

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)952/04-05號文件

檔 號：CB1/PL/TP

交通事務委員會

有關四號幹線、南港島線及西港島線的背景資料摘要

本文件旨在臚列有關四號幹線、南港島線及西港島線的背景，並綜述委員及各團體於交通事務委員會過往會議席上提出的主要意見。

四號幹線

2. 在1998年年初，政府當局獲財務委員會通過撥款，為四號幹線(前稱七號幹線)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。

3. 在2001年7月，政府當局建議為四號幹線堅尼地城至薄扶林段展開一項工程檢討。至於四號幹線由薄扶林至香港仔的餘下路段，政府當局表示會根據南區的進一步發展進行檢討。

4. 事務委員會關注到分期推行四號幹線工程，無助滿足居民的交通需求。事務委員會於2001年7月13日的會議上通過下述議案：

“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。”

5. 在2001年9月，事務委員會聽取地區組織及環保團體對四號幹線的意見。出席會議的團體對在有關地區內發展鐵路及道路基建，意見分歧。有關地區的多個團體認為應落實四號幹線的工程，而不應再有任何延誤，因為四號幹線的規劃工作進行已久，並且急需增加有關地區的交通容量。其他團體則反對四號幹線工程計劃，並建議以鐵路取代幹線。

6. 經考慮事務委員會在2001年9月的會議上通過的議案及各團體所提出的意見，政府當局在2002年年初展開“七號幹線(現改稱為四號幹線)(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四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。

7. 政府當局於2003年年初向事務委員會匯報勘探研究的結果，包括四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。政府當局指出，雖然四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，藉以在沒有四號幹線的情況下，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。有關四號幹線定線方案及建議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)。據立法會參考資料摘要所述，四號幹線的工程費用為100億元(2001年9月的價格)，而改善薄扶林道的中期措施所需的工程費用約為5,000萬元。

8. 其後，鑒於政府作出擱置原先建議在西區發展計劃範圍進行填海工程的決定，政府當局重新研究四號幹線在西區的定線。當局現已定出如**附件A**所示兩個新的高架橋路線方案，以取代西區發展計劃範圍內興建隧道／低於地面道路的方案。

9. 高架橋A會連接四號幹線現時近西營盤的末端，沿現有海旁行走，並採用沿堅尼地城新海旁興建的雙層天橋設計。高架橋B會採用建於海上的架空平台設計，行走路線距離現有海旁約100至150米。就該兩個方案而言，對景觀的影響是需予小心考慮的問題。此外，亦需檢討高架橋路線B方案是否符合終審法院就海港填海所定的“有凌駕性的公眾需要”測試。

10. 由四號幹線西區至香港仔區，有兩個方案可供選擇。方案1會以隧道形式由堅尼地城通往摩星嶺，然後採用架空平台結構沿沙灣通往數碼港，再經低於地面的道路到達瀑布灣，並再次採用架空平台結構通往田灣，繼而以隧道連接至香港仔海傍道；方案2則主要會以隧道形式由摩星嶺通往香港仔海傍道。四號幹線下的該兩個方案、中期交通改善措施，以及南港島線／西港島線在道路網中表現成效(以關鍵路段的行車量／容車量比例計算)的比較載於**附件B**。

南港島線／西港島線

11. 第二次鐵路發展研究於2000年5月完成，建議南港島線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額外發展計劃，南港島線(第二次鐵路發展研究)在財務上便不可行。為了使南港島線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及40 000計劃居住及就業人口。因此，南港島線並未納入為第二次鐵路發展研究所建議的首選鐵路網絡。

12. 根據第二次鐵路發展研究，西港島線的設計及推行時間視乎西區的填海及重建規劃而定。

13. 為配合政府促進香港仔旅遊發展的措施，地鐵有限公司(下稱“地鐵”)於2002年6月就南港島線(地鐵)向政府提交初步建議。

14. 行政會議經考慮地鐵就港島鐵路延線及南港島線提交的建議，以及就四號幹線與南港島線進行的檢討後，於2003年1月21日決定 ——

- (a) 應要求地鐵就西港島線第一期，即上環至寶翠園的一段展開進一步規劃工作，包括可能與南港島線連接的部分；
- (b) 應要求地鐵研究修訂其就南港島線提交的初步建議，務求達致更具成本效益的方案，特別是有關鐵路技術方面的方案；及
- (c) 南港島線的發展應與四號幹線一併考慮。

15. 地鐵在2003年年中就西港島線／南港島線進行可行性研究，以便制訂更具成本效益的鐵路方案，服務西區及南區。在該項研究中，地鐵亦評估了西港島線／南港島線計劃的外在效益，以及該鐵路計劃對其他交通工具的影響。地鐵在2004年3月底就西港島線／南港島線向政府提交初步工程項目建議書。

16. 地鐵建議的西港島線／南港島線方案包括下列3個主要部分：

- (a) 港島線由上環至西營盤短距離的延線；
- (b) 建議的西港島線，由西營盤經香港大學、堅尼地城、數碼港、華富及香港仔至黃竹坑，並預留日後在瑪麗醫院及田灣設站；及
- (c) 建議的南港島線，由海怡半島經利東、黃竹坑及海洋公園至金鐘，另可選擇是否興建跑馬地站及灣仔站。

17. 在工程項目建議書中，有關連接南港島線與港島線的方案共有3個，其一是連接海洋公園與金鐘的直接鐵路線，其他方案包括把一個位於跑馬地的車站納入鐵路網絡的範圍，而可能採用的路線則有兩條，即由跑馬地直接或經灣仔到達金鐘。由地鐵擬備建議的路線方案圖則，現載列於**附件C**。直接鐵路線方案的建設成本最低，所需的財政資助亦最少。有關地鐵經修訂的西港島線／南港島線方案及原來的建議的建設成本及鐵路覆蓋地區的人口／就業人數載於**附件D**。西港島線第一期及南港島線均需政府撥款資助。

四號幹線與南港島線／西港島線

18. 四號幹線與南港島線／西港島線的興建在事務委員會的議事日程中一直佔重要位置。事務委員會對上一次在2004年5月28日檢討有關計劃的進展。來自地區組織、環保團體、專業團體及運輸業界的代表均獲邀出席有關會議，就該等計劃表達意見。

19. 各方就推行四號幹線與南港島線／西港島線計劃一事意見紛紜。

20. 公共運輸業界對興建南港島線／西港島線是否確有需要、其經濟效益及時機等均有強烈保留，尤其考慮到西鐵近期的表現。鑒於有關地區的人口增長有限，建造南港島線／西港島線會將公共交通營辦商逐出市場。為滿足居民的交通需求，反而應興建四號幹線。

21. 若干委員亦認為，並無足夠理據支持在現階段興建南港島線／西港島線。根據第二次鐵路發展研究，南港島線只是一項較長遠的鐵路計劃，因為港島南區的載客範圍人口不足及缺乏重大的額外發展。在此等前提並無出現任何重大改變的情況下，政府當局不應罔顧現有公共交通服務營辦商的利益而考慮推行此項不可行的鐵路項目。鑒於公共交通服務營辦商就此提出深切關注，政府就實施南港島線／西港島線計劃作出決定時，必須同時為重建南區及西區的活力作出周詳的計劃，以便在交通需求方面帶來持續的增長。

22. 然而，當區的居民希望早日興建南港島線／西港島線，環保團體及若干專業團體亦曾提出意見，認為鐵路方案是替代四號幹線的更佳方案。鐵路更符合環保原則，亦有利社區的持續發展。新鐵路線通車後，將可紓緩南區交通擠塞的情況。另一方面，興建四號幹線會對香港南部及西部海岸線的康娛休憩價值造成重大影響。

23. 若干委員亦贊同馬上興建南港島線／西港島線，以滿足居民的交通需要。興建南港島線／西港島線亦有利區內進一步發展旅遊業。為釋除公共運輸業界就新鐵路對其生意的影響所表達的深切關注，政府當局應擔當更為積極的角色，確保在各種交通工具之間協調得宜，從而為區內居民、地鐵及其他路面公共交通工具創造三贏的局面。

