

沙田區議會  
交通及運輸委員會  
二零零八年度第五次會議記錄

會議日期：二零零八年十一月四日(星期二)

時間：下午二時三十分

地點：沙田政府合署四樓  
沙田區議會會議室

出席者

職銜

楊祥利先生(主席)	區議會議員
姚嘉俊先生(副主席)	“
韋國洪先生,SBS,JP	區議會主席
彭長緯先生,BBS,JP	區議會副主席
陳國添先生,MH	區議會議員
陳盧燕冰女士,MH	“
陳敏娟女士	“
陳業文先生	“
鄭楚光先生	“
鄭則文先生	“
程張迎先生,MH	“
何厚祥先生,MH	“
林松茵女士	“
林康華先生,MH	“
劉偉倫先生	“
羅光強先生	“
李錦明先生	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“
梁家輝先生	“
盧偉國博士,MH,JP	“
莫錦貴先生	“
龐愛蘭女士	“

## 出席者

潘國山先生  
葛珮帆博士  
蕭顯航先生  
鄧永昌先生  
湯寶珍女士, MH  
蔡亞仲先生  
衛慶祥先生  
黃澤標先生  
黃嘉榮先生  
黃戊娣女士, MH, JP  
楊文銳先生  
楊倩紅女士  
余倩雯女士  
袁貴才先生  
容溟舟先生  
陳其興先生  
陳榮新先生  
鄭啓祥先生  
蔣德明先生  
何秀武先生, MH  
林康倫先生  
馬行健先生  
唐學良先生  
程珮茵小姐(秘書)

## 職銜

區議會議員

“

“

“

“

“

“

“

“

“

“

“

“

“

“

增選委員

“

“

“

“

“

“

“

行政主任(區議會)4

## 列席者

許國新先生  
李永華先生  
吳俊傑先生  
張日華先生  
張詠敏小姐  
梁潔韻女士  
周振邦先生  
曾嘉樂先生  
梁漢新先生  
方寶珊女士

## 職銜

沙田民政事務助理專員

運輸署高級運輸主任(沙田)

運輸署高級運輸主任(馬鞍山)

運輸署高級工程師(沙田)

運輸署工程師(沙田一)

運輸署工程師(沙田二)

路政署新界區區域工程師(沙田)

沙田地政處行政助理/地政

房屋署副房屋事務經理/物業管理(隆亨邨)

香港警務處沙田警區行動主任

### 列席者

葉少偉先生  
馮兆雄先生  
彭敏華小姐

### 職銜

香港警務處沙田區交通隊主管  
九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)  
新巴及城巴有限公司公眾事務主任

### 應邀出席者

黃重生先生  
蔣年達先生  
蔡寶森先生  
阮康誠先生  
梁尙義先生  
梁永順先生  
陳忠榮先生

### 職銜

土木工程拓展署總工程師/沙田  
土木工程拓展署高級工程師/沙田(一)  
土木工程拓展署高級工程師/沙田(二)  
運輸署總運輸主任/駕駛事務  
運輸署高級行政主任/駕駛考試  
運輸署高級考牌主任  
機電工程署  
高級工程師/運輸、保安及中央工程 3  
機電工程署  
工程師/運輸、保安及中央工程 3/1  
路政署鐵路拓展處高級工程師  
香港鐵路有限公司高級統籌工程師  
香港鐵路有限公司  
公共關係經理-工程項目及物業  
香港鐵路有限公司  
公共關係主任-工程項目及物業  
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司首席工程師  
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司高級工程師  
茂盛(亞洲)工程顧問有限公司交通工程師

羅鎮昌先生

梁佩德先生  
李永孝先生  
譚錦儀女士

文潔芳女士

傅潔宜女士  
徐潤君先生  
莫志森先生

### 未克出席者

李子榮先生

### 職銜

區議會議員 (出席重要校務會議)

負責人

### 委員請假事宜

主席表示秘書處收到以下委員的書面請假申請：

李子榮先生 出席重要校務會議

2. 委員會通過上述委員的請假申請。

(三)

### 通過二零零八年九月二日會議記錄

3. 委員會通過二零零八年九月二日的會議記錄。

### 續議事項

政府部門及有關機構就上次會議討論事項的回應  
(文件 TT 70/2008)

4. 委員知悉上述文件。

(林松茵女士、梁志偉先生、黃嘉榮先生及鄭啓祥先生此時到達。)

### 討論事項

廣深港高速鐵路香港段建議方案  
(文件 TT 71/2008)

5. 路政署鐵路拓展處高級工程師梁佩德先生表示，路政署及港鐵公司曾於本年七月三日的交通及運輸委員會會議上就廣深港高速鐵路(高鐵)香港段工程項目向委員匯報。其後港鐵公司已進一步進行規劃、設計及土地勘察的工作。路政署及港鐵公司會在是次會議向委員匯報進展及詳情。

6. 香港鐵路有限公司高級統籌工程師李永孝先生簡介文件內容，並補充如下：

(a) 待高鐵建成後，乘客由香港到武漢及北京分別只需五小時及十小時；

(b) 內地三個中途站虎門、龍華及福田主要供乘客轉乘內地其他高速鐵路；以及

(c) 現正進行的工作包括沿線土地勘察、收集地底資料及諮詢各區議會及公眾人士。

7. 區議會主席韋國洪先生表示，現時香港的經濟環境欠佳，加上來往港深的鐵路尚未飽和，再興建類似鐵路未必合乎成本效益。他以馬鞍山鐵路為例，指政府當初預算馬鐵可達十九萬人次的乘客量，但最終只有約九萬人次。西鐵亦未能達到收支平衡。他認為應再考慮高鐵是否值得興建。

8. 區議會副主席彭長緯先生表示，由於原定走線途經金山郊野公園，委員會曾建議在沙田設中途站。內地段順應需求，在龍華及虎門設站。龍華及福田均位於深圳，兩站之間的距離與九龍至沙田的距離相若，為何香港只設一個車站，而深圳可設兩個車站。另外，他詢問鐵路西面的走線與途經沙田的走線長度相差多少。他表示，現時走線的設計只方便西九龍或新界西的居民，佔香港整體人口不足一半。東面居民若要乘搭該鐵路，便需轉乘不同交通工具，對東面交通造成負荷，長遠對居民造成滋擾。沙田現設有東鐵，日後會興建沙中線，港鐵公司及路政署應考慮將鐵路走線東移，在沙田設中途站，使東西兩面居民同樣受惠。他建議港鐵公司考慮在鐵路行走初期在沙田站隔班停站，對新界東以至港島的交通網絡亦有幫助。

