

沙田區議會
有關大涌橋路及沙田圍路交界交通事故特別會議
會議簡錄

會議日期：二零一零年五月二十日(星期四)

時間：上午十時三十分

地點：沙田政府合署四樓沙田區議會會議室

出席者

職銜

韋國洪先生,SBS,JP	沙田區議會主席(召集人)
楊祥利先生	沙田區議會交通及運輸委員會主席
姚嘉俊先生	沙田區議會交通及運輸委員會副主席
陳國添先生,MH	沙田區議會議員
陳敏娟女士	“
鄭楚光先生	“
何厚祥先生,MH	“
林松茵女士	“
林康華先生,MH	“
羅光強先生	“
李錦明先生,MH	“
李有全先生	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“
梁家輝先生	“
龐愛蘭女士	“
潘國山先生	“
黃戊娣女士,MH,JP	“
胡永權先生	“
楊倩紅女士	“
容溟舟先生	“
李馥貞小姐	沙田民政事務處行政主任(區議會)4(紀錄)

列席者

許國新先生
梁阮潔明女士
陳慶群女士
盧偉文女士
林林惠蘭女士
張少猷先生
張日華先生
麥啓屏先生

李永強先生
陳鳳侯先生
方寶珊女士
甄威廉先生
謝俊達先生
周振邦先生

職銜

沙田民政事務助理專員
沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
沙田民政事務處高級聯絡主任(東)
沙田民政事務處聯絡主任主管(東)3
運輸署首席運輸主任/新界
運輸署總工程師/交通工程(新界東)
運輸署高級工程師/沙田
警務處新界南總區交通部道路管理組
(執行及管制組)
警務處新界南總區總督察(執行及管制組)
警務處沙田警區副指揮官
警務處沙田警區行動主任
警務處沙田警區警民關係主任
路政署新界區高級工程師
路政署新界區工程師

負責人

沙田區議會主席韋國洪先生(主席)歡迎運輸署、警務處及路政署代表出席是次特別會議，討論有關本年五月十七日於大涌橋路及沙田圍路交界發生的交通意外。主席請警務處及運輸署代表簡介有關意外的情況，包括現場的交通燈設計、肇事司機身體狀況及對營辦商的監管機制。

2. 警務處新界南總區總部總督察(執行及管制組) 李永強先生的滙報綜合如下：

- a. 警方於當日零晨五時二十八分接到報告，於大涌橋路及沙田圍路交界發生嚴重交通意外。警察到場後，發現一輛市區的士橫臥於沙田圍路，而一輛小巴則跌入附近行人隧道內。警方與消防處即時展開救援工作，把所有傷者送往醫院。事件引致一名乘客死亡，六人

受傷；以及

- b. 事發時，肇事的士正沿大涌橋路東行，駛至交通燈位時，與沿沙田鄉事會路往沙田圍路方向小巴相撞，案件正交由新界南交通意外特別調查組調查，暫時未肯定意外成因，不排除有司機「衝燈」、超速駕駛或有機械故障。事後兩位司機因「危險駕駛引致他人死亡」罪名被拘捕，經擔保後在六月底向新界南交通意外調查組報到。

3. 運輸署首席運輸主任/新界林林惠蘭女士的滙報綜合如下：

- a. 肇事的專線小巴來自第 65A 線，是根據「客運營業證」營運，共有十四架小巴。根據過往一年此專線的服務記錄顯示，專線小巴在肇事地點沒有違反交通燈號記錄，運輸署平均每個月收到一宗有關專線服務的投訴；
- b. 據營辦商提供資料，涉案的司機身體狀況良好，已駕駛該專線四年；以及
- c. 警方正在調查事件起因，若發現小巴當時沒有遵守客運營業證的營運要求，會根據《道路交通條例》進行研訊，如有違規，會按情況吊銷或縮短該專線車輛的客運營業證。

4. 運輸署總工程師/交通工程(新界東)張少猷先生的滙報綜合如下：

- a. 該署於意外當日上午已派工程師到現場實地視察。他

表示該處的交通燈系統、交通標誌和道路標記均符合標準；

- b. 警方正在調查意外成因，署方會積極跟進報告結果；以及
- c. 駕駛者態度是最重要一環，相信各有關部門會繼續著力宣傳、教育和執法行動。

5. 沙田區議會議員的意見及詢問綜合如下：

- a. 要求警方及運輸署儘快向沙田區議會（區議會）遞交調查報告；
- b. 運輸署及警方對「交通黑點」的定義不一致，詢問會否統一標準；交通黑點以傷亡數字為界定準則，建議考慮視乎情況以較靈活的方式來界定交通黑點；詢問有否向駕駛者有效傳遞交通黑點的訊息，令他們提高警惕；
- c. 為何及何時拆除意外地點附近原有的衝紅燈攝影機（衝紅燈機）；建議有關部門研究在有需要地方安裝衝紅燈機，並考慮參考內地的做法，在馬路中懸掛衝紅燈機，由較高處拍攝路面情況；
- d. 運輸署於二零零四年八月一日立例要求新登記的小巴必須配備安全帶及高背座椅，建議上述條例亦應用於舊款小巴，或鼓勵營辦商逐步更換舊車，以減低交通意外時的傷亡情況；
- e. 建議於小巴安裝限速器；

