

沙田區議會
交通及運輸委員會(二零零一年度)

第五次會議紀錄初稿

日期：二零零一年九月十一日(星期二)

時間：下午二時三十分

地點：沙田區議會會議室

出席者

楊祥利先生(主席)	沙田區議會議員
廖韻兒女士(副主席)	“
彭長緯先生	沙田區議會副主席
陳克勤先生	沙田區議會議員
陳國添先生	“
鄭楚光先生	“
鄭則文先生	“
張瑞鋒先生	“
程張迎先生	“
周嘉強先生	“
朱滿成先生	“
何厚祥先生	“
何秀武先生	“
江活潮先生	“
林康華先生	“
羅光強先生	“
李子榮先生	“
李錦明先生	“
梁志堅先生	“
梁志偉先生	“
梁國顯先生	“
梁永雄先生	“
盧偉國博士	“
莫偉雄先生	“
藍玉棠先生	“
鄧永昌先生	“
曹宏威博士	“
蔡亞仲先生	“

黃澤標先生
黃國雄先生
黃戊娣女士
楊倩紅女士
易順娥女士
袁貴才先生
鄭啓祥先生
劉志成博士
董惠明先生
梁凱欣小姐(秘書)

列席者

韋國洪先生
曾文祥先生
勵吳麗娟女士
馮兆雄先生

溫遠雄先生
符致日先生
梁超強先生
林錦鴻先生
羅榮生先生
何華陞先生

應邀列席者

蔣年達先生
尹柏恩先生
李國聲先生
溫美寶女士

梁志偉先生
嚴啓龍先生

張文政先生
康冠偉博士
陳麗喬博士

沙田區議會議員
沙田區議會議員

“

“

“

“

增選委員

“

“

沙田民政事務處行政主任(區議會)2

沙田區議會主席
署理沙田民政事務助理專員
九廣鐵路公司東鐵部公共事務經理
九龍巴士(1933)有限公司經理
(車務)

運輸署高級運輸主任(沙田)
運輸署高級工程師
運輸署工程師(沙田一)
房屋署房屋事務經理(新翠)
沙田地政處政務助理
香港警務處沙田區交通隊主管

路政署高級工程師(馬鞍山)
運輸署高級運輸主任
運輸署工程師
九廣鐵路公司東鐵支線
公共事務經理
弘達交通顧問有限公司董事
弘達交通顧問有限公司
高級交通工程師
呂元祥建築師事務所高級建築師
康冠偉顧問有限公司董事長
巴馬丹拿建築及工程師有限公司聯
營董事

梁偉雄先生

運輸署署理總運輸主任(隧道及泊車)

余棟熙先生

大老山隧道有限公司交通經理

葉可恩小姐

大老山隧道有限公司企業傳訊經理

未克出席者

劉帶生先生

沙田區議會議員

區永光先生

增選委員

何炳羲先生

“

馮麗娟女士

“

林健華先生

“

盧燕冰女士

“

旁聽者

何少蓮女士

沙田民政事務處高級行政主任(區議會)

蘇秉毅先生

沙田民政事務處一級行政主任(區議會)

殷慧青小姐

沙田民政事務處行政主任(區議會)3

曾潔儀小姐

沙田民政事務處行政主任(區議會)4

陶華理先生

沙田民政事務處聯絡主任(東二)主管

劉淑敏小姐

沙田民政事務處中文主任主管

林素嫻小姐

沙田民政事務處中文主任 2

黎翠瑩小姐

運輸署運輸主任(沙田)1

鄧紫莉小姐

運輸署運輸主任(沙田)2

兩位新聞從業員

兩位公眾人士

負責人

歡迎詞

主席宣布會議開始，並歡迎各與會者，特別是下列人士出席/列席本委員會二零零一年度第五次會議：

- (i) 沙田區議會主席韋國洪先生；
- (ii) 代替接任房屋署代表鍾趙長齊女士的李志成先生出席的房屋署房屋事務經理林錦鴻先生；

負責人

- (iii) 暫代鄭偉棠先生出席的運輸署高級工程師符致日先生；
- (iv) 暫代白朗仁先生出席的警務處沙田區交通隊主管何華陞先生；
- (v) 九廣鐵路公司東鐵支線公共關係經理溫美寶女士；
- (vi) 巴馬丹拿建築及工程師有限公司聯營董事陳麗喬博士；
- (vii) 康冠偉顧問有限公司董事長康冠偉博士；
- (viii) 呂元祥建築師事務所高級建築師張文政先生；
- (ix) 弘達交通顧問有限公司董事梁志偉先生及高級交通工程師嚴啓龍先生；
- (x) 路政署高級工程師(馬鞍山)蔣年達先生；
- (xi) 運輸署高級運輸主任尹柏恩先生；
- (xii) 運輸署工程師李國聲先生；
- (xiii) 運輸署署理總運輸主任(隧道及泊車)梁偉雄先生；以及
- (xiv) 大老山隧道有限公司交通經理余棟熙先生及企業傳訊經理葉可恩小姐。

2. 主席表示，九巴將於今年十月起在月刊「今日九巴」中設一個專欄，透過訪問十八區的交通及運輸委員會主席，讓讀者了解各區交通事務。為了令讀者了解委員會的運作，九巴將在今次會議中拍攝會議進行的情況，作為刊登之用。

