

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零一零年度第三次會議記錄

會議日期：二零一零年五月四日(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

<u>出席者</u>	<u>職銜</u>
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	“
何國華先生	“
簡松年先生,BBS,JP	“
林松茵女士	“
林康華先生,MH	“
劉偉倫先生	“
羅光強先生	“
李子榮先生	“
李錦明先生,MH	“
李有全先生	“
梁志堅先生,MH	“
梁志偉先生	“

列席者

李永華先生
周振邦先生
梁漢新先生

方寶珊女士
葉少偉先生
馮兆雄先生
鍾佩怡小姐

應邀出席者

陳記文先生
管慶餘先生

伍樹雄先生
袁福長先生
陳恭己先生
蔡玉蓮小姐

未克出席者

鄭啓祥先生

職銜

運輸署高級運輸主任(沙田)
路政署新界區區域工程師/沙田(1)
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
香港警務處沙田警區交通隊主管
九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)
新巴及城巴有限公司助理公眾事務主任

職銜

路政署高級區域工程師/東南
地政總署
沙田地政處高級產業測量師/西北
運輸署總運輸主任/駕駛事務
運輸署行政主任/駕駛考試(行動)
運輸署一級考牌主任
香港鐵路有限公司
公共關係主任-對外事務

職銜

增選委員 (未有請假)

負責人

主席表示，會議議程一為擴大討論議題，秘書處已於會前邀請非本委員會的議員出席會議。

擴大討論

排頭街公共運輸交匯處改善措施及港鐵沙田站至沙田政府合署行人天橋工程
(文件 TT 29/2010)

2. 主席歡迎路政署高級區域工程師/東南陳記文先生、運輸署高級工程師(沙田)張日華先生及地政總署沙田地政處高級產業測量師/西北管慶餘先生出席會議。

3. 主席歡迎運輸署及路政署提交會議文件 TT 29/2010，介紹排頭街公共運輸交匯處(交匯處)改善措施及港鐵沙田站至沙田政府合署行人天橋(天橋)工程。他表示沙田區議會(區議會)約於十年前已爭取興建行人天橋連接沙田火車站與沙田政府合署(合署)。根據區議會秘書處的資料，區議會早在二零零二年已開始討論有關天橋方案，及後於二零零三年設立了“關注沙田火車站至政府合署行人天橋工程工作小組”。工作小組於二零零六年與各政府部門及新鴻基達成共識，而區議會亦於二零零六年的交通及運輸委員會會議上通過天橋的原方案。由於部分排頭村居民反對，刊憲工作一再擱置。去年路政署與其他相關政府部門在回應區議會就有關天橋的最新進展的詢問時，決定成立工作小組，重新研究天橋方案。

4. 陳記文先生及張日華先生簡介文件內容。

(鄭則文先生此時到達。)

5. 程張迎先生歡迎落實天橋計劃，並提出詢問如下：

(a) 天橋的動工時間及竣工時間。天橋會否接駁港鐵沙田站三樓平台，及天橋由港鐵沙田站至新城市中央廣場(中央廣場)再連接合署，整段天橋會否設置上蓋；

(b) 行人通道的設計是否符合無障礙設計原則，以方便乘坐輪椅人士使用；以及

(c) 天橋竣工後，天橋下所有小巴士站會否遷至港鐵沙田站三樓平台，如是，小巴乘客怎樣前往合署。

6. 容溟舟先生有關交匯處的詢問綜合如下：

(a) 現時康樂及文化事務署(康文署)總部大樓外的小巴士站共有六條小巴線，包括 27 號線及 28K 號線，但現時該處只有四個泊車位，小巴“調頭”極不方便。他詢

問運輸署可否重新安置部分小巴線車站；以及

- (b) 交匯處改善措施包括在康文署外加設過路處，他詢問運輸署過路處的設計是否方便行人使用及可否在康文署後面設立迴旋處，方便車輛“調頭”。

7. 簡松年先生的詢問綜合如下：

- (a) 若把的士站遷至排頭街，道路會收窄，影響前往新城市廣場或合署的車輛。另外，的士站對面的小巴士站亦有小巴出入排頭街，他詢問排頭街是否適合設置的士站；
- (b) 詢問天橋的詳細接駁安排，包括天橋與港鐵沙田站、中央廣場及合署的確實接駁位置，以及天橋是否設有上蓋；以及
- (c) 往康文署的行人路使用率頗高，使用者包括上禾輦村居民、下禾輦村居民及康文署職員，他詢問可否加設上蓋，以免行人受日曬雨淋之苦。

8. 李子榮先生的提問及意見綜合如下：

- (a) 天橋落成後，由港鐵站至排頭街的斜道會否保留。新的士站設於排頭街未必適合，道路會收窄，對使用排頭街的車輛構成危險，建議把的士站設於靠近鐵路的小路；
- (b) 同意簡松年先生建議為前往康文署的行人路加設上蓋；以及
- (c) 27號專線小巴遷至新小巴士站後，擔心行人過馬路的安全。

9. 黃戊娣女士支持興建天橋及有以下的詢問及意見：

- (a) 刊憲後，若有反對聲音，將如何處理；以及
- (b) 同意程張迎先生的意見，認為行人通道須符合無障礙設計原則，方便長者和有需要人士。委員會於二零零九年七月七日會議上就交匯處提出多項改善建議，詢問運輸署有否採納。

10. 李錦明先生的建議及意見綜合如下：

- (a) 建議加設樓梯連接天橋和綠色專線小巴士站，避免人車爭路，保障行人安全；以及
- (b) 認為現時排頭街行人路並不寬闊，若新的士站設於排頭街，的士上落客時會佔用行人路，該處會更為狹窄。

11. 陳記文先生的回應綜合如下：

- (a) 政府正與發展商商討天橋計劃，預計可於二零一零年下半年刊憲。若刊憲階段有市民反對，會按照既定程序處理，預計需時六至七個月。與此同時，發展商可進行詳細設計，若反對意見獲適當處理，發展商便可招標。預計最快可於刊憲後一年動工，工程需時約兩年至兩年半；
- (b) 港鐵站旁往排頭街的斜道將會保留。天橋與港鐵站的連接口位於港鐵站巴士站平台出口，鄰近往排頭街斜道的開端，接駁口的高度與平台一樣，市民可沿著港鐵站出口的有蓋通道直接進入有蓋行人天橋。離接駁口不遠的位置設有升降機，方便有需要人士前往交匯處。天橋會在同樣水平沿排頭街行人路伸延至中央廣場，接駁口位於中央廣場二樓平台。若市民離開中央廣場，可使用廣場二樓近天橋位置的升降機、斜道或樓梯，而有關設施亦是 24 小時開放；

