

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1946/09-10號文件

交通事務委員會
2010年5月28日舉行的會議

有關本港的單車徑設施的資料摘要

交通事務委員會過往從未就單車徑的設施這個課題進行討論。為方便委員在2010年5月28日的會議上討論"單車徑改善措施"的議項，現隨文附上下列資料，供委員參閱 ——

- (a) 在2008年11月12日立法會會議席上提出有關"單車徑的設施"的質詢和政府當局的答覆[立法會CB(1)1946/09-10(01)號文件]；
- (b) 在2008年4月30日立法會會議席上提出有關"單車設施及推廣騎單車的工作"的質詢和政府當局的答覆[立法會CB(1)1946/09-10(02)號文件]；
- (c) 在2009年3月11日立法會會議席上提出有關"單車徑網絡"的質詢和政府當局的答覆[立法會CB(1)1946/09-10(03)號文件]；及
- (d) 發展事務委員會轉交本事務委員會處理有關推廣以單車作為交通工具的事宜[立法會CB(1)2470/08-09號文件]。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年5月25日

新聞公報

簡體版 | English | 寄給朋友 | 政府新聞網

立法會九題：單車徑的設施

以下為今日（十一月十二日）立法會會議上劉江華議員的提問和發展局局長林鄭月娥的書面答覆：

問題：

關於單車徑的設施及推廣騎單車旅遊，政府可否告知本會：

（一） 過去3年，政府接獲多少宗關於現有單車徑的配套設施的投訴，並按投訴內容列出分項數字；有否定期檢查現有單車徑的設施，並參考市民的意見加以改善；

（二） 會否參考其他地區（例如台灣及歐洲）鼓勵單車旅遊活動的做法，研究如何推廣騎單車旅遊，包括向騎單車者提供建議路線及注意事項等資料；及

（三） 鑑於近年發生多宗涉及單車的致命交通意外，政府在發展單車網絡時，有否研究如何確保騎單車者的安全；若有，詳情為何；若否，原因為何？

答覆：

主席：

（一） 過去3年接獲關於單車徑配套設施的投訴如下：

設施	投訴個案
單車停泊位	8 1
交通標誌	6 0
護欄	8 3
單車租賃／修理站*	2

*由康樂及文化事務署營運

政府對其負責維修的單車徑及其配套設施均有進行定期檢查，以確保這些設施能維持良好狀態，方便市民使用。例如，路政署每半年最少派員巡查一次其負責的單車徑。此外，政府會參照單車徑及附近道路交通的使用情況及市民提出的意見，不時檢討這些設施是否足夠，並在適當及可行的情況下作出改善。

(二) 綜合外國發展單車旅遊的經驗，單車旅遊路線一般會串連不同景點或與鄰近景點配合，形成一個旅遊景點組群帶。完善的單車旅遊路線須以安全為基礎，並須為旅客提供有關配套，例如安全和衛生設備、指示牌，以及便捷的單車租賃服務等。政府與旅遊業界和香港旅遊發展局（旅發局）就推動單車郊遊不時交換意見，而旅發局一直積極參考世界其他地區的經驗，以發展新的旅遊產品，包括單車旅遊。

政府會因應有關的單車網絡規劃和地區配套設施的發展情況，聯同旅遊業界和旅發局研究香港的主要客源市場對單車旅遊的需求和發展單車旅遊的可行性。旅發局於今年11月起，在「自然生態萬花筒」活動中，聯同業界推出單車導賞遊，向海外旅客推介新界西北后海灣及米埔一帶的單車旅遊活動，以測試市場反應。

(三) 政府在發展單車網絡時，會對單車徑的設計，包括走線、彎度、坡度、寬度、視距及與現有單車徑的連通性作出適當的考慮。在路面上亦會提供足夠的照明、交通標誌、道路標記、護欄等設施，以保障騎單車人士及其他道路使用者的安全。

