

立法會參考資料摘要

《鐵路條例》

(第 519 章)

港鐵西港島線

收到反對書後授權進行方案

引言

A 在二零零九年三月十日的會議上，行政會議建議，行政長官指令根據《鐵路條例》第 11(4)條，授權進行**附件 A**所述的西港島線修訂方案，並作出下文第 60 及 61 段及**附件 B**所述的建議修改。

背景

2. 二零零五年六月廿八日，行政會議決定香港鐵路有限公司(港鐵)應被邀請進行西港島線的初步規劃及設計工作。港鐵在二零零六年八月向當局提交西港島線的修訂建議。在二零零七年十月廿三日，行政會議決定應要求港鐵展開擬議西港島線項目的進一步規劃及詳細設計工作。就該決議，我們於二零零七年十一月九日向立法會交通事務委員會屬下的鐵路事宜小組委員會(小組委員會)滙報有關細節。

方案

3. 西港島線是港鐵港島線的延線，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(港大)附近。方案涉及建造長約 3 公里的鐵路系統，工程包括：

- (a) 在西營盤、港大附近及堅尼地城興建地下鐵路車站和鐵路設施，以及相關的車站入口；
- (b) 興建一條長約 2.1 公里的地下隧道，以及一條長約 0.7 公里的地下掉車／避車隧道；

- (c) 進行鐵路軌道的基面工程、土方工程、土木及結構工程和機電工程，以及興建鐵路設施，包括鐵路軌道、列車控制及通訊設施、通風井和機電設備；
- (d) 重建和修改現有道路並重新定線；進行預防或補救工程，包括鞏固現有建築物的地基及施行地層土質改善工程；以及進行附帶工程，包括相關的渠務工程、斜坡工程、環境美化工程，並重置現有的管道和設施；
- (e) 在摩星嶺徑與域多利道之間建造一個臨時地下炸藥儲存庫；及
- (f) 進行必要的公共基建工程，包括在山市街建造行人通道；興建一條橫跨薄扶林道的行人天橋，連接港大校園擬議擴建部分與車站的入口；以及在堅尼地城站興建一個公共運輸交匯處。

4. 西港島線會為往來上環與堅尼地城的市民提供便捷可靠的公共交通服務。此外，西港島線會設有行人通道，方便市民取道車站範圍內不收費區往來西半山與德輔道西海旁。西港島線的工程預期在二零零九年年中動工，不遲於二零一四年完竣。

土地要求

5. 方案涉及的總面積約為 33 公頃，其中 9 公頃為私人土地，24 公頃為政府土地。

6. 西港島線方案會影響 627 個私人地段。收地方面，西湖里附近毗連皇后大道西的兩幢私人綜合用途樓宇(即紫薇街 2 至 4 號以及皇后大道西 203 至 209 號)，以及包括正街街市西座的地層(由主水平基準以上 35 米至主水平基準以下 50 米)，需要根據《鐵路條例》收回，以便在西營盤興建車站入口。正街街市西座是在內地段第 8479 號(西園)的獨立三層建築物。此外，當局亦須根據該條例收回在 551 個私人地段內的地層，以便興建鐵路隧道。當局須就 208 個受影響的地段設定暫時佔用私人土地的權利，以進行地層土質改善工程、道路交通改道及公用設施改道的工程。

《鐵路條例》

7. 根據《鐵路條例》，當局須擬備鐵路項目，並把方案刊憲。任何人士如反對刊憲的方案，可在首次刊憲後 60 天內，向運輸及房屋局局長(局長)

提交反對書。《鐵路條例》第 11(2)條訂明局長須在 60 天反對期屆滿後的 9 個月內，又如方案經過修訂，則須就修訂提出反對的法定時限屆滿後的 3 個月內，把方案以及所有未撤回的反對個案呈交行政長官會同行政會議考慮，但行政長官容許延期則作別論。

8. 原來方案在二零零七年十月二十六日刊憲。為配合擬訂詳細設計並釋除市民在反對書中表達的一些憂慮，當局其後修訂西港島線方案，並於二零零八年九月十二日在憲報公布修訂內容。

9. 修訂內容主要關乎方案界線的改動，目的如下：

- (a) 縮減西園擬收回土地及地層的範圍；
- (b) 設定地役權及其他永久權利，取代原來方案中收回內地段第 8482 號餘段部分(港大)土地的建議；
- (c) 加入地下臨時建築通道；
- (d) 更改臨時工地和施工區的範圍；及
- (e) 修訂西營盤車站和港大附近車站各個入口的布局。

10. 至於建造鐵路而需收回的地層，為了清晰把大部分樓宇現有的樁柱及地基剔出收回範圍，當局更正方案，並於二零零九年一月九日在憲報公布。

反對意見

11. 當局共接獲 27 份反對書，其中 23 份反對原來方案，4 份反對方案修訂。針對原來方案的反對書中，有 1 宗集體反對個案(包含 117 宗個案)。2 份針對原來方案的反對書及集體反對個案中，46 宗個案的反對意見其後無條件撤回，餘下 25 份(包括集體反對個案的反對意見在內)沒有撤回。

12. 反對書的內容主要涉及下列事宜：

一般及規劃事宜

- (a) 鐵路的整體規劃及設計；
- (b) 公眾諮詢；

(c) 項目的撥款安排；

工程及環境事宜

(d) 挖掘工程及建築物的結構完整所受的影響；

(e) 建造工程對環境的影響；

(f) 文物保育；

(g) 臨時炸藥儲存庫用地；

交通事宜

(h) 鐵路對交通的影響；

土地事宜

(i) 收回土地及／或地層；

(j) 對西區重建項目及日後土地用途的影響；

(k) 暫時佔用土地；

鐵路方案

(l) 車站及車站入口其他選址或額外選址；

(m) 車站通風大樓／通風井的建議位置；

其他事宜

(n) 對公眾休憩用地的影響、生意損失、堅尼地城站的公共運輸交匯處、及早興建山市街行人通道及拆卸公廁。

13. 收到反對書後，當局和港鐵已審慎探討可否修改方案，以調解反對意見。

因應反對意見修訂方案的準則

14. 一般來說，當局如認為反對有效，會在考慮下列因素後修訂方案，務求盡量減輕或消除方案可能造成的影響：

- (a) 有充分理由、事實和文件支持反對者的關注；
- (b) 反對者的關注如屬合理，可透過技術或其他相關範疇解決，同時不會損害公眾安全(包括鐵路系統的建造和運作安全)；
- (c) 作出修訂以處理反對者的關注事項，不會導致西港島線項目的成本不合理地增加或進度不必要地延誤；及
- (d) 作出修訂以處理反對者的關注事項，不會不必要地引來更多反對意見，或整體而言不會對區內人士造成更大干擾和不便。

評估反對意見

(A) 鐵路的整體規劃及設計

15. 6 名反對者關注西港島線的整體規劃及設計有不足之處。過去三年，當局和港鐵在規劃西港島線項目期間，主動邀請公眾參與制訂西港島線方案，廣泛諮詢中西區區議會及區內居民。刊憲方案已在切實可行的範圍內顧及公眾意見。

16. 當局亦向反對者解釋，與大約 20 年前的原來走線相比，現方案採用的西港島線走線覆蓋的服務範圍大得多，並可避免大規模開挖工程和封路。此外，隧道走線是受制於可用空間、是否貼近人口較多的地區、公眾意見和工程可行性(包括土質、施工通路，以及路軌斜度及弧度的規定)。目前的建議走線可以更改的空間有限。

(B) 公眾諮詢

17. 4 名反對者關注公眾諮詢的程度。過去三年，當局和港鐵在規劃西港島線項目期間，主動邀請公眾參與制訂西港島線項目，廣泛諮詢中西區區議會及區內人士。同時，當局曾出席中西區區議會和區內團體舉辦的一連串公眾論壇。刊憲方案已在切實可行的範圍內顧及公眾意見。

18. 當局會繼續就西港島線的詳細設計諮詢區內人士、中西區區議會和其他持份者，並會在施工前及施工期間與受影響各方會面，特別詳談銜接問題、保護措施和道路改道計劃等。

(C) 項目的撥款安排

19. 1 名反對者關注政府就該項目向港鐵提供資助。當局已向反對者解釋，政府的既定政策，是以鐵路作為本港交通運輸系統的骨幹。西港島線會帶來可觀的交通及經濟效益，並受區內人士歡迎。鑑於西港島線項目需大量資金，在財政上並不可行，政府會以非經常補助金的形式向港鐵提供資助。撥款申請需經立法會財務委員會審議。

(D) 挖掘工程及建築物的結構完整所受的影響

20. 7 宗反對個案，當中包括上述的集體反對個案，關乎樓宇地底或附近會進行西港島線挖掘工程，特別關注使用鑽爆方法進行隧道工程會造成很大滋擾，並會影響樓宇的結構完整。

21. 只要設計、管制及監督得宜，爆破方法既安全又有效，常用於挖掘岩石層的隧道。我們已向反對者解釋，鑑於西港島線建於樓宇林立地區，部分隧道難免取道一些樓宇的地層。隧道設計會避免工程對地面樓宇造成不良影響。工程不大可能會過度影響隧道上方地面樓宇的結構。

22. 西港島線的設計及建造由港鐵監督，並須符合《建築物條例》及相關規例。進行詳細設計期間，港鐵已聘用合資格人士負責詳細設計，評估擬議隧道鑽挖或挖掘工程對附近樓宇的影響，並建議所需的監察計劃和緩解措施。港鐵會提交設計圖則供屋宇署審批，然後才展開工程。屋宇署將傳送有關土力及爆破事宜的圖則至土木工程拓展署土力工程處及礦務部審批。