3. 主席表示，是次會議的議程經過修訂，增加了議程五關於在九月八日於大老山隧道發生交通意外的討論事項，修訂後的議程及討論事項的文書已於昨日傳真給各委員，並預備了一份，放於會議桌上，供各委員參閱。

4. 主席表示，區永光先生及何炳義先生因離港關係，劉帶生先生及盧燕冰女士因有要事，未能出席會議，已書面向委員會請假。主席詢問委員是否同意上述請假申請。

5. 主席表示，會議上分發的文件包括：

(i) 會議議程修訂本；

(ii) 文書 TT53/2001 附錄一補充資料、附錄三補充資

料、附錄二及附錄六；及

(iii) 文書 TT60/2001。

I. 通過二零零一年七月十日會議紀錄
(會議紀錄 TT 4/2001 已於較早前寄出)

6. 上述會議紀錄無須修訂，獲委員會一致通過。

(陳國添先生、程張迎先生、何厚祥先生、李子榮先生及盧偉國先生於此時到達。)

II. 資料文書

7. 委員知悉下列文書的內容：

(i) 沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口(文書 TT 51/2001)

(ii) 關於公眾投訴的進度報告(文書 TT52/2001)

(iii) 政府部門就過去會議所議事項提交的資料／回覆(文書 TT 53/2001)

(iv) 九廣東鐵服務報告(文書 TT 54/2001)

8. 沙田區議會副主席彭長緯先生就文書 TT52/2001 關於大埔道近沙田花園一段過路設施不足的投訴表示，他亦曾在該處橫過馬路，同樣因過路設施不足及車輛車速甚快而感到難以橫過馬路。雖然該處在去年並無發生交通意外，但不代表沒有潛在危險。

9. 運輸署工程師(沙田一)梁超強先生回答說，該署在收到投訴後，已多次實地視察情況。他們曾要求道路安全及標準研究部考慮在該路段設置自動偵速攝影機，但經考慮有關地點的意外紀錄及警方的資源調配問題，認為未能在大埔道裝設自動偵速攝影

負責人

機。儘管如此，該署已通知警方加強在該路段檢控超速駕駛者。此外，該署已計劃在該路段加設交通燈，並已完成相關設計及車輛流量調查，稍後會將建議向各有關部門傳閱。

10. 香港警務處沙田區交通隊主管何華陞先生表示，警方會加強在該路段的執法行動。

11. 鄧永昌先生表示，根據運輸署在文書 TT53/2001 附錄 I 的回覆中，63A、63B 及 63K 小巴專線的實際班次遠超於服務詳情表的要求。雖然運輸署因此表示滿意，但他認為這反映了上述小巴專線的乘客需求十分高，運輸署應檢討服務詳情表的標準，並詢問班次標準是在何時訂定的，以及三年內曾收到多少有關上述小巴專線的居民投訴。

運輸署

12. 運輸署高級運輸主任(沙田)溫遠雄先生表示，該署在訂定服務詳情表時，會以符合居民要求為準則，但為了保留靈活性，讓營辦商因應實際情況調節服務，故不會將班次標準訂得太高。不過，該署會就乘客量的改變而檢討服務詳情表。根據調查，上述小巴路線的平均乘客等候時間遠低於服務詳情表所列的標準，顯示有關服務表現理想。有關鄧永昌先生的詢問，該署會於會後提供資料。

13. 李錦明先生說，為了提高載客量，運輸署應增加專線小巴的座位數目，這樣亦有助營辦商的運作。

運輸署

14. 主席請運輸署代表將委員的意見轉達該署的有關部門。

路政署

15. 楊倩紅女士表示，關於大涌橋路近瀝源橋的行人隧道燈光昏暗的問題，雖然路政署表示會將有關改善工程列入 2002/03 年度公共照明計劃內，但她希望路政署能因應情況的急切性，提前進行有關工程。

路政署

16. 林康華先生表示，上述行人隧道的水浸問題已持續多年，他亦不時收到居民投訴，他詢問路政署有否在隧道內設置列有投訴電話號碼的標誌。他希望路政署能在大雨時候視察行人隧道內的情況。

17. 梁國顯先生說，關於文書 TT53/2001 附錄 X 的回覆，雖然環保巴士站上蓋的設計經過專家審批，但政府有關部門及巴士公司應考慮實際使用者的意見作出改善。如陽光不猛烈，問題當然不大。但在夏季的烈日下，乘客就飽受日晒之苦。

18. 主席表示，他亦收到有關環保巴士站上蓋的同類意見，並請運輸署代表將意見轉達有關部門考慮。此外，關於文書 TT53/2001 附錄 II 的回覆，他希望沙田地政處盡快將錦豐苑房屋署的工程土地移交給有關工程部門，以配合單車徑的興建。

(梁志堅先生、梁永雄先生及易順娥女士於此時到達。)

III. 提問

19. 沙田區議會副主席彭長緯先生問：

「沙田排頭村交通擠塞，一直備受市民及駕駛者關注。隨著沙田區人口發展迅速，其鄰近的沙田火車站、小巴總站、大型購物商場、寫字樓及廣場等相繼落成，加上不少穿梭旅遊巴士、屋邨巴士、私家車利用排頭村一帶上落客，造成人車流量大大增加，有時車輛各不相讓，人車爭路，容易發生意外。

