

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1475/20-21號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB1/PL/DEV

發展事務委員會 會議紀要

日 期：2021年8月24日(星期二)
時 間：下午2時15分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：盧偉國議員, GBS, MH, JP (主席)
劉國勳議員, MH, JP (副主席)
石禮謙議員, GBS, JP
李慧琼議員, SBS, JP
陳克勤議員, SBS, JP
梁美芬議員, SBS, JP
葉劉淑儀議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
田北辰議員, BBS, JP
易志明議員, SBS, JP
馬逢國議員, GBS, JP
梁志祥議員, SBS, MH, JP
麥美娟議員, BBS, JP
廖長江議員, GBS, JP
周浩鼎議員
柯創盛議員, MH
劉業強議員, BBS, MH, JP
鄭松泰議員
鄭泳舜議員, MH, JP
謝偉銓議員, BBS, JP

缺席委員：謝偉俊議員, JP
陳恒鑾議員, BBS, JP
何君堯議員, JP
張國鈞議員, JP

出席公職人員：**議程第III項**

發展局
副秘書長(規劃及地政)1
丘卓恒先生, JP

發展局
首席助理秘書長(海港)
張敏宜女士

土木工程拓展署
南拓展處處長
陳福耀先生, JP

土木工程拓展署
總工程師/南3
李偉文先生

議程第IV項

發展局
首席助理秘書長(工務)2
陳志豪先生

發展局
助理秘書長(工務政策2)6
梁皓燊先生

土木工程拓展署
東拓展處副處長
朱展強先生

土木工程拓展署
工程項目組長/技術服務(東)
羅文添先生

土木工程拓展署
高級工程師/14(東)
林漢華先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
何潔屏女士

列席職員 : 高級議會秘書(1)10
周嘉榮先生

議會秘書(1)2
石慧雯女士

議會事務助理(1)2
蕭靜娟女士

經辦人/部門

I 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1110/20-21(01)——鄭松泰議員於
號文件 2021年7月9日

就有關柏傲莊
(第3期)建築
工程的事件
發出的函件

立法會CB(1)1157/20-21(02)——政府當局就
號文件 推行電子資料
呈交及處理系
統的法例修訂
建議提交的文件)

委員察悉，秘書處自2021年6月22日舉行的
上次會議後發出了上述資料文件。

II 下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1208/20-21(01)——待議事項一覽
號文件 表

立法會CB(1)1208/20-21(02)——跟進行動一覽
號文件 表)

2. 委員同意，下次例會將於2021年9月28日
(星期二)下午2時30分至4時30分舉行，以討論政府

當局建議的下列項目：

- (a) 市區重建局油麻地及旺角地區研究；
- (b) 活化工業大廈的進展；及
- (c) "長遠防治山泥傾瀉計劃"的進展。

(會後補註：秘書處於2021年8月31日透過立法會 CB(1)1271/20-21 號文件通知委員，應麥美娟議員的要求，並按照主席的指示，2021年9月28日會議的議程已加入一個有關"修訂《保護海港條例》(第531章)的擬議議員法案"的項目，該會議將於下午5時結束。)

前往新界北進行視察

3. 主席提醒委員，事務委員會已定於會議後，於下午4時至7時左右乘坐旅遊車前往新界北進行陸路考察。

(會後補註：事務委員會主席及副主席、12名事務委員會委員及2名非委員的議員參加有關視察活動。)

III 工務計劃項目第 873TH 號——東區走廊下之行人板道

(立法會 CB(1)1208/20-21(03)——政府當局就工務計劃項目第 873TH 號——東區走廊下之行人板道提交的文件

立法會 CB(1)1208/20-21(04)——立法會秘書處就東區走廊下的擬議行人板道擬備的

文件 (背景
資料簡介)

其他相關文件

(立法會CB(1)1228/20-21(01)——香港油蔴地小輪船有限公司於2021年8月20日提交的意見書(只限議員參閱))

4. 應主席所請，土木工程拓展署總工程師/南3以電腦投影片向委員簡介當局提升工務計劃項目第 873TH 號為甲級的撥款建議；按付款當日價格計算，估計所需費用為 16 億 8,200 萬元，以興建東區走廊下的行人板道。

