

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1050/09-10號文件

檔 號：CB1/PS/1/08

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2010年2月9日舉行的會議

有關西港島線的背景資料簡介

目的

此文件載列西港島線項目的背景資料，並綜述立法會議員在鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")、工務小組委員會及財務委員會(下稱"財委會")會議上，對該項目提出的主要關注事項。

背景

2. 西港島線是現有港鐵港島線的延線，由上環站起，終站位於堅尼地城，兩個中途站分別設於西營盤和香港大學(下稱"港大")附近。有關走線圖載於**附錄I**。西港島線旨在為西區提供便捷可靠的鐵路服務。西港島線亦設有行人通道，方便市民取道車站範圍內不收費區往來半山與德輔道西海旁。新鐵路線啟用後，乘客由堅尼地城往上環只需8分鐘，而現時在繁忙時間乘搭路面交通工具則需時15至25分鐘。

3. 工程亦包括興建社區設施，如連接薄扶林道及般含道至西區的快速電梯，以及重置戴麟趾康復中心和堅尼地城游泳池。

4. 2005年6月28日，行政會議決定邀請香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")展開西港島線的初步規劃及設計工作。港鐵公司其後在2006年8月向當局提交西港島線的修訂建議。2007年10月23日，行政會議決定 ——

- (a) 要求港鐵公司展開西港島線項目的進一步規劃和詳細設計工作；

- (b) 利用高街前半山警署的現址重置現時位於般咸道的戴麟趾康復中心設施；
- (c) 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；及
- (d) 分兩個階段向立法會申請撥款，第一階段支付西港島線設計階段的開支，第二階段填補西港島線建造、營運和維修保養的資金差額。

5. 財委會於2007年12月14日批准向港鐵公司提供財務資助的申請，按付款當日計算，估計所需費用為4億元，用以支付項目在獲授權實施前設計階段的開支。

6. 西港島線方案在2007年10月26日刊憲；修訂方案及更正方案亦分別於2008年9月12日及2009年1月9日刊憲。2009年3月10日，行政會議授權進行修訂後的方案。

7. 行政會議於2009年5月26日通過興建西港島線的撥款安排，在設立退還機制的基礎上，政府會提供一筆127億元(按2009年6月淨現值計算)的非經常補助金填補項目的資金差額。當局並於2009年5月26日發出立法會參考資料摘要，講述與港鐵公司商定的西港島線項目撥款安排(檔案: THB(T)CR 11/1016/99)。

8. 在2009年7月3日取得財委會撥款批准後，西港島線已於2009年7月動工興建，並計劃於2014年完工。

西港島線項目的撥款安排

9. 政府擬藉提供非經常補助金，為西港島線提供財務資助。據政府當局所述，政府向來主要藉批出物業發展權，提供財務資助，以填補大部分以擁有權模式推展的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物業發展，當局必須考慮其他的資助方法。這筆非經常補助金擬用作前期款項，減少此項目的建設成本，以推動港鐵公司展開工程。鑑於西港島線項目在財務上不可行，如政府沒有提供資助，港鐵公司實在難以進行這個項目。

10. 向港鐵公司提供的財務資助分為兩個階段。第一階段資助用以支付西港島線在獲授權實施前設計階段的開支(上述第5段)，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。

項目成本

11. 在2007年11月，政府當局向小組委員會匯報西港島線項目當時的預算建設成本為89億元(按2006年1月價格計算)。單以車費及其他非車費的收入計算收益，西港島線項目在財政上並不可行。因此，若要推行該項目，估計港鐵公司需要政府提供60億元資助(按2007年1月淨現值計算)。

12. 2009年2月，港鐵公司提交西港島線的最新財務建議。建設成本增至約154億元(按2008年12月價格計算)，修訂預算與2007年11月匯報的預算對比如下 ——

	<u>2007年10月的預算</u>	<u>2009年2月的最新預算</u>
(a) 建設成本	89億元 (按2006年1月 價格計算)	154億元 (按2008年12月 價格計算)
(b) 資金差額	60億元 (按2007年1月 淨現值計算)	127億元 (按2009年6月 淨現值計算)

