

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一九年度特別會議記錄

會議日期：二零一九年五月七日(星期二)

時間：下午二時三十八分

地點：沙田政府合署四樓
沙田區議會會議室

<u>出席者</u>	<u>職銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
李世榮先生(主席)	區議會議員	下午二時三十八分	下午四時四十二分
容溟舟先生(副主席)	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
何厚祥先生,SBS,MH	區議會主席	下午二時三十八分	下午四時四十二分
陳兆陽先生	區議會議員	下午二時三十八分	下午四時零二分
陳國強先生	”	下午二時五十二分	下午四時三十二分
陳敏娟女士	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
陳諾恒先生	”	下午二時四十一分	下午四時零二分
程張迎先生,MH	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
黎梓恩先生	”	下午二時五十四分	下午四時四十二分
林松茵女士	”	下午二時三十八分	下午三時零二分
李世鴻先生	”	下午二時三十八分	下午四時十九分
李永成先生	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
吳錦雄先生	”	下午二時三十八分	下午四時零九分
龐愛蘭女士,BBS,JP	”	下午二時三十八分	下午三時五十七分
潘國山先生,MH,JP	”	下午二時三十八分	下午三時十九分
蕭顯航先生	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
唐學良先生	”	下午二時四十分	下午三時零五分
董健莉女士	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
衛慶祥先生	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
王虎生先生	”	下午二時三十八分	下午四時四十分
黃學禮先生	”	下午二時五十九分	下午四時三十三分
黃嘉榮先生,MH	”	下午二時四十一分	下午四時零一分
黃宇翰先生	”	下午二時三十八分	下午四時十四分

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
丘文俊先生	區議會議員	下午二時三十八分	下午四時二十三分
葉 榮先生	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
姚嘉俊先生, MH	”	下午二時三十八分	下午四時四十二分
余倩雯女士	”	下午二時三十八分	下午二時四十五分
梁浩賢先生(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

<u>列席者</u>	<u>職 銜</u>
黃添培先生	沙田民政事務助理專員(1)
袁俊傑先生	沙田民政事務處高級行政主任(區議會)
潘永康先生	運輸署高級工程師/沙田一
胡悅明先生	運輸署工程師/沙田二
廖慈光先生	路政署新界區域工程師/沙田(2)
袁仕俊先生	沙田地政處行政助理/地政
陳國成先生	房屋署房屋事務經理/大埔、北區及沙田(四)
林景昇先生	香港警務處沙田警區行動主任
梁進昇先生	香港警務處新界南交通部道路管理組 (執行及管制組)高級督察
林志忠先生	香港警務處沙田警區交通隊主管

<u>應邀出席者</u>	<u>職 銜</u>
陳健康先生	機電工程署工程師/運輸工程 1/1
左國雄先生	機電工程署電氣督察/運輸工程 1/安裝

<u>未克出席者</u>	<u>職 銜</u>	
彭長緯先生, SBS, JP	區議會副主席	(已請假)
趙柱幫先生	區議會議員	(”)
梁家輝先生	”	(”)
莫錦貴先生, BBS	”	(”)
黃冰芬女士	”	(”)
曾素麗女士	”	(”)
鄭則文先生	”	(未有請假)
招文亮先生	”	(”)
許銳宇先生	”	(”)
李子榮先生, MH	”	(”)

未克出席者

麥潤培先生
丁仕元先生

職 銜

區議會議員 (未有請假)
” (”)

負責人

主席告知與會者，有旁聽會議的市民在現場攝影、錄影和錄音。

委員請假事宜

2. 主席表示，秘書處收到下述委員書面請假：

彭長緯先生	代表中國政府轄下機構 出席會議/活動
趙柱幫先生	工作原因
梁家輝先生	”
莫錦貴先生	”
黃冰芬女士	”
曾素麗女士	”

3. 交通及運輸委員會(交運會)通過上述委員請假。

討論事項

大涌橋路交通安全及改善工程
(文件 TT 30/2019)

4. 主席歡迎警方、運輸署、路政署和機電工程署(機電署)代表出席會議。

5. 警方和運輸署代表簡介文件內容。

6. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

(a) 近期大涌橋路的交通意外多在凌晨至清晨時分發生，以及涉及的士和小巴。他認為職業司機熟

悉現場的路面情況和燈號規律，特別是由馬鞍山往大圍方向的一段大直路的燈號會一致轉為綠燈，司機會較易傾向衝燈。他指出文件未有提出教育不同業界等資訊，而警方亦未有措施提醒司機遵守交通規則；

