

## 立法會參考資料摘要

《鐵路條例》  
(第 519 章)

### 九龍南線

## 收到反對書後授權進行方案

### 引言

在二零零五年六月二十一日的會議上，行政會議建議，署理行政長官指令根據《鐵路條例》第 11(4)條，授權進行**附件 A**所述的九龍南線修訂方案，並作出下文**第 52 段**及**附件 B**所述的建議修改。

A

B

### 背景

2. 二零零一年一月九日，行政會議決定九廣鐵路公司(九鐵)應被邀請提交九龍南線工程計劃的建議書。九鐵其後在二零零一年七月十三日向當局提交工程計劃建議書。二零零二年九月二十四日，行政會議決定九鐵應為九龍南線進行詳細規劃及設計的工作。就該決議，我們向立法會交通事務委員會屬下的鐵路事宜小組委員會(小組委員會)提交一份立法會參考資料摘要，並於二零零二年九月二十七日向小組委員會 報有關細節。

3. 二零零三年十一月二十五日，我們向小組委員會簡述九龍南線的初步修改方案，該方案隨後在二零零四年三月二十六日在憲報公布。在刊憲期間，我們接獲市民的反對意見。為釋除市民在反對書中表達的一些憂慮，並盡量減輕因九龍南線工程對市民造成的滋擾，我們對九龍南線方案作出一些修訂後，在二零零五年一月七日在憲報公布修訂內容。我們亦透過一份於當日與小組委員會商討的文件，通知委員會有關刊憲事宜。

## 《鐵路條例》

4. 《鐵路條例》(該條例)在一九九七年六月制訂。該條例為執行新鐵路工程計劃提供法律框架，並載列有關擬備和公布鐵路方案、提交反對書、補償的申索和評估及收回土地等條文。該條例規定，任何人士如反對刊憲的方案，可在方案首次刊憲後 60 天內，向環境運輸及工務局局長(局長)提交反對書。

5. 為使鐵路工程進程有較明確的安排，該條例第 11(2)條已為處理反對個案設定法定時限。該條例訂明局長須在 60 天反對期屆滿後的九個月內，又如方案經過修訂，則須就修訂提出反對的法定時限屆滿後的三個月內，把方案以及所有沒有撤回的反對個案呈交行政長官會同行政會議考慮，如行政長官容許延期則作別論。

## 方案

6. 九龍南線是當局的《鐵路發展策略 2000》其中一個建議實施的鐵路工程項目。九龍南線的策略性功能，是在九龍半島南部把東西行的鐵路線貫通，為西鐵沿線約 100 萬的新界西北居民提供直達九龍市區的鐵路服務。市民亦可在現有的紅磡站轉乘東鐵前往新界東北。興建九龍南線不但令鐵路沿線居民出入更為方便，還會吸引更多市民使用鐵路網絡，使市區道路的交通擠塞得到紓緩，並且改善空氣質素，為本港眾多的交通工具乘客帶來莫大的經濟效益。工程預期在二零零五年年中動工，二零零九年完竣。

7. 九龍南線方案(原來方案)在二零零四年三月二十六日刊登憲報。這個方案涉及建造全長約 3.8 公里的鐵路系統，工程包括：

- (a) 在油尖旺區興建車站及相關的鐵路和乘客設施；
- (b) 在擬建的九龍西站興建一條長約 1.4 公里的鐵路隧道，接駁至尖東站的現有掉車隧道；
- (c) 在擬建的九龍西站興建一條長約 2.0 公里的鐵路隧道，接駁至九鐵南昌站的現有掉車隧道；

- (d) 重設橫跨梳士巴利道的新世界第一號行人隧道；
- (e) 在擬建的九龍西站與兩個現有車站(九鐵南昌站及尖東站)之間興建通風／機房大樓、緊急通道和緊急出口；
- (f) 進行鐵路軌道的基面工程、土方工程、土木和結構工程及機電工程以及建造鐵路設施，包括鐵路軌道、列車控制和通訊設施、通風井、機電設備、隧道冷卻設備、緊急車輛通道和電纜吊索裝置；
- (g) 重建，修改及重新定線相關的現有道路，以及進行預防或補救工程，包括鞏固現有天橋、行人隧道和建築物的地基；以及
- (h) 進行附帶工程，包括相關的渠務工程、水務工程、斜坡工程和環境美化工程。