本人就此提問如下：

(i) 請問在過去三年，排頭村一帶共發生多少宗交通意外，涉及甚麼類型事件，可否詳細臚列？

(ii) 現時，有哪些類別的車輛需要使用該處？每日使用停泊上落客的車輛數目有多少？與規劃初期預算相比現況如何？

(iii)當局有否考慮善用康樂及文化事務署總部大樓鄰近較空曠路面，以紓緩排頭村上落客區擠塞的情況？

(iv)當局會否就現時及未來交通需求量作出詳細評估及檢討，重新規劃排頭村一帶道路安排及各項配套設施，以解決排頭村一帶經常出現的交通擠塞問題？」

(文書 TT 55/2001)

20. 運輸署的回覆載於文書 TT55/2001。

21. 彭長緯先生說，由於沙田市中心人車流量甚高，但卻缺乏上落客貨區，導致排頭街小巴總站旁的上落客貨區經常出現嚴重擠塞情況，再加上快將落成的政府合署，人車流量必然會增多。他詢問運輸署有否徹底改善問題的方法。

22. 運輸署工程師(沙田一)梁超強先生回應說，該署曾在早上繁忙時段實地視察排頭村附近的上落客貨區，發現除了小巴總站旁的上落客點出現擠塞情況外，其餘地方並沒有交通繁忙的情況出現。擠塞情況主要是由於車輛在該處停車等候，當中大部分是穿梭巴士及私家車，導致其他車輛難以使用該上落客貨區。在早上繁忙時間，該處的平均使用量是六架車輛，而有一架車輛雙行泊車的機會是六分之一。該署已要求警方協助，加強打擊停車等候問題。此外，該署亦會採取其他交通措施，包括要求路政署在該上落客貨灣加設不准停車等候的警告標誌及劃上黃色影線，以及將該灣位擴闊，方便車輛出入。

23. 香港警務處沙田區交通隊主管何華陞先生表示，警方一直有監察排頭街違例停車等候的情況，並發現等候的大多是私家車。等候的車輛一般經警告後即會駛開。該處贊成運輸署採取交通措施處理有關問題，並會留意實行後的交通情

況。

24. 彭長緯先生表示，其他上落客貨區的地點較偏遠及沒有上蓋，故令小巴總站旁的上落客貨區交通繁忙。事實上，市民確需要地點停車等候，運輸署若在該處加設不准停車等候的標誌，亦須有相應的交通安排，讓車輛離開後，可容易返回該上落客貨區。以他觀察發現，旅遊車停車等候乘客令入口阻塞，亦是導致擠塞的主因。此外，警方應加緊巡邏，指揮交通，亦可改善情況。

25. 鄭楚光先生說，在火車站旁的道路是雙線行車的，加上有足夠的長度，故建議在該處設立旅遊車上落客貨點。

26. 李錦明先生建議將排頭街小巴總站搬至火車站平台的巴士總站，以騰空地方作上落客貨之用。

27. 何華陞先生表示，警方會加強人手巡邏排頭街上落客貨區，及採取適當的行動。

28. 梁超強先生表示，黃色影線只會在部分地方加設，部分地方仍會容許車輛停車等候。事實上，若小巴總站旁的上落客貨區出現擠塞情況，駕駛者可考慮使用附近的上落客貨區，地點亦算方便，而快將落成的政府合署旁亦會設有上落客貨灣位。至於鄭楚光先生及李錦明先生的建議，該署會考慮實際環境進行研究。

29. 運輸署高級運輸主任(沙田)溫遠雄先生說，該署會研究將排頭街小巴站搬往火車站平台巴士總站的可行性。

30. 彭長緯先生提出下述建議：

「為解決排頭村交通擠塞問題，本委員會請運輸署全面檢討排頭村的交通配套設施及路線安排，並於下次會議提交全盤計劃，以作討論。」

31. 委員會通過上述建議。

(梁志偉先生、溫美寶女士、陳麗喬博士、康冠偉博

士、張文政先生、梁志偉先生、嚴啓龍先生、蔣年達先生、尹柏恩先生及李國聲先生於此時到達。)

32. 周嘉強先生問：

「閱報驚悉，一輛跑車於七月十三日凌晨零時許疾駛至沙田大涌橋路與小瀝源路交界的一個交通燈位，將著名醫學教授郭志良先生撞至重傷，終告不治，令人惋惜不已！

本人在數年前，曾建議在該十字路口興建行人天橋，以確保道路暢通和行人安全。但有關當局始終以該處「不是交通黑點」、「似無需要」的理由否決建議。爲此，現有問題如下：

(i) 爲何大涌橋路由乙明邨、沙角邨、麗豪、富豪以至石門均有行人橫過馬路的安全設施如隧道、天橋，惟獨沙田第一城則欠缺同類設施？

(ii) 沙田第一城人口超過萬戶，若加上晴碧花園，人口應約達四萬，爲何行人由九龍及沙田各地返回沙田第一城和橫過馬路前往畫舫或乘車入馬鞍山，需要行經五個交通燈位，費時失事，且欠安全？

(iii) 駕駛者在日間尙會遵守該十字路口的交通指示，但在晚上十一時後，清晨七時前，車輛往往橫衝直撞，視燈號如無物。這是沙田東二分區委員會經常提出的討論題目，爲何當局從不認真處理，以及在該處籌建行人天橋？」

(文書 TT 56/2001)

