

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2214/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱
並經主席核正)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會會議紀要

日 期：2001年7月13日(星期五)
時 間：上午9時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
劉炳章議員

其他出席議員：何秀蘭議員
楊森議員
劉慧卿議員, JP
葉國謙議員, JP

缺席委員：何俊仁議員
周梁淑怡議員, JP
黃宏發議員, JP
陳偉業議員
黃成智議員

出席公職人員：參與議程第III項的討論

運輸局

運輸局副局長(2)
何健華先生

運輸局首席助理局長(1)
何宗基先生

運輸署

署理運輸署署長
陳阮德徽女士

運輸署助理署長／巴士及鐵路
黃振亞女士

運輸署首席運輸主任／市區
何裕文先生

參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局副局長(1)
鄧國威先生

運輸局首席助理局長(5)
林雪麗女士

運輸署

總工程師
蘇欽達先生

路政署

路政署主要工程管理處署理副處長
麥惠培先生

路政署主要工程管理處總工程師
沙雅倫先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1687/00-01號文件 —— 2001年3月
30日會議
的紀要；
立法會CB(1)1688/00-01(01)號文件 —— 待議事項
一覽表；及
立法會CB(1)1688/00-01(02)號文件 —— 跟進行動
一覽表)

2001年3月30日會議的紀要獲得確認通過。

II 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1688/00-01(03)號文件 —— 中九龍幹
線；及
立法會CB(1)1718/00-01號文件 —— 路訊通
(控股)
有限公司
上市——
對九龍巴
士(一九
三三)有
限公司的
影響)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。因應鄭家富議員的要求，委員同意把有關“路訊通(控股)有限公司上市”的事項納入事務委員會的待議事項一覽表。

3. 委員亦察悉於會議席上提交，有關“香港天星小輪有限公司的加價申請”的資料文件。該文件其後已隨立法會CB(1)1779/00-01(01)號文件送交委員。委員同意事務委員會稍後將跟進有關事宜。

III 改善巴士服務效率的措施

(立法會CB(1)1688/00-01(04)號文件——政府當局提交的資料文件)

4. 運輸署助理署長／巴士及鐵路應主席所請，簡介立法會CB(1)1688/00-01(04)號文件所載，政府當局為提高專利巴士服務的效率而採取的各項措施。

促進巴士服務營辦商之間的競爭

5. 鄭家富議員察覺上述資料文件並未載有解決現有巴士路線服務欠佳的問題的方法。他認為政府應作出更多努力，提高專利巴士服務在此方面的效率。劉千石議員亦提到大埔區議會和北區區議會就對外巴士服務不足提出的投訴，並詢問政府當局會否認真考慮容許專利巴士服務營辦商競投經營現有路線。

6. 石禮謙議員表示，由於兩個現有服務營辦商之間的互相競爭，港島的專利巴士服務營運情況相當理想。然而，九龍及新界的巴士服務情況則有所不同，該等地區的巴士服務主要由唯一的服務營辦商提供。為了促進不同的服務營辦商之間的競爭，並為公眾提供更多選擇，他建議政府努力開放市場，無論是營辦個別路線及繁忙時間的服務。在此方面，他認為政府當局應向委員提供服務未如理想的九龍及新界巴士路線的資料。

7. 署理運輸署署長察悉委員的意見及建議，並解釋根據政府的政策，每當具有一定人口的新發展區出現足夠的需求，當局便會透過營辦商甄選程序以一籃子方式批出新路線的經營權。除了維持有效率地運用資源外，此做法亦可確保票價處於合理水平。雖然政府目前並無計劃就沒有新巴士路線網絡出現的大埔及北區進行營辦商甄選工作，但現時已有多種交通工具為該等地區提供服務，其中包括鐵路、巴士及小巴。此外，九龍巴士(一九三三)有限公司亦已在其路線發展計劃中建議採取多項改善措施。

8. 署理運輸署署長進一步闡釋當局為監察專利巴士服務營辦商的表現而設立的現有機制。她表示，運輸署亦會鼓勵巴士公司研究採取新方法，以改善其服務及迎合乘客的需要。最近，當局鼓勵巴士公司與兩間鐵路公司商討推行轉乘計劃的可行性。署理運輸署署長補充，純粹根據對個別巴士路線提出的投訴而決定所提供服務的滿意程度，未必是恰當之舉，但運輸署會密切監察每一服務營辦商的表現。