(會後補註：上述電腦投影片資料的電子複本(立法會CB(1)1247/20-21(01)號文件)已於2021年8月25日以電子郵件方式送交委員。)

5. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，他們在會議上就課題發言前，應披露與現正討論的課題有關的直接或間接金錢利益的性質。

擬議項目對北角汽車渡輪碼頭帶來的安全影響

6. 主席提到，香港油蔴地小輪船有限公司("油蔴地小輪")(即北角汽車渡輪碼頭("汽車渡輪碼頭")的營運商)提交一份意見書，就改建汽車渡輪碼頭上層為一段擬議行人板道所帶來的安全影響表達關注。他要求政府當局就上述關注事宜述明當局的看法及所作出的回應。

7. 麥美娟議員轉達香港工會聯合會轄下小輪業職工會的意見，該工會就汽車渡輪碼頭須共用一段擬議行人板道所帶來的安全影響表達類似的關注。小輪業職工會尤其促請政府當局在擬議行人

板道的相關路段豎設圍欄、提供消防設備及安全設備等。麥議員要求政府當局在會議後向相關持份者解釋擬議行人板道的設計，以釋除他們的疑慮。

8. 發展局副秘書長(規劃及地政)1及土木工程拓展署南拓展處處長表示，政府當局就擬議行人板道項目進行規劃時，一直與油蔴地小輪保持緊密溝通。他們解釋，把汽車渡輪碼頭上層改建為一段擬議行人板道，並不會對該碼頭的日常運作構成影響。然而，因應油蔴地小輪就安全風險表達的關注，即有人會由汽車渡輪碼頭上層的擬議行人板道投擲物品至經常有運載危險品車輛經過的地面，政府當局已進行量化風險評估，以及就任何可能出現的有關安全風險，諮詢相關政府部門(包括香港警務處、消防處、環境保護署及運輸署)。根據量化風險評估得出的結論，潛在的相關風險不大，並且是在可控範圍內。儘管如此，為處理油蔴地小輪所提出的上述關注事宜，當局會在汽車渡輪碼頭上層及其相連斜道豎設完全密封的蓋罩，以提供進一步的保護，防止有物品從上層墮下。政府當局已向油蔴地小輪解釋擬議措施，以及汽車渡輪碼頭上層擬議行人板道相關路段的設計。

9. 馬逢國議員表示支持此項撥款建議。然而，他質疑，倘若政府當局就上述項目進行規劃時已一直與油蔴地小輪保持緊密溝通，為何油蔴地小輪要遲至2021年8月20日才向事務委員會提交詳盡的意見書，就擬議行人板道項目對汽車渡輪碼頭運作所帶來的安全影響表達關注。他亦詢問，當局是否已向油蔴地小輪簡介政府當局建議的相關措施，而油蔴地小輪又是否滿意有關措施。梁志祥議員表示支持此項撥款建議，並預期擬議行人板道將會成為本港的地標，可供市民享用。主席及梁議員要求當局提供詳細資料，說明將會在汽車渡輪碼頭上層豎設的蓋罩的設計，包括該蓋罩是否能完全圍封相關範圍及所採用的物料為何。梁議員關注到，該蓋罩會產生反射眩光，或會影響附近的居民。

10. 土木工程拓展署南拓展處處長回應時表示，該蓋罩會以不反光物料建造，在設計上亦會

設有出入口供使用者進入或離開擬議行人板道的相關路段。發展局副秘書長(規劃及地政)1重申，政府當局樂意向油蔴地小輪及相關持份者進一步解釋有關方案。

11. 主席要求政府當局在提交工務小組委員會的文件內提供下列補充資料：油蔴地小輪及其他相關組織(例如小輪業職工會)就汽車渡輪碼頭共用一段擬議行人板道所帶來的安全影響表達關注。為釋除上述疑慮，政府當局提出的解決方案及進行的溝通工作為何；以及政府當局提出的方案能否釋除相關持份者的疑慮。

(會後補註：秘書處於2021年9月13日透過立法會 CB(1)1320/20-21(01)號文件告知委員，工務小組委員會的文件(PWSC(2021-22)33)已加入委員要求取得的資料，並於2021年9月8日送交委員。政府當局亦提供土木工程拓展署就此事在2021年9月7日向油蔴地小輪發出的函件，供委員參閱。有關函件(立法會 CB(1)1320/20-21(02)號文件)(只備英文本及只限議員參閱)已於2021年9月13日送交委員。)