- (c) 由於中央廣場與政府合署的連接口設於政府合署三樓扶手電梯旁，若市民前往合署，可使用升降機或扶手電梯到廣場三樓，到達政府合署後，可使用合署的扶手電梯直達地下，或使用玻璃門後的升降機往其他樓層或直達地下。因此，整段行人通道都是無障礙。連接合署和中央廣場的天橋會於政府合署開放時間內開放，亦會配合政府合署於晚上舉辦的活動而延長開放時間，並會在天橋擺放指示牌；以及
- (d) 加設接駁樓梯連接天橋和綠色專線小巴士站是最理想的作法，但交匯處地面空間有限，加上要考慮天橋使用者的需求，以及避免影響附近樹木、地下公共管道及設施，設計天橋時已盡量平衡各個因素及善用地面空間，例如已加設連接天橋和排頭街的升降機。由於空間有限，若加設樓梯，會與天橋設計有衝突，希望委員會諒解。

12. 張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 該署參考了委員會於二零零九年七月七日會議上就排頭街公共運輸交匯處提出的建議，及就天橋設計的最新發展，對之前的交匯處改善方案作出了修改。為紓緩排頭街公共運輸交匯處的擠塞情況，穿梭巴士站建議遷至康文署總部大樓對出停車處，現時 27 號專線小巴士站將遷至排頭街的小巴士站內，因 28K 號專線小巴士站並不在排頭街，故不會受改善方案影響。另外，會保留鳳城酒家外的的士站。連接康文署總部大樓及沙田站的一段排頭街行人路將會擴闊，往康文署總部大樓的市民可沿這行人路到該大樓附近較少車輛使用的一段排頭街橫過馬路；
- (b) 在建議設的士站的一段排頭街將由兩條行車線轉為一條寬闊的行車線，其寬度約為 5 米，比一般行車線只為 3.5 米左右的寬度闊很多。加上綠色專線小巴士站的出車處會擴闊，使小巴駛出排頭街時會更為暢順，

因此新的士站設於排頭街不會影響行車；以及

- (c) 按規定，若行人路加設上蓋，人流須達每小時四千人，估計該行人路遠未達此要求。而且，部分行人路途經港鐵站汽車出入口，若加設上蓋，其高度須達六米，將顯著削弱上蓋的效用。

13. 議員及委員以 36 票一致通過文件 TT 29/2010 的方案。

14. 主席表示擴大討論議題到此結束，非本委員會成員可以離席。

(簡松年先生此時離席。)

通過二零一零年三月九日會議記錄

15. 秘書處表示會前收到修訂建議如下：

修訂一：

第 26 段由：

(g) 「……82K 號巴士線現時的行車里數為 12.5 公里，根據上述等級表收費應為 4.4 元，但巴士公司只收取 3.8 元。……」

修訂為：

(g) 「……82K 號巴士線現時的行車里數為 12.5 公里，根據上述等級表~~則~~收費應為 4.4 元，但巴士公司只收取 3.8 元。……」

修訂二：

第 64 段由：

「游妙兒女士重申在上文提及九巴對馬鞍山至將軍澳巴士線的立場。」

修訂為：

「游妙兒女士重申在上文提及九巴對沙田／馬鞍山至將軍澳巴士線的立場。」

委員會通過二零一零年三月九日的會議記錄。

(何國華先生、李有全先生、胡永權先生、余秀珠女士此時離席。)

報告事項

興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議評審結果

(文件 TT 37/2010)

16. 張日華先生簡介文件內容。

17. 羅光強先生的意見綜合如下：

- (a) 富寶花園至西沙路的斜坡共有 101 級台階，若以 15 級台階等同一層樓高計算，約有七層樓高。富寶花園的售樓書訂明擬於斜坡上興建天橋，但富寶花園已入伙 17 年，至今仍未興建天橋，他曾於區議會上詢問政府部門有關原因，但政府部門無法解答；
- (b) 感謝運輸署張日華先生多次到場視察，亦歡迎是次的“興建上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統建議評審”(評審)。他對評審準則存疑，並詢問評審是否具透明度，以及是否設有上訴機制；
- (c) 認為富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統的建議應獲較高評分，行人通道可接駁馬鞍山鐵路站，除了富寶花園居民，附近的錦英苑、錦龍苑及利安邨居民亦可受惠，合共約四萬多人。升降機亦可方便居民

前往馬鞍山的健康院和馬鞍山鄰里康齡中心。他舉例指，多年前選舉票站曾設於馬鞍山鄰里康齡中心，但該處位置不便，有傷殘人士投訴未能前往票站。此外，多年來亦有市民在該處發生意外。因此他認為評審準則內“周邊環境”下的“與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況”、“與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況”、“效益”下的“節省行程時間／費用”和“道路安全”，以及“實施”的“成本效益”等準則應獲較高分數。他質疑評審是否過於粗疏；以及

- (d) 只為首十項建議方案進行可行性研究，有欠公平。由於各個項目得分差距不大，第十和第十六項僅相差數分，希望運輸署可一併為富寶花園的建議進行可行性研究，平均分配資源給各區。

18. 彭長緯先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 穗禾苑入伙三十多年，超過百分之二十人口年齡達 65 歲以上，約共二千多名長者，興建自動扶手電梯可連接港鐵火炭站，而建議地點亦屬地政總署管轄，因此穗禾苑的建議方案理應獲較高分數；他查詢為何華景山莊的人口較穗禾苑少，得分卻比穗禾苑為高；以及
- (b) 詢問穗禾苑方案得分的評核準則，為何有些項目得分“0.5”或“0.8”，並認為“周邊環境”下的“受惠區域內目前的人口和就業情況”、“受惠區域內年屆 65 歲或以上的現有人口”、“與受惠區域內現有或已落實興建的集體公共運輸設施的連接狀況”、“效益”下的“道路安全”及“實施”下的“土地需求”和“成本效益”應獲較高分數。他查詢評審委員會的成員名單及認為資源應平均分配給各區。

