

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)665/01-02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 特別會議紀要

日 期：2001年9月21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)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
陳國強議員
譚耀宗議員, GBS, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
黃成智議員

其他出席議員：何秀蘭議員
蔡素玉議員
葉國謙議員, JP
余若薇議員, SC, JP

缺席委員：石禮謙議員, JP (副主席)
周梁淑怡議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉江華議員
鄭家富議員
陳偉業議員
劉炳章議員

出席公職人員：運輸局

運輸局副局長
鄧國威先生

運輸局首席助理局長
林雪麗女士

運輸署

策劃科主要公路發展部總工程師
蘇欽達先生

運輸策劃部總工程師
杜錦標先生

路政署

主要工程管理處副處長
羅秉廉先生

主要工程管理處總工程師
沙雅倫先生

應邀出席者 : 香港規劃師學會

理事
布禮賢先生

理事
鄧文雄先生

香港工程師學會

公共關係事務委員會主席
吳惠明先生

岩土分部上任主席
劉志強博士

Save Our Shorelines Society

主席
陸恭蕙女士

會員
李劭平先生

爭氣行動

主席
Reena KHUBCHANDANI女士

大口環根德公爵夫人兒童醫院

醫院管治委員會委員
霍陳美玲女士

保護海港協會有限公司

主席
徐嘉慎先生

長春社

總監
吳庭亮博士

個別人土

John MANSFIELD先生

南區區議會

副主席
黃敬祥先生

交通及運輸委員會主席
朱晉賢先生

中西區區議會

議員
陳財喜先生

灣仔區議會

交通運輸委員會主席
吳錦津先生

金寶花園業主立案法團

主席
歐立成先生

黃竹坑婦女會

主席
馬月霞女士

黃竹坑第十座互助委員會

主席
袁兩光先生

黃竹坑第四座互助委員會

主席
黃偉仲先生

海怡半島業主委員會

主席
羅錦洪先生

委員
李朗平先生

石排灣(田灣)街坊會

理事長
苗華振先生

香港仔居民聯合會

主席
文漢明先生

奇力灣婦女會

主席
陳鳳嬋女士

香港南區聯盟

副主席
陳富松先生

委員
趙貞潔女士

香港南區各界聯會

秘書長
陳思誦先生

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. 聽取各界就七號幹線提出的意見

(立法會CB(1)1987/00-01(01)號文件 —— 立法會秘書處擬備的背景資料摘要)

主席表示，事務委員會上次於2001年7月13日會議上就七號幹線進行討論時，委員同意舉行特別會議，聽取各界就七號幹線提出的意見。截至2001年9月20日為止，事務委員會共接獲由33個團體／個別人士提交的意見書。當中有一位個別人士及22個團體要求出席事務委員會的會議，以便就七號幹線口頭申述意見。她表示，由於所涉及的團體／個別人士為數眾多，是次會議將分為兩節舉行，每節為時一個半小時。她繼而邀請出席第一節會議的代表就七號幹線提出意見。

第一節

香港規劃師學會

(立法會CB(1)1897/00-01(10)號文件)

2. 香港規劃師學會代表布禮賢先生指出，建造七號幹線的原意是解決薄扶林及香港仔區長遠交通通道的問題。然而，在政府當局修改七號幹線建議後，原擬達到的目的出現改變，而且當局亦沒有提出恰當的解釋。因此，經修訂的建議較原來建議更難令人接受。除了不能解決南區長遠交通通道的需求外，該工程計劃更包括一條徒具象徵意義但並無實際效益的隧道，對環境及海岸線仍然造成破壞。

3. 布禮賢先生進一步指出，根據第三次整體運輸研究的結果，就空氣及噪音的污染而言，運輸發展對環境造成的影響將於2016年達到不可接受的水平。按照政

府當局所作評估，所有有關路段的容車量將於2016年達到飽和。如將此項因素一併納入考慮範圍，便可清楚顯示該項經修訂的建議只屬一項短期措施。因此，到了2016年，該連接路會變成既擠塞而且造成污染的道路。此外，由於該連接路僅為往來數碼港提供方便，而未能為區內居民及乘客帶來長遠利益，斥資建造該道路似非善用公帑的做法。

