

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

港鐵西港島線的財務資助及必要公共基建工程

目的

本文件旨在徵求委員支持向香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供財務資助，藉以支付西港島線，以及進行相關的必要公共基建工程的費用。

背景

2. 在二零零七年十一月九日的會議上，我們告知委員會，將會分兩個階段，向財務委員會申請撥款。第一期的資助，是支付設計階段支出的費用；第二期的資助，則支付西港島線項目資金差額的餘額。會上，委員要求政府當局提供補充資料，有關事項的最新進展，載於附件 **A**。

A

3. 我們曾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獲財務委員會批准，把 8011YD 號項目的一部分提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用約為 4 億元，用以向港鐵公司提供資助，支付設計階段支出的費用，直至西港島線在二零零九年三月獲授權實施為止。

4. 隨着項目的詳細設計接近完成，工程的範圍更清楚界定，港鐵公司已在二零零九年二月就西港島線提交最新的財務建議。二零零九年五月二十六日，行政會議通過，應以非經常補助金的形式，就推展西港島線項目向港鐵公司提供 127 億元的資助(按二零零九年六月的淨現值計算)。政府當局已向立法會提交立法會參考資料摘要，概述就西港島線項目與港鐵公司協定的撥款安排。

工程範圍

5. 1QR 號項目“西港島線—財務資助”的範圍，包括政府以非經常補助金形式，向港鐵公司提供財務資助，使西港島線項目在財務上可行。非經常補助金是以支付該項目為進行以下工作的部份費用—

- (a) 西港島線鐵路工程在鐵路方案獲授權實施後的詳細設計和建造，項目當中包括—
 - (i) 在西營盤、香港大學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；
 - (ii) 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；
 - (iii) 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；
 - (iv) 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；
- (b) 西港島線有關的重建、補救及改善工程在鐵路方案獲授權實施後的詳細設計和建造；
- (c) 購買列車；以及
- (d) 為提供西港島線的建造及營運所需土地的成本，包括工地租金、土地徵用、清拆、補償及地政總署的行政費用等。

6. 至於 55TR 號項目“西港島線—必要公共基建工程”，則是為了改善西港島線的行人及運輸連接設施，其中包括：

- (a) 在山市街興建有蓋行人通道；
- (b) 興建有蓋行人天橋，連接香港大學的百周年校園；以及

(c) 在堅尼地城站興建公共運輸交匯處。

B, C

7. 上述兩個項目的工務小組委員會文件擬稿，現分別夾附於附件 **B** 和 **C**。

未來路向

8. 在徵詢小組委員會的意見後，我們計劃在二零零九年六月十日工務小組委員會會議席上，諮詢委員的意見，並會於二零零九年七月三日徵求財務委員會批准撥款。

徵詢意見

9. 請各委員支持上述撥款建議。

運輸及房屋局

二零零九年五月二十七日

補充資料

1. 向香港鐵路有限公司(下稱“港鐵公司”)批出財務資助，以承擔財政上不可行的鐵路項目的政策考慮因素

政府政策是以鐵路為客運系統的骨幹。鐵路項目是資本密集的投資。政府會按個別項目的獨特性，如走線及配合車站上蓋發展的需要等因素，來考慮為這些項目提供最可行的資助方案。

在西港島線而言，財務上是不可行的項目。但西港島線對整個社會有很大的效益。新鐵路線啟用後，往來堅尼地城與上環的三公里路程只需八分鐘，較現時乘搭路面交通工具在繁忙時間所需 15 至 25 分鐘快捷得多。至於由堅尼地城至尖沙咀則，則只需 14分鐘。如沒有合理的商業回報，港鐵公司是不會投資推展有關項目，所以為了平衡社會的需要及發展和鐵路公司商業運作的原則，政府有需要提供適當的財務支持，令港鐵公司繼續推展該項目。

在西港島線項目上，我們已考慮其他資助方案，包括批出物業發展權及政府出資建造西港島線，然後批出經營權，讓港鐵公司營運。我們認為這些方案是不合適或不適用，簡述如下：

方案	理由
a. 批出物業發展權	沒有合適的選址作為物業發展
b. 政府出資建造西港島線，然後批出經營權，讓港鐵公司營運	根據政府與港鐵公司簽訂的具約束力營運協議，如新鐵路項目是現有地下鐵路網絡的伸延，政府須邀請港鐵公司以擁有權模式推展。

2. 鑑於西區會設置3個鐵路站，而在人口稠密的地區，例如天水圍及荃灣，卻只設置一個車站，當局需說明在某區設置鐵路站的準則及規劃參數

鐵路是有效的集體運輸工具，所以需放置於人口集中的通道。大眾普遍同意如至鐵路的步行距離多於500米，鐵路的吸引力會明顯下降。市區內的鐵路車站，需考慮人口密度及經濟活動。

西港島線車站之間的距離平均少於1,000米。郊區鐵路的主要功能是運載乘客前往市區，因此車站只設於主要的居住中心。以天水圍而言，輕鐵已提供有效率的接駁服務至西鐵。

3. 應地區團體所要求，考慮在堅尼地城站多提供一個出入口(即總共4個出入口)的結果

堅尼地城站近科士街是處於地勢較平坦的位置，設置3個車站出入口於石山街、科士街及士美菲路已能為居民提供足夠方便。

4. 西港島線對其他公共交通工具影響的評估報告，以及西港島線通車後現有公共交通網絡的重組計劃

我們已就西港島線對路面公共交通工具的影響作出初步評估。評估結果顯示，預計會有約20%使用路面交通工具的乘客，會改乘西港島線。我們預計有部分現有巴士及小巴路線將會受到影響。

在西港島線通車前，我們會根據預計新鐵路通車後乘客的乘車模式的改變，制定一套詳細的公共交通服務重組計劃。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，包括開辦接駁新鐵路站的巴士及專線小巴服務、取消/合併/更改/縮短路線及調整班次。我們在適當時候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。

PWSC(2009-10)XX

擬稿

財務委員會
工務小組委員會討論文件

2009 年 6 月 10 日

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

請各委員向財務委員會(下稱“財委會”)建議，把 1QR 號工程計劃提升為甲級；估計所需費用為 122 億 5,200 萬元(按 2009 年 6 月淨現值¹計算，相等於付款當日價格 122 億 5,200 萬元)，用以為西港島線提供第二階段財務資助。

問題

我們有需要把地下鐵路(下稱“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和更便利市民。這項工程計劃也有助促進經濟活動和改善生活環境。

建議

2. 路政署署長建議把 1QR 號工程計劃提升為甲級，估計所需費用為 122 億 5,200 萬元(按 2009 年 6 月淨現值計算，相等於付款當日價格 122 億 5,200 萬元)，用以向香港鐵路有限公司(下稱“港鐵公司”)提供第二階段財務資助，支付西港島線項目在根據《鐵路條例》(第 519 章)(下稱“條例”)獲授權實

¹ 淨現值的定義是在特定日期的現值總額，其計算方法是把連串未來外流資金減去流入資金，再按折現率調整以反映資金的時間因素。

施後的設計階段開支，以及填補資金差額²，令西港島線項目在財務上可行。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 西港島線是現有港島線的延長部份，長3公里，由上環站延伸至堅尼地城，並有兩個地下中途站設於西營盤和香港大學。西港島線擬議走線圖載於附件1。

