

LC Paper No. CB(2)401/11-12(03)

(English Translation)

Dear Ms TAM,

**Follow-up Matter arising from Meeting between LegCo Members and
Sha Tin District Council Members on 2 June 2011**

Thank you for your letter dated 21 October. Regarding the planning of the proposed open space at Tsuen Nam Road in Tai Wai suggested by Sha Tin District Council Members, Civil Engineering and Development Department (CEDD) and Transport Department (TD) append a joint reply as below.

During the discussion on “Proposed Road Works ancillary to the Property Development on Ma On Shan Rail Tai Wai Station” at the Sha Tin District Council (STDC) Traffic and Transport Committee (T&TC) meetings on 9 November and 3 December 2010, Members requested relevant departments, to prepare a long term plan on the future Tai Wai area and to change the Tsuen Nam Road cul-de-sac into a plaza.

CEDD and TD jointly submitted a preliminary proposal, “Long Term Planning for Tai Wai Public Space at Tsuen Nam Road – Transport Modification Options”, for discussion at the T&TC meeting on 9 May 2011 (For details, please refer to attached T&TC Paper TT33/2011 in Chinese). It is planned to relocate the taxi and green minibus stands in two separate stages to the upstream of Tsuen Nam Road first and then to the MTR Tai Wai Station public transport interchange later with a view to vacating area for long term planning.

(i) First Stage :

Reduce about half of the existing cul-de-sac section of Tsuen Nam Road to the west side of Tai Wai Road and convert the vacated area into footpath. The affected taxi stand will be relocated to the upstream of Tsuen Nam Road near Exit A of Tai Wai Station. The green minibus stands will be maintained in the remaining section of Tsuen Nam Road;

(ii) Second Stage (long term planning) :

After the First Stage is operating smoothly, and on completion of the future Tai Wai Station property development together with its associated additional traffic and public transport facilities, the demand of public transport arrangement would be further reviewed to examine if it would be possible to eliminate the remaining cul-de-sac section of Tsuen Nam Road. If it is feasible, all the vacated area could then be considered for changing to a plaza or public area with possible local greening development or other community facilities.

- 2 -

As the above change will affect the transport operators, locals, public facilities/road users as well as different government departments, liaison with them to work out an acceptable option is required. TD is now conducting consultation with the affected transport operators including green minibus and taxi. The outcome of consultation will be reported to the STDC T&TC and Members of T&TC will be invited to discuss on the planning of the proposed open space at Tsuen Nam Road.

Regarding the issues on district planning and provision of recreational facilities as mentioned in 6th and 7th paragraphs of your notes of meeting, I understand you are seeking advice from LCSD.

Should you have further enquiry, please feel free to contact my chief engineer Mr Herbert S.M. MA at Tel.: 2301 1383.

Yours faithfully,

(Original Chinese Version Signed)

(CHU Kin Hong)
Project Manager (NTE)
Civil Engineering and Development Department

c.c. NTE, TD (Attn: Mr Ludwig H L CHAN) Fax No. 2381 3799
DCED (Attn: Ms Joyce Y Y LAU) Fax No. 2624 6680



二零一一年五月九日
討論文件

文件 TT 33/2011

沙田區議會
交通及運輸委員會

大圍村南道公共地方的長遠規劃－交通運輸配套方案

目的

本文件旨在向沙田區議會交通及運輸委員會（委員會）匯報有關委員會於二零一一年三月八日會議上建議改善大圍村南道公共地方的初步研究進展。

背景

2. 委員會於二零一零年十二月三日及二零一一年三月八日要求土木工程拓展署和運輸署跟進委員會建議改善大圍村南道公共地方的長遠規劃，以配合大圍社區的未來長遠地區發展。同時要求署方於二零一一年五月九日向委員會提交研究進展報告。

研究進展

3. 根據運輸署的資料，現時使用村南道近港鐵大圍站過路處的行人平均流量於繁忙時段約有 10,000 人次。市民對現時村南道的小巴士和的士站設施有相當需求，平日客量平均達 22,000 人次，在規劃改善公共地方建議時，我們要小心考慮不同公眾人士的需要、受影響的小巴業界的和的士業界的意見，務求設計一個更好的公共地方，和建議一個能獲得大眾接納的方案。