4. 布禮賢先生強調，香港規劃師學會雖支持政府當局檢討七號幹線計劃的決定，但當局應按照政府下述的公開政策及目標進行檢討：

- (a) 根據“邁步前進：香港長遠運輸策略”，土地用途、交通及環境的規劃會更緊密地作出協調。因應當局現正進行的南區土地用途規劃及發展研究，以及香港仔的旅遊業研究，七號幹線的規劃不應純粹從建造道路的角度作出考慮。反之，該幹線是複雜市區環境的一個組成部分，因而應在此前提下作出符合專業標準的決定。
- (b) 政府在其主要運輸政策，包括第三次整體運輸研究及鐵路發展策略2000中已一再表明，鐵路發展會獲得優先處理。當局在鐵路發展策略2000中亦已明確表示有必要建造新的客運鐵路線，為目前未有接駁鐵路系統的市區地方如香港仔——黃竹坑——鴨脷洲一帶提供鐵路服務。當局已確定可在該區興建一條獨立的鐵路，並建議在規劃參數出現重大改變時進行推行該計劃的研究。當局就此方案進行研究時，應探討推行該鐵路發展計劃的不同方法。因縮減七號幹線工程的規模而省下來的部分開支，應用作興建該鐵路線的經費。現在是時候當局把道路及鐵路作為整體的交通網絡一併加以考慮。
- (c) 根據可持續發展研究的建議，政府當局應採用一套綜合系統，評估政府提出的各項發展及運輸基建方案。在評估各個為南區提供長遠對外連接通道的方案時，應進行全面的可持續發展評估，俾能充分考慮所有有關準則。然而，在現有情況下，似乎並無跡象顯示當局已採取此做法。

布禮賢先生在總結時表示，香港規劃師學會並不認為經修訂的七號幹線計劃，在規劃及實行上是一個可持續的

運輸系統。因此，當局有急切需要重新作出評估，並切實研究進行鐵路發展的方法。

香港工程師學會

5. 香港工程師學會公共關係事務委員會主席吳惠明先生表示，香港工程師學會亦屬意在南區興建鐵路線，以應付該區的交通需求。由於南區的預計人口約為310 000人，該會認為鐵路方案在財政上是可行的。當局可視乎該區的進一步發展，在稍後階段就興建輔助連接路作出規劃。

保護海港協會有限公司

6. 保護海港協會有限公司主席徐嘉慎先生提述該會在會議席上提交的意見書，並簡介保護海港協會就南區推行替代鐵路系統進行研究的結果。他解釋，該建議認定中型載客量的鐵路線是切合港島南區地形的發展方案。只要在寶翠園關設接駁地鐵現有港島線的交匯處，此鐵路線便可途經瑪麗醫院、數碼港、華富、鴨脷洲、香港仔及黃竹坑，把上環與海洋公園連接起來。當局可在稍後階段考慮興建進一步通往跑馬地及灣仔的支線。徐先生表示，建議的鐵路線除了可紓緩道路交通情況外，更可為區內主要人口集中地提供鐵路服務，同時亦具有讓南區乘客直接使用覆蓋範圍廣泛的地鐵系統，以及為香港仔的擬議旅遊發展提供支援的附加優點。

(會後補註：保護海港協會有限公司提交的意見書其後已隨立法會CB(1)2076/00-01(01)號文件送交委員。)

7. 徐先生進一步表示，保護海港協會並不反對當局改善道路交通情況，但建議的七號幹線會破壞港島西南部沿岸的優美環境。此外，七號幹線的起點位於建議中的青洲填海區，該填海工程會令硫磺海峽受到局部堵塞，並對來自澳門的船隻構成危險。因此，保護海港協會對現時所訂的七號幹線路線表示強烈反對。該會認為有迫切需要研究推行建議的鐵路系統，解決區內居民的交通需要。作為一個負責任的政府，當局應就七號幹線及建議的中型鐵路系統進行適當的比較評估，從而確定何者為獲得公眾支持的最佳方案。他以落馬洲支線工程計劃的經驗為例，表示當局倘能早作適當規劃，將可節省大量時間及金錢。

Save Our Shorelines Society
(立法會CB(1)1897/00-01(08)號文件)

8. Save Our Shorelines Society主席陸恭蕙女士贊同先前發言的團體代表所提出的意見，並表示政府當局與其就建議的连接路展開全新的工程檢討及初步設計顧問研究，不如利用上次研究剩餘的2,600萬元進行道路及鐵路方案的比較評估。此舉的目的是在考慮區內人口增長及已規劃的發展之下，就提供能夠真正滿足南區長遠發展需求的運輸基礎設施作出規劃。陸女士對擬議连接路的成本效益極表懷疑，並認為政府當局應作出可改善港島西部及南部的交通，同時亦惠及最多市民的決定。

