

立法會

Legislative Council

立法會 PWSC77/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/2/2

立法會財務委員會轄下的工務小組委員會 第十次會議紀要

日 期 : 2002年1月30日(星期三)
時 間 : 上午10時45分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 何鍾泰議員, JP (主席)
陳偉業議員 (副主席)
丁午壽議員, JP
何秀蘭議員
李家祥議員, JP
涂謹申議員
陳婉嫻議員, JP
陳鑑林議員
單仲偕議員
黃宏發議員, JP
黃容根議員
劉江華議員
劉健儀議員, JP
劉慧卿議員, JP
鄭家富議員
羅致光議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
石禮謙議員, JP
胡經昌議員, BBS
葉國謙議員, JP
劉炳章議員
馬逢國議員

缺席委員 : 李華明議員, JP
黃成智議員

| | | |
|---------------|--|---|
| 出席公職人員 | ：謝曼怡女士, JP 李承仕先生, JP 司徒高義先生, JP 謝小華小姐 林雪麗女士 黃鴻堅先生, JP 劉國明先生 李欣明先生 彭嘉士先生 鄧國威先生, JP 盧耀楨先生, JP 伍國基先生 高朗勤先生 蘇欽達先生 | 庫務局副局長(3) 工務局局長 環境保護署副署長 庫務局首席助理局長(工務) 運輸局首席助理局長(5) 拓展署署長 拓展署署理總工程師(新界西1) 運輸署總工程師／新界西 拓展署總工程師(離島) 運輸局副局長(1) 路政署署長 路政署主要工程管理處副處長(3) 運輸署助理署長／策劃 運輸署總工程師／主要公路發展 |
|---------------|--|---|

列席秘書 : 薛鳳鳴女士 總主任(1)6

列席職員 : 吳文華女士 助理秘書長1
 簡麗嫦女士 高級主任(1)9

經辦人／部門

總目 707 — 新市鎮及市區發展

PWSC(2001-02)93 743TH 荃灣路改善工程

委員察悉，當局已於2001年12月11日把一份有關是項建議的文件送交交通事務委員會傳閱。

2. 劉慧卿議員關注到，荃灣路的擬議道路擴闊工程完成後，將會對附近住宅發展(包括祈德尊新邨和海濱花園)造成噪音影響。拓展署署長回應時表示，荃灣區議會曾對擴闊後的荃灣路所引致的噪音影響提出類似關注。倘若是項建議獲得批准，當局將於2002年5月就是項工程計劃進行環境影響評估(下稱“環評”)研究。政府當局會把環評研究報告建議的措施全部納入詳細設計和有關的工程合約。他預料當局需要在是項工程計劃下設置隔音屏障，以紓緩祈德尊新邨和海濱花園所承受的交通噪音影響。

3. 劉慧卿議員詢問，若當局計劃闢設消減噪音措施，須於多少時間內進行。拓展署署長回答時表示，一般而言，在工程計劃完成後的15年內，倘若新建道路在

期間的任何時間產生的交通噪音超出70分貝(A)的指定上限，當局便須闢設消減噪音措施。

4. 陳偉業議員表示，區內人士一直要求改善荃灣路，以應付日益增加的交通需求。他預計當西鐵在2003年年底完工後，荃灣路的交通量將會增加，因此他促請政府當局盡可能加快進行這項道路改善工程計劃。陳議員並提醒政府當局，在計劃設置隔音屏障／隔音罩時，必須考慮荃灣路沿線土地的用途在未來可能出現的改變，確保日後在荃灣路沿線進行的任何住宅發展不會受到過量交通噪音的影響。

5. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

**PWSC(2001-02)94 754TH 東涌道擴闊工程 ——
壩尾至龍井頭段**

6. 委員察悉，交通事務委員會曾於2002年1月25日討論整條東涌道的擬議擴闊工程。

7. 交通事務委員會主席劉健儀議員表示，交通事務委員會委員原則上支持東涌道擴闊工程。劉議員察悉，整條東涌道的擴闊工程到2006年12月才會完工，她詢問可否提前完成有關的擴闊工程，以應付迫切的交通需求。主席記得，交通事務委員會委員曾要求政府當局提前6至12個月完成整條東涌道的擴闊工程計劃。葉國謙議員轉達離島區議會對加快整條東涌道的擴闊工程的強烈要求。譚耀宗議員和馬逢國議員同樣認為需要加快整條東涌道的擴闊工程計劃。

