

# 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2007 年 11 月 22 日

## 總目 708－非經常資助金及主要系統設備 資助金－雜項 11YD－地下鐵路西港島線－財務資助

請各委員向財務委員會建議－

- (a) 把 **11YD** 號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為「地鐵西港島線－設計階段財務資助」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 4 億元；以及
- (b) 把 **11YD** 號工程計劃的餘下部分保留為乙級。

### 問題

我們有需要把地下鐵路(下稱「地鐵」)港島線由上環延伸至堅尼地城，以改善中西區的交通情況和更便利市民。這項工程計劃也有助促進經濟活動和改善生活環境。

### 建議

2. 路政署署長建議把 **11YD** 號工程計劃的一部分提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 4 億元，用以向地鐵有限公司(下稱「地鐵公司」)提供財務資助，支付擬議西港島線項目根據《鐵路條例》(第 519 章)獲授權的設計階段開支。運輸及房屋局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. 11YD 號工程計劃的範圍包括非經常補助金，供政府向地鐵公司提供財務資助，令西港島線項目在財務上可行。

4. 西港島線是現有港島線的鐵路支線，長 3 公里，由上環站至堅尼地城，並有兩個地下中途站設於西營盤和香港大學。西港島線擬議走線圖載於附件 I。

5. 這項工程計劃現建議提升為甲級的部分，是向地鐵公司提供財務資助，以支付西港島線項目根據《鐵路條例》(第 519 章)獲授權的設計階段開支，包括—

- (a) 西港島線鐵路工程的詳細設計，以及受西港島線影響的政府設施<sup>1</sup>相關的重置工程；
- (b) 相關的工地勘測工作；
- (c) 建造工程規劃、擬備招標文件和評審標書；
- (d) 進行公眾諮詢和處理西港島線鐵路方案的反對意見；以及
- (e) 相關的前期工程和收地前的開支。

6. 地鐵公司打算在 2009 年年初展開西港島線建造工程，以期在 2013 年／2014 年竣工。西港島線項目暫時預計可在 2008 年年底，根據《鐵路條例》(第 519 章)獲授權實施，屆時我們會提請財務委員會批准撥款，支付政府向地鐵公司提供財務資助的餘下部分。

---

<sup>1</sup> 受影響的主要設施包括堅尼地城游泳池和戴麟趾康復中心。當局建議在這兩個地點，分別設置擬議的堅尼地城站和西營盤站出入口。

## 理由

7. 以鐵路為本港交通運輸系統的骨幹，是我們既定的運輸政策。西港島線項目會帶來重大的交通和經濟效益，並為中西區提供既環保又具效率的集體運輸工具。

8. 目前，市民往返中西區，主要依賴路面交通工具。西港島線建成後，會為中西區提供快捷可靠的服務，並為市民帶來重大經濟效益，這主要在節省交通時間方面。目前，在繁忙時間，乘搭路面交通工具來往堅尼地城與上環這 3 公里的路程，需時 15 至 25 分鐘不等。相比之下，乘搭西港島線，同一車程需時不多於 8 分鐘。我們估計，到 2016 年，市民乘搭西港島線，可節省合共 1 200 萬小時，而西港島線帶來的經濟效益，包括通車 40 年內節省交通時間的效益，估計約為 440 億元(按 2006 年價格計算)。

9. 中西區屬傳統地區，重新發展潛力頗大。西港島線建成後，交通情況會有所改善，可望促進更多經濟活動和重新發展，令區內增添活力。

10. 在 2007 年 10 月 23 日會議上，行政會議建議，行政長官指令－

- (i) 應要求地鐵公司展開擬議西港島線項目的進一步規劃和詳細設計工作；
- (ii) 應利用高街前半山警署用地，重置目前位於般咸道的戴麟趾康復中心的設施；
- (iii) 應從基本工程儲備基金總目 708「非經常資助金及主要系統設備」項下撥款，以非經常補助金形式，填補西港島線的資金差額；以及
- (iv) 應分兩個階段向立法會申請撥款，以支付設計階段的開支，然後填補因建造、營運和維修保養西港島線而出現的資金差額。

