

香港規劃師學會

七號幹線

呈交立法會交通小組之意見書

**引言**

1. 香港規劃師學會歡迎運輸局決定檢討七號幹線的路線及其規模，惟本會關注有關檢討未有充份考慮薄扶林及南區的未來整體規劃。因此，本會關注有關建議無法解決香港仔／鴨脷洲區及南區的長遠交通通道問題。

**資料不足**

2. 目前建議之七號幹線是基於一策略檢討之結果。然而，有關進行策略檢討的過程及其所引用的標準，資料不詳。例如，報告內假設未來發展項目會引致薄扶林道交通擠塞，惟有關理據未有列述。同時，報告並無闡釋薄扶林一帶目前之發展密度上限政策是否會延續。此外，報告內並無提及是項建議有否參考進行中的「港島南及南丫島規劃發展研究」。
3. 報告內亦無解釋為何將部份七號幹線（如乙圖示）以隧道興建的原因，亦無闡明這一小段隧道所帶來的環境保護效益是否足夠，更無引證另擇他地興建一條較長的隧道會否是更佳之選擇。
4. 本會希望有關當局能就上述各項提供進一步資料。

**建議之七號幹線與其他政策及交通研究報告的關係**

5. 有關當局決定將七號幹線的長度縮短時，未有參考第三期全港交通研究報告(CTS-3)及第二期鐵路發展策略(RSD-2)的建議。根據這些研究報告，本會希望當局會考慮下列之規劃原則：-
  - (1) 全面結合土地用途、交通及環境規劃過程；
  - (2) 應優先考慮鐵路系統；
  - (3) 目前未有連接鐵路系統的部份市區，如香港仔-黃竹坑-鴨脷洲，均需新的路線以應付未來乘客之需求。當局可考慮研究興建擬備的連接中環及南區的獨立鐵路系統。

## 可持續發展的考慮因素

6. 第三期全港交通研究報告(CTS-3)表示空氣污染及交通噪音等問題將令環境質素到 2016 年達致不可接受的水平。目前正在實施之短期改善空氣污染措施帶來之效益未必可持續。增加興建鐵路系統是有效改善空氣污染的策略之一。
7. 可持續發展報告(SusDev 21)建議訂立機制，使政府在決策過程中以可持續發展為原則而考慮各有關之因素。這建議已獲政府接納。我們認為此決策過程應該適用於評估七號幹線的建議。
8. 運輸局編印的環境報告，及運輸署和路政署 1999/2000 年報均載有以下有關環境報告／政策：

「運輸局、運輸署及路政署均會以使環境質素可接受之原則下去致力提供交通基礎設施及服務，確保香港可持續發展。」

## 港島南區的規劃發展研究

9. 目前港府正就港島南區的發展潛力進行研究。有關結果將決定在該區未來發展的潛力，及有關之交通基礎設施。土地用途的規劃與交通計劃兩者的相互關係早已獲得廣泛認同，惟當局在決定減少七號幹線的規模時，並無證據顯示已全面考慮此重要原則。

### 把握重新審議交通規劃的良機

10. 重新評估七號幹線的規劃必要包括考慮其對土地用途的影響、環境影響，及以可持續發展為規劃之原則。同時，亦須參照上文第五段所載的有關研究報告。
11. 有關七號幹線之評估應考慮南區的整體交通問題。假使發展鐵路是未來的交通規劃重點，縮減七號幹線範圍之任何建議，應以鐵路系統配合作為主要交通工具。
12. 假使未來的交通發展是以鐵路為主，有關當局在評估鐵路方案時，應考慮可以促進其可行性之有關方法及建議。例如，在資金來源問題方面，可將縮短七號幹線所減省的資金轉往投資興建鐵路。

## 香港規劃師學會歡迎重新評核七號幹線項目

13. 現時建議之方案並非為最佳之方案，亦非一連接港島南區的長遠及可持續發展之交通方案。本會歡迎重新評核七號幹線項目，希望當局在評核過程時會參照最新的政策及交通研究報告，並會全面考慮公眾的期望及長遠可持續發展之原則。

二零零一年八月