- (b) 警方數字顯示，因超速導致的交通意外數字為零，但超速檢控數字高企，他詢問偵速攝影機會否記錄超速數據；
- (c) 他指出大涌橋路多年來的交通意外數字平均，反映部門的措施未見成效。本年四月發生 2 宗致命交通意外，他認為部門採取改善措施刻不容緩；以及
- (d) 他提出 3 個建議：第一，全面檢視大涌橋路的車速限制；第二，全面或局部取消俗稱“預仔燈”的轉向交通燈；第三，做好短、中、長期措施和教育工作。

7. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問“不遵照交通燈號”是否包括衝紅燈和看錯燈號；
- (b) 他詢問如交通意外傷者留醫逾 12 小時後離世，警方會否把意外由嚴重歸類為致命，或查明真正死因是否由意外導致；
- (c) 他表示超速和衝紅燈皆以地下的線圈裝置偵測，詢問部門可否把兩者結合；

- (d) 他認為運輸署安排在本年五月十日至十三日(星期五至一)進行試路，本來可顧及不同日子的交通情況，但由於適逢公眾假期，市民或會外遊，車流未必反映實況；
- (e) 就試路實施的臨時交通安排，他詢問如交通未能承受，署方會否考慮縮少封路的規模。就實施臨時交通安排後相關路口的剩餘容量和對區內交通的影響，他希望署方於會後補充資料；
- (f) 他認為署方以雙白線分隔行車線未必足夠，詢問會否設置分隔柱；
- (g) 他詢問取消“預仔燈”對相關路口的交通流量有何影響；
- (h) 除大涌橋路與沙田圍路交界的改善措施，他詢問部門有何其他措施；
- (i) 他指出大涌橋路是區內往馬鞍山的主要道路，但交通燈較源禾路少，限速較快，車輛如不分流，問題只會更嚴重。因此，他詢問署方有何道路策略，例如增建道路；以及
- (j) 他希望警方就大涌橋路在過去 10 年發生的交通意外，連同本年四月份的最新資料，於會後補充，並分別就涉及單車和汽車的意外提供資料。

8. 黃宇翰先生的意見綜合如下：

- (a) 文件顯示，沙田路(西北方向)與大涌橋路交界的衝紅燈攝影機在二零一五年十一月二十五日至二零一八年三月十二日期間維修，因此未有相關資料。他詢問衝紅燈攝影機的一般維修為何需時這麼長；

- (b) 按警方的交通意外成因分析，大部分意外源於“不小心駕駛”、“車輛失去控制”和“跟車太貼”。然而，因“超速駕駛”引致意外的數字為零，他詢問是歸類問題還是該路段沒有超速個案，並指不相信意外與超速無關；以及
- (c) 他指出交通意外多在凌晨時分發生和涉及小巴，詢問運輸署和警方，該路段現時的車速限制是否合理。

9. 黃嘉榮先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為運輸署計劃取消沙田鄉事會路與沙田圍路交界的“預仔燈”對直行車輛有利，詢問何時實施；
- (b) 他詢問因“不小心駕駛”引致的交通意外逾 90 宗，當中是否包括危險駕駛。他指出，在逾 760 宗意外總數中，沒有個案因危險駕駛所致，詢問警方控告危險駕駛的原則為何；以及
- (c) 他指出意外多發生在凌晨至清晨時分和涉及職業司機，或因他們熟悉燈號情況而衝燈。他詢問警方會否在相關時段設置路障打擊超速以至“飛車”活動，作為教育工作的一部分。

10. 蕭顯航先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為交通意外多因司機衝燈所致；
- (b) 他認為“預仔燈”容易令司機看錯燈號，是導致交通意外的原因之一，因此他建議取消該路段的“預仔燈”，並認為只會輕微延長等候時間；以及

- (c) 他建議在燈位前設置衝紅燈攝影機提示標誌，部門亦可按攝影記錄找出違例司機，教育並更正其駕駛態度。

11. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 警方數字顯示交通意外成因也包括“不小心騎踏自行車”和“行人不小心橫過馬路”，他認為運輸署不能只着重車輛，亦要重視行人和單車人士，並加設引導設施；以及
- (b) 他認為署方未有提出教育措施。