4. 1QR號工程計劃的範圍包括一筆非經常補助金，供政府向港鐵公司提供財務資助，令西港島線項目在財務上可行。非經常補助金是減少該項目的建設成本，項目當中包括一

(a) 西港島線鐵路工程在鐵路方案獲授權實施後的詳細設計和建造，項目當中包括一

(i) 在西營盤、香港大學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；

(ii) 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；

(iii) 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；

(iv) 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

² 鐵路項目在扣除預計開支後，如所有預計收入現值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。

程、環境美化工程，並重置現有的管道和設施；

(b) 在鐵路方案獲授權實施後，進行與西港島線有關的重建、補救及改善工程的詳細設計和建造(見附件2)；

(c) 購買列車；以及

(d) 為提供西港島線的建造及營運所需土地的成本，包括工地租金、土地徵用、清拆、補償及地政總署的行政費用等。

5. 港鐵公司計劃在2009年7月展開西港島線建造工程，並於2014年年底完成工程。

理由

6. 以鐵路為本港交通運輸系統的骨幹，是我們既定的運輸政策。西港島線項目會帶來重大的交通和經濟效益，並為中西區提供既環保又具效率的集體運輸工具。

7. 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，並為社會帶來重大經濟效益，這主要在節省交通時間方面。目前，在繁忙時間，搭乘路面交通工具往返堅尼地城與上環這3公里的路程，需時15至25分鐘不等。相比之下，搭乘西港島線，同一車程需時不多於8分鐘。我們估計，到2016年，市民搭乘西港島線可節省合共1200萬小時，而西港島線帶來的經濟效益，包括通車50年內節省交通時間的效益，按2007年價格計算估計約為620億元。

8. 中西區屬傳統地區，重新發展潛力頗大。西港島線建成後，交通情況會有所改善，可望促進更多經濟活動和重新發展，令區內增添活力。

9. 目前沿西港島線設有政府設施的一些地點，會在西港島線興建及／或運作期間被暫時或永久佔用。我們在興建西港島線的同時，亦必須重置這些設施。這類工程已歸納為西港島線工程計劃下的重置、補救及改善工程，其清單載於附件2。

10. 我們已選定以下3項主要基建工程³由政府撥款進行，以改善西港島線車站附近的人流和車流－

- (a) 在山市街提供行人通道；
- (b) 提供一條連接香港大學百周年校園的行人天橋；以及
- (c) 在堅尼地城站提供公共運輸交匯處。

撥款安排

(A) 財務安排

11. 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，必須考慮其他的資助方法。政府擬藉提供非經常補助金，資助西港島線項目。這筆補助金擬用作前期款項，減少這個項目的建設成本，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。

12. 由於港鐵公司是按照商業原則營運的上市公司，我們研究應否批出非經常補助金予該公司時，採用了下述有關向牟利機構批出非經常補助金以進行非政府工程計劃的準則－

- (a) 非經常資助金應用以推動有關機構承擔進行工程計劃；該機構如沒有這筆補助金，就不會承擔進行該項工程計劃；
- (b) 有關工程計劃應為大型基建項目，可望為公眾帶來重大社會和經濟效益，並與政府的政策目標相符，但預計該項工程計劃對有關機構來說，在財務上是

³ 我們已在2009年2月把55TR號工程計劃“西港島線－主要基建工程”提升為乙級。我們會在同一次工務小組委員會會議上另行提交PWSC(2009-10)XX號文件，把55TR號工程計劃提升為甲級，按付款當日價格計算，估計所需費用為1億360萬元，用以進行主要基建的建造工程。

不可行的；

(c) 政府應已詳細考慮是否另有其他機構無需非經常資助金而能承擔進行有關工程計劃，以及所有其他可使該項工程計劃獲承擔進行的可行方法，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)須先獲立法會屬下的財委會批准，方可獲發非經常補助金。

13. 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工程項目在根據條例獲授權實施前的設計階段開支，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。

14. 港鐵公司在2008年2月獲發第一階段的財務資助後，展開了詳細設計工作(見下文第51段)。當港鐵公司獲發第二階段的財務資助後，會展開西港島線項目的建造工程。港鐵公司會承擔日後與營運這條鐵路線相關的一切商業風險。舉例來說，即使日後西港島線的乘客量和相應車費收入遠低於釐定資金差額時假設的數字，政府亦沒有責任向港鐵公司提供進一步的財政支援。

(B) 工程項目成本和資金差額

15. 估計西港島線的建設成本為154億元(按2008年12月價格計算)，包括鐵路工程的設計和建造費用；購買列車；重置、補救及改善工程和土地成本，惟因有關地點失去重建潛力而須作出的賠償和價格調整成本則不包括在內。

16. 路政署聘請了沒有參與港鐵公司目前任何顧問工作的獨立工程顧問(工程顧問)進行評估，以確定港鐵公司根據其方案設計而作出的西港島線建築和運作成本預算。此舉旨在確保港鐵公司所預算的工程成本和所需的財務資助是合理的。工程顧問在完成評估後認為港鐵公司的預算大致妥當。不過，為審慎起見，並為確保不會向港鐵公司多付資助，我們建議訂立退還機制；根據該機制，假如項目成本的預算，較實際投標價為多，餘款會退還政府(見下文第22段)。

17. 在PWSC(2007-08)59號文件中，西港島線的估計建設成本為89億元(按2006年1月價格計算)，而相應的資金差額約為60億元(按2007年1月的淨現值計算)。根據港鐵公司的預算，建設成本增至約154億元(按2008年12月價格計算)，而相應的資金差額則增至127億元(按2009年6月的淨現值計算)。上述成本增加，主要因為鐵路工程範圍增加，以及建造業自2006年1月以來價格的上漲(見下文第18段)。

18. 建設成本在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

有關工程範圍增加的詳情載於附件3。

(b) 港鐵公司估計，二零零六年一月至二零零八年十二月的三年期間，建造業價格普遍上升43億元，表示48%增幅。

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1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3季指數(最近期數字)為1401，表示上述期間投標價上升96%。2008年第4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。附件4的圖表顯示建築工程投標價格指數的趨勢。

19. 在計算上文第2段所述的第二階段財務資助款額時，我們就西港島線的建造成本採用了在附件5的假設通脹因數。

20. 西港島線項目的資金差額，是港鐵公司在該項目50年營運期內預算成本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⁴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項目的資金差額。財務顧問估計，港鐵公司的加權平均資本成本應為8%，所得結論是，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。

(C) 資金差額上限及退還機制

21. 政府以一筆過撥款填補鐵路項目的資金差額，其計算是建基於一系列的項目價格估算，而於項目動工前撥給港鐵公司。為保障政府的利益，我們建議實施退還機制，假如高估資本開支、價格上漲開支和土地成本，多付的金額均會連利息退還政府。另一方面，假如一筆過撥款不足以支付項目費用，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。

22. 退還機制的框架如下：

(a) 計算退還款額的方法

當西港島線開始營運後的兩年內，當局會基於實際批出的合約造價、實際的價格調整費用(根據合約條款實際付予承建商的調整額)及實際的土地成本款項(港鐵公司支付的收地賠償及行政費用)，以及調整後的應急費用(見下文第24段)，按現時計算的相同方法重新評估資金差額。原定資助額較重估款額多出