8. 運輸局首席助理局長(5)及拓展署署長回應時表示，政府當局完全明白東涌道改善工程計劃的迫切性，並會採取一切可行步驟，以加快這項工程計劃。東涌道北段壩尾至龍井頭段擴闊工程(即是項建議涉及的工程)的複雜程度較低，將於2003年11月完工。這項工程可令6條鄉村的居民早日受惠，並可改善道路安全。此路段的建造工程的施工時間，有可能會由18個月縮短至16個月。不過，南段的擴闊工程涉及較複雜的工作，而且在施工期間必須維持東涌道的直通交通，因此很難大幅提前整項工程計劃的完工時間。拓展署署長並證實，審議中的該段東涌道將與東涌道的其餘路段同樣擴闊為7.3米闊的雙線不分隔車道。政府當局預期，分段進行東涌道擴闊工程將不會引致任何銜接問題。

9. 石禮謙議員詢問可否24小時進行有關建造工

程，以加快完成此項工程計劃。拓展署署長及環境保護署副署長回答時表示，鑑於東涌道北段沿線鄉村及逸東邨可能會受到噪音影響，環境保護署不大可能會答允發出許可證，容許在夜間進行擬議道路工程，尤其是那些需要使用重型機器的工程。

10. 陳偉業議員質疑，東涌道擴闊工程計劃延遲實施，是否因為拓展署與運輸署之間的溝通出現問題，以致東涌道擴闊工程未有納入東涌新市鎮發展計劃。拓展署署長回應時解釋，當局起初的計劃是建造一條連接大蠔灣與梅窩的大嶼山南北連接路，以應付大嶼山增加的南行和北行交通量。基於環保方面的理由，當局最後在2000年年底放棄建造南北連接路的構思，其後並提出擴闊東涌道的計劃。

11. 陳偉業議員關注到，在改善工程進行期間，東涌道的交通擠塞情況將會更趨惡化。他建議築建一條臨時連接路，由東涌道經地區休憩用地往裕東路，以便在施工期間疏導東涌道北段的交通。拓展署署長確認，當局將會在施工期間採取適當的交通改道安排，包括陳議員所建議的安排。

12. 拓展署署長回答主席的查詢時確認，日後在東涌區內闢設的該條單車徑將是一條連續不間斷的小徑。

13. 此項目在席上付諸表決，並獲得通過。

總目706 —— 公路

**PWSC(2001-02)96 759TH 深港西部通道
736TH 后海灣幹線**

14. 委員察悉，自2001年10月26日至今，交通事務委員會曾在多次會議上討論所述的兩項擬議工程計劃。工務小組委員會曾於2002年1月9日會議上討論關於上述工程計劃的項目PWSC(2001-02)92，結果政府當局撤回該項目。

15. 劉健儀議員表示，自由黨議員支持深港西部通道及后海灣幹線兩項工程計劃，並歡迎政府當局因應部分議員的要求，把連通后海灣幹線與元朗公路的東行連接路納入同一項目。劉議員要求當局說明該條連接路預算發揮的功能及所屬的道路類型。

16. 運輸局副局長(1)證實，預計該條連接路的主要功能是方便深港西部通道的東行交通經元朗公路接達三號幹線或吐露港公路。確實路線將於詳細設計階段落實。路政署署長表示，該條東行連接路的標準將介乎幹線與連接路之間。當局會就其路線諮詢地區組織，確保把居民所受到的影響減至最低。

17. 劉健儀議員要求當局確認，該條東行連接路是否最低限度會是一條雙程雙線分隔行車道，以確保它能有效發揮疏導交通的功能。運輸局副局長(1)證實，政府當局正在此基礎上規劃該條東行連接路。

18. 黃宏發議員認為，該條東行連接路將會是一條非常重要的連接路，因此，即使它不可能達到雙程三線的標準，也應符合雙程雙線的標準，才能有效發揮疏導交通的功能。石禮謙議員贊同黃議員的意見，並要求政府當局就此方面作出保證。路政署署長及運輸局副局長(1)回應時表示，在現階段，東行連接路的工地勘測工作尚未展開，所以政府當局充其量只可向委員保證會以雙程雙線標準作為規劃該條東行連接路的基礎。如情況許可，而當局在衡量環境及費用的因素後又認為可行的話，便會採用較高的標準築建該條連接路。