完

2008年11月12日（星期三）
香港時間14時00分

 列印此頁

新聞公報

簡體版 | English | 寄給朋友 | 政府新聞網

立法會二十題：單車設施及推廣騎單車的工作

以下是運輸及房屋局局長鄭汝樺今日（四月三十日）在立法會會議上就馮檢基議員的提問所作的書面答覆：

問題：

關於單車設施及推廣騎單車的工作，政府可否告知本會：

（一）按區議會分區列出所有公共單車徑、單車停放位及單車公園的位置和負責的政府部門（包括設計規劃、興建及管理），以及去年在各區涉及單車的交通事故數目和傷亡人數；

（二）有否評估上述政府部門的職能有否重疊，以及應如何協調該等部門，令它們就確保單車設施安全及減少涉及單車的交通事故方面的工作向公眾負責；以及會否考慮訂立有關騎單車的中央政策，並設立一個跨部門委員會，以統籌單車設施的管理及推廣騎單車的工作；及

（三）會否考慮研究鼓勵市民使用單車對空氣質素和健康的影響，以及會否與本地單車組織合作，向所有小學生提供免費或廉價的騎單車訓練課程？

答覆：

主席女士：

（一）及（二）全港的公共單車徑總長度，單車停放位及提供單車設施的康樂場地的數目已按區議會分區詳列於附件一；公共單車徑的位置已詳列於附件二；提供單車設施的康樂場地的位置已詳列於附件三。有鑑於單車停放位的數目非常大，而且每區的分佈廣泛，我們未有在此列出所有資料及其詳細位置。如果議員希望知道個別地區設於公眾地方及公共屋範圍的單車停放處的位置，我們可以提供詳細資料。

至於二〇〇七年涉及單車的交通事故數目和傷亡人數，則已按區議會分區詳列於附件四。

各政府部門就各單車設施的設計、規劃、興建管理及維修的職能已詳列於附件五。

我們認為各部門的職能分工雖然細緻，但沒有重疊，而且一向各部門也就單車設施的規劃及設計緊密合作，並由運輸署負責協調單車設施安全。現階段我們認為沒有需要成立跨部門委員會統籌單車設施的管理。

(三) 香港人口稠密，為平衡減少交通擠塞及空氣污染問題的需要，我們一向積極推行以公共運輸系統作為主要交通工具的政策，鼓勵市民利用集體運輸系統和其他公共運輸服務，並以鐵路為骨幹，及由專營巴士及小型巴士為鐵路網絡提供接駁服務，從而減少路面的車輛及對空氣質素的影響。根據現行的交通政策，由於香港已有完善的道路網絡及公共交通系統，而一般道路的汽車流量甚高，路面位置有限，基於道路安全及交通的考慮，我們並不鼓勵市民在市區以單車作為交通工具。

騎單車是一項有益身心的康樂活動。康樂及文化事務署（康文署）的「學校體育推廣計劃」每年均會以資助形式撥款予香港單車聯會，為全港中、小學提供單車訓練課程及活動。其中包括有單車「運動示範計劃」、「簡易運動計劃」及「外展教練計劃」。學校可安排在校內或由康文署提供單車及訓練場地舉行有關活動。在二〇〇七／八年度，康文署為學校提供了共五十九個訓練課程，約有三千二百學生參加，資助額約為百分之七十至百分之八十五的活動經費。

此外，康文署每年均會資助香港單車聯會為全港六至五十五歲的市民舉辦「單車安全初學訓練班」，為他們提供基本單車技術及結構知識，以提高他們參與單車活動的興趣。

完

2008年4月30日（星期三）
香港時間16時59分

公共單車徑總長度，
公共單車停放位及提供單車設施的康樂場地的數目

地區	公共單車徑 總長度(公里)	公共單車 停放位數目	提供單車 設施的康樂場 地數目
新界			
沙田	40.8	10,617	2
大埔	33.9	3,475	0
北區	21.2	3,185	1
西貢	9.8	3,016	0
葵青	0	0	0
荃灣	0	30	1
屯門	15.2	3,893	2
元朗	32.3	11,554	0
離島	3.9	5,047	0
九龍			
油尖旺	0.5	0	1
深水埗	0	60	1
九龍城	0	0	1
黃大仙	0	0	0
觀塘	0	0	2
香港島			
東區	0	8	3
灣仔	0	0	1
中西區	0	0	0
南區	0.6	0	0
總數	158.2	40,885	15