13. 建設成本增加65億元(154億元－89億元)，原因是 ——

- (a) 鐵路工程範圍擴大，令相關費用增加22億元；及
- (b) 建造業價格在兩次估算的3年期間上升43億元。

建設成本增加65億元的詳細資料載於**附錄II**。

資金差額

14. 資金差額是西港島線項目預算建設成本與50年期收入的差額。一如附錄II所載，預算建設成本由89億元(按2006年1月價格計算)大幅增至154億元(按2008年12月價格計算)。據政府當局所述，由於車費凍結了數年，鐵路營運階段的預算收入相對於先前的估算有所減少。資金差額由60億元增至127億元，基本上是由於建設成本由89億元增至154億元。

退還機制

15. 為保障政府的利益，政府當局建議實施退還機制。根據此機制，假如高估非經常開支、調整費用和土地成本，相關差額均

會連利息退還政府。另一方面，假如非經常補助金不足以支付建設成本，港鐵公司便須自行承擔有關的額外費用。換言之，資金差額是政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。

向港鐵公司提供的資助總額

16. 向港鐵公司提供的資助總額為127億元(按2009年6月淨現值計算)。第一階段的資助為4億元(如按2009年6月淨現值計算，約相等於4.48億元)，已在2008年2月付予港鐵公司，以支付西港島線項目設計階段的開支(上文第5段)。因此，為港鐵公司提供資助的餘額約為123億元(按2009年6月淨現值計算)。

立法會議員就西港島線項目所作討論

17. 自行政會議於2009年5月26日通過興建西港島線的撥款安排後，當局於2009年6月1日及4日就有關撥款建議諮詢小組委員會，以便向港鐵公司提供財務資助，用以支付西港島線及相關的必要公共基建工程的費用。經諮詢小組委員會後，政府當局於2009年6月10日向工務小組委員會提交撥款建議。在工務小組委員會建議下，財委會在2009年7月3日的會議上批准有關撥款建議。

撥款建議

18. 在討論西港島線的撥款建議時，小組委員會委員普遍極為關注港鐵公司有否低估西港島線的收入及高估所需的資助。政府當局解釋，預算收入是根據輸入模型的假設，包括估算人口和就業數據及票價結構等數據計算。兩鐵於2007年合併後，在2007年12月實施一系列的降低車費措施。在2007年10月估算西港島線項目原本造價時，這些減價措施並沒有計算在內。政府當局指出，根據最新估計，到2016年時的人口及就業的預計增長將會減慢，這亦對西港島線的收入構成影響。

19. 包括鄭家富議員、王國興議員及李鳳英議員在內的一些委員關注到估算的人口／就業數據是否偏向保守，沒有考慮到西港島線為地區帶來的發展。李鳳英議員亦指出，兩鐵合併後港鐵公司在整體人手方面取得的協同效益，在估算成本時亦應考慮在內。

20. 政府當局表示，西港島線的非車費收入已由獨立工程顧問審核，而車費收入則採用完備的鐵路發展研究用的電腦模型審核。此外，當局建議實施退還機制，根據該機制，在西港島線投入營運後兩年內將會再計算資金差額。倘若因高估合約費用而高估資助款額，港鐵公司需要將差額連同利息退還給政府；倘若開

支超出預算，港鐵公司則須自行承擔額外款額，故此港鐵公司須承擔有關超支的風險。換言之，資金差額是政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。

21. 工務小組委員會／財委會部分委員亦關注到建議的財務安排，因為根據此安排，政府對西港島線的財政承擔額由60億元增至123億元，但港鐵公司的財政承擔額卻由29億元減至27億元。他們促請政府當局考慮設立穩定票價基金，要求港鐵公司撥出部分盈利注入基金。

22. 政府當局解釋，港鐵公司須按照既定的票價調整機制調整車費。政府當局重申，成本預算上升是因為建造業的價格自2006年以來上漲48%，以及工程範圍亦因詳細設計、工地勘測及過去數年進行的公眾諮詢而出現重大改變。成本預算已由獨立工程顧問審核，而該顧問的結論是有關預算是妥當的。儘管如此，為保障公眾利益，並計及2008年年底金融海嘯下投標價可能下跌的因素，政府當局建議實施退還機制。當西港島線開始營運後兩年內，當局會基於實際批出的合約造價、實際的價格調整費用及實際的土地成本款項，以及經調整的應急費用，重新評估資金差額。原定資助額較重估款額多出的款項，會連利息退還政府。假如出現不足之數，政府將無需增撥款項填補差額。