8. 就反對者表示的關注，及設計上的修改，當局其後修訂原來方案，並於二零零五年一月七日在憲報刊登。修訂主要是更改方案界線，以便達至以下目的：

- (a) 盡量避免據用私人物業；
- (b) 更改工程所需的臨時工地／施工區；以及
- (c) 在擬建的九龍西站旁增設兩條新的臨時緊急車輛通道。

此外，擬建的九龍西站的地面構築物以及接駁至車站的隧道位置亦稍有修改。

### 土地要求

9. 九鐵須以短期租約形式使用約 26 公頃政府土地及 1 500 平方米的私人土地作工地／施工區。實行這個「方案」會影響八個私人地段、兩幅休憩用地以及一條行人隧道。現有九幅政府撥地會受影響，另有兩份短期租約須要終止。

10. 「方案」涉及的總面積約為 42 公頃。當局只須根據該條例收回分別位於中華電力有限公司(中電)廣東道變電站底下及地下鐵路機場鐵路大角咀通風樓行人隧道底下的兩小塊地層(約 62 平方米)，以興建鐵路隧道。

11. 當局須根據該條例的規定，就受影響的七個地段設定暫時佔用私人土地的權利，以進行地層處理、道路交通及公用設施改道的工程。九龍南線完工後，有關土地就會交還土地擁有人。

12. 由彌敦道橫跨梳士巴利道的一條現有行人隧道(新世界第一號行人隧道)需要拆卸，以便建造沿梳士巴利道的鐵路隧道。此外，九鐵會暫時佔用附於九龍內地段第 11151 號(此為地鐵有限公司在大角咀“金沙西岸”的物業發展用地)的休憩用地，以便施工。

## 反對意見

13. 當局共接獲 **70 份**反對書，其中 **57 份**反對原來方案，**13 份**反對二零零五年一月七日刊憲的修訂方案。就原來方案提出的反對書中，有 **1 份**由多名反對者聯名提出，另有 **2 份**其後無條件撤回，餘下 **68 份**沒有撤回。

14. 反對內容主要涉及下列事宜：

- (a) 興建鐵路期間對交通的影響；
- (b) 建造工程對環境造成的影響；
- (c) 生意損失；
- (d) 要求考慮沿九龍南線定線其他位置設置車站或增設車站；
- (e) 暫時佔用土地；
- (f) 對私人物業可能造成的影響，包括影響建築物的結構完整；
- (g) 進行九龍南線工程計劃的需要；
- (h) 重設新世界第一號行人隧道；
- (i) 建造方法(特別是沿梳士巴利道採用的明挖回填方法)；以及
- (j) 在廣東道建造緊急出口。

15. 收到這些反對書後，當局和九鐵已審慎檢討可否修改鐵路方案，以調解反對意見。為此，九鐵和有關政府部門已研究其他設計方案，並考慮所有相關因素。九鐵亦進行了技術研究和法定的環境影響評估研究。

### 接納反對意見的準則

16. 一般來說，當局如認為反對有效，會在考慮下列因素後修改方案，盡可能減輕或消除方案可能造成的影響：

- (a) 有充分理由、事實和文件支持反對者的關注；
- (b) 反對者的合理關注可透過技術或其他相關範疇解決，而無須在公眾安全方面(包括鐵路系統的施工和運作安全)作出妥協；
- (c) 修訂不會導致九龍南線工程計劃不合理地增加成本或造成不當的遲誤；以及
- (d) 修訂不會不必要地引來更多反對意見，或整體而言不會對區內人士造成更大干擾和不便。

### 評估反對意見

#### (A) 對交通的影響

17. **48名**反對者表示關注在地面進行建造工程時對交通造成的影響。大部分反對者認為，採用明挖回填的方法施工以及暫時佔用工地，不但不利行人流通，還會阻塞店舖的出入口，施工期間交通擠塞情況亦會因而惡化。

18. 九鐵會採用鑽挖隧道方法建造廣東道的鐵路隧道，以減輕對附近一帶交通的影響。若有某些地點其地面工程是不能避免，或無法採用鑽挖隧道方法施工(例如廣東道地層處理工程及梳士巴利道及大角咀的隧道建造工程)，九鐵已進行廣泛的交通影響評估以及現有行人流量調查，並會制定適當的臨時交通管理計劃，以保持工地一帶交通暢順。

