

檔號：THB(T)CR 11/1016/99

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

地鐵西港島線的設計階段財務資助

目的

本文件旨在徵求委員支持向地鐵有限公司(地鐵公司)提供財務資助，藉以支付擬議西港島線項目在根據《鐵路條例》(第 519 章)下，獲得授權實施前的設計階段所支出的費用。按付款當日價格計算，估計所需費用為 4 億元。

背景

2. 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—非經常補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。

3. 我們已在二零零七年十月將“地鐵西港島線—財務資助”項目提升至乙級。

4. 我們已在二零零七年十月二十六日，根據《鐵路條例》(第 519 章)在憲報刊登西港島線的方案。待行政長官會同行政會議授權實施有關方案後，地鐵公司希望在二零零九年展開建造工程，以期在二零一三年／二零一四年竣工。

項目的範圍和性質

5. “地鐵西港島線—財務資助”的範圍，是向地鐵公司提供補助金，以期令西港島線項目財政上可行。

6. 我們現建議提升至甲級的部分項目，是向地鐵公司提供資助，藉以支付西港島線項目在根據《鐵路條例》(第 519 章)下，獲得授權實施前的設計階段所支出的費用，包括：

- (a) 西港島線方案的詳細設計，以及因應西港島線而需重置的政府設施¹的相關工程的設計；
- (b) 相關的實地勘測工作；
- (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。

理據

7. 實施西港島線項目的詳細理據，載於二零零七年十月二十三日發出的立法會參考資料摘要。

¹ 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及西營盤站出入口。

對財政的影響

8. 西港島線的預算建設成本為 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益只可彌補營運成本及部份建造成本，估計項目的資金差額²約為 60 億元(按 2007 年 1 月的淨現值計算)。我們會根據路政署和財經事務及庫務局稍後委任的獨立財務顧問的意見，詳細審議項目的造價估算及資金差額的最終數目。我們也已經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。

9. 現建議提升至甲級的部分項目的費用，按付款當日價格計算為 4 億元，詳細資料載於附件 A 的工務小組委員會參考文件初稿內。

A

未來路向

10. 我們計劃在二零零七年十一月二十二日工務小組委員會會議席上，諮詢委員的意見，並在二零零七年十二月十四日徵求財務委員會批准有關項目。

徵詢意見

11. 請各委員支持上述撥款建議，以便政府向地鐵公司提供資助，支付擬議西港島線項目在根據《鐵路條例》(第 519 章)下，獲得授權實施前的設計階段所支出的費用。

運輸及房屋局

二零零七年十一月五日

² 鐵路項目在扣除預算總開支後的預算總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行，不足之數稱為資金差額。

財務委員會 工務小組委員會討論文件(初稿)

2007 年 11 月 22 日

總目 708—非經常補助金及主要系統設備
補助金—雜項
8011YD—地鐵西港島線—財務資助

請各委員向財務委員會建議 –

- (a) 把 **8011YD** 號項目的一部分，稱為「地鐵西港島線—設計階段財務資助」，提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 4 億元；以及
- (b) 把 **8011YD** 號項目的餘下部分保留為乙級。

問題

我們有需要把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及更便利乘客，西港島線項目也有助促進經濟活動及改善市民生活環境。

建議

2. 路政署署長建議把 **8011YD** 號項目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」)提供資助，藉以支付擬議西港島線項目在根據《鐵路條例》(第 519 章)下，獲得授權實施前的設計階段所支出的費用。運輸及房屋局局長支持這項建議。

項目的範圍和性質

3. **8011YD** 號項目的範圍，是由政府向地鐵公司提供補助金，以期令西港島線項目財務上可行。

4. 西港島線是地鐵港島線的延線，長約 3 公里，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香港大學。西港島線建議的走線圖載於附錄 I。

5. 我們現建議提升至甲級的部分，是向地鐵公司提供資助，藉以支付西港島線項目在根據《鐵路條例》(第 519 章)下，獲得授權實施前的設計階段所支出的費用，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¹相關的重置工程；
- (b) 相關的實地勘測工作；
- (c) 建造規劃、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. 行政會議作出指令後，政府已在 2007 年 10 月底要求地鐵公司展開西港島線的詳細設計工作。該公司計劃在 2009 年年初展開西港島線的建造工程，以期在 2013 年／2014 年竣工。西港島線項目暫時預計可於 2008 年年底，根據《鐵路條例》(第 519 章)獲得授權實施，屆時我們會向財務委員會申請撥款，填補資金差額的餘下部分。