24. 關於南港島線／西港島線，政府當局指出，根據西鐵最近的表現，當局將重新檢討運輸模擬提供的乘客量預測，以便進一步確定系統佈局及有關項目的表現。另外，政府當局將會研究有關的技術可行性、環境保護、乘客的方便程度，以及需由政府填補的財政差額，以確保在眾多服務均需求甚殷的情況下，能善用社會資源。同時，亦需研究南港島線／西港島線對其他交通工具的影響。

25. 至於四號幹線，政府當局將會繼續進行該幹線的規劃工作，並會致力盡快完成有關的中期交通改善措施，以改善薄扶林道沿路地區的交通情況。

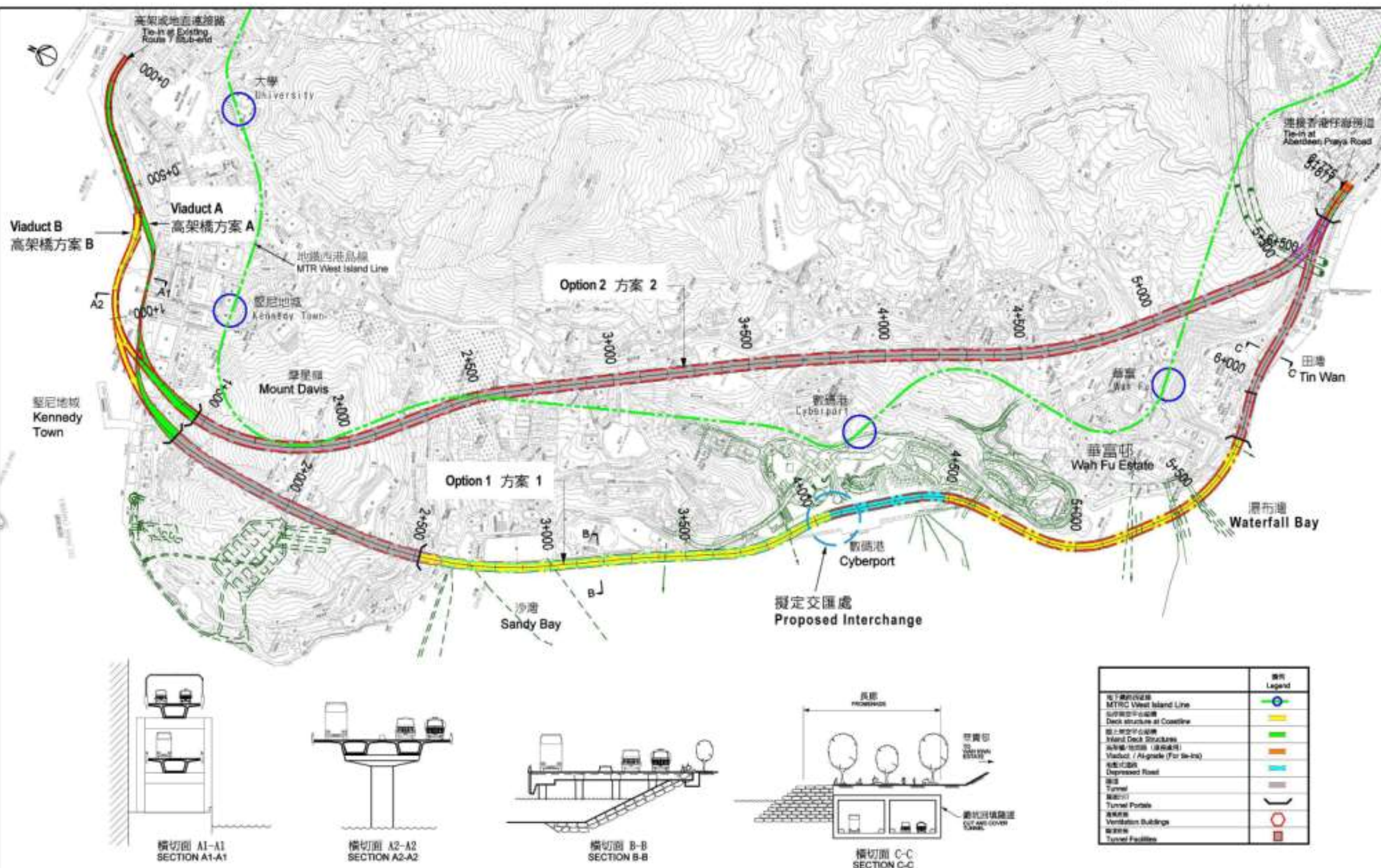
26. 在2004年5月28日，事務委員會通過下列議案：

“本事務委員會促請政府暫時擱置港島南、西鐵路的發展規劃，並重新評估港島南、西區的人口增長，以及發展南區成為旅遊／商業中心的計劃，在此期間則盡快研究並落實興建四號幹線（前稱七號幹線），以應付該等地區居民的交通需求。”

27. 事務委員會亦要求政府當局加快落實中期交通改善措施，以改善薄扶林道沿路地區的交通情況至可以處理的水平。

28. 2004年5月28日會議的紀要載於附件E。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年2月21日



四號幹線
Route 4

無需填海方案
No Reclamation Scenario Options

表 2 - 四號幹線和西港島線／南港島鐵路在道路網中的成效
(按行車量／容車輛比例計算)

道路	情況	2016 年
薄扶林道關鍵路段(蒲飛路和沙宣道之間)	實行中期措施	1.1
	採用四號幹線方案 1	0.8
	採用四號幹線方案 2	1.0
	興建西港島線／南港島鐵路	1.0
域多利道關鍵路段(加多近街和摩星嶺道之間)	實行中期措施	0.7
	採用四號幹線方案 1	0.4
	採用四號幹線方案 2	0.6
	興建西港島線／南港島鐵路	0.5
香港仔隧道	實行中期措施	1.2
	採用四號幹線方案 1	1.1
	採用四號幹線方案 2	1.1
	興建西港島線／南港島鐵路	1.1
四號幹線	採用四號幹線方案 1	0.5
	採用四號幹線方案 2	0.4

註一

1. 上述所有行車量／容車量比例的計算，都假設薄扶林道已實施中期措施。
2. 香港仔隧道交通容量漸趨不足的主要原因，是位於灣仔和銅鑼灣隧道出口道路網的車龍問題。在中環及灣仔繞道和東區走廊連接路建成後，有關道路網的交通情況會大致紓緩，從而改善香港仔隧道的交通流量。香港仔隧道行車量／容車量比例的計算，都假設中環及灣仔繞道和東區走廊連接路經已完成。