公共單車徑的位置

地區	公共單車徑位置
新界	
沙田	吐露港公路；城門河道；石門；亞公角；馬鞍山；烏溪沙；小瀝源；圓洲角；火炭；和輦；大圍
大埔	太和路；汀角路；吐露港公路
北區	百和路；和合石；石湖墟；聯和墟；沙頭角路-龍躍頭
西貢	寶林；坑口；調景嶺；環保大道近將軍澳工業區
屯門	湖景路；龍門路近蝴蝶灣公園；屯門河道近湖山河畔公園；屯門站；田景；南地
元朗	洪水橋；屏山；橫洲；青山公路-元朗段；錦田路；天水圍
離島	東涌道；裕東路
九龍	
油尖旺	西九龍海濱長廊
香港島	
南區	數碼港

提供單車設施的康樂場地的位置

地區	提供單車設施的康樂場地的位置
新界	
沙田	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 小瀝源路遊樂場 ◆ 沙田交通安全公園
北區	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 百和路遊樂場
荃灣	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 荃灣公園（兒童單車場）
屯門	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 屯門公園 ◆ 湖山遊樂場
九龍	
油尖旺	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 西九龍海濱長廊
深水埗	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 荔枝角公園(滑板場)
九龍城	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 賈炳達道公園
觀塘	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 功樂道遊樂場 ◆ 九龍灣公園
香港島	
東區	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 鰂魚涌公園 ◆ 怡盛里臨時休憩處 ◆ 小西灣道花園
灣仔	<ul style="list-style-type: none"> ◆ 摩理臣山道遊樂場

2007年涉及單車的交通意外數目和傷亡人數

地區	涉及單車 意外數目	傷亡人數		
		死亡	受傷	總人數
新界				
沙田	387	1	401	402
大埔	357	1	384	385
北區	128	2	127	129
西貢	28	1	29	30
葵青	26	0	26	26
荃灣	23	0	24	24
屯門	124	1	128	129
元朗	242	4	246	250
離島	71	0	74	74
九龍				
油尖旺	58	1	58	59
深水埗	34	1	33	34
九龍城	14	0	15	15
黃大仙	9	1	8	9
觀塘	18	0	19	19
香港島				
東區	13	0	19	19
灣仔	26	0	29	29
中西區	12	0	13	13
南區	2	0	2	2
總共	1,572	13	1,635	1,648

各政府部門就提供單車設施的職能

公共單車設施		設計、規劃及興建	管理	維修
單車徑	新市鎮及個別新發展項目	土木工程拓展署	運輸署	路政署
單車停放處	房屋委員會公共屋邨範圍	房屋署	房屋署	房屋署
	提供單車設施的康樂場地	康樂及文化事務署	康樂及文化事務署	康樂及文化事務署
	其他	運輸署*	運輸署	路政署
提供單車設施的康樂場地		康樂及文化事務署	康樂及文化事務署	康樂及文化事務署

* 部份單車停放處是由土木工程拓展署在興建單車徑時一併規劃及興建的。

新聞公報

簡體版 | English | 寄給朋友 | 政府新聞網

立法會十七題：單車徑網絡

以下為今日（三月十一日）立法會會議上甘乃威議員的提問和發展局局長林鄭月娥的書面答覆：

問題：

運輸署在二〇〇四年發表的《騎單車研究最終報告》指出，在本港市區範圍擴張單車角色的建議，都需要首先改善騎單車人士因這些地區的高交通流量及車速等所引起的安全威脅。另一方面，港島區現有的單車徑寥寥無幾，而且政府目前也沒有在島上設置單車徑的計劃。就此，政府可否告知本會：