9. 陸女士進一步表示，要不是政府對於在南區興建鐵路一事缺乏承擔，區內居民的迫切交通需要可能早已獲得解決。因此，她表示居民盼望之中的解決方法並非興建七號幹線，因為此方案顯然未能配合該區的長遠變化。

10. 李劭平先生補充，作為一名南區居民，他十分瞭解區內居民對於提供更佳對外交通連繫設施的要求。然而，建議的连接路，甚至是整條七號幹線，顯然不會為區內大部分居民帶來裨益。相反，該方案會造成不少環境問題及相關的健康影響，而且會破壞區內的自然景觀。因此，他促請政府當局審慎檢討所涉及的問題，並考慮為南區提供更理想及更為環保的運輸基礎設施。

爭氣行動

(立法會CB(1)1897/00-01(09)號文件)

11. 爭氣行動主席Reena KHUBCHANDANI女士表示，爭氣行動反對興建七號幹線，因為建造新的公路難免會吸引更多道路使用者，並製造更多噪音及空氣污染。令她尤感關注的是，政府所提出沿港島西岸興建一條雙程雙線或雙程3線分隔車道的建議，實與其減低路面交通需求的公開運輸政策背道而馳。

12. KHUBCHANDANI女士認為政府應認真解決長遠運輸規劃的整體影響，以至其對空氣質素的影響，並告誡謂政府絕不可滿足於現狀，因為車輛廢氣會因為車輛數目增長而增加。由於七號幹線將經過醫院、學校及老人院的集中地，社會上不少老弱病患人士將因而暴露於空氣污染所帶來的更多負面影響之下。政府當局不應坐待空氣質素變壞，而應研究以其他可持續的方法為香港市民提供更便利的交通。雖然為了服務鴨脷洲、香港仔及華富的主要人口集中地而興建一條鐵路，最初會涉及

較高昂的建設成本，但較具效率的運輸系統所帶來的益處及所避免付出的健康成本，長遠而言將帶來較大得益，所造成的環境影響亦少得多。

13. KHUBCHANDANI女士亦指出，政府一方面付出數以百萬計的金錢，研究各項改善空氣污染問題的技術措施，但另一方面卻興建新的公路，鼓勵更多車輛使用道路，此做法實在令人費解。為釋除公眾對空氣質素的廣泛關注，爭氣行動促請政府在為時仍未晚的情況下，研究七號幹線的長遠影響及考慮所有其他方案。

大口環根德公爵夫人兒童醫院
(立法會CB(1)1897/00-01(04)號文件)

14. 大口環根德公爵夫人兒童醫院管治委員會委員霍陳美玲女士表示，她亦代表大口環根德公爵夫人兒童醫院行政總監兼香港大學骨科教授陸颯驥教授發言。陸教授已就七號幹線向事務委員會提交意見書(立法會CB(1)1897/00-01(04)號文件)。她表示，大口環根德公爵夫人兒童醫院並不支持現時的七號幹線計劃，並贊成當局採用鐵路方案。該醫院的管治委員會強烈認為，在政府就七號幹線工程計劃投入更多資金前，應就七號幹線及鐵路方案進行詳細的比較研究。

15. 霍陳美玲女士亦指出，在該醫院所在之處的沙灣一帶，亦設有不少學校、醫院、高等教育院校、康復中心、老人院及體育設施。鑒於車輛廢氣所帶來種種已知的健康影響，此項工程令兒童、青少年及體弱老人無可避免地暴露於更嚴重污染的空氣之中，是完全不能接受的做法。她特別請委員注意，該醫院就胸肺復康提供的專門醫療服務的需求日漸增加，而需要該類服務的兒童在抵抗空氣污染方面的能力極低。因此，她極之關注該等已非常羸弱的兒童，將極難忍受因為推行七號幹線工程而產生的大量建造污染，以及最終所產生的車輛廢氣。

長春社
(立法會CB(1)1965/00-01(12)號文件)

16. 長春社總監吳庭亮博士認為政府當局並未提出充分理據，支持其以介乎堅尼地城至薄扶林的新連接路取代原來的七號幹線計劃的決定。建議的連接路似乎純粹為薄扶林新發展區(極可能是數碼港發展計劃)提供服務，而長春社強烈認為所產生的客運以至貨運交通需求，皆不足以構成當局建議興建雙程雙線連接路的充分