西港島綫及南港島綫路綫

West Island Line and South Island Line Alignments

附件C
Annex C

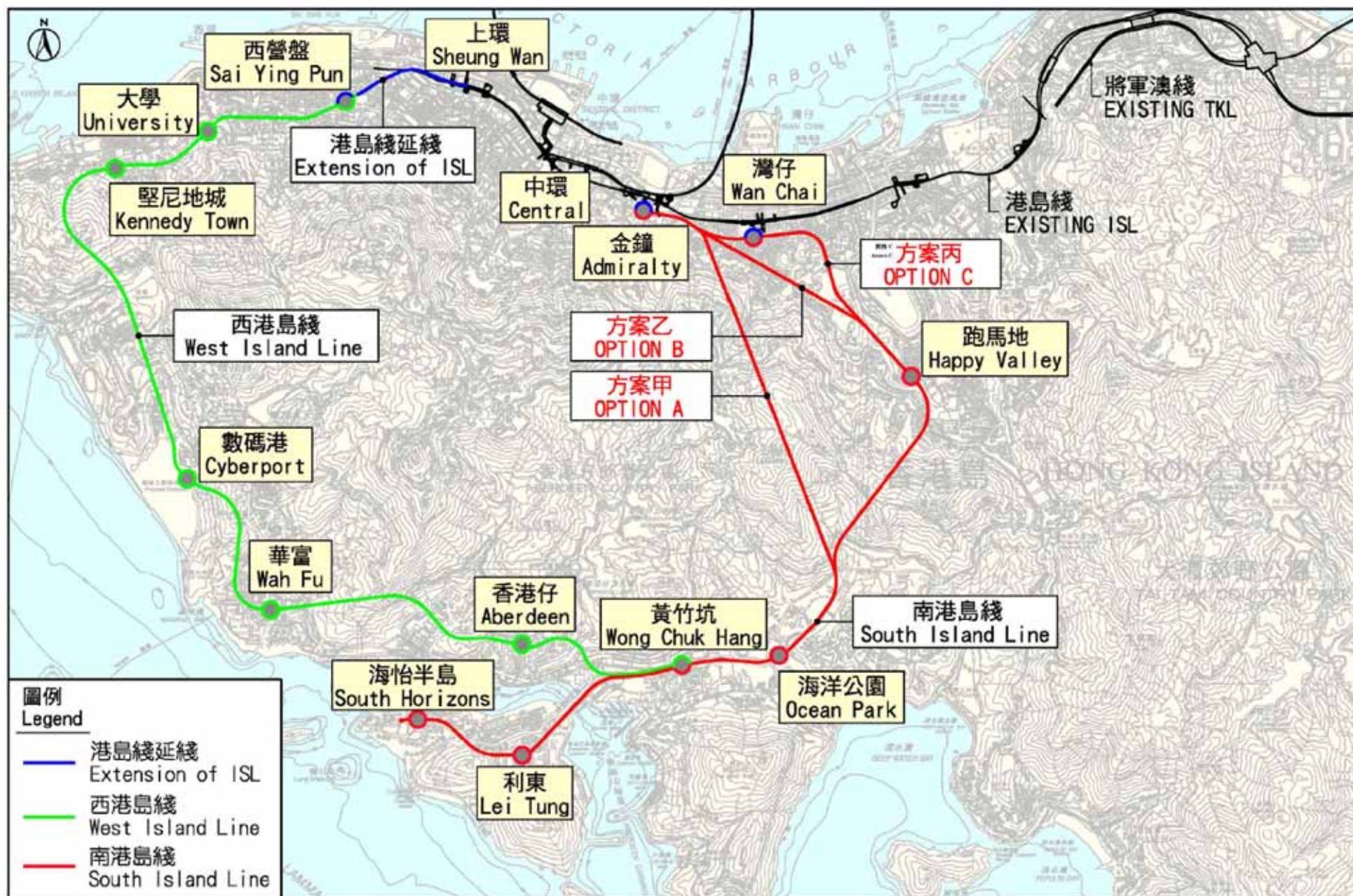


表 1 - 建設成本及鐵路覆蓋地區人口/就業人數

		西港島線/南港島鐵路(二零零四年建議)			西港島線及 南港島鐵路 (二零零二年建議)
		方案甲	方案乙	方案丙	
建設成本 (億元按二零零三年十二月價格計算)		146	155	166	193
西港島線及南港島鐵路 帶來額外的鐵路覆蓋地 區在二零一六年的人數	人口	351 000	372 000	372 000	338 000
	就業	141 000	151 000	151 000	140 000
	合共	492 000	523 000	523 000	478 000

註: 方案 甲 - 直接連接海洋公園至金鐘
 乙 - 設有跑馬地站接着直往金鐘
 丙 - 設有跑馬地站及灣仔站

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2408/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會會議紀要

日 期：2004年5月28日(星期五)
時 間：上午10時
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員(副主席)
朱幼麟議員, JP
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
劉健儀議員, JP
鄧兆棠議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

其他出席議員：陳婉嫻議員, JP
楊森議員

缺席委員：何俊仁議員
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP

出席公職人員：參與議程第IV及V項的討論

署理環境運輸及工務局常任秘書長
方舜文女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長 T7
何偉富先生

路政署鐵路拓展處處長
溫文隆先生

路政署總工程師／主要工程
麥敬仁先生

參與議程第VI項的討論

環境運輸及工務局副秘書長
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長 T2
戴家珮女士

路政署署理總工程師／主要工程
劉偉才先生

運輸署總工程師／交通工程
李欣明先生

應邀出席人士：參與議程第IV及V項的討論

地鐵有限公司

總設計經理
紀彥琛先生

對外事務經理
蘇雯潔女士

香港公共小巴車主司機協進總會

顧問
石國強先生

常務會長
林大華先生

的士、小巴權益關注大聯盟

主席
黎銘洪先生

香港專線小巴持牌人協會

主席
黃文傑先生

委員
黃靈新先生

環保小巴大聯盟

發言人
陳文俊先生

九龍的士同業聯會有限公司

主席
任太平先生

的士權益協會

主席
劉劍魂先生

香港計程車會

代表
黎海平先生

薄扶林小巴商會

代表
黃潤輝先生

的士同業聯會有限公司

代表
梁平寬先生

聯友的士同業聯會有限公司

主席
歐陽根先生

香港九龍的士貨車商會有限公司

代表
謝明鑄先生

代表
明華來先生

香港的士小巴商總會有限公司

代表
陳洲先生

代表
林康頌先生

綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司

主席
邱戊秀先生

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司

董事總經理
李日新先生

營運及策劃總監
鍾澤文先生

運輸業界關注鐵路發展大聯盟

代表
李永生先生

混凝土車司機協會

秘書
陳三才先生

中西區區議會

中西區區議會主席
陳特楚先生

中西區區議會轄下的交通及運輸委員會主席
黎國雄博士

香港規劃師學會

學會代表
譚小螢女士

思匯政策研究所

研究員
吳家穎先生

研究員
高慧嘉女士

保護海岸協會

主席
John BOWDEN先生

委員
Peter BARRETT先生

香港大學城市規劃及環境管理研究中心

副教授
Bill BARRON先生

香港大學職員協會

會長
陳捷貴先生

執行委員會委員
鄭煙港先生

香港大學土地發展處長

麥高樂先生

個別人土

莫仲平女士

爭氣行動

主席
Christian MASSET先生

代表
Annelise CONNELL女士

個別人土

黎福順先生

明愛莫張瑞勤社區中心社區大使隊

成員
陸達榮先生

個別人士

劉雋善女士

南區民生促進會

代表
陳子陞先生

香港海洋公園

行政總裁
苗樂文先生

副總經理
李繩宗先生

建築地盤職工總會

副會長
吳海清先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 通過會議紀要及續議事項

(立法會CB(1)1911/03-04號文件 —— 2004年4月23
日會議的紀
要)

2004年4月23日會議的紀要獲得確認通過。

II. 自上次會議後發出的資料文件

(立法會CB(1)1664/03-04(01)號文件——政府當局就的士、小巴權益關注大聯盟提交的意見書(立法會CB(1)1542/03-04(01)號文件)作出的回應；

立法會CB(1)1671/03-04(01)號文件——政府當局就香港公共小巴車主司機協進總會提交的意見書(立法會CB(1)1577/03-04(01)號文件)作出的回應；

立法會CB(1)1826/03-04(01)號文件——立法會議員與屯門區會議員於2004年4月29日舉行會議後轉交處理有關深港西部通道及后海灣幹線通車對屯門公路造成的交通影響的事宜；

立法會CB(1)1845/03-04(01)號文件——一名市民於2004年5月13日就交通費用對廣大乘客造成的負擔表示關注的意見書；

立法會CB(1)1846/03-04(01)號文件——西貢區議會交通及運輸委員會所提交有關“建議公共交通機構設置長者專用座位”的意見書；

- 立法會CB(1)1919/03-04(01)號文件——立法會議員於2004年4月29日與南區區會議員舉行會議後轉交處理有關七號幹線、南港島鐵路及西港島線的事宜；
- 立法會CB(1)1926/03-04(01)號文件——政府當局所提交有關“炮台山行人連接系統”的資料文件；
- 立法會CB(1)1934/03-04(01)號文件——當值議員轉交處理有關學生車船津貼及專利巴士分段收費的事宜；
- 立法會CB(1)1948/03-04(01)號文件——立法會議員於2004年4月1日與西貢區區會議員舉行會議後轉交處理有關西貢及將軍澳道路基建發展的事宜；及
- 立法會CB(1)1955/03-04(01)號文件——政府當局所提交有關“專營巴士公司就增強專營巴士營運安全的安排的檢討報告”的資料文件)

2. 委員察悉自上次會議後發出的上述資料文件。
3. 主席請委員注意政府當局所提交有關“西鐵服務中斷事故”的資料文件，該文件已於會議席上提交(並於其後隨立法會CB(1)1986/03-04號文件送交委員)。委員同