12. 龐愛蘭女士的意見綜合如下：

- (a) 她指出過去 10 年因“不小心駕駛”引致意外的數字平穩，反映改善措施並無針對性；
- (b) 她詢問“車輛失去控制”的定義；
- (c) 她建議警方在晚間設置路障打擊超速和衝紅燈個案；以及
- (d) 她認為要分析意外的主因，從而採取針對性措施。教育固然重要，但懲罰更為實際。

13. 李永成先生的意見綜合如下：

- (a) 運輸署採取短期措施包括劃上雙白線以分隔行車道，有建議延長雙白線，令行車線更清晰，但行車線會因此收窄；
- (b) 他指出大涌橋路與沙田鄉事會路交界需遷移的“預仔燈”應不只 1 組，希望部門澄清；

- (c) 他表示交通意外多在大涌橋路與沙田圍路交界發生，希望警方提供更多詳情。他建議在大涌橋路與沙田鄉事會路交界加裝衝紅燈攝影機，以拍攝往沙田圍路方向的違例車輛；
- (d) 他指出大涌橋路一段大直路的燈號很多時會一致轉為綠燈，有職業司機會嘗試衝燈。因此，他建議加裝偵速和衝紅燈攝影機，並檢視相關路段的車速限制和燈號安排；
- (e) 他希望警方解釋為何因“超速駕駛”引致的交通意外數字為零，並希望警方注意凌晨至清晨時分的超速情況；
- (f) 他希望警方就大涌橋路在過去 10 年發生的致命交通意外提供更多資料；以及
- (g) 就意外多涉及小巴，他建議向小巴業界進行宣傳和教育。

14. 王虎生先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為把交通意外成因分析結合傷亡數字會更好；
- (b) 他詢問“不小心駕駛”和“車輛失去控制”的類別；
- (c) 他指出，成因涉及乘客和行人的意外約佔 20%，而涉及司機的意外約佔 48%。他認為警方應把數據交予運輸署，以檢討駕駛執照考試制度，令司機有良好駕駛態度；

- (d) 他詢問警方，在沙田路(西北方向)與大涌橋路交界的衝紅燈攝影機，在維修期間有否發生嚴重交通意外，對檢控有何影響；
- (e) 他指出，意外涉及“不小心駕駛”、“車輛失去控制”、“不遵照交通燈號”和“其他成因”佔整體 57%，亦未能排除與“預仔燈”無關，因此他建議署方應檢視並改善“預仔燈”的設置，以減少意外發生；以及
- (f) 他建議在大涌橋路全面安裝偵速攝影機，以限制車速。

15. 黎梓恩先生的意見綜合如下：

- (a) 就意外成因分析，他詢問“車輛失去控制”的類別、“乘客失去平衡”的定義，以及如何界定“轉向時發生碰撞”、“轉彎不當”和“不遵照交通燈號”；
- (b) 他詢問因“預仔燈”引致意外的數字；
- (c) 他詢問意外發生的時段，以及涉及的車輛類別，例如的士、小巴、巴士和私家車等，以全面分析意外成因；
- (d) 他詢問臨時交通安排和減速安排會實施多久；
- (e) 他詢問為何“超速駕駛”引致的交通意外數字為零；
- (f) 他詢問衝黃燈會否被視為衝燈；以及
- (g) 他詢問大涌橋路的車流量和意外比例，與其他同樣設有“預仔燈”的路段有何分別。

16. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 由於附件一涉及兩項不同的資料，他建議部門日後把資料分列清楚以免混淆；
- (b) 他表示，大涌橋路在過去 10 年平均每 3 天便發生 1 宗交通意外。他詢問情況是否嚴重，該路段是否屬交通黑點；
- (c) 他指出意外成因分析顯示，因醉駕和“超速駕駛”引致的交通意外分別為 3 宗和 0 宗，認為是好現象；然而，最大成因是“車輛失去控制”，他詢問其定義；
- (d) 過去 10 年交通意外數字高企，他詢問部門有否採取改善措施。如有，成效如何；
- (e) 他指出，過去 10 年的意外數字以二零一五至二零一六年間最高，二零一七至二零一八年有所回落，詢問是否由於部門採取了改善措施；以及
- (f) 他詢問設在沙田路(西北方向)與大涌橋路交界的衝紅燈攝影機於二零一六至二零一七年無相關檢控資料的原因。

17. 丘文俊先生的意見綜合如下：

- (a) 他詢問運輸署如何從數據得出改善方案，會如何考慮人為、燈號和路面問題等因素；
- (b) 他希望部門提供大涌橋路過去 10 年的車流量資料，以比較大涌橋路和全沙田區、新界以至全港的意外發生率；
- (c) 他詢問部門就針對交通黑點有何措施；

