

立法會交通事務委員會

七號幹線

目的

本文件旨在應委員的要求提供資料。在二零零一年七月十三日的會議上，委員討論七號幹線的工程計劃時，曾要求我們提供這些資料。

背景

2. 會上，委員要求我們提供下列資料：
 - (a) 有關七號幹線的詳細行車量預測；
 - (b) 南區現有和預測的人口分布情況；
 - (c) 與其他城市比較，本港的道路長度和車輛數目。

詳細的行車量預測

3. 根據最近推行的主要道路工程檢討制度，我們曾檢討七號幹線的需要性、發展時間和成本效益。
4. 檢討結果顯示，假設七號幹線是雙程雙線的行車道，這條幹線的行車量／容車量比例¹會如下：

¹ 容車量在這裏指有關道路的設計容車量。行車量/容車量比例為 1.0 或以下，表示有關道路的容車量足以應付考慮中的車輛交通量。行車量/容車量比例超過 1.0，表示開始有輕微擠塞情況。這個比例如超過 1.2，則表示交通更為擠塞，行車速度會隨着交通量進一步增加而逐漸減慢。

	2011 年	2016 年
上午(北行線)	0.5	0.6
下午(南行線)	0.5	0.5

5. 由七號幹線啟用至二零一六年期間，這條幹線的容車量足以應付往來交通，既可疏導薄扶林道和域多利道的交通，又可在二零一六年之後，有容車量應付港島南區與本港其他地區之間的行車量。當局認為雙程雙線行車道的設計是恰當的。

6. 七號幹線可以略為疏導香港仔隧道的交通。不過，香港仔隧道日後能負荷的額外行車量仍受到限制，有關限制因素包括灣仔區的道路網，以及早上繁忙時間海底隧道北面出口交通極為繁忙的情況。按三個假設情況計算，即不建造七號幹線、只建造堅尼地城至薄扶林的一段七號幹線，以及建造整條七號幹線，香港仔隧道和薄扶林道的行車量／容車量比例會如下：

上午北行線的行車量／容車量比例	不建造七號幹線	建造七號幹線 (堅尼地城至薄扶林段)	建造整條七號幹線
2011 年			
香港仔隧道	1.1	1.1	1.0
薄扶林道的關鍵路段	1.4	1.1	1.0
2016 年			
香港仔隧道	1.2	1.1	1.0
薄扶林道的關鍵路段	1.4	1.1	1.0

人口分布情況

7. 在二零零零年，南區的人口約有 289 000。預計在二零一一年，該區人口會上升至 307 000，而到了二零一六年，則會再上升至 315 000。南區內不同分區的人口分布情況載於附件。

與其他城市的道路長度和車輛數目比較

8. 我們蒐集了幾個大城市的道路長度和車輛數目資料，現臚列如下：

大城市的道路長度(按人口平均計算)

城市	道路長度(按每 1 000 人計)
紐約	9.97 公里(1998 年)
東京	1.96 公里(1998 年)
倫敦	1.92 公里(1999 年)
新加坡	0.98 公里(1999 年)
香港	0.28 公里(2000 年)

汽車和私家車數目(按人口平均計算)

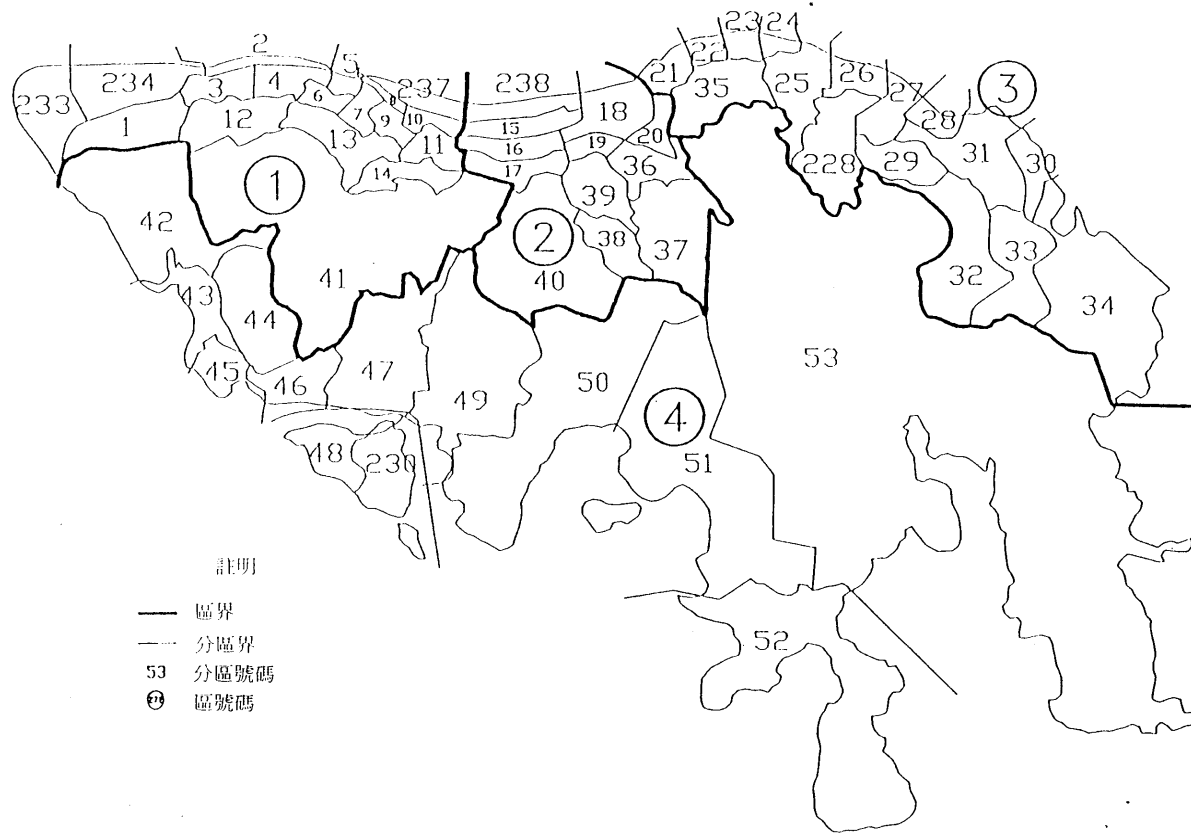
城市	汽車數目 (按每 1 000 人計)	私家車數目 (按每 1 000 人計)
紐約	581.5(1998 年)	422.0(1998 年)
東京	311.0(1998 年)	無資料
倫敦	329.9(1999 年)	296.9(1999 年)
新加坡	214.0(1999 年)	117.0(1999 年)
香港	75.3(2000 年)	48.4(2000 年)

徵詢意見

9. 請委員省覽本文件的內容。

運輸局

二零零一年九月



第三次整體運輸研究

港島區分區系統

南區人口

第三次 整體運輸研究區域號碼	年份	全港人口及就業分佈推算數字（假設情況二）		
		2000	2011	2016
42		10400	13000	15000
43		5500	15000	14000
44		17900	17000	17000
45		49900	45000	45000
46		19400	9000	10000
47		32300	37000	37000
48		56700	53000	54000
49		24200	40000	42000
50		5500	6000	6000
51		8730	9000	12000
52		13700	17000	17000
53		10970	11000	14000
230		33840	33000	32000
Total		289000	307000	315000