意把該文件轉交鐵路事宜小組委員會，以便小組委員會於2004年6月3日舉行的下次會議作出跟進。

III. 2004年6月25日下次會議的討論事項

(立法會CB(1)1912/03-04(01)號文件 —— 待議事項一覽表；及
立法會CB(1)1912/03-04(02)號文件 —— 跟進行動一覽表)

4. 委員同意在2004年6月25日舉行的下次會議，討論由政府當局提出的下述事項：

(a) 港珠澳大橋及新界西北交通運輸檢討(最新情況)；及

(b) 改善邊境管制站的運輸設施及交通安排。

5. 關於上述(a)項事宜，委員察悉立法會議員與屯門區議會議員於2004年4月29日舉行會議後轉交處理的有關事宜(立法會CB(1)1826/03-04(01)號文件)，並同意邀請屯門區議會的代表出席下次會議，就此事發表意見。

6. 委員亦同意在2004年7月舉行特別會議，討論政府當局所提出有關“非專利巴士服務的政策”的事宜，以及梁富華議員所提出有關“重整香港島專利巴士服務網絡”的事宜。

IV. 與團體代表及政府當局會晤以聽取有關七號幹線(現改稱四號幹線)、南港島鐵路及西港島線的意見

(立法會CB(1)1953/03-04(01)號文件 —— 香港公共小巴車主司機協進總會2004年5月26日的意見書；

立法會CB(1)1912/03-04(03)號文件 —— 香港專線小巴持牌人協會2004年5月17日的意見書；

立法會CB(1)1912/03-04(04)號文件 —— 聯友的士同業聯會有限公司2004年5月21日的意見書；

- 立法會CB(1)1912/03-04(05)號文件——香港九龍的士貨車商會有限公司提交的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(06)號文件——城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司2004年5月24日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(07)號文件——混凝土車司機協會2004年5月22日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(08)號文件——思匯政策研究所2004年5月的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(09)號文件——保護海岸協會2004年5月19日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(10)號文件——香港大學城市規劃及環境管理研究中心2004年5月18日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(11)號文件——香港大學職員協會2004年5月28日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(12)號文件——香港大學土地發展處長麥高樂先生2004年5月20日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(13)號文件——莫仲平女士2004年5月24日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(14)號文件——爭氣行動提交的意見書；

- 立法會CB(1)1912/03-04(15)號文件——南區居民黎福順先生2004年5月21日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(16)號文件——明愛莫張瑞勤社區中心提交的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(17)號文件——南區民生促進會2004年5月23日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(18)號文件——香港海洋公園提交的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(19)號文件——建築地盤職工總會2004年5月24日的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(20)號文件——灣仔區議會提交的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(21)號文件——南區區議會提交的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(22)號文件——南區居民李焯文先生提交的意見書；
- 立法會CB(1)1912/03-04(23)號文件——香港泥頭車司機協會2004年5月22日的意見書；及
- 立法會CB(1)1912/03-04(24)號文件——政府當局就香港專線小巴持牌人協會提交的意見書作出的回應)

7. 主席歡迎各團體代表及個別人士出席是次會議，並請他們輪流就四號幹線(前稱七號幹線)、南港島鐵路及西港島線工程計劃發表意見。他亦提請委員注意由該等未能出席是次會議的團體及個別人士提交的意見書

(立法會CB(1)1912/03-04(20)至(23)號文件)，以及在會議席上提交的下述意見書 ——

- (a) 南區區議員林啓暉先生及羅錦洪先生於2004年5月25日聯署提交的意見書(其後隨立法會CB(1)1985/03-04(02)號文件送交委員)；及
- (b) 香港民主建港聯盟香港島西辦事處、立法會議員葉國謙議員辦事處及區議員楊位款先生和鍾蔭祥先生辦事處於2004年5月27日聯署提交的意見書(其後隨立法會CB(1)1985/03-04(03)號文件送交委員)。

香港公共小巴車主司機協進總會

[立法會CB(1)1953/03-04(01)號文件]

8. 香港公共小巴車主司機協進總會的石國強先生強烈認為，由於南區及西區的人口不足以帶來所需的乘客量，因此並無充分理據支持動用75億元的巨額公共資源，資助建議中的南港島鐵路／西港島線工程計劃。他強調，實施該工程計劃會對香港的失業情況造成嚴重影響，因為現有的路面公共交通服務營辦商將再不能維持財務上可行的營運，而鐵路營運在就業方面所帶來的效益亦只屬有限。他支持興建四號幹線，並表示該項工程計劃的規劃工作已進行多時，政府當局應履行之前的承諾，在2016年之前完成有關的工程計劃，好使過去多年用作就該項計劃進行各項研究的資源不致被白白浪費。若政府當局決定押後推行該項工程，應向公眾(更重要的是向區內人士)清楚交代其原因。

香港專線小巴持牌人協會

[立法會CB(1)1912/03-04(03)號文件]

9. 香港專線小巴持牌人協會的黃文傑先生表示，由於此事關乎公眾利益，政府當局應採取審慎的態度，考慮地鐵有限公司(下稱“地鐵公司”)所提出就興建南港島鐵路／西港島線提供資助的要求。若此項在財務上並不可行的工程項目獲批准推行，其日後的運作將須由其他地鐵使用者作出巨額補貼。此外，由此而產生的票價壓力亦無助於達到政府降低鐵路票價的政策目的。

10. 黃先生補充，持牌人協會深切關注到引入鐵路服務會造成惡性競爭，因而擾亂南區及西區公共交通市場的秩序。此情況會嚴重削弱外資參與投資香港公共交通市場的興趣。基於上述種種因素，持牌人協會反對推行南港島鐵路／西港島線工程計劃。

環保小巴大聯盟

11. 環保小巴大聯盟的陳文俊先生深切關注到興建南港島鐵路／西港島線，對有關地區現有路面公共交通工具(包括公共小型巴士(下稱“公共小巴”)及的士)的營運所造成的影響。根據政府當局的運輸政策，建造鐵路的目的應僅在於提供主幹服務，並由其他公共交通工具提供接駁服務。然而，現時建議興建的南港島鐵路／西港島線以其中型鐵路系統的規模而言，將只屬現有地鐵網絡的接駁系統，因而會和其他公共交通工具直接競爭。政府當局有責任確保本港各項公共交通服務協調得宜，使每一種交通工具可各自擔當其角色並維持可行的營運。由於近年的鐵路發展項目急速增長，已對公共交通市場的有秩序運作造成影響，因此，大聯盟籲請政府當局擱置是項工程計劃，以待當局就鐵路發展策略進行全面檢討。

12. 陳先生亦質疑地鐵公司聲稱根據其所作評估，南港島鐵路／西港島線只會對現有路面交通服務營辦商的生意造成輕微影響的說法。經仔細研究地鐵公司的建議後，大聯盟並不信納地鐵公司已就此事提出全面的論據，因為該公司高估了工程計劃的外部效益，但對於公眾所須承擔的社會成本此項重要考慮因素卻隻字未提。大聯盟認為應就地鐵公司的建議進行更全面的研究，然後才作出最後決定。在此方面，公共小巴業界希望有機會提供所需意見，協助地鐵公司進行研究。

九龍的士同業聯會有限公司

13. 九龍的士同業聯會有限公司的任太平先生提述機場快線、西鐵及輕鐵的業績，並籲請政府當局審慎檢討南港島鐵路／西港島線工程計劃的需要、成本效益及推行時間。由於現時的南區人口未能支持南港島鐵路的可行經營，因此政府當局應押後推行該計劃，直至南區人口達到50萬人以上。與此同時，政府當局應着手興建四號幹線，以應付區內人士的交通需求。

的士權益協會

14. 的士權益協會的劉劍魂先生特別指出，政府當局有必要考慮各項規劃參數的最新轉變(包括人口增長減慢)，就其鐵路發展規劃作出審慎檢討。為確保審慎運用公共資源，權益協會籲請政府當局把財務上並不可行的南港島鐵路／西港島線工程計劃押後至較後階段推行，並優先興建四號幹線以作取代。

