

(Save Our Shorelines Society用箋)

## 於2001年9月21日就七號幹線及港島南區鐵路線 向立法會交通事務委員會提出的意見

本會認為，無論按原來方案(往香港仔的雙程3線分隔道路)還是現有方案(往數碼港的雙程2線分隔道路)而論，七號幹線均是一條並無必要興建且有損環境的道路。就交通、城市規劃、財務、公眾衛生及環境等各方面而言，興建港島南區鐵路線均是遠較七號幹線優勝的方案。

本會一直促請政府當局就興建鐵路以應付往返南區的交通需求，進行適當及全面的研究。儘管政府當局曾在第三次整體運輸研究中就七號幹線及鐵路方案進行有限度的比較，但本會認為該項比較並非公允的評估，因為所研究的鐵路方案是輕型而非中型鐵路系統，而且政府在研究中一直採用鐵路服務只會令繁忙時間的私家車流量減少3%此項不設實際的假設。

本會相信委員對於贊成及反對興建七號幹線和港島南區鐵路線的論據，可能存有若干誤解。本會希望可藉此份文件闡釋各項有關問題。

### 1. 興建鐵路並不比七號幹線昂貴

本會的研究顯示，興建中型載客量的鐵路系統有兩個不同方案可供選擇，港島南區鐵路線可：

- (i) 由金鐘前往香港仔至鴨脷洲，並附設通往數碼港的支線，或
- (ii) 以環迴路線方式由上環經數碼港、華富、鴨脷洲、海洋公園折返灣仔或金鐘。

本會估計方案(i)的成本約為港幣70至80億元，而方案(ii)的成本則約為港幣90至100億元。大部分建造成本和所有營運及維修方面的開支，均可由票價及物業發展項目的收入支付，而不會如七號幹線般，以納稅人的金錢作投資。

按照本會計算所得，運輸局縮小七號幹線的建造規模後，納稅人可能須就該項工程計劃支付港幣70至80億元。對於運輸局明知而不在其提交立法會的簡介文件中述明所涉及的成本，本會感到詫異。所涉款額與上述鐵路方案(i)相若，但當中沒有一分一毫可從使用者收費中取回。

### 2. 鐵路方案的融資安排

政府直接資助興建港島南區鐵路線的款額，將遠較已縮減規模的七號幹線的所需建造成本為低。政府為建造該條鐵路而需要直接資助的款項，極有可能會少於港幣40億元。

換言之，倘政府向鐵路服務營辦商撥款30至40億港元，港島南區鐵路線在財政上已完全可行。從另一角度而言，只要付出和少於50%為建造七號幹線而不能收回的政府開支相若的款項，香港便能擁有一條港島南區鐵路線。

相反，倘政府強行斥資70至80億港元建造七號幹線，將令興建鐵路線的方案在日後變得極不符合經濟原則，儘管運輸局作出不盡不實的聲稱，表示當局並無排除興建該鐵路線的可能性。

此外，本會相信運輸局日後會將七號幹線延伸至香港仔。現時該條幹線僅會伸展至薄扶林的建議，只是為了盡量減低公眾的反對聲音而提出。假以時日，運輸局必會建議按照原來計劃興建大規模的七號幹線。

### 3. 鐵路方案的效益

- **成本**：所涉成本是納稅人為七號幹線工程計劃付出的開支的一半以下，但卻可帶來更大效益。
- **速度**：乘客可保證在約10分鐘內由香港仔前往金鐘，相反，使用七號幹線所涉及的變數較多，需時往往亦較長。
- **交通擠塞**：七號幹線將令中區的交通擠塞情況進一步惡化，鐵路系統則有助紓緩交通擠塞情況。
- **污染**：鐵路系統造成的空氣污染及噪音較少，七號幹線則會令更多車輛進入區內。
- **安全**：七號幹線最低限度會在10年內造成30人死亡及200人重傷，鐵路則是較安全的方案。
- **海岸線**：儘管會建造穿越摩星嶺的隧道及將數碼港一段建於地下，但在建造數碼港以後的七號幹線路段時，附近一帶的海岸線將受到破壞。鐵路系統則可避免破壞區內的海岸線。
- **康樂設施**：容許把海岸線一帶撥作康樂設施發展用途，例如闢設單車徑、海濱長廊、露天茶座及休憩處。
- **物業**：物業價值(連同政府所得回報)將因為建造鐵路系統而有所提高。
- **公平**：鐵路系統將可令更多人受惠。

### 4. 鐵路對更多人而言是更公平的方案

本會估計鐵路系統所吸納的乘客數量將遠較七號幹線為高(可能多達兩倍)。港島南區鐵路線的每日載客量為15至30萬人次，相比之下，七號幹線每日吸納的乘客數量為15萬人次。鐵路系統顯然可令更多人受惠。

此外，和主要供私家車及的士使用的七號幹線不同，鐵路系統可更廣泛地照顧社會上不同人士的需要。

興建鐵路系統可令大部分乘客轉乘鐵路列車，從而提高薄扶林道及域多利道的容車量。人們在多大程度上會棄用私家車或的士而改乘鐵路列車，主要將視乎道路與鐵路交通的快捷及可靠程度有何分別而定。中區的交通情況已極度擠塞，故行車時間存在一定變數。七號幹線將令中區的交通問題進一步惡化。在繁忙時間內，鐵路系統將較為可靠。

運輸局就七號幹線的交通情況作出估計的結果顯示，七號幹線的使用者大多為私家車及的士。在2016年，有70%乘客將乘坐汽車及的士，只有18%使用七號幹線的車輛屬貨車。由此可見，即使根據運輸局本身作出的估計，亦非真正有需要建造七號幹線作運送貨物之用。

## **5. 運輸署與規劃署的政策目的相悖**

規劃署已大幅減少港島南區未來人口增長的規劃，並將該區設計為“都會區花園”。此舉具有若干重要影響。

首先，每日由該區乘車前往中區及九龍的人數將較原來預測為少，但非繁忙時間的交通需求卻較預期為高，因為來自香港其他各區的市民(包括遊客)均會前來南區進行康娛活動。鐵路系統將較道路更能滿足此等訪客的交通需求。其次，鐵路方案將不會影響沙灣沿岸一帶區域，讓該處日後可作闢設康樂設施的用途。可是，七號幹線將令該處永遠失去此方面的潛在用途。

假如港島南區將一如規劃署所構思，成為香港整體市民的康樂活動資源，因為興建七號幹線而令該區失去環境及康娛價值的後果，將須由香港整體市民而非單單該區居民承受。

## **6. 結論**

本會研究結果顯示，七號幹線並非解決交通擠塞問題的最佳方法。現有道路及現時的改善工程將可為未來若干年的交通需求提供足夠的容車量，令當局有充分時間興建可惠及全港市民的港島南區鐵路線。

鐵路方案符合政府提供以鐵路為主導的運輸系統的目標。正如運輸局在其進行的第三次整體運輸研究中所言：

*“.....單是興建新的道路並非適當的解決方法，因為隨之而增加的交通量會令環境承受更大的壓力”，而且“鐵路將會成為未來客運網絡的骨幹”。*

直至今日為止，上述言論只是空洞的承諾(政府建議在未來15年投資更多金錢，興建更多道路而非鐵路)。港島南區是政府將理論付諸實行的絕佳機會。本會促請政府着手就所有可行的替代方案(包括中型載客量的鐵路系統)進行適當的比較評估，為進行上述工作踏出第一步。