政府當局

9. 然而，鄭議員指出，過往經驗顯示，進行監察並非解決委員提出的問題的有效方法。他認為當局急需作出重大改變，以配合乘客日益殷切的期望。因此，他籲請政府當局採取更具體措施，當現有服務營辦商未能提供令人滿意的服務時，容許其他服務營辦商競逐現有路線的經營權，藉以為專利巴士服務市場引入競爭。就此，鄭議員要求政府當局認真評估個別巴士路線的服務表現水平，並向委員提供有關資料以作跟進。因應主席提出的建議，委員同意要求政府當局以書面向事務委員會提供資料，說明檢討個別巴士路線服務表現水平的機制。

專利巴士服務的進一步發展

10. 劉千石議員察悉根據資料文件第15(d)段所載的政府當局評估，往返鐵路車站的巴士接駁服務需求將會增加，與新建鐵路路線重疊的巴士服務需求則會減少。在此方面，他詢問政府的政策是否不容許鐵路與專利巴士服務在相同路線進行競爭。他關注到鐵路公司在訂定票價方面享有自主權，如乘客並無其他公共交通服務可供選擇，公眾利益將受到損害。

11. 運輸局副局長(2)回應時強調，根據政府現時的運輸策略，鐵路將成為香港運輸系統的骨幹，但確保乘客獲提供合理的選擇及市場上存在良性競爭，亦屬同樣重要。在此前提下，專利巴士服務將繼續是本港一種重要的公共交通工具，尤其是在鐵路交通未能直達的地區，以及為乘客提供往返鐵路車站的接駁巴士服務方面。

12. 何鍾泰議員對於專利巴士服務在鐵路工程計劃(例如現時的將軍澳支線及西鐵工程)完工前及完工後的角色轉變表示關注。他詢問政府當局有否研究當中所涉及的問題，以便可及早作出安排，確保對此兩種公共交通工具作出適當的協調。

政府當局

13. 運輸署助理署長／巴士及鐵路答稱，運輸署會進行有關研究，以評估新鐵路啟用後對巴士服務需求帶來何種轉變。經諮詢所涉及的專利服務公司，並在顧及有關地區的人口增長情況及巴士公司的健康發展下，當局會在有需要時在有關的路線發展計劃中作出適當的服務調整。因應主席提出的要求，政府當局答允在西鐵投入服務前的適當時間，向事務委員會簡報在相關地區提供專利巴士服務的有關安排。

14. 譚耀宗議員提述公共小型巴士(下稱“小巴”)業人士所表達的深切關注。他們擔憂專利巴士如在提供接駁服務方面擔當更重要的角色，將會直接影響到小巴營運的利潤狀況。在此方面，他認為政府當局應制訂清晰的政策，釐清小巴與專利巴士在公共運輸系統中分別擔當何種角色。主席表示，待政府當局完成手頭上有關小巴的角色及功能的檢討後，事務委員會將跟進有關事宜。

重整巴士路線的措施

15. 譚耀宗議員以人口日漸增多的天水圍為例，表達其對公共交通服務無法趕上新市鎮發展步伐的關注。有關情況在早上繁忙時間尤其惡劣，以致當區居民提出不少投訴。因此，政府當局應更努力改善有關情況。他特別告誡謂，政府須顧及路線合併所造成的不便，因為行車路線迂迴曲折將導致乘客的乘車時間較長。

16. 署理運輸署署長回應時表示，運輸署在每年進行的巴士路線發展計劃中，會考慮新發展地區的人口增長所帶來的交通需要。為了確定巴士服務是否足夠，當局會在繁忙時間進行調查。

17. 署理運輸署署長回應譚議員提出的跟進問題時表示，政府並沒有因為巴士服務預期會在西鐵啟用後有所縮減，而故意限制行走該區的巴士數目。然而，當局會在適當情況下實施重整巴士路線的措施，以提高專利巴士服務的效率。

