

## 立法會參考資料摘要

### 地鐵西港島線

#### 引言

在二零零七年十月二十三日的會議上，行政會議建議，行政長官指令:-

- (a) 應要求地鐵公司展開擬議西港島線項目的進一步規劃及詳細設計工作；
- (b) 應利用高街前半山警署用地重置現時位於般咸道的戴麟趾康復中心設施；
- (c) 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，以非經常補助金的形式填補西港島線項目的資金差額；以及
- (d) 應分兩個階段向立法會申請撥款，以支付設計階段支出的費用，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。

2. 本文件旨在告知議員有關建議。

#### 理據

##### 地鐵公司最新的西港島線建議

3. 在二零零五年六月，我們邀請地鐵公司展開西港島線項目的初步規劃和設計工作的建議。地鐵公司在二零零五年十月展開初步設計工作和環境影響評估(環評)研究。並在二零零六年八月三十一日向政府提交西港島線的修訂建議。

4. 西港島線是地鐵港島線的延線，由上環站起，終站設於堅尼地城，兩個中途站分別設於西營盤和大學。西港島線長約三公里，建議的走線圖載於附件 A。

### 交通及經濟方面的理據

5. 目前，市民往返中西區主要依賴路面交通工具。干諾道西、德輔道西和皇后大道西(包括上環與堅尼地城之間的路段)沿線交通時有擠塞。由於西區的建設早已完成，無論建造新路或擴闊現有道路以紓緩交通擠塞，都會受到很大限制。要改善該區的交通情況及更便利乘客，興建地鐵是較可行的方案。中西區區議會及地區人士一直促請早日興建西港島線。

6. 西港島線行經西區的主要人口和就業中心。到二零一六年，在西營盤、大學和堅尼地城三個新車站的服務範圍內，人口估計會達 14 萬，就業人口約達 6 萬。

7. 現時，在繁忙時間乘搭路面交通工具來往堅尼地城與上環約 3 公里的路程，需時 15 至 25 分鐘不等。相比之下，如乘搭地鐵，車程不多過 8 分鐘。因此，興建西港島線，對改善中西區的交通會有很大效益。

8. 運輸基礎設施所帶來的經濟效益，一般以道路使用者節省的時間計算。西港島線的實際經濟內部回報率每年約 8%；在二零一六年，估計可為市民合共節省 1,200 萬小時。西港島線的經濟效益，包括通車 40 年內節省的時間值及減除營運成本後，估計約為 440 億元(按二零零六年價格計算)。

9. 中西區屬傳統舊區，重新發展潛力頗大。西港島線建成後，交通情況會有所改善，可以促進更多的經濟活動和重建發展，令區內增添活力。這點是路面交通工具難以達到的，正如上文第五段提及，區內現有道路已經十分擠塞，無論是建造新路或擴闊現有道路，都會受到很大限制。

### 主要事項

#### **在前半山警署重置戴麟趾康復中心**

10. 為方便乘客往來半山區，需於般咸道設置西營盤站一個出入口。車站附近一段般咸道所有地段均已發展，大多建有私人樓宇，另有幾項政府、機構或社區設施。為免收回私人土地，當局打算在政府、機構或社區設施用地設置車站出入口。當局考慮過般咸道 9B 號戴麟趾康復中心(該中心)的位置、對現有服務的影響，以及重置工程的費用後，認為該處最為合適。

11. 位於高街已空置的前半山警署，是西區內最適合用作重置戴麟趾康復中心之用。由於前半山警署大樓屬三級歷史建築物，當局建議應以最少的干擾去保存大樓作重置用途，使其歷史價值不會受建議的用途影響。惟該建築物內部樓面總面積，不足以容納戴麟趾康復中心所有設施，故該處斜坡地台上現有的建築物需要重建，以補不足。有關部門和地鐵公司會商討有關重置戴麟康復中心的詳細安排，使其服務不會中斷。

### ***重置堅尼地城游泳池***

12. 地鐵公司在二零零五年二月提交的初步項目建議中，堅尼地城站擬設於科士街遊樂場地底。這項建議會影響幾幅包銜一些樹齡極高的樹牆。這些樹牆極具保存和美化市容價值，中西區區議會強烈提倡當局予以保留。地鐵公司檢討後認為，堅尼地城站須從原擬位置東移 70 米，與樹牆保持足夠的安全距離。新位置對乘客亦更為方便，但需要佔用堅尼地城游泳池用地。