香港計程車會

15. 香港計程車會的黎海平先生表示，現時南區及西區已擁有由專利巴士、的士及公共小巴提供的良好交通服務。在沒有任何因素會導致區內人口急劇增長的情況下，計程車會認為並無充分理據支持興建南港島鐵路／西港島線，因為此舉會對現有路面公共交通服務營辦商造成災難性的影響，當中尤以經營條件已非常惡劣的的士業界為然。當局應改為興建四號幹線，以應付區內居民的交通需求。

薄扶林小巴商會

16. 薄扶林小巴商會的黃潤輝先生支持興建四號幹線，藉以紓緩有關地區目前的擠塞情況。

的士同業聯會有限公司

17. 的士同業聯會有限公司的梁平寬先生表示，他對其他運輸業團體代表提出的意見再無任何補充。

聯友的士同業聯會有限公司

[立法會CB(1)1912/03-04(04)號文件]

18. 聯友的士同業聯會有限公司的歐陽根先生強調，政府當局應從機場快線、西鐵及輕鐵的錯誤中汲取教訓，在對本港發展新鐵路的需要、成本效益及推行時間作出實際評估前，暫停有關的規劃工作。他表示最重要的是，南區已擁有由各種現有公共交通工具提供的良好交通服務。鑒於南區的人口稀疏而分散，興建南港島鐵路是既不可行亦不明智的方案。他提述的士業界所面對的困難經營環境，並對地鐵公司指稱只有1%的士業的生意會受到南港島鐵路影響的評估提出質疑。聯友的士同業聯會認為當局應實施四號幹線工程計劃，藉以刺激南區經濟的進一步增長。

香港九龍的士貨車商會有限公司

[立法會CB(1)1912/03-04(05)號文件]

19. 香港九龍的士貨車商會有限公司的謝明鑄先生反對推行使用已過時規劃數據發展的南港島鐵路／西港島線工程計劃。他贊同其他運輸業團體代表提出的關注，認為政府當局有必要審慎檢討其鐵路發展策略。他表示，香港再無能力承擔興建像西鐵般建造成本高昂，但卻不能吸引足夠乘客量的鐵路系統。

20. 從乘客的角度而言，謝先生表示的士貨車商會認為，由於南港島鐵路／西港島線工程計劃在財務上並不可行，乘客將須就有關的鐵路服務支付高昂的票價。可是，屆時大部分現有路面公共交通工具將被迫撤離南區的交通服務市場，乘客最終將別無其他選擇。由於推行南港島鐵路／西港島線計劃只會令有關各方均蒙受損失，的士貨車商會籲請政府當局擱置該項計劃並着手興建四號幹線，以便在港島建立完善道路網絡。

香港的士小巴商總會有限公司

21. 香港的士小巴商總會有限公司的陳洲先生表示，由於南區及西區載客範圍的人口不足，當局並無充分理據推行南港島鐵路／西港島線工程計劃。政府當局批准進行一項在財務上並不可行，且最終會迫使眾多現有公共交通服務營辦商結業的鐵路工程項目，是一項錯誤的做法。

綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司

22. 綠色專線小巴(綠專)總商會有限公司的邱戊秀先生贊同其他運輸業團體代表提出的關注，認為政府當局有必要檢討推行南港島鐵路／西港島線計劃的時間安排。他提述公共小巴及的士業的生意在地鐵將軍澳線通車後一落千丈，並非常擔心馬鞍山鐵路於本年稍後時間通車，會令有關情況更形惡化。為確保在有關地區經營的現有公共交通工具具有合理的“生存空間”，政府當局應押後推行南港島鐵路／西港島線工程計劃，直至區內出現充足的公共交通服務需求，能同時支持路面公共交通工具及鐵路服務的營運。

城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司
[立法會CB(1)1912/03-04(06)號文件]

23. 李日新先生代表城巴有限公司／新世界第一巴士服務有限公司發言時請委員參閱該兩間專利巴士公司提交的意見書，並對南港島鐵路／西港島線工程計劃對該兩間公司的營運及其員工的生計所造成的影響表示深切關注。他指出，目前在南區經營專利巴士服務只能取得輕微利潤。若建造擬議的鐵路線，兩間專利巴士公司的收入將因為乘客流失至南港島鐵路／西港島線而下跌。此情況會對繼續向乘客提供現有水平的服務構成嚴重影響，因為屆時將有多達300輛巴士須停止服務，並有超過3 000名員工成為冗員。乘客最終亦會因為可供選擇的公共交通工具有所減少而蒙受損失。

24. 李日新先生進一步表示，經考慮營運西鐵的所得經驗，政府當局必須審慎檢討地鐵公司聲稱就南港島鐵路／西港島線乘客量所作的預測，是否切合實際情況。鑒於現時財政預算出現赤字，他對於政府是否應按既定方式繼續推行鐵路發展策略深表懷疑，因為建造像南港島鐵路／西港島線般在財務上並不可行的鐵路系統，是香港市民再無能力負擔的奢侈品。

運輸業界關注鐵路發展大聯盟

25. 運輸業界關注鐵路發展大聯盟的李永生先生表示，實施南港島鐵路／西港島線工程計劃一事已引起公眾的深切關注。他提述南區的公共交通市場已有各種路面交通工具提供良好的服務，並表示興建南港島鐵路／西港島線毫無疑問會擾亂市場的有秩序運作，且會迫使眾多現有的服務營辦商結束營業。另一方面，區內居民亦須承受高昂鐵路票價所帶來的負擔，因為他們選乘其他公共交通工具的權利將被剝奪。

26. 李先生提及西鐵因為乘客量遠較預期中為低而蒙受不良影響的營運經驗，並籲請政府當局審慎檢討日後推行《鐵路發展策略2000》所規劃的任何鐵路工程計劃的需要、成本效益及時間安排。與其把更多資源投放在效益不大的本地鐵路工程計劃之上，發展大聯盟籲請政府當局優先發展區域快線，以應付不斷增長的跨境交通需求。他重申發展大聯盟的立場，表示當局應即時擱置南港島鐵路／西港島線工程計劃，並興建四號幹線以應付有關地區的交通需求。

混凝土車司機協會

[立法會CB(1)1912/03-04(07)號文件]

27. 混凝土車司機協會的陳三才先生認為，政府當局應立即加快實施各項基建工程項目(包括南港島鐵路／西港島線及四號幹線)，以紓緩建造業在目前經濟不景的狀況下所面對的困境。政府亦應進一步採取行動，以刺激香港的經濟及人口增長。

的士、小巴權益關注大聯盟

[在會議席上提交的意見書其後隨立法會CB(1)1985/03-04(01)號文件送交委員]

28. 的士、小巴權益關注大聯盟的黎銘洪先生並不同意地鐵公司指稱只有興建南港島鐵路／西港島線，才能有助南區及西區的經濟發展的說法。相反，興建四號幹線可供所有路面交通工具使用，因而可同時應付客運

及貨運方面的需求。故此，他籲請政府當局仔細考慮運輸業界所表達的意見，然後才就南港島鐵路／西港島線及四號幹線工程計劃作出最後決定。

中西區區議會

29. 中西區區議會轄下的交通及運輸委員會主席黎國雄博士重申，中西區區議會一直以來均籲請當局及早在西區提供鐵路服務，以應付區內人士的交通需要。

香港規劃師學會

30. 香港規劃師學會的譚小螢女士表示，鑒於南港島鐵路／西港島線在改善空氣質素及減輕噪音滋擾方面，均可為整體社會帶來環保效益，學會支持當局興建有關鐵路。從規劃角度而言，提供鐵路服務可改善來往南區的交通，因而可振興南區的發展，使之可同時發展成主要的旅遊景點及工業區。

思匯政策研究所

[立法會CB(1)1912/03-04(08)號文件]

31. 思匯政策研究所的吳家穎先生大力支持當局興建南港島鐵路／西港島線，因為鐵路是合乎環保原則的集體運輸工具。興建該等鐵路線將可紓緩南區的交通擠塞情況。至於就業方面的影響，思匯明白該項計劃會令數百名專利巴士及小巴司機失業。然而，他闡述思匯就該項事宜進行研究所得的若干主要結果，並強調新鐵路線會創造約14 000至22 000個新職位，而此等職位主要來自黃竹坑區的酒店及商業發展項目。因此，他籲請政府在處理此事時須採取平衡各方意見的觀點。

