

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2065/08-09號文件

檔號：CB1/PS/1/08

## 鐵路事宜小組委員會 向交通事務委員會提交的報告

### 目的

本報告旨在闡述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")在2008-2009年度立法會會期內的工作。

### 小組委員會

2. 交通事務委員會(下稱"事務委員會")在2008年10月14日今個會期的首次會議上決定成立小組委員會，以監察與鐵路相關的事宜。小組委員會的職權範圍和委員名單分別載於**附錄I和II**。
3. 小組委員會由劉健儀議員擔任主席，曾與政府當局及香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")舉行了8次會議。

### 主要工作

4. 小組委員會跟進在上屆立法會(2004-2008年)成立的前鐵路事宜小組委員會的工作。小組委員會在今個會期曾與政府當局和港鐵公司討論多個鐵路項目的進展情況，詳情載於下文各段。

#### 九龍南線

5. 九龍南線從南昌站延伸至尖東站，把西鐵線與東鐵線連接起來。這條新鐵路全長3.8公里，中途在西九龍設柯士甸站。九龍南線預計在2009年下半年通車。
6. 政府當局和港鐵公司在2008年11月21日小組委員會會議上，向小組委員會簡介九龍南線的工程進度及當局打算就配合九龍南線通車的擬議公共交通服務計劃諮詢相關的區議會。委員在研究政府當局規劃的柯士甸站與鄰近地方的行人連接時，向政府

當局強調有需要顧及如何方便攜帶行李的鐵路／渡輪乘客在下雨或惡劣天氣下往返柯士甸站及中港城或機場快線九龍站。委員認為從柯士甸站前往中港城的乘客需先經現有的柯士甸道行人隧道，再由隧道出口沿長150米的無上蓋行人路步行前往，這對他們來說頗為不便。委員亦認為，從柯士甸站前往九龍站的乘客只可使用現有的佐敦道行人天橋，並需穿過一個商場，這樣的安排甚為不理想。小組委員會亦曾前往柯士甸站實地視察，以瞭解該站的設施是否足以應付乘客的需要。

7. 政府當局其後告知委員，因應委員的意見，運輸署會把連接隧道至中港城的一段行人路擴闊至3.5米，而路政署會重鋪路磚以改善行人路面，令攜帶小型行李的乘客步行時較為舒適。

8. 然而，委員仍然認為應建造行人隧道把柯士甸站和中港城直接連接起來，並促請政府當局研究在毗連中港城目前預留予西九文化區的一塊用地建造此隧道連接。委員要求在提供此隧道連接前，應為連接柯士甸道行人隧道和中港城之間的行人路加建上蓋。應委員的要求，政府當局承諾在現有行人路臨時加建上蓋。加建上蓋及行人路擴闊／重鋪路磚工程會於九龍南線通車前完成。

9. 委員察悉，運輸及房屋局已開始與西九文化區辦事處商討如何在現時預留予西九文化區的用地闢設行人通道，連接柯士甸站和中港城。此外，港鐵公司亦正與運輸署探討能否加強現有專線小巴服務，在柯士甸站及中港城附近設站，並為鐵路乘客提供轉乘優惠。

10. 因應委員關注柯士甸站與附近其他鐵路車站(九龍站及廣深港高速鐵路(下稱"高鐵")總站)的行人連接情況，政府當局表示，港鐵公司正研究一項建議，即建造行人隧道連接3個鐵路車站，並裝設自動行人道及興建行人天橋。在高鐵香港段總站的設計於2009年年底定案後便可得出研究結果。短期而言，港鐵公司建議現時機場快線穿梭巴士服務在柯士甸站增設中途站，以方便安排九龍南線的乘客轉乘。港鐵公司將向運輸署提交有關申請。

## 西港島線

11. 西港島線方案根據《鐵路條例》(第519章)在2007年10月26日刊憲。為表明方案涵蓋的大部分樓宇之下樁柱及地基會被剔出收回地層範圍，當局更正方案，並於2009年1月9日在憲報公布更正內容。政府當局在2009年3月31日小組委員會會議上，向委員會簡介對方案作出的修訂。小組委員會亦在該會議上聽取團體代表的意見。