9. 衛慶祥先生指出，文件第 3.8 段表示初步設計的高鐵走線不會進入沙田。他詢問是否經考慮後認為不可行，才決定不進入沙田。若由始至終都不考慮進入沙田，路政署及港鐵公司諮詢委員會的目的為何。

10. 容溟舟先生的意見綜合如下：

(a) 詢問西九龍新總站與港鐵其他車站的接駁安排。他認為西九龍新總站是一個獨立車站，如要連接其他港鐵車站，必需配備行人隧道或行人天橋等

一系列設施。由於該線是跨境鐵路線，乘客會攜帶大型行李，他詢問計劃中連接西九龍總站及其他車站的通道會否如尖沙咀站到尖沙咀東站的通道般長，若非全程設有扶手電梯，對攜帶大型行李的乘客造成不便，或會降低乘客量；

(b) 金山郊野公園部分地方在沙田區內，他希望了解最初的設計是否已決定鐵路不會進入沙田區；以及

(c) 政府可否預計高鐵的乘客數目及成本效益數據。

11. 馬行健先生對高鐵未能在沙田設站感到失望。他認為大型鐵路網符合市民需要，但高鐵現時的設計未有適當配套。沙田區地大人多，區內已有東鐵線及馬鐵線，日後更設有沙中線，適合高鐵設站。通風樓可起散煙作用，但救援工作如何安排，他要求提供足夠的救援及逃生設備。他又表示沙田處於中間位置，在沙田設站可方便意外時的救援行動。他請有關部門及機構認真考慮居民需要。

12. 潘國山先生表示原則上支持興建高鐵。他認同香港鐵路應納入國家的鐵路網絡，但他認為：

(a) 交通是一個整體網絡，但有關部門每次提交的文件只討論個別鐵路線，忽略了各條路線的相互影響及配套；

(b) 新界東有百多萬人口，部門應考慮在沙田設站。高鐵是跨境鐵路，涉及旅客過境問題，包括各項檢查。他詢問現時的落馬洲站或沙田站可否應付有關工作，還是新建的西九龍站才可應付；

(c) 現時已設有香港經深圳到廣州的直通車。他詢問高鐵是否沿用直通車的經營模式，由港鐵公司及內地的廣州鐵路局共同參與；以及

- (d) 沙田區人口多達數十萬，他詢問沙田與西九龍總站的交通配套安排。

13. 梁佩德先生的回應綜合如下：

- (a) 部門已就七月三日通過沙田設站的動議作出回應，高鐵屬策略性跨境鐵路，主要考慮乘客可在最短時間內由香港前往內地。如再設中途站，將減低整體效益，影響策略性規劃。部門並非為迴避沙田設站而改動走線設計，只是經進一步設計及土地勘察工作後，對走線作出適當的調整，並進一步拉直走線以儘量縮短行車時間；
- (b) 成本效益方面，文件第 2.8 段提到香港段每年預計為市民節省 4 000 萬小時的交通時間，初步估計 50 年經營期內的經濟效益可達 830 億元。高鐵可大量節省由香港到內地主要城市的時間，對市民來說相當吸引。部門深信高鐵具有長遠效益及競爭力；以及
- (c) 香港段的經營權將交給港鐵公司，港鐵公司須與內地對應公司互相協調及磋商，具體模式須留待與內地有關當局進一步商討。

14. 李永孝先生的回應綜合如下：

- (a) 計劃中的西九龍總站設於位於廣東道的九龍南線柯士甸站和圓方商場下的機場快線九龍站之間，乘客可使用天橋、行人隧道等設施接駁到附近之鐵路車站，十分方便。預算在行人天橋或行人隧道內亦會安裝行人輸行帶，以方便攜帶大型行李的旅客；

- (b) 由於西九龍是具策略性的位置，因此香港段總站選址該處；
- (c) 高鐵沿線主要有八個通風樓，為隧道調節空氣，以及在隧道內發生事故時作抽風之用。通風樓設有樓梯，方便消防人員到路軌救援。一旦發生意外，乘客可由發生意外的隧道走到另一條隧道等待救援，又或沿隧道步行至緊急救援站。兩條隧道之間設有防火牆，以保障乘客安全；
- (d) 交通配套方面，乘客除可轉乘其他鐵路，如西鐵及機場快綫，亦可轉乘其他公共交通工具；
- (e) 高鐵屬策略性鐵路，主要接駁內地的高速鐵路網。因此，高鐵香港段的設計最高時速為二百公里。香港段與深圳段的接駁位置已確定在深圳河米埔附近。若西九龍總站與福田站中間再多設一站，停站前後需分別減速及加速，將減低列車可行駛時速二百公里的路段，令高鐵失卻策略性意義；
- (f) 內地的中途站專為乘客轉乘內地其他高速或策略性鐵路而設；以及
- (g) 當九龍南線通車後，新界東的居民可以經東鐵線轉乘九龍南線至西九龍乘搭高鐵。

(鄭則文先生、李錦明先生及盧偉國博士此時到達。)

15. 彭長緯先生認為港鐵代表的答覆並不合理，沙田車站可連接東鐵線及馬鐵線，但高鐵未能在沙田設站，卻在內地加設兩個中途站。馬鞍山居民若要從馬鞍山到西九龍總站，需先乘馬鐵到大圍站轉東鐵線到尖沙咀，然後再過海到香港站轉線到西九龍，十分不便。這會減低市民乘搭高鐵的意慾，降低乘客量，最



終只會浪費公帑。他詢問由沙田到福田的距離有多少，是否可讓列車加速至二百公里。若在沙田設站，香港段的行車時間將增加多少分鐘，假使只增加數分鐘，是否便不可列作高速鐵路。若興建高鐵的唯一目的是以最短距離和時間前往深圳，但不能滿足市民需要，興建高鐵根本沒有意義。