19. 為減輕對梳士巴利道交通的干擾，梳士巴利道來回方向一般會維持三線行車。梳士巴利道的路面會鋪設臨時行車鋼板，以維持行車暢通。挖掘工程則在地底進行，盡量減低對公眾造成的滋擾。在大角咀建造隧道時亦會採取類似的安排。

20. 九龍南線施工期間會成立地盤聯絡小組。小組成員會包括有關政府部門的代表，負責審核九鐵承建商提交的詳細臨時交通管理計劃。小組會徵詢有關人士對計劃的意見，亦安排在實地測試有關計劃。部分反對者曾要求現階段在廣東道進行試驗，以了解建議的封路措施是否可行。我們認為無須實行這項建議，因為過往在廣東道進行渠務及公用設施工程時，已實行過類似的臨時交通管理計劃。在這些臨時交通管理計劃實行期間，廣東道的交通仍可保持暢通。

21. 此外，九鐵亦會成立社區聯絡小組，與區內人士保持有效的雙向溝通。附近一帶受影響的住宅大廈/店舖/酒店代表以及地段擁有人會獲邀出席小組定期舉行的會議。小組成員會獲悉即將動工的工程，九鐵在擬定鐵路施工計劃時，會適當地考慮成員的建議。九鐵還會在區內成立社區聯絡辦事處，以增進與公眾的溝通。

## **(B) 對環境的影響**

22. **48** 名反對者表示關注九龍南線施工及通車後對環境造成的影響(包括噪音、空氣、視覺美感及景觀)。

23. 九鐵已按照《環境影響評估條例》(環評條例)的規定，完成環評研究，確定九龍南線施工期間及通車後可能造成的影響(包括空氣質素、噪音、水質、廢物管理、景觀及視覺美感)。九鐵已提出採取紓解措施，以回應各項涉及環境問題的關注。我們已把環評工作的進展以及查閱環評報告的方法告知反對者。

24. 環境保護署(環保署)署長批准環評報告後，在二零零五年五月三日為九龍南線工程向九鐵發出訂明附帶條件的環境許可證。九鐵須確保九龍南線施工期間及通車後都符合環境許可證所臚列的條件、環評條例有關係文以及其他相關的法定規定及標準。

25. 至於反對者關注九龍南線在景觀及噪音方面造成的影響，九鐵會徵詢廣東道及梳士巴利道一帶以及奧海城二期的商戶對圍板的設計以及有關安排的意見(例如採用部分透明的圍板)，盡量減低對景觀的影響，並且讓行人看清楚附近的建築物。九鐵會使用低震動低噪音的機械，減低施工期間產生的震動以及經空氣傳送的噪音。並會實行妥善的工地管理，紓減工程對環境造成的影響，盡量減輕對周圍環境造成的干擾。

## (C) 生意損失

26. **47名**反對者關注九龍南線工程會影響店舖的生意，他們主要是梳士巴利道和廣東道的業主、零售店舖和酒店經營者。

27. 我們已告知反對者，根據《鐵路條例》，任何人士如擁有可獲補償權益並受鐵路工程計劃影響，均可提出索償。反對者已獲發有關資料，包括載述根據該條例提出索償的程序。

## (D) 增設鐵路車站

28. **30名**反對者要求在海港城及／或大角咀富榮花園附近增設車站。部分反對者更建議把擬建的九龍西站遷往廣東道尖沙咀消防局現時位置。

29. 要求在廣東道海港城附近增設車站的反對者主要是廣東道一帶的業主或商戶。我們已向反對者解釋，即使不在海港城附近增設車站，亦無損九龍南線的策略性功能。海洋中心一帶的尖沙咀區已設有東鐵尖東站及地鐵尖沙咀站。九龍南線擬設的九龍西站其實是位於廣東道現時的廣東道政府合署位置。從九龍西站步行至現有的中港城只需約五分鐘。

30. 鐵路事宜小組委員會曾要求九鐵和當局研究在海港城內增設車站的建議。九鐵和當局已與該土地擁有人一同研究這項建議。初期三方集中考慮在海港城地底建造車站，後來發現在該處施工，要承受極大風險，技術上亦非常複雜，結果三方同意不再考慮這個方案。其後，三方研究另一方案，就是把新增設的車站納入海港城重建計劃內。但由於增設車站只會令九龍南線乘客量略增，而增設車站與否都不會影響九龍南線的策略性功能，我們最終認為不應增設該車站。