12. 當局在2009年6月1日及4日的小組委員會會議上就西港島線的撥款安排諮詢小組委員會。政府當局告知小組委員會，港鐵公司於2009年2月提交西港島線項目的最新財務建議，當中顯示鐵路項目的建設成本較2007年11月的預算數字大幅飆升。該項目舊的預算建設成本為89億元(按2006年1月價格計算)，若要推行該項目，估計港鐵公司需要當局提供60億元資助(按2007年1月淨現值計算)。修訂預算與2007年11月匯報的預算對比如下 ——

	<u>2007年10月的預算</u>	<u>2009年2月的最新預算</u>
(a) 建設成本	89億元 (按2006年1月 價格計算)	154億元 (按2008年12月 價格計算)
(b) 資金差額	60億元 (按2007年1月 淨現值計算)	127億元 (按2009年6月 淨現值計算)

13. 建設成本增加65億元(154億元－89億元)，原因是 ——

- (a) 鐵路工程範圍擴大，令相關費用增加22億元；及
- (b) 建造業價格在兩次估算的3年期間上升43億元。

14. 資金差額是按以下方程式計算 ——

$$\text{資金差額} = \text{按淨現值計算的支出} - \text{按淨現值計算的收入}$$

向港鐵公司提供的資助總額為127億元(按2009年6月淨現值計算)。

15. 小組委員會委員極為關注港鐵公司有否低估西港島線的收入及高估所需的資助。政府當局解釋，預算收入是根據輸入模型的假設包括估算人口和就業數據及票價結構等數據計算。兩鐵於2007年合併後，在2007年12月實施一系列的降低車費措施。在2007年10月估算西港島線項目原本造價時，這些減價措施並沒有計算在內。此外，根據最新估計，到2016年時的人口及就業的預計增長將會減慢，這亦對西港島線的收入構成影響。

16. 包括鄭家富議員、王國興議員及李鳳英議員在內的一些委員關注到估算的人口／就業數據是否偏向保守，沒有考慮到西港島線為地區帶來的發展。李鳳英議員亦指出，兩鐵合併後港鐵公司在整體人手方面取得的協同效益，在估算成本時亦應考慮在內。

17. 政府當局在回應委員的關注時表示，西港島線的非車費收入已由獨立工程顧問審核，而車費收入則採用完備的鐵路發展研究用的電腦模型審核。政府當局表示很重視保障公眾利益，因此建議實施退還機制。根據該機制，在西港島線投入營運後兩年內將會再計算資金差額。倘若因高估合約費用而高估資助款額，港鐵公司需要將差額連同利息退還給政府；倘若開支超出預算，港鐵公司則須自行承擔額外款額，故此港鐵公司須承擔有關超支的風險。換言之，資金差額是政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。

18. 委員亦促請政府當局積極回應地區人士的關注，尤其是有關山道和般咸道擬建通風井對空氣和視覺造成的影響及爆破工程的影響。港鐵公司解釋，鐵路的通風井不會排放不良的氣體。港鐵公司亦會探討所有可行方法，盡量縮減山道通風井的體積，以回應居民的關注。港鐵公司亦會採取嚴謹的風險控制和安全措施，確保在施工期間運送、使用和存放爆炸品的安全。小組委員會在2009年6月4日的會議上通過以下議案——

"本會強烈要求立即動工興建港鐵西港島線，特區政府重新檢視與港鐵的財務安排，作為長遠工作目標。並督促港鐵重新檢視處理通風井及爆破工程的方法，以回應居民的憂慮。"

### 廣深港高速鐵路(香港段)

19. 高鐵是連接香港、深圳和廣州的高速鐵路。高鐵香港段總站設於西九龍，向北行途經油尖旺、深水埗、葵青、荃灣和元朗，並於皇崗邊界與高鐵內地段連接。政府當局打算在2009年年底展開高鐵香港段的建造工程，以期於2015-2016年竣工。

20. 小組委員會曾在2009年5月14日的會議上聽取團體代表的意見，他們主要關注收地賠償、增設中途站及工程對環境的影響。主要的爭議點是政府當局在元朗石崗設置緊急救援站及列車停放處的計劃需要在石崗菜園村收地及清拆該處。許多受影響居民出席了該次小組委員會會議，表明強烈反對收地及清拆的建議。他們批評當局在2008年11月28日將高鐵香港段刊登憲報後，就高鐵的建議走線和鐵路措施只進行為期兩個月的公眾諮詢。當局向受影響居民提供的資料非常少，例如沒有清晰釐定香港段的走線。

