

二〇〇九年五月二十六日
討論文件

立法會發展事務委員會

工程計劃項目第**579TH**號—

中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

目的

我們建議把**579TH**—中環及灣仔繞道和東區走廊連接路提升為甲級，以建造中環及灣仔繞道和東區走廊連接路(主幹道)。本文件旨在就上述建議徵詢委員的意見。

工程計劃的範圍和性質

2. **579TH**號工程計劃的範圍包括：

- (a) 在介乎中環林士街天橋與北角東區走廊之間興建一條約3.7公里長的雙程三線分隔行車隧道；
- (b) 興建通往擬議行車隧道西面出入口的引道，以及在中環、灣仔和銅鑼灣興建相關連接路，合共長約3公里；
- (c) 修改林士街天橋西行線上行斜路、拆卸林士街天橋東行線的下行斜路，以及擴闊林士街天橋約200米的伸延部分；
- (d) 修改東區走廊介乎興發街與保良局余李慕芬紀念學校之間約800米長的路段，以及興發街往東區走廊東行線的一段上行斜路；

- (e) 安裝下列消減噪音設施：
- (i) 在通往東區走廊東行線的擬建連接路的相關路段沿路豎設約350米長、3.5米高的直立式隔音屏障，以及約230米長、5.5米高、懸臂長1至3米的懸臂式隔音屏障；以及
- (ii) 在東區走廊東西行線以及由東區走廊西行線分支的擬建連接路沿路豎設約730米長、10米高的半密閉式隔音罩；
- (f) 安裝交通管制及監察系統；
- (g) 重置威菲路道車房、維多利亞公園內受影響的設施，以及銅鑼灣避風塘(避風塘)內受影響的繫泊設施；
- (h) 進行相關的機電、渠務、環境美化和斜坡工程，並進行路口修改工程、中環渡輪碼頭巴士總站修改工程，以及建築物和通風構築物建造工程；以及
- (i) 就上文2(a)至2(h)項所述工程實施環境監察及審核計劃。

擬議工程的平面圖載於附件1。

3. 我們計劃在二〇〇九年底展開主幹道的建造工程，以期在二〇一七年年初完成。

理由

4. 現時的東西向干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(該走廊)已超出負荷，現有迫切需要興建主幹道，以紓緩該走廊交通嚴重擠塞的情況。平日上午八時至晚上八時，該

走廊兩邊行車方向的交通經常擠塞，車龍影響海底隧道、香港仔隧道和銅鑼灣一帶的交通。此外，該走廊的支路形成的區域道路網，擁有龐大的穿行和合流交通量。當中任何一個樽頸地帶一旦出現車龍或發生交通事故，往往會令這些區域道路網的交通情況迅速惡化，甚至令該走廊的交通完全癱瘓。以上情況清楚顯示，該走廊的穩定及可靠程度未如理想。

5. 一九八七年，當時的拓展署(現稱土木工程拓展署)進行《中環灣仔填海工程可行性研究》，首次提出有需要沿港島北岸興建一條策略性道路，其後於一九八九年完成的《第二次整體運輸研究》¹中確認這個需要。而擬建的主幹道是該策略性道路最後一段待建路段。

6. 在一九九九年完成的《第三次整體運輸研究》，以及該研究在二〇〇七年採用最新參數重新推算的交通模型預測，再次確認興建主幹道的需要。根據交通模型所作的預測，如不興建主幹道，到了二〇一七年，該走廊的一些關鍵路段在繁忙時間的行車量將會超出容車量30%。

7. 二〇〇五年九月，共建維港委員會²的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會成立可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組(專家小組)，研究港島北岸的可持續運輸規劃，以及評估是否需要興建主幹道。專家小組認為，無論從社會、經濟或環境角度看來，該走廊及毗鄰地區經常出現交通擠塞均屬無法接受，並支持興建主幹道及其接駁道路。