(黃澤標先生此時到達。)

19. 何厚祥先生的詢問及意見綜合如下：

- (a) 詢問運輸署是否有其他機制可接納新建議方案，如有，有何渠道遞交申請，以及如何安排有關評審工作，以及運輸署落實工程的時間表及撥款安排；以及
- (b) 為何評審結果首十項建議方案才會進行可行性研究，應一併研究 18 個遴選方案，才較為合理和公平。若第 11 至 18 項建議方案留待日後與其他建議方案一併遴選，則有欠公平。

20. 容溟舟先生的詢問及意見綜合如下：

- (a) 質疑評審結果第一名“慈雲山行人通道系統”和第二名的“寶馬山行人通道系統”的方案甲和方案乙為何列入評審方案，認為前者是沙中綫未有加設慈雲山站的替代措施，而後者則是必須興建的項目；
- (b) 詢問評分的準則和比重，例如富寶花園和穗禾苑的建議方案於“受惠區域內目前的人口和就業情況”和“與其他現有或已落實興建的行人設施的連接狀況”皆得零分；
- (c) 房屋署於富寶花園的售樓書上訂明會興建一條天橋連接西沙路，但富寶花園入伙 17 年後仍未有天橋，詢問業主受騙應由房屋署、發展商、地政總署或運輸署負責；以及
- (d) 如何處理各個區議會不滿評審結果的意見，並詢問落實各項建議方案的時間表，包括可行性研究需時多久和工程何時動工。

21. 主席詢問顧問公司如何訂立評審機制，並詢問評審結果是否仍有討論空間。

22. 張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署邀請顧問公司為是次評審訂立評審制度，再根據評審制度，以劃一準則評審全港的建議方案，因此各區遞交的方案並無上限。至於葵青區多個建議方案均位列首十名，表示該區有多個地點需要興建上坡自動扶梯，希望委員會理解；
- (b) 評審時以量化指標計算得分，以“與受惠區域內現有或已落實興建的活動中心的連接狀況”為例，是計算該地點能否達到某個劃定量化準則，包括活動中心的大小、人流數量及與建議自動扶梯連接系統和升降機系統的距離，如距離多於三百米，得分為零分。他指出區內受惠長者數目是根據政府統計處提供的人口數據計算，如該地區的受惠長者人口達到一定數目，便可獲得若干分數。因此，評分為“零”的項目並不表示沒有需求；
- (c) 由於穗禾苑的人口只有一萬多人，落實建議後的受惠人數相對於其他建議方案為少，加上建議興建的扶手梯途經香港鐵路有限公司(港鐵)用地，涉及收地問題，因此穗禾苑建議方案的“成本效益”得分較其他建議方案為低；
- (d) 由於資源所限，只能為評審結果首十項建議方案進行詳細的可行性研究，預計路政署於本年下半年開始有關工作，需時兩至四年，然後開始工程前期的準備工作；
- (e) 公眾或區議會可隨時向運輸署遞交新建議方案，新建議方案將於下次遴選時與是次評審結果的第 11 至 18 項建議方案一併考慮；以及若委員有其他查詢，可於會後向有關委員解釋。

(盧偉國博士此時離席。)

23. 羅光強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優先興建沙田穗禾苑至火炭站扶手電梯及富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統，以解決當區居民的需求。”

彭長緯先生和議。

24. 彭長緯先生建議在動議內加入“並將十八項建議同一時間進行可行性研究”。

25. 羅光強先生同意把臨時動議修訂為：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求政府優先興建沙田穗禾苑至火炭站扶手電梯及富寶花園至西沙路升降機及行人通道系統，並將十八項建議同一時間進行可行性研究，以解決居民的需求。”

彭長緯先生和議。

26. 委員會以 32 票一致通過上述臨時動議。

(蔣德明先生此時到達。)

續議事項

政府部門及有關機構就上次會議討論事項的回覆
(文件 TT 28/2010)

27. 姚嘉俊先生的意見綜合如下：

(a) 對於運輸署和九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)沒有回應區議會提出開辦 49S 號巴士線及更改 49S 號巴士線名稱的訴求，表示失望；

(b) 明白開辦 798 號新巴士線牽涉多個區議會，需要收集

多方面意見，但九巴、新世界第一巴士服務有限公司(新巴)及城巴的回覆是為運輸署“護航”，未有回應區議會的訴求，對此深感失望；以及

- (c) 就善用烏溪沙站及交匯處的動議，運輸署在回覆中表示已有四條巴士線及鐵路服務前往其他地區，他認為運輸署完全沒有聽取區議會的意見。

28. 李子榮先生對九巴及新巴就 798 號巴士線的回覆，以及 798 號線未能繞經沙田區及未能於大老山隧道提供轉乘優惠，表示失望。他表示，798 號線上午六時四十分於將軍澳開出首班車至沙田後，巴士須駛回將軍澳，為何不能於同一時間在沙田提供對開服務，直至九時才於沙田開出首班車，他認為安排不合邏輯。

29. 運輸署高級運輸主任(沙田)李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 巴士規劃組已聽取委員會要求更改 49S 號巴士線名稱的建議，現處於研究階段，故現階段未有提供詳細回覆；以及
- (b) 由於開辦 798 號新巴士線需聆聽多方意見，現時仍在歸納各方意見，包括服務班次、路線及轉乘建議等，當取得進展後會盡快通知委員會。

撥款申請

道路交通安全工作小組撥款申請

(文件 TT 30/2010)

30. 委員一致通過道路交通安全工作小組提交的撥款申請，總額為 99,000 元。

動議

黃冰芬女士提出有關泊車咪錶收費的動議

(文件 TT 31/2010)

31. 黃冰芬女士簡介文件內容，並提出以下動議：

“要求運輸署以公平收費的原則，優化泊車咪錶的收費方式，以減輕駕駛者尤其是職業司機的泊車支出及負擔。”

楊祥利先生和議。

(黃澤標先生此時離席。)