保護海岸協會

[立法會CB(1)1912/03-04(09)號文件及在會議席上提交的另一份意見書(其後已隨立法會CB(1)1985/03-04(04)號文件送交委員)]

32. 保護海岸協會的John BOWDEN先生請委員注意在會議席上提交，名為《海岸線：香港未為人知的財富》的刊物，當中載列協會為反對興建四號幹線而提出的主要論據，因該項工程計劃會對香港南部及西部海岸的康娛休憩價值造成重大影響。相反，協會支持興建南港島鐵路／西港島線，作為處理區內交通問題的替代及更有效解決方法。扼要而言，協會請委員考慮和興建四號幹線有關的下述各點：

- (a) 興建四號幹線將令市民從此無法親近現時廣泛用作康娛休憩用途的海岸一帶。
- (b) 政府當局聲稱會以不涉及填海工程的方式興建四號幹線，實為惹人懷疑、不誠實及誤導公眾的說法，因它只在字面上回應公眾最近就中環——灣仔填海工程問題所提出的意見，而未有顧及箇中的精神。沿海岸一帶築建支柱(不論是高是矮)以供興建多線快速公路，對社會造成的破壞實與進行全面填海工程不相上下。
- (c) 建議中在數碼港興建公園及公眾康樂設施的計劃將永遠不能實現。
- (d) 區內學校及醫院現時享有的青蔥、平和而寧靜的環境將永遠消失。
- (e) 四號幹線沿線物業的價值將下跌。

香港大學城市規劃及環境管理研究中心
[立法會CB(1)1912/03-04(10)號文件]

33. 香港大學城市規劃及環境管理研究中心副教授 Bill BARRON先生請委員注意其意見書所載，有關四號幹線與南港島鐵路的比較。他指出，從成本效益以至對社會帶來的整體裨益而言，南港島鐵路均遠較四號幹線優勝。他強調鐵路發展是全球趨勢，因為人們明白到興建道路會佔用珍貴的土地，並須付出高昂的代價。

34. BARRON先生補充，在社會力求改進的同時難免會造成失業的情況，但透過及早進行規劃及協調，將可就鐵路發展對其他路面公共交通工具造成的影響作出較佳控制。部分長途專利巴士及小巴路線可重新調配，以便提供接駁服務。他相信興建鐵路線可重振南區，因此，社會從中獲得的裨益將遠遠超出短期職位損失所帶來的影響。

香港大學職員協會
[在會議席上提交的立法會CB(1)1912/03-04(11)號文件]

35. 香港大學職員協會的陳捷貴先生請委員參閱該會進行的問卷調查所得的結果，有關結果顯示絕大部分受訪者均支持興建南港島鐵路／西港島線，以應付大學職員及學生的交通需求。

香港大學土地發展處長

[立法會CB(1)1912/03-04(12)號文件]

36. 香港大學土地發展處長麥高樂先生表示支持南港島鐵路／西港島線工程計劃，因為實施有關計劃將大大改善往來香港大學(下稱“港大”)的交通，對港大日後的發展有利。這對大學的長遠策略性發展實至為重要。事實上，港大已因應興建西港島線及直達港大的大學站所帶來的重大裨益，而就日後擴建其位於西區的學校本部及學生宿舍作出規劃。

37. 至於四號幹線，麥高樂先生表示港大並不支持該項計劃，因為該條幹線會令港大與優美的海景及四周環境隔絕。此外，該條幹線無論在施工期間及通車後，均會對港大位於沙灣一帶的主要體育設施及職員宿舍造成相當不利的影響。

個別人土

[立法會CB(1)1912/03-04(13)號文件]

38. 莫仲平女士以南區居民的身份發言，並對興建南港島鐵路／西港島線表示支持。她建議以黃竹坑作為南港島鐵路定線的中心點，以便南區居民可乘列車直達金鐘，然後轉乘地鐵網絡列車。此舉可盡量減輕施工期間所造成的不必要影響，並減低整體工程項目成本。她相信鐵路發展可為該區帶來新的經濟活動，因此，其他路面公共交通工具可擔當為鐵路系統提供接駁服務的角色，從而找到它們的“生存空間”。

39. 莫女士強調，大部分南區居民都是因為該區環境寧靜平和而選擇在該處定居，她籲請政府當局及地鐵公司確保盡量減輕因為建造鐵路而引致的任何不良環境影響。

爭氣行動

[在會議席上提交的立法會CB(1)1912/03-04(14)號文件]

40. 爭氣行動的Annelise CONNELL女士大力支持興建南港島鐵路／西港島線的建議，因為鐵路是一種環保的交通工具，可為市民大眾提供快捷可靠而有效率的服務。倘政府真正希望解決現時的交通擠塞問題，便應制訂正確的交通管理措施，立即實施電子道路收費計劃及開始興建南港島鐵路／西港島線。興建四號幹線只會進一步增加道路的容車量，令現時香港仔至中環、灣仔及銅鑼灣的交通擠塞情況進一步惡化。然而，興建南港

島鐵路／西港島線卻有助騰出現有道路空間，以容納的士、小巴、貨車及旅遊巴士。

個別人士

[立法會CB(1)1912/03-04(15)號文件]

41. 南區居民黎福順先生支持實施南港島鐵路／西港島線工程計劃，以應付區內居民的交通需求。他表示由於興建鐵路需時，政府應與受影響的公共交通服務營辦商合作，研究如何可就其服務作出修改，以便就區內的新鐵路服務提供輔助。

明愛莫張瑞勤社區中心社區大使隊

[在會議席上提交的立法會CB(1)1912/03-04(16)號文件]

42. 明愛莫張瑞勤社區中心社區大使隊的陸達榮先生提述西區居民長久以來爭取在區內提供鐵路服務的訴求，並對及早興建西港島線表示支持。

個別人士

43. 劉雋善女士表示作為西區居民，她支持及早推行興建西港島線的計劃，因此舉可為該區帶來重大的交通、環境及經濟效益。

南區民生促進會

[立法會CB(1)1912/03-04(17)號文件]

44. 南區民生促進會的陳子陞先生表示，及早興建南港島鐵路／西港島線可確保來往南區的乘客有所選擇，從而有助紓緩區內居民的沉重交通費用負擔。提供鐵路服務將有助南區重建活力，並刺激區內的進一步經濟及旅遊業發展。

香港海洋公園

[立法會CB(1)1912/03-04(18)號文件]

45. 香港海洋公園的苗樂文先生表示，海洋公園現時的入場人數因嚴重的交通擠塞問題而大受影響，特別是在公眾假期。此情況不僅令海洋公園毗鄰地區長時間出現交通擠塞情況，亦經常導致早上及傍晚時分進出海洋公園的車輛大排長龍，以至香港仔隧道亦出現車龍。因此，政府當局應就如何可改善前往香港仔及南區的通道進行迫切而詳細的研究。

46. 苗樂文先生進一步表示，現正進行的海洋公園重建計劃是令香港仔臨海一帶重建活力的關鍵因素，亦將成為香港的重要“旅遊業瑰寶”之一。海洋公園在制訂重建計劃時，明確知道倘不徹底改善附近一帶的運輸基建及建造來往該區的通道，任何改善計劃均會無功而還。海洋公園重建計劃及其毗鄰地區的附帶和相關發展，均會令進出香港仔區的交通需求大幅增加，為各種不同的交通工具提供更大商機。因此，海洋公園強烈支持在交通管理方面，實有必要對基礎設施作出負責任而有效的改善，包括興建南港島鐵路。海洋公園亦支持改善道路網絡，此舉連同興建鐵路線的安排，將可避免香港仔區在接近2010年時出現災難性的交通癱瘓情況。

建築地盤職工總會

[立法會CB(1)1912/03-04(19)號文件]

47. 建築地盤職工總會的吳海清先生籲請政府當局及早就推行南港島鐵路／西港島線工程計劃作出決定，藉以改善建造業的就業情況。

48. 主席感謝各團體代表及個別人士提出意見和建議。

V. 就七號幹線(現改稱四號幹線)、南港島鐵路及西港島線與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)1929/03-04(01)號文件——地鐵有限公司提交的資料文件；及
立法會CB(1)1912/03-04(25)號文件——政府當局提交的資料文件)