23. 港鐵承建商進行任何爆破工程前，須按照《危險品條例》(第 295 章)申請燃爆許可證，申請程序包括向礦務部提交爆破評估報告，以供審批。爆破評估範圍包括爆破的噪音和震盪，以及對附近樓宇的影響。每次爆破使用的炸藥數量亦受嚴格管制，確保爆破工程不會影響附近建築物的結構安全，同時不會過度滋擾公眾。在工程期間，港鐵會安排工地督導人員監督爆破工程，以及定期監測爆破的震盪和噪音，以確保不超越指定上限。屋宇署及土木工程拓展署土力工程處亦會實地審查，查核是否符合規定。

(E) 建造工程對環境的影響

24. 5 名反對者關注西港島線建造工程對環境的影響，包括噪音、空氣、視覺和景觀影響。我們已解釋西港島線項目大部分工程會在地底進行。西港島線屬《環評條例》的指定工程項目，港鐵已按條例規定完成環評研究，確定西港島線的建造和運作可能對環境造成的影響，包括空氣質素、噪音、水質、廢物管理、景觀和視覺影響。

25. 環境保護署署長批准環評研究報告後，在二零零九年一月十二日向港鐵發出西港島線項目的環境許可證，並訂明相關條件。港鐵須確保西港島線的建造和運作符合許可證所載的條件、《環評條例》以及其他相關法例的規定和標準。

(F) 文物保育

26. 5 名反對者關注西港島線對文物的影響。港鐵環評研究的結果顯示，在實施建議的緩減措施後，進行建造西港島線對西區文物建築的影響十分有限。

27. 高街前半山警署將會活化，用以提供戴麟趾康復中心的服務，因為康復中心需要拆卸，騰出用地興建擬議西營盤站位於般咸道的入口。當局已就活化再用該三級歷史建築物的建議進行文物影響評估，重要文物特色將會保留。

(G) 臨時炸藥儲存庫用地

28. 2 名反對者關注擬議臨時炸藥庫用地一帶的公眾安全。當局已向反對者解釋，臨時炸藥儲存庫會深入地底堅石，盡量減低炸藥儲存庫對附近地面建築物構成的風險。炸藥儲存庫的設計、建造和運作會符合政府相關部門訂定的條款和條件。當局亦會根據《危險品條例》(第 295 章)為建造西港島線而使用、運送和貯存炸藥訂定嚴格的風險控制和安全措施。港鐵曾就炸藥貯存和運送的風險進行量化風險評估；評估結果顯示，根據政府的指引，有關風險可以接受。

29. 此外，當局向反對者解釋港鐵已徹底尋覓合適用地，並徵詢礦務部的意見，結果發現域多利道的擬議選址最為合適。當局曾就擬議選址諮詢中西區區議會，區議會認為建議可以接受，但當局必須妥善執行緩解措施。關

於交通影響方面，炸藥主要會在清晨和下午從擬建的炸藥儲存庫運送至建築工地，這項安排對現時交通流量的影響極微。

(H) 鐵路建造期間交通所受的影響

30. 4 名反對者關注西港島線建造期間交通所受的影響。我們已向反對者解釋港鐵會採用鑽挖／挖掘隧道法，在地底施工，盡量減輕西港島線施工期間交通所受的影響。挖掘出來的泥石大部分會藉輸送帶系統經專用隧道和施工豎井通道運出隧道，再用躉船運離工地棄置，這盡量減低在路面運送這些物料的需要。此外，西港島線施工期間會成立地盤聯絡小組。小組成員包括政府相關部門的代表，負責審核港鐵承建商提交的臨時交通管理計劃。

31. 4 名反對者關注到，西港島線通車後，西區各類公共交通工具的乘客需求會轉變。我們解釋一如其他鐵路項目，政府會重組鐵路服務範圍內其他公共交通服務。

32. 2 名反對者認為，封閉第一街與第二街之間西園旁邊的樓梯，會引起不便和安全問題。我們解釋港鐵在整段施工期間，會繼續開放臨時通道。

33. 1 名反對者關注在他場地內的主要車輛通道是否繼續開放。港鐵承諾，該車輛通道在西港島線整段施工期內會繼續開放。

(I) 收回土地及／或地層

34. 9 名反對者關注西港島線方案的收地及收回地層事宜。

35. 由於西區樓宇密集，西港島線隧道、車站和通路大多會深入地底，盡量避免與地面建築相撞。我們已盡力探討不同的工程方案，盡量縮小收回私人土地範圍，但最終無法避免收回土地及／或地層。至於收回土地及地層，任何人士如對受影響地段擁有可獲補償權益，可根據《鐵路條例》索償。

36. 為盡量減少收回私人樓宇及配合施工，我們已選定不同的政府土地及建築物、公園及休憩處，提供興建地面建築物(例如車站入口及通風井)的用地和所需工地。我們會如上文第 27 段所述重置戴麟趾康復中心及在城西道重置堅尼地城游泳池。

(J) 對西區重建項目及日後土地用途的影響

37. 5 名反對者關注西區及堅尼地城一些特定地點的未來發展。為滿足市民對改善生活環境的訴求，規劃署現正逐步檢討所有法定分區計劃大綱圖(大綱圖)，當中會檢討堅尼地城及摩星嶺大綱圖與西營盤及上環大綱圖。當局檢討大綱圖時，會考慮對區內發展／重建項目的樓宇高度和發展密度適度設限。檢討所得建議會提交城市規劃委員會(城規會)審閱。經城規會同意後，大綱圖的建議修訂會供公眾查閱。市民可就建議修訂向城規會申述。

38. 2 名反對者關注屋邨內電掣房的重置安排。港鐵已為臨時及永久的重置安排制訂解決方案。

39. 1 名反對者關注鐵路工程可能損害他們根據大綱圖重建大廈的權利。港鐵解釋，西港島線隧道會在大廈地底深處穿過，與基岩面相距甚遠，並會遠離大廈地基；大廈日後如重新發展，隧道對地基的影響極微。當局亦解釋，收回地層的建議不會影響相關地段的許可樓面總面積。此外，當局告知反對者，對收回的土地擁有可獲補償權益的人士，有權根據《鐵路條例》索償。

(K) 暫時佔用土地

40. 4 名反對者不贊成當局暫時佔用他們的私人地段內或附近的土地。當局已解釋這些土地是為興建鐵路設施而需暫時佔用。根據《鐵路條例》，相關用地或建築物如因鐵路工程受到騷擾，對該用地或建築物擁有可獲補償權益的人士有權向政府索償。

(L) 車站及車站入口其他選址或額外選址

41. 1 名反對者建議車站及車站入口的其他選址或額外選址。港鐵已為此研究有關方案，並斷定由於不同的理由，建議的選址是不可行。我們已向反對者解釋，西港島線方案是周全的工程研究和多年廣泛諮詢公眾的成果。所以入口的選址，均以切合公眾需要及盡量避免收回私人土地為依歸。

(M) 車站通風大樓／通風井的建議位置

一般意見

42. 14 名反對者關注堅尼地城站、港大站和西營盤站通風構築物的位置，以及環境所受的影響(包括空氣、噪音和視覺影響)。有些反對者關注到，通風構築物會令居民舉辦活動的公共地方縮減，有些則要求港鐵在其他地點興建通風構築物，並提議其他地點供港鐵考慮。

43. 我們已解釋通風構築物是地下鐵路不可或缺的部分，可保持港鐵地底車站和隧道空氣流通。西港島線的列車由電力推動，不會排放有毒氣體。此外，路軌和隧道會定期清潔。一如本港其他大部分路段均設於地底的電氣化鐵路，西港島線的運作(包括通風井)對空氣質素造成的影響極微。車站內二氧化碳的唯一來源，是站內乘客和職員呼出的空氣。通風井從站外引入的新鮮空氣，足以稀釋呼出的二氧化碳，並可保持空氣流通。鐵路設施內的空氣質素，完全符合環境保護署《管理空調公共運輸設施內空氣質素專業守則—鐵路》的一級標準，即該份指引的最高標準。

44. 至於通風井發出的噪音，港鐵會監察噪音水平，確保不會超越《噪音管制條例》規定的水平。西港島線車站和通風扇的位置深入地底，與地面通風口距離頗遠。由於氣流速度不高，並且會鋪設合適的吸音物料，噪音將會盡量減低，以符合《環評條例》的規定。

45. 如上文第 24 及 25 段所述，西港島線的環評報告已獲環境保護署署長批准。

46. 景觀影響方面，港鐵會特別留意通風井的建築設計，盡量避免影響景觀。

位於山道的通風井

47. 4 名反對者要求港鐵放棄在山道興建通風井，並提議其他地點，例如港大黃克競樓附近斜坡或空地、德輔道西或城西道附近海旁、山道花園，以及薄扶林道任白樓毗鄰用地。

48. 通風井的選址受制於鐵路的設計和走線。西區人口稠密，實難另覓地點興建通風井。港鐵已詳盡研究反對者提議的地點，但認為建議是不可行或並非更佳選擇，因為地點與車站距離太遠、工程可行性、對社區造成的滋

擾、施工期間公眾設施和交通所受的影響，以及佔用康樂場地等原因。我們已考慮一些因素如可用空間、技術可行性、成本效益、及交通及環境影響。總的來說，我們認為現建議在山道的地點是較可取的選址。

位於戴麟趾康復中心的通風井

49. 1 名反對者指，擬於戴麟趾康復中心現址興建的通風井，貼近般咸道官立小學，彼此相距只有 5 米，會令學童健康受損，因此要求港鐵改設通風井於佐治五世紀念公園。他亦表示，通風井會影響附近一帶的文物古蹟地點。

50. 除上文第 48 段所述告知反對者有關通風井選址的考慮因素外，港鐵表示，擬議通風井與般咸道官立小學真實相距約為 20 米。港鐵會設法調校通風井風葉的方向，盡量偏離學校。至於反對者提議通風井設於佐治五世紀念公園，當局回應時解釋，考慮通風井選址的因素之一，是盡量避免佔用區內的休憩用地。其他在該公園內的建議選址，會影響現有斜坡和成齡樹，並會佔用園內大幅休憩用地。