13. 地鐵公司建議把堅尼地城游泳池遷往堅尼地城海旁與卑路乍灣公園相鄰的位置。根據規劃署現正進行的土地用途檢討，這幅用地擬作休憩 / 消閒用途；用以重設游泳池，與用地的規劃意向相符。由於堅尼地城海旁用地並未納入堅尼地城及摩星嶺分區計劃大綱核准圖第 S/H1/14 號，為配合重置建議，規劃署須申請擴展分區計劃大綱圖界線，以納入堅尼地城海旁用地，再就該幅用地建議合適的用途地帶。修訂分區計劃大綱圖須經城市規劃委員會核准。堅尼地城游泳池遷往堅尼地城海旁的開支，會由西港島線項目撥款支付，新建泳池設施亦會符合現行標準。待新泳池落成啓用後，現有堅尼地城游泳池才會清拆。

### ***把前屠場用地用作工地***

14. 為配合西港島線施工，當局已選定前堅尼地城屠場及焚化爐用地作為主要工地。土木工程拓展署已訂定計劃，安排現有建築物、構築物和煙囪的拆卸工程，以及其後的地底泥土除污工作。該署會在二零零九年年中完成清拆構築物，讓該幅用地暫時用作西港島線工地；待西港島線竣工後，再進行除污工作。

### ***重置貨車泊車位***

15. 堅尼地城海旁供重置游泳池的用地，現用作臨時停車場。我們應盡量重置因建造西港島線而取消的臨時貨車泊車位，以供西區各行業(包括與貨

物裝卸和食品批發市場有關的行業)使用。西區海底隧道入口附近的一幅土地，是最合適的地點。

### **西區公眾貨物起卸區內設置躉船轉運站**

16. 西港島線的建造工程會產生約 80 萬立方米的挖掘物料。為了盡量減輕運送挖掘物料對區內路面交通網絡的影響，有必要設置臨時躉船轉運站，把挖掘物料從海路運送至將軍澳或屯門的政府接收設施。西區公眾貨物起卸區西端一小部分地方，將會用作設置躉船轉運站。

### **香港大學站入口**

17. 大學站會有兩個入口設於薄扶林道，方便半山區的乘客特別是香港大學的學生和教職員。西面入口會經一條橫跨薄扶林道的行人天橋，連接香港大學建議的百周年校園擴建部分。另一入口將設於黃克兢樓前面大學的西面入口。這個入口設有升降機，通往車站大堂、薄扶林道和香港大學平台。

### **收地**

18. 西區屬高度發展的地區，樓宇密集。西港島線的隧道、車站和橫坑大多會深入地底，盡量避免與地面建築抵觸。我們已盡力探討不同的工程方案，盡量縮小收地範圍，但最終無法避免收回非常少數在西區的私人地段，以方便建造工程及設置車站出入口。

### **財務安排**

#### **資金差額**

19. 西港島線的預算建設成本為 89 億元(按二零零六年價格計算)，包括設計費用、鐵路工程建造成本，以及受西港島線影響的政府設施重置的費用。該公司最近向我們表示，該項目相應的資金差額估計約達 60 億元(按二零零七年一月的淨現值計算)。

#### **資助西港島線項目的需要**

20. 以鐵路作為本港運輸系統的骨幹，是當局的既定政策。西港島線項目的交通和經濟效益顯著，同時為中西區提供環保而方便快捷的集體運輸工具。中西區區議會一直促請當局早日落實西港島線項目。如上文第 5 至 9 段

詳述，從交通角度來看，建造西港島線理據充分，亦為區內居民所喜聞樂見。

21. 二零零零年地鐵公司首次公開招股時，政府在公開招股章程向投資者確認：

- (a) 地鐵公司在任何新鐵路項目的投資上，須有適當的商業回報率；
- (b) 為了使某項新的鐵路項目能取得商業回報率，以及讓地鐵公司維持目前的財政地位和財務狀況，政府可能有需要提供財政及其他支援；
- (c) 地鐵公司在任何新鐵路項目的商業回報率，一般為加權平均資本成本加 1% 至 3%；以及
- (d) 政府不會在未經地鐵公司的同意下，要求該公司建造和營運任何新的鐵路項目。

