

地球之友認為運輸局就七號幹線提交立法會交通事務委員會的最新文件內容（於十月二十六日討論）以偏蓋全，且有誤導之嫌，現將主要問題略述如下，供各議員參考。

- (一) **政府在缺乏理據下重新考慮延長及擴闊七號幹線**。環保團體絕對認同改善港島中西、南區的交通情況，我們反對的是政府在未經詳細、全面研究下，否定鐵路的可行性，倉卒推出七號幹線，故多個團體一致要求當局盡快進行一項七號幹線及鐵路的比較性研究。

然而當局在文件中對環保團體的合理要求隻字不提，相反，政府在今年六月的文件中已指出「現階段並無明顯需要把這條新連接路進一步伸延至香港仔」，現在卻反而積極研究其擴闊及延長的需要。事實上，根據這份最新文件的附錄 B，七號幹線的 V/c 比例分別為二零一一年的 0.5 (上午北行線及下午的南行線)，以及二零一六年的 0.6 (上午北行線) 及 0.5 (下午南行線)，這是否反映七號幹線將有頗嚴重的剩餘用量？

再者，在公眾看不到有何新理據下，究竟政府是根據什麼理據在短短三個月內「急轉彎」？七號幹線並不單是南區的地區問題，它將會鼓勵整體車輛的使用率，及進一步加劇中西區的交通擠塞及空氣污染的問題，與政府聲稱以「以鐵路為骨幹」的可持續發展大原則背道而馳，這份新文件著實令人憂慮在地區居民的強烈反應下，政府能否作出理性、及符合整體市民利益的決定？

- (二) **誤導性的「3%」**。政府文件指即使興建鐵路，在繁忙時間，由南區駛往薄扶林方向的私家車及的士只會減少百分之三。但在華富、黃竹坑及香港仔等人口密集、兼且屬中下層人士居住的大型屋村，究竟有多少市民乘搭非的士或私家車的公共交通工具？他們當中有多少會改乘鐵路？政府一直未能提供有關的關鍵數據，難免令人質疑政府出的「3%」究竟能反映現實的多少部分？

- (三) 鐵路上蓋發展未獲仔細考慮。文件指直至二零一六年前，南區鐵路沿線入口的使用率不足以承擔鐵路的營運成本，故鐵路暫不可行。然而，當鐵路上蓋及沿線一直是地產發展商眼中的「肥豬肉」時，若落實南區鐵路，屆時鐵路上蓋及沿線發展將有多少人口增長？再者，若改用環保團體提議的中型／輕型載客量鐵路，營運成本將更低，經濟上將更為可行。事實上，保護海港協會的獨立專家研究已指出中型鐵路無論在技術及財政上均可行。可惜的是，政府一直無意去詳細研究這些問題，在這份立法會討論文件上更隻字不提這些要點。
- (四) 南區居民多年來的塞車之苦，相信公眾人士均會理解，但必須注意的是政府原建議的七號幹線堅尼地城至薄扶林段預料在二零一零年才能完成，若真的進一步延長至香港仔，落實日期將更遲，根本不能解決居民燃眉之急。反之，興建鐵路所需的年期很可能與七號幹線相若，而對社會的整體、長遠利益亦更有裨益。
- (五) 令人信服的理據必須全面、客觀。不爭的事實是，政府在七號幹線問題上，絕對未能提出令人信服的理據，反而有不盡不實及誤導之嫌，本會謹敦請政府在考慮地區居民的要求外，亦必須堅持可持續發展的原則，「鐵路將成為本港客運系統的骨幹」是政府在交通規劃上的重要承諾，這種在研究不足的情況下推行七號幹線，絕非解決交通問題的最佳方法。

— 完 —