- (d) 他指出，大涌橋路過去 10 年發生嚴重交通意外，以二零一一年的數字最高，其後有所回落。他詢問其間是否採取了改善措施，成效如何，部門會否針對性加強相關措施；
- (e) 他詢問意外多涉及職業還是普通司機。他詢問職業司機會否因疲勞或為增加班次而衝燈，並認為要分析司機類別。如涉及職業司機的問題，運輸署要設法解決；
- (f) 他認為要整體和專業地分析相關數據，以採取措施減低意外發生的機會；
- (g) 他詢問部門會否優先展開進一步改善措施的工程；以及
- (h) 就文件顯示遷移的“預仔燈”，他詢問司機看新燈號的視線會否被現有路牌阻擋。

18. 程張迎先生的意見綜合如下：

- (a) 他關注涉及職業司機的意外，認為他們因自恃熟識路面情況而肇禍，文件亦顯示意外成因多因司機不小心所致；
- (b) 根據過去 10 年的意外成因分析，他看不出與“預仔燈”有何直接關係，並認為不能因小部分人的疏忽而令其他人犧牲行車時間；以及
- (c) 他支持運輸署在路口加裝衝紅燈攝影機，亦支持警方設置路障檢控違例司機，但反對採取影響行車暢順度的措施。他指出，未有數據顯示“預仔燈”與意外有直接關係，不應動輒移除。

19. 陳國強先生的意見綜合如下：

- (a) 他認為“預仔燈”十分普遍，不能把意外輕易誘過，取消“預仔燈”會犧牲其他人的時間；
- (b) 他表示香港與內地的交通系統和駕駛文化大大不同，因此反對兩地駕駛執照互換的措施；
- (c) 他指出大涌橋路屬一段大直路，有司機會在路口嘗試衝燈。短期而言，他建議在燈位前路面增設減速平台，以提醒司機減速；以及
- (d) 他建議在大涌橋路全面安裝衝紅燈攝影機，以加強檢控。

20. 主席的意見綜合如下：

- (a) 文件顯示，衝紅燈檢控數字一直高企，但部門仍未採取有效措施；
- (b) 他認為，運輸署提出的短期改善措施只是基本，現時要追趕進度，但不知何時會有成效。而部門多年來未採取有效措施，不知原因為何。他認為部門之間不能推卸責任，應優先處理涉及行人、乘客和司機安危的問題；
- (c) 警方數字顯示並無意外因超速引起，但不代表沒有超速問題。本年一至四月，警方在大涌橋路(東行方向)與沙田鄉事會路交界(沙田圍路)，就衝紅燈共發出 212 張定額罰款告票，以此推算全年數字達 3 倍或以上，發出檢控通知書的情況亦然。他詢問警方，除衝紅燈外的其他檢控是否包括超速，如是，幸運的是未有釀成意外，否則不堪設想。他指出，衝紅燈和偵速攝影機並非全面

覆蓋大涌橋路，否則檢控數字會翻倍。就此，他詢問部門有何對策；

- (d) 他認為即使未超速，車輛衝燈的速度必然是快，建議設置提示牌，提示司機前方有衝紅燈攝影機，以便他們減慢車速；
- (e) 他認為“預仔燈”不是無效，但要設在合適位置，而警方亦應分析“不遵照交通燈號”與“預仔燈”的關係；
- (f) 部門提出的改善措施可否加快進度；以及
- (g) 他指出大涌橋路一段大直路的燈號很多時會一致轉為綠燈，司機或會加速前進。他詢問大涌橋路數個意外高危的路口，有否安裝偵速攝影機。如有，為何警方未提供相關檢控數字；如否，未有安裝的原因為何。就大涌橋路交通意外頻生，他要求部門在該路段全面安裝衝紅燈和偵速攝影機，以減少意外發生。

21. 香港警務處沙田警區行動主任林景昇先生的回應綜合如下：

- (a) 文件的附件二列出的是衝紅燈攝影機的檢控數字，而非偵速攝影機；
- (b) 就交通意外的分類，他表示只要該宗交通意外造成死亡，便會歸類為致命交通意外；
- (c) 就合併衝紅燈和偵速攝影機，他指出衝紅燈以地下線圈偵測，而超速則以另一種科技偵測，兩者有分別；

