

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)113/03-04號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

七號幹線、南港島鐵路及西港島線

目的

本文件旨在提供有關七號幹線、南港島鐵路及西港島線的背景資料，並概述議員及代表團體於事務委員會過往會議席上提出的主要意見。此外，本文件亦載述七號幹線與南港島鐵路按財務及經濟成本和效益、交通運輸方面的成效及環境影響所作出的比較。

七號幹線

2. 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。

3. 在1998年年初，政府當局獲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，所涉費用為6,600萬元。研究範圍包括釐定土地需求，以及研究工程對有關地區的環境、海洋、渠務、交通及其他影響。研究工作已於2000年8月完成。

4. 在2001年7月，政府當局建議為一條由堅尼地城至薄扶林的連接路展開一項工程檢討。至於由薄扶林至香港仔的七號幹線餘下路段，政府當局則表示會根據南區的進一步發展進行檢討。

5. 事務委員會認為分期推行七號幹線工程，並不能有助於滿足居民的交通需求。事務委員會始終認為，政府當局應在符合各種環境規定的限制下，一次過推行由堅尼地城至香港仔的整段七號幹線工程。事務委員會通過下述議案 ——

“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。”

6. 在2001年9月21日特別會議上，各界團體獲邀就七號幹線表達其意見。有關的區議會及某些地區組織強烈要求政府當局興建七號幹線堅尼地城至香港仔段。其他團體則反對該項工程計劃，並建議以鐵路取代幹線。

7. 經考慮議員在事務委員會2001年9月會議上通過的議案及所提出的意見，政府當局在2002年年初展開七號幹線(堅尼地城至香港仔段)選線的勘探研究(下稱“勘探研究”)。勘探研究的目標是為七號幹線訂定多條屬雙程雙線分隔道路的選線，以及就改善現有道路的方案作出研究。

8. 政府當局先後於2003年1月14日及2003年2月28日向事務委員會匯報勘探研究的結果，包括七號幹線各個建議的定線方案及其他改善薄扶林道的中期和全面措施。政府當局表示，雖然七號幹線能夠更有效紓緩道路交通，但亦可考慮其他較廉宜的替代方案，藉以在沒有七號幹線的情況下，改善薄扶林道沿線地區的交通情況，使之處於可處理的水平。有關七號幹線定線方案及改善薄扶林道的中期和全面措施的詳情，均載於當局發出的立法會參考資料摘要(檔號：ETWB(T)CR 11/1016/99)。

南港島鐵路

9. 根據第二次鐵路發展研究所得，南港島鐵路最有效益的規劃是提供穿梭服務，把華富及鴨脷洲等主要人口集中區與商業中心區直接連接起來。在第二次鐵路發展研究中所作的評估是，倘不在南區進行更多大規模的計劃發展，南港島鐵路(第二次鐵路發展研究)在財務上便不可行。為了使南港島鐵路計劃能夠達到按實值計算的4%財務內部回報率，鐵路覆蓋地區須分別增加170 000和40 000計劃居住及就業人口。因此，南港島鐵路並未納入為第二次鐵路發展研究所建議的首選鐵路網絡。

10. 為配合推動香港仔旅遊發展的措施，政府當局於2002年6月接獲地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)就南港島鐵路(地鐵)提交的初步建議。地鐵公司建議就南港島鐵路採用單軌鐵路系統，行走一條迂迴的環迴路線，由西港島線日後的寶翠園站，經數碼港、華富、海怡半島、利東、黃竹坑、海洋公園及跑馬地等中途站，到達現時地鐵港島線的灣仔站。南港島鐵路的設計圖載於**附件A**。

11. 地鐵公司認為，倘政府不作出財政資助，南港島鐵路(地鐵)在商業上並不可行。政府當局就地鐵公司的建議作出的初步審查發現，地鐵公司採用了過時的規劃數據(居住／就業人口較多)，並假設該公司會營辦沙田至中環線。然而，已規劃的香港仔港灣旅遊發展及構想中的海洋公園重新發展項目所帶來的額外鐵路需求，或可抵銷所高估的乘客量。因此，政府當局已要求地鐵公司研究修訂其就南港島鐵路提交的初步建議，務求達致更具成本效益的方案，特別是在鐵路技術方面。

西港島線

12. 西區居民一直促請當局把地鐵港島線由上環向西延伸。西港島線第一期包括兩個新設車站，它們分別是西營盤站及寶翠園站。西港島線第一期可連接建議中的南港島鐵路(地鐵)，形成一個環迴運輸系統，把南區的人口密集區及旅遊集中地與港島北岸連接起來。政府當局已要求地鐵公司展開西港島線第一期的規劃工作。當局會繼續就工程項目費用及資助金額與地鐵公司作進一步磋商。

13. 至於西港島線第二期，政府當局表示，由寶翠園至堅尼地城一段的西港島線第二期的規劃工作現已擱置，直至西區發展計劃填海工程有明確路向為止。

就七號幹線及南港島鐵路(地鐵)所作的評估

14. 政府當局已就七號幹線的財務及經濟成本和效益、交通運輸方面的成效及環境影響，與南港島鐵路(地鐵)作出比較。詳細的比較結果載於檔號為ETWB(T)CR 11/1016/99的立法會參考資料摘要。

15. 簡言之，政府當局認為南港島鐵路(地鐵)的經濟內部回報率較高，而且較為環保。此外，政府的財政承擔也少得多。雖然七號幹線能夠更有效紓緩道路交通，但亦可考慮在現有道路網絡實行其他成本較低的改善措施。總括而言，政府當局應考慮發展南港島鐵路(地鐵)。然而，當局會繼續檢討七號幹線的規劃工作。

16. 在事務委員會2003年2月28日會議上，委員曾與政府當局檢討鐵路及公路方案的成本和效益。為解決南區的交通問題及促進香港仔的旅遊業發展，委員要求當局早日就七號幹線及南港島鐵路(地鐵)工程計劃的未來路向作出決定。除了第6段所述的公眾意見，委員得悉不管南港島鐵路的定線如何及由哪一鐵路機構營辦，其他公共交通服務營辦商均會認為七號幹線較南港島鐵路可取。委員同意在日後舉行的會議跟進有關的工程計劃。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年10月21日