49. 署理環境運輸及工務局常任秘書長應主席所請，就部分團體代表／個別人士所提出有關四號幹線及南港島鐵路／西港島線的意見，簡要作出下述回應：

- (a) 政府當局尚未就南港島鐵路／西港島線工程計劃作出決定。地鐵公司於2004年3月就南港島鐵路／西港島線工程計劃提交初步建議後，政府當局一直在詳細評審有關建議。根據政府當局的初步觀察所得，在兩個範疇須作出進一步的研究。首先，政府當局有必要審慎檢討地鐵公司就經濟內部回報率所作的預測是否穩妥，以確定其準確性。其次，有關方面亦須進行詳細

的研究，以評估該計劃對各個公共交通服務營辦商的影響。

- (b) 至於四號幹線工程計劃，政府當局會繼續進行所需的規劃工作。鑒於政府已決定擱置原先建議在西區發展計劃範圍進行的填海工程，當局已重新研究四號幹線在西區的走線。當局現已定出兩個位於西區的新高架橋路線方案，以取代西區發展計劃範圍內興建隧道／低於地面道路的方案。

50. 地鐵公司總設計經理紀彥琛先生請委員參閱於會議席上提交的簡介資料，並特別提出與地鐵公司南港島鐵路／西港島線工程計劃建議有關的下述各點：

- (a) 擬議的南港島鐵路／西港島線將有80%路段建於隧道內。它除可為南區及西區提供安全可靠而環保的交通工具外，亦可為乘客提供轉乘其他地鐵網絡列車的方便途徑。該公司相信這是較四號幹線優勝的替代交通工具。
- (b) 南港島鐵路／西港島線將可直達南區及西區現有約85%人口及就業中心。
- (c) 地鐵公司作出的乘客量及收入預測是穩妥而保守的。該公司須履行對其股東的責任，採取審慎的態度處理所有擬議的工程計劃。該公司在作出預測時已假設須繼續與其他公共交通工具進行全面競爭，並同時考慮到預期增長較低的經濟狀況。
- (d) 然而，有關的工程計劃在財政上並非直接可行，因而需要某種形式的政府資助。整體社會及政府從中得到的回報是，區內交通可獲得改善，因而帶來振興經濟活動的效果，對有關各方均有重大裨益。
- (e) 根據港大進行的一項全面研究，預計南港島鐵路／西港島線在整段使用年期帶來的外部效益總額將約達400億元，其中透過增收物業稅及差餉而為政府帶來的直接收益為40至50億元。
- (f) 南港島鐵路／西港島線另一主要效益是製造就業機會。在施工期間，新鐵路線將會製造約5 000個臨時職位，而通車後則可增加約300個常額職位。更長遠而言，新鐵路將會刺激經濟

活動，因而在酒店、零售、服務及運輸界別創造最少20 000個新職位。

(會後補註：地鐵公司於會議席上提交的一套簡介資料，其後已隨立法會CB(1)1985/03-04(05)號文件送交委員。)

興建南港島鐵路／西港島線相對於建造四號幹線

51. 楊森議員強調西區及南區人士長久以來均要求當局在區內提供鐵路服務，並表示支持興建南港島鐵路／西港島線，因為它是一種環保的集體運輸工具，而提供鐵路服務將有利於區內的進一步旅遊業發展。然而，他明白公共運輸業界就新鐵路對其生意的影響所提出的深切關注，並認為政府應擔當較積極的角色，確保在各種交通工具之間協調得宜，從而為區內居民、地鐵公司及其他路面公共交通工具帶來三贏的局面。在此方面，他建議當局可考慮調整南港島鐵路／西港島線的定線及設站建議，讓其他公共交通工具可提供往來各鐵路車站的接駁服務，藉以維持財政上可行的營運。

52. 然而，劉健儀議員並不信納政府當局已提供充分理據，支持在現階段實施南港島鐵路／西港島線工程計劃。根據《鐵路發展策略2000》，南港島鐵路只是一項較長遠的可行計劃，因為港島南區的載客範圍人口不足及缺乏重大的新發展。在上述大前提並無出現任何重大改變的情況下，劉議員認為政府當局犧牲現有公共交通服務營辦商的利益而計劃推行此項並不可行的鐵路項目，是有欠公允的做法。此外，對於地鐵公司聲稱南港島鐵路／西港島線可振興南區及西區的經濟活動，例如改善區內旅遊業及商業活動的發展，從而帶來重大裨益的說法，她亦表示懷疑，因為政府一直以來並沒有承諾支持進行上述發展。鑒於公共交通服務營辦商就此提出深切關注，她強調政府就實施南港島鐵路／西港島線計劃作出決定時，必須同時為重建南區及西區的活力作出周詳的計劃，以便在交通需求方面帶來持續的增長。

53. 陳偉業議員認為，鑒於市民對此事深表關注，政府當局應及早就興建南港島鐵路／西港島線還是四號幹線作出決定。由於現時財政預算出現赤字，令市民產生可同時推行該兩項工程計劃的虛假期望，是不切實際的做法。他明白區內居民爭取提供鐵路服務的訴求，但卻深切關注到地鐵公司可能高估了南港島鐵路／西港島線的預計乘客量。在建造西鐵及機場快線時所犯上的同一錯誤，已對公共開支構成沉重的負擔。因此，政府當局在審視地鐵公司所提建議的工程計劃業績時應審慎行

事。政府當局不應單純依靠地鐵公司所作諮詢，而亦應擔當更積極的角色，徵詢區內人士及公共運輸業界對此事的意見。

54. 何鍾泰議員表示，興建鐵路與進行道路基建並非互相排斥，因為兩者可滿足不同的交通需要。只要作出較佳規劃，與道路的建造及運作有關的環境影響將可受到控制。因此，他認為即使政府現時決定推行南港島鐵路／西港島線計劃，也不應排除在稍後階段興建四號幹線的可能性。展望將來，何議員籲請地鐵公司參考興建及營運中型鐵路的海外經驗，以確保擬議南港島鐵路／西港島線的效益及效率，以及該鐵路系統與現有地鐵重型鐵路網絡的配合。

55. 鄭家富議員指出，一如政府當局所提交文件附件B表2所載若干關鍵路段在2016年的行車量／容車量比例所顯示，單單推行四號幹線或南港島鐵路／西港島線工程計劃，均不會令現有道路網絡的擠塞情況得到任何重大改善。因此，他詢問此情況是否顯示有需要同時進行該兩項工程計劃。

56. 梁富華議員表示，政府當局不應試圖匆匆通過實行南港島鐵路／西港島線工程計劃，而不審慎檢討推行該計劃的需要、時間安排及成本效益，以及該計劃對其他公共交通服務營辦商的影響。一如將軍澳線及西鐵所顯示，新鐵路通車並不能保證乘客有所選擇，因為政府當局會試圖重整區內公共交通服務的水平。此外，市民亦須承擔本港有越來越多鐵路出現虧蝕所帶來的財政負擔。因此，他強烈認為政府當局應押後實施南港島鐵路／西港島線工程計劃，直至南區及西區出現進一步的人口增長及經濟發展。

57. 周梁淑怡議員對地鐵公司作出的乘客量預測及外部效益估計總額深表懷疑，並指出南區現時已享有由路面公共交通工具提供的良好交通服務。在沒有任何重大發展的情況下，她認為犧牲其利益以便進行一項不可行的鐵路工程項目，是有欠公允的做法。此外，她告誡謂以南區的情況而言，鐵路未必是應付交通需求的最具成本效益的方法，因為區內的人口集中地高度分散。一旦興建鐵路，其他公共交通工具便會被迫轉往他處經營。此情況會令可供選擇的公共交通工具變得有限。因此，她促請政府當局對有關各方的權益作出平衡的考慮，並據以作出其決定。

58. 署理環境運輸及工務局常任秘書長回應時明確表示，政府當局致力使本港公共運輸系統中各種交通工

具維持良好的協調，並以鐵路作為骨幹，而其他公共交通工具則擔當輔助角色。由於政府的目的是確保乘客有合理的選擇，因此不會犧牲其他公共交通業界的利益以推行鐵路工程計劃。署理環境運輸及工務局常任秘書長進一步表示，政府當局知道專利巴士、公共小巴及的士業界對於擬議鐵路對其生意的影響感到關注。因此，政府當局認為地鐵公司必須進行詳細的研究，以評估上述影響。她向委員保證，政府當局會在有關過程中蒐集運輸業界的意見。