4. 經初步研究，現時村南道小巴士及的士站的設施可以考慮分兩階段遷往村南道上游路段和港鐵大圍站交通

交匯處。第一階段建議取消大圍站外村南道部分路段以騰出空間作擴闊行人路之用，第二階段是長遠的規劃建議取消大圍站外的一段村南道路段，以騰出空間用以發展地區的綠化和其他社區設施。

第一階段建議（見附件方案 1A及 1B）

5. 鑑於現時村南道交通較為繁忙，道路使用者較難適應一次性地封閉位於大圍道以西的整個村南道路段。運輸署建議分階段進行交通改動方案。

6. 第一階段建議將現時村南道位於大圍道以西的路段裁短約一半，把的士站移往村南道上游接近大圍站 A 出口位置，而小巴士則保留在大圍站外村南道的餘下路段。至於村南道上游的交通改動安排，運輸署建議下列兩個方案以供考慮：

- (a) 將現時的兩條行車線改為單行車線，騰出空間加建額外候車島，同時容納的士站、村巴士和一般上/落客點，小巴士則保留在村南道西端盡頭路路段。惟因應此等改動，預計使用村南道近大圍站 A 出口一段行人路的行人及乘客量將因而繼續增加，使現時的行人路將不勝負荷。因此運輸署建議同時取消村南道大圍站 A 出口東面一段約長 100 米的單車徑，以作擴闊行人路之用，而現時在村南道近大圍站 A 出口的單車停泊處則建議向東遷移至近積祿里對開位置（見附件方案 1A）。此方案最大優點是既能提供充足空間給的士等候，同時保留了上/落客位置供一般車輛使用，但是需要減少其中一條行車線。因此所有車輛，包括小巴、的士、其他巴士服務及一般車輛均將使用同一條行車線前往西端盡頭或進入大圍道。由於此改動，此路段在繁忙時間預計會較為擠塞。

(二)

- (b) 方案 1B 則保留現有兩條行車線，並將的士站移往村南道上游，近大圍站 A 出口位置，與其他村巴路線共用現時的路旁避車處，小巴站保留在村南道西端盡頭路路段，而單車徑及單車停泊處的安排則與方案 1A 相同（見附件方案 1B）。此方案的優點在於維持兩條行車線使村南道於繁忙時間的交通較為暢順，但缺點是的士站及其他巴士服務的等候位置將會縮減，而一般車輛只能使用泰安樓/金昌樓對外的避車處作短暫上/落客用。

7. 在實施以上兩個方案其中一個後（即方案 1A 或 1B），村南道西端的盡頭路將可以縮短約 50 米，而騰出的空間，則可以先用作擴闊行人路，以建造廣場初期的設施。

第二階段建議（見附件方案 2）

8. 隨着大圍車站上蓋物業發展及其範圍內的新增公共交通設施等項目於稍後相繼落成後，若上述第一階段建議的運作暢順，屆時可以進一步考慮把餘下大圍站外村南道的路段完全裁減，用作擴建廣場或公用地方用以發展地區的綠化及其他社區設施。

9. 為配合大圍社區的長遠發展，在村南道交通方面的建議調動包括將村巴及其他巴士服務上落點改設於大圍站交通交匯處內，同時縮短的士站，以騰出空間將小巴站遷往村南道上游近大圍站 A 出口位置。惟此等調動須待第一階段建議完成後，署方會進一步觀察實際情況及收集業界及市民意見再作詳細研究及安排。

10. 就上述的初步建議構思，我們現先諮詢委員會的意見，下一階段將由有關部門分別諮詢公眾、受影響的小巴業界和的士業界，及各部門意見。屆時我們會向委員會匯報諮詢結果及商討下一步的規劃。