51. 環評研究已包括就文物古蹟地點進行文物影響評估研究。根據環評報告的評估結果，西港島線的建造和運作，不會損害西區的文物古蹟地點。為減輕通風井對景觀的影響，港鐵會盡量為通風井採用綠化美觀的設計。

其他通風井

52. 3 名反對者要求港鐵放棄在薄扶林道近寶翠園第 3 座興建通風井，並提議改設於港大黃克競樓附近的斜坡或空地。另有 1 名反對者要求港鐵放棄在堅尼地城站東端興建通風及機電大樓，改設於石山街附近車站入口毗鄰。一如上文第 48 段的解釋，港鐵已詳盡研究反對者提議的其他地點。基於各項相關因素，港鐵認為方案的擬議選址最為合適。

53. 1 名反對者不贊成在內地段第 7578 號餘段(山景園)地段界線的斜坡對上休憩處，興建港大站的通風及機電大樓，因為大樓會加重斜坡的荷載，日後可能引致更多斜坡保養問題。港鐵加以研究後，確定擬建的大樓不會對斜坡構成永久荷載，施工會引致暫時荷載，但屬於短期現象，鐵路工程亦不會影響斜坡日後的保養。

(N) 其他事宜

54. 除了 4 名反對者關注山道休憩用地設置通風井的影響外，另有 3 名反對者關注正街街市西座的天台花園拆卸後，公眾休憩用地會縮減。當局已向反對者解釋，天台花園會在新建的西座大樓重置。

55. 1 名反對者是正街街市西座熟食中心熟食檔的東主，關注西座熟食中心拆卸會對她和員工的生計造成不良影響。當局已向反對者解釋，西座兩個受影響的熟食檔，可在東座一樓檔位繼續營業。食環署會根據相關指引考慮豁免街市檔位租金。我們相信，長遠來說西座現址的擬議車站入口會為區內人士提供便捷的交通服務，亦有助為遷往東座的熟食檔改善經營環境。

56. 1 名反對者關注擬議公共運輸交匯處造成的交通影響和空氣污染。公共運輸交匯處是需要興建的，以便妥善協調鐵路與其他公共交通工具之間的聯運安排。由於西營盤站和港大站用地所受的限制，擬議堅尼地城站的地面用地是西港島線沿線唯一適宜闢建小型露天公共運輸交匯處的地點。由於擬議交匯處的規模較小，預計新增的車輛架次對區內交通的影響極微。

57. 1 名反對者要求在西港島線通車前及早建成山市街行人通道。港鐵表示會在工程詳細設計階段制訂詳細的工程時間表。興建該通道，會利便附近居民在西港島線完工及通車後使用鐵路服務。政府和港鐵會考慮可否及早興建該行人通道。

58. 1 名反對者關注皇后大道西與屈地街交界處的公廁會永久拆卸，並表示西港島線需要提供公廁設施。我們解釋為維持這項公共服務，石塘咀市政大廈二樓街市的公廁將會擴建，並改為 24 小時開放；該市政大廈與擬拆卸的公廁只相距 80 米左右。反對者亦關注到，科士街遊樂場的公廁亦會拆卸。當局已解釋，該公廁會在車站建造工程完成後在新建的科士街遊樂場重置。在施工期間，附近的堅尼地城士美菲路市政大廈地下 24 小時開放的公廁會繼續供市民使用。

為未撤回反對個案召開聆聽會

59. 正如上述，當局聯同港鐵已經與所有提出反對者會面，解釋鐵路方案及處理反對者的關注事項。此外，由非官方人士組成的獨立委員會，先後於二零零八年十二月二十二、二十九及三十日舉行了三場聆聽會，處理沒有撤回的反對個案。委員會認為，當局已採取公平、公開且具透明度的方式處

理反對個案。委員會亦同意，反對者已有充足機會表達意見，當局亦已因應反對者的意見，適當檢討方案。

建議修改方案

B-1
B-1
60. 為處理設定地役權及/或其他永久權利的擬議範圍，包括可能對港大主要車輛通道和黃克競樓造成的影響的反對意見，當局及港鐵進一步檢視反對者的關注事項，建議縮減擬為車站入口構築物外面用地設定的地役權及/或永久權利，限於為維修保養車站入口進出該處的權利。結果，當局會為兩處用地設定不同的地役權及/或永久權利，一如附件 B-1 圖則所示。附表項目(I)所指的用地，用於車站入口的建造和運作；附表項目(II)所指的用地，關乎為維修保養車站入口進出該處的權利。縮減項目(II)的權利後，當局需要擴大該幅用地的暫時佔用區，以興建車站入口，一如附件 B-1 圖則所示。

B-2
61. 關於西港島線涉及的西區海岸沿岸用地臨時用途，當局及港鐵已就建議諮詢共建維港委員會海港計劃檢討小組委員會(委員會)。委員會要求保留前屠場用地兩個碼頭；當局原計劃拆卸該兩個碼頭，然後該幅土地會用作西港島線工地。港鐵檢視和重新擬訂西港島線施工區的設計後，認為兩個碼頭可以保留。當局已就前屠場用地的西港島線施工區修訂擬議設計圖，現載於附件 B-2。與刊憲的施工區比較，經修訂的施工區面積減少。

呈交反對意見予行政會議

62. 處理未撤回反對個案的聆聽會召開後，我們把未撤回的反對個案、聆聽委員會的報告，以及反對者對報告有關內容所提出的意見，一併呈交予行政會議考慮。

財務安排

63. 二零零七年十一月九日，當局告知鐵路事宜小組委員會，當局會分兩個階段向立法會申請撥款，第一階段支付設計階段的開支，第二階段填補西港島線的建造、營運和維修保養的資金差額。當局在二零零七年十一月廿二日諮詢立法會工務小組委員會，及在二零零七年十二月十四日獲立法會財務委員會通過把**8011YD**號項目的一部分提升為甲級，按付款當日計算，估計所需費用為4億元，用以向地鐵提供資助，藉以支付項目在獲授權實施前的設計階段所支出的費用。

64. 當局現正慎重審議港鐵提交為西島線所需提供的財務資助的建議。我們將盡快向工務小組委員會及財務委員會提交撥款申請。若批准撥款，工程可於二零零九年中開始。

對環境的影響

65. 西港島線屬《環境影響評估條例》(《環評條例》)的指定工程項目，須為該項目的建造和運作申領環境許可證。港鐵遵照《環評條例》的規定，完成西港島線的詳細環境影響評估(環評)研究，並把環評報告提交環境保護署。當局在二零零八年十月十四日至十一月十二日公開環評報告讓公眾查閱。在公眾查閱期間，當局接獲33組合共273份市民意見書；提出意見的市民主要關注通風井的影響、景觀和視覺影響、爆破事宜，以及建造和運作階段的噪音、空氣污染和震盪問題。二零零八年十二月十五日，環境諮詢委員會(環諮會)通過環評報告。

66. 環境保護署署長考慮過環諮會和市民的意見後，在二零零八年十二月二十三日有條件批准環評報告，在二零零九年一月十二日就西港島線項目向港鐵批出附連條件的環境許可證。港鐵會落實核准環評報告各項建議緩解措施，並會遵行環境許可證的條件及其他有關環保的法例規定。

對經濟的影響

67. 西港島線是當局在《鐵路發展策略2000》建議推行的鐵路項目之一，對滿足市民的交通需求以及對維持香港經濟和社會的持續發展，極為重要。我們估計西港島線通車40年內產生的淨經濟效益約達440億元(按二零零六年價格計算)，可節省的時間已計算在內。這些經濟效益包括道路使用者節省的時間、經營者減省的經營成本，以及安全效益。

68. 除上述直接經濟效益外，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、潔淨程度和空氣質素)，令西區舊區重現生機，從而帶來其他間接效益。

對可持續發展的影響

69. 根據我們的可持續發展評估結果，擬建的西港島線能讓更多使用路面交通工具的乘客改乘鐵路，長遠而言，應有助改善客運流通和空氣質素。然而，推行西港島線項目難免會對環境造成若干不良影響，包括建造和運作

期間產生噪音、工地造成空氣污染、空地面積減少，以及挖掘隧道產生廢物。我們會採取適當措施和臨時交通安排，盡量減少這些影響。

公眾諮詢

70. 過去數年，當局及港鐵廣泛徵詢公眾對西港島線項目的意見。我們就該項目的進展與中西區區議會保持非常密切的聯繫，而運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表亦已出席一連串由中西區區議員和不同政黨舉辦的公眾論壇，與區內居民溝通。中西區區議會一直促請當局及早落實西港島線項目。

71. 開展西港島線工程之前，港鐵會成立社區聯絡小組，與受影響的業主和居民等區內人士直接溝通，並處理查詢和投訴。

負責人員

72. 負責人員為運輸及房屋局首席助理秘書長陳志恩先生(電話：2189 2187)。

運輸及房屋局

二零零九年三月廿四日

西港島線的位置圖

WEST ISLAND LINE LOCATION PLANS

二零零七年十月廿六日刊憲的西港島線方案 Location Plan for the West Island Line Scheme gazetted on 26 October 2007	附件 A – 1 Annex A-1
二零零八年九月十二日刊憲的西港島線修訂方案 Location Plan for the amended West Island Line Scheme gazetted on 12 September 2008	附件 A – 2 Annex A-2
二零零九年一月九日刊憲的西港島線更改方案 Location Plan for the corrected West Island Line Scheme gazetted on 9 January 2009	附件 A – 3 Annex A-3

圖例 LEGEND

- 方案界線
BOUNDARY OF THE SCHEME
- 鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL
- 鐵路設施
RAILWAY FACILITIES