¹ 整體運輸研究的目的，是為政府提供綱領，以便制訂一套兼顧各方的運輸策略，務求配合環境的持續發展，促進香港的客貨運輸流通。整體運輸研究的模型按土地用途規劃、經濟增長、本港車輛總數及道路網絡資料作出假設，並根據實地交通考察所得數據加以校正，用以推算本港日後對運輸系統的需求。這項研究的模型模擬本港客、貨車輛流通情況，探討道路網絡系統的局限。

² 共建維港委員會在2004年5月成立，負責就維多利亞港現有和新建海旁的規劃、土地用途和發展，向當時的房屋及規劃地政局局長提供意見。委員會下設灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會(共建維港委員會小組委員會)，專責就當時的拓展署進行的灣仔發展計劃第二期的規劃及工程檢討提出意見。

8. 在興建和不興建擬議主幹道的情況下，上午繁忙時間的預測行車量／容車量比率³表列如下：

地點	2017 年		2021 年	
	不興建 主幹道	興建 主幹道	不興建 主幹道	興建 主幹道
干諾道中	1.3	0.9	1.3	0.9
夏慤道	1.3	0.9	1.3	0.9
告士打道	1.3	0.9	1.3	0.9
主幹道	-	0.7	-	0.7

9. 1.3 的行車量／容車量比率可視為該比率的極限，道路不能負荷更大的交通流量。行車量如超越這個水平，會出現更長車龍。

10. 主幹道將幫助紓緩走廊段現時的擠塞情況，並可應付預期的港島交通流量增長。如不興建主幹道及相關通路，該走廊的容車量將不足以應付策略及地區層面的龐大交通需求。

對財政的影響

11. 按付款當日價格計算，估計**579TH**號工程計劃的費用為 281.046 億元，分項數字如下：

³ 行車量／容車量比率是道路交通情況的指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的交通量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

百萬元

(a)	隧道建造工程	15,262.5
	(i) 海事工程	983.6
	(ii) 垂直隔牆及地基	5,643.2
	(iii) 土方工程	2,230.7
	(iv) 隧道構築物	6,405.0
(b)	隧道機電工程	1,543.3
	(i) 隧道通風系統工程	527.0
	(ii) 機電工程	1,016.3
(c)	道路及渠務工程	109.5
(d)	高架構築物及地基	1,174.5
(e)	擋土牆及斜坡工程	431.9
(f)	建築物及通風構築物	636.9
(g)	消減噪音設施	1,102.6
	(i) 垂直式隔音屏障	44.6
	(ii) 懸臂式隔音屏障	61.5
	(iii) 半密閉式隔音罩	996.5
(h)	重置受影響設施	234.4
(i)	環境美化工程	74.4
(j)	交通管制及監察系統	212.5
(k)	隧道車輛	54.1

百萬元

(l) 顧問費	222.8
(i) 合約管理	73.9
(ii) 駐工地人員管理	96.7
(iii) 環境監察及審核 計劃	23.2
(iv) 機電工程營運基 金 ⁴	29.0
(m) 駐工地人員薪酬	1,353.1
(n) 應急費用 (包括約 6 千萬元為主 幹道在與沙田至中環 線銜接的位置進行保 護工程的開支)	2,159.7
	<hr/>
	小計 24,572.2 (按 2008 年 9 月 價 格 計 算)
(o) 價格調整準備	3,532.4
	<hr/>
	總計 28,104.6 (按 付 款 當 日 價 格 計 算)

⁴ 機電工程營運基金於1996年8月1日根據《營運基金條例》設立後，就該基金向政府部門提供的機電裝置設計及技術顧問服務，收取費用。基金為是項工程計劃提供的服務，包括查核顧問公司就所有機電裝置提交的文件，並就各項機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