19. 胡經昌議員查詢后海灣幹線與東行連接路的接駁點。路政署署長回答時表示，政府當局希望為東行連接路尋求路程最短、最具成本效益，並且得到當地居民接受的可行路線。其中一條可行路線是由新生新村經洪水橋及洪天路往元朗公路。

20. 運輸局副局長(1)回答鄧兆棠議員的提問時證實，元朗區議會建議的路線，即“天水圍北部”路線方案，是政府當局已選定作進一步研究的3個路線方案之一。鄧議員繼而轉達元朗區議會的意見，表示該區議會支持是項建議及築建連通后海灣幹線與三號幹線的東行連接路。

21. 劉炳章議員指出，以藍地作為后海灣幹線與十號幹線的連接點，仍會引起爭議。他記得運輸局局長較早前曾表示，政府當局不排除會邀請私營公司為十號幹線注資及採用“建造、營運及移交”的專營權安排。劉議員關注到，倘當局最終採用“建造、營運及移交”的做法，后海灣幹線的部分設計及建造費用便會白白浪費。

22. 運輸局副局長(1)表示，在2001年3月完成的“跨界通道進一步研究”已確定有需要築建第四條陸路跨界通道(即深港西部通道)及連接道路(即后海灣幹線)，以應

付未來的需求。十號幹線將會成為繼三號幹線(郊野公園段)、屯門公路及吐露港公路之後的第四條南北連接道路。十號幹線會連通后海灣幹線，以應付日益頻繁的跨界交通。故此，后海灣幹線和十號幹線在設計上必須互相配合。政府當局在現階段並沒有計劃以“建造、營運及移交”的做法實施十號幹線工程計劃。

23. 劉慧卿議員要求當局詳細說明是項建議中提及有關深港西部通道和后海灣幹線的特快推行計劃。她特別關注這做法會否引起額外費用及風險。路政署署長回應時表示，特快推行計劃的主要特色是在環評研究尚未完成前，在2002年年初展開深港西部通道和后海灣幹線的詳細設計工作。雖然政府當局採納這項加快推行計劃的主要原因是這些工程計劃的時間表極之緊迫，但亦有其他有利因素促使當局採取此做法。基本上，深港西部通道將會是一條橫跨后海灣的橋樑，當局無須為此項工程計劃進行收地。鑑於規劃署已在2001年3月完成的“跨界通道進一步研究”中進行了廣泛的可行性研究工作，因此，深港西部通道的初步設計階段將可以省去。這些因素使深港西部通道及后海灣幹線有可能在2005年年底落成。路政署署長補充，在處理深港西部通道和后海灣幹線這類迫切的工程計劃時，當局需要在工程規劃及推行上作出靈活安排。

24. 陳偉業議員指出，政府當局一方面要求增撥2,690萬元，用以進行由后海灣幹線向外伸延的東行連接路的設計及工地勘測工作，但另一方面又未能提供有關該條連接路的具體資料，包括其可行性、路線及標準(它會否是一條雙程雙線分隔行車道)。他認為是項撥款建議已偏離常規，根據既定的做法，當局首先會確定一項道路工程計劃的可行性及初步路線，然後才申請撥款批准，以便進行詳細設計。陳偉業議員並提及，有兩名元朗區議員和元朗及天水圍的5個地區組織曾聯署反對該條東行連接路的撥款建議。他們特別指出，當局從未就此事諮詢天水圍居民。(有關函件已在會議席上提交，並於會後在2002年1月30日隨立法會PWSC70/01-02號文件送交委員。)陳偉業議員建議當局從是項建議中抽起東行連接路，然後按既定的撥款程序予以處理。

25. 運輸局副局長(1)解釋，當局是因應部分議員及元朗區議會議員的要求而築建一條連通后海灣幹線與元朗公路的東行連接路。政府當局認為，東行連接路是后海灣幹線工程計劃的重要組成部分，而且基於時間及銜接方面的考慮，應把這條連接路納入后海灣幹線工程計劃。路政署署長補充，政府當局現正按照非常緊迫的時間表進行深港西部通道和后海灣幹線兩項工程計劃，以

及東行連接路的築建工程。政府當局計劃委聘同一名顧問進行后海灣幹線的詳細設計和東行連接路的勘測及籌劃工作，這樣可確保這些連接路的工程能互相配合。路政署署長又表示，東行連接路的勘測及籌劃工作的估計費用為500萬元，而詳細設計的估計費用則為2,190萬元。