16. 主席表示政府應仔細考慮興建高鐵是爲了十大基建，還是滿足市民需求。他又詢問路政署及港鐵公司就委員會動議的回覆。

17. 梁佩德先生重申興建高鐵的主要目的是讓乘客以最短的距離及時間由香港前往內地，爲全香港整體利益興建。就彭長緯先生查詢走線長度及沙田與福田之間的距離等數據，如有需要，可於會後提供有關資料給彭長緯先生。另外，路政署已就委員會在會議上通過的動議於七月底向委員會提交回覆，內容如下：

“廣深港高速鐵路屬策略性跨境高速鐵路，將會與內地高速鐵路網絡連接。這鐵路所提供的優質服務，旨在大幅縮短往來香港、深圳和廣州的行車時間。因此，在決定走線、車站數目及位置時，車程是十分重要的考慮因素。香港段將以西九龍作爲總站，經皇崗邊界直通往深圳的福田。香港段全段均爲地下隧道，而中途亦不設車站。鐵路建成後，由香港前往深圳只需 14 分鐘，到廣州亦只需 48 分鐘。假如中途加設車站，將嚴重影響整體鐵路行車時間及運作效率，抵銷了廣深港高速鐵路在提供快速列車服務方面的效益，故在香港段並無計劃設中途站。”

18. 彭長緯先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會有條件地支持興建廣深港高速鐵路香港段，該鐵路必須加設沙田站，以方便新界東及九龍東等居民使用。”

鄭啓祥先生和議。

19. 主席表示，根據常規第 13(5)條，區議會在對某議題作出決定後，除非主席或超過半數議員同意，議員不得在半年內就該議題再行動議案、提出討論或提問。他請委員表態是否同意處理有關動議。

20. 委員會以 30 票贊成處理上述動議。

21. 黃嘉榮先生贊同在香港加設一個中途站，以方便市民，但未必需要於沙田設站，因為沙田區本身已設有鐵路站，居民乘車到內地可算十分方便。

22. 衛慶祥先生表示他與黃嘉榮先生的意見相若。作為沙田區議員，他當然希望沙田居民能從中受惠，若建議方案最終能讓新界東整體居民受惠，便不一定需要在沙田設站。新界東有多個區議會，若每個區議會提出類似動議，路政署及港鐵公司將無所適從。他建議動議可著眼於方便新界東市民，並非一定要在沙田設站。

23. 彭長緯先生表示，在沙田設站不只是沙田居民受惠，沙田是接駁九龍及新界鐵路網絡的中心點，亦接駁馬鐵線及擬建的沙中線，在沙田設站可同時方便新界、九龍及灣仔一帶居民。他認為以整個鐵路網絡來看，沙田適合設中途站，如在大埔或上水設站，該中途站與福田站的距離太近，列車不能以時速二百公里行駛。若在西九龍設站，全港只有六分之一市民受惠，新界東及九龍東等居民需多次轉車，十分不便。

24. 委員會以 30 票贊成、0 票反對及 7 票棄權，通過上述臨時動議。

沙田新市鎮第 II 階段 - 位於車公廟路及  
紅梅谷路的行車天橋 - 匯報研究最新發展  
(文件 TT 72/2008)

25. 土木工程拓展署總工程師/沙田黃重生先生表示是次會議主要向委員匯報最新進展及介紹中期措施方案。

26. 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司首席工程師傅潔宜女士簡介文件內容，並補充美化工程包括在迴旋處的中央部分栽種常綠或開花樹木及高身灌木。考慮到駕駛者視線問題，近馬路處將改為栽種較矮小的鋪地植物。署方會就植物種類與康樂文化事務署(康文署)商討。

27. 陳廬燕冰女士對擴闊道路紓緩交通擠塞的方案表示歡迎。她表示在早上繁忙時段，由車公廟路轉入美田路的路口經常擠塞，她詢問為何署方未有考慮擴闊該段道路。

28. 程張迎先生表示作為該段道路的慣常駕駛者，他支持部門的計劃，並相信擴闊路面有助紓緩行車流量。他詢問現時的巴士專線會否保留。

29. 湯寶珍女士欣賞部門積極研究委員會的意見及提出新方案。她詢問預計的工程時間表及對未來交通的影響。她指出現時美田路較為擠塞，部門有何對策。另外，她擔心在迴旋處栽種植物會影響駕駛者視線。

30. 鄭楚光先生建議部門把最左線的車輛分隔開來，以免左轉車輛受迴旋處的車輛影響。

31. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 新方案有偷龍轉鳳之嫌，委員在先前會議已明確表示反對興建天橋。部門提交的文件標題仍是車公廟路及紅梅谷路的行車天橋 – 匯報研究最新發展，建議方案亦是中期改善措施，可見部門仍堅持在二零一六年興建天橋；
- (b) 部門選擇性發布資訊，對委員會不公平。他和彭長緯先生在先前的會議上曾向部門查詢 T4 號道路及八號幹線對該處的影響，但是次文件只交代八號幹線的資料。部門亦未有提供從八號幹線駛往迴旋處的行車流量數據；以及
- (c) 鄭楚光先生剛才提出的建議方案是否可改善該處的交通情況，而不用擴闊道路。擴闊道路會取消新明樓對出的行人路，對傷殘人士造成不便。

32. 李錦明先生詢問近新翠邨位置的道路會擴闊多少，是否會取消該處的行人路。他希望保留巴士專線，方便乘搭巴士上班的居民。他認為部門應考慮陳盧燕冰女士的建議，擴闊車公廟路轉入美田路的路段。他詢問部門是否因單車徑位置而未能作出安排，以及整個迴旋處是否只有該兩個位置適合進行擴闊工程。

33. 副主席姚嘉俊先生表示，據他理解，有關工程主要疏導由沙角邨、博康邨、乙明邨及美林邨一帶駛入迴旋處的車輛。若在車公廟路轉入美田路的路段加設行車線，與文件 TT 86/2008 所載興建單車徑的建議會有衝突。他詢問擴闊有關路段會否影響現有單車徑。另外，他要求部門提供資料，分析擴建道路的效益及提供時間表，並詢問最終會否興建天橋。他表示原則上支持擴闊路面的計劃，但認為此方案應獨立視為擴闊路面計劃書，並非興建天橋的計劃書。