創造就業

12. 我們估計擬議工程會創造約6 400個職位(1,175個專業／技術人員職位和5 225個工人職位)，合共提供425 500個人工作月的就業機會。

主幹道的凌駕性公眾需要

13. 二〇〇二年四月十九日，主幹道先前的計劃根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)(《道路條例》)刊憲，相關的灣仔北分區計劃大綱草圖亦同時刊憲。城市規劃委員會(城規會)就該大綱草圖所作的決定受到司法覆核(HCAL19/2003)。二〇〇四年一月九日，終審法院作出裁決，裁定只有在證明到填海工程具有凌駕性的公眾需要(凌駕性公眾需要的測試準則)時，方可推翻《保護海港條例》(第531章)所訂不准填海的推定，終審法院因此推翻城規會的決定。

14. 當局因應城規會的要求，進行了灣仔發展計劃第二期的規劃及工程檢討(灣仔發展二期檢討)，以符合終審法院的裁決。二〇〇五年十月，上文第7段所述的專家小組贊成有需要興建主幹道。二〇〇七年二月，當局發表名為《說明符合「凌駕性公眾需要的測試準則」的具有力和令人信服的資料》的報告(符合測試準則報告)，以證明興建主幹道及進行相關的填海工程具有凌駕性的公眾需要。該報告闡明沒有可行的「零填海」興建主幹道方案，而建議的填海範圍是建造工程所需的最低限度。此外，該報告解釋如何得出最能保護和保存維多利亞港(維港)的走線方案。

15. 我們在二〇〇四年五月至二〇〇七年六月進行「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」⁵，讓市民廣泛參與檢討。當局亦就灣仔發展二期檢討的具體檢討結果和主幹道的走線，諮詢當時的立法會規劃地政及工程事務委員會(現稱發展事務委員會)、港島四個區議會、城規會、交通諮詢委員會和相關的專業學會。主幹道計劃普遍獲得

⁵ 「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」由共建維港委員會屬下的小組委員會進行，以便加強公眾參與。

市民大力支持。由於區內居民東面通風大樓及相關的排氣口的環境影響受到關注，我們在二〇〇七年四至六月徵詢區內居民對該設施的意見。我們向居民解釋，根據《環境影響評估條例》(第 499 章)(《環評條例》)進行的環境影響評估(環評)，排氣口不會造成不可接受的環境影響。為回應居民的關注，當局會裝置能消除隧道廢氣中約 80% 可吸入懸浮粒子的靜電除塵器系統，並把排氣口移離通風大樓，改設於離民居較遠的避風塘東防波堤北端。上述公眾參與活動的摘要載於附件 2。

16. 其後，當局制訂現時的道路計劃，並於二〇〇七年七月二十七日首次刊憲；同日，早前在二〇〇二年四月十九日刊憲的計劃在憲報宣布取消。我們接獲十份反對書，其中兩份後來無條件撤回，一份有條件撤回，餘下七份未能調解⁶。反對意見及當局的回應詳載於附件 3。

臨時填海工程

17. 鑑於原訟法庭在二〇〇八年三月二十日裁定《保護海港條例》適用於臨時填海工程⁷，我們曾研究建造主幹道隧道所需的臨時填海工程是否具有凌駕性的公眾需要及是否符合《保護海港條例》的規定。二〇〇八年十月，我們發表有力和令人信服的補充資料，證明為建造主幹道隧道所需的臨時填海工程符合凌駕性公眾需要的測試準則，而臨時填海的範圍亦為最低所需範圍。在避風塘及前灣仔公眾貨物裝卸區(前貨物裝卸區)進行的建造工程完成後，臨時填海便會被移走，令海床恢復原狀。

18. 在檢討是否需要建造原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆時，我們曾就避風塘內受影響的繫泊處和碇泊處探討多個臨時重置方案。根據我們的建議安排，避風塘私人繫泊區內的遊樂船隻會在他區重置，所有其他船