26. 陳偉業議員詢問，以往有否任何先例是當局在提出達2,690萬元的道路工程計劃的撥款申請之前，從未諮詢區內人士，亦從未向議員提供有關工程計劃可行性及初步設計的資料。陳議員提醒當局，倘若有關東行連接路的是項建議獲批准撥款，議員將須承擔對公共開支監管不力而可能引起的後果。

27. 庫務局副局長(3)回應時表示，一般而言，凡估計費用達1,500萬元或以上的基本工程項目，均需提交工務小組委員會及財務委員會審議。由於東行連接路的工地勘測及設計工作的費用約為2,690萬元，因此，不論該連接路是否分拆為另一項工程計劃，有關上述工程的撥款建議均須提交工務小組委員會及財務委員會審議。

28. 至於公眾諮詢的問題，運輸局副局長(1)表示，若說政府當局沒有就東行連接路進行諮詢，未免對當局不公平。他強調，部分元朗區議會議員曾要求在后海灣幹線築建分支道路，經天水圍接達三號幹線，以疏導深港西部通道及后海灣幹線兩項工程計劃所帶來的額外交通量。事實上，元朗區議會屬意的路線正是當局建議進行的顧問研究所涵蓋的3個路線方案之一。他表示，政府當局在制訂東行連接路的設計時，會進一步諮詢元朗區議會及其他地區組織。此外，當局亦須按法定要求把擬議的道路計劃刊憲，以便諮詢公眾。路政署署長補充，政府當局會先就東行連接路的各個路線方案諮詢有關的地區組織，然後才展開詳細設計工作。他預期，隨着東行連接路的工程陸續推展，當局會向地區組織進行數輪諮詢。

29. 主席查詢公共土木工程計劃一般採用的公眾諮詢程序。工務局局長回答時表示，就一般的公共土木工程計劃而言，政府當局首先會進行技術可行性評核及初步設計。在初步設計階段，當局會就擬建的新道路制訂初步路線，隨後可就擬議工程計劃諮詢公眾。如有需要，當局或會在工程計劃進行期間作出進一步諮詢。就是項建議而言，當局已制訂深港西部通道及后海灣幹線的初步設計，並已諮詢地區組織。有關人士是在諮詢期間提出築建東行連接路的要求。

30. 劉江華議員支持深港西部通道及后海灣幹線工程計劃，以及築建東行連接路的建議。他憶述，在工務小組委員會2002年1月9日的上次會議上，部分議員曾要求政府當局築建連通后海灣幹線與三號幹線的東行連接路。交通事務委員會在2002年1月舉行了3次會議。事務委員會委員在2002年1月11日的事務委員會會議上要求取得有關該條東行連接路的資料。為此，政府當局於2002年1月17日的事務委員會會議上提交了一份文件(已隨立法會CB(1)821/01-02(06)號文件發出)，當中載述東行連接路的3個路線方案。運輸局局長在2002年1月23日的事務委員會會議上表示，東行連接路的詳細設計的估計費用約為2,000萬元。劉議員繼續詢問，該3條道路可否同時完工，以及深港西部通道(香港段)能否與深港西部通道(內地段)同步落成。運輸局副局長(1)表示，政府當局計劃同時築建深港西部通道、后海灣幹線及東行連接路，務求在同一時間完工。當局的目標是在深港西部通道(內地段)於2005年如期落成時，同時完成深港西部通道(香港段)。

31. 石禮謙議員支持撥款開展東行連接路的工地勘測及設計工作。他認為，若把該條連接路從后海灣幹線工程計劃中分拆出來成為另一項工程計劃，或會引致額外費用及延長施工時間。他促請政府當局及早就該條連接路的路線方案諮詢環保團體，以免日後因環境問題而令工程計劃受到阻延。

32. 黃容根議員表示，據他近期與元朗區議會部分議員會晤時所知，大多數區議員均非常支持築建連通后海灣幹線與元朗公路的東行連接路。

33. 胡經昌議員及黃容根議員關注到，若因受影響居民提出反對或基於環境理由而最終不能築建東行連接路，則當局為這條連接路的工地勘測及設計工作耗用的資源便會白費。運輸局副局長(1)向委員保證，政府當局在制訂東行連接路的設計時會諮詢當地居民。