21. 政府當局解釋，在研究緊急救援站位置時，考慮過的範圍覆蓋整個錦田及八鄉平原地帶。由於石崗位於西九龍至內地福田全條高鐵走線的中段附近，在石崗設置緊急救援站，可以有效應付隧道內不同位置發生的意外。而且，擬議選址有公路接駁、地勢較低、土地較廣闊和平坦，方便救援隊部前往緊急救援站及疏

散列車乘客。政府當局向委員保證，有關政府部門將繼續與港鐵公司商討高鐵的詳細設計，並適時諮詢立法會、有關區議會及鄉事委員會。應小組委員會的要求，政府當局承諾與地區人士保持密切聯絡，聽取他們的意見，並向他們提供最新資料。政府當局表示有關賠償的事宜會按照既定土地政策及相關法例處理。

22. 委員強調政府當局和港鐵公司應繼續與受影響居民密切對話，在可行範圍內考慮他們的意見和要求。小組委員會促請政府當局盡力回應受影響居民的關注，並向他們提供項目的詳細資料和必要的協助。小組委員會亦決定在2009年9月底左右舉行會議，進一步討論此事宜。

23. 委員要求政府當局考慮一些團體代表的意見，即高鐵香港段應在新界北設立中途站，令新鐵路發揮最大的經濟效益。然而，政府當局指出，在新界增設中途站不單會延長行車時間，也減低列車維持高速運行的時間，因此，政府當局不建議設置中途站。

24. 小組委員會委員亦促請政府當局和港鐵公司充分回應居民對於工程施工期間對環境造成影響的關注，因為建議的鐵路路線很長，預期會產生大量的建築廢料及石頭。港鐵公司承諾會根據《環境影響評估條例》評估高鐵在施工期間及日常營運對環境所造成的影響，並會在環境影響評估報告(下稱"環評報告")建議採取緩解措施。小組委員會察悉，環境保護署只會在滿意環評報告的情況下才發出允許興建高鐵的環境許可證。港鐵公司在備妥環評報告後，亦會提交予有關區議會及鄉事委員會。

### 南港島線(東段)

25. 南港島線(東段)是約7公里長的中型鐵路，來往金鐘及海怡半島，途中於海洋公園、黃竹坑及利東設站。港鐵公司於2008年2月展開南港島線(東段)的初步規劃和設計工作。政府當局正與港鐵公司討論項目的詳細工程範圍及落實計劃。政府當局打算在2011年開始興建該鐵路，以期在2015年完成及通車。

26. 小組委員會曾在2009年1月16日的會議上，與政府當局和港鐵公司討論擬建南港島線(東段)規劃工作的最新進展。小組委員會在2009年5月15日的會議上進一步聽取團體代表對該項目的意見。大部分委員對於港鐵公司不在跑馬地設置車站的決定表示失望。一些委員要求政府當局考慮在跑馬地設站為跑馬地的社區和商業發展帶來的長遠效益。鑒於在賽馬日及假日來往銅鑼灣及跑馬地的行人眾多，而且該區人口長遠會有所增加，故有理據支持在該區設站。一些委員建議興建跑馬地鐵路分支線，而此分支線的列車班次只會在賽馬日才增加。

27. 政府當局表示曾認真考慮在跑馬地設站的方案，此方面需顧及多項因素，例如乘客量、建造成本、實施時間表及在施工期間對當區居民的滋擾。當局曾審視在跑馬地設站的不同位置，但所有方案均會導致走線及施工時間延長。車程加長亦會降低南港島線(東段)項目的經濟效益。由於社會上亦有強烈呼聲要求早日開始興建南港島線(東段)，政府當局經權衡後，決定不在跑馬地設站。

28. 政府當局亦表示，由於預計跑馬地馬場站在非賽馬日的乘客量不高，加建跑馬地分支線會對南港島線(東段)整個項目的運輸及經濟效益帶來負面的影響。不過，因應小組委員會的意見，政府當局會就建造兩條地下行人隧道以連接銅鑼灣中心區域至跑馬地交界的繁忙街道(一條隧道由體育路現有行人隧道，經銅鑼灣中心區及地鐵站連接維多利亞公園；另一條則連接加路連山的重建發展項目至恩平道)是否可行進行研究。運輸署稍後會委聘顧問研究該行人隧道計劃，並會諮詢相關區議會。

