

敬啟者

關於：十一號幹線研究

(一) 運房局 2017 年 6 月 15 日致本會的信件中，以綜合形式回答三位議員查詢，不但是過慢，而且，綜合形式回答，是貴局壓縮問題的技倆，此極不誠實的作風，本人無法苟同。

請確保下次回覆本會任何議員，採用按照每個議員的每個問題之逐點回答方式。

(二) 因本人認為，已撥款的屯門赤鱸角連接路及早已展開規劃的屯門西繞道，若安排得宜，已可達致分流效果，完全無須興建十一號幹線。故下文會就屯門赤立角連接路及屯門西繞道作進一步查詢。

(1) 屯門赤鱸角連接路，最新進展為何？

(2) 貴局 6 月回信中，屯門西繞道的回應，語焉不詳。請告知本會，在路政署於本年第四季的研究前，有否任何最新文件，整理屯門西繞道的進度及相關問題？

(3) 請提供，屯門赤鱸角連接路的整全的車流估算研究報告。

(4) 請具體提供屯門赤鱸角連接路預期收費計劃，及，

(5) 請比較及提供以下：

	哩程	行車時間	道路收費
由屯門市中心經屯門赤鱸角連接路至尖沙咀區			
由屯門市中心經屯門公路至尖沙咀區			
由元朗市中心經屯門西繞道、屯門赤鱸角連接路至尖沙咀區			
由元朗市中心經大欖隧道至尖沙咀區			

(6) 請提供港珠澳大橋車流估算更新整全研究資料——該項資料對理解新界西交通的未來發展極其重要，本人及其他議員數年來已多次追問，請務必提供。

因按本人理解，廣東省已落成及落實多項交通基建，大橋在多重競爭下，落成後之貨運車流，相信遠較 2008 年估算為低，屯門赤立角連接路如何能物盡其用，實有乃詳細的港珠澳大橋車流更新分析。

(7) 貴局 6 月 17 日回信予立法會的附件提及之 2036 年屯門赤立角連接路車流（2,700 架次及 2,500 架次），是否基於 2008 年港珠澳大橋車流估算，抑或更新估算？

(8) 該附表中的 2700 架次及 2500 架次，是否與屯門赤立角連接路立項時的估算相同？分別佔總容量多少？

(三) (1) 整個香港交通發展，包括十一號幹線，相當視乎香港 2030+ 規劃的方向。不久前的 2030+ 公開諮詢意見比例如何？目前進展如何？為何發展局及規劃署官員竟然不出席是次會議？

(2) 按目前資料顯示，十一號幹線是東大嶼規劃的交通基建的「軟件版本」。若無東大嶼規劃，十一號幹線會毫無功能，千億公帑可能付諸流水。

就日前土拓署公開的就堅尼地城至東大嶼都會的幹線的可行性研究報告，四個幹線方案之中，其實只有一個方案（H1-1）是不用填海，其餘三個方案皆須填海；但 H1-1 方案卻無法接駁四號幹線，效用大減，而三個填海方案則未必能得到法庭准許。查東大嶼不論填海或跨海基建，難度及成本極高，政府如何能保證東大嶼都會如期推行？為何不先行推動東大嶼研究，並披露更多相關資料？

(3) 另，該份報告政府能否提供全文，而不止是 executive summary？

(四) 政府聲稱屯赤路無助疏導屯門公路、汀九橋、大欖隧道——這似乎是因為政府假設屯赤路收費甚高，加上青嶼幹線的 30 元車費，加上較遠之哩程，而導致該等路段無法疏導新界西北交通。故此，屯赤路收費及青嶼幹線收費水平若夠低廉，將大大減低十一號幹線的需要。

故此，承接陳恆鑾議員 12 月工務小組會議問題，青嶼幹線多年來收費 30 元是否出於「收回成本」？目前距收回成本有多遠？本人注意到，2015/16 年青嶼幹線，純利為二億元以上，政府會否承諾不久將來取消收費，以紓緩新界西北交通？

(五) 三號幹線大欖隧道專營權結束後，政府若取消收費，或減至不同水平，會如何影響新界西北交通，當局有否估算？若然，請提供；若否，會否先行估算，再研究十一號幹線？

(六) 政府聲稱的新界西北新增 50 萬人口，其細項（breakdown）如何？政府為甚麼能確認當中每項規劃能順利進行？

(七) (1) 新界西北由現在至 2036 年，將增加工商業土地及樓面面積分別為何？將增加多少新增職位？

(2) 該等新增職位，預期百分之幾由原區居民擔任？政府有何具體策略，確保該等新增職位由原區居民擔任？

(八) 2017 年初施政報告簡報會，交通事務委員會的部分，張炳良教授曾向譚文豪議員提及，政府已會開始「減少車輛」的政策研究。請務必告知研究進度及詳情。

(九) 十一號幹線，單單研究，所須費用已極大。能否分開不同部分，先研究「工程可行性」及「環境影響」，然後供本會及公眾了解，並作諮詢，再作餘下研究？

此致
運房局局長陳帆
工務小組委員會主席盧偉國議員

立法會議員朱凱迪

2018 年 1 月 8 日