山道和般咸道通風井的選址

23. 小組委員會促請政府當局積極回應地區人士的關注，尤其是有關山道和般咸道擬建通風井對空氣和視覺造成的影響，以及施工期間進行爆破工程的影響(第27至28段)。港鐵公司解釋，鐵路的通風井不會排放不良的氣體。港鐵公司亦會探討所有可行方法，盡量縮減山道通風井的體積，以回應居民的關注。小組委員會在2009年6月4日的會議上通過以下議案——

"本會強烈要求立即動工興建港鐵西港島線，特區政府重新檢視與港鐵的財務安排，作為長遠工作目標。並督促港鐵重新檢視處理通風井及爆破工程的方法，以回應居民的憂慮。"

24. 當工務小組委員會及財委會分別於2009年6月10日及2009年7月3日的會議上考慮有關撥款建議時，工務小組委員會／財委會部分委員要求政府當局考慮有關居民提出的反建議，把擬設於山道的通風井遷往港大校園，因為很多居民認為日後鄰近港大的車站建成後，港大是主要的受惠者。工務小組委員會／財委會部分委員詢問，山道通風井的體積能否縮小，又或者可否把通風井從工程計劃中剔除。

25. 港鐵公司在回應委員的關注時指出，於2008年12月通過的西港島線環境影響評估報告明確指出，通風井在營運期間對空氣質素的影響，並不構成問題。在2009年7月3日的財委會會議上，政府當局應財委會委員的要求，同意研究能否將山道通風井遷往鄰近港大任白樓的擬議通風及機房大樓。政府當局承諾在通風井的設計有定案時，進一步諮詢立法會。至於般咸道擬建通風井的選址，政府當局解釋當局曾研究其他建議，但其他地點未能符合要求及會引起其他問題，例如永久佔用空地、需要額外的成本及建造時對地區造成更大的滋擾。

26. 政府當局所提供，綜述曾研究在山道及般咸道以外地點設置通風井的其他選址及評估的結果表列於**附錄III**。

使用炸藥爆破方法的影響

27. 西港島線項目涉及在寶翠園地底下以炸藥爆破方法建造隧道。有寶翠園居民向小組委員會及財委會提出意見，表示非常關注使用炸藥爆破的建造方法。他們要求更改隧道走線，不要在寶翠園地底下經過。港鐵公司解釋，經過寶翠園地底的隧道是唯一一條既可行且不會與其他建築物的地基有衝突的走線。由於西港島線大部分行車隧道和連接車站及出入口的行人通道(包括在寶翠園地底經過的行人通道)是深入地底的石層內，使用炸藥爆破興建西港島線大部分路段是最合適及最有效的建造方法。這些隧道並可在施工期內直接通往大學站的主挖掘區，以便工人把建築物料運往工地及移走挖掘出來的岩石，而不會引致路面交通擠塞。擬設於寶翠園北面的入口，是區內唯一一個不會涉及收回私人建築物和佔用路面的地點。

28. 小組委員會委員詢問港鐵公司將採取何種措施以紓解受影響居民的憂慮，例如為爆破工程所造成的損壞設立索償機制。港鐵公司在回應時表示會就物業的任何損壞購買第三者保險。先前的鐵路工程亦有類似安排。港鐵公司承諾會採取嚴謹的風險控制和安全措施，確保在建造期間運送、使用和存放爆炸品的安全。

最新發展

29. 政府當局建議在2010年2月9日的小組委員會會議上，就批出隧道工程合約標書及設計山道通風井的進度兩項事宜作出匯報。

相關文件

30. 相關文件一覽表載於**附錄IV**。

立法會秘書處
議會事務部1
2010年2月4日

圖例
LEGEND

- 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE
- 擬建鐵路路線
PROPOSED RAIL LINE
- 現有鐵路車站
EXISTING RAILWAY STATION
- 擬建鐵路車站
PROPOSED RAILWAY STATION



維多利亞港
VICTORIA HARBOUR

附錄 I
Appendix I

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

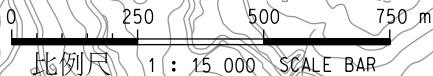
堅尼地城
KENNEDY TOWN

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



圖則名稱 drawing title

基本工程計劃項目第1QR號 - 西港島線 - 財務資助

CWP ITEM NO. 1QR - WEST ISLAND LINE - FUNDING SUPPORT

設計 designed
M. K. LI Signed 18/5/09

繪圖 drawn
H. K. TSANG Signed 18/5/09

核對 checked
M. K. LI Signed 18/5/09

核准 approved Signed 18/5/09
MATTHEW P. K. HO

圖號 drawing no.
HRWWIL003-LP0005

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

節錄自工務小組委員會討論文件(PWSC(2009-10)50)