34. 譚耀宗議員及葉國謙議員支持築建東行連接路，因為他們認為有需要紓緩屯門公路在深港西部通道及后海灣幹線通車後的龐大交通需求。葉國謙議員表示，若當局不擬築建連通后海灣幹線與元朗公路的東行連接路，民主建港聯盟將難以支持深港西部通道及后海灣幹線的撥款建議。然而，葉議員認為，在東行連接路的初步路線設計及其他方面的詳細資料備妥後，政府當局必須向議員作出匯報。

35. 劉慧卿議員對陳偉業議員的關注亦有同感，她認為若委員在未獲得任何有關東行連接路的具體資料前

批准2,690萬元的巨額撥款，實非謹慎的做法。她認為是項建議偏離了慣常的撥款程序。政府當局尚未確定該條連接路的可行性及諮詢地區組織，便要求委員批准撥款，以完成連接路的詳細設計工作。她亦不認同當局是次有理由採用這種偏離常規的做法。劉議員繼而對陳偉業議員較早前提出的建議表示支持，即小組委員會應分開審議東行連接路的撥款建議，並按慣常的撥款程序予以處理。

36. 工務局局長回應時表示，政府當局完全理解委員所關心的是必需有效監管公共開支。但他請委員體諒，對於討論中的這類特別迫切的工程計劃，當局會採取一定程度的靈活手法處理。他強調必需同步進行東行連接路與后海灣幹線的工程，並表示若當局為東行連接路另外作出撥款安排，該連接路的工程進度將無可避免地受到阻延，並且可能會與后海灣幹線出現銜接問題。

37. 庫務局副局長(3)表示，倘若東行連接路的初步設計及詳細設計的撥款建議須要分開審議，政府當局便須就詳細設計提交獨立的撥款建議，因為詳細設計的估計費用超過1,500萬元。這種安排會在時間上造成影響，而時間因素對深港西部通道及后海灣幹線工程計劃至為重要。

38. 石禮謙議員認為值得為此項包括東行連接路的建議作出特別考慮，因為政府當局是因應部分議員的要求才把東行連接路納入是項建議，而當局亦確實需要撥款，以進行該連接路的設計工作。為確保審慎處理撥款，石議員建議分階段實施東行連接路的工程，以及在顧問合約中另訂條款，規定須視乎初步設計及有關的影響評估的結果，才進行詳細設計工作。倘若當局放棄東行連接路的工程計劃，亦無須支付詳細設計費用。

39. 李家祥議員表示，儘管當局現時就東行連接路作出的撥款安排未臻完善，而且確實構成一定的風險，但他理解深港西部通道及后海灣幹線工程計劃的迫切性，以及東行連接路在疏導交通方面發揮的重要功能。在衡量利弊後，同時亦考慮到若短期內不能展開深港西部通道、后海灣幹線及其東行連接路的工程計劃，香港可能蒙受龐大經濟損失，故此他會支持是項撥款建議。李議員贊成石議員的建議，即在有關合約中訂明須要分階段進行東行連接路的設計工作及按每個階段支付有關費用，他並促請政府當局謹慎監管這些工程計劃。他亦要求政府當局在完成東行連接路的初步設計後先向立法會作出匯報，然後才繼續展開詳細設計工作。

政府當局

40. 運輸局副局長(1)及路政署署長確認，政府當局可在有關的顧問合約中訂明，倘若初步設計圓滿完成，而有關的影響評估研究又取得滿意結果，當局才會展開東行連接路的詳細設計工作。

41. 應陳偉業議員的要求，政府當局隨即提供一份圖則(即於2002年1月16日發給交通事務委員會及立法會其他議員的立法會CB(1)821/01-02(06)號文件的附件D)，供委員在會上參考。該圖則繪示了東行連接路的3個路線方案。

42. 在庫務局副局長(3)要求下，會議於下午12時33分暫停。

43. 會議於下午12時40分恢復進行。

44. 運輸局副局長(1)表示，經重新詳細考慮後，政府當局決定在展開詳細設計工作前，先向交通事務委員會及工務小組委員會匯報東行連接路的路線方案。他並確認路政署署長較早時作出的承諾，即政府當局會採用雙程雙線的標準作為設計東行連接路的容車量的基礎。