33. 運輸署及香港警務處的回覆載於文書 TT56/2001。

34. 周嘉強先生表示，現時大涌橋路敦煌畫舫與沙田第一城之間並無行人天橋連接，市民不能安全地橫過馬路前往巴士站。他認爲一條簡單的行人天橋已能解決問題，所需費用應不龐大。若運輸署在意外發生後仍不改進，當再發生事故就難辭其咎。他希望警方能按回覆所說，加派巡邏人員在該路口採取行動，但這只是治標的做法，並

浪費人力。

35. 運輸署高級工程師符致日先生回應說，行人天橋及隧道的興建主要是根據城市規劃而定，但亦會因應需要而加建。該署曾往現場視察，仔細研究興建行人天橋的可行性。由於興建行人天橋及斜路需要很闊的空間，而大涌橋路近畫舫一帶的地方較少，並設有單車徑，故需收回巴士站的地方或部分行車道路，才能加建行人天橋。而沙田第一城那一邊的小瀝源路行人路亦只有約四至五米，行人天橋的樓梯將會貼近沙田第一城民居。大涌橋路與小瀝源路交界的路口車輛流量相當大，但興建行人天橋可能需要在行車道路中間豎立柱位，因而影響該路的交通容量。再加上地底有不少重要公共設備，綜合各方面的環境因素，該署對有關工程有所保留。雖然如此，該署亦非常關注是次意外，交通運輸標準小組已設計一套更先進的交通管制措施，並會於稍後諮詢其他有關部門的意見。當有關措施實施後，亦會向委員會介紹。警方的執法固然重要，但交通安全主要是視乎駕駛者是否有責任心，有否嚴格遵守交通規則。

36. 香港警務處沙田區交通隊主管何華陞先生表示，針對行人及車輛衝紅燈的情況，警方有採取經常性行動，但主要集中在交通黑點。警方現時已加強在大涌橋路與小瀝源路交界處的執法行動。

37. 周嘉強先生表示，既然大涌橋路的車輛流量高，興建行人天橋應可增加容量。沙田第一城第四及第五座之間應有足夠位置興建天橋的樓梯。他希望運輸署視察實際環境時，可請當區區議員一同前往。

38. 林康華先生表示，為加強該路口的交通安全，長遠而言，可收回敦煌畫舫旁的公園以興建行人天橋或隧道，以及禁止車輛從大涌橋路左轉入敦煌畫舫。運輸署不應以地底設施為理由而不興建行人天橋，他相信兩者是可以遷就的。此外，他亦建議採取多項短期措施，包括增加偵速

負責人

攝錄機；加大燈號及在地面加設引路指示，以防止車輛錯誤從大涌橋路右轉至小瀝源路的對行線；及提前斑馬線的位置，以方便往返巴士站的市民。

39. 黃國雄先生認為人命安全至為重要，加強警方巡邏只是治標不治本的做法，興建行人天橋並非不可能，他亦希望與運輸署一同視察實際情況。此外，他亦留意到不少車輛錯誤從大涌橋路右轉至小瀝源路的對行線，容易導致意外發生。他請運輸署全面檢討該處的交通設施。

40. 符致日先生回應說，運輸署會研究每一宗交通意外的成因，如道路設計、附近環境及天氣、過路設施、駕駛者或行人違反交通規則等。該署會根據研究結果來制定解決方法。他同意興建行人天橋可為行人提供安全的過路設施，然而交通安全最重要是所有駕駛者及行人共同遵守交通規則。在興建行人天橋時，需考慮到部分道路會因此被徵用，會對未來改善交通工程方面造成影響。當然，該署會認真考慮委員的意見，及詳細了解委員提出的建議，並樂意與委員實地視察情況。關於行車的安全，他們會根據道路交通安全標準小組的意見，改善道路及交通標誌的設計，防止意外發生。該署亦歡迎委員就所觀察到的交通問題提供意見，他們必會考慮研究。

41. 周嘉強先生、程張迎先生、鄭則文先生、鄭楚光先生、黃國雄先生、曹宏威博士、梁國顯先生、梁志偉先生及林康華先生表示希望與運輸署代表一同進行實地視察。

42. 林康華先生建議運輸署進行實地視察時，可邀請當區屋苑的代表出席。

運輸署

43. 主席請運輸署認真考慮委員的意見，並邀請委員一同實地視察情況。

(黃澤標先生於此時到達。)

IV. 「大圍及烏溪沙公共交通交匯處」資料文件
(文書 TT57/2001)

44. 路政署高級工程師(馬鞍山)蔣年達先生、九廣鐵路公司東鐵支線公共事務經理溫美寶女士及弘達交通顧問有限公司高級交通工程師嚴啓龍先生簡介文書內容。

45. 沙田區議會主席韋國洪先生表示，沙田居民十分關注大圍及烏溪沙公共交通交匯處的設計。他詢問建議中的大圍公共交通交匯處的面積有多大、可否額外容納更多的巴士線，及是否會興建上蓋。他認為作為大圍市中心的交通樞紐，該交匯處面積太小，不足以應付大圍的公共交通流量，而且一般車輛停泊處接近入口，容易引致阻塞。他建議該交匯處以兩層形式興建，以增加容量，並設立公共停車場。由於美田路的交通已相當繁忙，他建議利用翠田街十字路口作為該交匯處的出入口，以減輕交匯處對美田路的影響。