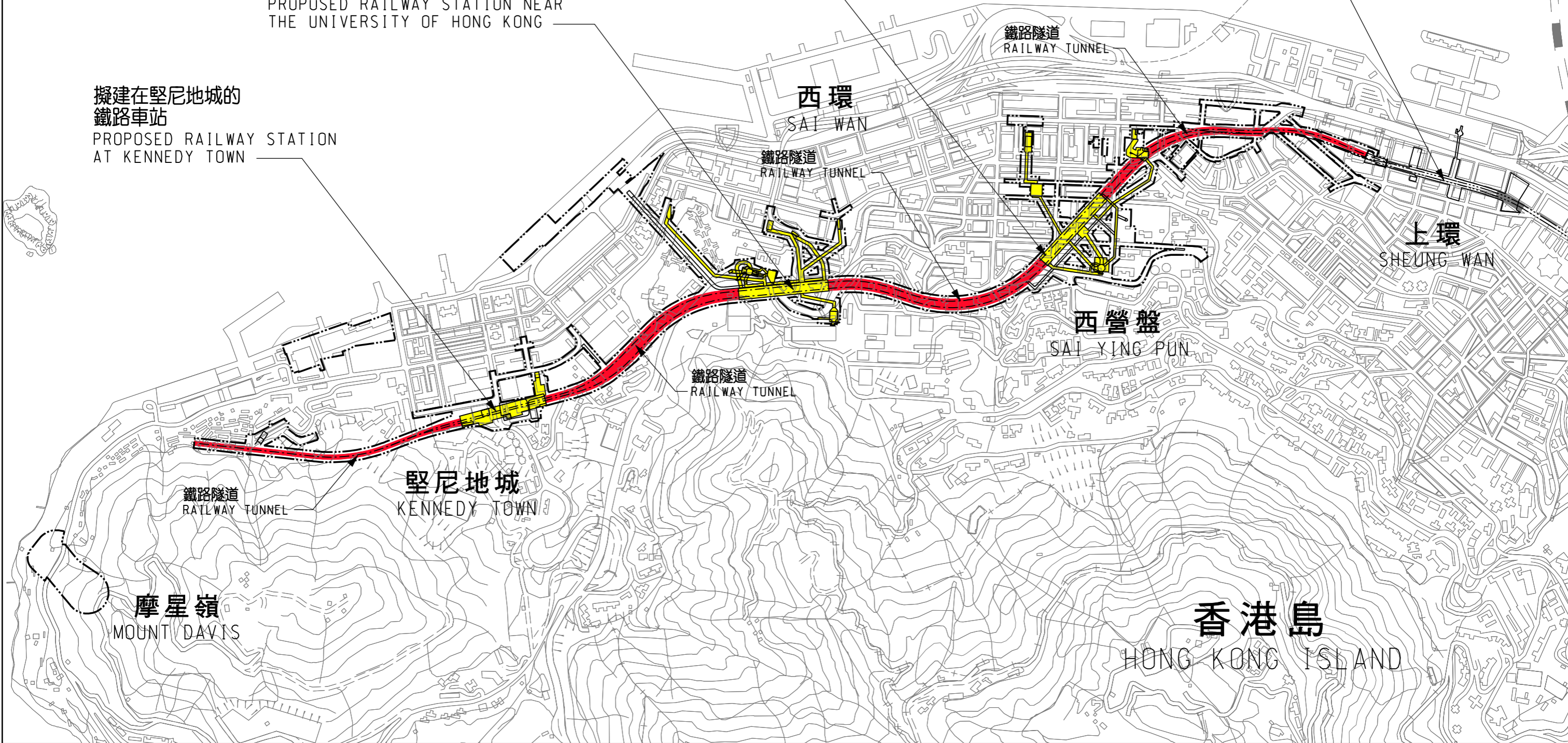
維多利亞港 VICTORIA HARBOUR

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

現有的上環站
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

西港島線 - 在二零零七年十月二十六日刊憲的原來方案
WEST ISLAND LINE - ORIGINAL SCHEME GAZETTED ON 26 OCTOBER 2007

CADD REF F:\CIP\WIL\F00\CIP\annex_a1.dgn

圖例 LEGEND

- 方案界線
BOUNDARY OF THE SCHEME
- - - 修訂方案界線
AMENDED BOUNDARY OF THE SCHEME
- 鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL
- 鐵路設施
RAILWAY FACILITIES
- ⓐ 修訂項目刊載於二零零八年九月十二日政府第二九四號公告中
AMENDMENT ITEMS BEING REFERRED TO IN GOVERNMENT NOTICE G.N. 6294 ON 12 SEPTEMBER 2008



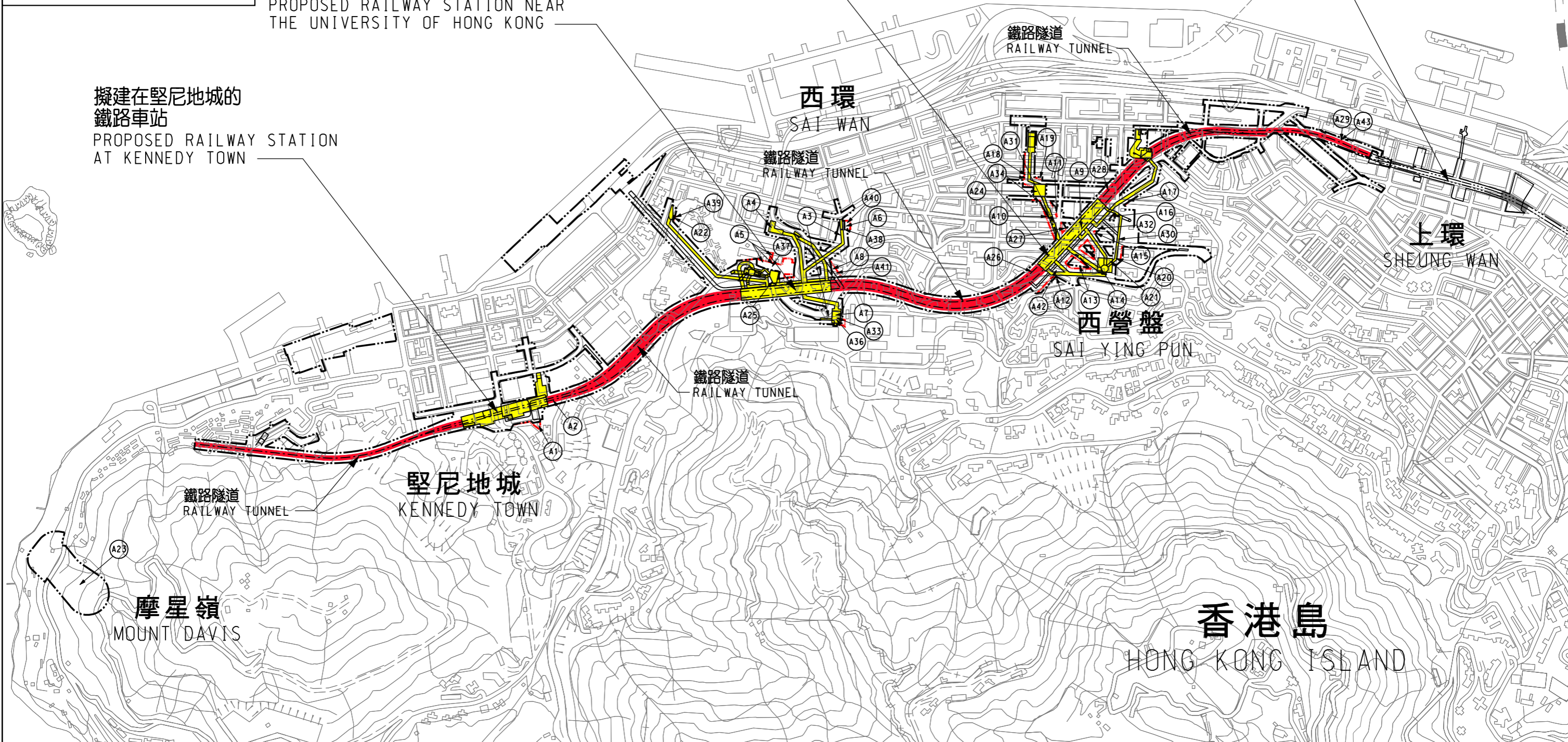
維多利亞港 VICTORIA HARBOUR

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

現有的上環站
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

西港島線 - 在二零零八年九月十二日刊憲的修訂方案
WEST ISLAND LINE - AMENDMENTS TO SCHEME GAZETTED ON 12 SEPTEMBER 2008

CADD REF F:\CIP\WIL\F00\CIP\annex_a2.dgn

圖例 LEGEND

- 方案界線
BOUNDARY OF THE SCHEME
- 修訂方案界線
AMENDED BOUNDARY OF THE SCHEME
- 鐵路隧道
RAILWAY TUNNEL
- 鐵路設施
RAILWAY FACILITIES
- (C1) 更正項目刊載於二零零九年一月九日政府第一三五號公告中
CORRECTION ITEMS BEING REFERRED TO IN GOVERNMENT NOTICE G.N. 135 ON 9 JANUARY 2009