18. 關於資料文件第13段，鄧兆棠議員要求當局闡述有關的區議會就重整巴士路線建議提出的反對意見，並詢問當局將採取何種措施，以解決上述意見分歧的情況。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時解釋，當局就重整巴士路線建議諮詢有關的區議會時，區議會有時可能會因為車費增加或對受影響乘客造成不便等原因而提出反對。在該等情況下，運輸署會繼續與區議會及巴士服務營辦商進行商討，以訂出各方均接受的替代安排。如有需要，當局會考慮區議會提出的關注而修訂有關建議。因應鄧議員的要求，運輸署助理署長／巴士及鐵路同意向委員提供69X路線經調整班次後的修訂行車時間表，以供參閱。

政府當局

19. 劉慧卿議員重申，她認為當局應以符合環境標準的方式應付市民的交通需要，因此，她對資料文件第15段所述原則及推行巴士轉乘計劃一事表示支持。她認為如要取得公眾及區議會對重整巴士服務及巴士轉乘計劃的支持，當局應更着重闡述可透過該等計劃達到何種

環保效益，並按照此方式擬備將會提交區議會討論的文件。在此方面，她亦提請政府當局注意，立法會曾通過議案，支持當局在香港發展環保的運輸系統。

20. 運輸局副局長(2)回應時強調，政府的政策目標是按照可持續發展的原則，提供可滿足社會需求的運輸系統。政府明白在地區層面可能會出現不同的意見，但當局會力求找出可為有關各方接受的解決方法。他亦籲請委員繼續支持政府當局此方面的工作，以期達到更正面的成果。運輸署助理署長／巴士及鐵路補充時解釋，政府當局在諮詢市民大眾及區議會時，會闡述和該等計劃的交通及環境影響有關的一切資料。

政府當局

21. 劉慧卿議員建議要求環境食物局局長派遣負責環保事務的官員出席與區議會舉行的會議，從改善環境的角度解釋重整巴士服務的建議。政府當局察悉劉議員的建議，並會作出內部跟進，以及向事務委員會匯報在區議會會議討論重整巴士路線建議時有何政府代表出席，並提供有關的討論文件及區議會會議紀要的樣本，以供參閱。

巴士轉乘計劃

22. 劉江華議員指出，雖然重整巴士路線建議可能會在地區層面遇到某些阻力，但乘客對巴士轉乘計劃普遍表示歡迎，因為他們可享有若干票價優惠。他詢問政府會否容許巴士公司在實施巴士轉乘計劃時給予乘客更多票價折扣。劉議員亦認為推行巴士轉乘計劃的範圍，應擴展至主要交通交匯處如隧道收費廣場以外的地方。在使用八達通卡的情況下，巴士公司可就巴士路線個別路段收取不同的票價。屆時，乘客可自由轉乘由同一專利服務公司營辦的路線的巴士，最後更可轉乘不同巴士公司所經營的巴士。石禮謙議員贊同其意見，並指出如在每輛巴士裝設兩部八達通讀卡器，此項安排在技術上是可行的。

23. 署理運輸署署長回應時表示，巴士轉乘計劃能否取得成功，在很大程度上亦視乎轉車處的所在地點而定。由於已證明在主要運輸交匯處推行的巴士轉乘計劃較受歡迎，當局會優先在該等地點實施有關計劃。她察悉委員對此事的意見，但亦強調在考慮推行巴士轉乘計劃時，最重要是確保在提高營運效率、有效率運用資源及減輕擠塞情況方面取得真正的得益。此外，當局應力求保持平衡，以便現時由其他公共交通工具如的士及小巴提供的服務，不會因為推行巴士轉乘計劃而受到不良影響。

24. 運輸署助理署長／巴士及鐵路亦表示，如有可能，當局會推行巴士轉乘計劃，以便與重整巴士路線建議互補，從而盡量把對乘客造成的不便減至最低。政府會支持巴士服務營辦商向乘客提供票價優惠，藉以推廣巴士轉乘計劃。她進一步解釋，與地下鐵路採取乘客憑票入／出閘的密封系統不同，若要巴士票價按部分委員的建議分段收費，將須解決若干技術上的可行性問題。另有一點要注意的是，如裝設多部八達通讀卡器，乘客的流動情況可能會受到阻礙。

25. 劉議員對政府當局所作解釋不感信服。他認為政府當局對此事應採取開放的態度，並從公共服務而非專利服務公司的角度考慮其建議。因此，他強烈要求政府優先處理將巴士轉乘計劃的範圍擴大的工作。