34. 主席表示，土木工程拓展署(拓展署)在工程期間栽種的植物十分美觀，但工程完成後，植物因未有人理

會而枯萎，尤其是太陽未能直射的地方。由於該迴旋處的種植位置大多未能接收陽光，他請部門多加注意。

35. 黃重生先生的回應綜合如下：

- (a) 是次文件主要是徵詢區議員對中期改善措施的意見，並希望獲得委員支持。署方傾向認為迴旋處日後會出現擠塞，因此提出中期改善措施，以解決問題，有關數據已載於二月的會議文件。若委員同意支持新建議方案，署方會作進一步研究。另外，署方會視乎交通流量增長的實際情況而定出實施中期改善措施的時間表；
- (b) 若中期措施未能有效解決問題，署方會就興建天橋或其他方案再諮詢區議會。署方沒有堅持在二零一六年興建天橋，並會繼續檢討有關方案的時間表；
- (c) 若日後需興建天橋，擴闊道路可作為興建天橋工程的前期準備，可減低對交通的影響。若不興建天橋，擴闊道路亦有其功能；
- (d) 未來會設有車輛左轉專線，而巴士專線、行人路及傷建人士通道亦會保留，有關細節有待進一步研究；
- (e) 將其中一條行車線改為車輛左轉專線未能完全解決交通擠塞問題，加設行車線供車輛左轉是有必要的；
- (f) 拓展署會在開展工程前，與康文署商討植物種類，並待植物生長一年後，才交由有關部門管理。他請主席於會後提供枯萎植物的資料。；以及
- (g) 署方預計會在二零零九年一月的會議就 T4 號道路工程諮詢委員。

36. 傅潔宜女士的回應綜合如下：

- (a) 加設的行車線只供左轉車輛使用。由美田路左轉車公廟路的新行車線可供所有車輛左轉。由車公廟路左轉紅梅谷路的新行車線會改為巴士專線，原有的巴士專線改為供其他車輛左轉；
- (b) 在迴旋處近馬路位置所栽種的植物為較矮小的鋪地植物，以免阻礙駕駛者視線；以及
- (c) 建議方案主要針對該迴旋處最擠塞的路段。根據車流報告顯示，在繁忙時段，車公廟路轉入紅梅谷路的路段最擠塞，其次是美田路轉入車公廟路。車公廟路轉入美田路路段的擠塞情況較為輕微，而且該路段設有單車徑，未能確定是否適宜擴闊路面。由於有委員建議擴闊車公廟路轉入美田路的路段，署方及顧問公司亦會考慮及研究有關建議。

37. 主席請委員表決是否支持拓展署的建議方案。

38. 委員會以 30 票贊成、1 票反對及 0 票棄權，通過拓展署的建議方案。

(盧偉國博士此時離席。)

#### 大埔公路蔚景園前支路設計 - 進展匯報

(文件 TT 73/2008)

39. 黃重生先生表示，署方曾在今年五月的會議上諮詢委員保留蔚景園前支路的設計建議。當時署方表示可繼續研究其中一個方案的可行性，以保留該支路。經進一步研究後，署方發現該方案未能符合六項設計要求，既無法提供兩條行車線通往城門隧道公路、兩線通往青沙公路及保留一線支路通往大圍，亦未能維

持時速在 70 公里。該路段原本的時速限制為 80 公里，在施工期臨時交通安排下，時速維持在 50 公里。署方已諮詢 T3 號道路社區聯絡小組及附近屋苑居民，並明白居民擔憂封閉大埔公路支路將導致沙田區內交通擠塞。若最終未能得出解決方法，便有需要封閉支路。署方現正努力尋求方案，紓緩封閉支路後沙田區的交通，現階段暫時維持支路開放。

40. 茂盛(亞洲)工程顧問有限公司高級工程師徐潤君先生簡介文件內容。

41. 何厚祥先生對黃重生先生的工作態度及部門付出時間及心思研究各項可行方案，表示讚賞。他對封閉支路感到可惜，希望部門在方案設計及資源運用上突破固有思維。他詢問行車時速維持在 70 公里是否必須。現時的臨時交通安排可起分流作用，但在繁忙時段仍有不少車輛需慢駛，根本未能達至時速 70 公里。他建議考慮把行車時速維持在 60 公里，不要封閉支路。他又詢問根據現時的建造技術，是否只需略為增加資源，便可興建消滅噪音設備。

42. 鄭楚光先生認為該支路對沙田市中心的交通起分流作用，應予保留。現時該路的行車時速維持在 50 公里，沒有問題出現。他認為不應受行車時速所限而決定封閉支路。另外，部門可考慮興建佔地較小的隔音屏障。

43. 馬行健先生表示，他在 T3 號道路社區聯絡小組會議上已多次強烈反對封閉該支路。該支路可紓解沙田正街東至西行交通的擠塞問題，對沙田居民有好處。他寧願取消單車徑，以保留該支路。

44. 容溟舟先生表示，拓展署指封閉支路後部分車輛可改行沙田正街及白鶴汀街，但又未能提供行車流量數據。他擔心日後出現交通擠塞時，運輸署會建議取

消巴士線。另外，他認為該處的行車時速不應限制在 70 公里，繁忙時段該處常出現車龍，汽車必需慢駛，根本不能達到 70 公里。他詢問拓展署及運輸署該支路封閉後，可有其他道路供駕駛者使用。

45. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 部門在二零零七年封閉該支路前，未有諮詢或知會上屆區議會及當區議員。該封路議案在一九九八年刊憲，結果待十年後才正式實施方案。他代表沙田市中心的居民及商戶提出反對，並表示大圍區居民亦有表達不滿。同時，封路對其他跨區到沙田購物的人士造成極大影響，亦令區內多個屋苑的居民難以駕車回家，包括蔚景園、文禮閣及曉翠山莊等。在近期的委員會會議上，委員致力商討紓解沙田正街及白鶴汀街的交通擠塞問題，而封路措施會對該處造成交通混亂，與委員會的意向背道而馳。去年年底，有沙田中心居民投訴該處通宵進行工程。他了解後得知該工程由路政署負責，由於該處日間交通十分繁忙，警方反對在日間進行工程。若支路封閉後，沙田正街及白鶴汀街交通將更為繁忙，附近道路的工程或不能在日間進行，影響居民；
- (b) 部門曾就 T4 號道路方案諮詢委員會，委員會亦通過了兩個動議，分別為押後方案及要求當局研究讓途經沙田的車輛直接前往新界西或九龍西而不用駛入沙田。當時部門指七成行經大埔道 — 沙田段的汽車不是沙田區內的汽車。他詢問部門其後有否就委員會的意見進行研究；以及
- (c) 他會與受影響屋苑商討興建隔音屏的問題。另外，如要取消單車徑，他建議把單車徑移至希爾頓中心及蔚景園之間的緊急車輛通道位置。