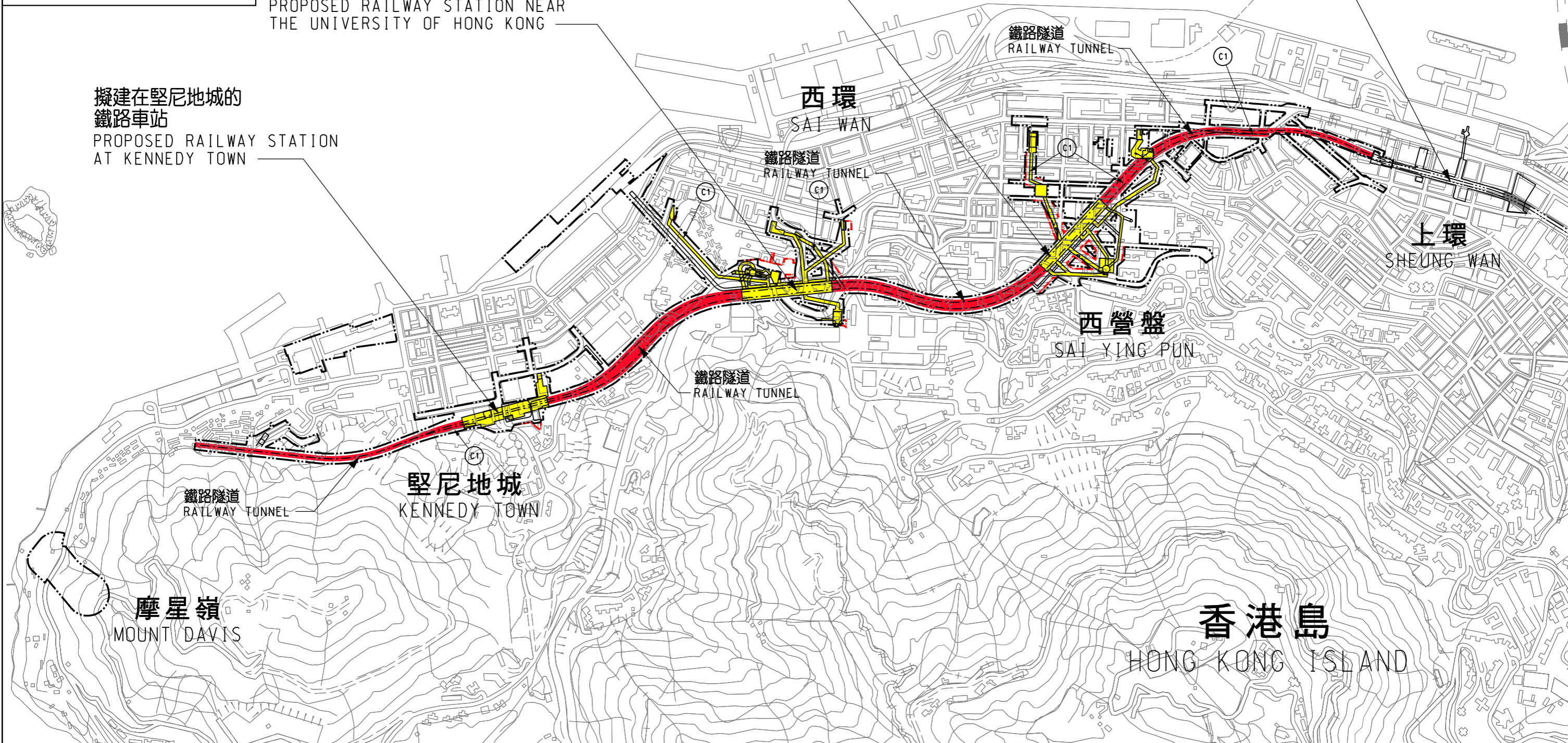
維多利亞港 VICTORIA HARBOUR

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

現有的上環站
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

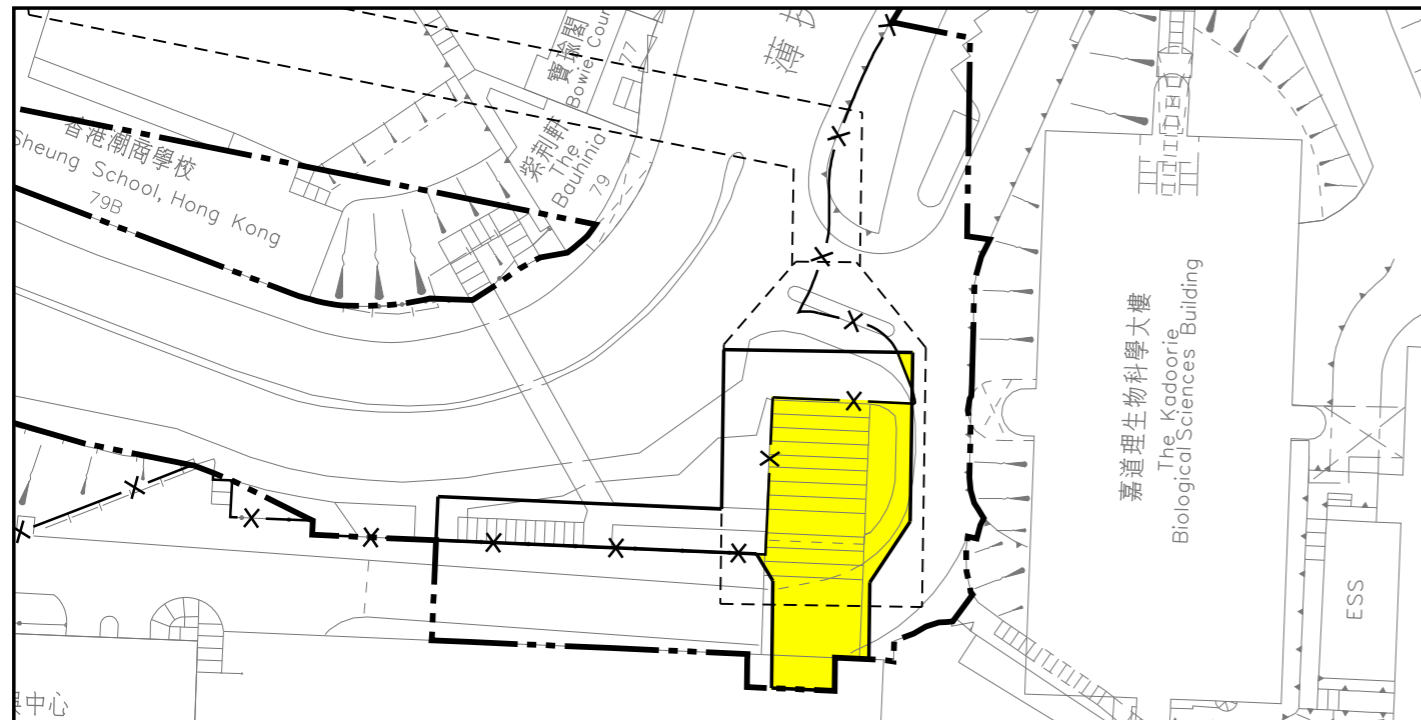
西港島線 - 在二零零九年一月九日刊憲的更正方案
WEST ISLAND LINE - CORRECTIONS TO SCHEME GAZETTED ON 9 JANUARY 2009

CADD REF F:\CIP\WIL\F00\CIP\annex_a3.dgn

建議修改方案

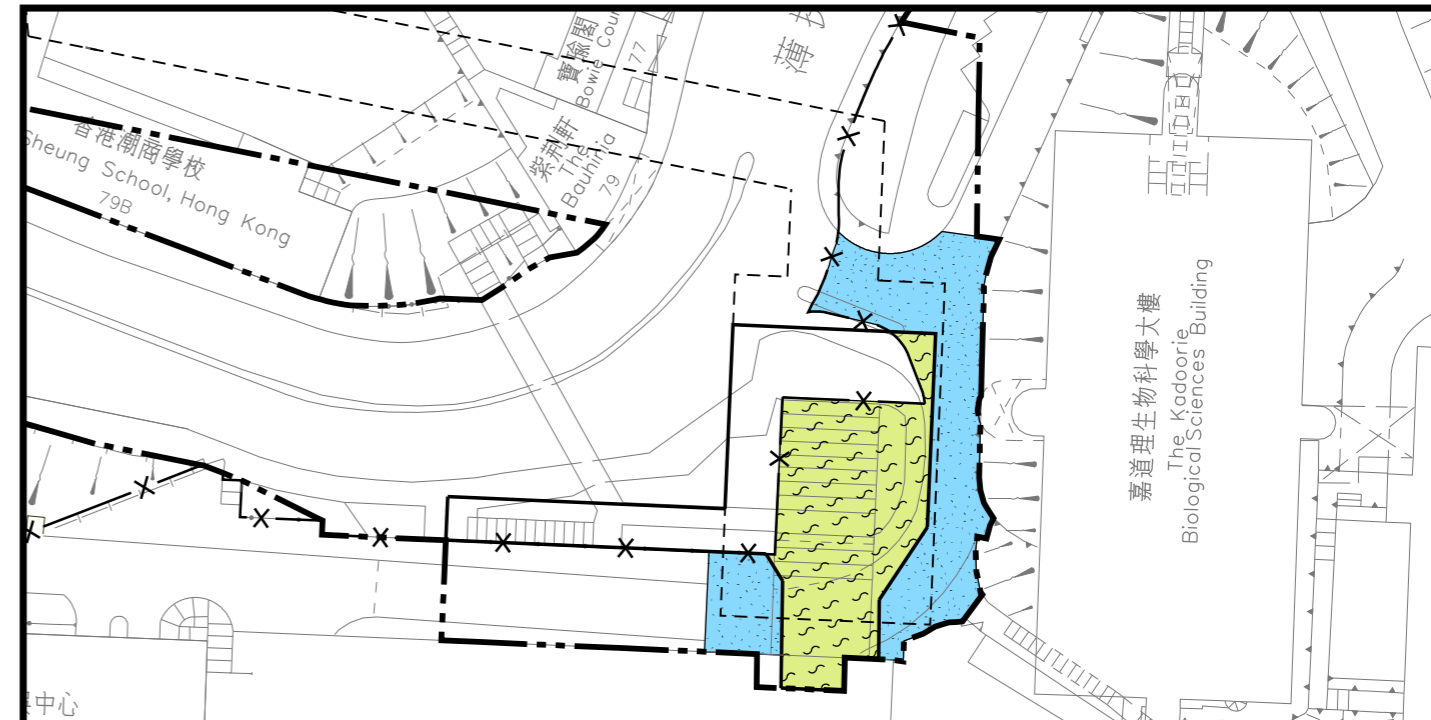
PROPOSED CHANGES TO THE SCHEME

西港島線 – 香港大學黃克競樓外的車站出入口的建議修訂 (共兩頁)	附件 B – 1
West Island Line – Proposed Changes at the Station Entrance outside Haking Wong Building, the University of Hong Kong (total 2 sheets)	Annex B - 1
西港島線 – 位於前堅尼地城屠場的臨時施工區的建議修訂	附件 B – 2
West Island Line – Proposed Changes of Temporary Works Area at Ex-abattoir, Kennedy Town	Annex B - 2