- (d) 就沙田路(西北方向)與大涌橋路交界的衝紅燈攝影機的維修，他解釋由於該處屬繁忙路段，而損壞的組件屬地下線路，部門須分析損壞成因和安排日子維修，因此維修需時較長；
- (e) 他指出，由於司機可隨時要求終止調查無人受傷的交通意外，因此警方提供的意外成因分析是針對造成傷亡的交通意外。“超速駕駛”引致意外的數字雖為零，但不代表無超速情況；
- (f) 他表示，“不小心駕駛”並非《道路交通條例》中列明的“不小心駕駛”罪行，而是指意外因司機不小心駕駛車輛導致。如因司機不小心駕駛引致致命交通意外，檢控罪名是“危險駕駛導致他人死亡”；
- (g) 如有超速或其他原因引致意外發生，很多時會歸類為“不小心駕駛”、“不遵照交通燈號”或“車輛失去控制”，須視乎導致意外的起因；
- (h) “不小心駕駛”會視乎罪行提出檢控，包括“不小心駕駛”、“危險駕駛”、“危險駕駛導致他人嚴重受傷”和“危險駕駛導致他人死亡”等；
- (i) 由於相關路段設有單車徑，因此發生在單車徑的交通意外都會列出，例如本年四月發生的致命單車意外；
- (j) “車輛失去控制”即車輛在釀成意外一刻失控，具體成因須視乎每宗意外而定。由於調查須根據客觀證據，警方較少把司機的單方面供詞納入意外成因，因此警方不會就“不小心駕駛”分類；

- (k) 他認同違例扣分是最具阻嚇力的措施；
- (l) 他表示加裝在沙田鄉事會路與沙田圍路交界的衝紅燈攝影機正在測試階段；
- (m) 文件顯示“發出定額告票：570”代表發出表格570的定額告票，檢控事項為衝紅燈；而“發出檢控通知書：287”代表發出表格287的檢控通知書，以檢控其他違例事項如行車證過期等。他表示，上述兩種檢控皆不包括超速；
- (n) 就向運輸署提交意外成因分析，他同意相關建議，並會向交通總部查詢現行做法。無論如何，沙田警區會實行相關做法；

(會後註：警方回覆表示“現時已有機制由警察總部將有關分析定期提交予運輸署”。
- (o) 如在衝紅燈攝影機維修期間發生交通意外，警方仍可以目擊證人或其他車輛的攝錄儀器作調查和證據；
- (p) “乘客失去平衡”主要涉及巴士乘客的意外；
- (q) “轉向時發生碰撞”即指車輛因轉彎時碰撞而造成意外。而“轉彎不當”只是指構成交通意外的起因，而車輛在轉彎時沒有發生碰撞；
- (r) 如涉及“預仔燈”的說法只屬司機的單方面供詞，警方不一定將其歸類為“不遵照交通燈號”；
- (s) 警方可就涉及意外的車輛類別作分類，並提供相關資料；

- (t) 就委員建議按資料類別分開附件，他同意這做法較理想和清晰；
- (u) 他認為交通意外數字的多少需與其他路段比較，就此他會向交通總部查詢。就沙田區來說，警方絕對關注大涌橋路的情況；
- (v) 就司機疲累是否意外成因如只屬單方面供詞，亦不會納入統計；
- (w) 他備悉委員對“預仔燈”的意見；
- (x) 他同意大涌橋路全面設置衝紅燈和偵速攝影機有助執法和減少違例情況；以及
- (y) 大涌橋路在本年四月發生 2 宗致命交通意外、0 宗嚴重交通意外、3 宗輕微交通意外和 5 宗無人受傷交通意外。而就該路段過去 10 年發生的 6 宗致命交通意外，他補充如下：

二零一零年，在大涌橋路與沙田鄉事會路交界發生，涉及一輛的士和一輛小巴，時間為凌晨五時二十分；

二零一一年，在大涌橋路與沙角街交界發生，涉及一輛小巴和一輛單車，時間為上午九時四十分，意外成因為“不小心騎踏自行車”；

二零一五年，在大涌橋路與沙角街交界發生，涉及的士、私家車、小巴和巴士，時間為下午六時，意外成因為“不遵照交通燈號”；

二零一七年，在大涌橋路與安心街交界發生，涉及一輛私家車，時間為上午八時十分，意外成因為不專注駕駛，並歸類為“不小心駕駛”；

二零一九年四月，在大涌橋路與獅子山隧道公路交界單車徑發生，涉及一輛單車失去平衡，時間為上午十一時；以及

二零一九年四月，在大涌橋路與火炭路交界發生，涉及的士和小巴，時間為晚上八時三十五分，意外成因為“不遵照交通燈號”。

就其他意外的詳情，他將於會後補充，並按要求分開發生在單車徑的意外。

22. 香港警務處新界南交通部道路管理組(執行及管制組)高級督察梁進昇先生 回應表示，警方非常關注大涌橋路的交通違例罪行，於本年四月在該路段採取打擊行動共 21 次，以流動攝影機執法，時段包括清晨五時至上午七時、凌晨十二時至二時和上午十時至十一時。