32. 程張迎先生就上述動議提出的意見綜合如下：

- (a) 反對上述動議，認為動議混淆了停車場和路邊公眾泊車位的管理概念。一般收費停車場是商營的，他同意設立逐分鐘收費模式，但路邊泊車位卻是公眾資源，為需要在短時間內停泊車輛的人士而設，如過於便利使用者，容易被人濫用；
- (b) 支持現時路邊泊車位的收費模式。香港道路資源有限，路邊泊車位咪錶的收費時間分為十五分鐘、三十分鐘、一小時及兩小時時段，皆是針對泊車需求，是有效的調控機制，避免泊車位遭長期佔用，有違公平使用原則；
- (c) 文件內提及“設立逐分鐘收費模式，車主泊車時及離開拍卡”及“改變現時累積剩餘時間的方式，令車主在任何時間再增購泊車時間都可累積餘下的時間”的建議會引伸長期霸佔泊車位的問題，而貪小便宜的人士可能會使用前一位人士的泊車時間，間接減少政府收入。即使要求車主以同一張八達通卡增購泊車時

間，也難以解決車主遺失八達通卡而無法增購的問題。此外，有關建議為執法人員帶來負擔，例如無法追查車輛的停泊時間及追究車主離開時沒有拍卡的情況。泊車咪錶改為逐分鐘收費，駕駛者難以預計具體的泊車時間，建議未必方便使用者；以及

- (d) 就公平使用原則而言，不應側重考慮“職業司機”的負擔而忽略“非職業司機”。

(梁永雄先生此時離席。)

33. 主席表示，有市民反映路邊泊車位的收費模式欠彈性，車主每節收費尚餘少於十三分鐘的時數不能累積計算。他認同程張迎先生的看法，但市民提出的意見亦有道理，只是觀點與角度問題。

34. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 不支持動議，認為動議扭曲了運輸署的泊車咪錶收費制度。運輸署在網頁上已清楚解釋泊車咪錶的收費模式，“為了令設有咪錶的路旁停車位不會遭長時間佔用，電子泊車咪錶售賣的泊車時間以十五分鐘為一個單位……當使用者在電子泊車咪錶補購泊車時間時，倘若扣除中泊車時間單位的剩餘時間少於十三分鐘則剩餘時間不能累積計算，首次補購的泊車時間只會由一個完整的十五分鐘泊車時間單位取代。”使用者應知悉這種收費模式；
- (b) 詢問動議人有否數據支持更改現有泊車咪錶的收費模式及沙田區過去一年的路邊違例泊車個案；
- (c) 使用者有可能會遺失八達通卡，不贊成在泊車時及離開時以同一張八達通卡拍卡的建議，以及若逐分鐘計算泊車收費，泊車咪錶的設計應如何配合，有關裝置成本會否提高泊車收費。

35. 羅光強先生的意見綜合如下：

- (a) 認同委員反對長期霸佔路邊泊車位的看法。以逐分鐘計算泊車收費合乎公平原則，若委員支持私人停車場以逐分鐘計算泊車收費，亦應支持路邊泊車咪錶實施相同收費模式。由於路邊泊車咪錶已轉用電子收費模式，相信不會為使用者帶來不便；以及
- (b) 若使用者累積使用前一位未用完的泊車時間，亦要承擔遭執法人員檢控的風險。

36. 潘國山先生的意見綜合如下：

- (a) 希望了解運輸署現有收費模式的理念。建議以善用社會資源為原則，優化現有泊車咪錶的收費模式，加上八達通的收費模式靈活，相信不難實行；
- (b) 基於公平原則，建議刪去“尤其是職業司機”字眼，並於“優化泊車咪錶的收費方式”前加上“研究”兩字；以及
- (c) 為免浪費社會資源，加快泊車位的流轉，建議提供收費回贈，例如駕駛者在購買的泊車時間前離開，可獲得回贈。

37. 黃冰芬女士表示，動議是為了方便駕駛者使用泊車咪錶，希望車主可累積之前的剩餘時間。她支持潘國山先生提出為泊車者提供回贈的建議。

38. 李錦明先生要求運輸署代表回應上述討論。

39. 主席表示，部門無須在討論動議時作出回應。

40. 彭長緯先生的意見綜合如下：

- (a) 有關部門須就討論事項回答委員提出的問題，但無須

在會上即時回應動議事項，若有關動議獲委員會通過，相關部門須於下次會議提供書面回覆；以及

- (b) 路邊公眾泊車位除設於繁忙地段供駕駛者短時間停泊外，亦會設於沒有停車場的地方，而車輛在這些地點會停泊較長時間。他認為優化現有的泊車咪錶收費模式，於每節收費時間尚餘少於十三分鐘時增購時間及累積餘下時間，較合乎公平原則。他提出以下修訂動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會要求運輸署以公平收費的原則，優化泊車咪錶的收費方式，市民「再入錶」增購泊車時間，可累積時數方式計算。”

黃冰芬女士和議。

41. 委員會以 21 票贊成、5 票棄權及 4 票反對通過上述修訂動議。

提問

楊倩紅女士就低地台巴士的提問

(文件 TT 32/2010)

42. 楊倩紅女士的續問及意見綜合如下：

- (a) 政府推動“無障礙城市”屬德政，港鐵及各大私人屋苑和公共屋邨亦有提供相關配套，但現時多條巴士線的巴士仍未配備供輪椅上落的裝置，她詢問法例有否規定所有巴士必須配備有關裝置；以及
- (b) 運輸署表示調配低地台巴士時，會考慮巴士路線會否途經醫院，但根據九巴的回覆，沙田區多條途經醫院或診所的巴士線仍未有低地台巴士行走。她要求巴士公司盡快安排低地台巴士行走沙田巴士線，特別是途經醫院及診所的巴士線。