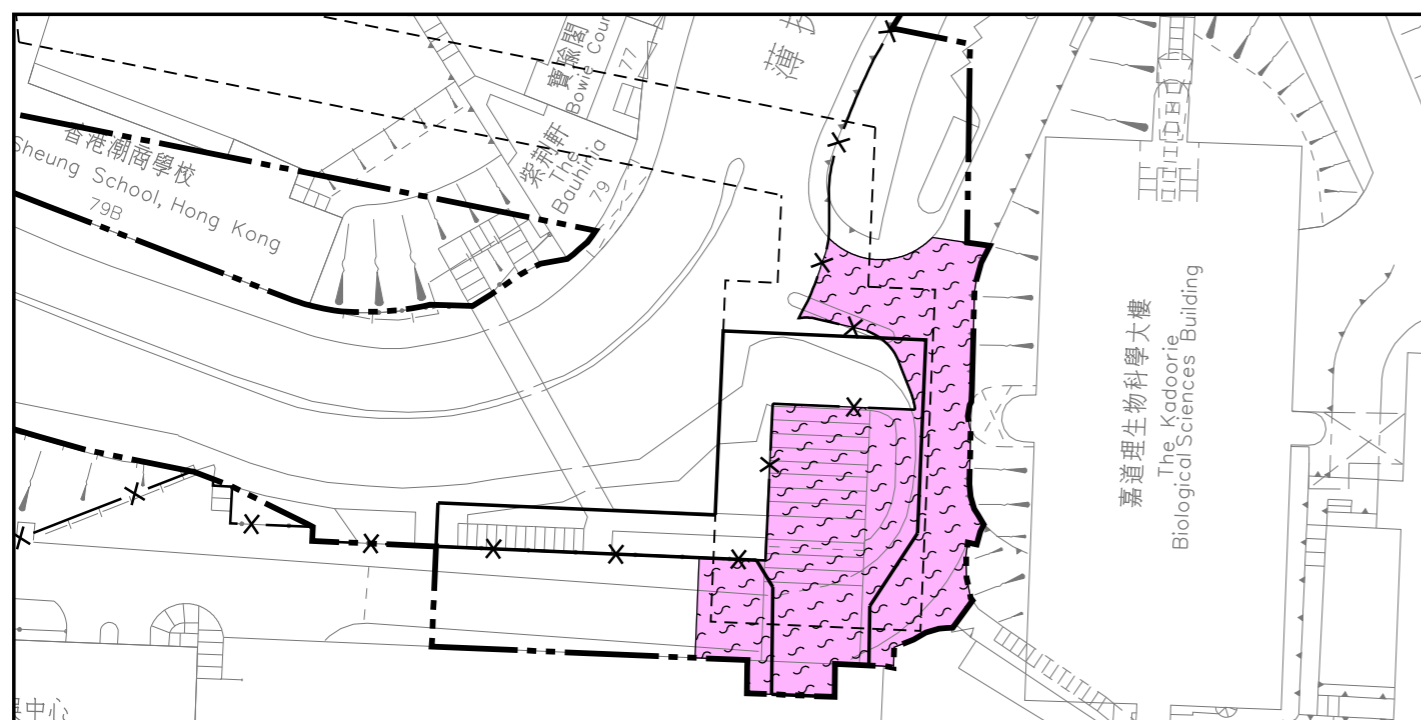


① 原方案於二零零七年十月二十六日刊憲
收回土地以作車站出入口
ORIGINAL SCHEME GAZETTED ON 26 OCTOBER 2007
LAND RESUMPTION FOR STATION ENTRANCE

擬收回的土地
LAND TO BE RESUMED



③ 建議修改方案
列明在有關土地的不同部份的設定地役權及/或其他永久權利的範圍
PROPOSED CHANGE TO THE SCHEME
SPECIFIED SCOPE AND DETAILS OF EASEMENTS AND/OR OTHER PERMANENT RIGHTS AT DIFFERENT PARTS OF THE LAND CONCERNED



② 修訂方案於二零零八年九月十二日刊憲
設定地役權及/或其他永久權利以作車站出入口
AMENDMENTS TO SCHEME GAZETTED ON 12 SEPTEMBER 2008
CREATION OF EASEMENTS AND/OR OTHER PERMANENT RIGHTS FOR STATION ENTRANCE

設定可行使地役權及/或其他永久權利的土地
AREA OF LAND OVER WHICH EASEMENTS AND/OR OTHER PERMANENT RIGHTS MAY BE CREATED

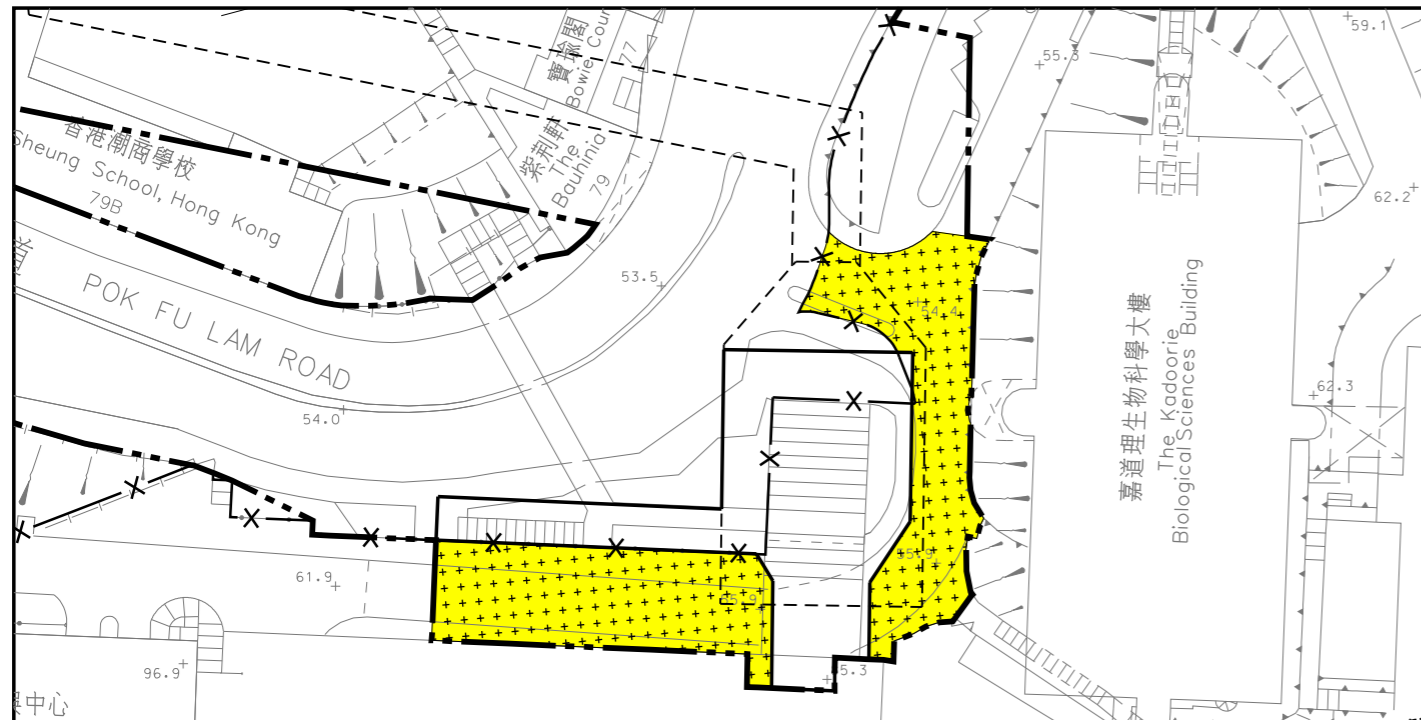
- 設定可行使地役權及/或其他永久權利的土地 (詳情參考項目一)
AREA OF LAND OVER WHICH EASEMENTS AND/OR OTHER PERMANENT RIGHTS MAY BE CREATED (REFER TO ITEM I FOR DETAILS)
- 設定可行使地役權及/或其他永久權利的土地 (詳情參考項目二)
AREA OF LAND OVER WHICH EASEMENTS AND/OR OTHER PERMANENT RIGHTS MAY BE CREATED (REFER TO ITEM II FOR DETAILS)