29. 委員認同團體代表對於香港仔隧道收費站至利東邨的一段擬建鐵路高架橋段會帶來噪音及影響景觀的關注。一些居民擔心高架橋段會影響該區的發展，要求改以隧道形式興建。港鐵公司解釋，採用隧道方案會造成很多困難及弊端，特別是香港仔海峽部分水域將須封閉3年以興建隧道橫跨香港仔海峽，這樣會對附近香港仔避風塘的營運帶來負面影響。由於在施工期間要在避風塘挖掘海泥，污染物的擴散會影響該處的水質。

30. 對於居民關注高架橋外型與四周環境的配合，政府當局會諮詢橋樑及有關建築外觀諮詢委員會及相關區議會，務求得出一個能照顧有關各方意見的設計。港鐵公司已向委員保證，會盡力設計在觀感上可以接受並能與黃竹坑四周環境配合的架空橋方案。此外，港鐵公司亦承諾制訂緩解噪音影響的措施。

31. 委員要求港鐵公司留意市民對海怡半島及利東車站入口位置提出的建議，並在詳細設計車站時加以考慮。應小組委員會的要求，政府當局和港鐵公司承諾會在南港島線(東段)的整個規劃過程中，繼續考慮居民的建議，並回應他們的關注。

#### 沙田至中環線(下稱"沙中線")

32. 沙中線包括兩條鐵路線共長 17 公里：大圍至紅磡段把馬鞍山線、九龍南線及西鐵線連接起來，形成一條東西行的策略性鐵路走廊；紅磡至中環的過海段將現時的東鐵線延伸至港島中區，形成一條南北行的策略性鐵路走廊。沙中線將設有六個轉車站。

33. 小組委員會在2009年3月31日的會議上，與政府當局和港鐵公司討論該項目的進展情況，同時聽取與會團體代表的意見。委員普遍認同團體代表的意見，即應設置顯徑站以紓緩大圍站的擠塞情況。政府當局確認顯徑區對鐵路運輸的需要，承諾把擬設的顯徑站納入有關的鐵路方案。

34. 至於居民因為不設慈雲山站而關注如何改善慈雲山的行人天橋系統及與鑽石山站的接駁，政府當局表示已就所提出的方案進行可行性研究，待敲定最終建議後便會諮詢區議會及地區人士。

35. 委員促請政府當局回應對保存前大磡村用地的3幢歷史構築物(即機槍堡、前皇家空軍飛機庫及石寓)的關注，而該用地將發展成為沙中線車廠。政府當局表示將會在檢討沙中線車廠的設計時，研究如何令這些文物建築融入車廠上蓋和附近的未來發展中，政府會進一步徵詢黃大仙區議會對此事宜的意見。

36. 小組委員會亦與政府當局討論關於設置中環南站的要求。政府當局表示，此事宜會待中區政府合署現址日後的用途定案後再行檢討，以便更能配合該區的未來發展。應小組委員會的要求，港鐵公司承諾在進行車站設計時，考慮市民提出車站出入口的設置應方便乘客使用鐵路的要求，以便設置便利的行人連接通道與附近的住宅區連接起來。政府當局和港鐵公司表示，在2009年沙中線項目的初步設計工作完竣前，將會繼續與有關區議會和地區人士保持密切聯絡，以進一步徵詢他們的意見。

#### 2008年12月8日觀塘線服務受阻事故及檢討近期的鐵路事故

37. 鑒於2008年12月8日發生觀塘線服務受阻事故，令超過18 000名乘客被阻延行程逾3小時，小組委員會在2008年12月16日舉行緊急會議檢討港鐵公司的事故處理程序。委員極為關注港鐵公司在觀塘線服務受阻1小時後才調派緊急接駁巴士，並對港鐵公司花近1小時才能確定2008年12月8日事故的成因及乘客被困車廂內約45分鐘一事深表不滿。港鐵公司雖然預計乘客服務將會受到阻延而於傍晚7時30分發出紅色警報，但公眾卻直至晚上8時13分才獲通知觀塘線由觀塘至調景嶺的來回列車服務暫停。