(黃澤標先生此時到達，陳業文先生、梁志堅先生、楊倩紅女士、鄭啓祥先生及何秀武先生此時離席。)

46. 程張迎先生表示難以接受封路建議。該路段已使用多年，流量甚高。他認同容溟舟先生的意見，認為該處限速 50 公里已足夠，若有清楚的指示，問題應得以解決。現時的問題是興建青沙公路引橋所致，他要求部門運用專業知識，解決問題。

47. 彭長緯先生詢問受影響居民對隔音屏障與交通安排出現抵觸有何意見，以及往城門隧道公路、青沙公路及該支路的三條行車線的汽車流量。現時由火炭路駛往九龍的汽車大多途經該支路。若封閉支路，對整個沙田的交通會造成大混亂。現時的方案反映以往訂下的方案存有若干問題，部門應重新檢視。他表示稍後會提出臨時動議。

48. 黃戊娣女士同意上述多位委員的意見，並詢問部門有否參考馬鞍山公路的情況，因馬鞍山公路分別設有 80、70 及 50 公里的時速限制。部門又有否考慮分別提供兩條行車線往城門隧道公路及青沙公路會增加汽車流量，造成擠塞問題。

49. 韋國洪先生表示，他分別收到有關屋苑及大圍商戶反對封閉支路的投訴。他認為顧問公司過往的表現並不理想，對顧問公司的研究結果及意見存有疑慮。另外，他建議畫上黃線，提醒駕駛者時速由 70 公里減至 50 公里。

50. 黃重生先生的回應綜合如下：

- (a) 署方清楚知道封閉支路對區內交通造成的影響，但現時仍未有合適的解決方法。在未達成共同接受的解決方案前，不會封閉支路；

- (b) 興建 T3 號道路前，該段大埔道的限速為 80 公里，在現時限制下未能安排限速 70 公里，故採用臨時交通安排限速 50 公里。限速 70 公里及限速 50 公里的道路設計截然不同。在繁忙時段，因車輛多的情況下，行車速度不能達至 50 公里，但非繁忙時段則可高於時速 50 公里。在同一高速公路設不同時速限制容易造成混淆及意外，限速 50 公里只是臨時交通安排。署方已與曉翠山莊的居民代表會面，現正由衛慶祥先生安排與其他居民代表會面；
- (c) 署方預計會在明年一月的委員會會議向委員交代去年五月委員會就 T4 號道路所通過的兩個動議；
- (d) 署方正考慮是否可增加資源解決問題。另外，興建隔音屏障並非款式問題，而是隔音屏障需植入地底內。由於擬建的隔音屏障體積不小，地基所佔面積很大，或會影響大埔道的行車線，令交通擠塞問題更為嚴重；以及
- (e) 分別前往城門隧道公路及青沙公路的汽車流量已出現飽和現象，最終各提供兩條行車線往城門隧道公路及青沙公路是必須的。

51. 徐潤君先生表示顧問公司於本年四月曾收集車輛數目。早上最繁忙的一小時內，往城門隧道公路南行線達 2 406 客車架次、往青沙公路南行線達 1 895 客車架次及往支路的行車線達 347 客車架次。下午最繁忙一小時內，往城門隧道公路南行線達 1 804 客車架次、往青沙公路南行線達 1 416 客車架次及往支路的行車線達 496 客車架次。按照標準，每條行車線達 1 800 輛客車架次便屬飽和。

52. 彭長緯先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求政府必須保留大埔公路—沙田段支路(蔚景園)，並促請新界東拓展處研究其他方案以解決有關路段交通及保護環境的訴求。”

何厚祥先生和議。

53. 衛慶祥先生建議將“大埔公路—沙田段支路(蔚景園)”改為“大埔公路—沙田段蔚景園前支路”。

54. 彭長緯先生接納衛慶祥先生的建議，並修改臨時動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求政府必須保留大埔公路—沙田段蔚景園前支路，並促請新界東拓展處研究其他方案以解決有關路段交通及保護環境的訴求。”

55. 委員會以 24 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，一致通過上述經修改後的臨時動議。

56. 韋國洪先生要求將動議轉交發展局局長及運輸及房屋局局長。

(會後註：秘書處已於二零零八年十一月十二日將動議內容向發展局及運輸及房屋局轉達。)

建議於美田路至顯徑街之間一段車公廟路興建單車徑  
(文件 TT 86/2008)

57. 運輸署工程師(沙田二)梁潔韻女士簡介文件內容。

58. 韋國洪先生讚賞運輸署在短時間內採納委員在上一次委員會會議提出的意見。他表示修改後的建議方案在設計及安排上均令人滿意，同時可方便居民、單

車使用者及駕駛人士。他認為 20 個月的建造期過長，應盡量縮短。另外，他建議在美田路附近的單車停泊處增加路燈，以及在顯田游泳池旁加設單車停泊架。

59. 馬行健先生對建議方案表示歡迎，但希望部門可稍作修改：

- (a) 現時醫療輔助隊新界東總區辦事處外的停車灣可方便市民，特別是小孩及傷殘人士可下車到泳池游泳，建議不要取消該停車灣；
- (b) 在鄰近單車徑位置加設單車停泊處，方便居民到泳池游泳；
- (c) 在 150 米禁止單車路段的路面上加設指示線，指引踏單車者推單車；以及
- (d) 美田路港鐵車站外的樹木過低，容易造成意外，建議整理樹木高度至單車徑水平。

60. 潘國山先生支持建議方案，並表示建議正好回應上屆由他提出有關沿車公廟路興建單車徑的動議。修改後的方案有助減輕田心街單車徑的負擔。田心街及車公廟路交界西面增設行人過路設施，可方便隆亨邨及顯徑邨的居民使用新單車徑。