（一）除了已落實研究在港島東海旁闢設作消閒及康樂用途的單車設施外，會否盡快研究在港島的其他海旁地點設置單車徑的可行性；

（二）對於同時接獲在市區多個地點興建單車徑的建議，當局將以哪些準則及機制考慮各建議工程的優先次序；及

（三）對於區議會有意透過地區小型工程計劃撥款進行海旁單車徑的興建工程，各政府部門將如何予以配合，以充分善用資源？

答覆：

主席：

政府正按二〇〇八—〇九年度施政綱領的承諾，在新界發展總長達 8 2 公里的單車徑網絡，以提升市民生活質素。在規劃新市鎮及新發展區時，政府亦會適當考慮提供單車徑及有關輔助設施。例如，《啓德規劃檢討》建議興建一條全長約 6,600 米的單車徑，連接多用途體育館及旅遊景點。

就問題的三個部分，我回覆如下：

（一）規劃署將在本年年中展開《港島東海旁研究》，並預計於二〇一


○年年底完成，範圍包括探討可否沿海旁興建西接灣仔發展第二期內建議的海濱公園，東達小西灣海濱公園的海濱長廊，及可否在長廊部分適合的地點提供單車徑。此外，規劃署現正進行並預計於本年年底完成《中環新海濱城市設計研究》，以優化中環新海濱的城市設計大綱及為主要用地擬備規劃／設計綱領。研究亦探討在新海濱提供環保交通系統，包括單車徑或無軌電車及相關設施的建議。

(二) 政府接獲在市區興建單車徑的建議時，會審慎研究其可行性。在這過程中，政府會考慮相關的因素包括與地區整體發展及附近土地用途的配合、配套設施、地理環境、道路安全、交通管理安排及公眾的意見。如確定建議的單車徑可行，則一般會透過工務工程計劃落實。我們會考慮工程項目的理據、逼切性、成本效益等因素決定落實的優先次序。

(三) 如區議會有意透過地區小型工程計劃撥款進行海旁單車徑項目，我深信負責統籌這類工程的民政事務總署會聯絡有關政府部門在規劃階段尋找合適的地點及提供意見，使建議的單車徑能與附近的設施及土地用途配合，充分善用資源。在區議會通過有關項目後，工程的設計及施工可交由包括民政事務總署的定期合約顧問或合適的政府工務部門等工程代理人負責推行。各有關部門亦會在落實的過程，繼續提供意見及作出適當的支援，以確保項目能順利進行，以及在完成後可獲適當的管理及維修保養。

完

2009年3月11日（星期三）
香港時間14時00分

 列印此頁

發展事務委員會2009年4月28日會議紀要的摘錄

* * * * *

經辦人／部門

V 工務計劃項目第259RS號"連接新界西北及新界東北之單車徑"

(立法會CB(1)1347/08-09(04)號文件——政府當局就工務計劃項目第259RS號——連接新界西北及新界東北之單車徑提交的文件

立法會CB(1)1347/08-09(05)號文件——立法會秘書處就香港的單車徑擬備的文件(背景資料簡介))

30. 委員察悉在會議席上所提交的無障礙社區關注組的意見書。

(會後補註：有關意見書(立法會CB(1)1453/08-09(01)號文件)已於2009年4月29日以電子郵件方式送交委員參閱。)

31. 因應發展局局長提出的建議，主席同意無須作簡介，以便有更多時間進行討論。

興建單車徑的目的

32. 葉偉明議員表示，香港工會聯合會的議員支持政府當局的建議，因為他們曾建議興建單車徑，振興本港經濟。他詢問，擬議單車徑是否只作消閒用途，以及政府當局有否任何計劃推動單車旅遊並在市區興建單

車徑網絡。他繼而建議，當局可考慮將有關單車徑網絡接駁深圳的單車徑網絡。

33. 發展局局長回應表示，雖然在市區興建單車徑網絡有困難，但政府當局會盡量探討有關做法是否可行。舉例而言，政府當局現正研究可否在港島中區及東區的海濱用地興建單車徑。推廣單車旅遊超出發展局的職權範圍，她會向相關的決策局轉達葉偉明議員的意見。如有需要，立法會的相關事務委員會可討論有關事宜。