46. 沙田區議會副主席彭長緯先生表示，大圍作為未來鐵路轉乘的中心，該公共交通交匯處的設計絕不足夠應付未來需求，亦沒有預計未來重整及新增巴士路線的要求。以現時村南道的繁忙情況，只有兩條小巴專線灣位並不足夠。現時出入口的設計會增加美田路的負荷，引致交通擠塞。此外，交匯處的設計容易導致巴士及其他車輛在入口出現爭路的情況。他認為交匯處應為雙層，地面位置全部用作巴士總站，另設單車停泊處；二樓則是專線小巴、的士、私家車及旅遊巴士的停泊處，而村南道及車公廟路有通道前往第二層。

47. 江活潮先生詢問大圍公共交通交匯處圖則上的空白位置有甚麼用途。他認為建議的面積太小，應將空白位置納入交匯處範圍之內。現時過境巴士在沙田市中心設站，導致沙田正街交通擠塞，他建議於大圍公共交通交匯處設立過境巴士停車處。他指出，過去在文禮閣居住的學生可利用已拆卸的歡樂

城停車場上落校車，現在則沒有合適的地方。此外，他贊成加設單車停泊處。

48. 溫美寶女士表示，九廣鐵路公司(九鐵)已申請在大圍車站及車廠興建上蓋物業，惟現時尚未有定案。建議的新大圍公共交通交匯處的面積將是現有交匯處的兩倍。由於是次文件是介紹公共交通交匯處的設計，故無提及公共停車場的設施，至於上蓋物業則會根據政府的要求而決定是否設有公共停車場。若上蓋物業計劃獲得批准，舊有用作歡樂城停車場的地方會作物業發展之用。現有的交匯處仍會繼續使用，直至新的交匯處落成，屆時該土地將會用作物業發展及單車停泊處。

49. 嚴啓龍先生回應說，的士、小巴及一般車輛停泊處的長度應足夠讓車輛停泊，不會出現阻塞入口的情況。

50. 運輸署高級運輸主任尹柏恩先生說，巴士總站的巴士路線數目是根據現有巴士路線的運作及需求而決定。巴士總站中間的停車灣位作為停泊巴士之用，巴士總站的圍邊則設有八個上落客點。此設計可讓多過一條巴士路線使用同一個上落客點，故未來可視乎需求而增加巴士路線。

51. 何厚祥先生表示，文書中並無提供基本的數據資料，如於繁忙時間每小時使用公共交通交匯處的車輛總流量，以支持建議的設計。他續說，沙田共有三個中心點，包括沙田市中心、大圍市中心及馬鞍山市中心，馬鞍山市中心的巴士總站有烏溪沙巴士總站作為分流，但大圍市中心的公共交通則依賴大圍車站旁的公共交通交匯處，而且未來大圍車站將是鐵路中轉站，是次提交的建議絕不能應付未來需求。政府並無全面考慮情況，低估了大圍的交通需要。他支持將大圍公共交通交匯處的面積擴大，先發展現時建議的範圍，然後發展現有交匯處的範圍；並支持興建公共停車場，以鼓勵市民轉乘鐵路。此外，由於出入的車輛都需要使用美田路，他擔心

美田路左轉的路口會出現擠塞的情況，假若駛出的車輛可右轉美田路，還可有分流作用，減輕美田路的負荷。他不明白為何烏溪沙的交匯處能夠安排巴士及其他車輛分流，大圍就不能。關於烏溪沙的交匯處設計，他先申報他是翠擁華庭的居民，並表示該交匯處必須興建上蓋，否則巴士在清晨時分發出的引擎聲會對居民造成極大滋擾。此外，巴士總站的出入口接近翠擁華庭的停車場出口，他擔心交匯處的運作會引致該屋苑停車場擠塞。他認為該交匯處的巴士出入口應以天橋形式設計。

52. 程張迎先生表示，大圍車站作為未來鐵路的大型中轉站，建議中的公共交通交匯處實在規模過小。現時村南道小巴及其他車輛的上落客情況極之繁忙，運輸署甚至需要實施交通措施以作紓緩，交匯處若只有兩個小巴停車處及一個只能容納約十部車輛的一般車輛停泊處，絕不能應付需求。他贊成以雙層設計來解決問題，並請九鐵或有關部門提供在繁忙及非繁忙時間有多少條巴士、小巴路線，及多少架次的巴士、小巴、的士和私家車使用該交匯處的估計資料。他認為政府並未有告知委員會當上蓋物業落成後，該處的整體交通配套計劃。

53. 彭長緯先生表示，是次提交的大圍公共交通交匯處建議不能應付地區需要，而九鐵及政府部門又未能提供數據支持，故建議九鐵及政府部門在收集委員的意見後，重新設計交匯處，然後再提交委員會討論。

54. 黃澤標先生建議大圍公共交通交匯處應與烏溪沙公共交通交匯處的設計一樣，將巴士及其他車輛分流，分別使用不同的出入口。此外，他亦認為以美田路的繁忙情況，交匯處的設計會令該處交通擠塞。

55. 莫偉雄先生支持利用圖則中交匯處兩旁的空白地方作為交匯處的一部分，以及以多層式興建，這樣才能應付大圍的需求。他並建議該交匯處設有多一個出入口。

56. 梁永雄先生認為的士停泊處的長度太短及十分接近入口，等候的的士車龍容易阻塞入口。如交匯處設有第二層，他希望兩層應以扶手電梯連接，以方便居民。此外，他認為紅梅谷路與車公廟路交界的行人天橋應設有蓋通道前往火車站。

