

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)1136/15-16(02)號文件

檔 號：CB4/PS/3/12

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會 2016年6月27日舉行的會議

有關西港島線、南港島線(東段)及 觀塘線延線建造工程的最新背景資料簡介

目的

本文件提供有關西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線建造工程的最新背景資料，並綜述鐵路事宜小組委員會(下稱"小組委員會")委員過往討論此項目時曾提出的主要意見及關注事項。

背景

西港島線

2. 西港島線全長約3公里，是現有港鐵港島線的延線，由上環站起至堅尼地城，兩個中途站設於西營盤和香港大學。香港大學站和堅尼地城站已於2014年12月28日通車，而西營盤站亦已於2015年3月29日落成啟用。西港島線的走線圖載於**附錄I**。

南港島線(東段)

3. 南港島線(東段)是7公里長的中型鐵路，來往港島南北，由鴨脷洲海怡半島至金鐘，途經利東、黃竹坑和海洋公園。南港島線(東段)在金鐘站連接港鐵港島線、荃灣線和日後的沙田至中環線(下稱"沙中線")。現有金鐘站會擴建為上述4條鐵路線(即港島線、荃灣線、南港島線(東段)及沙中線)的綜合車站，為乘客提供完善的轉車安排。南港島線(東段)的走線圖載於**附錄II**。

觀塘線延線

4. 觀塘線延線全長約2.6公里，把港鐵觀塘線由油麻地站伸延至設於黃埔花園的新車站，乘客亦可在擬建的何文田站轉乘沙中線。觀塘線延線的走線圖載於**附錄III**。

5. 西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線各項目的主要資料載於**附錄IV**。

項目推行方式及資助模式

6. 西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線皆屬香港鐵路有限公司(下稱"港鐵公司")現時所擁有鐵路網絡的延伸，是以擁有權模式推展的項目¹。政府與港鐵公司分別於2009年7月就西港島線項目，以及於2011年5月就南港島線(東段)和觀塘線延線項目簽訂協議。西港島線、觀塘線延線及南港島線(東段)的目標通車日期分別為2014年8月、2015年8月及2015年12月。在2014年11月，港鐵公司將觀塘線延線及南港島線(東段)的目標通車日期分別修訂為2016年年中及2016年年底²。

7. 根據港鐵公司於2015年8月的最新估算³，西港島線的建造費用為185億元⁴(按付款當日價格計算)，而南港島線(東段)及觀塘線延線的建造費用則分別為169億元⁵及72億元⁶(按付款當日價格計算)。由於上述鐵路的建造費用高昂，單以票務及非票務收入計算收益，有關鐵路項目在財政上並不可行。為了推展南港島線(東段)及觀塘線延線項目，政府於2011年分別批出黃竹坑車廠及何文田車站的上蓋物業發展權，以鐵路加物業發展模式推展該兩個項目，藉着批出物業發展權來填補資金差額⁷，原則是批給港鐵公司的土地不應多於填補資金差額所需的土地⁸。鑒於上述兩條鐵路屬擁有權項目，港鐵公司將會負責承擔鐵路工程延誤所引致的額外開支。

¹ 根據擁有權模式，港鐵公司會負責該等鐵路項目的融資、設計、建造、經營和維修，並會擁有該等鐵路。

² 立法會CB(1)260/14-15(03)號文件

³ 立法會CB(4)1412/14-15(01)號文件

⁴ 根據2009年的估算，西港島線的建造費用為154億元(按2008年12月價格計算)。

⁵ 港鐵公司表示，根據2011年的估算，南港島線(東段)的建造費用為124億元(按2009年12月價格計算)。在2014年11月，該公司再表示，南港島線(東段)的建造費用已增加至152億元(按付款當日價格計算)。由於工程複雜及持續遇到各種不同的困難及挑戰，根據港鐵公司於2015年8月的最新估算，南港島線(東段)項目建造費用需要進一步上升至169億元(按付款當日價格計算)。

⁶ 港鐵公司表示，根據2011年的估算，觀塘線延線的建造費用為53億元(按2009年12月價格計算)。由於工程複雜及持續面對各種不同的困難及挑戰，根據港鐵公司於2015年8月的最新估算，觀塘線延線項目建造費用需要向上修訂至72億元(按付款當日價格計算)。

⁷ 鐵路項目在扣除預計總開支後的預計總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行。就任何新鐵路項目而言，港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本加1%至3%。不足之數稱為資金差額。

⁸ 港鐵公司獲批物業發展權，須負責物業發展的全部成本，以及鐵路項目的建築和營運成本。此外，港鐵公司亦須承擔項目融資、鐵路營運、鐵路及物業發展的市場動盪等方面的長遠風險。

8. 至於西港島線，由於沿線或毗鄰地方缺乏合適土地可供物業發展，因此政府於2009年決定向港鐵公司提供127億元(按2009年6月淨現值計算)的非經常補助金，以填補項目的資金差額，並作為政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。

小組委員會委員提出的主要關注事項

鐵路項目的進度

9. 委員深切關注近年多個新鐵路項目，包括西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線工程延誤的情況，並促請政府當局及港鐵公司雙方檢討出現延誤的箇中原因，例如港鐵公司同時管理多個鐵路項目的能力有否被高估。

10. 在2015年5月19日的小組委員會會議上，委員關注到，觀塘線延線項目黃埔站的工程持續延誤，對附近居民和交通造成不利影響。亦有部分委員擔憂，在金鐘站港島線下為建造南港島線(東段)而進行的支撐架工程，可能會影響港島線的安全和列車服務。