## 財務資助

11. 估計西港島線的建設費用為 89 億元(按 2006 年 1 月價格計算), 包括設計費用、鐵路工程建造成本、購買列車, 以及重置受西港島線影響的政府設施的費用。地鐵公司表示, 西港島線的收入只可支付營運成本和部分建設費用, 所以估計項目的資金差額<sup>2</sup>約為 60 億元(按 2007 年 1 月的現值淨額計算)。我們會根據政府稍後委任的獨立財務顧問的意見, 詳細審核擬議工程計劃預算費和最終所需的財務資助金額。我們亦已確定須由政府撥款進行一些必要公共基建工程, 以改善西港島線車站附近的人流和車流。估計必要公共基建工程的建設費用約為 1 億元。

12. 政府向來主要藉批出物業發展權, 提供財務資助, 以填補大部分鐵路項目的資金差額。不過, 由於西港島線沿線或毗鄰缺乏合適土地可供發展, 必須考慮其他的資助方法。政府擬藉提供非經常補助金, 資助西港島線項目。這筆補助金擬用作前期款項, 減少這個項目的建設費用, 以推動地鐵公司展開工程。鑑於西港島線項目在財務上不可行, 如政府沒有提供資助, 地鐵公司實在難以進行這個項目。

13. 為鐵路項目提供財務資助的模式, 應按項目的獨特性而定。政府會按個別鐵路項目的情況, 顧及鐵路走線和配合車站上蓋發展的需要等因素, 考慮以最可行的方案提供財務資助。鐵路加物業發展模式仍然是其中一個可行方案。

14. 這是當局首次建議向按照商業原則營運的上市公司批出這類補助金, 因此有需要開列準則, 訂明向牟利機構批出非經常補助金以進行非政府工程計劃所需符合的條件—

- (a) 非經常資助金應用以推動有關機構承擔進行工程計劃; 該機構如沒有這筆補助金, 就不會承擔進行該項工程計劃;

---

<sup>2</sup> 鐵路項目在扣除預計開支後, 如所有預計收入現值少於預期的資本回報, 即屬財務上不可。不足之數稱為資金差額。

- (b) 有關工程計劃應為大型基建項目，可望為公眾帶來重大社會和經濟效益，並與政府的政策目標相符，但預計該項工程計劃對有關機構來說，在財務上是不可行的；
- (c) 政府應已詳細考慮是否另有其他機構無需非經常資助金而能承擔進行有關工程計劃，以及所有其他可使該項工程計劃獲承擔進行的可行方法，最終認為批出非經常資助金是最適當的方法；以及
- (d) 批出非經常資助金的要求(如獲政府支持)須先獲立法會財務委員會批准，方可獲發非經常補助金。

15. 為更準確釐定所需的政府撥款金額，我們建議分兩個階段提供財務資助。第一階段資助用以支付根據《鐵路條例》獲授權的設計階段開支。此外，設計階段旨在更詳細界定項目的範圍，以及更準確地計算項目成本，實屬必要。在地鐵公司完成詳細設計後，政府會聘任獨立財務顧問，評估擬議項目預算費，以釐定最終所需的財務資助金額。第二階段資助用以支付西港島線項目資金差額的餘下部分。

16. 地鐵公司在獲發第一階段和第二階段的財務資助後，會分別展開西港島線項目的詳細設計工作和建造工程，並會承擔日後與建造和營運這條鐵路線相關的一切商業風險。舉例來說，即使日後西港島線的乘客量和相應車費收入，遠低於釐定資金差額時假設的數字，政府亦沒有責任向地鐵公司提供進一步的財政支援。

## 對財政的影響

17. 按付款當日價格計算，地鐵公司估計這項工程計劃根據《鐵路條例》(第 519 章)獲授權的設計階段開支為 4 億元(見下文第 18 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 為鐵路工程和重置工程進行詳細設計的顧問費	200.0
(b) 為鐵路系統和專用項目進行詳細設計	35.0
(c) 建造工程規劃、擬備招標文件和評審標書	15.0
(d) 進行公眾諮詢和處理西港島線鐵路方案的反對意見	5.0
(e) 工程計劃辦事處的租金和相關費用	20.0
(f) 行政及後勤支援工作	12.0
(g) 工程計劃管理(設計和建造工程規劃)	39.0
(h) 工地勘測	23.0
(i) 收地前的開支	40.0
(j) 相關的前期工程	10.0
(k) 機電工程營運基金收費	1.0
總計：	400.0 (按付款當日 價格計算)