38. 根據港鐵公司調查所得，事故成因涉及一個架空電纜隔離器。該隔離器一般應該鎖在關閉狀態，在事故期間卻鎖於打開狀態。已關閉的隔離器連接兩組重疊的架空電纜，一般情況下應該鎖於關閉狀態，以平衡電壓。然而，在2008年11月10日最近一次

進行維修工作後，該隔離器便鎖於打開狀態，直至2008年12月8日發生事故後才被發現。

39. 委員認為在發生鐵路事故時，港鐵公司應適時向乘客發放資訊，讓他們考慮轉乘其他交通工具。由於觀塘線事故的起因是外判員工把架空電纜隔離器置於錯誤狀態，委員亦關注港鐵公司需要加強監察其外判維修工作，並確保承辦商的員工符合所要求的標準。

40. 因應委員的關注，政府當局與港鐵公司作出檢討，並制訂多項改善措施。港鐵公司承諾將來如有事故發生，在事故發生後20分鐘內，如港鐵公司預期鐵路服務不能在未來的20分鐘內恢復，便會建議乘客考慮乘搭其他交通工具。若港鐵公司在不到20分鐘時間便作出評估並確定鐵路服務無法在未來的20分鐘內恢復，會立即提示乘客，而不會待事故發生後20分鐘才這樣做。

41. 鑒於在觀塘線事故中港鐵公司用了超過1小時才能為乘客安排緊急接駁巴士，港鐵公司承諾日後會在發出紅色警報後，便同時安排緊急接駁巴士候命。若確定事故會導致服務暫停，港鐵公司會全面安排緊急接駁巴士。在新的安排下，安排緊急接駁巴士候命的時間會早很多。

42. 至於外判維修工程，港鐵公司已制訂新的隔離器檢查程序及加強外判維修工作的監察系統。委員亦要求港鐵公司確認其傳媒通報安排。港鐵公司向委員保證，如發生服務受阻的事故，港鐵公司會一如既往盡可能通知傳媒，讓乘客考慮轉乘其他交通工具。在繁忙時間及預期鐵路服務不能於短時間內恢復的情況下，港鐵公司會盡快通知傳媒。應小組委員會的要求，港鐵公司亦匯報過去6個月所發生的鐵路事故。委員非常關注事故頻仍的情況，並促請政府當局確保港鐵公司盡快作出令當局滿意的改善。

### 安裝月台幕門

43. 港鐵公司告知小組委員會，其目標是要依期於2012年內完成合併前地鐵系統內全部8個地面及高架車站(即荃灣、葵芳、葵興、杏花邨、柴灣、九龍灣、牛頭角及觀塘)的加裝自動月台閘門工程。小組委員會要求港鐵公司盡量加快進行有關工程。港鐵公司在回應時表示會首先完成杏花邨站的安裝工程，其餘7個車站的安裝工程將在2012年前完成，部分工程會於2011年完成。

44. 至於在東鐵沿線車站安裝自動月台閘門一事，委員對於港鐵公司未能提供完工日期表示強烈不滿。委員指出，小組委員會對上一次在2007年5月4日的會議上討論此事項時，當時的九廣鐵



路公司(下稱"九鐵公司")曾告知委員，計劃於2008年2月在羅湖站進行自動伸縮月台踏板系統的測試，並於2008年9月前完成有關測試，另外需要5年時間才能在所有九鐵車站安裝自動月台閘門。因應所提供的資料，小組委員會曾於該次會議上通過一項議案，要求當時的九鐵公司在2013年前完成自動月台閘門的安裝工程。

45. 港鐵公司解釋有關工程須處理各項技術問題，並強調若在不裝設自動伸縮月台踏板系統的情況下安裝自動月台閘門，東鐵沿線車站列車與彎位之間寬闊的月台空隙會對乘客在上落車時構成危險。港鐵公司告知委員，在2009年9月前會有足夠測試數據對自動伸縮月台踏板系統效能進行分析及評估；而全面檢討將於2009年年底前完成。委員在2008年11月21日的小組委員會會議上通過以下議案——

"本會強烈不滿及譴責政府與港鐵，未能履行承諾就安裝月台幕門工程提出具體的時間表，並強烈要求政府督促港鐵加快安裝月台幕門工程。"