⁶ 《道路條例》訂明，若反對者無條件撤回反對書，會視作反對者從未提出反對。若反對書未撤回或有條件撤回，則反對書視作未能調解，會提交行政長官會同行政會議考慮。

⁷ 有關於 2007 年 10 月 3 日申請的司法覆核 HCAL 116/2007 的裁決。

隻則可在避風塘或前貨物裝卸區內繫泊。由於得出切實可行而且無需建造原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆的重置安排，為符合《保護海港條例》的規定，我們建議取消這兩項建議工程；擬議臨時填海工程的面積因而會由原來的 10.7 公頃減至 8.3 公頃。

19. 根據原訟法庭就《保護海港條例》是否適用於臨時填海工程所作的裁決，我們擬備名為《根據凌駕性公眾需要測試準則比較主幹道隧道方案與天橋方案》的報告，集中探討主幹道各個可行方案所需的填海(特別是臨時填海)範圍。根據更新資料，我們檢討了隧道方案與天橋方案的比較結果，以確定哪個方案是符合終審法院裁決的合理替代方案。該報告再度確定隧道方案最能夠保護和保存維港。

20. 二〇〇八年四月至十一月，我們就上文第 17 至 19 段所述的研究結果，諮詢了立法會發展事務委員會、港島四個區議會、共建維港委員會和公眾人士，包括避風塘的使用者。各方普遍認同，如不進行臨時填海工程，主幹道隧道便無法安全及切實可行地建成，有關避風塘船隻繫泊區的建議重置安排亦獲普遍支持。此外，隧道方案獲得一致支持，而且普遍期望主幹道項目盡早落實，以解決該走廊現時交通非常擠塞的情況。這一輪公眾參與活動的詳情亦載於附件 2。

21. 在各項公眾參與活動舉行後，我們在二〇〇八年十二月五日在憲報公布主幹道的修訂計劃，取消原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆建造工程。我們接獲三份反對書，全部未能調解。反對意見及當局的回應載於附件 3。

22. 在考慮了對二〇〇七年七月二十七日刊憲的道路計劃及二〇〇八年十二月五日刊憲的修訂道路計劃的未能調解的反對意見後，行政長官會同行政會議在二〇〇九年五月十九日根據《道路條例》授權進行建議工程，毋須修改。授權公告將會在二〇〇九年五月二十二日刊憲。

主幹道項目與沙田至中環線項目的協調工作

23. 沙田至中環線(沙中線)過海隧道段有可能會在避風塘橫越主幹道隧道。主幹道項目的策劃工作已進入最後設計階段，經過廣泛的公眾參與及諮詢，其詳細計劃獲得公眾普遍支持。而沙中線項目尚在策劃及設計階段，離實施階段仍有相當距離。沙中線項目的進程需視乎公眾諮詢及處理反對意見而定，而其任何所需的填海工程亦需證明其凌駕性公眾需要。我們完全察悉主幹道隧道與沙中線在避風塘範圍內的工程在設計及施工上有需要配合。我們多次在公開場合重申，我們承諾兩項工程的銜接工程會互相配合。路政署相關單位的高層正密切監察潛在的銜接工程，該署與負責規劃沙中線的香港鐵路有限公司(港鐵公司)及兩個項目的顧問亦有定期舉行會議。兩個項目的緊密聯繫將會繼續，務求銜接事宜得以迅速解決，以達至兩個項目的規劃目標。

24. 如果在主幹道項目中進行保護工程有助減少沙中線項目所需的臨時填海範圍及減低整體上的施工影響，政府不排除會進行該等工程。此外，政府亦不排除沙中線項目與主幹道項目的工程會在避風塘同時進行。為配合將來可能在避風塘為沙中線項目而進行的工程，我們已在主幹道項目的施工合約訂明更改條文，並在項目預算中已預留保護工程的費用。

25. 然而，政府認為不宜為遷就沙中線項目而將進度明顯更快的主幹道項目延期。沙中線項目的進程尚受不明朗因素影響，我們仍在研究過海段的走線方案和相應的建造方法，而且在現階段繼續推展主幹道項目，並不會排除該項目日後會與沙中線項目協調施工的可能。