26. 關於巴士公司表示運輸署需要很長時間才批准其巴士轉乘計劃申請一事，劉千石議員要求政府當局提供資料，說明運輸署現正處理的此類申請數目為何、迄今為止曾被當局拒絕的申請數目為何，以及拒絕該等申請的理由何在。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時答允於會後提供更詳細的資料。

政府當局

改善服務

27. 劉千石議員指出，巴士公司將轄下車隊改為空調巴士，間接令票價上升，而且剝奪了乘客的選擇權。鑒於此事會對市民的生計造成影響，他認為巴士公司在其轄下車隊全面改用空調巴士後，應將票價維持在非空調巴士服務的原來水平。運輸署助理署長／巴士及鐵路回應時解釋，更換舊巴士是巴士路線發展計劃的其中一部分，在落實此等計劃前會諮詢區議會並考慮其意見。基於香港的氣候情況，並為了滿足乘客對提供空調巴士服務的期望，巴士公司購入的所有新巴士均會配備抽氣設施。然而，她強調更換巴士的過程會逐步進行。

28. 何鍾泰議員認為政府應鼓勵巴士服務營辦商利用新科技如觸幕式顯示器，在主要巴士站發布更多有關巴士路線／服務的資料。運輸署助理署長／巴士及鐵路答稱，巴士公司現正就該等計劃進行發展及測試。此外，政府的意向是在運輸資訊系統下設立網羅所有公共交通服務資料的中央資料庫，以之作為智能運輸系統的一部分。然而，主席指出在推行智能運輸系統前，政府當局應確保不同的巴士公司會在短期內合作及發展一套單一系統，以方便乘客。署理運輸署署長察悉何議員及主席的建議，並同意與巴士服務營辦商進一步討論有關事宜。

29. 劉炳章議員重申其對現時的有蓋公共運輸交匯處(下稱“交匯處”)的空氣質素的關注，特別是位於荃灣地鐵站及中環交易廣場的兩個交匯處。運輸署助理署長／巴士及鐵路表示，當局已按照環境保護署提出的專家意見，計劃推行一系列改善措施，改善通風情況欠佳的有蓋交匯處的抽氣機房。她同意於會後就上述兩個交匯處的情況提供補充資料。

政的當局

IV. 七號幹線

(立法會CB(1)1688/00-01(05)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；

立法會CB(1)1717/00-01(01)號文件 —— Save Our Shorelines Society 於2001年6月15日提交的意見書；

立法會CB(1)1717/00-01(02)號文件 —— Save Our Shorelines Society 於2001年7月5日提交的意見書；及

立法會CB(1)1717/00-01(03)號文件 —— 南區區議會提交的意見書)

30. 主席請委員參閱由Save Our Shorelines Society與南區區議會分別提交的意見書(立法會CB(1)1717/00-01(01)及(02)號文件，以及立法會CB(1)1717/00-01(03)號文件)。

31. 運輸局副局長(1)向委員簡介立法會CB(1)1688/00-01(05)號文件所載七號幹線工程計劃的最新情況。他表示，根據就七號幹線工程計劃進行主要道路工程項目檢討所得的結果，當局已確認有需要於2010年或之前建造一條堅尼地城至薄扶林的新連接路。此道路將成為兩地之間的另一條連接路，可以紓緩現有薄扶林道在薄扶林與堅尼地城之間沿線多個重要路口的交通壓力。預計此等重要路口的交通量於2010年會過度飽和，造成薄扶林道交通擠塞。

32. 運輸局副局長(1)進一步表示，現階段並無明顯需要把該連接路進一步伸延至香港仔。薄扶林道在2010年的交通情況在兩種情況下是相若的，其一是興建一條由堅尼地城至薄扶林的新連接路，其二是興建一條由堅尼地城直達香港仔的連接路。因此，政府當局認為，興建另一條由堅尼地城至薄扶林的連接路，是更為迫切及更具成本效益的做法。至於薄扶林至香港仔的伸延部分，當局會待南區有進一步發展時再作考慮。

33. 運輸局副局長(1)補充，檢討結果亦顯示，一條設計為雙程雙線分隔車道的新連接路將可應付交通需要。基於以上轉變，七號幹線工程計劃會重新命名為“堅尼地城至薄扶林連接路”，其目標完成日期為2010年。