### **資助方式**

#### *(i) 批出物業發展權*

22. 我們曾考慮西港島線採用鐵路加物業發展模式，在車站/車廠上蓋或鐵路沿線附近用地發展物業，有助鐵路及其他設施的整合和協調發展。不過，鐵路的走線經過西區樓宇密集的地區，而西營盤站及大學站均深入地底，建於現有構築物之下，沿線有可能發展物業的用地，只有堅尼地城站。該站部分位於堅尼地城游泳池現址，部分位於科士街遊樂場地底。堅尼地城站約只有 1.9 公頃用地的物業發展收益，將遠遠低於預計的 60 億元資金差額總數。

#### *(ii) 非經常補助金*

23. 政府向來主要藉批出物業發展權以填補大部份鐵路項目的資金差額，由於西港島線沿線或附近缺乏適合的土地作鐵路加物業發展，有需要考慮其他資助的方式。政府擬藉提供非經常補助金資助西港島線項目。批出非經常補助金的用意，是降低鐵路公司建造西港島線的成本，推動這個項目的開展。鑑於西港島線項目在財務上不可行，如欠缺政府財政資助，該公司難以進行這個項目。政府無意經常補貼鐵路項目的營運。

24. 地鐵公司收到政府的非經常補助金後，會開展西港島線項目，並會承擔日後建造和營運這條鐵路的一切商業風險。舉例來說，即使日後西港島線的乘客量及相應車費收入，遠遠低於釐定資金差額時假設的數字，政府沒有責任再向地鐵公司提供資助。

### **向鐵路公司提供非經常補助金的準則**

25. 歷來基本工程儲備基金項下基本工程的非經常資助金，只向非牟利機構提供，例如醫院管理局、專上院校及辦學團體。這是當局首次打算向按照商業原則營運的上市公司批出這類補助金，因此需要開列準則，訂明向牟利機構批出非經常補助金以進行非政府工程項目所需符合的條件：

- (a) 非經常資助金應用來推動相關機構承接工程項目；相關機構如沒有非經常補助金，不會承接該項目；
- (b) 有關項目應為大型基建項目，能為公眾帶來顯著的社會、經濟及環保效益，並與政府的政策目標相符，但預計該項目對相關機構是財務上不可行的；
- (c) 政府應已詳細考慮是否另有機構無需非經常資助金而能承接該項目，以及其他可使該項目有機構承接的所有可行方法，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通過，方可發放非經常補助金。

26. 西港島線是西區居民期待已久，及公眾大表支持的交通基建項目，在交通、經濟、環境方面，均有落實項目的理據。我們認為，西港島線符合上文第 25 段所列各項準則。有關的撥款申請，會由財務委員會審核。另外，我們建議日後處理同類個案並認為這種資助模式是最適當的方法時，應採用上述準則。

### **分兩期資助**

27. 為更加準確決定政府將需要資助的金額數目，我們同意分兩期資助西港島線。第一期資助設計階段支出費用，我們必須先有詳細設計，才能仔細界定項目範圍，更準確計算項目成本。路政署和財經事務及庫務局會委聘獨立顧問核實詳細的成本數字，及計算該項目的資金差額。事實上，大型公

共工程通常分兩期融資，先後支付設計費用及建造費用。第二期資助是用以填補資金差額的餘下部份。一俟這項鐵路計劃根據《鐵路條例》的規定獲授權進行，及已簽立工程項目協議後，政府便會發放這筆資助。

28. 我們會向財務委員會申請從基本工程儲備基金總目 708 項下撥款，分兩期資助地鐵公司進行西港島線項目。

29. 資助鐵路項目的模式是基於項目的獨特性而定，政府會按個別鐵路項目的情況，如走線及配合車站上蓋發展的需要等因素，來考慮最可行的方案提供資助。鐵路加物業發展模式將仍是其中一種可行的資助方案。

