



沙田區議會  
交通及運輸委員會

冼卓嵐先生提問

有關圍方啟用後的交通及人流管制事宜

“位於大圍站的圍方於本年七月二十二日開業，商場由香港鐵路有限公司(港鐵公司)持有、管理及營運，佔地達 65 萬平方呎。自圍方開業當天起，周五晚上及周六、日有不少車輛因等候進入商場停車場，使附近道路出現擠塞情況，等候進入商場停車場的車龍曾阻礙部分巴士靠站。商場開幕後，新增的車流量使原本車流量已高的大圍迴旋處更添壓力，造成更嚴重的擠塞。

俗稱‘八爪魚天橋’的紅梅谷路行人天橋近美田路一段被圍封拆卸後，不少大圍區居民前往大圍站須途經圍方商場範圍，透過扶手電梯往地面才能前往大圍站村南道 C 出口，惟不少居民反映該扶手電梯曾多次出現故障，令該位置人潮擠擁，而近大圍站 B 出口的商場主要出入口亦曾多次出現人潮倒灌至車站近閘口位置的情況，需要由車站職員協助疏導人流。

為避免圍方啟用後所增加的人流加劇日後區內交通擠塞問題，請告知本會：

- (a) 運輸署有否統計二零二零年至二零二三年間每年度紅梅谷路、美田路及大埔公路一大圍段於平日早上和晚上繁忙時間及周六、日的交通流量和路面使用率？如有，請提供數據或相關路段於《交通統計年報》的統計站(Counting Station)結果。
- (b) 圍方開業前，位於美田路、車公廟路及紅梅谷路的大圍迴旋處的設計流量/容車量比率(Design Flow to

Capacity Ratio)為何？該路段各方向的車流和剩餘容量分別為何？

- (c) 圍方的商場停車場現時分別有多少個私家車泊位及電單車泊位？私家車於周五晚上及周末平均排隊等候進入停車場的時間為何？最高峰時車龍龍尾位置為何？
- (d) 現時區內居民能透過多個出入口進入圍方商場範圍，商場每個出入口最繁忙一小時的平均人流分別為何？與設計商場時預計的人流相差多少？請以列表方式表達。
- (e) 自大圍站 C 出口出發前往天橋的路線被改道為必須途經圍方後，該路段位於圍方內的扶手電梯出現故障的次數為何？每次故障的日期及電梯封閉的時長分別為何？
- (f) 位於大圍站 B 出口的公共運輸交匯處是圍方主要出入口，自商場開業起，在該處曾多次出現人流擠擁的情況，人潮倒灌至大圍站內近車站閘口位置，不少市民反映該出入口設計容易造成人潮瓶頸，導致人流擠塞的情況。再者，一旦該扶手電梯故障便沒有替代路線選擇，容易造成混亂。港鐵公司採取甚麼措施加強大圍站 B 出口人潮管制，以更有效疏導人流？如發生扶手電梯故障，港鐵公司又有甚麼措施作緊急應變？
- (g) 為應對圍方啟用後所增加的車流而造成的擠塞問題，運輸署及警方將採取甚麼措施去紓緩上述路段的車流量飽和問題？署方將如何盡可能確保巴士不受排隊進入圍方停車場的車龍所影響而順利於巴士站上落客？
- (h) 運輸署於二零二一年向本會提交的‘大圍迴旋處的交通改善措施(補充資料)’(文件 TT 47/2021)中提及，大圍迴旋處將由傳統三線迴旋處改為兩線螺旋形迴旋處，上述工程的進度為何？相關部門能否提供上

述工程的施工時間表及相關的交通管制安排？當工程進行時，警方有甚麼措施協助維持該處交通秩序？

- (i) 現時，大圍站預留了一部分位置作為新出口供區內居民直接通往圍方，該工程現時進度為何？港鐵公司能否提供詳細的工程時間表？該出口預計將於何時啟用？該出入口預計於平日上午及下午繁忙時間平均一小時的人流分別為何？”

### 運輸署的回覆

#### 提問(a)

運輸署於紅梅谷路、美田路及大埔公路—大圍段設有統計站統計有關路段的車流量。由於二零二二年及二零二三年的交通統計資料仍分別在整理及收集中，本署現時未能提供有關年份的交通統計資料。而二零二零年及二零二一年有關路段的車流量則表列如下：

路段	每日平均交通量 (來回方向) (架次)	
	2020年	2021年
紅梅谷路 (介乎車公廟路與田心街)	29,370	31,210
紅梅谷路 (介乎獅子山隧道公路與田心街)	31,680	33,670
美田路 (介乎車公廟路與村南道)	39,040	41,490
美田路 (介乎大埔公路-大圍段與村南道)	26,890	29,120
大埔公路-大圍段 (介乎城河道與獅子山隧道公路)	8,900	9,460
大埔公路-大圍段 (介乎城河道與美田路)	9,470	9,920

