

南區區議會的信頭

檔號：SDO527/1(2000)VI

香港中區
昃臣道八號
立法會交通事務委員會秘書
劉國昌先生

劉先生：

立法會交通事務委員會
邀請各界就七號幹線提出意見

繼本人於本年九月十二日就上述會議提交了南區區議會就七號幹線事宜的意見書，現謹附上南區區議會於本年七月二十三日舉行的特別會議紀錄(節錄)，以供參閱。

南區區議會主席陳若瑟
(張思敏 代行)

連附件

二零零一年九月二十一日

議程二：七號幹線

(議會文件 76/2001 號)

23. 主席歡迎以下部門代表出席：

- (a) 路政署主要工程管理處署理副處長麥惠培先生；
- (b) 路政署主要工程管理處總工程師沙雅倫先生(Mr. Arun Shah)；
- (c) 運輸署策劃科主要工路發展部總工程師蘇欽達先生；及
- (d) 路政署主要工程管理處高級工程師陳紀文先生。

24. 麥惠培先生簡介有關文件內容。沙雅倫先生回應主席查詢日後的薄扶林道至香港仔段將於何處與堅尼地城至薄扶林道段連接時表示，文件所示的路線圖只屬概念性，現時仍未有確實的接駁地點，新的顧問研究正就此研究不同的方案，待研究完成後才有所決定。

25. 朱晉賢先生對有關文件表示失望，並表示七號幹線的路線早有廣泛討論，但有關當局現時卻以概念路線代替早已廣為人知的路線，實屬不智，因為日後研究結果可能認為有關的概念不可行，以致整項計劃又再延誤。南區居民多年來希望興建七號幹線以分流香港仔隧道的交通，而且日後幹路的交通若暢順，將有助駕車人士減少耗油量，促進環保。因此，他不接受將七號幹線的路線縮短，並希望有關工程能按照原有的計劃進行：至於是否在摩星嶺興建隧道，他持保留態度。

26. 黃霞遐醫生表示多年來都支持七號幹線的概念，並希望從堅尼地城開始興建一條幹線至南區，至於採用道路還是其他形式，則有待商榷。他認為興建道路時會帶來污染問題，而根據外國的經驗，道路建成後不久均會達到容量飽和點，因此以增建道路來解決擠塞問題並非最有效及理想的辦法。現時南區不但要解決交通擠塞問題，亦要解決兩端進出口的擠塞，因此他認為首選方案是興建集體運輸系統，將地鐵伸展至南區。退而求其次，則應在興建道路時考慮配合日後的地鐵延伸線，例如考慮地鐵與地面道路共用一條路線。他認為如將地鐵

伸延至南區，將能帶動南區的發展，屆時人口亦會增加，達至可以支持經營地鐵路線的乘客數目。他促請當局解決有關問題時，應從大局著眼，從經濟效益、居民需要、環境影響以及短期及長遠需要等方向考慮。

27. 苗華振先生表示南區居民甚需要七號幹線以解決現時交通擠塞問題。他指出區議會在八十年代開始已積極爭取興建七號幹線，並曾兩度向立法會提出有關意見。他對政府現時的答覆十分失望，認為是不尊重民意。他表示當年政府聘請顧問研究的結果亦顯示由堅尼地城至香港仔的路線是可行的，然而現時政府卻將七號幹線的規模縮小，令人不滿。最後，他認為政府不應只為照顧數碼港而更改七號幹線的路線及忽略南區居民的需要。此外，他亦認為南區現時的交通擠塞情況已很嚴重，政府應從速解決有關問題。

28. 高譚根先生指出南區居民當年爭取興建另一條鴨脷洲橋，但政府為節省金錢而只擴闊原有的大橋，導致現時交通擠塞情況。他希望政府不要再為節省金錢而不將七號幹線伸展至香港仔，因而重蹈覆轍。他指出華富邨至香港仔一帶是南區區民的集中地，並不滿政府未有照顧居民的需要實際需要。此外，他問及文件所述有關路段的行車量／容車量比率及有關交界處的剩餘容車量的計算方式。

29. 黃敬祥副主席反對重新命名的堅尼地城至薄扶林連接道路，認為不應將原有路段縮短。他指出南區主要的人口集中在香港仔、鴨脷洲及華富邨一帶，而南區的其他地方主要是綠化地區及郊遊區；他認為假如興建地下鐵路，隨之而來的是大規模發展及人口急劇增加，因而破壞現時環境，所以不同意只著重保護海岸線而不保護薄扶林一帶的綠色地帶。此外，他亦認為政府的顧問研究期太長。他表示不介意給予南區居民多種選擇，但政府應多考慮有關的連接路日後的接駁情況，例如會否有另一橋樑將鴨脷洲連接七號幹線，或南丫島會否有隧道連接該幹線等。此外，他認為要落實鐵路伸展至南區的時間將會很長，而即使興建，該鐵路亦可從金鐘經隧道至薄扶林，而毋須與七號幹線共用同一地盤。他指出十多年前亦曾有區議員提出由金鐘至薄扶林興建輕便鐵路，因為兩地距離較短，他反對興建鐵路由西環沿海岸至香港仔，因為鐵路所到之處雖會帶來發展，但一定程度上亦破壞環