項目 ITEM	建議可行使的地役權及/或其他永久權利範圍 EASEMENTS AND / OR OTHER PERMANENT RIGHTS ARE PROPOSED TO BE CREATED
(一) (I)	為營運地下鐵路或其附帶事宜而興建、安裝、營運、視察、維修、保養、修改及改建車站入口，設定可行使地役權及/或其他永久權利，政府、其僱員、代理人、持證人、承包商及其他獲政府授權或准許的人士（包括公眾人士）可於任何時間享有通行權、自由無阻地進出及經過該車站入口的土地內、其下及/或其上的範圍。該等地役權及永久權利並包括為騰出空間作車站入口用途而對部分黃克競樓進行修改、拆卸及改建工程，但上述權利均不可對香港大學或獲香港大學授權人士就使用該土地範圍內的現有行車通道造成障礙。 AREA OF LAND IN, UNDER AND/OR OVER WHICH EASEMENTS AND/OR OTHER PERMANENT RIGHTS MAY BE CREATED FOR THE CONSTRUCTION, INSTALLATION, OPERATION, INSPECTION, REPAIR, MAINTENANCE, MODIFICATION AND ALTERATION OF A STATION ENTRANCE FOR THE OPERATION OF THE MASS TRANSIT RAILWAY AND ASSOCIATED PURPOSES AND RIGHTS OF WAY, FREE AND UNHINDERED PASSAGE AND ACCESS FOR THE GOVERNMENT, ITS EMPLOYEES, AGENTS, LICENSEES, CONTRACTORS AND OTHER PERSONS AUTHORIZED OR PERMITTED BY THE GOVERNMENT (INCLUDING THE GENERAL PUBLIC) IN AND ON THE STATION ENTRANCE AT ALL TIMES, AND RIGHTS OF CARRYING OUT MODIFICATION, DEMOLITION AND ALTERATION WORKS TO PARTS OF THE HAKING WONG BUILDING TO ACCOMMODATE THE STATION ENTRANCE, PROVIDED THAT NONE OF THE AFORESAID RIGHTS SHALL CAUSE OBSTRUCTIONS TO THE USE OF THE EXISTING VEHICULAR ACCESS WITHIN SUCH AREA OF LAND BY THE UNIVERSITY OF HONG KONG OR OTHER PERSONS AUTHORIZED BY THE UNIVERSITY OF HONG KONG.
(二) (II)	為營運、視察、維修及保養車站入口，設定進出權利，政府、其僱員、代理人、持證人、承包商及其他獲政府授權或准許的人士有權在土地及土地之上為營運地下鐵路而進出車站入口，但不可於該土地上興建或安裝構築物、建築物或其他設施，及不可對香港大學或獲香港大學授權人士就使用該土地造成障礙。 AREA OF LAND IN AND/OR OVER WHICH RIGHTS FOR INGRESS AND EGRESS MAY BE CREATED FOR THE GOVERNMENT, ITS EMPLOYEES, AGENTS, LICENSEES, CONTRACTORS AND OTHER PERSONS AUTHORIZED OR PERMITTED BY THE GOVERNMENT TO AND FROM A STATION ENTRANCE FOR THE OPERATION OF THE MASS TRANSIT RAILWAY OVER AND ALONG SUCH AREA OF LAND FOR THE PURPOSE OF CARRYING OUT WORKS IN CONNECTION WITH THE OPERATION, INSPECTION, REPAIR AND MAINTENANCE OF THE STATION ENTRANCE, PROVIDED NO STRUCTURES, BUILDINGS OR OTHER FACILITIES MAY BE ERRECTED OR INSTALLED ON SUCH AREA OF LAND AND NO OBSTRUCTIONS TO THE USE OF SUCH AREA OF LAND SHALL BE CAUSED TO THE UNIVERSITY OF HONG KONG OR OTHER PERSONS AUTHORIZED BY THE UNIVERSITY OF HONG KONG.


圖則名稱 DRAWING TITLE

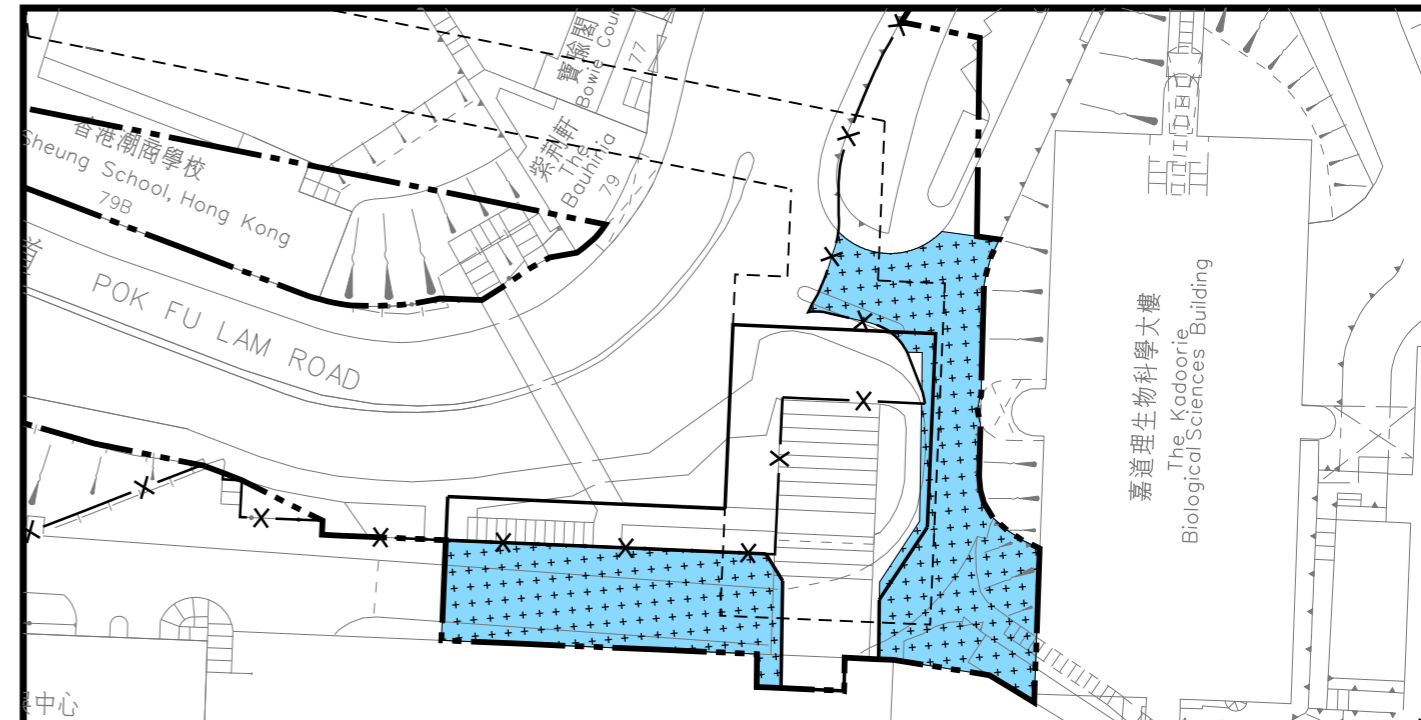
西港島線 - 香港大學黃克競樓外的車站出入口的建議修改 (二頁的第一頁)
WEST ISLAND LINE - PROPOSED CHANGES AT THE STATION ENTRANCE OUTSIDE HAKING WONG BUILDING, THE UNIVERSITY OF HONG KONG
(SHEET 1 OF 2)

CADD REF F:\CIP\WIL\F00\CIP\annex_b4.dgn



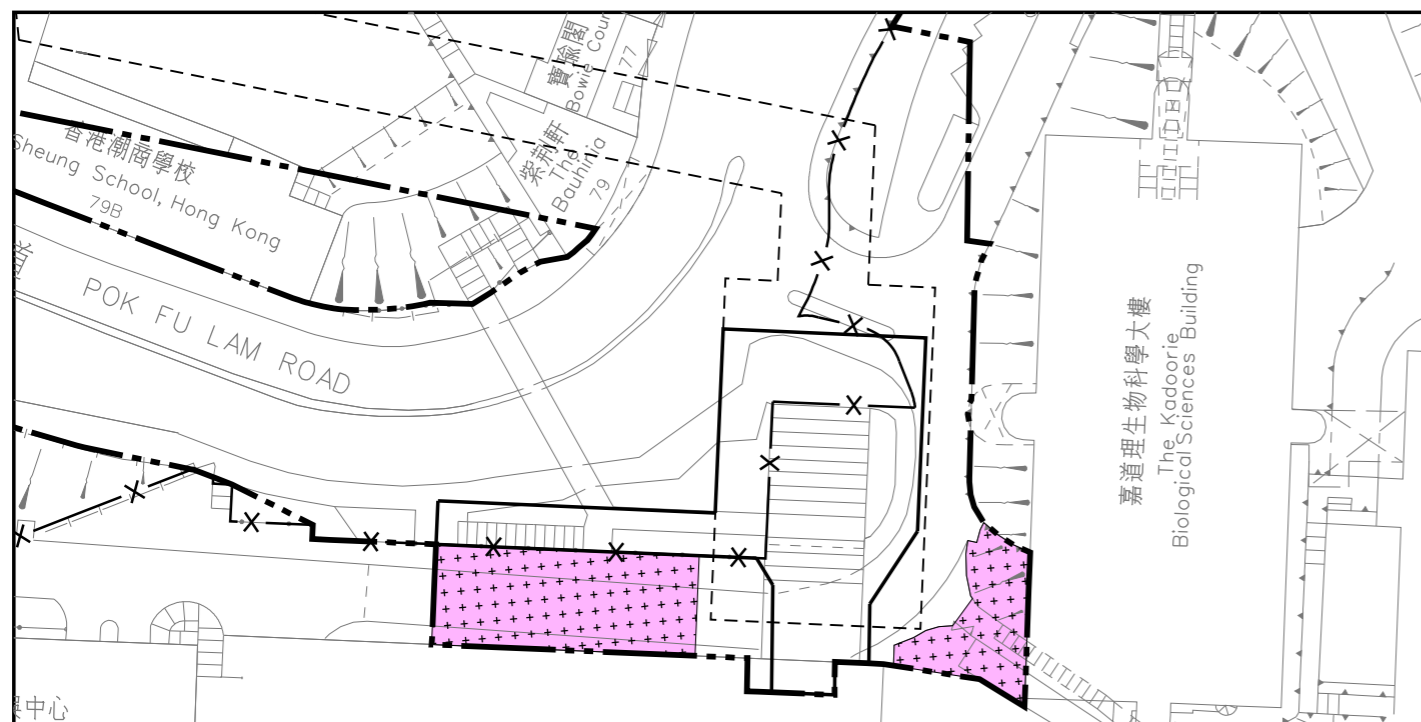
① 原方案於二零零七年十月二十六日刊憲
 暫時佔用土地
 ORIGINAL SCHEME GAZETTED ON 26 OCTOBER 2007
 TEMPORARY OCCUPATION OF LAND

 暫時佔用該土地的地面, 其上及其下
 TEMPORARY OCCUPATION OF LAND
 AT GROUND LEVEL, ABOVE AND
 BELOW GROUND




