

(立法會秘書處撮譯本，只供參考用)

(爭氣行動用箋)

立法會交通事務委員會2001年9月21日會議

爭氣行動對七號幹線的意見

爭氣行動反對當局在尚有污染程度較低及效率較高的運輸工具可供選擇時，興建新的公路。政府建議在港島西岸興建四線或六線行車的七號幹線，實與其經常提出，有關減低對路面交通的需求而改為推廣鐵路的運輸政策背道而馳。

根據1999年進行的第三次整體運輸研究，“鐵路將會成為未來客運網絡的骨幹”。

行政長官在2000年施政報告中指出，“假如車輛數目不斷增長，便會抵銷緩解措施的效益。因此，我們的運輸策略和土地規劃，必須符合可持續發展的原則。”

興建新的公路難免會令道路使用者的數目增加，因而造成更嚴重的空氣污染及噪音問題。預計使用七號幹線的車輛大多為私家車及的士。此公路將會影響社會上最脆弱的一羣，因為受影響地區建有不少醫院、學校、老人院及住宅。他們將須承受空氣污染對身體健康帶來的更多不必要影響。

如政府重視空氣污染問題，便須解決其長遠及策略性運輸規劃對空氣質素造成影響的問題。一方面斥資14億港元，以便採取技術措施改善個別車輛造成的空氣污染問題，另一方面卻興建更多道路，鼓勵人們更多使用車輛，實屬毫無意義的做法。

當局必須正視這個問題。第三次整體運輸研究的策略性環境評估顯示，由於車輛數目增加，全港各區的車輛廢氣問題將日趨嚴重。在最惡劣的情況下，大部分地區的每年平均二氧化氮含量及可吸入懸浮粒子含量均預計會有所增加，其中以新界西北、沙田及西九龍受到的影響最為嚴重。新界西北的空氣質素料將惡化，因為跨境(往返中國內地)及本地交通均會有所增加。我們必須強調，廣為建造新的公路基礎設施，亦是造成上述情況的有關原因。即使採用嚴格的車輛廢氣排放標準，車輛仍是許多地區的重要污染來源。

與其坐待空氣質素因建造新的公路而無可避免地惡化，一個積極的政府應在問題出現前預先採取行動，研究更多可為香港居民提供更大交通方便的可持續發展方案。

儘管途經香港仔、鴨脷洲及華富的主要居民集中地的鐵路最初會耗用較高建設成本，但就更高效率的運輸系統而言卻可帶來長遠的效益，並可避免付出健康代價、為居民及訪客提供前往南區各休憩設施的更利便途徑，以及減輕對環境造成的不利影響。我們促請政府研究七號幹線的長遠影響，並及早研究所有可行的替代方案。