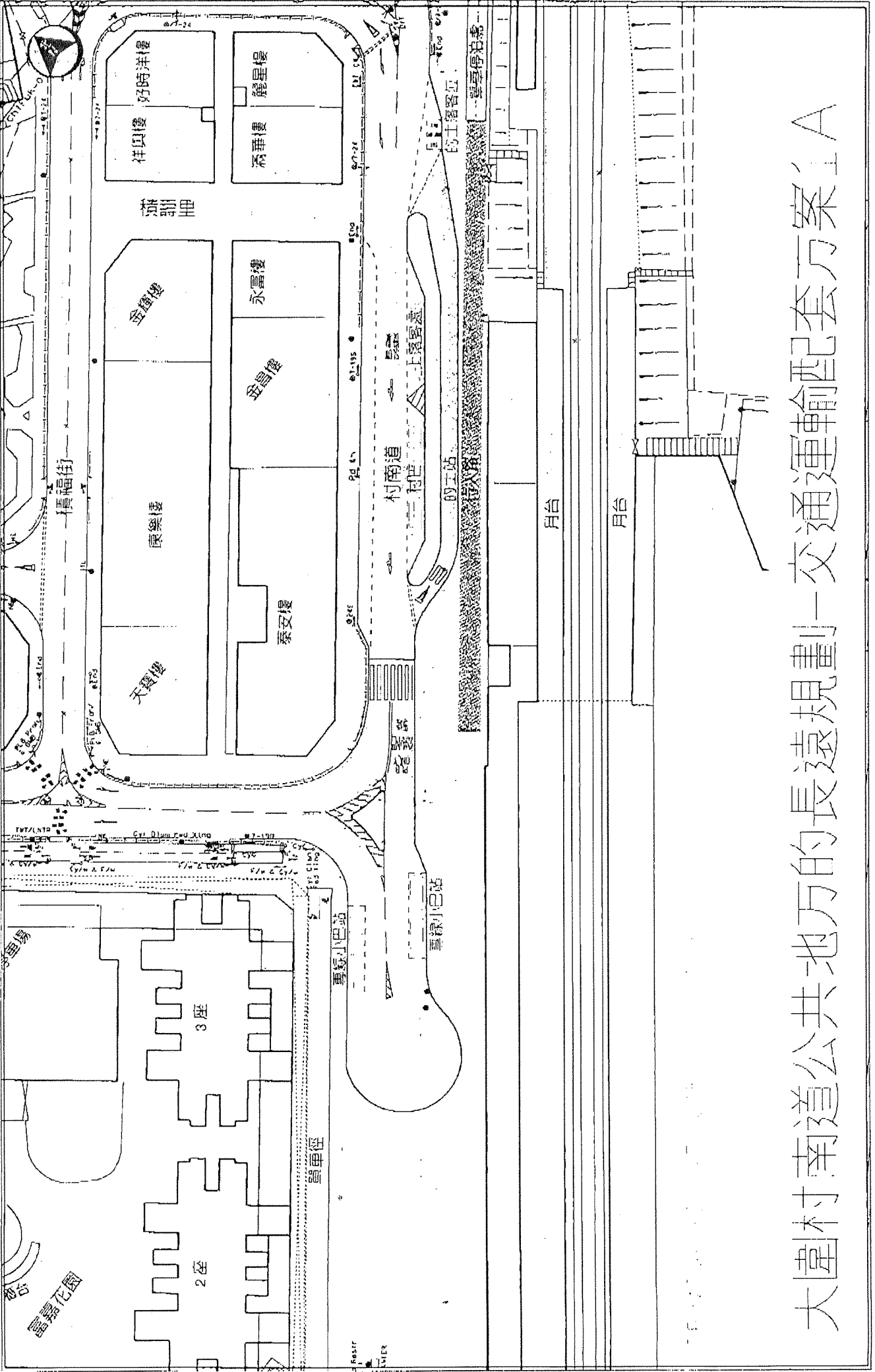
(三)

