資料得知，現時沙田區內單車停泊位的供應數量已較《香港規劃標準與準則》的標準為高，惟按實際觀察所見，區內某些特定地點的單車停泊位仍有不敷應用的情況。委員促

請運輸署按沙田區的獨特情況，檢視及調整現行的規劃準則，以提供充足的單車停泊位供市民使用。另外亦有委員建議運輸署考慮以地域為本的模式，聚焦個別單車停泊位不足的地點作全面檢視及探討合適的方案以增加公眾單車泊位，以便更有效及切實地滿足個別地區的需要。

(iii) 教育與宣傳

委員留意到某些由運輸署管理的公眾單車泊位被公眾違規使用因而淪為所謂“單車墳墓”，即有關公眾單車泊位長期被棄置單車所佔用，源於其單車價格廉宜，故此有部分市民無懼其單車可能會被政府充公移除的風險，而將其棄置於街頭。有見及此，委員認為純粹透過清理行動處理違泊單車，實際並未能有效地打擊違泊及棄置單車的問題，建議需從根源入手，加強相關的公民教育及積極地向公眾廣泛宣傳違泊單車所引致的環境滋擾問題。委員亦建議從環保角度作考慮及研究，引入循環再用的方案，有效地處理清理違泊單車行動後所沒收的單車，以減少將已損壞的單車送往堆填區的情況及數量。

(iv) 情況較嚴重的單車違泊黑點

委員留意到某些情況較為嚴重的單車違泊黑點，例如大圍海福花園旁，行人隧道下坡斜道內，分隔行人路與單車徑之間的欄杆，經常有違例停泊單車，對行人和單車使用者構成危險。雖然跨部門聯合清理行動已多次打擊該黑點，惟依然持續出現單車違泊。委員就此促請路政署等政府工務部門，審視該黑點的道路設施設計，例如考慮於分隔欄加裝孔網等方法，以期徹底解決有關問題。

(v) 引進單車管理概念

委員建議政府透過恆常的清理行動打擊違例停泊及棄置單車以外，宜積極考慮引進有效的單車管理措施及先導計劃等，從優化單車管理的角度出發，更有效的防範及針對性地減少違例停泊及棄置單車的情況。

25. 就各委員提出的關注，主席指示運輸署及民政處繼續跟進有關議題，並稍後出席相關的沙田區議會轄下委員會的工作小組會議，以便進一步與沙田區議員交流意見，共同探討更可行的措施及改善方案，使各政府部門在其現行職權範疇內加強相互協作，研究及籌劃於沙田區內推行區本的試驗計劃，以優化處理沙田區內單車違例停泊的工作。

房屋署安排實地視察水泉澳邨的事宜

26. 房屋署報告，剛透過沙田區議會秘書處向各區議員致函邀請於二零一五年三月十日視察水泉澳邨。房屋署補充指，該署的發展及建築處已遞交第 6 至 7 座的入伙紙申請文件，現正等待審批。

傑出青年義工計劃

27. 社會福利署(社署)簡報由該署推廣義工服務督導委員會所舉辦的“香港傑出青年義工計劃”內容，該計劃會選出 20 位年齡介乎 16 至 24 歲積極服務社會的香港青年義工，代表香港與內地和其他東南亞地區進行交流活動。除上述以個人名義進行的活動單元外，該委員會亦會評審參加者所呈交的義務工作計劃並選出具創意新猷的項目，藉此表揚青年義工在區內所作的義務工作貢獻。就委員提出邀請社署沙田區福利辦事處，今後在合適的情況下，考慮加強與沙田區青年活動委員會的協作以籌辦相關

青年活動計劃，社署代表備悉有關意見。

二零一五至二零一六年度沙田區巴士路線計劃

28. 就委員對“二零一五至二零一六年度沙田區巴士路線計劃”的關注，運輸署代表同意，待該議題於二零一五年三月十日呈交予沙田區議會轄下交通及運輸委員會審議後，會繼續與區議員保持溝通及舉行跟進會議。

沙田民政事務處

二零一五年三月