總目 708 – 非經常資助金及主要系統設備

資助金 – 雜項

1QR – 西港島線 – 財務資助

* * * * *

18. 建設費用在 2006 年 1 月至 2008 年 12 月期間增加了 65 億元(154 億元減 89 億元)，主要因為 –

(a) 工程範圍增加約 22 億元 –

	百萬元 (按 2008 年 12 月 價格計算)
(i) 重置、補救及改善工程範圍有變	200
(ii) 鐵路工程範圍有變	1,300
(iii) 更改施工方法	200
(iv) 新增機電工程	400
(v) 新購列車	100
總計	2,200

並無附載—— 有關增加的工程範圍詳載於附件 3。

(b) 港鐵公司估計，2006 年 1 月至 2008 年 12 月的 3 年期間，建造業價格普遍上升 43 億元，增幅約為 48%。

我們選擇參考建築署的建築工程投標價格指數，檢視價格升幅對投標價增幅的影響；該項指數可讓我們直接計算已招標的政府工程的成本增幅。2006 年第一季指數(89 億元的原本

預算根據 2006 年 1 月的價格釐定)為 714, 2008 年第三季指數(最近期數字)為 1 401, 表示上述期間投標價上升 96%。2008 年第四季及其後的數據有待建築署公布。即使計及 2008 年年底金融海嘯下投標價可能下跌的因素, 我們認為港鐵公司估計的價格升幅合理。顯示建築工程投標價格指數趨勢的圖表載於附件 4。

並無附載——

並無附載—— 19. 在計算上文第 2 段所述的第二階段財務資助款額時, 我們採用了附件 5 所載的假設通脹因數。

20. 西港島線工程計劃的資金差額, 是港鐵公司在這項工程計劃 50 年營運期內預算費用和收入的現金流量經折算的總和。折算所用的折現率相等於港鐵公司加權平均資本成本¹加 1%。財經事務及庫務局已委聘獨立的財務顧問, 評估港鐵公司的加權平均資本成本和西港島線工程計劃的資金差額。財務顧問所得的結論是, 127 億元(2009 年 6 月的淨現值)資金差額可以接受。其後, 政府與港鐵公司議定資金差額為 127 億元(2009 年 6 月的淨現值), 相等於按付款當日價格計算的 127 億元。

* * * * *

¹ 加權平均資本成本是預期一家公司為其資產融資而須付出的款額。它是一家公司為滿足其債權人、擁有人和其他提供資本的人士而必須以其現有資產賺取的最低回報。在計算時, 須計及資本結構中每個成分的相對比重。

山道及般咸道通風井的選址

一 山道通風井

其他曾研究的選址	評估結果
薄扶林道香港大學黃克競樓旁的山坡	該地點位於山坡上，如要設置通風井，需要佔用斜坡旁的行車通道作為工地，因而要長時間封閉港大校園內一段行車道，這將會影響區內的交通，因此並不可行。除此，通風井需要穿越斜坡前端護土牆的地基，技術上有極大困難。
德輔道西近屈地街電車迴旋處位置	建議地點距離計劃中的香港大學車站超過350米，因遠離車站，通風效應有限。而且，建造通風井及車站之間的行人隧道需沿山道、皇后大道西及德輔道西一帶進行大規模的道路挖掘工程，包括地下管線和地下水道的改道，施工時會嚴重影響該區的交通。
城西道臨時停車場位置	該建議地點距離車站超過400米，通風效應有限。同時，該地點將會是堅尼地城游泳池重置的地點，沒有空間興建通風井。
山道公園內	通風井會佔用部份公園用地，休憩地方因而大為減少，亦有附近居民反對此建議。
香港大學薄扶林道任白樓旁的空地	該地點將會設置香港大學車站機電大樓，已沒有空間設置另一個通風井。
香港大學百週年校園內	由於校園位處薄扶林道之上，若在校園內設置通風井，豎井的深度將需約100米。這需要一幅很大的工地及供工程車輛出入口的通道，以運送工程器械及作卸泥之用。這條件未能配合香港大學百週年校園的工程和發展。

