

立法會

Legislative Council

立法會 CB(1)1987/00-01(01)號文件

檔 號：CB1/PL/TP

立法會交通事務委員會

為聽取各界就七號幹線提出的意見
而於2001年9月21日舉行的特別會議

背景資料摘要

背景

現有的七號幹線是一條雙程雙線分隔行車道，由銅鑼灣海底隧道起沿港島北部向西行至堅尼地城。當局的籌劃意向是把這條幹線由堅尼地城沿港島北岸及西岸線伸延，經沙灣、鋼線灣及華富至香港仔。在 1998 年初，財務委員會通過撥款為七號幹線堅尼地城至香港仔段進行勘測及初步設計顧問研究，費用為 6,600 萬元。該項研究工作已於 2000 年 8 月完成。

2. 根據當局最近推行的主要道路工程項目檢討機制，在個別主要項目的籌劃實施過程中的重要階段，當局會仔細地檢討個別項目的需要，以確保當局能適時地完成這些項目，應付交通需要。

3. 當局表示檢討結果顯示，在現階段只須於 2010 年或之前興建一條介乎堅尼地城及薄扶林道的雙程雙線連接路，以紓緩上述兩地之間多個重要交界處的交通，避免交通流量達致飽和而造成薄扶林道擠塞。至於薄扶林至香港仔的伸延部分，當局表示在現階段並無明顯需要推行此部分的工程，當局會待南區有進一步發展時才再作考慮。

4. 當局曾向中西區區議會表示，由於在 1998 年至 2000 年這兩年間，南區的人口及交通流量預測發生了變化，導致最近的研究結果顯示一條雙程雙線的連接路已足以應付交通需要。此外，很多學者及綠色團體都向政府提供了意見，表示不希望政府在地面興建沿岸路線，以免影響環保及優美的風景。政府經考慮後，建議在堅尼地城至沙灣

段採用隧道路線而非早前的沿岸路線，以盡量減少對海岸線的影響。此外，政府亦會將位於鋼線灣的路段以低於地面的方式興建，並研究可否以隧道形式興建沙灣至鋼線灣的路段。

5. 基於以上變更，當局需為新連接路展開一項新的工程檢討及初步設計顧問研究(包括新增的工地勘測工程)，估計費用約為 2,500 萬元。當局會用上次研究餘下約 2,600 萬元的款項，在 2002 年初展開新的顧問研究，以期在 2004 年初完成。擬建的堅尼地城至薄扶林新連接路目標完成時間為 2010 年，該工程計劃亦會重新命名為「堅尼地城至薄扶林連接路」。

議員在 7 月 13 日的會議上提出的主要意見

6. 在交通事務委員會 2001 年 7 月 13 日的會議上，政府簡介了其最近就七號幹線進行的主要道路工程項目檢討的結果。委員提出的主要意見撮錄於下文各段。

7. 劉慧卿議員認為必須循可持續發展方向作出考慮。若確實有交通需求，便應興建鐵路，以貫徹政府的政策。何秀蘭議員認為南區居民確有迫切交通需求，但基於環保理由，她反對興建七號幹線，並要求興建南區鐵路。

8. 葉國謙議員表示，南區區議會及中西區區議會一直要求興建七號幹線，以紓緩當區嚴重交通擠塞的情況。因此，他不能接受現時將七號幹線變為一條地區連接路的建議，並且不會接駁至香港仔。葉議員雖然認為南區鐵路確有需要，但由於興建需時，不能解決南區居民對外交通的迫切需求。

9. 譚耀宗議員要求當局從社會整體利益角度重新考慮其建議，並作出周詳全面的規劃。他認為興建鐵路在南區未必是適合的方案。

10. 鄭家富議員及楊森議員均表示，七路幹線極有需要連接往香港仔，當局並應進行更詳細策劃，考慮以隧道方式興建七號幹線，以解決環保及保護海岸線的關注事項。楊議員又表示，民主黨要求政府積極研究興建鐵路的方案。

11. 何鍾泰議員認為七路幹線應連接往香港仔，並質疑當局提出的交通流量的數據。他認為若七號幹線只是雙程雙線行車，在落成後很

快便會飽和，造成資源浪費。

12. 在 2001 年 7 月 13 日的會議上，交通事務委員會以過半數票通過下列由陳國強議員動議的議案：

「本會強烈要求政府儘速興建連接堅尼地城至香港仔段以隧道為主的七號幹線。」

13. 部份委員亦要求當局不要在現階段為新連接路(介乎堅尼地城至薄扶林)展開新的工程檢討及初步設計顧問研究，以免浪費資源。

公眾提出的關注事項

14. 在 2001 年 7 月 13 日的會議上，委員同意邀請各界人士就七號幹線的工程計劃，向委員會提交意見。截至 2001 年 9 月 12 日，事務委員會共接獲 30 份意見書，現將當中所提的主要關注事項撮錄於下文各段。

15. 部份團體關注到，七號幹線會對環境造成嚴重破壞，特別是車輛引起的空氣污染及噪音會對當區居民、鄰近的醫院及學校，構成極大影響。他們亦質疑興建七號幹線的理據，並建議政府當局應擱置該計劃，改為興建鐵路。他們認為當局可考慮以下兩個中型鐵路系統方案：

- (a) 由金鐘前往香港仔至鴨脷洲，並附設通往數碼港的支線；或
- (b) 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。

據一團體表示，由於鐵路公司會承擔部分發展成本及維修費用，興建鐵路的財政開支未必比道路高昂。若政府堅持在現階段興建七號幹線，將會削弱日後興建的鐵路在財政上的可行性。

16. 部份團體亦質疑興建七號幹線未能貫徹當局倡議以發展鐵路為本港客運系統的骨幹的政策。此外，有團體認為當局應從社會整體規劃的角度，重新檢討七號幹線的建議，以確保循可持續發展的方式，應付香港仔／鴨脷洲及南區長遠而言對外的交通需求，配合當區的發

展。他們亦要求當局發放更詳盡的交通流量數字及規劃變數，以助他們評估是項工程計劃。

17. 中西區區議會曾在 2001 年 7 月 19 日討論七號幹線的議題，並通過了兩項有關動議：

「中西區區議會交通及運輸委員會強烈要求政府恢復興建西區至香港仔整段七號幹線。」；及

- 「(i) 政府應盡量以隧道方式興建七號幹線西區至南區段，以免破壞環境。
- (ii) 政府在研究七號幹線西區至南區段時，應同時研究興建西區至南區鐵路的可行性。
- (iii) 反對政府在現階段只興建七號幹線堅尼地城至薄扶林道的一段，建議政府應盡快興建堅尼地城至香港仔的七號幹線，徹底改善西區往來南區的交通。」

18. 南區區議會長期以來都十分關注南區對外交通問題，並曾於多個不同場合表示關注南區對外交通網絡不足的情況。南區區議會認為興建七號幹線是解決香港仔交通擠塞問題的長遠方案，故不斷敦促政府早日興建七號幹線，以紓緩香港仔(特別是香港仔隧道)目前的交通擠塞情況。南區區議會得悉有關政府部門已完成檢討七號幹線堅尼地城至香港仔段工程項目，並建議將原來的路線縮短，只達至薄扶林道；南區區議員對此甚表關注，遂於本年 7 月 23 日召開特別會議討論有關問題，區議會認為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 2007 年完成第一期工程，並於 2010 年完成整項工程。此外，南區區議會亦歡迎將來延伸鐵路系統至南區。

立法會秘書處

2001 年 9 月 12 日