31. 我們亦曾考慮在廣東道東邊設站的建議，包括在九龍公園徑兒童遊樂場或九龍公園範圍興建車站。實行這些建議便須收回鄰近幾幢私人樓宇。從交通運輸角度而言，增設車站的理由並不充分，因此當局並無收地的理據。

32. **7名**反對者要求當局考慮把九龍西站移近中港城(即尖沙咀消防局現有位置)。由於鐵路走線在該地段處於彎位及坡度甚高的位置，因此，從鐵路運作的角度而言，在該處並不適宜興建車站。此外，這個建議亦會大大影響西九龍文娛藝術區計劃的規劃。

33. 4 名反對者建議在大角咀富榮花園附近增設車站。九鐵已詳細研究這個方案，結論是無論在技術和財政方面，興建這個車站都不可行，因為該區人口不足，亦已建有地鐵奧運站。再者，落實這方案會影響一些現有樓宇／建築物，並且必須收回某些私人地段以興建車站。

34. 以九龍南線的整體規劃而言，在現有廣東道政府合署的位置設單一九龍西站的方案，對九龍南線發揮其原定的策略性功能，是最適合的方案。

### (E) 暫時佔用土地

35. 14 名反對者反對暫時佔用奧海城二期黃色地區<sup>1</sup>部分範圍(特別是奧海城二期與櫻桃街之間的公眾休憩用地)作九龍南線的工地。他們主要的關注事宜是：

- (a) 該幅休憩用地是奧海城二期重要的地標，供居民及遊人到此參加節慶活動，而且暫時佔用該幅用地作工地會影響環境，並對附近居民造成滋擾；以及
- (b) 一名反對者聲稱在該暫時佔用土地的工程，會阻礙商場的主要出入口，阻擋商場正門外的電視屏幕，商戶的生意可能因而受損，廣告及租金收入亦會減少。

36. 當局已向反對者解釋，佔用該幅土地對九龍南線施工非常重要。如另選其他地點，則與所需施工地點距離太遠，難以配合。此外，當局亦須使用這幅土地，為該幅休憩用地地底下現有的箱形暗渠進行改道及維修工程。

37. 為回應反對者的關注，九鐵已同意縮小暫時佔用黃色地區的面積，由二零零四年三月二十六日刊憲的原來方案的大約 8 900 平方米，縮小為二零零五年一月七日憲報所載修訂的大約 6 900 平方米，並把佔用期由 42 個月縮短為 35 個月。為進一步回應反對者的關注，九鐵同意再把暫時佔用面積減為 6 500 平方米左右(見下文第 52 段)。施工期間，九鐵會另行裝設電視屏幕，保持建築物的出入口暢通，完工時會把工地回復原狀。九鐵並會採取適當的紓解措施(例如裝設圍板以阻隔灰塵噪音)，盡量減低干擾以及對環境造成的影響。

---

<sup>1</sup> 黃色地區屬政府土地。九龍內地段第 11 090 號的承批人根據租用條件，平整並管理該幅土地用作公眾休憩用地。

## (F) 對私人物業及樓宇結構完整的影響

38. 5名反對者聲稱九龍南線的建造工程可能會據用其私人物業。

39. 九鐵曾就一名反對者提出現有廣東道變電站底下被九龍南線隧道據用的問題進行勘測，證實隧道的走線只會穿過石層，而變電站現有的地基與鐵路隧道實際範圍之間亦有足夠的分隔距離。對變電站穩固性的影響，應在可接受的範圍之內。九鐵會在九龍南線工程的施工規格中，加入該變電站可容許的振動極限，以及對橫越廣東道的非挖掘喉管所產生影響的可接受限度。施工期間九鐵還會與該土地擁有人聯絡，避免損毀該處一帶現有的電纜及設施。反對者在得悉九鐵這些安排後，已有條件撤回其反對意見。

40. 就一名反對者關注九龍南線工程會影響其在麗翔道的一幅用作興建變電站的用地一事，九鐵已修訂九龍南線的方案界線，避過擬建的變電站。此外，九龍南線施工期間，九鐵會與有關電力公司協調鋪設電纜的工作，該變電站建造期間，九鐵還會提供行車通道以供出入。由於九鐵答應作出以上安排，反對者已有條件撤回該反對意見。