呈交文件

11. 本文件在二零一一年五月九日呈交委員會匯報研究的初步構思，並請委員會對初步構思給予意見。土木工程拓展署新界東拓展處及運輸署代表將出席會議。

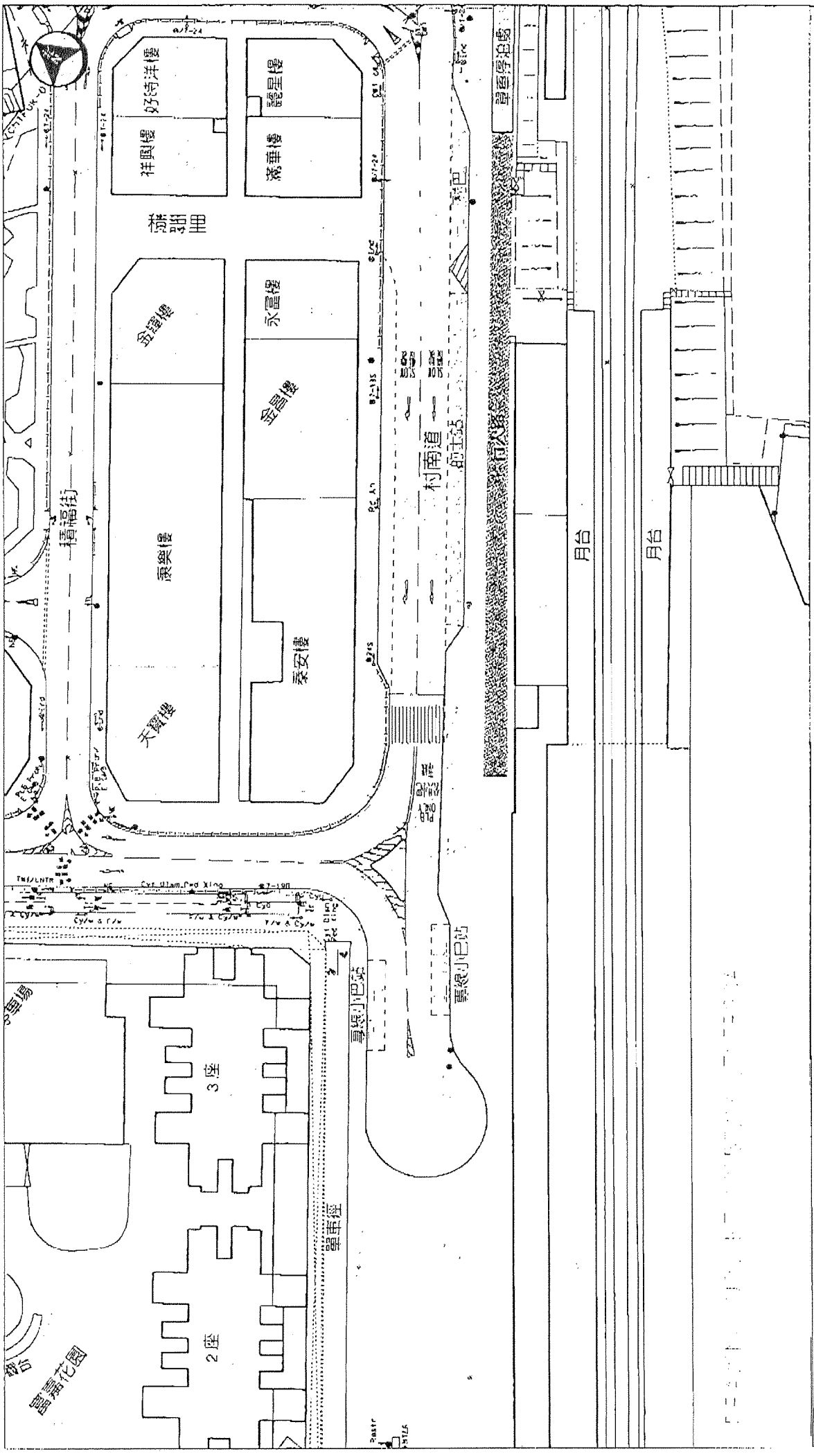
土木工程拓展署新界東拓展處
運輸署

二零一一年五月



大圍村南道公共地萬的長遠規劃-交通運輸配套方案1A

大圍村南道公共地方的長遠規劃-交通運輸配套方案1B



大圍村南道公共地方的長遠規劃-交通運輸配套方案2