⁴ 資金成本加權平均數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。

的款項，會連利息退還政府。如上文第21段所述，假如出現不足之數，須由港鐵公司自行填補差額。

(b) 應計利息期

應計利息期是由政府支付非經常補助金的日期起計，直至港鐵公司退還政府多付的非經常補助金款額的日期為止。

(c) 退還款額的利率

我們已與港鐵公司議定，相關款項應連利息退還政府。利息每年計算一次，根據外匯基金投資組合在該年之前六年的平均回報率推算，上限為加權平均資本成本加1%。換言之，須退還款項在應計利息期的利率，相等於政府存放於外匯基金的財政儲備的回報率。

(d) 可選擇分階段退還非經常補助金餘額

假如港鐵公司收回主要土木工程合約的標書後，發現投標價低於工程預算費用，可建議在較早階段退還部分補助金。這項退還補助金的條件可算合理。從政府的立場來看，我們歡迎港鐵公司提早歸還政府多付的補助金額，因為這些資金可用於其他得到立法會批准的基建項目。不過，港鐵公司亦知道任何退還政府的款項均不得發回。

23. 在建造期內，如工程範圍有變，引致工程合約更改或有人提出申索(例如出於未能預計的岩土狀況)，招致簽訂工程項目協議時無法預料的開支，便會運用應急款項支付。港鐵公司建議把項目的應急費用定為預算建造費的13%。工程顧問已根據港鐵公司的費用資料庫，查核不同類別工程的不同風險元素和應急準備金。此外，工程顧問翻查將軍澳線支線、迪士尼線、東鐵線支線及西鐵線等鐵路項目無法預料的額外開支，這類開支介乎中標價的12%至25%，反映在人口稠密的市區地底進行鐵路建造工程的額外風險。港鐵公司建議的13%可算合理。

24. 向港鐵公司批出資助時，應急費用會按預算建設開支的13%計算。港鐵公司亦同意，由於實際工程成本會在工

程完竣時覆檢，因此應急準備金額亦會重估為實際建設開支的13%。

25. 港鐵公司建造西港島線的項目管理費估計約為12億5,000元(按2008年12月價格計算)，用以支付專責隊伍、總部專責隊伍和其他支援服務的員工開支。專責隊伍負責支援詳細設計、項目管理、項目規劃、設計管理及建造工程監督。總部專責隊伍負責支援項目監控、規劃及訂定推行時間表、採購及合約等工作。其他支援服務涵蓋人力資源、法律、公關、財務和資訊科技等範疇。工程顧問已審核相關的成本項目，認為以工程的範圍和複雜程度來說，該等項目可算合理。

26. 由於應急費用會按實際建設開支重估，而項目管理費不會隨建造合約投標價增減，因此兩項費用均不屬於擬議退還機制的適用範圍。

對財政的影響

27. 港鐵公司估計，按2008年12月價格計算，這項工程計劃的開支為154億元，分項數字如下 —

		百萬元 (按 2008 年 12 月 價 格 計 算)
(a)	建造工程和採購(基本 建設工程)	11,270
	(i) 土木工程	6,620
	(ii) 建築裝飾裝修工程	530
	(iii) 屋宇設備	630
	(iv) 機電工程	960
	(v) 信號及控制	600
	(vi) 列車	700
	(vii) 重置、補救及改善 工程	1,230
	小計	11,270
(b)	應急費用	1,470

	小計	12,740
(c) 設計費用		660
(d) 項目管理費		1,250
(e) 土地成本，不包括因失去重建潛力而須作出的賠償(見第48段)		750
	總計	15,400

路政署署長認為上述估計費用合理。

28. 正如上文第20段所述，把所有相關費用(包括建設費用、日後的資產設備更新成本、運作費用和鐵路及非鐵路收入)換算為2009年6月的淨現值後，估計資金差額為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。如上文第21至26段所述，政府給予港鐵公司的財務資助將會重估，而向港鐵公司提供過多的非經常補助金的財務資助將需根據退還機制，連同利息退還。

29. 由於第一階段的4億元財務資助已於2008年2月支付予港鐵公司，我們須以相同的9%折現率將該款項換算為2009年6月的淨現值，並在財務資助中扣除該款項。因此，按付款當日價格計算，第二階段的財務資助為122億5,200萬元，分項數字如下—

	百萬元 (按付款 當日價 格計算)
(a) 財務資助(見第20段) 扣除	12,700
(b) 第一階段財務資助	448
總計	12,252

30. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下—

年度	百萬元 (按付款當日價格計算)
2009 至 2010	12,252
總計	12,252

公眾諮詢

31. 我們不斷就西港島線項目的進展與中西區區議會保持緊密聯繫。中西區區議會議員一直促請政府盡早落實這個項目。

32. 運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表曾出席多個由中西區區議會議員和不同政黨舉辦，並由區內居民參與的公眾論壇。

33. 在進行公眾諮詢期間，我們得悉市民普遍歡迎及期望早日落實西港島線計劃。然而，有市民就一些事宜表示關注，包括受影響設施(例如戴麟趾康復中心、堅尼地城游泳池、正街街市西座和休憩用地)的重置；通風井對山道的居民、般咸道的學生和居民可能造成的不良影響；擬議車站入口位置；以及科士街樹牆的保育事宜。

34. 我們已審慎考慮公眾的意見，並盡可能解決市民關注的問題。港鐵公司會在興建西港島線的同時，重置受影響的設施。港鐵公司亦解釋：通風井不會影響市民的健康；在擬定選址時須考慮鐵路在設計和走線上及可用土地的限制；在選擇車站入口位置方面，所考慮的是市民的需要，以及盡可能避免收回私人土地的原則。至於樹牆的問題，港鐵公司已在地形許可的情況下，特別把堅尼地城站(以明挖回填方法興建)盡量向東移，而車站亦採用極特別的內部設計，以盡量縮短車站的長度，藉此避免或盡量減少對樹牆造成影響。

35. 我們在2007年10月26日根據條例把西港島線計劃(包括擬議的必要公共基建工程在內)刊憲，並於2008年9月12日把修訂計劃刊憲(該修訂不涉及擬議的必要公共基建工

程)。我們共接獲27份就已刊憲的計劃及修訂計劃提出的反對書，其中兩份反對書與必要公共基建工程有關。兩名反對者無條件撤回反對意見⁵，其餘25名反對者沒有撤回或表示撤回反對意見⁶。未能調解的反對意見主要關乎通風井的環境影響、位置和負面影響；對現有建築物／設施的影響；收回私人土地／地層；損失生意／賠償；交通影響；損失公眾空間／康樂設施；整體規劃及設計；以及對文物保育的影響。我們回應反對者時表示，鐵路的規劃和設計務求把各項影響盡量減至最少，並會將剩餘影響緩解至既定指引所訂明的可接受水平。此外，我們又告知反對者，如當局無可避免要收回土地，或導致損失，受影響人士可根據《鐵路條例》申請賠償。

36. 至於為建造鐵路而須收回的地層，為了清晰地把計劃範圍內的大部分樓宇的現有樁柱及地基剔出收回範圍，我們更正了方案，並於2009年1月9日在憲報公布。

37. 行政長官會同行政會議審議未能調解的反對意見和擬議的修改後，在2009年3月10日根據該條例授權實施西港島線計劃、經修訂方案和對方案所作出的更正，並施加修改。授權公告已於2009年3月20日刊憲。我們在2009年3月24日發出立法會參考資料摘要，公布上述授權事宜。