43. 容溟舟先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 經多次向運輸署及九巴反映後，巴士公司已安排低地台巴士行走 43X 及 86C 號線；
- (b) 低地台巴士的設計是爲了方便傷殘人士上落巴士，但新型低地台巴士的廢氣排放量較低，運輸署及巴士公司會優先調配低地台巴士行經繁忙地區，以致非繁忙地區途經醫院或診所的路線完全沒有低地台巴士行走；
- (c) 現時沙田區多條行經醫院的巴士線均沒有低地台巴士行走，例如 73A、82K、82M、85A、85M、89C 及 286M 號線等。由於九巴、新巴及城巴日後添置巴士時一律採購可供輪椅上落的環保型號，希望運輸署及巴士公司優先調配最少一至兩部新型號巴士行走途經醫院的路線，方便有需要人士；
- (d) 在購置新型巴士後，巴士公司可否優先調撥低地台巴士行走沒有低地台巴士服務的路線，以馬鞍山爲例，若每條巴士線獲調配一至兩部低地台巴士，合共只需十多部巴士；以及
- (e) 運輸署鼓勵運輸共融，但無法在硬件上配合，他詢問有否其他政策作出配合。若乘坐輪椅人士需要乘搭的巴士線沒有低地台巴士行走，巴士公司會如何安排。

(葛珮帆博士此時離席。)

44. 何厚祥先生的意見及詢問綜合如下：

- (a) 雖然運輸署及巴士公司對爲有需要人士提供配套服務持正面態度，但運輸署和巴士公司在回覆中似乎互相推搪，運輸署表示巴士公司會因應不同因素調配低地台巴士行走各路線，但巴士公司卻表示須按運輸署

指引編配；以及

- (b) 詢問運輸署及巴士公司安排低地台巴士行走所有巴士線需時多久，並要求盡快訂立實施時間表；以及希望運輸署注重環保之餘，亦照顧乘坐輪椅人士的需要，盡量安排低地台巴士行走有需要路線。

45. 運輸署高級運輸主任(馬鞍山)黃依凡女士的回應綜合如下：

- (a) 運輸署的長遠目標是把所有巴士轉為低地台環保巴士。因應運輸署的鼓勵，九巴、新巴及城巴已同意日後添置新車時一律採購可供輪椅上落的型號。現時該三間專營巴士公司的低地台巴士數量仍然有限，暫未能安排所有路線均有低地台巴士行走；
- (b) 由於可供輪椅上落的低地台巴士大多是較新的環保車種，在調配低地台巴士行走各路線時，專營巴士公司會考慮各有關因素，例如可使用的低地台巴士數量、巴士路線途經的建築物及設施(例如醫院)及乘客需求等。巴士公司為配合環保措施，亦會優先調配廢氣排放量較低的環保型低地台巴士行走繁忙地區，以改善空氣質素；以及
- (c) 暫時未有數據回覆安排所有路線以低地台巴士行走需時多久；以及運輸署已知悉委員會的意見，並歡迎委員隨時提供意見，署方會跟進及向巴士公司反映。

46. 九巴經理(車務)馮兆雄先生的回應綜合如下：

- (a) 由於低地台巴士數量有限，九巴會根據書面回覆內提及的指引和準則，編配低地台巴士行走不同路線。除了安排低地台巴士行走繁忙地區(如金鐘道、軒尼詩道及彌敦道等)，亦根據不同渠道收集的意見，在非繁忙地區有需要的路線加設低地台巴士服務，例如 85K、

86K、89D、43X 及 46X 號線等。雖然現時並非所有巴士線均有低地台巴士，但安排低地台巴士行走所有巴士路線是九巴的終極目標；以及

- (b) 歡迎委員及市民隨時向九巴反映意見，九巴會平衡各方意見，再作安排；以及九巴鼓勵有需要人士盡早向九巴查詢低地台巴士行走的路線，以便及早安排。

47. 新巴及城巴有限公司助理公眾事務主任鍾佩怡小姐的回應綜合如下：

- (a) 由於低地台巴士數量有限，巴士公司已因應整體車務需要，包括運輸署的規定及指引、客量需求、環保需要及有關路段的地理情況，安排車輛服務不同路線，盡量配合不同地區乘客的需求；以及
- (b) 任何人士如有需要，均可透過顧客服務專線，查詢所關注路線的低地台車輛服務詳情；以及會將委員意見轉達公司考慮。

48. 姚嘉俊先生建議運輸署要求巴士公司於每年年初提交巴士路線發展計劃時，盡可能列明哪些路線有低地台巴士行走，供委員參考。

49. 楊倩紅女士表示，並非要求巴士公司即時全線提供低地台巴士服務，但希望所有巴士線每天最少有一至兩班低地台巴士行走，方便有需要人士。她提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署制訂指引，促使三間巴士公司（九巴、新巴及城巴）盡快在沙田所有巴士線加入低地台巴士行走，以方便長者及乘坐輪椅人士上落之需要，並陸續將所有巴士更新為配備有低地台的型號。”

梁家輝先生和議。

50. 委員會以 28 票贊成及 1 票棄權通過以上臨時動議。

(馬行健先生和唐學良先生此時離席。)

李子榮先生就港鐵車費計算方法的提問

(文件 TT 33/2010)

51. 主席歡迎港鐵公共關係主任一對外事務蔡玉蓮小姐出席會議解答委員的提問。

52. 李子榮先生提出以下續問：

- (a) 除了路程外，港鐵釐訂票價會考慮甚麼市場因素。為何由觀塘前往大水坑站的車費較前往大學站高出 0.7 元，及為何由柴灣前往大水坑的車費較前往大學站高出 1.7 元；
- (b) 由觀塘及柴灣前往大埔墟及大水坑，票價相若；為何由中環、荃灣及旺角前往該兩個車站的車費卻有 0.4 元至 0.6 元的差別，及由沙田站前往旺角站的票價和前往旺角東站的票價相差 2.1 元；以及
- (c) 雖然上述車費的差距似乎不大，但港鐵每天有數以萬計的乘客，長遠而言，並非小數目；以及反對港鐵於六月份上調票價，認為“可加可減”機制似乎只有“加”，沒有“減”，建議港鐵以公平、公正、公開的原則釐訂票價。他稍後會提出臨時動議。

(林松茵女士、梁家輝先生、鄧永昌先生此時離席。)

53. 主席表示，運輸署過分保護港鐵，計劃巴士路線發展時往往以鐵路為先，沒有鐵路覆蓋的地方才考慮增設巴士線。另外，港鐵可自由調整票價，無須遵從任何車費等級表，對市民不公平。他表示會提出臨時動議。

(陳盧燕冰女士、梁志偉先生、劉偉倫先生、衛慶祥先生此時離席。)

