

沙田區議會
交通及運輸委員會
二零二一年度特別會議記錄

會議日期：二零二一年十二月二日(星期四)

時間：下午二時三十分

地點：沙田政府合署四樓

沙田民政事務處 441 會議室

<u>出席者</u>	<u>職 銜</u>	<u>出席時間</u>	<u>離席時間</u>
許立燊先生(主席)	區議會議員	下午二時三十分	下午三時五十一分
麥潤培先生	區議會主席	下午二時三十分	下午三時五十一分
冼卓嵐先生	區議會副主席	下午二時三十分	下午三時五十一分
鄭仲恒先生	區議會議員	下午二時三十分	下午三時五十一分
周曉嵐先生	”	下午二時三十分	下午三時五十一分
鍾禮謙先生	”	下午二時三十分	下午三時五十一分
衛慶祥先生	”	下午二時三十分	下午三時五十一分
張霖儀女士(秘書)	沙田民政事務處行政主任(區議會)4		

<u>列席者</u>	<u>職 銜</u>
林方達先生	沙田民政事務助理專員(1)
何健南先生	沙田民政事務處署理高級行政主任(區議會)
黃培佳先生	香港警務處沙田警區交通隊主管
袁雅雯女士	運輸署高級運輸主任/沙田
文祥光先生	運輸署工程師/沙田 1

<u>應邀出席者</u>	<u>職 銜</u>
謝建煌先生	運輸署總運輸主任/巴士發展(巴士安全)
黃培中先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(巴士安全)
譚浚熙先生	九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司 經理(公共事務)
廖華基先生	九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司 經理(車務)

應邀出席者

陳重懿先生

職銜九龍巴士(一九三三)有限公司及龍運巴士有限公司
主任(策劃及發展)**未克出席者**

林港坤博士

職銜

區議會議員 (已請假)

莫錦貴先生, BBS

”

(沒有請假)

負責人

沙田區議會(區議會)主席歡迎各委員、政府部門和機構代表出席會議。

2. 區議會主席提醒委員有傳媒正在拍攝、錄影及錄音。

選舉委員會主席及副主席

3. 區議會主席表示，區議會交通及運輸委員會(交運會)主席及副主席職位分別於二零二一年七月十二日及十月八日起即告懸空。根據《沙田區議會常規》(《常規》)第34(4)和4(3)條，如主席及副主席的職位皆懸空，須在是次會議上進行有關職位的選舉。區議會秘書處(秘書處)已於二零二一年十一月二十三日將交運會主席及副主席的提名表格和選舉程序發送給全體委員。交運會主席及副主席的提名於二零二一年十二月二日下午一時三十分截止。截至提名期結束，秘書處收到一份有效的交運會主席提名表格。獲提名的議員已在提名表格上作出書面確認，表示同意接受提名及一旦當選後接受交運會主席職位。交運會主席提名的詳情如下：

候選人

許立桑先生

提名人

冼卓嵐先生

附議人

麥潤培先生

鍾禮謙先生

4. 區議會主席向候選人許立桑先生再次確認他接受提名並同意在當選後接受交運會主席職位的意願。

5. 區議會主席表示由於只有一位候選人，他根據《常規》宣布許立燊先生當選為交運會主席。

(餘下的會議由交運會主席許立燊先生主持。)

6. 主席表示，截至提名期結束，秘書處沒有收到交運會副主席提名表格。由於沒有候選人參選，主席宣布交運會副主席職位暫時懸空及將於下次交運會會議舉行副主席的選舉。

委員請假事宜

7. 主席表示，秘書處收到下述委員的書面請假：

林港坤博士 工作原因

8. 交運會通過上述委員請假。

討論事項

近大埔公路與青沙公路交界於十一月十八日發生的交通意外

9. 主席歡迎各政府部門和機構代表出席會議。

10. 冼卓嵐先生欲了解各政府部門和巴士公司在是次交通意外發生後所作的跟進工作詳情為何。

11. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示，有指九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)曾安排車長在同一更次中駕駛四條或以上路線，他認為此安排或導致車長在駕駛時感到混亂。因此，他欲了解九巴編配車長值班的安排詳情，以及會否作出改善；