擬議項目所需的成本

12. 謝偉銓議員表示，他是海濱事務委員會成員。謝議員表示支持此項撥款建議。他並詢問，此項目的估計所需費用為16億8,200萬元，當中並不包括就擬議行人板道項目徵用土地的費用，相關費用及所徵用土地的用途為何。土木工程拓展署南拓展處處長表示，為興建擬議行人板道，當局須收購及拆卸一個位於私人地段的現有碼頭構築物。按照既定機制，受影響的土地業權人將有權要求獲得補償。

就發展項目所需進行的法定程序

13. 麥美娟議員察悉，當局已就擬議行人板道項目完成《說明符合"凌駕性公眾需要測試準則"的

具有力和令人信服的資料》的報告("該報告")。就此，麥議員詢問，為符合該報告的凌駕性公眾需要測試的規定(即政府根據《保護海港條例》(第 531 章)("該條例")考慮填海方案時的一項行政要求)，當局額外使用多少時間進行相關研究及工作。

14. 土木工程拓展署南拓展處處長答稱，炮台山至鰂魚涌的海濱現時由住宅及商業發展項目佔用。為克服現有的環境限制，並令設計符合成本效益，當局會利用東區走廊的現有地基，在走廊下興建擬議行人板道。由於此項目複雜，因此不論在該條例下是否有任何相關規定，當局都需要花大量時間完成所需的施工前工作。該條例對推行擬議行人板道的項目沒有構成重大的影響。

15. 廖長江議員表示支持政府當局致力滿足公眾期望，打造一個暢達和連貫的海濱。鑒於 2012 年完成的《港島東海旁研究》已建議在東區走廊下興建擬議行人板道，廖議員認為，政府當局在把概念性構思轉化成發展計劃方面所使用的時間過長(即大約 9 年)。廖議員表示，上述過程冗長，是因為該條例下的規定及提出反對的法定程序複雜所致。他詢問，政府當局有否檢討如何在推行項目方面提升效率，以及檢討如何簡化提出反對的法定程序。謝偉銓議員表達類似的意見。

16. 發展局副秘書長(規劃及地政)¹ 回應時表示，由於在東區走廊下興建行人板道對香港是一個嶄新的概念，因此政府當局需要時間透過進行相關研究及進行數輪公眾參與活動，以確定該項目是否可行及獲市民接受的程度。他表示，相關持份者的意見已納入擬議行人板道的設計內，而該項目最終獲得廣大市民支持。政府當局會致力在提升有關推行項目的效率、確定項目的可行性及讓公眾參與之間取得平衡，以在日後加快推行發展項目。

把擬議行人板道的設計概念延伸至其他海濱用地

17. 田北辰議員讚揚政府當局的措施，即以 16 億 8,200 萬元的費用由炮台山至鰂魚涌興建一條

2.2 公里長的擬議行人板道。他亦認為該項目符合成本效益。他建議政府當局考慮延伸擬議行人板道的設計概念(其主要特色包括設有動態區及靜態區)至沿港島北岸連接石塘咀至愛秩序灣的整段海濱長廊。梁美芬議員讚揚擬議行人板道的設計，並認為在滿足公眾期望當局打造一個更暢達、連貫及全民共享的海濱方面，該項目是一個好的開始。她促請政府當局分別透過連接青洲英坭有限公司在紅磡的水泥廠前址與尖沙咀天星碼頭等地方，以及完成荃灣至屯門單車徑的餘下路段，全力在九龍沿岸及新界西發展連綿不斷的海濱長廊。

18. 發展局副秘書長(規劃及地政)¹表示，儘管擬議行人板道項目能提供空間讓政府當局引入新設計，但把新設計融入現有的海濱設施時亦存在各樣制肘。當局即將進行一項試點研究，以探討讓各類使用者(例如行人、緩跑人士和騎單車人士)共用中環至灣仔海濱長廊是否可行。政府當局亦希望開放更多海濱用地作不同的公共用途。發展局會繼續與相關政府部門合作，並且會與相關私人土地業權人進行聯繫，以及探討創新的解決方法，務求在維港兩岸發展連綿不斷的長廊。舉例而言，政府與海裕街一幅私人海濱用地的業權人已達成原則性協議，以透過換地安排，在該用地發展一段擬議行人板道。