- f. 駕駛者的駕駛態度和乘客的安全意識很重要，建議運輸署及警方加強相關的宣傳和教育；
- g. 建議警方多派員到小巴突擊檢查乘客是否有配戴安全帶；
- h. 大涌橋路路面平直，時速限制為每小時七十公里，由於路段十分順暢，駕駛者較容易忽略觀察交通燈號，建議運輸署適當調節大涌橋路和沙田圍路交界的交通燈系統；
- i. 詢問肇事地點的交通燈轉燈時間是否充裕，若時間不充裕，司機可能會「衝燈」而引致交通意外，請運輸署提供相關數據；
- j. 第 65A 線的小巴車款較舊，大多沒有配備安全帶；小巴亦經常抄截徑，若某些車站沒有乘客下車，司機就不會遵從原有路線行走；另外，第 65A 線是近期加設的支線以直接往返廣源和火炭，故服務該組專線小巴線的車輛因而減少，建議運輸署要求營辦商增加小巴數目，避免司機趕班次和抄截徑；
- k. 建議取消於經常發生交通意外地點的優先左轉燈號（左轉燈），例如大涌橋路和沙燕橋交界、大涌橋路和沙田圍路交界的左轉燈，以免引起駕駛者誤會而釀成意外；建議運輸署研究拆卸左轉燈時慎重考慮道路交通流量及拆卸後對附近交通情況的影響；若要保留左轉燈，則應加強宣傳教育，提高道路使用者的安全意識；
- l. 建議於意外地點附近及有需要地方加設堅固的防撞欄，避免車輛衝落行人隧道，危及路人安全；
- m. 建議多注意有潛在交通危險的地點，例如勘察全港十

字路口交通安全及一些雙線合一的地點，檢討並改善現有交通燈系統、道路標示及標記設備；

- n. 請警方提供二零零七年至今的交通意外數據、傷亡數據、聯合行動數據、檢控數據包括檢控乘客沒有配戴小巴安全帶的數據，及拆除衝紅燈機數據，作為參考；
- o. 建議運輸署嚴格監管的士和小巴營辦商，要求營辦商監管及提醒職業司機注意駕駛安全，並留意司機的身體狀況；若發現營辦商未能有效監管，應予以處分；
- p. 建議加強監察和檢討職業司機的駕駛技術及違規情況；
- q. 建議運輸署檢討監察小巴運作的機制，包括多向小巴營辦商了解市民的投訴及其處理方法，並鼓勵市民舉報違規的小巴；
- r. 詢問警方有否於肇事地點附近進行偵速行動，建議警方加強該處的監察及檢控，特別是清晨時段；建議於適當地點安放偵速器及快相機，例如翠容橋、沙燕橋、獅子橋等十字路口，以收阻嚇之用；
- s. 從沙田鄉事會路往沙田圍路方向，於中線行駛的車輛的視線有時會被鄰近的大型車輛阻擋，建議適當調節燈位；以及
- t. 建議參考內地做法，於交通燈旁加設倒數器，讓司機於轉燈時有心理準備。

6. 林林惠蘭女士的回應綜合如下：

- a. 法例規定，二零零四年八月一日起，新登記的小巴須安裝安全帶。署方會通過與小巴營辦商的日常會面或業務例會，鼓勵營辦商於舊款小巴安裝高背座椅及安全帶，並提供有關的改裝規格和圖則以供參考；隨著業界不斷淘汰舊款小巴並購置新款小巴，會有越來越多配備有安全帶的小巴投入服務；
- b. 第 65A 及 65K 兩條路線屬同一組專線，共有十四部小巴車輛提供服務；據觀察所得，第 65A 線在繁忙時段的乘客需求頗高，因此營辦商因應需求調配額外車輛行走該線。署方正計劃把額外車輛納入正規行程表，屆時此專線的車輛總數會增加；
- c. 署方對小巴營辦商有既定的監管，除了會派職員到現場視察調查外，也會透過聽取區議會、乘客及市民的意見，要求營辦商改善服務。署方亦會根據客運營業證所訂立的營運要求，就其服務表現作中期檢討，評核專線小巴的服務表現會考慮多方面的因素，包括涉及的交通意外個案、投訴個案、服務該組小巴的車齡、車輛裝置及配套等，以決定延長、縮短或終止營辦商的客運營業證。此外，若有不妥當的地方，運輸署會與營辦商會面，商討如何改善服務或積極跟進投訴個案；
- d. 是次意外成因尚待調查，若發現小巴沒有遵從原定路線行走，會跟據客運營業證規定，進行研訊，考慮取消該線車輛的客運營業證或縮短其年期；
- e. 市民可循不同途徑或直接向署方反映或投訴小巴服務，例如向交通投訴組或署方的熱線服務直接表達意見，市民亦可經傳媒向署方反映意見。此外，市民可透過小巴車箱內提供的公司投訴電話或營辦商在站頭的監管人員反映意見，署方亦會考慮要求營辦商提供所處理的投訴個案數目，以收集更多資料作評核其服