理據。採用其他需要較小規模運輸基建的方案，例如渡輪及躉船，亦可滿足此方面的需求。

17. 吳博士補充，建造大型基礎設施如道路及鐵路，勢必對土地及自然景觀造成破壞。他表示，由於擬議連接路的建造及運作可能對受影響地區造成各種不良影響，長春社不支持政府當局現時的建議。

*John MANSFIELD*先生

(立法會CB(1)1965/00-01(13)號文件)

18. John MANSFIELD先生表示，作為一名長居此地的香港永久性居民，他希望香港永遠是一個充滿活力及適宜居住的城市。他認為進行大型運輸基建的目的，是為了提供利便的客運及工業交通、紓緩交通擠塞情況，以及減少對環境造成污染。然而，政府當局現時的建議完全不能達到上述目的。在建造擬議的連接路後，政府只會鼓勵人們使用私家車及的士，因而造成更嚴重的交通擠塞及污染問題。因此，他反對興建擬議的連接路，因為它對客運及工業交通毫無裨益，且會令污染問題惡化及破壞香港島的海岸線。故此，他促請政府當局就所有方案(包括鐵路方案)進行詳細的研究。

委員與團體代表進行討論

19. 余若薇議員要求保護海港協會就其提出的中型鐵路系統方案，闡釋其可行性、在財政上是否可行及估計完工時間。徐嘉慎先生回應時表示，此類市區運輸系統在世界各地均有應用。在先進的鐵路運輸系統技術協助下，當局可建造中型載客量的鐵路系統，克服南區地勢所構成的困難，並滿足該區的中型交通需求。中型鐵路網絡的車站規模較小，所需土地及建設成本亦因而較低。由於擬議系統的規模較小，他有信心其啟用日期將與雙程3線的七號幹線的落成時間相若。徐嘉慎先生回應何鍾泰議員的查詢時解釋，擬議鐵路系統將可加強現有的地鐵系統，因為可在寶翠園建設該兩個系統的交匯處。

(會後補註：保護海港協會就“市區運輸系統”提供的一套資料已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2076/00-01(02)號文件送交委員。)

20. 鑒於發展兩套系統在時間上會有差別，何鍾泰議員就如何從必須解決南區居民的長遠及短期交通需要的角度，對道路及鐵路方案作出評估及取捨的問題，徵詢香港規劃師學會的意見。布禮賢先生回應時表示，政府當局在作出任何決定前，必須就有關地區的未來發展

進行適當的市區評估。政府應理解到原來的七號幹線計劃是在很久以前作出規劃，因而必須因應社會上已改變的價值及需求，就整項計劃進行檢討。即使當局決定建造可滿足大部分使用者需求的鐵路系統，亦有需要考慮實施其他改善道路系統的措施，以滿足短期的交通需要及其他車輛的需求。

21. 葉國謙議員認為，由於道路有利於貨運流通，並可提供與其他道路網絡的更佳聯繫，因此即使建造鐵路，仍有需要提供道路基礎設施。吳惠明先生贊同其意見，並表示當局雖應優先進行鐵路發展，但道路仍可扮演輔助的角色。當局就建造道路與鐵路之間作出取捨時，應採取綜合的方式，因應不斷轉變的規劃參數就提供運輸基礎設施的時間作出實際的評估。至於南區的情況，香港工程師學會認為若不建造鐵路系統，該區的長遠發展將會受到窒礙。

22. 吳先生進一步表示，儘管政府已有公開表明的運輸政策，但鐵路工程計劃往往因為財政上的可行性及人口數目等考慮因素而受到阻延，甚或被擱置。在此情況下，當局便須興建道路以應付交通需求。為改變此種有欠理想的情況，政府或有需要檢討現時委託鐵路公司進行鐵路建造及營運的安排。陸恭蕙女士就此表達了類似的意見，並建議交通事務委員會與政府跟進此項重要的政策問題。布禮賢先生亦表示，政府應從可持續發展的原則、對環境的裨益及其他長遠利益作出考慮，而不應採用評估鐵路方案在財政上是否可行的傳統做法處理有關事宜。如鐵路方案對公眾有利，政府應考慮撥款興建鐵路。

23. 葉國謙議員及朱幼麟議員詢問以隧道形式興建七號幹線及在南區建造鐵路，在技術上是否可行。吳先生回應時表示，從工程角度而言，他相信上述兩個方案均不會帶來重大的困難，因為香港在進行公路及鐵路工程方面具有豐富的經驗。然而，政府當局必須進行更詳細的研究，以便在顧及各項因素如土地需求及環境影響的情況下，確定最佳路線。