26. 為方便理解主幹道及沙中線項目在策劃進度上的顯著分別，兩個項目的重要日期及里程碑表列如下：

	主幹道	沙中線
政策方向	<ul style="list-style-type: none"> 在二〇〇四年一月在灣仔發展計劃第二期檢討下檢視主幹道的走線，以符合終審法院裁決 	<ul style="list-style-type: none"> 在二〇〇八年三月，行政會議同意邀請港鐵公司就早前港鐵公司與九廣鐵路公司共同研發的沙中線計劃進行進一步策劃及設計工作
環評研究	<ul style="list-style-type: none"> 在二〇〇八年年底完成 	<ul style="list-style-type: none"> 目標在二〇〇九年第三季完成
擬備有力和令人信服的資料	<ul style="list-style-type: none"> 在二〇〇七年二月完成有關主幹道填海的資料 在二〇〇八年十一月完成有關臨時填海的補充資料 	<ul style="list-style-type: none"> 目標在二〇〇九年第三季完成
公眾諮詢	<ul style="list-style-type: none"> 二〇〇五年五月至二〇〇八年十一月 	<ul style="list-style-type: none"> 目標在二〇〇九年第三季完成
根據相關條例將工程刊憲	<ul style="list-style-type: none"> 二〇〇七年七月 二〇〇八年十二月 	<ul style="list-style-type: none"> 二〇〇九年年底(目標)
授權進行工程計劃	<ul style="list-style-type: none"> 二〇〇九年五月十九日獲得授權 	<ul style="list-style-type: none"> 二〇一〇年第四季(目標)
批准撥款申請	<ul style="list-style-type: none"> 二〇〇九年七月(目標) 	<ul style="list-style-type: none"> 二〇一〇年第四季(目標)

對環境的影響

27. 主幹道項目屬於《環評條例》附表2的指定工程項目。當局按照《環評條例》為原先的道路計劃擬備環評報告。環境保護署署長(環保署署長)徵詢環境諮詢委員會(環諮詢)的意見後，在二OO一年八月三十一日有條件批准該環評報告。為處理灣仔發展二期範圍內的修訂主幹道計劃，我們根據《環評條例》，就灣仔發展二期範圍內的主幹道路段擬備另一份環評報告。環保署署長徵詢環諮詢會的意見後，在二OO八年十二月十一日有條件批准該環評報告。兩份環評報告的結論是，如實施建議的紓減措施，擬議道路計劃對環境造成的影響可以接受。我們會落實兩份環評報告建議的各項紓減環境影響措施和環境監察及審核計劃。建議的紓減措施包括：在隧道東面出入口達至廢氣零排放；在東面通風大樓的隧道排氣系統安裝靜電除塵器系統；在挖掘及堆填區域設置隔泥幕；在填海工程的選定海水進水口裝設隔泥網；為通風大樓的通風扇安裝消音器和豎設隔音屏障／半密閉式隔音罩；實施建築噪音控制措施，包括限制使用氣動破碎機；以及成立社區聯絡小組。我們估計，實施紓減環境影響措施和環境監察及審核計劃的費用約為15.18億元。我們已把這筆費用計入整體工程計劃的預算。

28. 按照環評報告的建議實施消減噪音措施後，東區走廊介乎維多利中心至城市花園之間的現有露天高架路段的民居的交通噪音水平，會由介乎68與82分貝(A)之間降至介乎51與71分貝(A)之間⁸。

29. 在策劃和設計階段，我們已在所有擬議工程及施工程序考慮如何盡量減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡可能在工程計劃的工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的物料)，以減少在公眾填

⁸ 由於受現有道路所產生的噪音影響，我們預計部分樓層的整體噪音水平仍會較70分貝(A)的噪音限值高出1分貝(A)。不過，「新」產生的道路噪音令整體噪音水平上升的幅度會少於1.0分貝(A)；在這些易受噪音影響的地方，「新」道路噪音水平全部會低於70分貝(A)。因此，當局認為並無其他直接消減噪音措施可有效紓減噪音影響。