41. 至於在彌敦道附近建造鐵路隧道會否影響地下鐵的問題，九鐵已審慎設計梳士巴利道沿路九龍南線的走線，以配合九鐵尖東站以及避過地鐵隧道及該區一條現有行人隧道。由於九龍南線隧道與地鐵荃灣線隧道將會十分接近，九鐵已評估施工對地鐵隧道的影響。根據評估結果，九龍南線工程將不會影響地鐵隧道的完整性及安全。

42. 11名反對者擔心施工會影響其物業的結構完整。九鐵已向反對者解釋，現有建築物的結構完整將不會受九龍南線工程影響。九鐵亦會密切留意這些建築物，以保障公眾的安全。

## (G) 沿梳士巴利道建造隧道

43. 9名反對者對採用明挖回填方法沿梳士巴利道建造隧道表示關注，認為會嚴重影響行人出入和商舖的生意。部分反對者曾要求九鐵採用鑽挖隧道方法，減輕對社會、經濟及環境的影響。

44. 梳士巴利道(特別是與彌敦道交界)地底已鋪設大量地下公用設施以及地鐵荃灣線隧道及梳士巴利道行車隧道等非常重要的運輸基建設施；如採用鑽挖隧道方法在這些設施之間穿插，將會有很大風險。除非九鐵承建商能

提出其他施工方法以克服這些地盤環境方面的限制，否則明挖回填會是沿梳士巴利道建造隧道較穩妥的方法。

45. 當局曾委托香港城市大學重新研究並探討改用其他方法在梳士巴利道建造隧道的可行性。這項獨立研究已於二零零四年年底完成，研究證實以明挖回填的方法沿梳士巴利道建造隧道是較穩妥方案。當局已把研究結果告知反對者。路政署備有該研究報告的全文可供查閱。

#### **(H) 進行九龍南線工程計劃的理據**

46. 7 名反對者認為沒有需要興建九龍南線，並特別提出建造鐵路期間會影響附近交通和環境。當局已向反對者說明九龍南線的策略性功能，並解釋九龍南線建成後對本港眾多乘客帶來莫大的經濟效益。

47. 7 名反對者建議擱置九龍南線工程計劃，直至九鐵與地鐵有限公司擬議合併一事得出結論才繼續進行。我們已向反對者解釋，九龍南線會為社會帶來重大的經濟和運輸效益，因此工程刻不容緩。兩鐵擬議合併一事的進展，不應影響九龍南線方案的推展。

#### **(I) 重設新世界第一號行人隧道**

48. 6 名反對者關注拆卸現有的新世界第一號行人隧道的問題。其中一名反對者是亞馬遜的擁有人，他須根據該土地的租約條件，負責提供並保養這條穿越梳士巴利道的隧道，作為行人往返亞馬遜的主要通道。按照「方案」所示，九鐵在建成臨時行人隧道以作替代後，便會拆卸新世界第一號行人隧道，以便進行九龍南線沿梳士巴利道的隧道工程。九龍南線建成後，被拆卸的行人隧道就會依照原來的規格重建。從交通的角度而言，這個安排應可接受。部分反對者與我們討論時曾提出把臨時行人隧道建成永久設施，並適當地加以延長，連接亞馬遜地庫另一地點。由於該建議仍處於非常初步的階段，故此不直接納這項建議。

#### **(J) 廣東道設緊急出口**

49. 1 名反對者擔心擬設在廣東道的緊急出口會影響前水警總部發展項目的外觀，並影響行人的流通。擁有該發展地盤的反對者自願無條件向當局交出前水警總部用地範圍內的一幅土地，讓緊急出口可遷往該地點興建。這個提議無需當局承擔費用，九鐵和當局均認為可以接受。現建議按下文第 52 段所述，把緊急出口遷移至前水警總部用地範圍內。

## 為未撤回反對個案舉行的聆聽會

50. 立法會議員在一九九七年審議《鐵路條例草案》時，普遍支持以更公開，公平而具透明度的機制處理反對意見。因此，我們同意應作出行政安排，由獨立委員會主持聆聽會，了解反對者提出的意見。