34. 委員就修訂後的七號幹線建議提出的意見及關注撮述於下文各段。

持續發展

35. 劉慧卿議員認為，當局應循有利香港持續發展的方式提供運輸基礎設施。她感到失望的是，沒有負責環保事宜的官員出席會議，從環境的角度解釋政府當局的最新建議。劉議員表示大致支持興建鐵路，以應付區內居民和新發展項目的交通需要，她並質疑擬建的連接路是否符合可持續發展的原則和政府倡議以鐵路為主的策略。

36. 何秀蘭議員並不支持興建七號幹線。反之，她認為應興建鐵路系統，為該區提供服務。就此，她對於政府當局沒有提供一切有關資料供委員研究感到不滿。在人口預測、交通增長預測、預期鐵路乘客量等重要資料均欠奉的情況下，委員很難評估鐵路方案是否可取及可行。

37. 譚耀宗議員表示，可持續發展的原則應按個別情況作出考慮，而興建鐵路並非唯一的解決方案。他認為鐵路系統未必適合南區，並認為政府當局應為區內運輸基礎設施的發展作出更明確的規劃。因此，他促請政府當局從該角度審慎地重新考慮其建議，以便決定應否興建雙程雙線或雙程三線的連接路，以及興建鐵路系統是否真正可取。

38. 葉國謙議員雖然認為興建鐵路系統對南區有利，但他同時指出，興建鐵路需要較長時間，未能幫助解決區內居民要求有另一條對外運輸通道的迫切需要。

政府當局

39. 何鍾泰議員表示，他不能同意興建鐵路以取代所有道路工程計劃的意見。他引述海外經驗指出，公路的視覺影響可透過合適的景觀設計得到改善。在此方面，他要求政府當局向委員提供資料，把香港與其他國際城市如紐約及倫敦的行車道總長度及車輛總數作一比較。

40. 運輸局副局長(1)回應委員的意見時表示，政府當局的目標是維持香港長遠發展的持續性。就運輸規劃而言，政策取向是鐵路發展定會獲得優先考慮。然而，若鐵路服務在某些地區不可行或未能有效紓緩交通擠塞及應付運輸需求，便須在有關地區進行道路發展計劃。此點對南區而言尤為適用，因為該區的發展及人口較為分散，而推行南港島線計劃，未必有助解決薄扶林區的交通需要。

41. 運輸局副局長(1)補充，當局根據《2000年鐵路發展策略》審慎評估南港島線後，發現推行有關計劃存在若干困難，包括途經地區的人口分散及不足，以及財務可行性問題。因此，政府當局須更仔細考慮此項工程計劃，並會視之為較長遠的鐵路方案。

42. 運輸局副局長(1)亦表示，據政府當局評估，南港島線只會吸納薄扶林道3%的交通量，因為區內居民大部分會繼續使用私家車或的士。因此，他強調，目前的建議是解決薄扶林道到2010年時過度飽和問題的最佳方案。由於擬建的連接路及南港島線會發揮不同作用，故不應被視為彼此可互相替代的方案。

43. 劉慧卿議員及何秀蘭議員均質疑政府當局有何根據，估計南港島線只會吸納薄扶林道3%的交通量。劉議員認為，轉用鐵路的比率如此低，清楚證明政府未能成功在香港推廣可持續發展的概念。

政府當局

44. 運輸署總工程師回應時表示，根據最新規劃數據，南區於2006年、2011年及2016年的人口將分別為275 000人、306 000人及315 000人。鑒於南區屬於人口密度低而收入較高的地區，預期私家車車主的增長率會比人口增長率為高。運輸局副局長(1)補充時表示，政府雖然會採取各種措施限制私家車在香港的增長，但政策上絕不會為壓抑私家車數目而特意不興建新道路，以紓緩一些極度擠塞的現有道路網絡。應主席的要求，運輸局副局長(1)同意於會後向委員提供補充摘要，說明有關南區預測人口增長的詳情，特別是鴨脷洲的規劃發展。

45. 鑒於有關工程計劃的範圍已作修訂，劉慧卿議員關注到，擬建的連接路會被公眾視為一條只為數碼港而設的通道。她不同意政府如此公然偏私的做法。運輸局副局長(1)回應時表示該工程計劃並非特地為數碼港而設，因為該連接路會伸延至數碼港以外而連接薄扶林區。然而，譚耀宗議員認為，政府應採取一切可行措施，促進香港發展，包括推行數碼港計劃。