- (b) 他表示有車長反映，按九巴指引，一旦在巴士行駛途中駛往錯誤方向，便須立即停車和向總台報告，並等候九巴進一步安排。他欲了解如出現上述情況，九巴會如何應對，並認為如九巴會因此處分或開除車長，或會對車長構成壓力；
- (c) 他表示運輸署在二零一八年的大埔公路雙層巴士翻側事故發生後成立了加強專營巴士安全工作小組和加設安全總監職位，惟未見該工作小組就巴士安全作出跟進或建議。他欲了解該工作小組的工作詳情和安全總監職位的資料；
- (d) 他建議署方積極介入巴士安全工作，避免在意外發生後才作出檢討；
- (e) 他指署方曾表示日後或立法全面規管乘客佩戴安全帶，欲了解署方執行有關措施的詳情和有關罰則為何；
- (f) 他指署方資助由二零一六年起登記的巴士安裝安全帶，惟不少由二零一三年起投入服務的機場巴士亦陸續改行地區巴士路線。他希望署方承諾於所有巴士加裝安全帶，以保障乘客安全；
- (g) 他指署方曾就車長於疲勞狀況下駕駛的精神狀況進行研究，他欲了解有關研究的進度為何，以及會否把車長用膳後的狀態和與疲倦的關係列入研究範圍；以及
- (h) 他表示有巴士工會希望與署方會面討論九巴服務和工作情況，卻未獲接見。他建議署方定期與工會代表會面，以聽取前線員工的意見。

12. 麥潤培先生欲了解巴士公司對意外死傷者或其家屬作出的跟進工作詳情，包括賠償和保險安排，以及有否就其心理狀況作跟進和補償。

13. 衛慶祥先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解有關部門和巴士公司有否徹底了解意外發生的成因，以及意外是由單獨還是多個原因引致；
- (b) 他欲了解在吸取是次意外的教訓後，有關部門和巴士公司會如何避免日後發生類似意外；以及
- (c) 他欲了解是次意外發生的原因是否與車長錯誤駕駛行車路線有關，以及署方或巴士公司有否就上述情況訂立既定指引及其詳情為何。

14. 鍾禮謙先生欲查詢意外發生地點在過往數年的統計數據，以了解有關道路的設計是否有缺陷或指示不足。

15. 主席的意見綜合如下：

- (a) 據他所知，涉事車長在意外當日需要駕駛兩條路線。而在過去數月，沙田區內亦有十多條巴士路線需作減班安排，甚至取消。他欲了解在上述情況下，車長數目是否依然不足，導致同一車長需兼顧數條路線，而是次意外或因此發生；以及
- (b) 他欲了解如車長在巴士行駛途中錯誤駕駛行車路線，而九巴需要就此對車長作處分，其最低的罰則為何。

16. 運輸署總運輸主任/巴士發展(巴士安全)謝建煌先生的回應綜合如下：

- (a) 政府致力確保公眾享有安全可靠的專營巴士服務，為強化有關工作，運輸署於二零一九年成立了加強專營巴士安全委員會，讓政府、專營巴士公司及相關專家討論、研究和落實進一步加強香港專營巴士安全的措施。在該委員會的督導下，各專營巴士公司已實行以下措施：安裝和加強車內的裝置/科技以協助安全駕駛、改善巴士車長的工作環境，以及加強安全表現的管理；
- (b) 在安裝和加強車內裝置的項目內，凡於二零一八年七月起訂購的新巴士，均須在所有乘客座椅安裝安全帶，並配備可加強車輛穩定性和減低翻側風險的電子穩定控制系統(電子穩定控制系統)和控制下坡時最高速度的車速限制減速器(車速限制減速器)。署方已就現時裝有這兩款裝置的巴士進行成本效益分析，而因應分析結果，各巴士公司將安排為約 4 000 輛巴士安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器，並為約 1 900 輛巴士的所有上層座椅安裝安全帶，政府亦已預留五億元資助有關項目；
- (c) 上述安裝工作已於二零二零年第三季陸續展開，署方目標在三年內完成安裝安全帶，四年內完成安裝電子穩定控制系統和車速限制減速器。截至二零二一年十一月下旬，分別已有 833、1 152 和 1 159 輛巴士完成安裝安全帶、電子穩定控制系統和車速限制減速器，涉及的政府資助額共約 1.67 億元；
- (d) 各巴士公司亦一直試驗各類先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞和保持行車線的警報系統，以及司機監察系統。截至二零二零年底，城巴有限公司