51. 二零零五年四月十八日及二十日至二十二日期間，獨立委員會共舉行四場聆聽會，處理沒有撤回的反對個案。委員會認為，當局已採取公平，公開而且具透明度的方法處理反對個案。委員會亦同意反對者已獲給予充分的機會表達意見，當局亦已因應反對者的意見，適當地檢討有關「方案」。

## 建議修改方案

52. 為處理上文第 35 段所述的反對意見，九鐵一再檢討使用毗鄰奧海城二期的黃色地區內暫時工地的建議，並已把較為次要的工序安排在其他地方進行。我們建議暫時佔用範圍的面積再縮減至附件 B-1 圖示的 6 500 平方米左右。為處理第 49 段所述的反對意見，現建議按附件 B-2 所示，把緊急出口遷移至前水警總部用地範圍內。局長相信這些修改可以減輕「方案」所造成的影響。

B-1

B-2

## 對財政和人手的影響

53. 九鐵估計，按付款當日價格計算，九龍南線的建設成本約為 83 億元。主要基建工程由當局撥款，而九鐵建造九龍南線時一併進行這些工程。除此以外，九龍南線計劃無需當局財政上支持。我們會與九鐵商討主要基建工程的安排，然後按照既定的工務工程計劃撥款程序申請撥款。九鐵承諾承擔因實行「方案」引用條例收地的費用、補償及有關的所有費用；因基建工程而引致的費用則不在承擔之列。

54. 過去數年，環境運輸及工務局、路政署、運輸署、土木工程拓展署、消防處、規劃署和地政總署均已預留款項，作為興建九龍南線的每年員工開支和營運開支。

## 對環境的影響

55. 九龍南線屬環評條例所界定的指定工程項目，因此必須領有環境許可證，方可建造及營運九龍南線。九鐵按照該條例的規定，完成有關的環境影響評估(環評)研究，並於二零零四年七月二十一日向環保署署長呈交環評報告以供審批。九鐵於二零零四年九月七日獲通知該環評報告已適宜供公眾人士查閱。其後報告在二零零五年一月十八日至二月十六日期間供市民查閱。二零零五年三月十六日，環境諮詢委員會無條件通過環評報告。

56. 環保署署長考慮環境諮詢委員會和公眾的意見後，在二零零五年三月三十日有條件批准環評報告，並在二零零五年五月三日就九龍南線計劃向九鐵發出附加條件的環境許可證。九鐵會實施經批准的環評報告內載的所有建議紓解措施，並遵行環境許可證和其他法例規定所列的環保條文。

57. 九鐵與康樂及文化事務署(康文署)協定實施控制措施，加強控制經地面傳送的噪音及震動，確保在施工期間以及通車後香港文化中心和香港太空館都能暢順運作。

## 對經濟的影響

58. 九龍南線是《鐵路發展策略 2000》其中一個建議實施的鐵路工程項目，對滿足市民的交通需求以及維持香港經濟和社會的持續發展，極為重要。九龍南線將會成為西鐵與東鐵之間的主要聯繫，並可改善新界西北與九龍市區主要就業／商業地區之間的交通。九龍南線的實質經濟內部回報率估計會達 14%左右。可量化的經濟效益主要包括公共交通工具使用者所節省的時間、經營者所減省的經營成本以及安全效益。估計工程計劃實施期間可為建造業及有關行業製造約 2 800 個職位。

## 對可持續發展的影響

59. 持續發展評估顯示，擬建的九龍南線將為九龍南部提供一條更直接、更快捷的東西行鐵路；長遠來說，可令交通更為暢順，空氣質素更佳。環保署署長批准的環評報告已逐一處理所有確定的潛在環境問題。九鐵會按照環境許可證實施紓解措施，務求盡量減低可能造成的環境影響。當局亦會實施臨時交通安排，盡量減低施工期間造成的干擾。

## 公眾諮詢

60. 自二零零二年九月公布進行九龍南線計劃的決定後，當局與九鐵廣泛諮詢市民對九龍南線建議方案的意見，並舉行多次簡報會。

## 宣傳安排

61. 我們會在二零零五年六月二十四日在憲報刊登有關的授權公告。我們亦會發出新聞稿。

## 負責人員

62. 負責人員為環境運輸及工務局首席助理秘書長何偉富先生(電話：2189 2187)。

環境運輸及工務局

二零零五年六月二十一日