薄扶林至香港仔段

46. 葉國謙議員對於七號幹線工程計劃屢作修改深表關注，他並表示絕不能接受建議中規模有所縮減的工程計劃，因為這完全有違當區居民的意願。他尤其感到不滿的是，儘管南區區議會及中西區區議會屢次要求早日建造另一條極有需要的對外陸上通道，連接香港仔與堅尼地城，但政府當局卻試圖將焦點轉移至解決薄扶林區的區內交通需要。

47. 關於香港仔隧道特別在早晨繁忙時間出現的嚴重擠塞情況，葉議員指出，此情況存在已久，令人無法接受，他並質疑政府當局有何根據，聲稱香港仔隧道於2010年的行車量／容車量比率為1。他對於薄扶林至香港仔段只會在南區有進一步發展時才作考慮的意見並不信服，因為對該路段的需要早已存在。此外，鴨脷洲已有多個規劃及建議的發展項目。因此，政府當局應為所需的運輸基礎設施預先作規劃，以確保南區發展不會再因缺乏足夠的對外通道而受阻。

48. 楊森議員亦提及香港仔隧道的擠塞情況，並對政府當局目前的建議表示極有保留。他代表屬於民主黨的議員強烈要求把七號幹線伸延至薄扶林以外以連接香港仔。該工程計劃亦應基本上以隧道方式進行興建，以保存香港的優美海岸線。此外，政府當局應積極跟進在南區發展鐵路方案，以滿足區內居民的需要。鄭家富議員亦提出類似的意見。

49. 運輸署總工程師回應時解釋，現時若不遏制流量，香港仔隧道的行車量／容車量比率為0.7至0.8。往灣仔方向在早晨繁忙時間的擠塞情況，主要是當區交通網絡及海底隧道出現擠塞而造成車龍所致。運輸局副局長(1)強調，興建由堅尼地城直達香港仔的連接路，對薄扶林道於2010年的交通情況影響不大。此外，鑒於路程較長，會否有很多人選擇由香港仔取道該連接路往銅鑼灣，實成疑問。因此，興建該路段未必有助減輕香港仔隧道的擠塞情況。考慮到所涉及的困難和環境關注問題，政府當局已採取明智的做法，分階段推行該工程計劃，以配

合實際需求。與此同時，當局會就薄扶林至香港仔的伸延部分進行更審慎的研究。

50. 然而，葉國謙議員表示，灣仔區議會正是由於香港仔隧道擠塞對當區交通網絡造成影響，而同樣反對政府當局目前的建議。他籲請政府當局考慮興建由堅尼地城至香港仔的七號幹線，以紓緩區內居民的迫切交通需要。主席亦表示，香港仔隧道擠塞是存在已久的問題，急需加以解決。何鍾泰議員認為連接路應延長至香港仔。劉炳章議員認為，政府當局應切實制訂興建薄扶林至香港仔段的時間表。

雙程雙線分隔車道

51. 何鍾泰議員表示對檢討結果感到失望，並認為整項工程計劃應予擱置，以待當局進行有關七號幹線的整體研究。他對於政府當局建議的雙程雙線分隔車道尤感關注。在此方面，他提述於會議席上提交的香港顧問工程師協會意見書，並表示同意該會質疑雙程雙線分隔車道能否應付區內需求的意見。考慮到南區的規劃發展，何鍾泰議員建議該連接路的設計應容許該分隔車道日後由雙程雙線改為雙程三線。

(會後補註：香港顧問工程師協會提交的意見書其後已隨立法會CB(1)1782/00-01號文件送交委員參閱。)

52. 何鍾泰議員請委員注意政府當局的文件第5段，當中指出即使有七號幹線，香港仔隧道於2016年的行車量／容車量比率將為1，顯示開始出現擠塞，而在薄扶林道的重要路口的剩餘容車量將為-5%，顯示負荷過重的情況。他並不認為應動用公帑，建造一條只能在該等有關路段發揮部分紓緩作用的連接路。劉炳章議員贊同何鍾泰議員的意見，他擔心擬建的連接路在建成後僅過了數年，交通量便達到飽和。因此，他籲請政府當局重新考慮其興建雙程雙線行車連接路的決定。