務水平；以及

- f. 署方於香港、九龍、新界設有調查隊，以監察專線小巴及其他公共交通工具在各區的服務，及向營辦商跟進所接獲的投訴個案。

7. 張少猷先生的回應綜合如下：

- a. 運輸署與警方的交通黑點定義一致，任何地點凡於過去一年曾發生六宗或以上涉及行人傷亡的交通意外，或於過去一年發生九宗或以上涉及傷亡的交通意外，或於過去五年發生二宗或以上涉及死亡的交通意外，都會列為交通黑點，目的是重點研究歸納於這些地點發生交通意外的共通成因；做研究調查時會保持系統性和連貫性，因此需要收集足夠數據才能歸納分析交通意外的共通成因，以研究針對性的改善方案。現行的交通意外黑點準則已在交通「安全議會」轄下的「道路安全研究委員會」反覆討論，確認為行之有效的準則；
- b. 運輸署的日常工作已包括巡查全港各區的道路及交通設施。另一方面，大部分交通黑點亦為十字路口；
- c. 運輸署不只關注交通黑點，亦會密切監察區內其他地點的交通情況，例如曾發生嚴重事故或地區人士關心的地點，如有需要，亦會研究有關改善措施，以提高道路安全；
- d. 是次發生意外地點的交通燈系統，包括附加左轉燈(預仔燈)為香港廣泛使用，亦為駕駛者熟悉，而且在該十字路口駕駛者望向交通燈時的視線不會受影響，應該可以清晰看到交通燈；

- e. 設置附加左右轉燈時會考慮道路環境或交通情況因素，以是次意外地點為例，該處有左轉行車線，所以於該處設立左轉燈；但會不時檢討該處的交通情況需要而作出調整；
- f. 由於大涌橋路及沙田圍路路口上游的其他燈號控制路口，如沙角街、源禾路等，均不斷有車輛流向這路口，若調節大涌橋路和沙田圍路交界的交通燈號時間，令來自不同方向的車輛駛至交界時停下來，可能會影響附近燈組系統的效率，引起交通混亂，所以必須小心研究；
- g. 安裝衝紅燈攝影機時會考慮多個因素，包括地點因衝紅燈而引致交通意外的記錄、於個別路口衝紅燈的慣性、區域性的分佈位置能否起阻嚇作用及實際環境限制因素。是次意外路口有很多客觀環境的限制，若要原地點重置衝紅燈攝影機，有一定難度；但該署會就議員的意見，與警方及有關部門詳細研究在附近一帶重新安裝衝紅燈攝影機的可行性；
- h. 意外地點的交通燈轉燈時間(即綠燈相隔期)充裕，車輛有足夠時間駛過路口而不會與其他方向車輛相撞，具體資料數據於會後提供；
- i. 曾研究於香港安裝交通燈倒時器，但海外研究資料顯示，不同的駕駛者對停車與否的判斷有差異，若前面的駕駛者由於看見倒時器顯示綠燈祇剩餘最後數秒而決定停車，但尾隨的駕駛者卻欲加速駛過路口，便增加了撞車的潛在風險，故不建議加裝倒時器；以及
- j. 會與路政署研究在適當地點加設防撞欄的可行性。

8. 李永強先生的回應綜合如下：
- a. 警方不時進行安全帶檢控行動，針對二零零四年八月一日法例實施後添置的車款，除了前線警員會每天留意乘客有否配戴安全帶外，新界南總區每月都會聯同總區內各警區進行針對性突擊行動，包括派便衣警員到投訴個案多及違規情況嚴重的線路巡查；
 - b. 運輸署與警方的交通黑點定義一致，但認為需要最少一年時間收集數據後才能採取行動的做法不太理想。為了可採取較迅速的行動及預防工作，警察內部於十多年前開始，把凡於一個月內涉及兩宗或以上傷亡交通意外的地點定為「潛在交通黑點」。警方會於該處加強巡查及檢控，研究意外成因，並公布潛在交通黑點名單，方便與有關部門協調工作；警方會每季檢視相關潛在交通黑點的情況，若該處連續四季沒有發生交通意外，就可從名單上剔除。沙田區現時有八個潛在交通黑點，但並無交通黑點；
 - c. 「潛在交通黑點」的名稱容易與「交通黑點」混淆，警方會考慮使用其他名稱，以免引起誤會；
 - d. 二零零七年土力工程拓展署擴闊大涌橋路行車路時，需收窄行人路，因此要調校衝紅燈機的位置，加上其他技術限制因素，諮詢相關部門意見後，於二零零九年七月拆除該衝紅燈機；以及
 - e. 警方歡迎任何有助減少交通意外的建議，會與運輸署研究是否於該處或附近地點重置衝紅燈機。
9. 主席表示，是次意外事故交由交通及運輸委員會（委員會）跟進，請有關部門於下次委員會會議上滙報跟進情況。主席表示已安排議員及相關部門代表於會後

負責人

往意外地點作實地視察。

10. 會議於正午十二時結束，會眾繼續前往交通意外現場了解及討論有關情況。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/15/1

二零一零年七月