料接收設施棄置惰性建築廢物⁹。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

30. 此外，我們會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，以供批核。計劃須載列適當的紓減措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把物料再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與核准的管理計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

31. 我們估計工程計劃合共會產生約611.8萬公噸建築廢物。我們會在工地再用其中約43.2萬公噸(7.1%)惰性建築廢物，另外把約567.8萬公噸(92.9%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施，以供日後再用。我們會把約8 000公噸(0.1%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。此外，我們會把公眾填料接收設施約169.4萬公噸公眾填料及石填料運到工地，以便進行臨時填海工程；該等物料會在使用後全部移除，運回公眾填料接收設施。工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為2億元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費27元；運送到堆填區的物料，每公噸收費125元¹⁰)。

32. 我們估計臨時填海工程會產生約16.8萬立方米未受污染海泥及約38.5萬立方米受污染海泥。我們會把挖掘所得的海泥運到海洋填料委員會編配的指定卸泥場或該委員會與環境保護署商定的其他卸泥場棄置。

⁹ 公眾填料接收設施在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表4訂明。任何人士均須獲得土木工程拓展署署長發給牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

¹⁰ 上述估計金額，已計及闢設和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。這個數字不包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米90元)，亦不包括現有堆填區填滿後，闢設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

對文物的環響

33. 我們會採取一切所需措施，以避免對奇力島考古遺址的考古遺迹造成負面影響；考古遺址部分位於工程計劃的範圍。除奇力島外，工程計劃不會影響其他文物地點。

土地徵用

34. 進行建議道路工程，須收回約8 520平方米的私人土地。此外，我們須在約3 080平方米的私人土地設定地役權和永久權利，以及在約13 790平方米的私人土地設定暫時佔用土地的權利，以便進行道路計劃。須清理的土地涉及私人和政府土地。徵用土地所需支付的賠償費用估計為2.5261億元。這筆費用會在基本工程儲備基金總目701「土地徵用」項下撥付。

樹木建議

35. 進行擬議工程需要移走約556棵樹，包括砍伐18棵樹，移走4棵枯樹，以及把200和334棵樹分別移植至工地範圍內及外。上述樹木全非珍貴樹木¹¹。我們會把植樹建議納入工程計劃，包括會種植約120棵樹以作補償，以及種植約42 400叢灌木和闢設25 620平方米草地。

¹¹ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木：

- (a) 百年或逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木，以及紀念重要人物或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹木、生長於特別生態環境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑達1.0米或以上的樹木(在高出地面1.3米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍達25米或以上。

臨時交通安排

36. 我們會就臨時交通安排進行交通影響評估。為盡量減少工程對東區走廊交通造成的影響，在施工期間，我們會在繁忙時間維持現有行車道來往方向的行車線數目不變。東區走廊進行修改路段工程時，我們會設置臨時行車橋，以供交通改道之用。為確保東區走廊現有中央分隔欄可安全拆卸以方便交通改道，在晚上或非工作日會有封閉行車線的安排。我們會在可行情況下盡量減少封閉行車線的情況。

37. 在實施重要的臨時交通安排(特別是封閉行車線)前，我們會徵詢相關區議會的意見。路政署、警務處、運輸署及其他相關政府部門的代表會組成交通管理聯絡小組，以評估承建商建議的臨時交通安排。

未來路向

38. 我們擬於二〇〇九年六月十日及七月三日，分別向立法會工務小組委員會及財務委員會申請撥款，把**579TH**號工程計劃提升為甲級。撥款申請如獲批准，我們計劃在二〇〇九年底開展建造工程，以期在二〇一七年初完成。

徵詢意見

39. 請委員就本文件提出意見。

運輸及房屋局
二〇〇九年五月