34. 梁劉柔芬議員表示，她與部分其他議員參加了在2009年4月25日舉行的與現行建議相關的實地視察活動，並支持政府當局的建議。她建議，當局可沿單車徑網絡若干地點設置住宿和小食亭等設施，並邀請非政府機構或社會企業參與有關設施的運作。有關住宿設施可推廣親子騎單車的樂趣。發展局局長感謝梁劉柔芬議員提出的意見。

35. 陳鑑林議員支持政府當局的建議，因為建議可推廣騎單車。他詢問，政府當局會否興建單車運動場地及為國際單車比賽而設的單車徑。發展局局長回應表示，運動政策屬民政事務局職權範圍。據她所知，將軍澳及葵涌將會興建單車運動場地，當局亦會不時舉辦公路單車賽事。土木工程拓展署新界西及北拓展處處長補充，作體育用途的單車徑與康樂單車徑的設計要求不同。擬議單車徑會作康樂用途，政府當局已就所需的附屬設施諮詢多個單車團體。遇有任何國際單車比賽或賽事，政府當局會實施封路等特別交通安排，協助有關賽事順利進行。

36. 葉國謙議員促請政府當局盡快興建擬議的單車徑。他表示，香港可於4年內建成長115公里的單車徑，但深圳在1年內已建成長135公里的單車徑。他支持有關單車徑作康樂用途。他建議，擬議單車徑的設計可便利到達新界的文物地點，單車徑沿途應栽種更多樹木以提供遮蔭。

37. 發展局局長贊同當局應考慮使單車徑更方便前往附近的文物地點。舉例而言，騎單車人士可前往活化歷史建築伙伴計劃第二批建築物的王屋村古屋參觀。發展局首席助理秘書長(工務)2補充，在釐訂擬議單車徑的路線時，政府當局已考慮附近景點及文物地點的位置。當局會豎立指示牌，以便騎單車人士前往有關景點及文物地點參觀，並在單車徑沿途進行合適的美化工程，提供較佳的騎單車環境。根據現行的建議，當局將會栽種約900棵樹木。

有關可興建的單車徑的建議

38. 甘乃威議員支持政府當局的建議。他詢問，為何中區及東區的擬議單車徑須進行可行性研究。他建議，政府當局應考慮興建一條由南區至中西區的單車徑，並與南區區議會討論有關事宜。他進一步建議，政府當局應考慮為港島發展一個單車徑網絡。

39. 陳淑莊議員表示，公民黨的議員支持政府當局的建議。她亦詢問，政府當局會否在南區與中西區之間興建一條單車徑。至於啟德發展計劃，政府當局應預留地方興建單車徑，啟德發展區內的道路設計應有助達致此目的。

40. 陳偉業議員歡迎政府當局的建議，並促請政府當局盡快落實有關建議。由於現時的單車徑並不連貫，他認為政府當局應處理有關情況，提供一個連貫不斷的單車徑網絡。

41. 發展局局長回應表示，興建所有單車徑均需要進行可行性研究，這項要求並非限於在中區及東區興建的單車徑。關於在南區與中西區之間興建一條單車徑的建議須予審慎考慮，而政府當局目前並無這樣的計劃。然而，當局可探討在港島興建個別路段的單車徑是否可行。政府當局現行的政策是興建單車徑，以便在新界建立連貫不斷的單車徑網絡。關於啟德發展計劃，政府當局會在推行道路基礎設施及落實興建單車徑兩方面加以協調。

42. 張學明議員支持政府當局的建議，因為可在短期內增加就業機會，長遠而言則可改善市民的生活。由於現時並無單車徑連接大埔與粉嶺，他支持興建擬議的單車徑，把兩個地方連接起來。他詢問，根據現行建議所進行的工程，會否與路政署所推行的工務工程項目(例如吐露港公路擴闊工程第二期工程)配合。由於單車是在郊區使用的一種交通工具，他詢問政府當局的建議會否包括通往附近村落的接駁單車徑的興建工程。

43. 土木工程拓展署新界西及北拓展處處長回應表示，當局已就現行建議諮詢路政署，現行建議下的工程將會與路政署管理的工程妥為配合。政府當局會致力把施工期間對交通和居民造成的影響盡量減至最少。擬議單車徑的路線已有顧及附近郊區的實際情況，前往村落的通道會時刻保持暢通。