為跟進此事宜，小組委員會在2008年12月13日前往羅湖站實地視察，瞭解進行中的自動伸縮月台踏板系統測試及有關的技術問題。

#### 檢討《港鐵附例》及《西北鐵路附例》

46. 研究與兩鐵合併有關的附屬法例擬稿小組委員會於2007年年中完成審議《港鐵附例》及《西北鐵路附例》的擬稿後，通過建議的修訂，並指出需要處理的多個範疇。港鐵公司承諾參考兩鐵合併後整合鐵路網絡的營運經驗，以及小組委員會提出的建議，全面檢討經修訂的附例。港鐵公司現已完成有關檢討。政府當局已審閱檢討的結果，並就其對檢討涵蓋的主要範疇所作評估諮詢小組委員會。

47. 委員就多項事宜提出建議。涂謹申議員和湯家驊議員均就"使用粗言穢語"的罪行表達意見，認為有關附例應就"使用粗言穢語"罪行當中的"粗言穢語"提供清晰定義，使其清晰明確。他們建議有關使用粗言穢語的定義應沿下述方向界定：任何人如使用威脅性、粗穢、淫褻或使人反感的言語，煽動對另一乘客使用暴力或歧視該乘客，或如該人這樣做以侮辱、威脅或騷擾另一乘客，即屬違法。

48. 一些委員質疑港鐵公司為何容許在東鐵線列車上播放嘈吵的電視節目及廣告，但卻懲罰使用收音機造成噪音的乘客。港鐵公司指出，此附例見諸於世界各地大多數與交通運輸有關的附例／規例。只要乘客不要把音量調得過高或使用耳筒，他們是可

以收聽例如收音機或MP3的。港鐵公司亦表示，東鐵線列車上電視廣播的音量是不得超過政府當局和港鐵公司簽立協議時所訂明的水平上限。港鐵公司會定期進行檢查，以確保符合訂明的音量水平上限。

49. 委員察悉，港鐵公司建議把"衣著不恰當"罪行的罰款水平由5,000元下調至2,000元。據港鐵公司所述，此附例的用意是避免有乘客因穿著過分骯髒的衣著而影響到其他乘客。此附例亦普遍見於世界各地與交通運輸有關的附例／規例。涂謹申議員認為，相關條文現時有關"衣著不恰當"的定義有欠清晰。他質疑按現行的定義，在考慮某乘客的衣物是否"可能會弄污"時應如何劃定。港鐵公司同意在擬備向立法會提交的附例修訂時，考慮委員的意見和建議。

## **建議**

50. 謹請事務委員會察悉小組委員會的工作。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2009年6月25日

## 交通事務委員會

### 鐵路事宜小組委員會

#### 職權範圍

跟進由策劃及推行新鐵路項目和現有鐵路運作所引起的下列各項事宜：

#### 策劃及推行新鐵路項目

- (a) 新鐵路項目的規劃及財務安排；
- (b) 新鐵路項目的環境影響評估工作；
- (c) 因推行新鐵路項目而根據《鐵路條例》(第519章)進行的收地工作；
- (d) 推行新鐵路項目的最新進展情況；
- (e) 為新鐵路項目提供輔助基建設施；及
- (f) 協調新鐵路線通車後的公共交通服務。

#### 鐵路運作

- (a) 現有鐵路線的表現，包括列車服務表現及安全管理事宜；
- (b) 維修保養計劃；及
- (c) 列車服務中斷及故障事故，以及處理緊急情況的安排。

涉及合併後的公司管治及票價事宜，應由交通事務委員會處理。

立法會  
交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會

2008至2009年度會期的委員名單

主席	劉健儀議員, GBS, JP
委員	何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP 劉江華議員, JP 鄭家富議員 石禮謙議員, SBS, JP 李鳳英議員, BBS, JP 陳偉業議員 王國興議員, MH 李永達議員 林健鋒議員, SBS, JP 梁國雄議員 張學明議員, SBS, JP 湯家驊議員, SC 甘乃威議員, MH 黃成智議員 葉偉明議員, MH 葉劉淑儀議員, GBS, JP

(總數：17名委員)

秘書 麥麗嫻女士

法律顧問 李家潤先生

日期 2008年11月20日