擬議行人板道的管理

19. 麥美娟議員關注到擬議行人板道對附近的住宅樓宇所造成的噪音及環境影響。她促請政府當局處理有關擬議行人板道啟用後的管理問題。主席詢問，擬議行人板道的管理工作將會由哪一個政府部門負責監督。

20. 發展局副秘書長(規劃及地政)¹表示，政府當局察悉鄰近居民的上述關注。他並向委員保證，政府當局會與相關住宅樓宇的代表討論此事。鑒於擬議行人板道啟用後，將會有各項活動在板道舉行，讓市民共享同樂，政府當局會物色合適的管理公司負責擬議行人板道的日常營運及管理。發展局會監督相關營運商的表現。

21. 廖長江議員詢問，擬議行人板道的動態區(即共融通道)及靜態區(即休閒通道)的闊度分別為何，以及擬議行人板道的闊度是否足以供行人、緩跑人士和騎單車人士共用。廖議員亦詢問，在規劃擬議行人板道時，政府當局是否已參考啟德發展區共融通道(即當局在 2018 年就行人和騎單車人士共用通道推行為期 6 個月的試驗計劃)的設計。

22. 馬逢國議員同樣關注到，10 米闊的擬議行人板道是否足以供不同使用者共用。為安全起見，當局是否會沿動態區指明一條通道作單車徑。田北辰議員歡迎當局只限行人使用靜態/休閒區，而緩跑人士和騎單車人士則使用動態/共融區，以防出現互相碰撞的情況。他並建議政府當局加強這方面的公眾教育工作。

23. 發展局副秘書長(規劃及地政)1表示，擬議行人板道的闊度至少為 10 米，當中東段部分路節甚至闊達 20 米。就 10 米闊的擬議行人板道而言，動態區及靜態區的闊度分別約為 6 米及 4 米。根據當局在本港其他地區進行一項試點測試的結果，政府當局認為 6 米闊的動態區足以供緩跑人士和騎單車人士共用。因此，當局不會分別就緩步跑及騎單車提供個別的通道。儘管如此，政府當局將會加強其宣傳工作及對擬議行人板道的管理，以確保公眾可更善用有關設施。

24. 謝偉銓議員詢問，鑒於氣候變化，當局如何就擬議行人板道採取能抵禦颱風及暴雨的設計。他亦詢問，擬議項目下的開合橋估計所需建造費用為 1 億 4,260 萬元，其作用為何。田北辰議員要求當局提供資料，說明倘若開合橋失靈，遊人/船隻如何能進出擬議行人板道/擬議行人板道以內的水域。

25. 發展局副秘書長(規劃及地政)1及土木工程拓展署南拓展處處長表示，政府當局設計擬議行人板道時，已考慮氣候變化的影響。擬議行人板道會有欄杆保護，而擬議行人板道地面的一般水平會處於主水平基準面以上至少 5.5 米。此高度已較超強颱風(例如山竹)吹襲香港時達到的最高水

位(約為海圖基準面以上 3 至 4 米)為高。在有需要時，三條開合橋將可讓船隻進出擬議行人板道以內的相關近岸水域，以進行維修保養工程。當局就管理擬議行人板道所委聘的管理公司，將會負責按照訂明的指引及規程操作上述開合橋。

26. 梁志祥議員詢問，該等開合橋是手動抑或自動操作，以及倘若開合橋失靈，有關的應變措施為何。土木工程拓展署南拓展處處長回應時表示，開合橋會由電力驅動，當局會就機件/電力出現故障制訂應變措施，包括由不同電源(例如備用發電機)為開合橋供應電力。

27. 馬逢國議員問及擬議行人板道沿途會否設有綠化設施。土木工程拓展署南拓展處處長回應時表示，除了在現有 400 米長的北角海濱花園加強綠化設施外，當局將會沿擬議行人板道的其他合適位置放置花槽。