③ 建議修改的方案
 再次修改暫時佔用土地的範圍
 PROPOSED CHANGE TO THE SCHEME
 EXTENT OF TEMPORARY OCCUPATION OF LAND FURTHER REVISED

 暫時佔用該土地的地面, 其上及其下
 TEMPORARY OCCUPATION OF LAND
 AT GROUND LEVEL, ABOVE AND
 BELOW GROUND



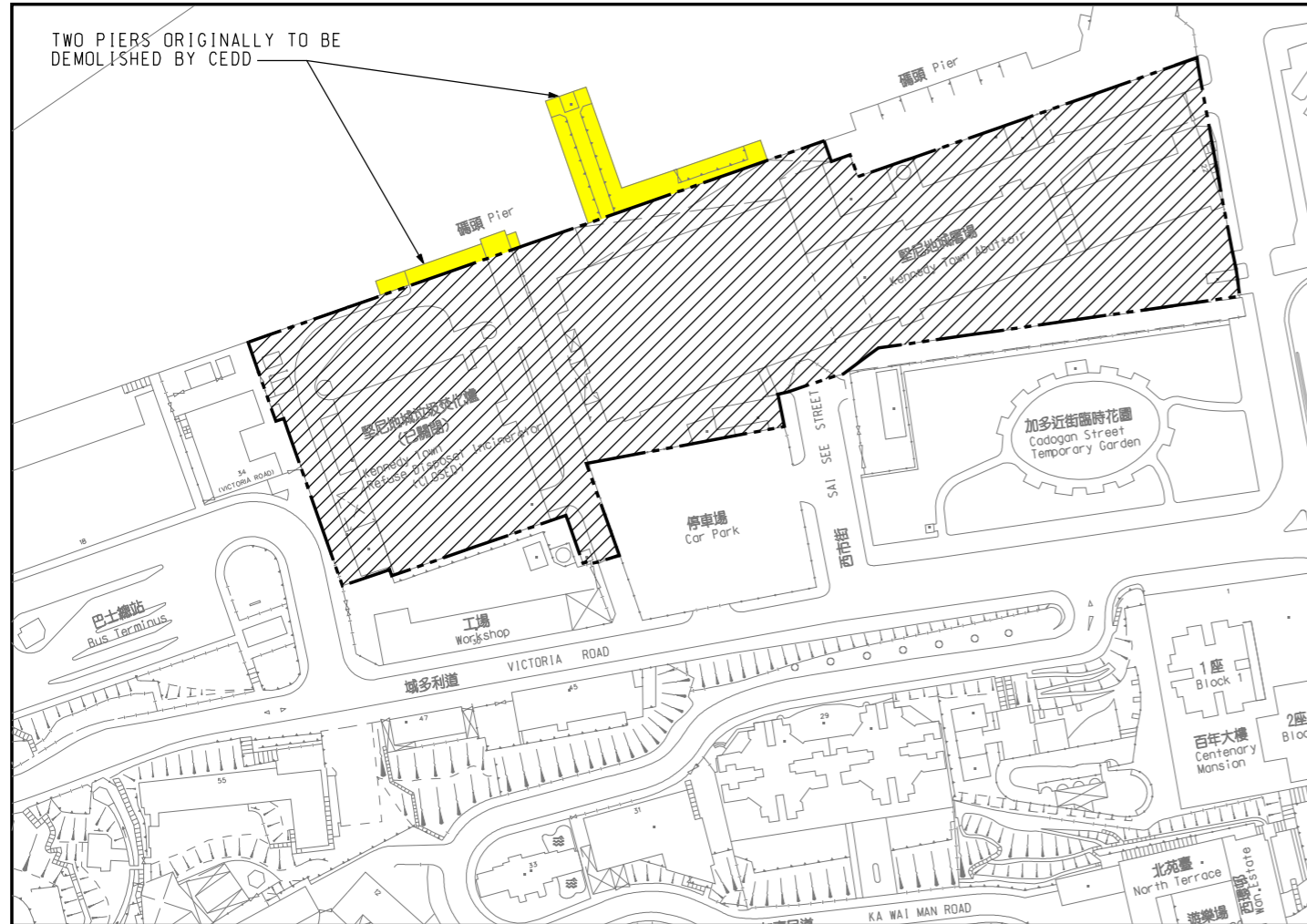
② 修訂方案於二零零八年九月十二日刊憲
 修改暫時佔用土地的範圍
 AMENDMENTS TO SCHEME GAZETTED ON 12 SEPTEMBER 2008
 REVISED EXTENT OF TEMPORARY OCCUPATION OF LAND

 暫時佔用該土地的地面, 其上及其下
 TEMPORARY OCCUPATION OF LAND
 AT GROUND LEVEL, ABOVE AND
 BELOW GROUND

圖則名稱 DRAWING TITLE

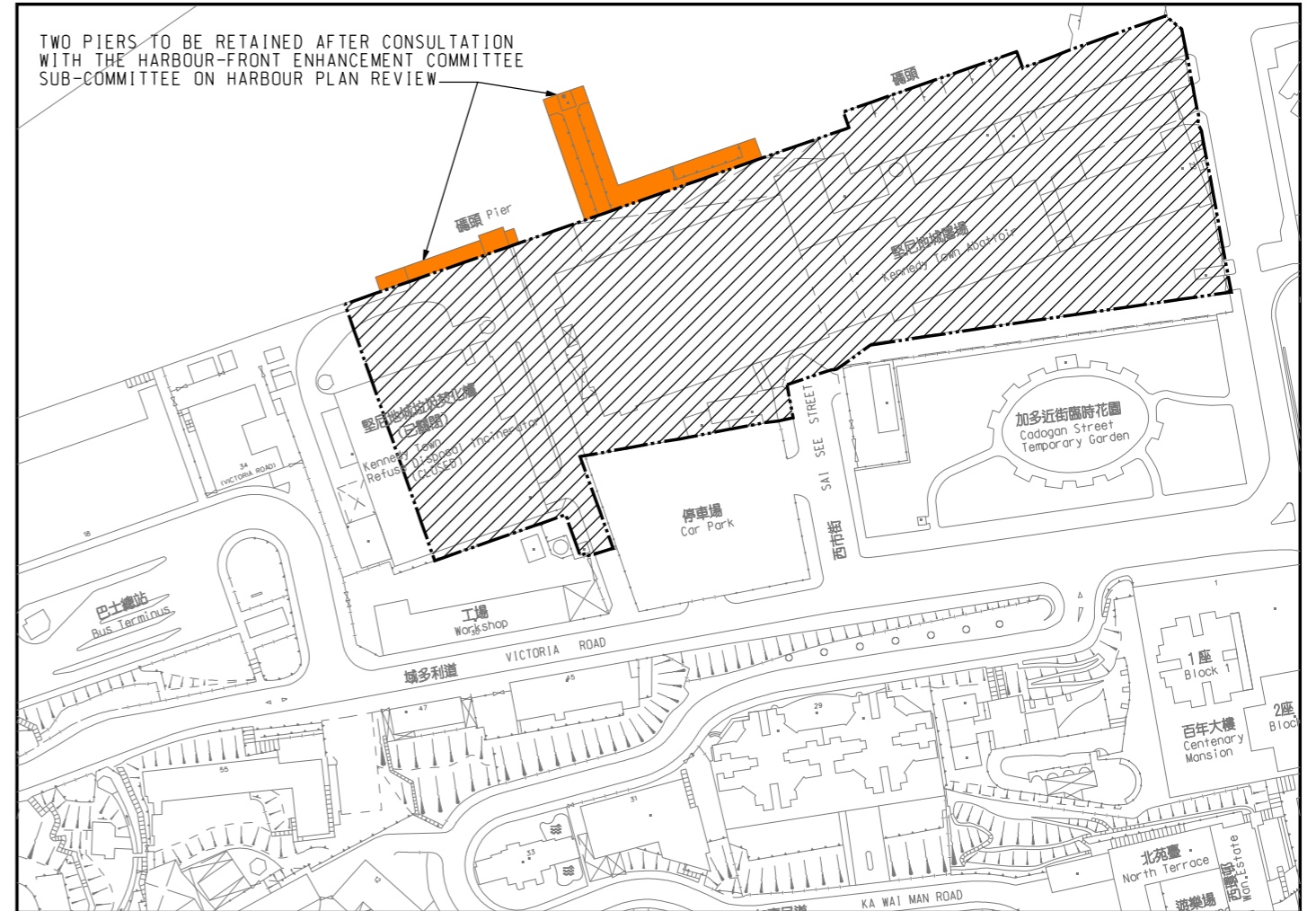
西港島線 - 香港大學黃克競樓外的車站出入口的建議修改 (二頁的第二頁)

WEST ISLAND LINE - PROPOSED CHANGES AT THE STATION ENTRANCE OUTSIDE HAKING WONG BUILDING, THE UNIVERSITY OF HONG KONG
 (SHEET 2 OF 2)



① 原方案於二零零七年十月二十六日刊憲
ORIGINAL SCHEME GAZETTED ON 26 OCTOBER 2007

擬設置地盤設施的臨時施工區
PROPOSED TEMPORARY WORKS
AREA FOR SITE FACILITIES



② 建議修改方案
減少擬建的臨時施工區的範圍及修訂方案界線
PROPOSED CHANGE TO THE SCHEME
SIZE OF PROPOSED TEMPORARY WORKS AREA REDUCED
AND BOUNDARY OF THE WORKS AREA AMENDED

擬設置地盤設施的臨時施工區
PROPOSED TEMPORARY WORKS
AREA FOR SITE FACILITIES

圖則名稱 DRAWING TITLE

西港島線 - 位於前堅尼地城屠場的臨時施工區的建議修改
WEST ISLAND LINE - PROPOSED CHANGES OF TEMPORARY WORKS AREA AT EX-ABATTOIR, KENNEDY TOWN