

敬啟者：

**查詢：2019-2020年度基本工程儲備基金整體撥款（總目705 分目5101CX）
《連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究》【5H92CL】**

本人收悉政府提交《2019-2020年度基本工程儲備基金整體撥款》文件(CB(1)190/18-19(03))。就撥款總目705，分目5101CX的工程建議「連接堅尼地城與東大嶼都會的運輸基建技術性研究」(項目編號5H92CL)，本人有以下查詢：

(一) 研究進度及預算開支

有關項目於2018-19年度預算並無開支，由此理解該研究於本年度已告完成。本人曾於會議上要求索取報告全文，但當局解釋「最終報告已去到最後階段，預計今年年底或明年年初便會公開」。請當局告知本會：

1. 研究行政摘要(Executive Summary)已於2017年年底上載土拓署網頁，為何報告全文需要一年後才完成？有關做法可有先例？
2. 按會上答覆，有關項目在2018-19年度仍在進行，但當局在同一財政年度並無預算支出。當局是否在研究報告完成之前已付款予顧問公司？如是，理據為何？如否，當局會否修訂項目預算及其後年度的現金流，以安排付款予顧問公司？

(二) 初步研究結果方向

當局在覆函(CB(1)317/18-19(01)號文件¹)中提到，「研究旨在就堅尼地城與擬議東大嶼都會的潛在交通連接，提出初步技術可行的運輸基建方案，並作出初步評估該運輸基建對堅尼地城發展帶來的影響。初步研究結果顯示，擬議可能的運輸基建當中的公路和鐵路連接均不會對堅尼地城發展造成不可接受的影響」。

3. 當局稱初步結果顯示，擬議交通連接均不會對堅尼地城區造成「不可接受的影響」。請當局具體說明，何謂「不可接受的影響」？
4. 請當局具體說明，行政摘要中所述的研究初步結果如何達成上述結論。
5. 行政摘要第2.1.3段表明，堅尼地城地區的運輸基建方案涉及局部在維港進行填海工程。在評估該些方案時，當局如何衡量填海選擇具「凌駕性的公眾利益」，且符合《保護海港條例》的規定？

¹ <https://www.legco.gov.hk/yr18-19/chinese/panels/dev/papers/dev20181127cb1-317-1-c.pdf>

(三) 擬議運輸基建方案對堅尼地城的影響

6. 行政摘要建議政府利用於干諾道西天橋原青洲連接路之預留位置，用作連接交椅洲人工島的隧道出入口。當中摘要第2.3.12段稱，However, the inland route would face significant constraints from the existing and committed developments in Kennedy Town. These constraints and associated impacts on the Transport Infrastructure need to be further assessed。請當局補充說明，上文之重大限制(significant constraints)的具體內容？

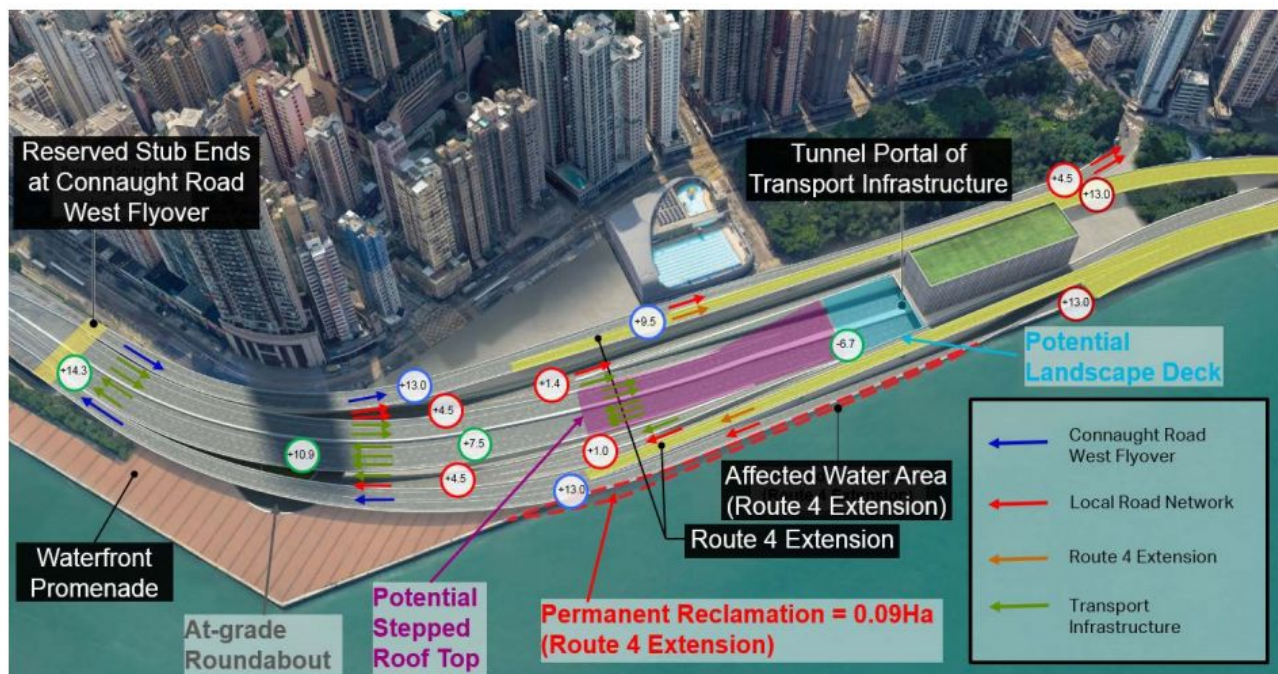


Diagram 3.10 Possible Options H2-1A & H2-1B – Tunnel Portal & Landfall (After Implementation of Route 4 Extension – Tunnel/Bridge)

6. 上圖所示，該方案並無就隧道的通風口位置作出建議。當局是否打算在現時「加多近街臨時花園」範圍（即前堅尼地城焚化爐用地）及其鄰接海旁附近進行該項通風口工作？

7. 2017年施政報告建議將西環碼頭泊位改劃「社區園圃」以短期形式出租，選址正是上述方案的擬議隧道出入口位置。政府在規劃「社區園圃」工程前是否已知悉「交椅洲人工島」計劃的道路出入口建議位置？為何當局僅以短期租約的形式規劃西環碼頭用地，迴避作長期的公共空間規劃？

此致
工務小組委員會主席盧偉國議員

立法會議員區諾軒 謹啟

二零一八年十二月十七日
副本抄送：發展局首席助理秘書長(規劃及地政)5林智文先生
發展局總助理秘書長(工務)1羅國權先生
土木工程拓展署署長劉俊傑先生