24. 關於運輸局在文件中提供的南區人口預測資料，與統計署於8月發表的資料出現差異一事，何秀蘭議員認為由於政府未有提供有關的資料，委員及公眾人士極難就政府當局提出的七號幹線建議及其他方案作出評估。令她尤感關注的是，政府當局並沒有披露過往就七號幹線進行研究及檢討的結果。何議員認為，政府有責任向市民大眾提供準確的有關資料。陸恭蕙女士對此表示贊同，並表示由於此等研究工作是以公帑進行，市民

應可透過互聯網隨時查閱此等資料，使有關各方均可參與香港的未來發展。布禮賢先生亦表示，政府並未就七號幹線的修訂建議提供充分的輔助資料及理據。

25. 主席多謝各團體代表出席會議。

第二節

南區區議會

(立法會CB(1)1987/00-01(02)號文件)

26. 南區區議會副主席黃敬祥先生表示，南區區議會十分關注南區對外連接交通設施不足，因而必須極其倚重香港仔隧道及薄扶林道的問題。自香港仔隧道於1982年通車以來，南區區議會一直促請政府當局盡早興建由堅尼地城至香港仔的七號幹線。他指出，如不進行該項工程計劃，該區便沒有直達中區，以及經西區海底隧道前往九龍的途徑。此外，香港仔隧道、灣仔及海底隧道的交通擠塞情況亦不會得到紓緩。他表示，南區區議會對於該項工程計劃已拖延幾近20年感到不滿。令人更感不滿的是，政府當局現建議縮減該工程計劃的規模，並將有關路線縮短至以薄扶林為終點，而非按照先前在南區區議會會議上討論數碼港計劃時所作的承諾，把該路段伸展至香港仔。他表示，南區區議會曾於2001年7月23日舉行特別會議，討論政府當局的建議。南區區議會議員一致反對政府當局現時提出的建議。他們強烈要求政府當局履行其承諾，並按照原來方式分兩期進行七號幹線工程計劃。第I期工程須於2007年完成，而第II期工程則須於2010年完成。

(會後補註：南區區議會2001年7月23日特別會議紀要的摘錄已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2076/00-01(03)號文件送交委員。)

27. 南區區議會交通及運輸委員會主席朱晉賢先生補充，南區區議會並非反對興建通往南區的鐵路線。然而，鑒於鐵路工程計劃存在不明朗的因素及在推行鐵路計劃方面需要若干籌備時間，政府當局應先把重點放在推行七號幹線工程計劃方面，而此項計劃亦已在地區層面討論了多年。他亦認為鐵路本身並不能取代路面交通基礎設施，因為政府當局計劃推廣南區的旅遊業，巴士班次將因而更趨頻密。南區區議會不能接受政府當局基於財政理由而建議縮減七號幹線工程計劃的規模，並要求立法會議員促請政府當局按照先前作出的承諾，以原有方式加快推行該工程計劃。

中西區區議會

(立法會CB(1)1897/00-01(07)號文件)

28. 中西區區議會議員陳財喜先生表示，現時有急切需要在各項環境方面的限制下，及早興建由堅尼地城至香港仔的整段七號幹線，以應付居民的迫切交通需要。他認為以隧道方式興建七號幹線可符合環保方面的要求，並籲請政府當局按照此方針加快推行該工程計劃。對於政府就七號幹線最新情況諮詢中西區區議會時，並未向該區議會提供足夠資料以供研究，他亦表示不滿。

灣仔區議會

29. 灣仔區議會交通及運輸委員會主席吳錦津先生特別提述香港仔隧道現時的交通擠塞問題，以及該問題對灣仔區及南區造成的影響。他指出，早日興建由堅尼地城至香港仔的整段七號幹線，將有助紓緩該兩區的交通擠塞問題。長遠而言，在南區推行鐵路工程計劃，更能進一步加強該區的對外交通聯繫。

金寶花園業主立案法團

(立法會CB(1)1987/00-01(03)號文件)

30. 金寶花園業主立案法團主席歐立成先生特別提述香港仔隧道的交通擠塞問題。在某些情況下，乘客甚至需時2至3小時從香港仔前往灣仔／九龍。鑒於南區居民長久以來均盼望當局早日興建七號幹線，他希望委員促請政府當局加快推行由堅尼地城至香港仔的七號幹線計劃。

黃竹坑婦女會

(立法會CB(1)1987/00-01(04)號文件)