理據

7. 以鐵路為本港交通運輸系統的骨幹，是我們的既定政策。興建西港島線會帶來很大的交通和經濟效益，並為中西區提供既環保，又有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，並為市民帶來很大的經濟效益，主要體現於所節省的交通時間。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，如乘搭西港島線，車程會不多於 8 分鐘。我們估計，

¹ 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及西營盤站出入口。

在 2016 年，西港島線可為市民合共節省 1,200 萬小時，而西港島線帶來的經濟效益，包括通車 40 年內節省的時間值，估計約為 440 億元(按 2006 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。

10. 在 2007 年 10 月 23 日的會議上，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及詳細設計工作；
- (ii) 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；
- (iii) 應從基本工程儲備基金總目 **708**—非經常補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
- (iv) 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。

財務資助

11. 西港島線的預算建設成本為 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益只可彌補營運成本及部份建造成本，所以估計項目的資金差額²約為 60 億元(按 2007 年 1 月的淨現值計算)。我們會根據路政署和財經事務及庫務局稍後委任的獨立財務顧問的意見，詳細審議項目的造價估算及資金差額的最終數目。我們也已經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。

12. 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

² 鐵路項目在扣除預算總開支後的預算總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行，不足之數稱為資金差額。

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。

13. 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方案。

14. 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) 非經常補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補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補助金是最適當的方法；以及
- (d) 批出非經常補助金的要求(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。

15. 為更加準確決定政府將需要資助的金額數目，我們建議分兩期資助西港島線。第一期資助為項目在根據《鐵路條例》(第 519 章)下，獲得授權實施前的設計階段所支出的費用，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。當地鐵公司完成詳細設計後，路政署和財經事務及庫務局會委任獨立財務顧問審議項目造價資料，才確定最終所需的財務資助數目。第二期資助是用以填補資金差額的餘下部分。

16. 地鐵公司收到政府第一期和第二期的資助後，會分別開展西港島線項目的詳細設計工作和建造工程，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。

對財務的影響

17. 按付款當日價格計算，地鐵公司估計項目在根據《鐵路條

例》(第 519 章)下獲得授權實施前的設計階段所支出的費用，為 4 億元(見下文第 16 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用	200.0
(b) 為鐵路系統和專用項目進行詳細設計	35.0
(c) 建造規劃、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項目的反對意見	5.0
(e) 工程辦事處的租金和相關費用	20.0
(f) 行政及後勤支援	12.0
(g) 項目管理(設計和建造規劃)	39.0
(h) 實地勘測	23.0
(i) 收地前的開支	40.0
(j) 相關的前期工程	10.0
(k) 機電工程署營運基金收費	1.0
總計：	400.0
	(按付款當日 價格計算)

18. 路政署署長認為上述估計合理。

19. 如果建議獲得批准，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

20. 向地鐵公司提供擬議資助，以支付西港島線設計階段支出的費用，不會引致任何按年經常開支。

公眾諮詢

21. 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。
22. 運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表曾出席多個由區議會議員和政黨舉辦，並由區內居民參與的公眾論壇。
23. 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。[待立法會交通事務委員會會議後再作補充]

對環境的影響

24. 西港島線項目是《環境影響評估條例》(下稱《環評條例》)(第499章)附表2列明的指定工程項目。地鐵公司須領取環境許可證，方可建造和營辦有關項目。根據《環評條例》，地鐵公司須把環評報告送交環境保護署署長批准，包括公開環評報告讓公眾和環境諮詢委員會評論。
25. 項目設計階段的擬議工程範圍，不會對環境造成任何不利影響。擬議的實地勘測工程和前期工程，亦只會產生非常少量的建築廢料。我們會要求地鐵公司充分研究各種措施，以盡量減少製造建築廢料，並在日後實施建築工程時，盡量再用／循環再用建築廢料。

對文物的影響

26. 在西港島線項目中，西營盤車站的其中一個出入口將設於戴麟趾康復中心現址，該康復中心因而將會重置在高街前半山警署的位置。前半山警署大樓屬三級歷史建築物，建議的重置用途不會影響其歷史價值。相反地，是次設計階段的撥款申請，將包括對前半山警署進行文物影響評估，及透過適當的設計復修及再用該建築物，以符合古物古蹟辦事處的要求。我們會繼續與古物古蹟辦事處就建議的復修工程保持緊密的聯絡。

土地徵用

27. 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

28. 在 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。

29. 在 2007 年 10 月，我們把 **8011YD** 號項目提升至乙級。

30. 在 2007 年 10 月 26 日，我們根據《鐵路條例》(第 519 章)在憲報刊登西港島線的方案。

31. 我們估計就第 5 段進行的工程，將開設約 450 個職位(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
二零零七年十一月

西港島線走線圖

Alignment of The West Island Line (WIL)