路政署署長認為上述估計費用合理。

18. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下—

年度	百萬元 (按 2007 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2007-2008	400.0	1.00000	400.0

19. 建議向地鐵公司提供的財務資助，用以支付西港島線設計階段的開支，不會引致任何每年經常開支。

## 公眾諮詢

20. 我們不斷就西港島線項目的進展與中西區區議會保持緊密聯繫。中西區區議會議員一直促請政府盡早落實這個項目。
21. 運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表曾出席多個由區議員和不同政黨舉辦，並由區內居民參與的公眾論壇。
22. 我們已在二零零七年十一月九日，諮詢立法會交通事務委員會屬下鐵路事宜小組委員會的意見，委員同意將這個項目呈交工務小組委員會考慮。

## 對環境的影響

23. 西港島線項目屬於《環境影響評估(下稱「環評」)條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目。地鐵公司須就工程的施工和設施的運作申領環境許可證。地鐵公司會根據《環評條例》，提交環評報告予環境保護署署長審批，包括公開環評報告，以徵詢公眾人士和環境諮詢委員會的意見。
24. 這項工程計劃設計階段的擬議工程範圍，不會對環境造成任何不良影響。擬議工地勘測工程和前期工程，只會產生極少量建築廢物。我們會要求地鐵公司全面研究如何在日後進行建造工程計劃時，盡量減少產生建築廢物，並盡可能再用／循環使用這些廢物。

## 對文物的影響

25. 西港島線項目須利用高街前半山警署用地，因為西營盤車站其中一個出入口擬設於戴麟趾康復中心現址，該康復中心須騰空，並重置到該警署用地。前半山警署大樓屬三級歷史建築物，擬議用途不會影響其歷史價值。相反，為設計階段開支所提交的撥款申請，將包括對前半山警署進行文物影響評估，以符合古物古蹟辦事處的要求，並會進行設計工作，以復修和活化再利用該建築物。我們會就擬議復修工程與古物古蹟辦事處保持緊密聯繫。

## 土地徵用

26. 就設計階段作出的第一階段撥款建議無須徵用土地。

## 背景資料

27. 2006 年 8 月，地鐵公司完成初步設計工作，並向政府提交西港島線的修訂建議方案，其中包括擬根據《鐵路條例》(第 519 章)刊憲的方案。

28. 2007 年 10 月，我們把 **11YD** 號工程計劃提升為乙級。

29. 2007 年 10 月 26 日，我們根據《鐵路條例》(第 519 章)在憲報公布西港島線的方案。

30. 我們估計為進行第 5 段所述工程而開設的職位約有 450 個(50 個工人職位和另外 400 個專業／技術人員職位)，共提供 4 000 個人工作月的就業機會。

-----

運輸及房屋局

2007 年 11 月





維多利亞港  
VICTORIA HARBOUR

附件一  
ENCLOSURE 1

擬建西港島線  
PROPOSED WEST ISLAND LINE

現有港島線  
EXISTING ISLAND LINE

石塘咀  
SHEK TONG TSUI

上環  
SHEUNG WAN

堅尼地城  
KENNEDY TOWN

擬建在西營盤的  
鐵路車站  
PROPOSED  
RAILWAY STATION  
AT SAI YING PUN

現有上環站  
EXISTING  
SHEUNG WAN  
STATION

擬建在香港大學附近的  
鐵路車站  
PROPOSED RAILWAY STATION  
NEAR THE UNIVERSITY OF HONG KONG

擬建在堅尼地城的  
鐵路車站  
PROPOSED RAILWAY STATION  
AT KENNEDY TOWN

0 250 500 750 m  
比例尺 1 : 15 000 SCALE BAR

圖則名稱 drawing title

基本工程計劃項目第11YD號 - 地鐵西港島線 - 財務資助  
CWP ITEM NO. 11YD - MASS TRANSIT RAILWAY WEST ISLAND LINE -  
FUNDING SUPPORT

設計 designed

H. L. Lam 12/11/2007

繪圖 drawn

S. CHUNG 12/11/2007

核對 checked

S. Y. FUNG 12/11/2007

核准 approved

Y. K. WONG 12/11/2007

圖號 drawing no.

HRWWIL003-LP0003

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署  
HIGHWAYS DEPARTMENT