28. 謝偉銓議員察悉擬議行人板道項目將會分階段完成。他詢問，擬議行人板道是否亦會分階段開放供市民享用。發展局副秘書長(規劃及地政)¹回應時予以肯定的答覆。

[在下午2時44分，主席表示他會就委員的提問"劃線"，並且會容許已示意發言的委員提問。他在下午2時49分再次提醒委員有關其指示。]

向工務小組委員會提交撥款建議

29. 主席總結時表示，委員普遍支持政府當局把有關撥款建議提交工務小組委員會考慮。

IV 工務計劃項目第 206TB 號——加強港鐵觀塘站附近的區內連繫之高架園景行人平台工程

(立法會 CB(1)1208/20-21(05)——政府當局就
號文件 工務計劃項
目第 206TB
號——加強

港鐵觀塘站
附近的區內
連繫之高架
園景行人
平台工程
提交的文件)

30. 應主席所請，土木工程拓展署東拓展處副處長以電腦投影片向委員簡介當局提升工務計劃項目第 206TB 號為甲級的撥款建議；按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 1,390 萬元，以在港鐵觀塘站("觀塘站")附近興建有蓋高架園景行人平台("擬議行人平台")。撥款建議的詳情載於政府當局的文件(立法會 CB(1)1208/20-21(05)號文件)。

(會後補註：上述電腦投影片資料的電子複本(立法會CB(1)1247/20-21(02)號文件)已於2021年8月25日以電子郵件方式送交委員。)

31. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第 83A 條，他們在會議上就課題發言前，應披露與現正討論的課題有關的直接或間接金錢利益的性質。

擬議工程的估計所需費用

32. 謝偉銓議員及柯創盛議員同意，當局興建擬議行人平台能加強觀塘區內的連繫及行人通達性。謝議員及柯議員察悉，擬議行人平台的長度為 120 米，闊度則約為 6 米，並且不會設有升降機及自動梯。他們深切關注到上述平台的造價高昂，估計所需費用為 2 億 1,390 萬元。他們要求政府當局詳細交代有關工程費用。

33. 發展局首席助理秘書長(工務)2 及土木工程拓展署東拓展處副處長表示擬議工程複雜，因為有關用地存在限制。由於工地位於觀塘站及鐵路高架橋附近，當局將須在施工期間採取額外的保護及預防措施，以符合港鐵的鐵路保護規定，從

而確保觀塘站的結構安全及能正常運作。此外，擬議行人平台有部分將位處現有斜坡上，而另一部分則會橫跨交通繁忙的觀塘道/開源道迴旋處。因此，估計所需工程費用包括推行上述額外保護及預防措施、就現有斜坡進行改建和鞏固工程及進行相關渠務工程的費用，以及為盡量減少擬議工程在施工期間對交通造成的影響而在觀塘道實施臨時交通安排的費用。此外，由於相關工地位於市區及環境擠迫的地點，因此毗鄰沒有工地可提供作存放、製造及組裝鋼材及預製組件。運送大型預製橋身結構及吊運工作亦須於夜間進行，當中部分工序更只能在港鐵的非服務時間內進行，因此令造價較為高昂。此外，為避免影響港鐵觀塘綫鐵路高架橋構築物的現有橋墩和樁柱，當局須預留撥款就擬議行人平台進行較複雜的地基工程，施工期因而會較長，造價亦會較為高昂。

34. 發展局首席助理秘書長(工務)2 及土木工程拓展署東拓展處副處長補充，政府當局已就擬議工程計劃與附近地區其他類似的政府高架行人道項目(即工務計劃項目第 822CL 號(橫跨將來的 T2 主幹路近 MegaBox 的高架行人道)及工務計劃項目第 797CL 號(橫跨太子道東連接新蒲崗與啟德發展區的高架行人道))有關建造橋身結構連地基，但不包括升降機及樓梯的工程項目估計所需造價作比較。結果顯示，該等工程計劃的相關工程項目造價相若。考慮到擬議工程計劃性質複雜及其用地存在限制，政府當局認為此工程計劃的造價合理。