境。他重申部門應按照原來的工程顧問內容及採用最新的技術，以進行此工程。他認為興建七號幹線所需數據已經達到，有關部門應盡快加以落實，不應為數碼港而另提建議。

30. 陳思誦先生表示對有關文件感到相當失望，指出現時南區只有兩個對外交通的主要通道，出現經常擠塞情況，因此他認為有需要興建七號幹線以解決南區長久以來的交通擠塞問題。他指出七號幹線為南區的發展起著策略性的作用，將南區與全香港以至內地連接起來。此外，該幹線對開發南區亦有很大作用，原來的沿海岸線路線亦對沿線各地的發展有很大裨益，數碼港便是其中一例，此外亦有助開發南丫島。他同意高譚根先生的意見，認為為免重蹈鴨脷洲橋的覆轍，不應興建堅尼地城至薄扶林的連接路。他希望有關部門應多從如何發展南區及解決南區對外交通的困難作出考慮，而不要只為解決薄扶林道及蒲飛路交匯處的交通問題；此外，地區發展與環保兩者之間亦應取得平衡，不應只側重環保需要而忽略南區的社區發展。

31. 林啓暉先生認為文件所提建議的主要目的是紓緩薄扶林道、蒲飛路以及摩星嶺交界處的交通，而非考慮紓緩南區的對外交通。他認為七號幹線正是紓緩香港仔、鴨脷洲以至整個南區交通的不可或缺環節，因此他反對文件中的堅尼地城至薄扶林連接路的建議，並認為應維持區議會一貫爭取的七號幹線以達致紓緩整體南區交通的目標。此外，他認為解決交通問題可從多方面着手，但七號幹線的研究工作已費時不少，縱使按照已成熟的方案進行，亦要到二零一零年才完成，如果另覓其他方案，研究另一個鐵路構思，則不知會將有關改善工作再延誤多久，因此他建議南區區議會堅持原有的方案，要求將七號幹線由堅尼地城伸展至香港仔。

32. 黃文傑先生認為部門可能覺得解決香港仔交通並非急不容緩之事，此亦無可厚非。他認為鴨脷洲的交通問題反而須急需解決，應興建橋樑由鴨脷洲經田灣或華貴邨至七號幹線通往西環及中環，從而紓緩南區交通。此外，他同意將鐵路系統伸延至南區，以作為解決南區將來交通的需要。

33. 洪天理先生相信大部分的議員都反對新的計劃，並建議議決保留原有的計劃以及要求政府盡早進行有關工程。

34. 麥惠培先生綜合回應如下：

- (a) 建議的新連接路並非為數碼港而設，而是以南區為出發點，因薄扶林道是南區的對外樞紐之一，該連接路起著分流交通的作用，並避免主要交匯處出現飽和；
- (b) 政府根據主要道路工程項目檢討機制，對工程項目作出檢討，在衡量政府的資源、環保因素、交通情況、經濟效益及項目的迫切性後，決定將七號幹線分期進行，第一階段將會伸延至鋼線灣，第二階段將視乎南區進一步發展才再考慮；有關的檢討機制將會每年由運輸局進行，函蓋所有主要道路工程，包括七號幹線；及
- (c) 在鐵路發展計劃方面，政府須根據資源進行，現時選擇了首批六個鐵路發展項目進行，總投資約一千億元，而在「鐵路發展策略 2000」內亦已選出第二批六個鐵路項目，在選擇過程中會根據經濟效益、資源發展等因素作出衡量，而南區方面的鐵路建議則要待該區進一步發展才作考慮。

35. 蘇欽達先生就有關行車量／容車量比率方面的提問表示，主要工程項目檢討機制是根據電腦模型預測交通流量，所採用的數據包括土地用途、人口、車輛數目等，檢討結果顯示二零一一年至二零一六年的比率是 1.4，相信是土地發展及人口在該段時間內並無顯著的增長。至於剩餘流量是在交界處由交通燈號的控制方法、車輛的行駛方向等決定，當剩餘流量低於零甚低至-20%時交通流量已十分不穩定。根據主要項目檢討機制的結果顯示已低至-40%，情況相當惡劣。

36. 高譚根先生質疑土地用途及人口沒有增加的說法，他表示即使這方面沒有增長，但如南區有舊有屋宇重建，則表示人口有增加；此外，如居民生活質素提高，使用車輛的人口增加，則交通亦有增長。如果採用控制交通燈號的方法可以調節剩餘容車量，則為何不在現時

作出改善。他指出有關的數據足以影響七號幹線是否伸延至南區，因此希望運輸署所提供的數據是真確的，此外，運輸署亦應考慮石排灣邨及黃竹坑重建後的人口增加情況。

37. 蘇欽達先生回應時表示屆時的土地發展及人口增長不大，而並非全無增長，至於實際情況則需核對有關數據才能確定。至於相關的兩個路口的數據，因為有關檢討是屬於大方向的數據，除該兩個路口外，在文件內沒有提及的其他路口亦有類似的數據，運輸署會不斷監察有關的交通情況並作出可以進行的改善。

38. 林啓暉先生補充說，如政府認同南區對七號幹線伸延至香港仔的要求，則即使現時資源不足，但整體計劃亦應以香港仔為終點；此外，即使有關路段於二零一零年暫時延伸至薄扶林，當局亦應提出計劃於何時延伸七號幹線至香港仔。

39. 黃敬祥副主席指出七號幹線計劃原先亦是分兩期進行，第一期的計劃是於二零零二年動工並於二零零七年完成，即現時文件所述的路段。按原定計劃，七號幹線全線將於二零一零年通車。他認為如區議會支持按原定計劃進行七號幹線工程，則不應再討論現時提及的一段。朱晉賢先生亦持相同意見。

40. 主席總結表示，發言的議員均表示有需要維持七號幹線的原來路線及按照當時政府所作的承諾，於二零零七年完成第一期工程。議員認為南區的交通擠塞不限於薄扶林道，問題有其迫切性，亟需盡快解決，成本效益並非迴避興建七號幹線的理由。議員歡迎鐵路系統將來伸延至南區，但不應以此取代七號幹線。

41. 主席多謝各部門代表出席。