



沙田區議會
交通運輸委員會

吳啟泰先生提問

有關澤祥街近大學站迴旋處的交通擠塞問題及改善建議

“大學站附近的澤祥街及其兩個迴旋處(即澤祥街與科學園路交界迴旋處及大老山公路與澤祥街/支路交界迴旋處)經常交通擠塞。兩個迴旋處連接來往九龍和新界的主要幹線，對分流車輛往馬鞍山、白石角等地舉足輕重。有駕駛人士反映，該路段意外頻生，一旦發生意外，交通情況迅速惡化；就此，本人有以下提問：

- (a) 請就上述兩個迴旋處及迴旋處之間的一段澤祥街，按意外嚴重程度提供二零二四至二零二五年的交通意外宗數及主要涉事車輛類型。
- (b) 請就上述兩個迴旋處各自提供(i)設計車流量/容車量比率；以及(ii)繁忙時間車流量/容車量比率。
- (c) 運輸署曾否就上述兩個迴旋處的交通擠塞情況採取短期改善措施，例如劃設虛實雙白線及增設交通標誌，以改善交通擠塞，更清晰指示駕駛人士；如有，成效為何？
- (d) 有駕駛人士建議政府將上述兩個傳統式迴旋處改為螺旋型迴旋處，以提高其內線使用率及車輛分流效率；就此，上述迴旋處是否具備條件(包括其大小及車流量)作此改動？如是，運輸署會否展開可行性研究？如否，原因為何？”

香港警務處(警務處)和運輸署的回覆

提問(a)

根據紀錄，於二零二四至二零二五年期間，在港鐵大學站附近的澤祥街/科學園路迴旋處、大老山公路澤祥街/支路迴旋處，及迴旋處之間的一段澤祥街發生的交通意外宗數表列如下：

地點	年份	交通意外宗數		
		致命	嚴重	輕微
澤祥街/科學園路迴旋處	2024	0	0	8
	2025	0	0	7
大老山公路澤祥街/支路迴旋處	2024	0	0	11
	2025	0	0	13
迴旋處之間的一段澤祥街	2024	0	0	0
	2025	0	0	1

上述交通意外主要涉及私家車。

運輸署的回覆

提問(b)

澤祥街/科學園路迴旋處及大老山公路澤祥街/支路迴旋處，除了平日早上繁忙時段(約早上七時三十分至八時三十分)及晚上繁忙時段(約晚上五時十五分至六時十五分)交通較為繁忙外，其餘時段的行車大致暢順。根據近年區內其他新發展項目所提交的交通影響評估，上述兩個迴旋處於早上及晚上繁忙時段的设计流量與容車量比率(DFC: Design Flow to Capacity Ratio)如下：

地點	年份	繁忙時間設計流量與容車量比率(註)	
		早上	晚上
澤祥街/科學園路迴旋處	2024	0.96	0.88
	2025	0.91	0.87
大老山公路澤祥街/支路迴旋處	2024	0.73	0.64
	2025	0.75	0.67

註：迴旋處的交通情況是以設計流量/容車量比率顯示，當比率等於或低於 1.0 時，表示交通流量未超出設計容量；當比率高於 1.0 時，則表示迴旋處超出負荷，以致出現車龍，令行車時間延長。

提問(c)

為了配合大學站附近一帶發展(包括香港中文大學醫院)的交通需求，運輸署早前接納了澤祥街近大學站迴旋處擴闊計劃，將吐露港公路支路迴旋處入口由兩線擴闊為三線，並將整個迴旋處由兩線行車擴闊為三線設計，以提升整體交通容量。相關工程於二零一九年展開，並於二零二零年完成。

另外，作為長期交通規劃方案，正在展開的「T4 號主幹路及相關工程」將會提供一條雙程雙線分隔行車道，連接沙田路及城門隧道公路/青沙公路，使車輛可直接往來馬鞍山與荃灣/西九龍，而無需駛經大老山公路 T6 橋、澤祥街迴旋處及大埔公路(沙田段)等道路，其舉將有效紓緩沙田區內的交通狀況。

在 T4 號主幹路建成後，由於提供了更為便捷的行車路線選擇，部分由馬鞍山駛往城門隧道/青沙公路的車輛將由大老山公路 T6 橋/大埔公路(沙田段)改為駛經大老山公路/沙瀝公路及沙田路，並使用 T4 號主幹路橫跨城門河。根據交通分析，大埔公路(沙田段)和大學站附近迴旋處在 T4 號主幹路分流作用下的交通情況將得以改善。

雖然如此，運輸署備悉劃設虛實雙白線及增設交通標誌等的建議，並會繼續監察澤祥街迴旋處的交通情況。若有需要，運輸署會制定適當的交通管理改善措施，以進一步加強交通安全，確保交通暢順。另一方面，運輸署亦因應區內的新發展項目，檢視相關交通需求及要求項目倡議人推展合適的交通改善措施。

提問(d)

傳統式迴旋處及螺旋形迴旋處各有優點，兩者均為迴旋處標準設計。運輸署會因應有關地點的道路佈局及交通情況而採用相應的設計，考慮因素包括迴旋處的大小、行車線和出入口數目、車輛流量等。一般而言，傳統式迴旋處可應用於大部分迴旋處；而螺旋形迴旋處通常只用於直徑較大的兩線迴旋處，並且最少有三個出口及出口需有兩條行車線配合，方能有效地提高內圈行車線的使用率。

若在三線迴旋處採用螺旋形道路標記，由於設計會較傳統式迴旋處複雜，部分未能了解有關運作的駕駛者或會感到混亂。而若將迴旋處及吐露港公路支路入口改回兩線行車，將則會降低該迴旋處的容量，在繁忙時間會引致交通擠塞，因此運輸署認為現有的設計安排較為合適。

沙田區議會秘書處
STDC 13/70/45

二零二六年五月