61. 林松茵女士對建議方案表示支持，並讚賞運輸署的效率。她希望部門提供更多移植樹木的資料，並希望在加建設施及種植樹木兩者之間取得平衡。

62. 何厚祥先生詢問取消停車灣所帶來的影響及如何補救。如取消停車灣，他建議運輸署考慮在轉彎後近泳池位置設臨時上落客地點。他詢問可否把 150 米禁止單車路段改為單車徑，使單車徑連貫一起。他詢問該路段的闊度為多少，是否足以興建非標準的行人單車兩用道路。另外，他希望提前動工日期及縮短施工

期。

63. 梁潔韻女士的回應綜合如下：

- (a) 20 個月動工期屬初部估計時間。由於工程涉及更改種植地帶及單車徑的詳細設計，加上法定和行政程序，現時未能確定可否縮短設計及動工時間。運輸署會與路政署工程部進一步商討有關可行性；
- (b) 是次文件主要就單車徑的路線設計諮詢委員。加設路燈及單車停泊處等會包括在詳細設計內；以及
- (c) 如取消停車灣，醫療輔助隊可使用本身的停車場上落客。運輸署會向康文署了解泳池使用者的需要，再評估是否需要保留停車灣。

64. 主席請委員表決是否支持運輸署的建議方案。

65. 委員會以 27 票、0 票反對及 1 票棄權，一致通過運輸署的建議方案。

(韋國洪先生、彭長緯先生、鄭則文先生、劉偉倫先生及蔡亞仲先生此時離席。)

### 動議

李子榮先生提出有關開辦沙田至將軍澳巴士線的動議  
(文件 TT 74/2008)

66. 湯寶珍女士表示，公營巴士具有存在價值，不能以其他交通工具取代。沙田及馬鞍山居民不時要求開設前往將軍澳的巴士線。由於李子榮先生未能出席會議，她代為提出動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署盡快批准開辦沙田至將軍澳巴士線，回應市民強烈要求。”

袁貴才先生和議。

67. 委員會以 28 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，一致通過上述動議。

### 提問

鄧永昌先生就美田邨一帶對外交通的提問

(文件 TT 75/2008)

68. 鄧永昌先生對運輸署的書面回覆表示不滿。隨著美田邨人口急增，有關問題需盡快解決。單靠小巴接載居民到鐵路站的運輸政策似乎是該區獨有，反映部門漠視該區居民的需求。運輸署的書面回覆表示如 46X 或 85 號巴士線行經該區，每程行車時間約增加 6 至 8 分鐘。他建議安排 46X、81、E42 及 85 等巴士路線駛經 T3 號道路的迴路，在美林巴士總站設站，或在 T3 號道路地盤對出行人橋橋底開闢彎位。上述兩個方案均可縮減所增加的行車時間，後者更可縮減 3 至 4 分鐘。最理想的方案當然是開辦新巴士。他重申依賴小巴服務難以解決該區問題。

69. 陳盧燕冰女士表示，運輸署回覆指 81S 和 305 號巴士線的半小時載客率約為 75%，故未能安排增加班次。她詢問 75%是如何計算出來。該兩條巴士線均行經顯徑邨，早上八時半的班次駛至顯徑邨已是八時四十五分，對前往港島區上班的居民來說已太晚，因此乘客較少。若把該班車的乘客量計算在內，並不合理，而較早的班次則滿載乘客。顯徑邨亦未有直通巴士往佐敦及中環等地方。81S 及 305 號線可同時方便美田邨及顯徑邨的居民，運輸署應一併考慮美田邨及顯徑邨

居民的需求。她認為即使未能安排該兩條巴士線全日行走，至少應於早上繁忙時間增加班次，以及增加晚上班次，以方便下班的居民。現在經濟環境欠佳，要求市民轉乘，只會浪費市民的時間及金錢。

70. 馬行健先生表示，美田邨入伙單位共六千多個，合共兩萬多名居民，但美田邨未有直接對外的巴士線。他贊同鄧永昌先生的建議，認為在 T3 號道路地盤對出位置開闢彎位設站，可同時方便美田邨及美松苑居民乘搭多條巴士線，包括 46X、85、85B、E42 及 81 號線。

71. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 有關增設停車彎位的建議，須查清該地方業權才可進一步回應。運輸署會研究有關可行性及對現有安排的影響；以及
- (b) 81S 和 305 號巴士線的載客率是以最繁忙的半小時計算，並包括企位在內。

72. 鄧永昌先生希望聽取巴士公司的回應。

73. 九龍巴士(1933)有限公司經理(車務)馮兆雄先生回應表示，九巴公司會與運輸署商討在 T3 號道路地盤對出位置設站可行性。另外，九巴公司一直密切留意美田邨一帶的巴士服務，並進行調查工作。現時的巴士班次能夠應付乘客需求，若乘客量增加，九巴公司會作出調整。增加班次需按照指引規定，如乘客量達到標準，才會增加班次。

74. 鄧永昌先生提出以下臨時動議：

“因應美田邨一、二、三期入伙後，人口激增，引致該區對外交通需求殷切。本會強烈要求運輸署從速改善美松苑、美田邨、美城苑、美林邨、恆峰花園、翠景花園及香粉寮等一帶對外交通，包括增加 63 號專線小巴班次，引入現有巴士線行走區內及增闢新線，便利大圍居民。”

袁貴才先生和議。

75. 委員會以 27 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，一致通過上述動議。

楊文銳先生就八號幹線自動收費亭的提問  
(文件 TT 76/2008)

76. 楊文銳先生表示，八號幹線通車至今已有不少改善，但南行或北行方向均需經常切線，甚至要在一百米距離內連切三條行車線，才可到達自動收費亭。他支持運輸署加設一個新自動收費亭，並希望可盡快動工。路牌方面仍有改善空間，很多路段需要在短距離內連切數條行車線，現時的指示牌數目未足以提醒駕駛人士切線。他提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署全面檢討及改善八號幹線各出入口之道路標記；及盡快於本年內加裝第三條自動收費亭給快線車輛使用，以確保道路使用者生命安全。”

黃嘉榮先生和議。

77. 運輸署高級工程師(沙田)張日華先生回應表示，運輸署現正安排增設第三個自動收費亭，工程將在明年第一季完成。

78. 主席建議只寫上“及盡快加裝”。



79. 楊文銳先生修改動議如下：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署全面檢討及改善八號幹線各出入口之道路標記；及盡快加裝第三條自動收費亭給快線車輛使用，以確保道路使用者生命安全。”