### **必要的公共基建工程**

30. 我們已確定需進行一些由政府撥款建造的必要公共基建工程，以改善西港島線車站周圍的人流及車流。必要的公共基建工程建設費用估計約 1 億元。我們打算按照以往推行鐵路項目的安排，把工程的設計及建造交託地鐵公司進行。一如其他鐵路項目的安排，基建工程費用會從基本工程儲備基金總目 706—公路項下撥付。

### **對非鐵路公共交通工具的影響**

31. 我們曾評估西港島線對路面公共交通工具的影響。評估結果顯示，預計會有部份原先使用路面交通工具的乘客，會改乘西港島線。

32. 為維持受影響公共交通服務的整體效率，及盡量避免西港島線通車後出現不必要的競爭和資源重疊，有需要從不同層面協調各種公共交通工具的運作，包括重組網絡、更改路線及調整班次，

33. 適當時我們會就初步服務重組方案，諮詢受影響的路面公共交通業界和相關區議會。

### **工程計劃**

34. 我們打算在二零零七年十月稍後時間在憲報刊登西港島線鐵路方案。反對意見如能及時處理，西港島線可望於二零零九年動工，二零一三或二零一四年竣工。

## 建議的影響

**B**

35. 附件 B 載述擬建的西港島線對財政、公務員、經濟、環境和可持續發展的影響。建議符合《基本法》，包括有關人權的條文。建議對生產力沒有影響。

## 公眾諮詢

36. 我們一直就西港島線項目的進展與中西區區議會保持緊密聯繫，區議員一致促請政府及早落實該項目。

37. 運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表與區內居民曾一同出席多個由區議會議員和政黨舉辦的公眾論壇。

38. 我們在二零零五年諮詢立法會交通事務委員會。委員會促請政府及早落實西港島線項目。在二零零七年三月，交通事務委員會屬下鐵路事宜小組委員會聽取西港島線項目最新的進展後，亦表達相近的意見。