38. 我們在2009年3月31日就授權進行西港島線計劃一事諮詢立法會交通事務委員會屬下的鐵路事宜小組委員會。當日有13個申訴團體獲邀出席會議，就西港島線工程計劃發表意見。委員和申訴團體大致上支持這項工程計劃，但對通風井、爆破、保護樹木和建造工程的影響存有一些疑慮。我們已向他們解釋通風井的運作不會影響周圍環境的空氣質素。港鐵公司會在運作階段監察通風井的噪音水平，以確保不會超出《噪音管制條例》規定的上限。港鐵公司會設計和實施妥善的爆破工序，俾能完全符合《建築物條例》的規定，盡量減少爆破工程對附近構築物的影響和確保公眾安全。港鐵公司會監督爆破工程，並監測爆破的震盪和噪音，以確保不會超出訂明的上限。此外，港鐵公司亦會致力保護樹木。

⁵ 根據條例，反對意見如無條件撤回，即視作反對者從未有遞交反對意見處理。沒有撤回的反對意見又或有條件撤回的反對意見，視為未能調解的反對意見，隨後會提交行政長官會同行政會議審議

⁶ 兩項未能調解的反對意見都與55TR號工程計劃下的擬議必要公共基建工程有關，其詳情已載於為把55TR號工程計劃提升為甲級而擬備的PWSC(2009-10)XX號文件。

假如無可避免地需要移走樹木，港鐵公司會盡量把它們移植，並且會進行代償性植樹。環境影響評估(下稱“環評”)已考慮到這個工程項目在建造和運作時的影響。港鐵公司會實施環評報告所建議的緩解措施。

39. 我們已在2009年6月1日就西港島線計劃的撥款安排進一步諮詢鐵路事宜小組委員會。*[於諮詢委員會後更新]*

對環境的影響

40. 西港島線項目屬於《環境影響評估條例》(第499章)附表2的指定工程項目。港鐵公司須就工程的施工和設施的運作申領環境許可證。環境保護署(下稱“環保署”)署長在2008年12月23日根據《環評條例》有條件批准西港島線項目的環評報告。該環評報告的結論是：西港島線工程計劃對環境的影響可控制在《環評條例》和《環境影響評估程序的技術備忘錄》訂明的標準水平內。

41. 我們會實施獲批准的西港島線項目環評報告所建議的措施。主要的措施包括經空氣傳送的建築噪音緩解措施，例如活動的隔音屏障；委派註冊樹藝師就樹木保護措施提供意見和予以監督；委派合資格的持牌考古學家就挖掘工程備存考古觀測摘要；在走線某些部分採用特別設計的路軌，以紓減設施運作時產生的經地面傳送的噪音；在位於前堅尼地城焚化爐及屠場舊址的施工區提供額外混凝土路面，供西港島線項目暫時使用；在西港島線項目的地面構築物上採取景觀美化和建築措施；重建／修復受影響的公眾休憩用地；成立社區聯絡小組，以方便溝通、處理查詢和投訴以及跟進建議，例如實施間接技術補救措施⁷，為約109個受西港島線工程的經空氣傳送噪音影響的住戶安裝厚玻璃和空調設備。港鐵公司已把實施上述各項措施所需的費用計算在工程計劃預算費內。

42. 所有重建、補救及改善工程都不是《環評條例》的指定工程項目。根據環境運輸及工務局技術通告(工務)第13/2003號的分類，它們所屬的類別對環境造成負面影響的可能性甚微。我們承諾按環保署署長的指示，在施工階段實施標準的污染控制措施。

⁷ 間接技術補救措施一般須在剩餘影響過大的情況下，為樓宇易受噪音影響部分安裝厚玻璃窗和提供空調設備。

43. 在規劃和設計階段，港鐵公司曾考慮採取適當措施，以盡量減少產生建築廢物。有關措施包括使用鑽挖／挖掘隧道法而不是明挖回填法，以減少挖掘工程的數量；縮減離線機房的大小和數目；以及藉機房大樓和隧道布局的有效結構設計，把機房大樓和隧道段的整體大小減至最小。此外，港鐵公司會要求承建商盡量在這項工程計劃的工地或其他適合的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的岩石和泥土物料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施⁸的惰性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，港鐵公司會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

44. 港鐵公司會要求承建商提交計劃，列明各項廢物管理措施，供當局批核。計劃須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。港鐵公司會確保工地的日常運作與該經批准的計劃相符。港鐵公司會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。港鐵公司亦會通過運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運送到公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

45. 港鐵公司估計西港島線工程計劃會產生合共大約2010000公噸建築廢物。港鐵公司會在工地再用其中約120000公噸(6%)惰性建築廢物，以及把1860000公噸(93%)的惰性建築廢物運往公眾填料接收設施供日後再用。此外，港鐵公司會把30000公噸(1%)非惰性建築廢物棄置於堆填區。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額為5,397萬元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施處置的物料，每公噸收費27元；而運送到堆填區處置的物料，則每公噸收費125元⁹。)

對文物的影響

⁸ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表4訂明。任何人士均須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

⁹ 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米90元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

46. 西港島線項目環評報告中的文物影響評估結果顯示：只要實施環評報告所建議的緩解措施，西港島線的建造和運作對西區現有文化遺產資源所造成的影響有限。

47. 為進行西港島線工程計劃，我們須利用位於高街的前半山警署重置戴麟趾康復中心，因為該處需要騰空，以建造西營盤站。由於西港島線項目的環評報告並未涵蓋使用前半山警署一事，所以須另外進行文物影響評估。前半山警署是一幢三級歷史建築物，港鐵公司曾就修復和活化再利用前半山警署一事進行文物影響評估研究，所得的結論是：擬議用途不會影響該幢建築物的歷史價值。康樂及文化事務署屬下的古物古蹟辦事處並無就文物影響評估報告及擬議的緩解措施提出反對意見。2009年2月25日，當局把文物影響評估報告提交古物諮詢委員會¹⁰。該委員會表示支持這個工程項目。我們會實施文物影響評估報告所建議的緩解措施。

土地徵用

48. 我們會收回約1349平方米的私人土地和地層，以建造西營盤站入口。約61個住戶(涉及約156名居民)、10個商業單位(涉及5個經營者)和2個熟食檔(涉及1個經營者)受影響。房屋署署長會根據現行房屋政策，安排合資格的受清拆影響人士入住公共房屋。此外，我們亦會收回約72300平方米的地層，就約868平方米的土地設定地役權及／或其他土地永久權利，就約3066平方米的土地和約15200平方米的地層設定暫時佔用土地權利。港鐵公司估計土地成本為7億5,000萬元(按2008年12月價格計算)。財務資助所包括的徵用和清理土地費用以及與土地有關的費用的分項數字載於附件6。在計及有關費用屬於擬議退還機制的適用範圍，為進行西港島線計劃而支付有關費用是合理的。

49. 此外，收回地層可能會影響一些私人發展項目日後的重建潛力，因為在受影響私人地段附近和／或下面將設有擬議的地下鐵路設施。受影響人士可能會就當局收回地層以致失去重建潛力而提出申索，估計賠償總額為3億8,000萬元(按2007年12月價格計算)。日後當可獲補償權益的人士提交索償資料以確定相關費用的數額時，我們會申請撥款，以作出賠償。

