

二零零一年十月二十六日  
討論文件

## 立法會交通事務委員會

### 七號幹線

#### 目的

本文件旨在就七號幹線工程計劃的擬議未來路向徵詢委員的意見。

#### 背景

2. 二零零一年七月，我們提議根據南區的進一步發展，對一條由堅尼地城至薄扶林的連接路，以及由薄扶林至香港仔的七號幹線餘段，進行一項工程檢討。當時，委員強烈要求當局早日實施上述工程計劃，並通過下列動議：

“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。”

3. 在二零零一年九月二十一日召開的特別會議上，各界團體獲邀表達他們對七號幹線的意見。有關的區議會和某些地區組織強烈要求當局興建七號幹線堅尼地城至香港仔段；其他團體則反對這項工程計劃，並建議以鐵路來取代幹線。

#### 擬議的未來路向

4. 經考慮委員所通過的動議，以及委員在二零零一年九月二十一日委員會會議上發表的意見後，我們打算就七號幹線堅尼地城至香港仔整段進行工程檢討。在這項檢討中，我們會勘測可連接堅尼地城至薄扶林以及薄扶林至香港仔的各條可能路線，並會研究在這項工程計劃中，有多少路段可採用隧道形式興建、所需成本，以及有關工程對環境會造成的影響。此外，我們也會研究可否分期施工，先完成堅尼地城至薄扶林的路段，因為行車量預測顯示，有較迫切的需要，在二零一零年或之前興建堅尼地城至薄扶林的路段。現根據兩種情況（其一是興建七號幹線堅尼地城至薄扶林段，其二是興

建七號幹線堅尼地城至香港仔整段)，把有關路段的行車量／容車量比例<sup>1</sup>，以及關鍵交界處的剩餘容車量<sup>2</sup>載於附件一。

5. 我們將根據最新的人口預測，以及計劃在香港仔推行的促進旅遊業措施，檢討行車量預測數字，以期修訂上述工程計劃的施工時間表，特別是薄扶林至香港仔一段的施工時間。雖然行車量預測顯示興建一條雙程雙線的七號幹線能夠應付預測的需求，亦足以應付直至二零一六年的交通流量（數字見附件二），但我們會在進行檢討時，進一步研究是否有需要興建一條雙程三線行車的七號幹線，以及這樣做所需的成本。工程檢討會在短期內展開，預期在二零零二年完成。

6. 關於以鐵路取代七號幹線的建議，我們認為，道路和鐵路兩者相輔相成，不一定可以互相取代。不論是用作提供其他公共交通服務（包括鐵路的接駁服務），還是供商用車輛、緊急服務車輛和直達目的地的私家車使用，都必須設有道路。

7. 鐵路是理想的集體運輸工具，但不適宜如薄扶林這種人口分散的地區。第三次整體運輸研究和第二次鐵路發展研究都沒有提議興建一條與七號幹線路線相同（即由堅尼地城至香港仔）的鐵路線，作為一個認真考慮的方案。首先，以這條鐵路線連接南區主要的人口集中地（即華富和鴨脷洲）與中環、灣仔等主要目的地，會十分迂迴，也未必能夠與其他公共交通工具競爭。其次，興建地下的鐵路車站，載客範圍的人口通常要有 50 000 人，而薄扶林的人口集中地，如數碼港和置富一帶，每處只有大約 10 000 人，實無足夠理據支持興建地下車站。

---

<sup>1</sup> 行車量／容車量比例等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期行車量，行車暢順。行車量／容車量比例高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況更嚴重，當車輛數目進一步增加時，車速會逐漸減慢。

<sup>2</sup> “剩餘容車量”顯示某個交界處的交通情況。若剩餘容車量為負數，則表示該交界處非常擠塞，因而造成車龍，車輛受阻延的時間也較長。

8. 不過，第二次鐵路發展研究和第三次整體運輸研究均研究過一個較可行的鐵路方案，即南港島線。南港島線直接把金鐘、華富和鴨脷洲連接起來，屬較長遠的工程計劃。根據第二次鐵路發展研究的估計，如港島南區載客範圍的人口在二零一六年達到預計的 310 000，南港島線的收入便可支付營運成本。這條鐵路線如要合乎營商原則，港島南區載客範圍的人口便須增加 170 000，並須增加 43 000 個職位。目前南港島線仍處於計劃階段，但其優先次序較第二次鐵路發展研究所建議的六項鐵路計劃為低。

9. 即使興建南港島線，也無法大幅降低薄扶林一帶（尤其是堅尼地城至薄扶林的路段）預期會上升的道路使用率。南港島線建成後，在繁忙時間，來自南區道路的私家車和的士數目只會減少約 3%。

徵詢意見

10. 請委員就這份文件的內容發表意見。

運輸局

二零零一年十月

有關路段的行車量／容車量比例，  
以及關鍵交界處的剩餘容車量

上午北行線的行車量 ／容車量比例	不興建 七號幹線	興建七號幹 線 (堅尼地城至 薄扶林段)	興建整段 七號幹線
<b>2011 年</b>			
香港仔隧道	1.1	1.1	1.0
薄扶林的關鍵路段	1.4	1.1	1.0
<b>2016 年</b>			
香港仔隧道	1.2	1.1	1.0
薄扶林的關鍵路段	1.4	1.1	1.0

	興建七號幹 線	不興建七號幹 線
<b>2011 年</b>		
薄扶林道／蒲飛路交界處	-5%	-40%
薄扶林道／摩星嶺道交界處	-5%	-30%
<b>2016 年</b>		
薄扶林道／蒲飛路交界處	-5%	-30%
薄扶林道／摩星嶺道交界處	-5%	-40%

七號幹線(假設為雙程雙線行車道)的行車量／容車量比例

	2011 年	2016 年
上午北行線	0.5	0.6
下午南行線	0.5	0.5