54. 潘國山先生對港鐵的回覆表示遺憾，他的意見綜合如下：

- (a) 原先希望香港地下鐵路和九廣鐵路(兩鐵)合併為港鐵後可全面檢討票價釐訂機制，但港鐵只在原有基礎上調整現有票價，並不公平。他舉例，由紅磡站前往羅湖站的八達通收費為 31.3 元，若乘客先在上水站出閘，再入閘前往羅湖，總收費只是 26.8 元。為節省票價，不少本地乘客或來港訪客都會採用後者的方法，但對乘客甚為不便；以及
- (b) 反對港鐵釐訂票價時以市場情況為考慮因素，認為此舉對市民不公平；以及希望港鐵重新釐訂現有票價，以符合公平原則。

55. 姚嘉俊先生對港鐵的回覆表示失望。他表示，兩鐵合併後衍生的票價問題開始浮現，雖然單程票價一般有所下調，但新界東乘客受惠的程度有限。以東鐵綫“全月通”為例，售價為 380 元，若馬鞍山居民前往旺角上班，以每月工作 22 天計算，八達通票價合共 378.4 元，較“全月通”便宜。以同一原理計算由第一城往旺角的車費，八達通的收費為 312.4 元。他認為港鐵釐訂票價時忽略東鐵綫的使用者需求，甚至使市民蒙受損失。他要求港鐵檢討票價機制時一併考慮東鐵綫、馬鐵綫及“全月通”的票價安排，並促請運輸署監察。

56. 蔡玉蓮小姐的回應綜合如下：

- (a) 港鐵釐訂票價時，除了考慮車程長短的因素外，亦會考慮個別市場的情況，難以直接比較個別車程的票價；

- (b) 兩鐵合併後，港鐵網絡內的所有票價結構均沒有改變，並於二零零七年合併後，根據當時的票價結構調減車費，當時長途、中途及短途的車費均有不同比例的下調；
- (c) 東鐵綫同時提供本地(紅磡至上水)及跨境服務(來往羅湖及落馬洲)，由於服務性質不同，票價會設於不同水平，以反映不同市場的性質和服務。由紅磡前往羅湖或落馬洲，乘客可直接由紅磡站上車前往，車費以跨境綫計算；亦有乘客選擇於上水站出閘，此段車費以本地綫計算。選用後者會較為費時，為乘客帶來不便，但乘客仍可按個人需要選擇乘車模式；以及
- (d) 票價調整機制並非第一次實施。二零零九年首次實施時，整體票價調整幅度為+0.7%，少於規定的百分之1.5起動點，因此二零零九年並無調整票價。當時的百分之0.7增幅累積至今年一併計算，即現時實施的第二次；以及知悉有關“全月通”推廣的意見，港鐵會繼續因應市場情況，不時檢討現有的推廣，以吸引乘客使用鐵路服務。

(彭長緯先生此時離席。)

57. 李子榮先生提出以下臨時動議：

“沙田區議會交通及運輸委員會反對香港鐵路有限公司於本年六月加價，並促請鐵路公司立即全面檢討票價擬訂準則，使收費更公平。同時盡快提供更多票價優惠，減輕市民負擔，包括：

1. 推出鐵路全線月票計劃
2. 長者兩元乘車優惠擴展至星期一至星期日
3. 將全日制學生優惠資格擴展至 25 歲以上”

陳其興先生和議。

58. 委員會以 25 票一致通過以上臨時動議。

59. 主席提出以下臨時動議：

“鐵路及專營巴士是香港兩大主要民用交通運輸工具，但在收費標準方面卻有很大的差異。根據運輸署資料顯示，香港所有專營巴士的車資收費，均由行政長官會同行政會議所釐定的《車費等級表》劃一計算。但是，香港鐵路公司（港鐵）票價的釐定，卻沒有類似《車費等級表》的劃一標準，不同區域存在極大差異，對不同路段的乘客並不公平。

因此，沙田區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸當局，對港鐵票價釐定一個《車費等級表》的標準，保障乘客權益。”

黃冰芬女士和議。

60. 委員會以 25 票一致通過以上臨時動議。

湯寶珍女士就職業司機的健康的提問

(文件 TT 34/2010)

(楊祥利先生此時離席。)

61. 副主席姚嘉俊先生接替主席主持會議。

62. 湯寶珍女士的續問及意見綜合如下：

- (a) 規例只要求 70 歲以上人士在申領或續領駕駛執照時提交健康證明，她認為政府須明文規定所有人士申領或續領駕駛執照時提交健康證明，才是合理做法；

- (b) 政府有責任要求司機檢查身體，只鼓勵巴士及小巴的客運營業證申請者向司機提供身體檢查津貼，並不足夠。政府把監察司機健康的責任推卸給營辦商，例如專線小巴營辦商發現司機身體不適或精神狀況有異常時，才會要求司機停止駕駛工作；
- (c) 詢問申請人在申領及續領駕駛執照時是否需要聲明患有色盲；以及
- (d) 本年西沙路發生的嚴重交通意外，一輛小巴失控衝上巴士站。意外發生後，她致電馬鞍山警署當值警長了解傷者情況及資料，但回覆未能令人滿意。另外，錦英苑交通燈失靈事故，警方亦未能即時派員指揮交通。她希望有關方面作出檢討。

63. 羅光強先生的意見綜合如下：

- (a) 就湯寶珍女士提及的交通意外，提出他曾協助意外死者家屬申請死亡證，但未能索取有關資料，以致死亡證遲遲未能領取。他希望有關政府部門能夠明確指引辦理有關資料，使市民能盡快辦理；
- (b) 應關注司機的駕駛態度及營辦商有否向司機施加壓力，以致司機被迫超速駕駛，或在精神狀態不佳時駕駛；以及
- (c) 若運輸署能提供輔助設施，例如興建富寶花園至西沙路的升降機及行人通道，以方便富寶花園、錦英苑及利安邨居民，可避免是次意外發生，希望部門多加考慮。

64. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 專營巴士公司會要求司機定期檢查身體，若檢查結果未能達標，會調派司機到其他職位，但專線小巴公司