(城巴)和龍運巴士有限公司(龍運)已自費於行走機場及北大嶼山的巴士安裝上述兩款儀器，並會繼續監察有關系統的使用情況和在不同路線上的運作效能，以決定是否在所有路線的巴士安裝有關系統；

- (e) 署方於二零一八年二月公布最新的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)，各巴士公司已全面實施當中訂明和經改善的駕駛及休息時間安排。政府於二零二零年共批出 17 個由巴士公司提出有關提供工作室或休息設施的申請。在安全管理表現方面，署方已制定一套共 19 項的新安全表現指標，各巴士公司已於二零二零年起採用有關指標；
- (f) 為善用安裝在專營巴士上的電子數據記錄儀(俗稱“黑盒”)，並配合香港專營巴士服務獨立檢討委員會(檢討委員會)的建議，署方和巴士公司在二零二零年底已全面實施有關就超速駕駛及突然減速發出實時警報並編製特別報告的措施，以及訂立更嚴格的劃一臨界值；
- (g) 巴士公司已完成每條路線的風險評估，包括評估實際道路狀況、環境及其他道路使用者的活動，並因應每條巴士路線的特定駕駛環境向車長提供合適和充足的指示；
- (h) 自《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》(《報告》)於二零一九年發表後，署方定期向立法會匯報報告內各項建議的進度；以及
- (i) 署方於過去數月正在研究和加強法例對巴士安裝安全帶的要求，期望在草案敲定後提交至立法會審議。新法例的執法方式會參考現有法例安排，由執法部門負責。

17. 九巴及龍運經理(公共事務)譚浚熙先生的回應綜合如下：

- (a) 九巴對是次交通意外感到難過，並向意外死傷者和其家屬致以深切慰問。九巴會全力配合警方的調查工作，並已與死傷者家屬取得聯絡，將提供一切適切協助；
- (b) 意外中的傷者已全部出院，九巴會繼續與他們保持聯絡，並按內部恆常機制處理，以了解他們的需要和作出跟進；
- (c) 涉事車長入職 18 年，負責駕駛 46P、46X 和 88K 號線，並從二零一五年起駕駛 88K 號線。上述三條路線均為預先編配的路線，車長受過相關的路線訓練，對路線非常熟悉。其中，46P 和 88K 號線的行車路線並不相似；
- (d) 涉事巴士車齡為六年，在二零二一年十一月三日通過驗車。車長於事發前一日(即二零二一年十一月十七日)編休，而當日駕駛涉事單程前是其超過一小時的晚飯休息時間。車長的訓練、休息日編配和休息時間均為足夠，亦符合政府相關指引；
- (e) 據九巴了解，警方現時的調查方向包括巴士的車速、車長的駕駛態度和事發時的路面情況，九巴會配合調查。惟調查尚在進行中，九巴不便評論有關細節；
- (f) 九巴在處理賠償和保險事宜前，需全面了解事故成因並作出評估。九巴將根據評估內容，作出適當跟進；

- (g) 如車長在巴士行駛途中錯誤駕駛行車路線，車長應自我修正，即接載乘客至正確站點。如車長需要協助，應將車輛停泊在安全地方並聯絡九巴，九巴會向其發出指示以完成行程。九巴會視乎事件進行個別評估，以決定是否對車長作出處分，惟非一定會作出處分；
- (h) 九巴於二零一八年四月起所購買的巴士均全車配有安全帶。同時，根據《報告》建議，九巴現正按運輸署所提供的計劃和時間表，為由二零一六年一月一日起登記的巴士的上層座椅分階段安裝安全帶。在安裝完成後，九巴便會處理二零一六年一月一日前登記的巴士的安全帶裝配事宜；以及
- (i) 九巴按車務需要不斷擴充人手，並招聘車長。

18. 香港警務處沙田警區交通隊主管黃培佳先生的回應綜合如下：

- (a) 警方已拘捕涉事車長，案件現正由新界南總區交通特別意外調查隊調查。由於案件現正處於調查階段，警方未能透露細節。警方將繼續推行道路安全宣傳和教育，並嚴正執法。如運輸署將進行道路改善工程，警方亦會全力配合；以及
- (b) 警方現時未有意外發生地點在過往數年的統計數據，將於會後向鍾禮謙先生補充。

19. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示經常有沙田區居民投訴巴士公司出現減班或“鬼車”情況，他關注運輸署的監管能力，欲了解其監察工作的詳情；

- (b) 他表示署方在設置巴士安全裝置時未有將車長的安全納入考慮因素。本港曾有數宗意外因巴士撞及前車尾板導致車長喪命，惟現時的巴士內均沒有安裝安全氣袋。他建議署方將車長安全納入研究範圍；
- (c) 他欲了解署方會否在《指引》中為車長每次值班的行車路線數目設上限；
- (d) 他表示，有指駕駛 72 號線的車長因從原定路線的大埔道錯誤取道城門隧道，受大量乘客投訴，最終收到九巴的“最後警告”。他欲了解車長的處分是否受投訴數量影響；以及
- (e) 他關注車長的值班安排和待遇問題，而是次意外的車長仍在用膳後駕駛有關班次。他欲了解用膳後的昏睡狀態會否影響其判斷能力，並建議署方和九巴將有關情況列入研究範圍。

20. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示在網上只能取得《指引》的二零一八年修訂版本，當中並無設立車長在每次值班時可駕駛路線數目的上限。他欲了解《指引》會否在這方面作出修訂，以及各個部門和巴士公司會否因應是次意外重新檢視《指引》；
- (b) 他表示有車長透露香港過去數次嚴重巴士意外均在車長用膳後發生，建議有關部門研究這項因素；
- (c) 他欲了解已全面安裝安全帶的巴士數目或其佔所有巴士數量的百分比；

(d) 他建議署方與工會代表會面，聽取意見；以及

(e) 他欲了解已安裝行車記錄儀的巴士數量，並建議九巴考慮安裝此裝置，一旦意外發生，便可查證意外原因。

21. 鍾禮謙先生表示意外發生路段為傳統石壘設計，他欲了解在道路設計上，達至甚麼條件才會採用風琴式防撞欄，並認為後者可防止車輛翻側。

22. 麥潤培先生的意見綜合如下：

(a) 他認為九巴未有考慮其管理政策或指引是否出現問題，並建議九巴和運輸署應考慮為車長負責的路線數目設上限，避免車長在短時間內駕駛數條路線，以減低出錯機會；以及

(b) 他建議九巴和署方與工會代表會面，聽取意見。

23. 主席的意見綜合如下：

(a) 他觀察到網上可搜索出不同巴士的行車狀況短片，有關行車記錄儀或由車長自費購買。他欲了解巴士公司有否和會否考慮統一在巴士安裝行車記錄儀，或會否資助車長購買此裝置；以及

(b) 他欲了解巴士未裝有安全氣袋的原因，以及巴士公司會否在未來購入的車款上安裝安全氣袋等安全設備，保障車長安全。

24. 謝建煌先生的回應綜合如下：

(a) 運輸署已就巴士車長疲勞管理展開研究，惟有關研究仍在進行中，暫時未有結果。署方將向專家轉達委員有關車長用膳後狀態的意見，並探討是

否納入研究範圍；

- (b) 署方會加強透過適當渠道，例如道路安全議會，向公眾和其他駕駛人士作出呼籲和宣傳，一旦遇到壞車情況應避免打開尾板，防止意外發生；
- (c) 為統一巴士行業有關車長訓練的標準，署方與各巴士公司合作，定立《專營巴士車長訓練綱領實務守則》，當中包括入門課程、進修課程、新路線培訓課程、新巴士培訓課程、駕駛技巧改進課程等，以期提升車長的警覺性和正確駕駛技巧，減低意外發生的機會；以及
- (d) 署方在近日曾與巴士工會會面，聽取他們就編配車長值班安排和其他意見，署方將向巴士公司反映有關意見，並鼓勵他們與員工保持良好溝通。

25. 運輸署高級運輸主任/沙田袁雅雯女士表示，運輸署關注各路線的運作和服務水平，署方在接獲投訴後會立即與巴士公司作出跟進，並不時派員作實地調查，監察路線的服務和運作。