80. 委員會以 26 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，一致通過上述動議。

(林松茵女士及黃澤標先生此時離席。)

湯寶珍女士就交通燈失靈事故的提問

(文件 TT 77/2008)

81. 湯寶珍女士的意見綜合如下：

- (a) 近半年來，馬鞍山區曾多次發生交通燈失靈事故，尤以六、七月最頻密。七月中旬某天清晨五時三十分，馬鞍山警署門前的十字路口交通燈失靈，她與居民多次致電警方及政府熱線，但直至八時左右才有警員到場指揮交通，到九時左右才修理妥當。在七月下旬某天晚上八時左右，該處交通燈再次失靈，她與居民多次到警署報案，並致電機電工程署及政府熱線，直至九時左右才有警員到場指揮交通，到十時才修理妥當，但到十時半交通燈又再次失靈。警方的書面回覆表示事發時為非繁忙時間，交通流量稀少，因此未有派警員到場指揮交通。她表示，早上七至八時有大量學生及上班人士途經該處，屬繁忙時段，警方不應等待市民再次報案才有所行動。她詢問馬鞍山警署可否安排交通組人員即時到場指揮交通，而不用等待新界南交通總部派員；

- (b) 運輸署回覆表示新界區交通燈控制中心的運作時間為星期一至五早上七時半至晚上七時半，以及星期六早上九時至晚上七時。她詢問星期日全日或其他日子的深夜時間一旦發生事故，是否沒人理會。她表示早上七時半才有控制員監控並不合理，加上交通燈控制中心屬重要單位，應該二十四小時運作，而負責人員在事故發生後應立即通知警方處理；
- (c) 事故在五時三十分發生但到九時左右機電工程署才修理完畢，歷時共三個多小時，非常不合理，她認為當局必須提升服務效率。她詢問機電工程署是否有一組工作人員專責處理沙田區的問題及每月出勤的次數。另外，她又查詢沙田及馬鞍山的交通燈失靈黑點及事故次數等；以及
- (d) 該十字路口曾多次發生意外，居民希望加大紅綠燈，並增設紅綠燈和路牌，以及升高安全島，以改善該路口的交通情況。

82. 黃戊娣女士表示，湯寶珍女士剛才指警員在八時多才派員到場指揮交通，但警方卻表示接報後已即時派員到場，當中是否有任何誤會。她同意湯寶珍女士的意見，認為事故發生的地點鄰近馬鞍山警署，為何要待市民再次報案才有所行動。她詢問在交通燈控制中心辦公時間外，如何處理交通燈控制問題，以及部門的服務承諾和評估準則。

83. 容溟舟先生的詢問綜合如下：

- (a) 全港共有多少個交通燈控制中心，其他控制中心的運作時間是否與新界區交通燈控制中心相同。政府 1823 熱線都能提供二十四小時的服務，而交通燈控制中心屬人命攸關單位，應二十四小時運作。現今資訊及技術發達，部門可考慮將三個控

制中心合併，重新調配人手，以便控制中心二十四小時運作；

- (b) 警方如何界定有關地方及時段是否繁忙，為何未能即時派員指揮交通。他詢問警方是否人手不足，並且不能接受該繁忙路口沒有警方人員到場指揮交通；
- (c) 交通燈位於室外，有損壞及故障的可能性。他詢問是次事故的起因及日常維修的安排；以及
- (d) 機電工程署在接獲通知後需時多久才可到場維修。

84. 主席表示，該十字路口十分危險，詢問部門有關事故應屬緊急還是普通情況。另外，他請部門提供二十四小時的熱線電話。

85. 香港警務處沙田區交通隊主管葉少偉先生回應表示，在發生交通燈故障後，警方會因應個別道路當時的環境處理。沙田警區與新界南交通總部已就此事件作全面檢討，以改善路牌指示及各項配套，提升沙田警區的服務質素。

86. 張日華先生回應表示，交通燈控制中心星期日未有人員當值，原因是先前資源不足，部門曾縮減人手。現時全港共有三個交通燈控制中心，分別負責香港、九龍及新界的交通燈，三個中心的辦公時間完全一樣。上述兩次發生事故的時間剛巧在辦公室時間以外，而每支交通燈的位置附近已張貼電話號碼，供市民直接致電機電工程署，要求緊急維修。

87. 機電工程署高級工程師/運輸、保安及中央工程 3 陳忠榮先生回應表示，機電工程署受運輸署委託為交通燈設施提供維修服務。根據機電工程署與運輸署的

服務水平協議書，機電工程署的辦公時間是由早上七時至晚上八時，而機電工程署與運輸署的服務承諾是在早上七時至晚上八時的服務時間內，在接獲通報兩個半小時內派員到達現場。由於上述兩次事故的時間剛巧在辦公室時間以外，故未能即時作出維修。但在非常緊急及存在危險的情況下，例如漏電，機電工程署會有二十四小時技術員到場截斷電源，確保市民安全，但並非進行維修工作。至於馬鞍山警署門前的交通燈在維修後再次失靈是由於有間歇性故障的組件，以致在正常維修及檢查中未能即時察覺故障的原因，最終在七月二十一日找出有間歇性故障的燈線，並已立即更換。該組交通燈在七月二十一日至目前為止，再沒有發生全組失靈的嚴重故障。

88. 湯寶珍女士提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署、警務處、機電工程署應通力合作，遇有交通燈故障，應 24 小時監控及處理，以確保駕駛者及行人的生命安全。”

龐愛蘭女士和議。

89. 委員會以 22 票贊成、0 票反對及 2 票棄權，通過上述臨時動議。

楊祥利先生就馬鞍山村路的提問

(文件 TT 78/2008)

90. 主席對有關部門的書面回覆表示滿意，並重申該村路在平日早上及假日人車皆多，實施單線雙程行車非常危險。

91. 莫錦貴先生表示，有關部門在動工前必須諮詢當地村民及礦場居民。

92. 主席表示，鑑於馬鞍山村路每日的人流極高，每逢假日十分擠擁，大量車輛在單線雙程及沒有行人路設施的道路上行走，容易造成危險，他提出以下臨時動議：

“為保障道路使用者及駕車人士的安全，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求特區政府盡快展開馬鞍山村路的改善工程，及在施工期間採取措施保障駕駛人士及市民安全。而工程計劃應諮詢馬鞍山村村民及礦場居民，盡量減低工程對當地居民帶來的影響。”