23. 運輸署高級工程師/沙田一潘永康先生 的回應綜合如下：

- (a) 運輸署非常關注大涌橋路的交通安全，過去 10 年間採取了不同交通管理改善措施。去年，署方全面檢討了該路段共 9 個路口，已落實了一系列短期措施，現正與相關部門商討加快落實進一步的改善措施；
- (b) 進一步改善措施包括優化個別交通燈的位置，特別是設有“綠色箭嘴標誌”的交通燈(俗稱“預仔燈”)，令燈號指示更為清晰。署方正與相關部門商討加快落實優化大涌橋路和沙田鄉事會路/沙田圍路的交通燈位置，並會因應不同因素及工程對交通的影響程度逐步開展其他路口的進一步改善措施。

- (c) 由於有關交通改善工程涉及建造新的過路電線管道，因此無可避免地需要分階段實施臨時交通安排。由於大涌橋路交通繁忙，署方計劃於二零一九年五月十日至五月十二日就對交通影響最大的封路安排作出測試，以檢視可行的最長施工窗口，從而加快改善工程。
- (d) 署方會考慮議員提出的其他改善措施是否可行，包括延長雙白線及於雙白線位置設置膠柱；
- (e) 署方在去年檢討了大涌橋路的車速限制，報告顯示，大涌橋路時速限制 70 公里的路段在二零一七年年中至二零一八年年中的意外數字略低於全港平均數。根據檢討結果，現時的車速限制仍然合適。
- (f) 警方交通總部和運輸署道路安全組會緊密合作，把每年的交通意外成因分析提交予道路安全議會，制定宣傳和教育的方向，並在不同地區實施。例如，警方在沙田區協助製作短片，教育市民正確使用迴旋處；
- (g) 署方會定期提醒的士、小巴和巴士業界的職業司機專注駕駛。安全駕駛亦是道路安全議會 5 大主題之一；
- (h) 單車安全和行人安全亦是道路安全議會 5 大主題之一。署方會向道路安全議會反映意見，希望加強宣傳和教育，並配合警方探討宣傳方法；
- (i) “預仔燈”是一種有效及安全的燈號，在香港及外國均是常見的交通燈設施。這類交通燈號的指示清晰，其設置目的是令不同方向行駛的車輛在沒有衝突的情況下，能夠同時安全駛過路口，從而可以增加交通流量，以減輕交通擠塞情況。這

類交通燈號的指示清晰，司機只要留意交通燈號，便會注意及了解當時燈號的指示。如果取消“預仔燈”，現有大部份大涌橋路的十字路口，將會出現交通擠塞或繁忙的情況。

- (j) 從四月底開始，署方於凌晨十二時至上午六時三十分期間取消該路段的綠波安排，以令車輛減速並減少衝燈情況；以及
- (k) 就建議結合衝紅燈和偵速攝影機，他會向署方相關人員跟進；就在大涌橋路全面安裝衝紅燈和偵速攝影機，署方會在有需要時考慮相關建議，以進一步提升道路安全。

24. 路政署新界區域工程師/沙田(2)廖慈光先生 回應表示，視乎試路結果，一般會按現有方案施工。沙田圍路路口的 8 個方向會分階段封路。如施工期間天氣良好和挖掘工程順利，他預計可於 3 個月內完成工程，交由機電署安裝燈號。

25. 主席 的意見綜合如下：

- (a) 他認為部門提出的改善措施須持續跟進，並按數據檢視成效；
- (b) 他重申，要求部門在大涌橋路全面安裝衝紅燈和偵速攝影機，以有效減少意外發生；以及
- (c) 他要求部門適時檢討措施成效，並向交運會匯報。

下次會議日期

26. 下次會議定於二零一九年六月二十七日(星期四)下午二時三十分在沙田區議會會議室舉行。

27. 會議在下午四時四十二分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一九年六月