45. 劉慧卿議員表示，雖然部分委員促請政府當局以築建雙程三線的東行連接路為目標，但她認為應充分考慮到環境的因素。就此方面，她促請政府當局從可持續發展的層面規劃東行連接路及其他交通設施。

46. 黃宏發議員認為，東行連接路甚至可以說是較后海灣幹線重要，而后海灣幹線將是一條雙程三線分隔行車道。他表示，除非政府當局作出承諾，應允若確定雙程三線的方案可行便會採用此標準，否則他不能支持后海灣幹線工程計劃，即736TH號工程計劃。運輸局副局長(1)及路政署署長回應時表示，當局必需平衡經濟、環境及規劃方面的考慮因素。由於預期在環境及規劃上會受到限制，因此政府當局不能作出黃議員要求的承諾，但對於闢建雙線雙程的東行連接路，則較有信心這是可行的做法。

47. 劉慧卿議員重申，她對政府當局以不尋常的方法把東行連接路納入是項建議感到關注。她認為應從是項撥款建議中抽起東行連接路，待政府當局向工務小組委員會提供有關的具體資料後另行處理。運輸局副局長(1)再次申明，政府當局計劃委聘同一名顧問負責后海灣幹線的設計及東行連接路的規劃，以確保兩條連接路的工程能適當地保持一致的步伐。

48. 劉江華議員反對分開審議東行連接路設計工作的撥款建議，因為這些工程計劃均急需進行，而且必需確保深港西部通道、后海灣幹線及東行連接路順利銜接。石禮謙議員亦屬意在同一項目下審議深港西部通道、后海灣幹線及東行連接路的撥款建議。

49. 鄧兆棠議員再次申明，元朗區議會支持深港西部通道、后海灣幹線及十號幹線工程計劃。由於元朗區議會曾要求築建由后海灣幹線經天水圍北部往元朗公路的東行連接路，而政府當局已證實將會在擬議的設計研究之下審議“天水圍北部”路線方案，故此元朗區議會支持現時的建議。

50. 陳偉業議員提到政府當局提供的圖則，他指出“天水圍北部”路線明顯較后海灣幹線長。鑑於后海灣幹線的工地勘測及詳細設計工作的估計費用為6,080萬元，倘若“天水圍北部”路線獲得採納，政府當局為東行連接路的詳細設計工作劃撥的2,190萬元便可能不敷應用。因此，他質疑政府當局可能已傾向在另外兩條路線(即圖則上的“天水圍西部”或“洪水橋”路線)之中選擇其一。陳議員對東行連接路的撥款安排表示不滿。

51. 黃宏發議員建議把深港西部通道及后海灣幹線兩項工程計劃分開表決。庫務局副局長(3)表示，必須確保該兩項工程計劃順利銜接和同步完成，故此政府當局認為較適宜把兩項工程計劃納入同一項建議。

52. 主席把此項目付諸表決。委員就此項目進行表決。14位委員贊成是項建議，8位委員反對，沒有委員投棄權票 ——

贊成的委員：

| | |
|---------|-------|
| 丁午壽議員 | 譚耀宗議員 |
| 李家祥議員 | 鄧兆棠議員 |
| 陳婉嫻議員 | 石禮謙議員 |
| 陳鑑林議員 | 胡經昌議員 |
| 黃容根議員 | 葉國謙議員 |
| 劉江華議員 | 劉炳章議員 |
| 劉健儀議員 | 馬逢國議員 |
| (14位委員) | |

反對的委員：

| | |
|--------|-------|
| 何秀蘭議員 | 劉慧卿議員 |
| 涂謹申議員 | 鄭家富議員 |
| 單仲偕議員 | 羅致光議員 |
| 黃宏發議員 | 陳偉業議員 |
| (8位委員) | |

經辦人／部門

53. 此項目獲得通過。
- 政府當局 54. 陳偉業議員要求政府當局在有關的財務委員會會議前，就東行連接路的3個路線方案提供進一步的詳細資料。
- 財委會秘書 55. 黃宏發議員要求在有關的財務委員會會議上把此項目與其他工務小組委員會項目分開表決。
56. 由於時間不足，主席建議把餘下5個項目，即PWSC(2001-02)97、PWSC(2001-02)95、PWSC(2001-02)98、PWSC(2001-02)99及PWSC(2001-02)100順延至農曆新年前加開的會議上審議，委員均表贊成。
57. 會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
2002年3月7日