¹⁰ 古物諮詢委員會是由多個相關領域的專才組成的法定組織，負責就古物古蹟事宜向古物事務監督提供意見。

背景資料

50. 2007年10月，我們把1QR號工程計劃(前稱11YD號工程計劃)提升為乙級。

51. 2007年12月，我們把1QR號工程計劃的一部分提升為甲級，稱為2QR號工程計劃(前稱12YD號工程計劃)“地鐵西港島線—設計階段財務資助”，按付款當日價格計算，估計所需費用為4億元，用以向港鐵公司提供第一階段的財務資助，支付西港島線項目在根據《鐵路條例》獲授權實施前的設計階段開支。

52. 擬議的西港島線工程須移走430棵樹，包括砍伐348棵樹，把82棵樹移植到工程計劃工地範圍內的其他地方。須移走的樹木全非珍貴樹木¹¹。我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，估計包括種植490棵樹和34 000叢灌木。

53. 我們估計為進行第4段所述工程而開設的職位約有3 000個(2 400個工人職位和另外600個專業／技術人員職位)，共提供159 000個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

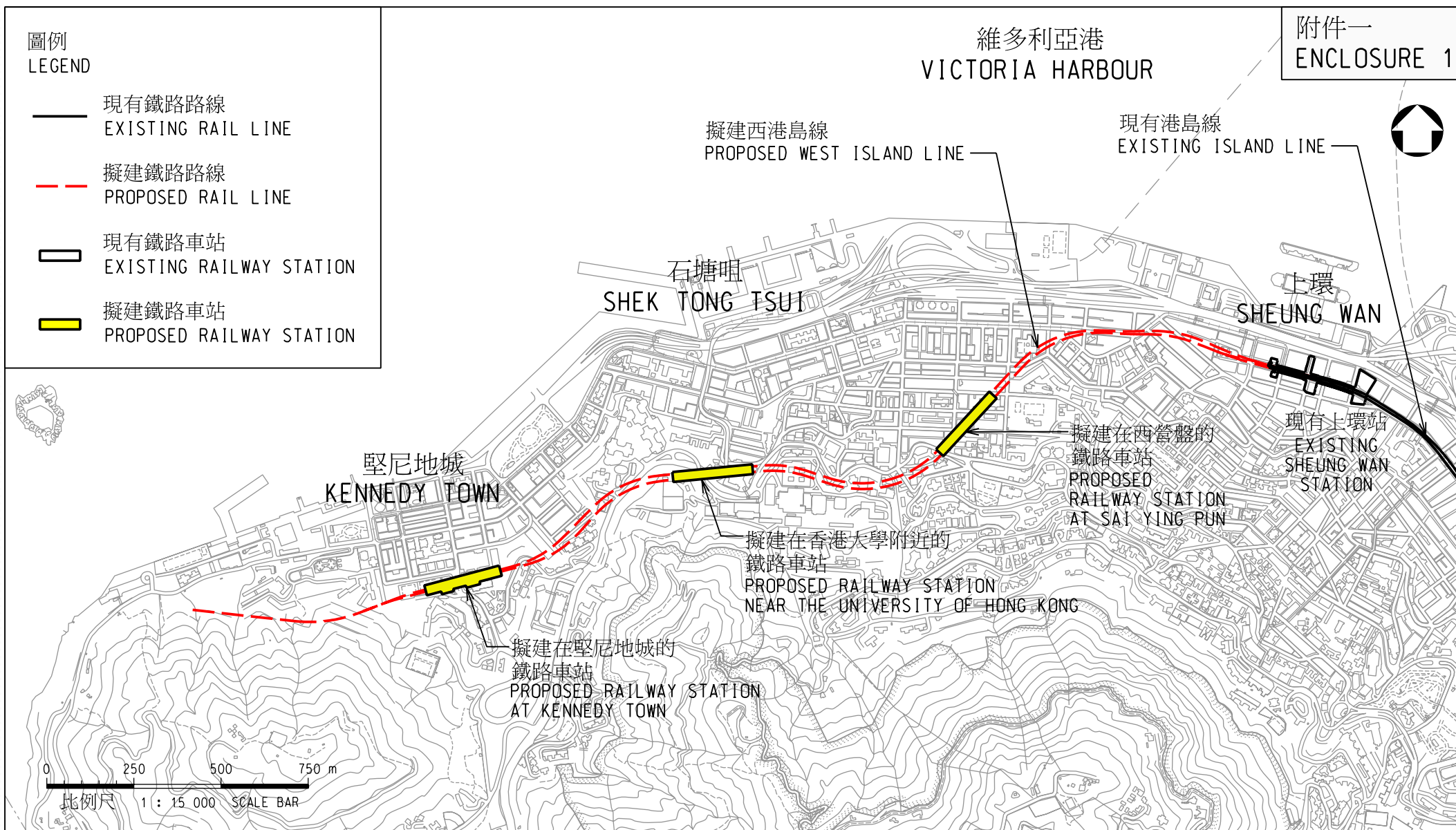
2009年6月

¹¹ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木—

- (a) 逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(視乎樹的整體大小、形狀和其他特徵)；如樹冠似高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾1.0米的樹木(在高出地面1.3米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾25米。

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



附件一
ENCLOSURE 1



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

1QR — 西港島線 — 財務資助

重建、補救及改善工程清單

1. 重置正街街市西座內的設施；
2. 重置屈地街公廁及當中的防治蟲鼠辦事處；
3. 重置因建造地鐵站入口或其他鐵路設施而永久關閉的遊樂場／休憩處／美化市容地帶；
4. 重置香港中央牙科技術室；
5. 改裝正街街市東座(包括臨時和永久的重置工程)；
6. 重置位於郭興里的設施(包括臨時和永久的重置工程)；
7. 改裝石塘咀熟食中心的街市廁所；
8. 臨時重置爹核里的公廁；
9. 改裝橫跨薄扶林道並連接黃克競樓的行人天橋；
10. 重置中西區的環保署監測站；
11. 重置堅尼地城游泳池；以及
12. 重置戴麟趾康復中心。

1QR — 西港島線 — 財務資助

有關工程範圍增加的詳情

(A) 重建、補救及改善工程

由於戴麟趾康復中心和堅尼地城游泳池重置工程的範圍有所改變，有關費用會增加2億元。

2. 戴麟趾康復中心將會拆卸，騰出用地興建位於般咸道的西營盤站入口；該中心會改設於附近前半山警署的文物建築內。前半山警署大樓外牆和主要建築特色均需保留，設計因而受到限制。經詳細研究，發現這現有建築物的結構需要大範圍地改良。為照顧使用者預期服務會擴展的附加要求，前半山警署旁的新翼需要額外地方。

3. 堅尼地城站會設於堅尼地城游泳池現址，而非原來的建議選址，即科士街附近有珍貴樹牆的地點。堅尼地城游泳池會在西區海旁附近重置；新游泳池需要加裝外牆嵌板、空調系統和機電設施，以及加建室外天花和供維修用的行人道，以符合最新的設計及維修保養標準。

(B) 鐵路工程

4. 為符合環境保護署、屋宇署和消防處的要求，鐵路工程的設計亦需更改，包括：

(a) 大學站及西營盤站與相關隧道 — 延長及擴闊行人通路以設置自動行人道、在建造期增設臨時支架、額外的移植樹木，額外的消防規定以及更準確反映通道建造困難的費用調整。