安全事宜

44. 劉秀成議員表示，他亦參加了2009年4月25日舉行的實地視察活動。他詢問，300萬撥款是否足以改善現有單車徑選定路段的情況。他認為，單車徑途經的部分行人天橋及隧道的斜路頗為陡峭和危險，政府當局應加以改善。他詢問，政府當局會否檢討全港現有單車徑的安全情況。

45. 土木工程拓展署新界西及北拓展處處長回應表示，現行建議下的改善工程主要集中在擴闊現時位於上水、粉嶺、大埔及沙田的單車徑主要路段，並且豎設指示牌。就本港現有單車徑的改善工程而言，運輸署是負責定期監管及進行改善工程的有關方面。

46. 有鑒於此，劉秀成議員要求政府當局在相關的工務小組委員會會議前，提供有關運輸署在現有單車徑進行改善工程的資料，並列出預計所需的時間和費用。

(會後補註：政府當局的補充資料(立法會CB(1)1607/08-09(01)號文件)已於2009年5月18日送交委員參閱。)

交通事宜

47. 陳淑莊議員表示，雖然她知悉在市區騎單車可能會有危險，但她希望政府當局會依循推廣以單車作為交通工具的方向，推動可持續發展的生活。

48. 發展局局長表示，推廣以單車作為交通工具是一項交通政策事宜，如有需要，交通事務委員會可考慮有關事宜。政府當局知悉，新界部分居民以單車為接駁交通工具。因此，擬議的匯合中心會提供單車停放處，盡量方便市民在停放單車後轉乘其他交通工具。政府當局會視乎情況，把推廣騎單車的 concept 融匯其中。

49. 陳鑑林議員認為，除非屬短途旅程，否則難以單車作為交通工具。內地及台灣過往以單車作為市區的交通工具，曾造成許多交通混亂的情況。

50. 陳偉業議員表示，由於單車停放處不足，違例停放單車的情況普遍，在港鐵站附近的位置尤其嚴重。他建議，政府當局應檢討規管騎單車的相關法律條文，使其更簡便易行。舉行而言，根據現行法例，即使沒有行人經過，騎單車人士如在行人道交匯處不下車，便有可能遭受檢控。他建議，可把委員在是次會議席上提出屬其他事務委員會職權範圍的多項關注事宜，轉介予有關事務委員會，以便採取適當的跟進行動。

秘書

51. 發展局局長回應表示，各種問題例如通過法例規管騎單車人士及為往來固定地點的人士提供單車停放處等，超出發展局的職權範圍，有關事宜亦非發展局能單獨處理。她會向相關決策局轉達委員在會議席上提出的意見，如有需要，立法會的相關事務委員會可討論該等事宜。

52. 主席表示會在工務小組委員會相關的會議席上匯報委員的意見。

* * * * *

**Extract from the minutes of meeting of the
Panel on Development on 28 April 2009**

* * * * *

Action

V PWP Item no. 259RS "Cycle tracks connecting North West New Territories with North East New Territories"

(LC Paper No. CB(1)1347/08-09(04) -- Administration's paper on PWP Item No. 259RS -- Cycle tracks connecting North West New Territories with North East New Territories

LC Paper No. CB(1)1347/08-09(05) -- Paper on cycle tracks in Hong Kong prepared by the Legislative Council Secretariat (Background brief)

30. Members noted the submission from 無障礙社區關注組 tabled at the meeting.

(Post-meeting note: The submission (LC Paper No. CB(1)1453/08-09(01)) was issued to members by email on 29 April 2009.)

31. At the suggestion of SDEV, the Chairman agreed that no introduction would be necessary so as to allow more time for discussion.

Purposes of constructing cycle tracks

32. Mr IP Wai-ming said that Members of the Hong Kong Federation of Trade Unions expressed support for the Administration's proposal because they had previously suggested constructing cycle track networks to boost the local economy. He asked whether the proposed cycle tracks were for recreational use only and whether the Administration had any intention to promote cycle tourism and construct cycle track networks in urban districts as well. He further suggested that consideration could be given to connecting the cycle track network with that in Shenzhen.

