

(立法會秘書處譯本，只供參考用)

(香港大學城市規劃及環境管理研究中心用箋)

(Bill Barron博士提交的意見書)

## 西港島線／南港島鐵路遠較七號幹線優勝

### (A) 綜論：

香港是一個服務業經濟體系

- 維持暢順人流實屬至為重要
- 客運的交通需求量極不平均，在高峰期可出現極大增長
- 鐵路較道路更能應付高峰期間的交通負荷

鐵路可間接增加可供商業中心發展的土地(亦即有快捷可靠交通工具直達的地方)供應量

- 透過間接增加可用土地的供應量，鐵路有助保持香港作為國際服務中心的競爭力
  - 供應量增加有助紓緩商用物業價格的壓力
  - 西港島線／南港島鐵路可使黃竹坑成為具吸引力的商業中心

### (B) 與七號幹線的具體比較：

- (1) 西港島線／南港島鐵路比七號幹線可接載雙倍數量的乘客，但所需動用的公帑僅為七號幹線的一半
  - 乘客量：西港島線／南港島鐵路(每小時每一方向20 000人次)；七號幹線：(少於10 000人次)
  - 政府的資助：西港島線／南港島鐵路(50至75億元)；七號幹線(100至120億元)
- (2) 西港島線／南港島鐵路載客範圍的物業價值提高，每年可帶來多3億3,000萬元的稅務、差餉、地價收入(在整段預計使用年期可多收40至50億元)；可收回大部分政府投資成本<sup>1</sup>
  - 從行走七號幹線的車輛徵得的燃油稅，僅可抵銷該道路的維修保養開支
  - 政府將無法收回七號幹線的建造成本
- (3) 西港島線／南港島鐵路有助改善環境衛生：
  - 西港島線／南港島鐵路每年最少可節省2,300萬元與污染有關的醫療開支(在整段預計使用年期可節省4億元)
  - 七號幹線令處理污染問題及醫療護理的開支均有所增加

<sup>1</sup> Barron, B., Ng, S., Ho, B., Chan, C., *West Island Line/South Island Line: Direct External Benefits*, 城市規劃及環境管理研究中心，香港大學，2004年3月

- (4) 七號幹線每日可供約25 000架次貨車使用；
- 但貨運需求持續下跌，以及
  - 西港島線／南港島鐵路通車後，客運量將有所減少，以致香港仔隧道及薄扶林道可騰出足夠的容車量，應付貨運車輛的需求<sup>2</sup>
- (5) 西港島線／南港島鐵路為私人物業業主帶來龐大收益：
- 每年13至20億元；在整段預計使用年期達到140至180億元
- (6) 西港島線／南港島鐵路既節省時間，亦可在道路安全方面帶來若干效益：
- 在整段預計使用年期可節省的時間以金錢量化約為185億元
  - 減少流入現時交通擠塞的中環／灣仔區的车辆數目，大大縮短前往該等地區所需的時間
  - 七號幹線會令中環及隨後各區的交通擠塞情況惡化
- (7) 七號幹線令摩星嶺至華貴海旁一帶土地的休憩用途盡失
- 從有關維多利亞港的爭拗可見，公眾對於維持海岸線完整供市民享用極感關注
- (8) 正如*Sustainable Transport in Hong Kong: directions and opportunities*<sup>3</sup>所載，薄扶林一帶以至整個南區是發展綜合(及更可持續)土地用途／運輸／環境策略的理想試驗地點
- 如要將之付諸實行，最重要的是：
- 以有效率及符合成本效益的方式滿足交通需求，
  - 而又同時減低路邊污染所引致的高昂醫療開支
- 西港島線／南港島鐵路有助達致上述目標，但七號幹線卻與此目標背道而馳

2004年5月18日

---

<sup>2</sup> Barron et al, 3/04

<sup>3</sup> 思匯政策研究所，2002年6月