卻沒有這項要求；

- (b) 據了解，很多專線小巴司機是專營巴士公司的退休司機，他表示並非年齡歧視，但質疑專線小巴公司會投放多少資源資助司機檢查身體；以及
- (c) 公共運輸駕駛者與一般駕駛者不同，尤其是巴士、小巴及旅遊巴士司機，一旦發生意外，會影響乘客安全，建議運輸署向這類司機發牌或續牌時，採取較嚴謹的政策，例如規定司機定期檢查身體，以減少意外發生的機會，確保市民安全。

(鄭則文先生、蔡亞仲先生、何秀武先生、蕭顯航先生、余倩雯女士此時離席。)

65. 李永華先生的回應綜合如下：

- (a) 法例規定申請人申領及續領駕駛執照時，須主動聲明是否患有法例所指的疾病或身體傷殘，或任何其他疾病或身體傷殘，以致駕駛時可能對公眾構成危險。若任何人知情不報，屬違法行為可被處罰款及監禁；
- (b) 運輸署在業界會議上有敦促公共運輸營辦商在日常運作時應留意其屬下司機的健康狀況。另外，當評審新專線小巴路線經營權申請者時，如申請人向司機提供身體檢查津貼，可獲加分，以鼓勵新營辦商為司機提供身體檢查；
- (c) 《道路交通(駕駛執照)規例》第 374B 章附件 1 訂明，若不能在白天充足光線下讀出與他相距 23 米的登記號碼(有需要者在配戴眼鏡或其他矯正視力鏡片作為協助，仍不能讀出)，必須在申領及續領駕駛執照時主動申報；以及
- (d) 運輸署於去年十二月至今年四月舉辦“至 fit 安全駕

駛大行動”，以提升職業司機的安全及健康意識，並提供簡單的健康測試服務，鼓勵職業司機注意個人健康。

66. 警務處沙田警區交通隊主管葉少偉先生的回應綜合如下：

- (a) 警方處理公眾查詢時，包括議員的查詢，若問題涉個人私隱，前線同事均不便回答。若議員希望了解該次意外的一般情況，可直接與當區分區指揮官或分區助理指揮官聯絡；
- (b) 發生錦英苑交通燈失靈事件後，警方即時依照程序處理，明白處理手法有改善空間，但事後已即時作出回應；以及
- (c) 就申請死亡證有關資料，警方不是發證部門，會於會後提供。

(會後註：生死登記處有兩個辦公室，一個在港島區，電話：2961 8841；另一個在九龍區，電話：2368 4706。)

67. 湯寶珍女士表示，在中國內地申請駕駛執照時須提交“醫院健康證明書”，做法值得參考，但考慮到政府及醫院未能即時配合，故提出以下建議：

“湯寶珍建議政府在發出及續領職業司機道路交通駕駛執照前，申請者必須提交註冊醫生證明書，以證明其體格適宜駕駛車輛，以加強保障駕駛者、乘客及路人的安全。”

鄭楚光先生就新牌駕駛的提問

(文件 TT 35/2010)

68. 副主席歡迎運輸署總運輸主任/駕駛事務伍樹雄先

生、行政主任/駕駛考試(行動)袁福長先生及一級考牌主任陳恭己先生出席會議，回答委員提問。

69. 鄭楚光先生表示，雖然立法會於本年三月已討論有關議題，但運輸署的答覆未能令人滿意，因此在區議會再次提問。他的意見綜合如下：

- (a) 運輸署把私人駕駛教師執照由七類重組為三個組別是錯誤的。新政策實施後，降低了駕駛教師的入職門檻，持有私家車教師執照人士只要持有輕型貨車的正式駕駛執照三年以上，便可提供輕型貨車駕駛訓練；持有小型巴士教師執照人士若持有巴士的正式駕駛執照三年以上，便可提供巴士駕駛訓練。最諷刺的是，三十多位持有中型貨車教師執照人士雖未能通過重型貨車教師執照的考試，但新政策實施後可提供重型貨車駕駛訓練；
- (b) 他提議合併現有有三個駕駛教師執照組別（“三合一”建議），將現行私家車及輕型貨車、小型巴士及巴士，中型貨車、重型貨車及掛接式車輛三個組別的私人駕駛教師執照合併；
- (c) 若駕駛教師持有所有車種的駕駛執照，教授學生時可向學生灌輸其他車輛的知識，提升初學者的道路交通安全意識，減少交通意外。現時提供駕駛訓練的公司傾向聘請新入職駕駛教師取代現職教師，以節省開支，但新入職的駕駛教師經驗較淺，若提升對駕駛教師的入職門檻，可改善道路安全。現時香港同時持有三個駕駛執照組別的人士為數不少，相信提升入職門檻後仍有很多合資格的駕駛教師；
- (d) 運輸署公布學車人數下降，署方不應急於在二零零九年七月推出 460 個駕駛教師執照；
- (e) 運輸署回覆“三合一”建議並非其他地方慣常採用

的做法，但不代表香港不能採用；以及

- (f) 希望運輸署制定政策時，以道路交通安全為首要考慮因素。

(楊倩紅女士此時離席。)

70. 伍樹雄先生的回應綜合如下：

- (a) 運輸署十分關注道路交通安全，把道路安全放於首位。政府現時採用“雙軌制”駕駛訓練政策，一方面設立駕駛學校，提供非路面駕駛訓練；另一方面容許私人駕駛教師在公用道路上提供駕駛訓練。此制度至今行之有效；
- (b) 運輸署在一九九九年進行檢討，把私人駕駛教師執照重組為三個組別，包括第一組別“私家車及輕型貨車”、第二組別“小型巴士及巴士”及第三組別“中型貨車、重型貨車及掛接式車輛”。申領駕駛教師執照人士，須持有相關組別車輛的正式駕駛執照最少三年；
- (c) 運輸署於一九九九年與業界議定，以當時三個駕駛教師組別的私人駕駛教師執照數目為基準，如某組別的有效私人駕駛教師執照數目降至基準九成或以下，便會考慮為該組別簽發新私人駕駛教師執照。自一九九九年起，運輸署每兩年進行檢討，決定是否需要發放新的駕駛教師執照。經檢討後，於二零零二年簽發 173 個第一組別駕駛教師執照，及在二零零八年經檢討後，簽發三個組別共 460 個駕駛教師執照；
- (d) 在檢討簽發私人駕駛教師執照時，須考慮交通運輸情況、駕駛訓練政策，以及各汽車組別對私人駕駛教師的駕駛訓練需求。若增發駕駛教師執照，須公開邀請所有合資格人士按分組方式參加不同考試，以取得某