## 宣傳安排

39. 我們會發新聞稿公布行政會議的決定。

## 負責人員

40. 負責人員是本局首席助理秘書長(運輸)陳志恩先生(電話:2189 2187)。

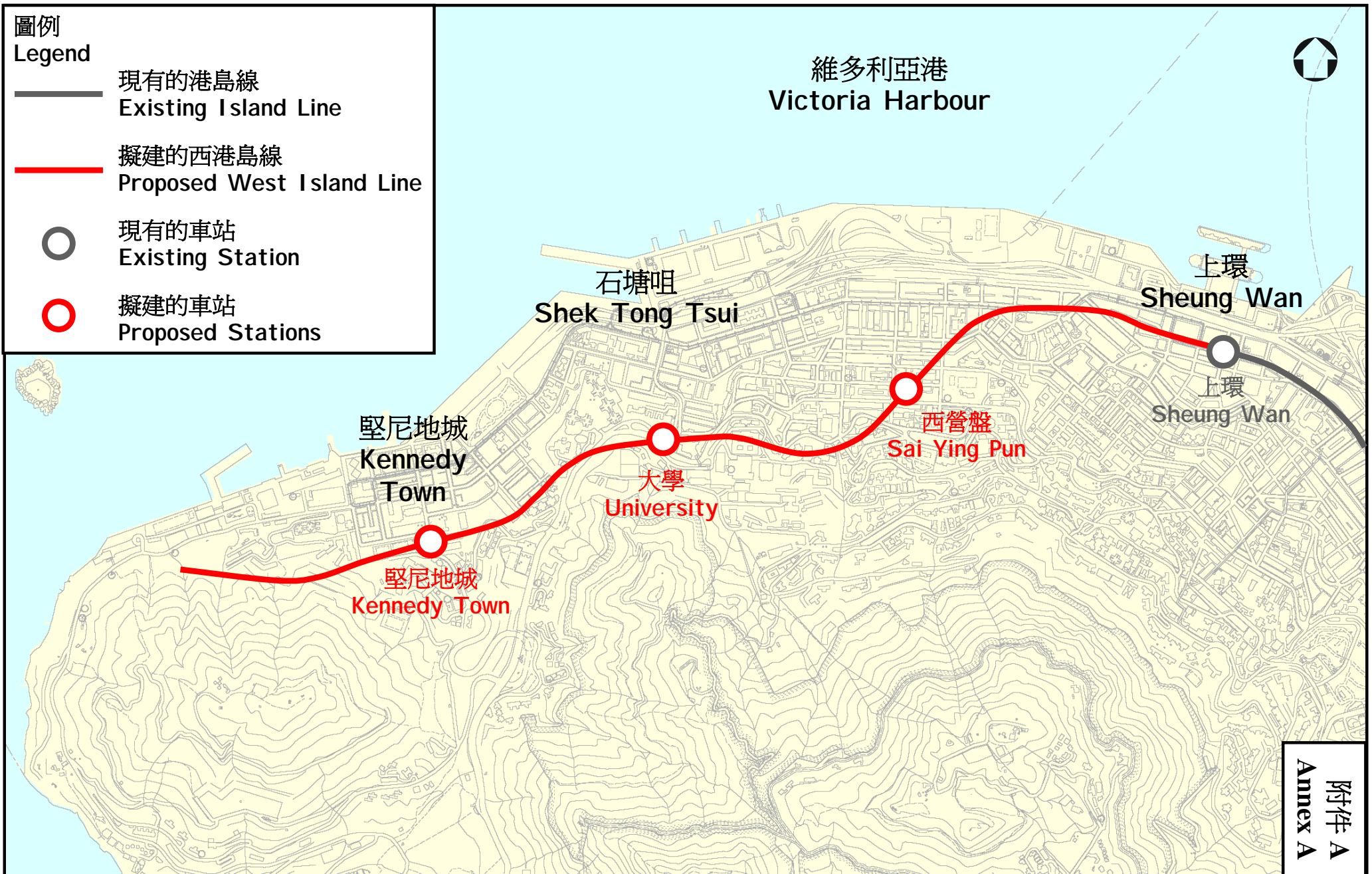
運輸及房屋局

二零零七年十月二十三日



# 西港島線走線圖

## Alignment of The West Island Line (WIL)



## 西港島線項目的影響

### 對財政和公務員的影響

從投資角度來看，地鐵公司若單以車費收入計算收益，西港島線項目在財務上並不可行。因此，若推行這個項目，地鐵公司需要政府資助。地鐵公司估計，若無物業收益資助，西港島線的資金差額約為60億元(二零零七年一月的淨現值)。我們會在詳細規劃和設計階段，與地鐵公司確定資金差額。我們建議向地鐵公司發放非經常補助金，全數填補資金差額。資助可分兩期批出，第一期撥款估計約4億元，用作支付設計階段支出的費用；餘下約56億元的主要撥款將留待第二期批出。一俟政府決定推展西港島線項目，有關各方會按照既定的資源分配程序，申請非經常及經常撥款。

### 對經濟的影響

2. 根據地鐵公司在二零零六年八月提交的修訂建議，我們估計西港島線可產生的經濟效益，包括通車40年內節省的時間值及減除營運成本後，約達440億元(按二零零六年價格計算)，這些經濟效益包括道路使用者所節省的時間、經營者所減省的經營成本以及安全效益。西港島線的經濟內部回報率約為每年8%。

3. 除上述經濟效益外，提供集體運輸交通工具應有助提升整體經濟效率(例如可靠、通達、舒適、潔淨的程度，空氣質素和噪音環境的改善等)，令西區舊區重現生機，從而帶來其他間接效益。

### 對環境的影響

4. 西港島線屬《環境影響評估條例》(環評條例)的指定工程項目。地鐵公司正就西港島線進行環評研究。

5. 地鐵公司進行環評研究時，會正視各項主要的環境問題，包括施工時和營運時的噪音影響(特別是經地面傳送至走線沿線物業的噪音)、水質影響、廢物管理、土地污染問題、對文物的影響，以及景觀和視覺影響。

## 對可持續發展的影響

6. 可持續發展初步評估結果顯示，擬建的西港島線能讓更多使用路面交通工具的乘客改乘地鐵，長遠而言，應有助改善客運流通和空氣質素。至於該項目的潛在問題，包括施工時和營運時產生的噪音、工地造成的空氣污染、空地面積減少，以及挖掘隧道產生的廢物，我們會在詳細規劃階段徵詢相關部門的意見，審慎處理。在施工期間，我們會實施臨時交通安排，盡量減少干擾。待完成詳細規劃後，我們會檢討整個項目對可持續發展的影響。