35. 謝偉銓議員詢問，擬議行人平台日後是否能應付觀塘站 C 出口及 D 出口預計會增加的行人流量。發展局首席助理秘書長(工務)2 表示，根據土木工程拓展署委聘顧問進行研究的結果，在考慮相關規劃數據(例如地區發展、人口增長及交通需求)後，擬議行人平台每小時可容納約 9 000 人次，符合運輸署發表的《運輸策劃及設計手冊》訂明的所需標準(即丙級水平)。擬議行人平台將能夠應付日後觀塘站附近地區預期會增加的行人流量。

推展時間表

36. 柯創盛議員提到位於深水埗深旺道與欽州街西交界處的 197 米長四跨有蓋行人天橋系統的工程計劃(工務計劃項目第 332CL 號)。該系統配備 6 部升降機及 6 部自動梯，只需大約 4 年便落成。他認為，擬議行人平台 4 年的施工期為過長。他詢問，施工期長的原因為何，以及當局是否可能壓縮有關工程計劃的推展時間表。

37. 發展局首席助理秘書長(工務)2答稱，政府當局計劃在獲得立法會財務委員會批准撥款後進行招標及展開擬議工程，目標是在大約 4 年內完成有關工程計劃，當中包括需時約半年讓香港鐵路有限公司的鐵路保護及土地測量組就鐵路構築物保護措施的要求定案。政府當局預期最遲會在 2022 年年初完成招標程序。擬議工程的實際施工期只是約為 3 年半。

38. 主席要求政府當局在提交工務小組委員會的文件進一步闡釋，擬議工程計劃的施工期長及造價高昂的原因，並提供資料，就此工程計劃的估計所需費用與其他性質及規模相若的政府高架園景行人平台/高架行人道項目的估計所需費用作比較。

(會後補註：政府當局的補充資料(立法會 CB(1)1306/20-21(01)號文件)已在 2021 年 9 月 8 日送交委員。)

對交通的影響

39. 劉業強議員對興建擬議行人平台表示支持，但他關注到，因為工程計劃用地的位置接近觀塘道/開源道迴旋處，上述工程計劃或會令觀塘道的交通擠塞問題進一步惡化。就此，劉議員詢問，政府當局會推行甚麼措施，以盡量減少擬議工程在施工期間對交通造成的影響。

40. 發展局首席助理秘書長(工務)2表示，觀塘道/開源道迴旋處的交通擠塞問題一直是政府當局

關注的焦點。他解釋，橋身結構的樁柱不會佔用現有道路及行人道。為維持日間現有行車線的數目，當局會運送預製組件到工地進行安裝，而大型吊運工作亦會於夜間及港鐵的非服務時間內進行。政府當局亦會成立交通管理聯絡小組，以及與相關政府部門和持份者緊密聯繫，以訂定臨時交通安排的詳情。政府當局相信，隨着當局實施適當的臨時交通安排，上述擬議工程在施工期間將不會對附近一帶的交通造成嚴重的影響。

41. 發展局首席助理秘書長(工務)2 補充，為改善觀塘的交通狀況，當局會提供一條由協和街南行轉往觀塘道東行的只准左轉專用行車道，以紓緩觀塘道/開源道迴旋處交通樽頸的情況。在2026-2027年度，當局亦將會在市區重建局的重建項目下興建一條由觀塘道東行轉往協和街的行車道，以便車輛出入協和街時無須經過觀塘道/開源道迴旋處。

擬議高架園景行人平台的設計

42. 劉業強議員及柯創盛議員指出，部分現有高架園景行人平台及高架行人道的設計受到市民批評，例如所提供的透明上蓋未能有效遮擋陽光或散熱。他們促請政府當局盡量改善擬議行人平台的設計。

43. 發展局首席助理秘書長(工務)2 答稱，擬議行人平台上蓋約70%的面積會以隔熱材料建造，而餘下的30%則會以半透明板建造。日後擬議工程計劃竣工後，行人可沿整段均有蓋的行人道從觀塘站前往觀塘綜合發展項目。為確保擬議行人平台的設計能融入現有環境，並且在隔熱、外觀及空間感之間取得平衡，政府當局已就擬議平台現時的設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會和其他相關持份者。

向工務小組委員會提交撥款建議

44. 主席總結討論時表示，對於政府當局把有關撥款建議提交工務小組委員會考慮，委員普遍並無異議。

V 其他事項

45. 議事完畢，會議於下午3時45分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2021年11月19日