莫錦貴先生和議。

93. 委員會以 25 票贊成、0 票反對及 0 票棄權，一致通過上述臨時動議。

(葛珮帆博士及楊文銳先生此時離席。)

鄭楚光先生就駕駛改進學校的提問

(文件 TT 79/2008)

94. 鄭楚光先生感謝運輸署駕駛考試組代表出席會議，並對部門的詳盡書面回覆表示贊賞。他的意見如下：

(a) 詢問現時駕駛改進學校的課程是否只有課堂理論，而不包括路面實習。如未有路面實習，部門會否考慮開辦新駕駛改進學校時加入有關課程；

(b) 他在問題(d)部分詢問運輸署會否加強對初學者的訓練，而運輸署回覆指已加強對駕駛教師的監管，是否由於運輸署發現駕駛學校及教師在這方面有不足之處。據明報十一月三日刊登的交通意外新聞，駕駛者在倒車時未有留意右旁的一名婦

人，因而將她夾在車縫間拖行及輾過。這是否反映駕駛學校訓練上有疏忽。在教導學員泊位時，忽略了左鏡的訓練；以及

- (c) 運輸署在回覆中表示一旦發現教師的訓練質素未能達標，便會立即採取行動，例如發出警告信，甚至安排測試有關教師提供駕駛訓練的能力。他詢問部門有否實際個案。

95. 運輸署總運輸主任/駕駛事務阮康誠先生的回應綜合如下：

- (a) 現時駕駛改進課程包括不少於七小時的課堂教授，透過互動形式讓學員互相討論，教師亦會引導學員維持良好的駕駛行為及態度。有關課程的對象為持有駕駛執照的學員。他們的問題並非駕駛技術而是思想、駕駛行為與態度及價值觀，為了省時及方便，忽略了道路安全。因此駕駛改進課程集中在思想、行為與態度的教育，例如利用大量的剪報，教導學員一念之差將影響深遠。自二零零二年九月開辦課程以來，運輸署一直監察課程的成效。數據顯示，超過一半的學員在一年內未有再違規。署方曾參考外國經驗，發現有不少國家的駕駛改進課程並沒有提供路面實習課程。由於駕駛改進課程的學員已有一定的駕駛技術，路面實習課程的效益不會太大。因此，現時署方未有考慮加入路面實習課程；
- (b) 現時的駕駛訓練服務由政府指定的駕駛學校或私人駕駛教師提供，希望在監管上更為妥善。署方相當關注倒車意外，經常與駕駛學校或教師溝通，要求他們在教授倒車技術時，教導學員減慢速度及看清兩面鏡，以避免意外發生；以及

(c) 過去半年，署方曾向至少三位私人駕駛教師發出警告信。

96. 程張迎先生表示運輸署的文件指出強制修習駕駛改進課程的新條例於明年年初才實施，他詢問為何要留待明年實施，是否尚未準備充足。另外，有一半學員在課程完結後又再違規，是否表示其駕駛態度未有改善，以及再犯率為何。他同意違規者是由於駕駛態度問題，路面考核作用不大。他支持有關改進計劃。

97. 鄭楚光先生支持有關計劃，認為職業司機可無須停牌，繼續工作。他不認同所有學員都有豐富經驗，並認為不少違規司機並不清楚自己的錯處及正確的技術。他建議安排一堂路面實習課堂，由導師駕車示範。另外，有 43%學員會重犯，反映效果未如理想，希望可進一步改善。

98. 阮康誠先生表示改善道路安全並非單靠一兩項措施可達到，而要多方面配合。駕駛改進課程是其中一項，對改善道路安全有一定的作用，因此運輸署會繼續支持開辦有關課程。由於署方需安排全新的電腦系統，以實施強制修習駕駛改進課程新條例，因此須留待明年年初推行。另外，如加入路面實習課堂，收費會調高，未必合乎成本效益。

99. 羅光強先生支持開辦駕駛改進計劃，讓魯莽的司機重新學習。他認為應設實習課，以達致更理想效果，或交由執法部門決定違規者是否需學習路面課程。他建議駕駛改進學校提供不同功能的課程，讓執法部門選擇。

## 報告事項

### 運輸署進度報告

(文件 TT 80/2008)

100. 姚嘉俊先生感謝運輸署安排 A41 號巴士線於早上改在黃泥頭巴士總站開出三班特別班次。他希望部門與巴士公司商討安排數班回程班次到黃泥頭巴士總站。另外，他歡迎運輸署試辦由皇崗口岸往觀塘巴士線加設沙田中途落客站，並希望運輸署在下次會議提供試辦期，以及在沙田下車的乘客數字，並研究落實開辦由皇崗口岸往沙田的專車。

101. 黃戊娣女士希望了解試辦沙田中途落客站在宣傳方面的情況。她認為可考慮試辦由皇崗直接到沙田市中心或大圍公共運輸交匯處的專車，以了解真正的使用量。

102. 陳盧燕冰女士認為皇崗車站的人員可告知乘客往觀塘的專車在沙田設中途站，以吸引沙田居民乘搭該線。

103. 李永華先生感謝委員的意見，並表示運輸署會跟進。

(龐愛蘭女士此時離席。)

#### 工作小組報告

(文件 TT 81/2008)

104. 委員知悉道路交通安全工作小組的會議記錄。

#### 資料文件

開支科 7(交通及運輸)的財政狀況和活動進度

(文件 TT 82/2008)

路政署工程進度報告

(文件 TT 83/2008)



沙田區公共房屋及私人機構參建居屋計劃屋苑人口  
(文件 TT 84/2008)

沙田市中心交通違例檢控數字  
(文件 TT 85/2008)

105. 主席對路政署近來加快工程進度，表示讚賞。

106. 路政署新界區區域工程師(沙田)周振邦先生表示完成奧運馬術後，署方會盡快進行之前尚未處理的工程。

107. 委員會知悉上述四份資料文件。

#### 下次會議日期

108. 主席表示，下次會議定於二零零九年一月六日(星期二)下午二時三十分於沙田區議會會議室舉行。會議於下午六時十八分結束。

沙田區議會秘書處

STDC 13/15/45

二零零八年十二月