26. 運輸署工程師/沙田 1 文祥光先生的回應綜合如下：

- (a) 事發的大埔公路(大圍段)為主要幹道，乃標準的雙程分隔車道，時速限制為每小時 50 公里，兩旁設有混凝土防撞欄。於二零一六至二零二一年十月期間，事發路口未曾發生交通意外，惟在上游約 50 米前於二零一七年曾發生一宗涉及電單車的交通意外，當中一人重傷；
- (b) 有關分岔口前約 45 米的道路右旁設有一個方向指示標誌，指示前方分岔口的左方引路往九龍西，右方引路則往大圍。分岔口亦設有架空方向指示標誌顯示左方引路往九龍西、機場和大埔公

路，右方則往大圍。據運輸署於繁忙時間的觀察，有關路段的車流並不繁忙，駕駛者於分岔口轉線未有太大困難。署方近年亦未接獲市民對該處道路標誌的投訴，故認為現場的方向標誌清晰和足夠；以及

- (c) 風琴式防撞欄一般設於時速 70 公里或以上的快速公路分岔口，因於事發地點的車速限制為時速 50 公里，故未有安裝風琴式防撞欄。署方會按警方的調查報告結果作相應跟進。

27. 譚浚熙先生的回應綜合如下：

- (a) 就車長在巴士行駛途中錯誤駕駛行車路線，九巴會視乎事件的性質去個別評估是否處分車長，而非乘客投訴的數目。九巴的考慮因素包括車長的責任，以及事故是由疏忽還是意外導致等；
- (b) 九巴和龍運合共有超過 870 輛巴士已全車安裝安全帶，佔巴士總數約三成，將按時間表不斷加裝巴士安全帶；
- (c) 九巴將與運輸署保持溝通，如署方有新的指引，九巴將一同探討其可行性和作出配合。九巴亦一直與車長和工會保持聯繫，聽取意見；
- (d) 九巴所有巴士的車頭均裝有行車記錄儀，基於私隱和內部守則，九巴並不會把有關短片上載至互聯網；
- (e) 九巴已陸續實施《報告》內的各項建議，包括引入電子穩定控制系統、車速限制減速器、駕駛提示器，以及增設安全總監職位等。除上述建議外，九巴亦自行投放資源改善設備以提升車長和行車安全，包括安裝駕駛監察系統、駕駛輔助系統

和泊車感應器等；以及

(f) 九巴將於會後補充有關安全氣袋的資料。

28. 麥潤培先生的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解運輸署會否考慮強制要求所有大型交通工具營運商執行《報告》內的各項建議，並規定須滿足一定安全要求才可獲考慮發牌；以及
- (b) 他表示部門代表一般列席於會議室內兩側的座位，而現時會議室主桌有剩餘座位，他建議在日後的會議上，除秘書處的部分職員外，部門代表可列席於主桌，以便交流。

29. 冼卓嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他表示各巴士公司的專營權將於二零二三年屆滿，建議運輸署將各項安全要求納入續期的考慮因素；
- (b) 他欲了解《報告》內有否包含與行車記錄儀相關的建議，署方有否資助巴士公司安裝此設備；以及
- (c) 他指九巴曾於二零一九年表示已安排車長每日駕駛不多於三條路線，惟現時仍有車長須駕駛四條路線，而《指引》內亦未訂明相關規定。他欲了解有關詳情，以及九巴是否在安排上遇到困難。

30. 周曉嵐先生的意見綜合如下：

- (a) 他希望運輸署承諾檢視《指引》，為車長每次值班的行車路線數目設上限；

- (b) 他指署方現時資助由二零一六年起登記的巴士安裝安全帶，惟部分於二零一五或二零一四年登記的巴士亦屬同一型號，其使用壽命為約 18 年，他建議擴大資助範圍至二零一三年起登記的巴士；以及
- (c) 他建議改善巴士車窗設計，並表示有意見指乘客容易在巴士翻側時被拋出車外，他欲了解署方會否就玻璃設計作跟進。

31. 鍾禮謙先生表示雖然裝設風琴式防撞欄有一定要求，惟當車輛以時速 50 公里剷上石壘時，仍然可達跳台效果。他建議在情況許可下，署方應考慮於車速較慢但車流較高的分岔路口，裝設風琴式防撞欄。