57. 李錦明先生表示，政府及九鐵在設計大圍公共交通交匯處時，並未用盡周圍的空間。此外，他希望知道行人前往車站的行走路線。

58. 袁貴才先生詢問，如大圍公共交通交匯處以密封形式興建，空氣流通問題將如何解決，他希望知道抽氣系統的設計。他對於九鐵及政府部門未能提供數據及足夠資料供委員討論，感到遺憾。

59. 嚴啓龍先生回應說，在設計大圍公共交通交匯處時，已考慮進出交匯處的車輛流量以及美田路迴旋處的容量。交匯處的入口是雙線行車，容許兩架車輛同時進入交匯處。由於為免影響美田路的交通，導致交通更加繁忙，故該交匯處不能設有太多出入口。另外，的士站的長度約 60 至 65 米，可容納 10 至 11 部的士。

60. 韋國洪先生認為政府部門，包括運輸署、路政署、地政總署及規劃署應認真考慮及跟進委員會的意見，更改大圍交匯處的設計，並於下次會議提交新的設計。

61. 彭長緯先生提出下述動議：

「本委員會動議擱置是次大圍公共交通交匯處的建議，並要求有關部門重新設計一個新的規劃，交予本委員會討論。」

62. 上述動議獲袁貴才先生和議。

63. 委員會通過上述動議。

64. 黃戊娣女士詢問可否安排兩個公共交通交匯處分別申請撥款，以免拖延烏溪沙交匯處的興建。彭長緯先生都認為兩項工程需分開處理。蔣年達先生表示會考慮有關建議。

65. 鄭啓祥先生擔心西沙路迴旋處未能同時容納由烏溪沙公共交通交匯處、翠擁華庭及利安邨駛出的車輛，導致交通擠塞。

66. 蔡亞仲先生同樣認為西沙路迴旋處現時已有多個方向的車輛使用，當交匯處落成後會導致該迴旋處出現擠塞情況。運輸署可否提供數據證明該迴旋處可應付未來的交通需求。蔡先生續說，交匯處的出入口均設在同一位置，若發生火警等意外，將會造成嚴重後果。他建議在交匯處的東北方向設一個緊急出入口。此外，他指出車輛駛經沙安街轉入交匯處時，會產生噪音和廢氣，並詢問若交匯處設有上蓋，廢氣經抽風系統抽出後會排往哪裡及會否影響居民。

67. 梁永雄先生建議將烏溪沙公共交通交匯處的巴士站出口東移，避免與翠擁華庭的停車場出口太接近，而巴士可駛經東面的彎位才轉出沙安街，這樣可減少因讓車而造成的危險。他詢問為何不在西沙路迴旋處裝設交通燈系統及可否加設一條專線讓從交匯處駛出的車輛直接左轉出馬鞍山，減輕迴旋處的負荷。此外，他表示有居民要求興建行人天橋以連接翠擁華庭及交匯處的平台。

68. 李子榮先生亦認為巴士站出口太接近翠擁華庭的停車場出口，容易引起意外。他希望巴士站的出入口能以天橋接駁式設計，節省地面空間。李先生並詢問烏溪沙公共交通交匯處的車輛流量及乘客使用的評估。此外，他擔心專線小巴及的士站出入口前的彎位會容易引起意外。

69. 嚴啓龍先生回應說，由於烏溪沙公共交通交匯處

的北面是西沙路，東面是 T7 公路，故只可在沙安街設立出入口。在考慮交匯處的設計時，他們曾進行一連七日、在早上七時至晚上十一時進行流量調查，發現於沙安街及翠擁華庭車輛出入口處並無明顯的交通擠塞，而出入口的設計是能應付未來的交通流量。由於西沙路及連接西沙路的沙安街是四線行車，而翠擁華庭前面的沙安街只是兩線行車，故可容納未來交匯處的流量。他們在進行詳細設計時，會提供足夠的交通指示牌及劃線來指示駕駛者。在交匯處與翠擁華庭及利安邨之間將設有行人過路設施，讓居民前往交匯處。嚴先生表示，他們曾與翠擁華庭的居民會面三次，是次提交的設計很大程度上已因應該屋苑居民的要求而作出改變，如居民要求不要有太多車輛駛經屋苑門前，故才有現時的出入口安排。

70. 溫美寶女士表示，一般而言，公共交通交匯處及車站都只會興建行人天橋前往公眾地方，而不會只接駁至私人屋苑。烏溪沙車站將會有行人橫越至西沙路天橋接駁至公眾地方。

71. 運輸署工程師李國聲先生表示，政府已進行詳細評估，研究結果顯示迴旋處的容量足以應付未來需求，反而交通燈管制系統就不足以應付流量。關於緊急通道的建議，由於設計中已有一條供九鐵進行車站維修的通道，若有意外發生，緊急車輛亦可使用該通道。關於專線小巴及的士站出入口前的急彎，當設計完成後，該署會仔細研究該處的視野影響及交通指示設施的設計。該署亦曾考慮以天橋接駁往巴士站出入口，但由於交匯處一帶地方狹窄，以及地勢不平，故難以實行。