31. 黃竹坑婦女會主席馬月霞女士指出，七號幹線工程計劃已討論了差不多20年。其間，隨着各項發展，南區人口已增至28萬人。政府當局更已決定在鋼線灣興建數碼港。基於上述種種轉變，在堅尼地城至薄扶林之間興建連接路並不足以應付居民的迫切交通需要，各主要幹道仍會出現交通擠塞的問題。她又提醒政府當局避免犯上和進行鴨脷洲大橋規劃工作時相同的錯誤。在該項規劃工作中，政府當局基於財政理由而不願興建另一條橋樑。結果，隨着海怡半島入伙後出現的人口增長，鴨脷洲大橋出現嚴重的交通擠塞情況。因此，她要求政府當局遵照原來方案，加快興建由堅尼地城至香港仔的七號幹線。

32. 馬女士亦促請政府當局檢討綠色燈號亮着的時間，以疏導繁忙時間內由香港仔前往灣仔的交通。

黃竹坑第十座互助委員會
(立法會CB(1)1987/00-01(05)號文件)

33. 黃竹坑第十座互助委員會主席袁兩光先生表示，他的意見與其他出席此節會議的團體代表意見相同。

黃竹坑第四座互助委員會
(立法會CB(1)1987/00-01(06)號文件)

34. 黃竹坑第四座互助委員會主席黃偉仲先生特別提述南區的交通問題，尤其是在薄扶林道或黃竹坑道須封閉作緊急維修時。鑒於南區的自然景色優美及具備發展潛力，政府當局應提供便捷的交通及運輸網絡，以協助該區的發展。他強調，由於數碼港、新旅遊景點的發展及區內其他已規劃發展項目帶來日益增加的交通需求，當局有急切需要早日興建由堅尼地城至香港仔的七號幹線，以解決南區的交通擠塞問題。

海怡半島業主委員會

35. 海怡半島業主委員會主席羅錦洪先生表示，海怡半島共有9 812個單位，人口約為45 000人。海怡半島業主委員會最近曾進行一項調查，以蒐集居民對七號幹線的意見。委員會在一個星期內收到逾1 523份問卷，其中1 497份問卷的受訪者表明支持興建由堅尼地城至香港仔的七號幹線的原來方案。他強調，居住於海怡半島、置富及薄扶林的中產人士，對於政府當局把七號幹線縮短至薄扶林的決定均感不滿。他指出，由於交通及運輸基礎設施不足，南區居民支付的交通費用遠比其他地區居民所支付的為高。因此，他籲請委員支持原來的七號幹線方案，並促請政府當局加快推行該計劃，否則區內選民會對委員的決定感到失望。

石排灣(田灣)街坊會

36. 石排灣(田灣)街坊會理事長苗華振先生表示，他早於1985年擔任區議員時，已一直促請當局推行七號幹線工程計劃。得悉政府當局最近建議把七號幹線縮短至薄扶林，他感到失望，並認為此舉反映政府當局沒有信守其承諾，勢必影響政府當局的形象及南區居民的生活。鑒於政府當局計劃推廣南區的旅遊業，加上區內居民一致認為應推行七號幹線計劃，他促請政府當局加速

進行該項工程。在鐵路發展方面，他表示本身並不反對該項建議。畢竟，鐵路與道路基建並非互相排斥。政府當局應提供足夠的基礎設施，支持南區的發展。

(會後補註：石排灣(田灣)街坊會的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2076/00-01(04)號文件送交委員。)

香港仔居民聯合會

37. 香港仔居民聯合會主席文漢明先生指出，南區目前的對外交通極其依賴香港仔隧道及薄扶林道。基於人口增加及香港仔隧道的交通擠塞問題，七號幹線早於數年前便應該興建。鑒於政府當局最近計劃推廣南區的旅遊業，在交通及運輸網絡方面應相應作出改善，否則便會嚴重影響區內的旅遊業發展。他認為縮減七號幹線計劃的規模，將不能有效解決南區居民面對的交通問題。他促請委員支持當局早日按原來方案推行七號幹線工程計劃。

(會後補註：香港仔居民聯合會的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2076/00-01(05)號文件送交委員。)

奇力灣婦女會

38. 奇力灣婦女會主席陳鳳嬋女士認為七號幹線對於紓緩南區交通擠塞問題極為重要。便捷的交通網絡亦有助促進區內的旅遊業發展，從而配合政府當局在此方面採取的措施。鑒於南區的人口增長及已規劃的發展項目，她認為有需要早日興建七號幹線，以紓緩區內的交通擠塞問題。