11. 港鐵公司察悉，黃埔站附近的居民就黃埔站月台隧道工程提出意見，故採取多項措施，減少對市民造成不便的情況，例如將全日24小時進行的工程，縮短至早上7時到晚上11時進行。此外，該公司計劃在2015年年底展開修復路面的工程，而船景街其中一路段已於2015年11月下旬重開。至於南港島線(東段)，金鐘站現有港島線的支撐架工程經過小心設計和規劃，以減低風險，工地亦已設有監察儀器以監測挖掘工程期間有否出現任何移動情況，從而採取糾正措施。截至2015年3月底，支撐架工程的挖掘工作已完成83%，但只偵測到幅度極小而且是預期內的移動情況。

西港島線的滲水事件

12. 關於西港島線3個車站部分地方出現滲水情況，委員詢問滲水的成因，以及這樣會否造成車站結構安全的問題。港鐵公司表示，西港島線的滲水事件，主要是地下水經由混凝土牆身的施工接縫滲入所致。滲水問題不會影響車站結構，鐵路運作亦不會因此受到影響。其他項目的部分地下結構之前亦出現類似情況。港鐵公司表示透過多項的補救措施，例如在牆身灌漿，有關狀況已受控及得到改善。

佔領行動

13. 在2015年5月19日的小組委員會會議上，部分委員詢問佔領行動對南港島線(東段)建造工程所造成的影響，以及承建商如就上述行動提出申索，會是由港鐵公司還是參與佔領的人士承擔有關索償。港鐵公司回應時表示，金鐘夏慤花園工地附近的道路於2014年年底封閉，對工程車輛進出工地構成不良影響，相關承建商亦會向港鐵公司提出申索。在評估有關申索個案時，受佔領行動影響的承建商須提出充分理據，證明申索屬實，再由該公司決定是否動用南港島線(東段)的應急費用支付索償，或向參與佔領行動的人士追究法律責任。

增加車站出入口數目

14. 在2010年4月16日的小組委員會會議上，委員對觀塘線延線車站出入口的數目表示關注，並因此通過以下議案：

"本會(即小組委員會)促請政府及港鐵公司在何文田站及黃埔站增加出入口以方便當區市民。"

15. 在2015年5月19日的小組委員會會議上，港鐵公司解釋，該公司已在規劃和設計何文田站及黃埔站的出口時，顧及區內人士的意見。何文田站內設有多個出口，通往何文田邨和愛民邨等附近屋邨。此外，黃埔站設有4個出口，當中兩個是綜合出口，令往返車站與商場和附近各住宅大廈更為直接和方便。

財務安排

16. 鑒於西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線工程出現延誤，小組委員會部分委員關注到，鐵路項目出現延誤所招致的額外成本，會由政府當局還是港鐵公司承擔。政府當局回應時解釋，西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線以擁有權模式推展，即是港鐵公司須負責其建造成本。此外，根據政府當局與港鐵公司簽訂的項目協議，港鐵公司須盡最大努力按協議時間表完成相關鐵路工程項目。鑒於建造新鐵路線所出現的延誤，政府當局將與法律顧問跟進此事。

17. 部分委員擔心，港鐵公司可能會增加港鐵票價，用以填補西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線工程超支的金額，令乘客的利益受損。政府當局及港鐵公司表示，上述3條鐵路線是現有港鐵路線的延伸，其票價將採用與現時港鐵重鐵系統相同的票價結構。港鐵公司會依據票價調整機制調整港鐵票價，並

須考慮綜合消費物價指數、運輸業名義工資指數的變動，以及一個預先設定數值的生產力因素等情況，因此新鐵路項目的建造費用有任何增加，亦不會對港鐵票價構成影響。

南港島線(東段)採用的鐵路系統

18. 委員察悉，南港島線(東段)將採用全自動列車控制系統營運。在全自動列車控制系統操作下，列車出車前的運作測試、列車啟動、變速、停車，以至車門開關等操作，皆由車務控制中心指揮，按編定的指令自動完成。然而，部分委員關注到，若採用全自動列車控制系統，一旦發生緊急事故時乘客的安全問題。政府當局向委員保證，當局非常重視列車運作的安全。因此，當局會於南港島線(東段)通車前，要求港鐵公司提供處理任何服務受阻事故的詳細應變計劃，以供機電工程署審核。

其他事宜

19. 委員亦曾就下列事宜提出意見及關注事項：
- (a) 鑒於路政署轄下的專責隊伍已花費大量公帑，監督鐵路項目的機制須予檢討；
 - (b) 在西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線的車站提供為配合傷殘人士或有特別需要人士需要的設施及其他新設施；
 - (c) 在西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線的車站展示藝術品；
 - (d) 在西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線採用多項環保設計和措施，提高能源效益，並減低列車運行時所產生的噪音；及
 - (e) 協調其他公共交通服務，並在西港島線及南港島線(東段)通車後分階段重組由巴士及小巴提供的接駁服務。

最新發展

20. 在2016年3月27日，港鐵公司公布西港島線西營盤站奇靈里出入口開放予公眾使用⁹。

⁹ 請參閱港鐵公司於2016年3月27日發出的新聞稿：https://www.mtr.com.hk/archive/corporate/en/press_release/PR-16-026-C.pdf

21. 就南港島線(東段)而言，整體工程截至2015年12月31日已完成93%，維持在2016年年底通車的目標。

22. 至於觀塘線延線，據港鐵公司所述¹⁰，整體工程截至2016年3月底已完成超過95%，修訂的目標通車日期(即2016年第三季或第四季)是可行的。

23. 政府當局計劃於2016年6月27日舉行的會議上，向小組委員會委員匯報西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線建造工程的最新進展。

相關文件

24. 相關文件一覽表載於**附錄V**。

立法會秘書處
議會事務部4
2016年6月17日

¹⁰ 請參閱 http://www.mtr-kwuntonglineextension.hk/pdf/publications/tc/newsletter/Newsletter_april_2016.pdf