33. SDEV responded that although it was difficult to construct cycle track networks in urban districts, the Administration would explore its feasibility as far as possible. By way of illustration, the Administration was studying the feasibility

of constructing cycle tracks in the harbourfront areas of Central and Eastern Districts on Hong Kong Island. Promotion of cycle tourism was outside the purview of the Development Bureau and she would relay Mr IP Wai-ming's views to the relevant bureau. The relevant Panel of the Legislative Council could discuss the issues concerned if necessary.

34. Mrs Sophie LEUNG said that she had joined the site visit on 25 April 2009 with some other Members in relation to the present proposal, and she supported the Administration's proposal. She suggested that the Administration could consider constructing lodging and refreshment facilities at certain locations along the cycle track network and engaging non-government organizations or social enterprises to operate those facilities. Such lodging facilities would promote parent-child cycling. SDEV thanked Mrs Sophie LEUNG for her views.

35. Mr CHAN Kam-lam expressed support for the Administration's proposal because it would promote cycling. He asked whether the Administration would construct cycling sport venues and cycle tracks for conducting international cycling competitions. SDEV responded that the policy on sports was under the purview of the Home Affairs Bureau. According to her understanding, there would be cycling sport venues in Tseung Kwan O and Kwai Chung, and road cycling races were organized from time to time. The Project Manager (NTN&W), Civil Engineering and Development Department (PM/NTN&W) added that cycle tracks for sports and recreational purposes had different design requirements. The proposed cycle tracks would be constructed for recreational use and the Administration had consulted various cycling associations on the associated facilities required. Should there be any international cycling competitions or races, the Administration would facilitate the events as usual by making special traffic arrangements for road closure.

36. Mr IP Kwok-him urged the Administration to implement the proposed cycle tracks as soon as possible. He remarked that while Hong Kong could complete the construction of 115 kilometres of cycle tracks in four years, Shenzhen could complete 135 kilometres in one year. He expressed support for recreational use of those cycle tracks. He suggested that the proposed cycle tracks could be designed to facilitate access to heritage sites in the New Territories, and that more trees should be planted along the cycle tracks to provide shading.

37. SDEV concurred that consideration should be given to facilitating access to nearby heritage sites from the cycle tracks. By way of illustration, cyclists could visit Old House at Wong Uk Village under Batch II of the Revitalizing Historic Buildings Through Partnership Scheme. The Principal Assistant Secretary for Development (Works) 2 added that in determining the alignment of the proposed cycle tracks, the Administration had considered the locations of nearby scenic spots and heritage sites. Direction signs would be erected to facilitate cyclists to

visit those scenic spots and heritage sites. There would be suitable landscaping along the cycle tracks to provide a better cycling environment and about 900 trees would be planted under the current proposal.

Suggestions on possible cycle tracks

38. Mr KAM Nai-wai expressed support for the Administration's proposal. He asked why the proposed cycle tracks at the Central and the Eastern Districts required feasibility studies. He suggested that the Administration should consider constructing a cycle track from the Southern District to the Central and Western District and discuss with the Southern District Council on the matter. He further suggested that the Administration should consider developing a cycle track network for the Hong Kong Island.

39. Miss Tanya CHAN said that Members of the Civic Party expressed supported the Administration's proposal. She also asked whether the Administration would construct a cycle track between the Southern District and the Central and Western District. For the Kai Tak Development, the Administration should reserve space for cycle tracks and the design of the roads therein should facilitate achieving this purpose.

40. Mr Albert CHAN welcomed the Administration's proposal and urged the Administration to implement it as soon as possible. As the existing cycle tracks were segregated, he considered that the Administration should tackle the situation so as to provide a continuous cycle track network.

41. SDEV responded that it was necessary to conduct feasibility studies for the construction of all cycle tracks and this requirement was not limited to construction of cycle tracks at the Central and the Eastern Districts. The suggestion of constructing a cycle track between the Southern District and the Central and Western District would need careful consideration and the Administration had no such plan at present. Nevertheless, the feasibility of constructing individual sections of cycle tracks on Hong Kong Island could be explored. The Administration's current policy was to construct cycle tracks to create a continuous cycle track network in the New Territories. As regards Kai Tak Development, the Administration would coordinate the implementation of road infrastructure and cycle tracks in Kai Tak Development.