二 般咸道通風井

其他曾研究的選址	
佐治五世紀念公園內的籃球場	<p>港鐵公司曾建議將通風井設在佐治五世紀念公園內籃球場，作為西營盤車站至上環站之間的隧道通風之用。不過，由於西港島線的其他地面鐵路設施如車站出入口和通風井等，經已佔用西區大量的公眾休憩用地。在初步規劃時的公眾諮詢中收集的意見，認為應盡量避免及減少佔用區內休憩用地。</p> <p>這通風井是西營盤車站至大學站間的隧道通風設施，必需接近西營盤車站西端。但由於建議的替代地點遠離西營盤車站西端，通風效應有限。</p> <p>有建議把通風井設置於佐治五世紀念公園內的籃球場內，而把籃球場設施重置在般咸道車站出入口的站頂上的建議。經仔細研究後，港鐵公司已經確認般咸道車站出入口的站頂上並沒有足夠的空間設置籃球場。</p>
佐治五世紀念公園內近高街的斜坡上	<p>在該處設置通風井將會遮擋附近的西營盤社區中心的正面。因西營盤社區中心是一級歷史建築，這建議對文化古蹟保育而言並不可取。此外，該位置亦將佔用公園內休憩用地，並接近公園內的一所幼兒學校。這位置亦遠離西營盤車站的西端，通風效應有限。</p>
近醫院道和東邊街交界的斜坡上	<p>除了佔用公園內休憩用地及其位置較遠離擬建西營盤車站的西端而使通風效應有限等原因外，在該位置興建通風井會影響在斜坡上的大樹及樹牆，而且毗鄰醫院道一帶的醫院設施及東邊街的住宅大廈。</p>

西港島線

相關文件一覽表

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
2009年 3月31日	鐵路事宜小組委員會	立法會參考資料摘要 —— 港鐵西港島線 —— 收到反對書後授權進行方案	http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0331-thb090324-c.pdf
		會議紀要	立法會 CB(1)1544/08-09號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20090331.pdf
2009年 6月1日	鐵路事宜小組委員會	政府當局就港鐵西港島線的財務資助及必要公共基建工程提供的文件	立法會 CB(1)1758/08-09(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0601cb1-1758-1-c.pdf
		立法會參考資料摘要 —— 港鐵西港島線撥款安排	檔號：THB(T)CR11/1016/99 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0601-thbtr11101699-c.pdf
		政府當局及香港鐵路有限公司就2009年3月31日會議上提出的事宜作出的綜合回應	立法會 CB(1)1758/08-09(02)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0601cb1-1758-2-c.pdf
		會議紀要	立法會 CB(1)284/09-10號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20090601.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
2009年 6月4日	鐵路事宜小組委員會	政府當局就西港島線資金差額審核提供的文件	立法會 CB(1)1804/08-09(05)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0604cb1-1804-5-c.pdf
		政府當局就西港島線項目預算查核提供的文件	立法會 CB(1)1804/08-09(03)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0604cb1-1804-3-c.pdf
		政府當局就西港島線2007年及2009年預算比較提供的文件	立法會 CB(1)1804/08-09(04)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0604cb1-1804-4-c.pdf
		政府當局就西港島線炸藥使用提供的文件	立法會 CB(1)1804/08-09(02)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0604cb1-1804-2-c.pdf
		政府當局就西港島線通風井提供的文件	立法會 CB(1)1804/08-09(01)號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/papers/tp_rdp0604cb1-1804-1-c.pdf
		會議紀要	立法會 CB(1)741/09-10號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/panels/tp/tp_rdp/minutes/rdp20090604.pdf

會議日期	委員會	會議紀要／文件	立法會文件編號
2009年 6月10日	工務小組委員會	西港島線 —— 財務資助	PWSC(2009-10)50 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/fc/pwsc/papers/p09-50c.pdf
		西港島線 —— 主要基建工程	PWSC(2009-10)51 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/fc/pwsc/papers/p09-51c.pdf
		會議紀要	立法會 PWSC134/08-09 號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/fc/pwsc/minutes/pwsc20090610.pdf
2009年 7月3日	財務委員會	會議紀要	立法會 FC8/09-10號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/fc/fc/minutes/fc20090703.pdf 立法會 FC10/09-10號文件 http://www.legco.gov.hk/yr08-09/chinese/fc/fc/minutes/fc20090703a.pdf

立法會秘書處
議會事務部1
2010年2月4日