72. 運輸署高級工程師符致日先生說，該署會將前往馬鞍山方向的沙安街與西沙路交界的彎位拉順，以方便車輛轉彎。該署亦會視乎繁忙時間的車流，考慮開關一條直接左轉往馬鞍山的專線。

73. 蔣年達先生表示，若翠擁華庭居民希望興建一條連接該屋苑至公共交通交匯處上蓋物業的行人天

負責人

九廣鐵路公司
運輸署
路政署

橋，可向地政處申請，但興建費用需由他們負擔。

74. 何厚祥先生表示，翠擁華庭停車場在繁忙時間的確有車龍出現，加上未來交匯處上蓋的物業發展，相信交通情況更見繁忙，他要求有關部門能提供數據，以證明交匯處落成後不會出現擠塞情況。此外，他亦希望知道噪音評估的資料。關於行人天橋的建議，他建議可在原定設置地面行人過路設施的地方興建簡單的行人天橋，讓所有市民均可使用該行人天橋，使人車分流，減輕路面的交通負荷。

75. 溫美寶女士回應說，他們在評估未來的交通情況時，已考慮上蓋物業所帶來的交通流量，而且若上蓋物業的興建獲得批准，烏溪沙公共交通交匯處上蓋物業的住宅與車位比例亦只是七比一。該交匯處將會根據環保條例興建，若上蓋物業發展計劃獲得通過，噪音問題更無須擔心。溫女士續說，他們在進行詳細計劃時，會考慮將巴士站出口東移及設立緊急通道的建議。

九廣鐵路公司
運輸署
路政署

76. 主席請九鐵及有關政府部門考慮委員就有關烏溪沙公共交匯處的意見及提供委員要求的資料，並於會後作出回覆。

(余棟熙先生、葉可恩小姐及梁偉雄先生於此時到達。)

(韋國洪先生、彭長緯先生、鄭則文先生、張瑞鋒先生、朱滿成先生、林康華先生、劉志成博士、梁志堅先生、梁志偉先生、盧偉國博士、莫偉雄先生、黃國雄先生、楊倩紅女士、溫美寶女士、陳麗喬博士、康冠偉博士、張文政先生、梁志偉先生、嚴啓龍先生、蔣年達先生、尹柏恩先生及李國聲先生於此時離開。)

V. 董惠明先生就二零零一年九月八日於大老山隧道發生的交通意外提出討論
(文書 TT 60/2001)

77. 董惠明先生表示，大老山隧道繼今年四月發生一宗嚴重交通意外後，於九月八日又發生一宗五車連環相撞的交通意外，故希望討論大老山隧道的設計是否存有問題，及討論改善方法。

78. 鄭楚光先生說，是次意外的成因主要是由於後面的車輛跟車太貼，他建議隧道公司加強教育工作。

79. 李子榮先生同樣認為跟車太貼是意外的主因，故建議隧道公司設置路牌，提醒駕駛者車與車之間最短的距離，並在隧道廣播中發出同類的告示。此外，隧道公司亦可對違例駕駛者罰款或提出警告。

80. 黃澤標先生表示，據他了解，當日意外於下午四時十分發生，傷者卻要在五時三十分才被完全送往威爾斯親王醫院，其中一個原因是部分救護車是從黃大仙前往現場，而由於九龍往沙田的管道其中一條行車線被封，導致隧道入口受到阻塞，延長救護車到達現場的時間。他詢問當日警車、救護車及其他緊急車輛到達現場的經過，以及意外發生後的應變安排。

大老山隧道有限公司
消防處、香港警務處

81. 黃戊娣女士表示，今年在大老山隧道所發生的兩宗交通意外均導致嚴重交通擠塞，隧道公司應檢討應變安排。此外，隧道公司應考慮隧道設計方面是否有改善的地方。她建議在隧道管道中加設提醒駕駛者最短車距的交通標誌。

82. 大老山隧道有限公司企業傳訊經理葉可恩小姐回應說，大老山隧道的設計、燈光照明及抽風系統均經政府委任的獨立工程師審批，符合道路安全標準。根據警方發言人於意外發生當日亦指出，九月八日發生的意外與隧道設計無關。該公司明白道路安全與道路使用者有莫大關係，爲了提醒駕駛者於隧道內的車速限制，已於今年年中改裝更爲顯眼的車速限制標誌。此外，該公司亦

會考慮加強對隧道使用者的教育及加設小心駕駛及勿跟車太貼的標誌。至於罰款方面，隧道附例中並沒有賦予隧道公司有關權力。在當日意外發生後四分鐘，該公司職員已到達現場，進行應變措施及封閉往九龍的管道。為了方便緊急車輛出入，故亦封閉了一條往沙田的行車線，因此難以避免出現交通擠塞的情況。

83. 香港警務處沙田區交通隊主管何華陞先生表示，經該處交通意外調查組的初步調查，顯示九月八日發生的交通意外與大老山隧道的設計無關。警方在到達交通事故現場後，首先會決定現場是否有即時危險及有否需要即時進行疏散，並會封閉受影響的道路及指示駕駛者使用其他道路。

84. 大老山隧道有限公司交通經理余棟熙先生表示，在意外發生後，該公司職員已第一時間到達現場，向控制室報告情況及安排乘客前往安全地方，直至警方及救護人員到達現場。由於被派往現場的職員均受過訓練，如有需要，可先為傷者進行急救。