(b) 上環站至西營盤站的隧道 — 更改現時的港島線的掉頭及越位隧道、因應環境影響評估的要求豎設額外的臨時隔音罩、因應屋宇署的要求為進行地基處理及更廣泛的樓宇保護措施作準備，以及因應消防處要求，為在壓縮空氣下工作安排的24小時候命隊伍。

(c) 進行額外的斜坡加固工程 — 因二零零八年五月

的嚴要暴雨，需要進行額外的護坡工程。

- (d) 堅尼地城站及掉車隧道 — 改良隧道襯層以應付更多不利的土地狀況、因應消防處要求增設通風機房、鄰近海港工地的額外要求，以及增設躉船轉運站。
- (e) 堅尼地城的地下炸藥庫及前屠場用地 — 因面對更多不利的土地狀況而加入隧道灌漿工程，及因應消防處修訂後的要求而增加的樓面面積。
- (f) 上環站 — 進一步改良中央大堂而改善乘客的流動。
- (g) 額外土地勘測工程。

上述各項更改令相關費用增加約13億元。

(C) 建造築方法

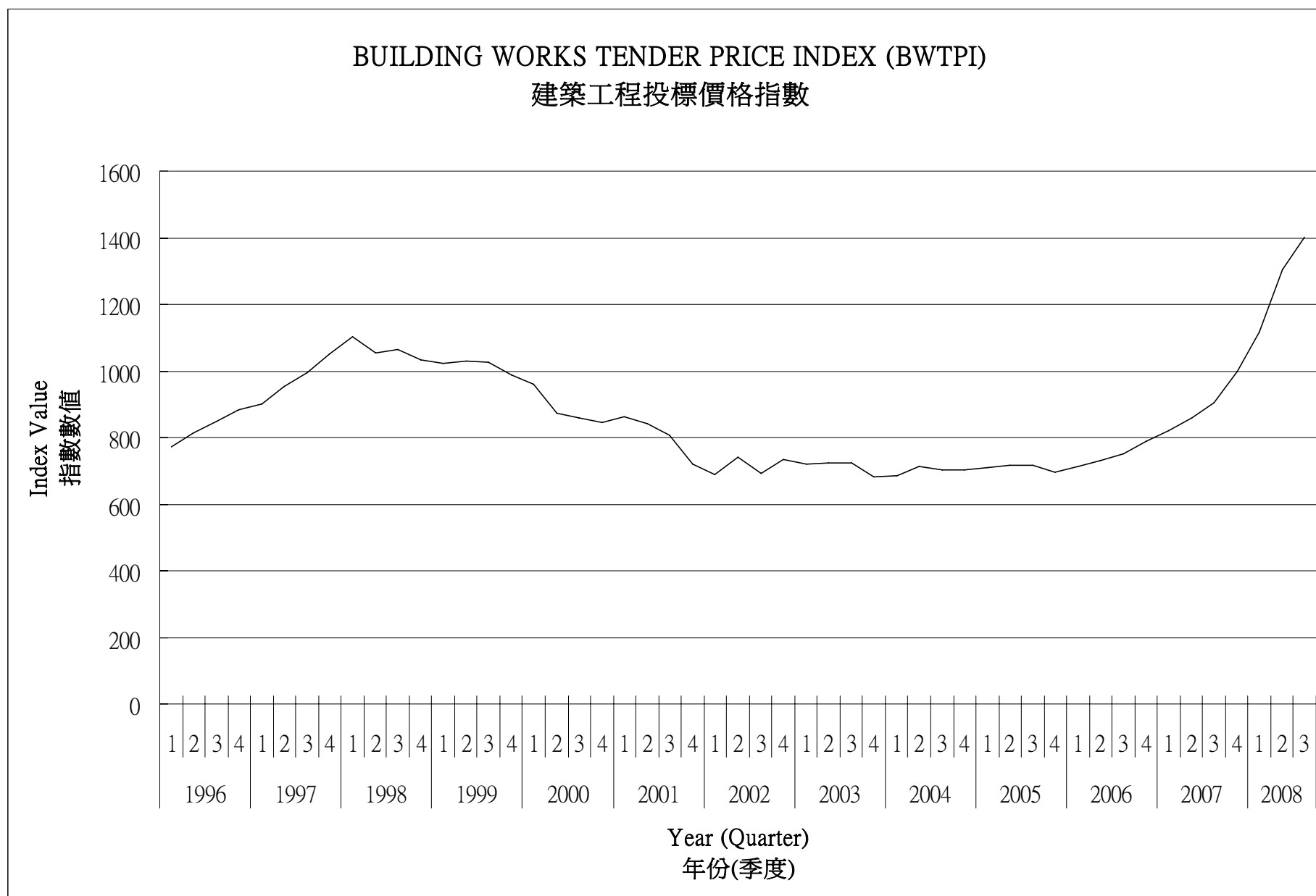
5. 為西港島線項目擬訂設計的過程中，以及進一步土地勘測後，發現需要更改部分建造方法，以應付地基土質鬆軟引致的施工困難。更改項目包括：預留需要在晚間進行上環站工程；上環至西營盤一段隧道工程，增用淤漿式隧道鑽挖機；西營盤站入口進行地面冷凝法；觀龍樓的工程棄用正割堆牆樁柱，改用鑽孔樁柱，並進行地基處理工序；以及在炸藥儲存庫用地需要增加的軟土隧道工程。上述改動令相關費用增加約2億元。

(D) 額外機電工程

6. 在設計階段時發現多個鐵路機電系統需要進行額外機電工程，這是因應土木工程範圍的改變、改善顧客服務的要求，以及消防處修訂後的要求。這些工程包括額外改善港島線訊號系統、隧道環境控制系統的其他更改、月台幕門、供電系統、軌道旁的輔助設備、主控系統、通訊及無線電系統、自動收費系統、新增升降機／自動扶梯，以及港島線鐵路系統的修改工程。上述改動令相關費用增加約4億元。

(E) 增購列車

7. 除上述的改變之外，需要增購一部額外列車，以符合有關乘客舒適程度及列車班次的最新標準。這項改動令相關費用增加約1億元。



1QR — 西港島線 — 財務資助

通脹因數的假設

政府經濟顧問預測2009至2013年的平減物價指數為每年2%，2014至2019年則為每年3%。港鐵公司提出，2009至2014年的建築成本增幅為每年5%，其後增幅為每年2.5%，2014年後工資增幅為每年3%。我們曾研究過去20年土木工程拓展署及路政署編訂的成本指數。1989至2008年期間兩項相關成本指數的平均逐年遞增分別為4.6%及5.0%，但年度之間的變化波動。在這20年年度變化數值中，不少於10年的年度變化是多於5%增幅。港鐵公司的建議並非與過去建造業的通脹不符。考慮到預算建設成本如有餘款，會按照退還機制處理，我們建議接納港鐵公司提出的增幅。

1QR — 西港島線 — 財務資助

土地成本分項數字

	百萬元 (按 2008 年 12 月價格計 算)
(a) 租金(註 1)	202
(b) 差餉(註 2)	10
(c) 賠償(註 3)	51
(d) 收回建築物的費用和因設定地役 權或其他權利而須作出的賠償(註 4)	242
(e) 地政總署的行政費用(註 5)	245
(f) 其他(註 6)	已計算在內
總計	750