(會後補註：奇力灣婦女會的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2076/00-01(06)號文件送交委員。)

香港南區聯盟

39. 香港南區聯盟副主席陳富松先生表示，由於運輸基礎設施不足，香港仔及鴨脷洲居民長期飽受交通擠塞之苦。他表示，按照原來的規劃意向，七號幹線是一條由香港仔至堅尼地城的策略性連接路。駕車人士可繼續經西區海底隧道及三號幹線前往九龍及新界。他認為政府當局最近提出縮減七號幹線計劃規模的建議令人難以接受，因為當局過去曾作出承諾，而且人口增長及區

內已規劃發展項目(包括數碼港及各個旅遊點)將帶來額外的交通需求。他認為政府當局應提供足夠的基礎設施，以方便南區的經濟增長，故此，當局應優先推行七號幹線計劃。

40. 香港南區聯盟代表趙貞潔女士補充，鑒於政府當局計劃推廣南區的旅遊業，加上區內居民長期飽受交通擠塞之苦，政府當局應加快推行該工程計劃。

(會後補註：香港南區聯盟的意見書已於會議席上提交，並於其後隨立法會CB(1)2076/00-01(07)號文件送交委員。)

香港南區各界聯會

(立法會CB(1)2033/00-01(01)號文件)

41. 香港南區各界聯會秘書長陳思誦先生批評政府當局建議縮減七號幹線的規模。政府當局一方面制訂一系列措施以推廣南區的旅遊業，另一方面卻沒有提供足夠的運輸基礎設施以支持該計劃，此情況可反映政府的協調工作欠佳。關於推行七號幹線計劃，他指出以香港仔隧道目前的交通擠塞情況，以及七號幹線作為從港島南區經西區海底隧道及三號幹線前往新界西北地區的通道此項策略性功能而言，他不能接受政府當局最近所提出有關縮減該工程計劃規模的建議。政府當局的舉動亦可反映其漠視南區居民利益，且未能信守其興建整段七號幹線的承諾。在鐵路發展方面，他表示南區居民並不反對該項建議，但以規劃及推行鐵路發展計劃所需的籌備時間而言，該項建議未能即時有助解決居民所面對的問題，更遑論票價對乘客造成的影響。他認為政府當局應加快推行七號幹線計劃，紓緩南區現有及已規劃發展項目所帶來的交通需求。

委員與團體代表進行討論

42. 余若薇議員就南區經常進行掘路工程是否令區內交通擠塞情況惡化一事，要求團體代表發表意見。

43. 南區區議會的黃敬祥先生回應時表示，南區現正進行多項道路改善工程，以應付區內新房屋發展計劃所帶來的額外交通需求。他批評政府當局只會在每當區內有新發展項目時，才以零碎方式提供緩解措施。當局未能以高瞻遠矚的態度，預先為該區規劃有效的基建網絡。

44. 香港南區各界聯會的陳思誦先生贊同黃先生的意見，並指出隨着道路改善工程的逐步發展，區內交通情況將於明年獲得改善。然而，當局有迫切需要改善該區的對外交通聯繫，以應付其他已規劃發展項目所帶來的額外交通需求。因此，當局有必要優先發展七號幹線。

45. 朱幼麟議員認為政府應為南區的交通擠塞情況負責。他要求團體代表發表意見，表明其會否支持在區內興建鐵路。

46. 南區區議會的朱晉賢先生答稱，他們支持環保概念。他表示，不會出現交通擠塞問題的公路亦是可取的選擇，因為所產生的廢氣較少，且有助減低燃料消耗量。儘管對鐵路方案表示歡迎，他擔心有關工程需時甚久才可完成，因而不能即時有助解決居民的交通需求。鑒於鐵路與道路基建並非互相排斥，政府當局現時應集中推行七號幹線計劃，然後着手為南區建造一條鐵路線。

47. 石排灣(田灣)街坊會的苗華振先生回應時表示，他亦支持環保的概念，並認為可在符合各項環境限制下興建七號幹線，例如以隧道方式建造該幹線。

48. 香港仔居民聯合會的文漢明先生表示，由於政府已就七號幹線進行大量工作，故應首先集中推行該工程計劃，以免浪費更多時間。鐵路與道路基建畢竟是兩種不同的工程項目，就客運與貨運交通所帶來的需求而言，單單進行鐵路基建並不能滿足區內的交通需求。他亦認為從接載遊客所衍生的巴士行程及其他車輛行程，是鐵路交通所無法取代的。