### 提問(b)

在圍方開業前，大圍迴旋處平日早上及下午繁忙時間的設計流量與容車量比率分別約為 0.8 及 0.9。一般而言，區內道路網絡的交通運作主要受路口容量影響，本署沒有相關區內道路路段的行車量/容車量比率。

### 提問(g)

本署留意到上月底圍方商場開幕吸引了大批市民前往。新開幕的商場初期往往會吸引大量市民前往，而商場開幕一段時間後交通會趨向穩定。圍方開幕初期附近的交通問題主要為星期六、日下午至傍晚時段商場停車位額滿，以致在車公廟路東行等候進入商場停車場的車輛阻礙巴士/小巴進出公共運輸交匯處及路旁巴士站。

根據本署自圍方開幕以來的觀察，現時前往圍方的市民人數已較其開幕初期明顯減少，交通亦漸趨穩定，大部分情況下在車公廟路東行等候進入商場的車輛不超過路旁巴士站範圍。然而，為使巴士/小巴能夠更容易進出公共運輸交匯處及路旁巴士站，本署亦已聯絡了相關項目發展商，要求檢討有關商場的交通安排。項目發展商會在車公廟路東行的公共運輸交匯處出入口劃設黃色方格路面標記以避免車輛停於有關出入口，以及在路旁巴士站對開加設“請讓巴士”交通標誌及路面標記，以提醒駕駛人士禮讓巴士。另外，本署亦調整了車公廟路及翠田街路口的交通燈號，讓車輛有更充足時間進出圍方停車場，減少在路上等候的車輛數目。

項目發展商正在安排工程以期儘快落實有關加設交通標誌及路面標記的措施。本署會與項目負責人及相關部門保持溝通，並繼續留意圍方附近的交通情況。

### 香港鐵路有限公司(港鐵公司)的綜合回覆

圍方商場於二零二三年七月二十二日正式試業及全面開放，連接大圍站B出口的商場出入口及兩條分別連名城及新翠邨的新建行人天橋亦同時啟用。商場試業初期吸引不少區內外的顧客到訪，商場及車站已隨即增派職員協助疏導人流，並指示訪

客亦可使用大圍站C出口經美田路往商場。根據現時的觀察，由車站往商場的人流大致暢順，商場的自動扶手電梯大致運作正常，訪客亦可使用不同的商場出入口及行人天橋往來區內不同地方。至於駕車到訪的顧客，圍方停車場設有390個私家車泊位及39個電單車泊位，商場已增派人手及分流車輛以作疏導，現時進出停車場的車流普遍暢順。港鐵公司會繼續密切監察相關情況。

另外，商場與大圍站(近3號月台)將增設新出入口，提供無縫連接以方便顧客和乘客，工程仍在進行中並預計於本年底完成。

### 香港警務處(警務處)的回覆

#### 提問(g)

警方留意到圍方商場啓用初期，大部份車輛均由車公廟路(馬鞍山方向)排隊等候進入圍方停車場，令附近道路出現擠塞。警方即時實施交通管理措施；包括疏導車流，確保美田路迴旋處、大圍鐵路站公共交通交匯處出入口暢通。警方也於二零二三年七月二十六日與沙田民政事務處、運輸署及港鐵公司進行會議，討論有關圍方商場開幕後的交通事宜，期間分別向運輸署建議在車公廟路東行增設雙白線，防止車輛插隊；大圍鐵路站公共交通交匯處出入口增設黃格便利巴士進出。警方會繼續加強巡邏，確保圍方一帶交通暢順。

### 路政署的回覆

#### 提問(h)

路政署於二零二二年四月收到運輸署發出的施工指示，要求將大圍迴旋處由傳統三線迴旋處改為兩線螺旋型迴旋處。去年下旬，本署收到大圍迴旋處附近的居民就夜間工程噪音的投訴，隨後與承建商一同重新檢視整個工序的時間表。本年，本署一直與運輸署和警務處商討及檢視臨時交通安排，務求盡量減低工程對附近居民的影響。最近，本署已就臨時交通安排初稿與運輸署及警務處取得共識，並將於八月下旬至九月安排試行。在確認臨時交通安排的可行性後，本署會隨即向環境保護署申請建築噪音許可證，目標於本年度第四季開展工程。

改善工程主要分為三部份，分別為修改道路標記、於現場設置安全島，以及進行路面重鋪工程。如一切順利，本署預計工程可於二零二四年第二季完成。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零二三年八月