類車輛駕駛訓練服務的資格；

- (e) 政府按照明確指引發放駕駛教師執照，但部分業界駕駛教師向運輸署反映現行簽發駕駛教師執照的制度較為僵化，例如當第一組別的有效私人駕駛教師執照數目降至基準九成或以下時，只會按規定公開邀請所有合資格人士申請，而不會優先考慮持有第二或第三組別駕駛執照人士。運輸署已於本年三月在立法會交通事務委員會會議上表示會檢討現行機制，並提出三個方案，第一是維持現狀；第二是取消個別組別基準，但維持私人駕駛教師執照總數的基準；第三是取消所有私人駕駛教師組別的基準。運輸署正聆聽業界人士及議員的意見，以優化和改善現行制度；以及
- (f) 政府制訂政策時，會研究海外的經驗作為參考，希望委員理解。

黃戊娣女士就馬鞍山車禍的提問

(文件 TT 36/2010)

71. 黃戊娣女士的意見及續問綜合如下：

- (a) 發生意外前曾建議運輸署於鞍祿街行人過路處設置行人斑馬線，意外發生後亦曾與張日華先生作實地視察，但運輸署回覆指該處交通流量未能達到設立斑馬線的要求。她詢問運輸署設置行人斑馬線的指標及評核方法；
- (b) 由於鞍誠街至新港城一段石階較為難行，行人大多選擇另一路徑，經鞍祿街過路處到新港城。雖然該處的交通流量未能達標，但由於有潛在危險，特別是富輝花園附近加設迴旋處後，駛出的車輛車速較快，她詢問會否考慮實際情況，彈性處理加設斑馬線的訴求；以及

- (c) 有市民反映，早上時段有輕型貨車利用過路處調頭，請警方留意。

72. 容溟舟先生的意見綜合如下：

- (a) 加設過路處可避免市民攀越中間的分隔欄，方便市民往返新港城、附近屋邨巴士站和小巴等；
- (b) 過路處的設計不太理想，鞍祿街的車輛流量雖不算多，但使用過路處的行人頗多，加上往迎濤灣方向設有避車處，若有人突然橫過馬路，避車處的司機未必看見，容易發生意外，認為應加設斑馬線或過路燈；
- (c) 詢問運輸署設置斑馬線或過路燈的準則，可否按實際情況彈性處理；以及發生意外後，警方有否即時或計劃採取行動。

(陳國添先生此時離席。)

73. 張日華先生的回應綜合如下：

- (a) 若於鞍祿街設置斑馬線，雙向的車流總和每小時最少要達到 800 架次。根據最近的調查顯示，鞍祿街雙向的車輛流量總和每小時只有五百多架次，即單方向平均每分鐘少於五輛車經過；以及
- (b) 暫時未收到意外調查報告，根據以往數年的數據，這次是該處首宗涉及汽車和行人的意外。收到意外調查報告後，該署將與其他部門研究所需的跟進工作。

74. 葉少偉先生的回應綜合如下：

- (a) 發生意外後，已即時與張日華先生聯絡，根據現場同事、張日華先生及議員提供的消息，得悉傷者情況嚴重，已即時親自處理，其後亦親自到現場視察。警方

在發生意外後即時送傷者到醫院，並運走肇事車輛檢驗；以及

- (b) 當日下午與張日華先生討論肇事地點的情況，並即時翻查過往意外記錄，顯示這次是該處首宗涉及汽車和行人的意外，警方亦沒有非法泊車的記錄。由於附近的鞍誠街和新港城有非法泊車記錄，鞍誠街更是警方的目標，故警方經常在附近巡查。

(會後註：警方已致電回覆黃戊娣女士，運輸署已同意在路中加建圓鐵柱，以防止車輛掉頭，黃戊娣女士滿意警方的回覆。)

75. 副主席表示，希望運輸署認真考慮委員的意見。如有需要，可於會後請黃戊娣女士補充意見，或實地視察情況。

報告事項

運輸署進度報告

(文件 TT 38/2010)

76. 委員備悉運輸署進度報告。

工作小組報告

(文件 TT 39/2010)

77. 委員備悉關注興建沙中綫及顯徑站工作小組、交通及運輸研究工作小組及道路交通安全工作小組的會議記錄。

資料文件

二零一零/二零一一年度委員會轄下開支科 7 的批准預算

(文件 TT 40/2010)

78. 委員備悉上述資料文件。

路政署工程進度報告

(文件 TT 41/2010)

79. 李錦明先生詢問如何改建田心街停車場的泊車位。

80. 鄭楚光先生詢問小瀝源路近黃耀南學校將擴展現有安全島，確實位置是否帝堡城對出的行人過路處。

(李子榮先生此時離席。)

81. 路政署新界區區域工程師/沙田(1)周振邦先生表示於會後回覆李錦明先生的查詢；以及小瀝源路近黃耀南學校將擴展現有安全島，確實位置是帝堡城對出的行人過路處。

82. 容溟舟先生詢問三項工程的詳情，包括於恆泰路及恆信街加設的行人過路設施；馬鞍山新港城鞍祿街加裝交通牌及漆上馬路路標是否張日華先生提及的鞍祿街交通指示改善工程；以及馬鞍山恆信街近亞公角街的模擬擴闊行人道的確實地點和詳情。

83. 張日華先生的回應如下：

(a) 將於恆泰路加設行人過路燈往錦泰苑。馬鞍山新港城鞍祿街加裝交通標誌及漆上道路標記是指鞍祿街的交通指示改善工程；以及

(b) 計劃在恆信街行車隧道加設行人路，但先要模擬巴士的轉彎情況，若巴士能順暢轉彎，才落實施工。

84. 委員備悉路政署的工程進度報告內容。

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 42/2010)

沙田市中心交通違例檢控數字
(文件 TT 43/2010)

85. 委員會備悉上述兩份資料文件。

下次會議日期

86. 主席宣布，下次會議定於二零一零年七月六日(星期二)下午二時三十分於區議會會議室舉行。

87. 會議於下午六時三十三分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零一零年六月