

(長春社用箋)

**長春社於2001年9月21日就七號幹線
向立法會交通事務委員會提出的意見**

1. 七號幹線的擬建路段(即由堅尼地城至薄扶林一段)與七號幹線的原先路線大有不同，由此看來擬達到的目標與七號幹線原先設計的不同。擬建路段現時較適宜稱為堅尼地城至薄扶林連接路。
2. 堅尼地城至薄扶林連接路看來只是用作通往薄扶林的新發展項目，即極有可能是數碼港的道路。我們明白數碼港主要是用作商業地區。該發展項目限建層數較少的樓宇。客運與貨運的需求應不會高至令擬建的四線雙程高速公路達到飽和。我們強烈認為，因數碼港發展項目而產生的運輸需求，未能證明有充分理由興建建議中的堅尼地城至薄扶林連接路。
3. 因數碼港而產生的運輸需求，可利用規模遠比行車隧道為小的運輸基礎設施應付，例如以班次頻密的高速渡輪，來往數碼港至中環、貨櫃碼頭，甚至機場。我們相信較小型的基礎設施如渡輪碼頭成本較低，而且在施工及運作期間對環境造成較少破壞。
4. 興建大型基礎設施如道路及鐵路，定會對土地造成破壞，而且有損環境的景觀。即使選擇興建隧道的方案，亦須進行大型建造工程，特別是在隧道兩端入口的工程。值得注意的是，受影響的地區如摩星嶺和薄扶林一向幽靜，居民絕對珍惜當地的寧靜環境。在沙灣一帶有不少易受噪音影響的建築物如醫院和多間學校，其中包括根德公爵夫人兒童醫院和馮堯敬醫院。瀑布灣亦有一個歷史遺蹟。我們對於因興建大型道路／鐵路基礎設施而可能造成的破壞或不利影響深表關注。
5. 我們注意到地鐵港島線有計劃在不久延伸至寶翠園。若因數碼港的新發展項目而產生乘客往返的交通需求，更明智的做法是提供班次頻密的巴士服務，以電動／石油氣小巴來往數碼港與寶翠園地鐵站。我們相信，通過鼓勵使用公共交通服務來往數碼港，現有道路網絡的車輛容量將可應付有關交通需求。連接數碼港與中環的渡輪服務，可為乘客提供良好的替代交通工具。至於貨運方面，我們認為使用躉船會更有效率。躉船可拖往葵涌貨櫃碼頭或屯門內河碼頭，此舉較使用道路更為直接。
6. 我們的結論是反對興建堅尼地城至薄扶林連接路，理由如下：
 - 交通需求未能證明有充分理由興建上述連接路；
 - 施工及通車期間可能造成不利影響；
 - 即使證明有交通需求，亦有其他更佳方案以作替代。