85. 運輸署署理總運輸主任(隧道及泊車)梁偉雄先生表示，隧道公司在收到意見後，若認為需要加強宣傳教育或改善路牌及廣播內容，運輸署可提供協助，以便有關措施能盡快實行。

86. 主席表示，大老山隧道往九龍方向的入口並沒有清晰的路向指示，令部分不熟悉路面情況的駕駛者在駛至接近隧道的九龍出口時才選擇及轉換行車線，因而產生潛在危險，若其後的車輛剎掣不及，就會發生意外，他希望隧道公司留意上述情況。此外，他亦請各有關部門於會後提供九月八日發生的交通意外應變安排資料。

(陳克勤先生、曹宏威博士、黃澤標先生、余棟熙先生、葉可恩小姐及梁偉雄先生於此時離開。)

VI. 運輸署提交的進度報告
(文書 TT58/2001)

87. 運輸署高級運輸主任(沙田)溫遠雄先生表示，該署在上次會議中提出了更改 A41P 路線的建議，並聽取了委員的意見。由於安排 A41P 行走富安及錦泰苑必會延長行車時間，故才建議改經火炭路以縮短路線。客量調查顯示於源禾路乘搭該巴士線的乘客較少，加上他們可前往沙田市中心乘搭 A41，故該署在與龍運巴士公司研究後，認為原來建議既能滿足富安及錦泰苑一帶居民的需要，又對原有服務的影響減至最少，因此希望委員考慮及支持有關建議。

88. 何秀武先生表示支持 A41P 號巴士的更改路線建議，並希望盡快可實行。

89. 廖韻兒女士表示，她收到居民投訴，指往桂地新村方向的 60K 號小巴專線每三班只有一班會到達總站，而往沙田火車站方向的小巴則在到達總站前已接載乘客，令不少於總站等候的乘客上不到車。此外，桂地新村位置偏僻，使用率不高，該村村民建議在星期日讓車輛免費停泊在村口的停車處，以方便居民。她續說，火炭區除了 88K 與 87A 號巴士的轉乘優惠外，亦應增加其他轉乘優惠計劃，如轉乘 81C 往尖沙咀及 48X 往荃灣，以彌補該區巴士線的不足。

90. 鄭楚光先生說，由於 281A 在繁忙時間經常因交通擠塞而大大延長行車時間，他建議在繁忙時間開設由九龍站直出彌敦道，不經廣東道的 281A 特別班次。

91. 陳國添先生對於 86A 號線在返回沙田時行經沙角街及乙明邨街表示歡迎，並詢問可否安排往九龍方向的 86A 號線經沙角街。

92. 易順娥女士說，她收到不少廣源居民的意見，表示希望有機場巴士線途經廣源，而往沙田方向的 281A 號線在旺角已客滿，故希望能在彌敦道近界限街加車。自 808P 號小巴專線開辦後，行走 808 號的小巴都較為殘舊，新車都改為行走 808P，

負責人

而且班次不足，許多時在威爾斯已滿座，到達廣源已不能接載乘客。由於不少學生乘搭 804 號小巴專線返學，現有的服務並不足夠，有些學生在早上輪候近半小時才能乘搭。

93. 梁國顯先生表示，往香港及九龍方向的 87D、680 及 682 號線在到達石門時已近客滿，他建議在大水坑開出空車，以照顧該區居民。此外，有不少居民投訴在放工時間難以乘搭 680 號線返回沙田。

94. 李子榮先生希望 801 號小巴專線延長至錦英苑及烏溪沙一帶，雖然現時有 807K 號線經過該區，但該線是以火炭為終點站，服務範圍不同。往沙田方向的 87D 號巴士線在繁忙時間到達旺角時已客滿，故希望加派空車或開設特別班次行走該路線。關於更改 A41P 的路線，他不反對該線駛經錦泰苑及富安一帶，但懷疑新路線是否只增加三至五分鐘的車程，故希望與運輸署一同試行有關路線。此外，巴士公司亦應增加班次以彌補行車時間的延長。

95. 主席表示，A41P 號線的改道建議已提出多時，他請運輸署在與巴士公司研究，及與李子榮先生實地視察後，盡快作出決定。

運輸署

96. 溫遠雄先生說，該署會與巴士公司研究加開 281A 特別班次的可行性。有關 86A 號線的建議，該署需要諮詢各方面的意見，若有決定必會通知委員會。致於 60K 號小巴專線不依服務詳情表行走，該署會安排調查，若發覺情況屬實，必會向承辦商跟進。該署亦會向承辦商了解 808 號小巴專線的車隊是否特別殘舊。關於 A41P 號線行經廣源的建議，該署要考慮乘客的需求及對原有路線的影響。該署知道學生對 804 號小巴專線的需求，由於開學期間，學生的乘車模式容易轉變，他們會繼續留意學生的乘車模式，及檢討是否需要增加班次。

VII. 工作小組報告

(文書 TT 59/2001)

97. 委員知悉區內交通服務工作小組及道路交通安全運動工作小組的會議紀錄。

負責人

VIII. 委員會會議日期
(文書 TT 47/2001)

98. 委員會通過文書所載的會議日期。

IX. 下次會議日期及時間

99. 主席宣布，下次會議將於二零零一年十一月十三日(星期二)下午二時三十分在沙田區議會會議室舉行。

100. 會議於下午六時四十分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零零一年十月九日