59. 署理環境運輸及工務局常任秘書長補充，環境運輸及工務局一直與規劃署保持密切聯繫，確保及時提供一切所需的運輸基礎設施，以應付南區及西區各項已承諾進行及新訂的發展項目，包括該等與旅遊業發展有關的項目。因應委員的要求，政府當局將於會後告知規劃署現正進行的研究預計將於何時完成。

政府當局

60. 署理環境運輸及工務局常任秘書長亦表示，政府當局已研究南港島鐵路／西港島線的繁忙時間最高載客量。南港島鐵路的繁忙時間載客量較西港島線高。初步評估顯示，南港島鐵路在2016年的繁忙時間繁忙方向載客量，將不大可能超逾每小時17 000人次的水平。地鐵公司建議興建的中型鐵路系統預計將足以應付直至2030年的需求。

61. 署理環境運輸及工務局常任秘書長向委員闡述政府當局現時有關四號幹線的計劃，並表示當中涉及多項事宜。景觀影響將是研究兩個高架橋路線方案時需要小心考慮的問題。此外，政府當局亦須檢討擬議高架橋路線B方案，能否符合終審法院就海港填海工程訂定的有關“凌駕性公眾需要”的驗證標準。

62. 有關南港島鐵路／西港島線及四號幹線在紓緩現有道路網絡交通擠塞情況方面的表現，署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，根據最新的交通評估結果，建造南港島鐵路／西港島線只會令薄扶林道及香港仔隧道在2016年的路面交通流量減少約10%。另一方面，四號幹線兩個路線方案在紓緩香港仔隧道交通擠塞情況方面的成效相若，有關的行車量／容車量比例將會由1.2下降至1.1。至於薄扶林道沿線的交通情況，該兩個路線方案的成效則各不相同。如選擇方案1，介乎蒲飛路與沙宣道之間的薄扶林道關鍵路段的行車量／容車量比例，將會在2016年由1.1下降至0.8。至於方案2，則只會在紓緩該路段交通擠塞情況方面取得輕微成效。由於未能與數碼港及附近的區內道路連接起來，方案2在2016年的行車量／容車量比例只有0.4。相比之下，方案1於同期的行

車量／容車量比例可達到0.5，由此可見，方案2的使用率偏低。

63. 署理環境運輸及工務局常任秘書長亦特別指出，在直至2016年的一段時間內，政府當局會推行中期交通改善措施，以便在沒有四號幹線的情況下，把薄扶林道沿線地區的交通情況改善至可接受的水平。當局現正按照計劃推行有關的工作，並正進行初步規劃及設計工作。建造工程會如期在2005年年中展開，並在2006年年底／2007年年初完成。

64. 署理環境運輸及工務局常任秘書長察悉委員對於有需要及早就此事作出決定一事感到關注，並表示一如政府當局所作解釋，當局需要更多時間研究地鐵公司的建議，並會要求地鐵公司進行更詳細的研究，探討南港島鐵路／西港島線對其他交通工具的影響，以及如何可減輕有關的影響。與此同時，政府當局會繼續進行四號幹線的規劃工作。她向委員保證，當局知道市民對此事感到關注。然而，鑒於所涉及的款額相當龐大，該兩項工程計劃將不大可能同時實施。因此，政府當局有必要仔細評估兩項工程計劃的成本效益及交通成效，然後才作出明確的決定。在此方面，署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，政府當局會竭力在未來6個月內處理有關事宜，並在有任何新發展時立即向事務委員會作出匯報。

考慮就南港島鐵路／西港島線作出資助

65. 楊森議員及何鍾泰議員詢問，政府當局對於為興建南港島鐵路／西港島線提供資助一事有何立場。

66. 署理環境運輸及工務局常任秘書長表示，鐵路發展的目的必須是為整體社會帶來交通及其他方面的效益。有關為鐵路發展作出資助的問題，必須由政府作出仔細的研究，以確保在面對眾多殷切需求的情況下盡量善用社會資源，而不會輕率作出資助。政府當局尤其會考慮有關地區的土地用途規劃及發展，藉以對興建擬議鐵路的時間安排及需要作出審慎的研究。因此，現時就當局將會以何種形式提供資助(如有的話)作出揣測，實屬言之過早。

議案

67. 梁富華議員提述在是次會議舉行之前隨立法會CB(1)1970/03-04(01)號文件送交委員的議案擬稿，並表示他已因應團體代表／個別人士及委員所提出的意見，

對該項議案作出輕微修改。梁議員強調，鑒於西鐵近期的業績，政府當局應審慎研究在現階段推行南港島鐵路／西港島線工程計劃的需要及成本效益。因此，他提出一項議案，促請政府擱置任何有關南港島鐵路／西港島線的進一步發展及規劃，以待當局就南區及西區的最新人口增長作出檢討，以及就南區發展成為旅遊業／商業中心進行土地用途規劃。在此期間，政府應加快進行興建四號幹線的研究及決策過程，以應付區內居民的交通需求。有關議案的措辭如下：

“本事務委員會促請政府暫時擱置港島南、西鐵路的發展規劃，並重新評估港島南、西區的人口增長，以及發展南區成為旅遊／商業中心的計劃，在此期間則盡快研究並落實興建四號幹線(前稱七號幹線)，以應付該等地區居民的交通需求。”

68. 委員同意處理上述議案。

69. 劉健儀議員重申，她認為政府當局應考慮其把南區發展成為旅遊業／商業中心的土地用途規劃，對推行擬議南港島鐵路／西港島線的需要作出檢討。她對所提出的議案表示支持，並扼要重述先前就有關工程計劃進行討論時，事務委員會曾通過一項議案，籲請政府當局盡早實施由堅尼地城至香港仔，主要以隧道形式建造的七號幹線(現改稱四號幹線)工程計劃。

70. 陳偉業議員對上述議案表示支持。他表示一直以來，市民的一般期望是最終會同時實施該兩項工程計劃。然而，鑒於目前的財政狀況，此種想法顯然是不切實際的。因此，他認為政府當局應考慮所有有關因素，就推行哪一項工程計劃採取明確的立場。當局繼而應進行公眾諮詢，蒐集市民對未來路向的意見。周梁淑怡議員對他的意見表示贊同。

71. 鄭家富議員代表屬民主黨的立法會議員發言時表示，民主黨不支持所提出的議案。鑒於區內居民一直以來要求當局在區內提供鐵路服務，民主黨不贊成擱置南港島鐵路／西港島線的任何進一步發展及規劃。此做法有違政府以鐵路作為公共運輸系統骨幹的既定政策。儘管現時財政預算出現赤字，但他表示政府當局有責任繼續研究同時實施該兩項工程計劃的建議，並在認為有充分的交通理據支持時付諸實行。楊森議員亦表達了相若的意見。

72. 黃宏發議員表示，政府當局的立場是必須獲得更多資料及作出進一步的評估，然後才可就南港島鐵路／西港島線及四號幹線工程計劃作出決定。有見及此，事務委員會現時就籲請政府當局擱置鐵路方案的議案進行研究，實屬言之過早。因此，他反對該項議案。

73. 何鍾泰議員重申，他認為鐵路及道路基建的發展並非互相排斥。他認為兩項工程計劃的規劃工作均不應擱置，並表示會表決反對該項議案。

74. 主席代表屬民主建港聯盟的立法會議員發言時表示，民主建港聯盟並不支持該項議案，因為現時決定應擱置哪一項工程計劃，實屬言之過早。較為恰當的做法是在政府當局向事務委員會作出匯報後，就此事作進一步的討論。

75. 主席把上述議案付諸表決。結果有6名委員表決贊成該項議案，有3名委員則投反對票。主席宣布該項議案獲得通過。

76. 鑒於時間所限，委員同意將隨後有關“隧道與收費道路的建設和營運”的事項，押後至日後舉行的會議進行討論。

(會後補註：有關項目其後訂於事務委員會2004年6月25日會議上進行討論。)

VI. 其他事項

77. 議事完畢，會議於下午1時05分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年7月21日