49. 南區區議會的黃敬祥先生贊同文先生的意見，並表示鐵路與道路基建是兩種不同的工程項目，不應混為一談。鐵路畢竟不能有助紓緩車輛交通所產生的需求。

50. 主席多謝各團體代表出席會議。她繼而邀請政府當局就團體代表發表的意見作出回應。

51. 運輸局副局長回應時表示，在南區興建鐵路線的可行性，一直是政府當局的研究事項。在此方面，第二次鐵路發展研究已確定多項或許值得進一步探討的可行鐵路計劃，其中包括沿着港島北海濱把金鐘與華富及鴨脷洲連接起來的南港島線。然而，在決定各項工程計劃的先後次序時，必須考慮港島南面的已規劃發展項目，以及優先推行其他更迫切鐵路工程項目的需要，例

如沙田至中環線、港島線支線及九龍南環線。關於保護海港協會所提出，有關沿着港島西海濱興建南港島線的建議，政府當局認為以港島西岸發展區分散的情況而言，無論在運輸及財政上均無充分理由實行該項建議。

52. 運輸局副局長表示，興建七號幹線與興建南區鐵路線並非互相排斥，事實上，此兩個方案可提供兩種不同的交通模式，滿足不同人士的需要。鑒於預計在薄扶林道出現的交通擠塞情況，政府當局認為有需要在2011年或之前興建另一條由堅尼地城至薄扶林的連接路。關於伸延至香港仔的連接路，政府當局認為在現階段並無急切需要興建該條道路，但會在南區進行進一步的發展時加以研究。他強調，分階段推行工務工程計劃是慣常的做法。

53. 關於團體代表對政府當局提供的資料不足所提出的關注，運輸局副局長表示，市民大眾可透過不同途徑閱覽政府當局掌握的資料。第二次鐵路發展研究及第三次整體運輸研究的報告均可在互聯網查閱得到。政府當局亦會研究可否向有關各方提供更多資料。

54. 黃成智議員批評政府當局的政策，指當局只會為配合數碼港的發展提供新的基礎設施，但卻不會為多年來存在嚴重交通擠塞問題的南區各個現有發展區提供該類設施。以目前的交通情況而言，他認為並無需要等待南區進行進一步的發展，才決定把該連接路由薄扶林延長至香港仔。他表示民主黨支持原來的七號幹線方案，而非縮減規模後的擬議工程計劃，因為該計劃並不能解決居民所面對的交通問題。為確保在符合各項環境限制之下興建有關道路，政府當局急需就隧道方案進行探討。長遠而言，政府當局亦須就鐵路方案進行研究，以惠及區內居民。

55. 葉國謙議員表示，民主建港聯盟無法接受以鐵路線取代七號幹線的建議。他們亦反對按照當局的建議縮減七號幹線工程計劃的規模。他指出，鐵路與七號幹線是兩種不同形式的基礎設施，而且各有不同的目的。他促請政府當局加快以單一工程項目的方式，興建由堅尼地城至香港仔的七號幹線，而非按照建議中的分階段方式，待區內進行進一步發展時才推行有關計劃。他表示現時有各項符合環保原則的方式，可用作興建新的道路，而政府當局應進一步研究隧道方案。與此同時，政府當局亦應為了居民的長遠利益而就興建鐵路線的方案進行探討。

56. 朱幼麟議員表示，南區居民多年來飽受交通擠

塞之苦。得悉政府當局建議以分階段方式興建七號幹線，他感到失望，因為此做法不能有效解決居民所面對的問題。他促請政府當局加快推行該工程計劃，並同時研究在南區建造鐵路線的可行性。

57. 何秀蘭議員表示，她已在上次會議就該計劃表達其意見。因應團體代表提出的意見，她要求政府當局就南港島線計劃的最新進展提供意見。她理解居民所面對的交通及運輸問題，但卻表示此情況是當初規劃欠佳所導致。她要求政府當局就以下事項進一步提供資料：

- (a) 因政府當局計劃推廣南區旅遊業而產生的交通需求，包括由此產生的車輛架次及乘客人次；及
- (b) 興建由港島南區經七號幹線、西區海底隧道及三號幹線前往新界西北地區的策略性連接路的規劃意向，以及可能由此產生的行車次數及交通量。

58. 運輸局副局長回應主席時表示，政府當局會考慮委員及團體代表所表達的意見，並於2001年10月向事務委員會作出匯報。

II. 其他事項

59. 議事完畢，會議於下午12時30分結束。

立法會秘書處
2002年1月3日