32. 主席的意見綜合如下：

- (a) 他欲了解九巴現時設有的行車記錄儀是用於記錄車外的行車狀況還是車內的車廂情況，如並非記錄車外的行車狀況，署方又會否資助九巴安裝此設備；
- (b) 他表示數年前於藍田曾發生城巴 681 號線失控剷上斜台石壘後翻側的意外，建議署方考慮修改設置風琴式防撞欄的車速要求；以及
- (c) 他表示不少車長和工會都要求駕駛單一路線，希望有關部門和巴士公司可盡量考慮此意見。

33. 譚浚熙先生的回應綜合如下：

- (a) 行車記錄儀是用於記錄車外的行車狀況；以及

- (b) 九巴規定車長每日駕駛不多於三條路線，如有車長出現駕駛多於三條路線，九巴會跟進有關情況。車長駕駛多於一條路線乃車務需要，亦是各巴士公司的普遍安排。九巴在編排車長執勤時，會確保車長已接受有關路線的駕駛訓練，並確認其身體狀況許可才執行此安排。

34. 謝建煌先生的回應綜合如下：

- (a) 他補充於二零一八年七月起訂購的新巴士均必須在所有乘客座椅安裝安全帶，並配備電子穩定控制系統和車速限制減速器。而部分舊有巴士的車架結構不符合於所有座椅安裝安全帶的要求，安裝安全帶將涉及重大結構改動；以及
- (b) 巴士公司在安排人手時須預留一定彈性，當車長負責多於一條路線時，巴士公司可靈活調配人手應付突發事故，以滿足乘客需求。運輸署鼓勵巴士公司和員工保持良好溝通，聽取車長和工會的意見，達至共識。

35. 主席詢問委員，是否同意處理周曉嵐先生提出的臨時動議。

36. 委員同意討論周曉嵐先生提出的臨時動議。

37. 周曉嵐先生提出以下臨時動議：

“臨時動議

沙田區議會交通及運輸委員會對於十一月十八日大埔公路大圍段導致一死十二人受傷的嚴重交通意外深感悲痛，為了避免致命意外再次發生，本會促請有關當局：

一、強烈要求專營巴士公司檢討車長編更安排，為車長提供合理工作、用膳、休息時間及改善福利待遇，並同時加強車長培訓，確保車長有良好的駕駛態度及應對突發情況的能力。

二、強烈要求當局研究改善巴士車身結構及安全裝置，包括加固車身、改善車窗設計、於車長位置增加安全氣袋、全面設置安全帶、改善巴士限速裝置等，增加巴士防撞擊能力，減低發生意外時對車長及乘客的受傷風險。

三、要求當局檢視涉事路面的設計，包括路面指示牌、車速、防撞欄及防撞石壘設計等，以保障道路使用者安全。

四、要求當局定期與專營巴士公司各職工代表會晤，了解及跟進前線車長工作時遇到的困難及挑戰，並責成巴士公司作出改善，提升專營巴士服務水平。

五、要求當局將提升巴士安全納入延續巴士專營權的考慮因素之列。”

鍾禮謙先生、鄭仲恒先生、衛慶祥先生、麥潤培先生和冼卓嵐先生和議。

38. 主席詢問委員，是否同意通過第 37 段的臨時動議。

39. 委員一致通過第 37 段的臨時動議。

40. 周曉嵐先生希望九巴可以檢討是次意外帶來的教訓，運輸署亦應加強對巴士公司的規管工作，避免在意外發生後才提出改善措施，從而為乘客帶來更安全的巴士服務。

41. 麥潤培先生補充指，臨時動議內“提升巴士安全”乃指檢討委員會所列出的 45 項建議，交運會要求將有關建

議納入延續巴士專營權的考慮因素。

42. 主席指意外尚在調查階段，希望在事件的調查進度達至可公開調查資料後，警方可通知交運會有關詳情。

43. 冼卓嵐先生希望在下次交運會會議上，警方可向交運會更新意外的資料。

44. 黃培佳先生回應將向相關部門轉達有關意見。

下次會議日期

45. 下次會議定於二零二一年十二月十四日(星期二)上午十時正舉行。

46. 會議在下午三時五十一分結束。

沙田區議會秘書處
STDC 13/15/45

二零二二年六月