42. Mr CHEUNG Hok-ming expressed support for the Administration's proposal because it would increase job opportunities in the short run and enhance the life of the public in the long run. As there was no cycle track between Tai Po and Fanling at present, he expressed support for constructing the proposed cycle track between the two places. He asked whether the works under the current proposal would dovetail with the works projects to be implemented by the Highways Department, such as Widening of Tolo Highway Phase 2. As bicycles

were used as a means of transportation in rural areas, he asked whether the Administration's proposal included the construction of feeder cycle tracks to nearby villages.

43. PM/NTN&W responded that the Highways Department had been consulted on the current proposal and there would be good coordination between the works under the present proposal and the works managed by the Highways Department. The Administration would endeavor to minimize the effects on traffic and residents during the construction period as far as possible. The alignment of the proposed cycle track under the current proposal had taken into account the actual circumstances of the nearby rural areas and access to villages would be maintained at all times.

Safety issues

44. Prof Patrick LAU said that he had also participated in the site visit on 25 April 2009. He asked whether the \$3 million provision under the current proposal would be sufficient for improving the selected sections of existing cycle tracks. He considered that the ramps of some footbridges and subways through which cycle tracks would pass through were quite steep and dangerous and the Administration should improve them. He asked whether the Administration would review the safety conditions of the existing cycle tracks in the territory.

45. PM/NTN&W responded that the improvement works under the current proposal mainly focused on local widening of existing cycle tracks in Sheung Shui, Fanling, Tai Po and Sha Tin along the artery section and erection of direction signs. For the enhancement works of the existing cycle tracks in the territory, the Transport Department would be the responsible party to carry out regular monitoring and improvement works.

46. Noting this, Prof Patrick LAU requested the Administration to provide, before the relevant meeting of the Public Works Subcommittee, information on the enhancement works that would be carried out by the Transport Department to existing cycle tracks with estimated timing and costs involved.

(Post-meeting note: The Administration's supplementary information (LC Paper No. CB(1)1607/08-09(01)) was issued to members on 18 May 2009.)

Transport issues

47. Miss Tanya CHAN said that while she was aware that cycling could be dangerous in urban districts, she hoped that the Administration would follow the direction of promoting cycling as a means of transportation to promote sustainable life.

48. SDEV said that promoting cycling as a means of transportation was a transport policy issue and the Panel on Transport could consider the issue if necessary. The Administration was aware that bicycles were used by some residents in the New Territories as a means of feeder transportation. Therefore, the proposed entry/exit hubs would provide cycle parking spaces to facilitate park-and-ride as far as possible. The Administration would integrate the concept of promoting cycling where appropriate.

49. Mr CHAN Kam-lam considered it difficult to use bicycles as a means of transportation except for travels of short distance. Bicycles had caused a lot of traffic chaos in Mainland China and Taiwan when they were used as a means of transportation in urban districts in the past.

50. Mr Albert CHAN said that illegal parking due to the lack of sufficient cycle parking spaces was a common problem, especially at locations near Mass Transit Railway stations. He suggested that the Administration should review the relevant legislative provisions governing cycling to make them more user-friendly. By way of illustration, under the current legislation, cyclists could be prosecuted if they did not alight at pedestrian junctions even if no pedestrians were passing by. He suggested that the various concerns raised by members at this meeting that fell under the purview of other Panels be referred to those Panels for appropriate follow-up actions.

Clerk

51. SDEV responded that issues such as regulation of cyclists through legislation and provision of cycle parking spaces for commuters were outside the purview of the Development Bureau and those issues could not be handled by the Development Bureau alone. She would relay members' views expressed at the meeting to the bureaux concerned and the relevant Panels of the Legislative Council could discuss those issues if necessary.

52. The Chairman said that members' views would be reported at the relevant meeting of the Public Works Subcommittee.

* * * * *