53. 運輸局副局長(1)回應時解釋，經修改的雙程雙線分隔車道設計，已顧及最新的交通流量統計資料及香港的預測交通增長。運輸署總工程師補充，據政府當局計算，堅尼地城至薄扶林的連接路的行車量／容車量比率於2011年將為0.5，並會於2016年微升至0.6。因此，即使興建的是雙程雙線分隔車道，仍有剩餘容車量。然而，由於現時只有至2016年的土地用途規劃資料，故不可能確實說出擬建的連接路將於何時達到飽和。就此，主席表示，政府當局理應在其文件中提供此等重要的資料。

鄭家富議員及張宇人議員亦認為，鑒於文件內所提供的資料並不詳盡，委員很難對目前的建議作審慎評估。

54. 關於薄扶林道重要路口的情況，運輸署總工程師解釋，由於該道路的設計是配合區內薄扶林現有發展的原來交通模式，故現時使用者很難改用新道路。他提請委員注意，倘沒有七號幹線，香港仔隧道及薄扶林道關鍵路段的行車量／容車量比率均會高達1.4。因此，當局有必要興建該連接路，以應付因各種規劃發展而產生的交通需求。

55. 運輸局副局長(1)雖然同意在即將為該連接路進行的工程檢討及初步設計顧問研究中，考慮何鍾泰議員在上文第22段提出的建議，但他強調政府當局的目標是根據實際需求，提供所需的運輸基礎建設。由於南區並非策略性發展地區，人口增長可能不會太多。

議案

56. 鑒於政府當局所提出的七號幹線修訂建議令人深感關注，鄭家富議員不支持斥資2,600萬元進行工程檢討及初步設計顧問研究。張宇人議員表示贊同該意見。

57. 關於南區區議會及中西區區議會提出的強烈意見，陳國強議員表示不明白政府當局為何未能回應有關的合理要求，並興建薄扶林至香港仔的路段。他認為在目前經濟情況下，政府當局應推行更多基本工程項目，以刺激經濟增長。就此，他提出一項議案，要求當局早日推行堅尼地城至香港仔段的七號幹線工程計劃，該路段應基本上以隧道方式興建。該議案的措辭如下：

“本會強烈要求政府儘速興建連接堅尼地城至香港仔段以隧道為主的七號幹線。”

58. 上述議案於席上付諸表決。朱幼麟議員、何鍾泰議員、陳國強議員、譚耀宗議員及劉炳章議員贊成議案，而張宇人議員則放棄表決。由於過半數在席委員表決贊成，議案獲得通過。

59. 因應委員提出的關注事項，運輸局副局長(1)特別提出下列各點，供委員考慮：

- (a) 道路的行車量／容車量比率未必受絕對人口增長直接影響；反之，在很大程度上會視乎人口增長率及人們所選擇的交通工具而定；

- (b) 當擬建的連接路於2010年建成時，將有其他措施減輕海底隧道的擠塞情況，例如沙田至中環線的興建工程，而此工程項目應對香港仔隧道有所影響；
- (c) 以隧道方式興建該連接路會令成本增加。此外，由於海底有各種公用事業設施管道，隧道方案將涉及若干技術問題，須作進一步研究；
- (d) 雖然堅尼地城至薄扶林段會首先興建，但並不表示興建薄扶林至香港仔段的計劃已經放棄。政府當局會進一步研究應採取何種措施，以克服建造薄扶林至香港仔段所涉及的困難；及
- (e) 鑒於在《2000年鐵路發展策略》下有其他既定的鐵路發展計劃，南港島線只會被視為較長遠的可行方案。

60. 主席表示，由於目前的建議未能獲得委員支持，政府當局應暫緩進行工程檢討及初步設計顧問研究，以待事務委員會再作討論。

未來路向

61. 委員同意，鑒於公眾就七號幹線工程計劃提出強烈意見，事務委員會應在9月底舉行特別會議，聽取各關注人士／團體表達的意見。按主席的提議，委員同意在立法會網頁上公開邀請公眾提交意見書，亦會寄發邀請信予關注團體和人士，包括學者、當區居民團體、區議會、環保團體及專業團體。

(會後補註：會議已訂於2001年9月21日上午9時至下午1時舉行。)

IV. 其他事項

62. 議事完畢，會議於上午11時30分結束。

立法會秘書處
2001年9月13日