註：

1. “租金”涵蓋所有租賃費用、工地和施工區的申請費用、挖掘准許證的申請費用和其他相關費用。
2. “差餉”即就施工區向差餉物業估價署支付的差餉。
3. “賠償”涵蓋受影響人士可能因道路封閉所招致的生意損失、租金損失和專業費用而提出的賠償申索。發出道路封閉通知的法律費用亦包括在內。
4. “收回建築物的費用和因設定地役權或其他權利而須作出的賠償”涵蓋向西湖里兩幢被收回建築物的利益受影響人士作出的賠償，以及為西港島線工程計劃設定地役權或其他權利而須作出的賠償。

5. “地政總署的行政費用”主要涵蓋地政總署的職員薪金、行政費用和辦公地方開支、以及與西港島線工程計劃有關的一切其他相關開支。
6. “其他”包括就西港島線工程計劃發出通知的郵費。

PWSC(2009-10)xx

擬稿

財務委員會
工務小組委員會討論文件

2009年6月10日

總目706 - 公路

運輸 - 鐵路

55TR - 西港島線 - 主要基建工程

請各委員向財務委員會建議，把55TR號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為1億360萬元，用以進行西港島線的主要基建工程。

問題

西港島線將於2014年年底或之前通車，我們必須改善行人和運輸設施，令市民可以安全、方便和無障礙地前往港鐵西港島線的車站，令西港島線能充分發揮預期的社會及經濟效益。

建議

2. 路政署署長建議把55TR號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為1億360萬元，用以進行西港島線的主要基建工程。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 55TR 號工程計劃的範圍包括 -

- (a) 在山市街建造一道有蓋行人連接系統(下稱“行人連接系統”)，包括：
 - (i) 一座設於山市街和石山街交界處約15米高的升降機塔，內設兩部面積各3.4平方米的升降機，並在山市街高段設置連接平台；
 - (ii) 一條設於山市街高段30米長、800毫米闊的單向電動扶手梯；
 - (iii) 一條設於連接平台和電動扶手梯之間20米長、2米闊的行人道；
 - (iv) 進行相關工程，包括道路、渠務和土力工程。
- (b) 建造一條連接香港大學百周年校園的有蓋行人天橋(下稱“接駁行人天橋”)，包括：
 - (i) 一條4米闊、30米長橫跨薄扶林道的行人天橋，以連接擬議的港鐵大學站和香港大學百周年校園；
 - (ii) 進行相關工程，包括道路、渠務和環境美化工程。
- (c) 在堅尼地城站建造一個樓面面積約3 100平方米的公共運輸交匯處(下稱“公共運輸交匯處”)，包括：
 - (i) 七個供專營巴士和綠色專線小巴使用的停車處及車站上蓋；
 - (ii) 修改士美菲路與科士街交界處；以及
 - (iii) 進行相關工程，包括道路、渠務、街道照明、機電和環境美化工程。

—— 顯示擬議西港島線主要基建工程的平面圖載於**附件**。

4. 我們計劃在2010年3月展開西港島線工程，合約會將主要基建工程委託港鐵公司一同興建，並於2014年年底與西港島線同步竣工。

理由

5. 區內人士表示十分希望西港島線早日完成，而進行上述各項主要基建工程，能令市民更容易往來西港島線車站，因此屬必要工程。假如不進行上述主要基建工程，便無法達到提供既方便又安全的運輸服務的目的，亦不能產生預期的社會及經濟效益。

山市街的行人連接系統

6. 石山街以南的山市街路段位於高起的地域上，由陡斜的階梯接駁山市街的餘下路段。該高起地域的地面大部分傾斜，另有兩條較短的階梯。此路段的斜度是1比5.3，是運輸署《運輸策劃及設計手冊》所訂明的隧道斜路最高斜度的兩倍左右。山市街上端與石山街的高度相差逾30米，目前只能徒步往返此處一帶。

7. 目前，沿此高起地段約有1 900個住戶，人口約5 600人。在這段既長且斜的階梯和斜路行走頗為費勁，遇上炎熱或惡劣天氣，倍加吃力，對於行動不便的人士而言尤甚。

8. 我們必須建造此行人連接系統，把該山市街路段與設於石山街的堅尼地城站B出入口連接起來，為區內居民提供既方便又安全的通道。

連接香港大學百周年校園的接駁行人天橋

9. 由於推行高中教育和高等教育(“3+3+4”學制)新學制會令學生人數增加，為容納新增的學生和紓緩目前校園空間不足的問題，香港大學正在現有校園的西面擴展，進行百周年校園發展計劃，提供42 000平方米淨運作樓面面積，以容納新設施供學生使用。按照西港島線計劃，大學站將設有兩個出入口連接香港大學：一個設在香港大學本部校園的黃克競樓，另一個設在薄扶林道北面行人徑(“C1出入口”)，面向日後擬建的百周年校園西閘。

10. 百周年校園西閘將設於大學站C1出入口對面，由於地點方便，預計會有很多香港大學的學生和訪客利用西閘進出百周年校園。因此，我們必須建造接駁行人天橋，以提供一條直接和分層行人通道連接香港大學百周年校園和港鐵大學站。此外，薄扶林道北面行人徑現設的巴士站，有多條由南區開出的專營巴士／綠色專線小巴線使用，因此，接駁行人天橋亦可

為經薄扶林道前往香港大學百周年校園的學生和市民提供安全的過路設施。

堅尼地城站的公共運輸交匯處

11. 為使鐵路與其他公共交通工具配合得宜，我們必須在堅尼地城站建造公共運輸交匯處。該公共運輸交匯處將可應付堅尼地城區內以及鄰近地區的需求，包括摩星嶺、沙灣和遠至薄扶林的瑪麗醫院。

12. 在進行公共運輸交匯處工程的同時，我們會修改目前士美菲路與科士街交界處的布局，並會將士美菲路重新定線，以配合未來公共運輸交匯處的運作。

13. 正如上文第4段所述，我們打算委託香港鐵路有限公司(下稱“港鐵公司”)實施各項主要基建工程，而有關工程會與西港島線工程同步進行，以加強鐵路工程與主要基建工程之間的配合和協調，並使這些項目能同步竣工。這樣，當西港島線通車時，市民便可使用上述運輸設施往來西港島線各車站，從而接達整個鐵路網絡。

對財政的影響

14. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的費用為1億360萬元(見下文第15段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 山市街的行人連接系統－	35.0
i) 升降機塔、接駁平台及行人道	18.0
ii) 升降機及電梯	15.0
iii) 道路、渠務和土力工程	2.0
 (b) 往香港大學百周年校園的接駁行人天橋－	21.5
i) 行人天橋	19.0
ii) 道路、渠務和環境美化工程	2.5

		百萬元	
(c) 堅尼地城站的公共運輸交匯處 –		17.5	
i) 巴士停車站及車站上蓋	12.0		
ii) 交界處修改工程	2.5		
iii) 道路、渠務、街道照明、 機電和環境美化工程	3.0		
(d) 向港鐵公司支付的間接費用 ¹		12.2	
(e) 應急費用		8.6	
	小計	94.8	(按2008 年9月價 格計算)
(f) 價格調整準備		8.8	
	總計:	103.6	(按付款 當日價 格計算)

15. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下 –

¹ 當局會向港鐵公司繳付數額為工程基本費用(即第14段(a)、(b)及(c)項)16.5%的間接費用，以便由該公司為主要基建工程進行技術研究、設計工作及建造工程監督工作。

年份	百萬元 (按2008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)
2010 – 2011	23.0	1.05570	24.3
2011 – 2012	25.0	1.07681	26.9
2012 – 2013	25.0	1.09835	27.5
2013 – 2014	10.4	1.12032	11.7
2014 – 2015	7.4	1.15113	8.5
2015 – 2016	4.0	1.18566	4.7
	94.8		103.6

16. 我們按政府對2010至2016年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。港鐵公司會將主要基建工程納入鐵路工程合約內，然後為工程招標。我們會在合約中訂定可調整價格的條文。

17. 我們估計主要基建工程引致的每年經常開支為190萬元。

公眾諮詢

18. 我們一直就西港島線及其主要基建工程的進展，與中西區區議會保持緊密連繫。運輸及房屋局、路政署和運輸署的代表出席多個由中西區區議員和不同政黨舉辦的論壇，而區內人士亦有參與。

19. 我們出席了中西區區議會的交通及運輸委員會2008年11月13日的會議。會上通過動議，促請政府立即在山市街安裝電梯／升降機。我們計劃分兩個階段完成山市街的行人連接系統，升降機會在2012年12月完成，而電梯則會在2013年10月完成。換言之，兩者都會在西港島線於2014年年底通車前完成。

20. 我們分別在2008年12月16日、2009年3月17日和2009年5月19日諮詢了橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會²。該委員會接納擬議的外觀設計。

21. 我們在2007年10月26日根據《鐵路條例》(第519章)的規定，在憲報公布西港島線計劃，包括擬議主要基建工程計劃，並於2008年9月12日在憲報公布西港島線部分的修訂，而有關部分不涉及擬議的主要基建工程。我們共接獲27份就已刊憲的計劃及修訂計劃提出的反對書，其中兩份反對書與主要基建工程有關。其後，有兩名反對者無條件³撤回反對意見，其餘25名反對者仍然維持或沒有表示要撤回反對意見。兩份尚未調解反對意見的詳情如下：

- (a) 一位反對者擔心堅尼地城站的擬議公共運輸交匯處可能會影響該區車輛和行人交通，以及造成空氣污染。我們已向他解釋，該公共運輸交匯處不但能讓乘客井然有序地轉車，而且最能妥善地協調鐵路和其他公共交通工具，因此是有需要設置的。鑑於其他地區工地和土地資源限制，堅尼地城站是沿線唯一適合興建露天公共運輸交匯處的地點。由於擬議公共運輸交匯處的規模較小，預計所產生的額外交通量不會對區內交通帶來負面影響。至於空氣污染方面的關注，我們已告訴他，擬議的公共運輸交匯處將會增加鐵路服務的吸引力，從而減少區內的道路交通量和空氣污染。我們更向他說明，擬議公共運輸交匯處所帶來的額外交通量有限，對環境的影響極為輕微。然而，該反對者仍然維持其反對意見；以及
- (b) 另一位反對者要求當局提早在西港島線通車前完成和啓用山市街的擬議行人連接系統。港鐵公司在回應時表示，會在詳細設計階段就工程制定詳細的時間表，而政府和港鐵公司會研究提早完成行人連接系統的可能性。儘管我們作出上述解釋，該反對者仍然維持其反對意見。

² 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑和其他與公用公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和半密閉式隔音罩)的設計。委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、香港規劃師學會、1個學術機構、建築署、路政署、房屋署和土木工程拓展署的代表。

³ 根據該條例，反對意見如無條件撤回，即視作反對者從未遞交反對意見處理。沒有撤回的反對意見或有條件撤回的反對意見，則視為未能調解的反對意見，隨後會提交行政長官會同行政會議考慮。

22. 在考慮過未能調解的反對意見後，行政長官會同行政會議在2009年3月10日根據《鐵路條例》授權進行西港島線工程，就主要基建工程並無任何修訂。授權進行上述工程的公告已於2009年3月20日刊憲。

23. 我們在2009年3月31日和2009年6月1日就包括主要基建工程在內的西港島線計劃諮詢立法會交通事務委員會屬下的鐵路事宜小組委員會。

[委員的意見有待確定]

對環境的影響

24. 擬議的主要基建工程不屬於《環境影響評估條例》的指定工程項目，擬議行人連接系統和接駁行人天橋所屬的工程類別對環境造成不良影響的機會甚微。我們在2009年3月完成有關堅尼地城站擬議公共運輸交匯處的初步環境審查，所得結論是：考慮到堅尼地城站擬議公共運輸交匯處的規模和工程範圍，預期在施工和營運階段均不會對環境造成負面影響。環境保護署署長同意上述結論。我們會在主要基建工程的施工期間實施由環保署署長頒布的標準污染控制措施。

25. 港鐵公司曾在主要基建工程的規劃及設計階段連同西港島線計劃一併研究如何盡可能減少產生建築廢物。有關措施包括在山市街升降機構築物的地基設計上棄用擴展式基腳而使用“迷你”樁，以便把深層挖掘工程局限在樁帽處，藉以減少產生挖掘物料；以及在擬議接駁行人天橋設計上採用兩個支撐點，而北面的支承位會與大學站出入口構築物結合，以減少獨立的行人天橋支承位和相關的挖掘工程。此外，港鐵公司會要求承建商盡量在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的岩石和泥土物料)，以減少運往公眾填料接收設施⁴處置的惰性建築廢物。港鐵公司會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板，以進一步減少產生建築廢物。

26. 港鐵公司亦會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，以供批核。計劃須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並將之再用和循環使用。港鐵公司會確保工地日常運作與經核准的計劃相符。港鐵公司會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處理。港鐵公司會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運到公眾填料接收設施和堆填區作棄置的情況。

⁴ 公眾填料接收設施，已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表4訂明。任何人士均須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

27. 港鐵公司估計，主要基建工程合共會產生大約1 000公噸建築廢物。港鐵公司會在工地再用其中約200公噸(20%)惰性建築廢物，把另外約700公噸(70%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施供日後再用。此外，港鐵公司會把約100公噸(10%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。這項工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額為31,400元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費27元；而運送到堆填區的物料，則每公噸收費125元⁵)。

對文物的影響

28. 擬議的主要基建工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築，具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

29. 擬議的主要基建工程計劃無須徵用土地。

背景資料

30. 我們在2009年2月把**55TR**號工程計劃提升為乙級。

31. 擬議的主要基建工程計劃不會影響珍貴樹木⁶，而且只會移走一棵須砍伐的樹木。我們會把種植樹木建議納入工程計劃中，估計會種植23棵樹和1 000

⁵ 上述估計金額，已包括建造和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。不過，這個數字並未包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米90元)，亦不包括現有堆填區填滿後，開設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

⁶ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 百年或逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人和大事的樹；
- (c) 屬貴重和稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(視乎樹的整體大小、形狀和其他特徵)，如有簾狀高聳根的樹、生長於特別生境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾1.0 米的樹木(在高出地面1.3 米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍等於或超逾25米。

叢灌木。

32. 我們估計在上文第3段所述的工程施工期間開設的職位約有71個（包括54個工人職位和另外17個專業／技術人員職位），共需1 770個人工作月。

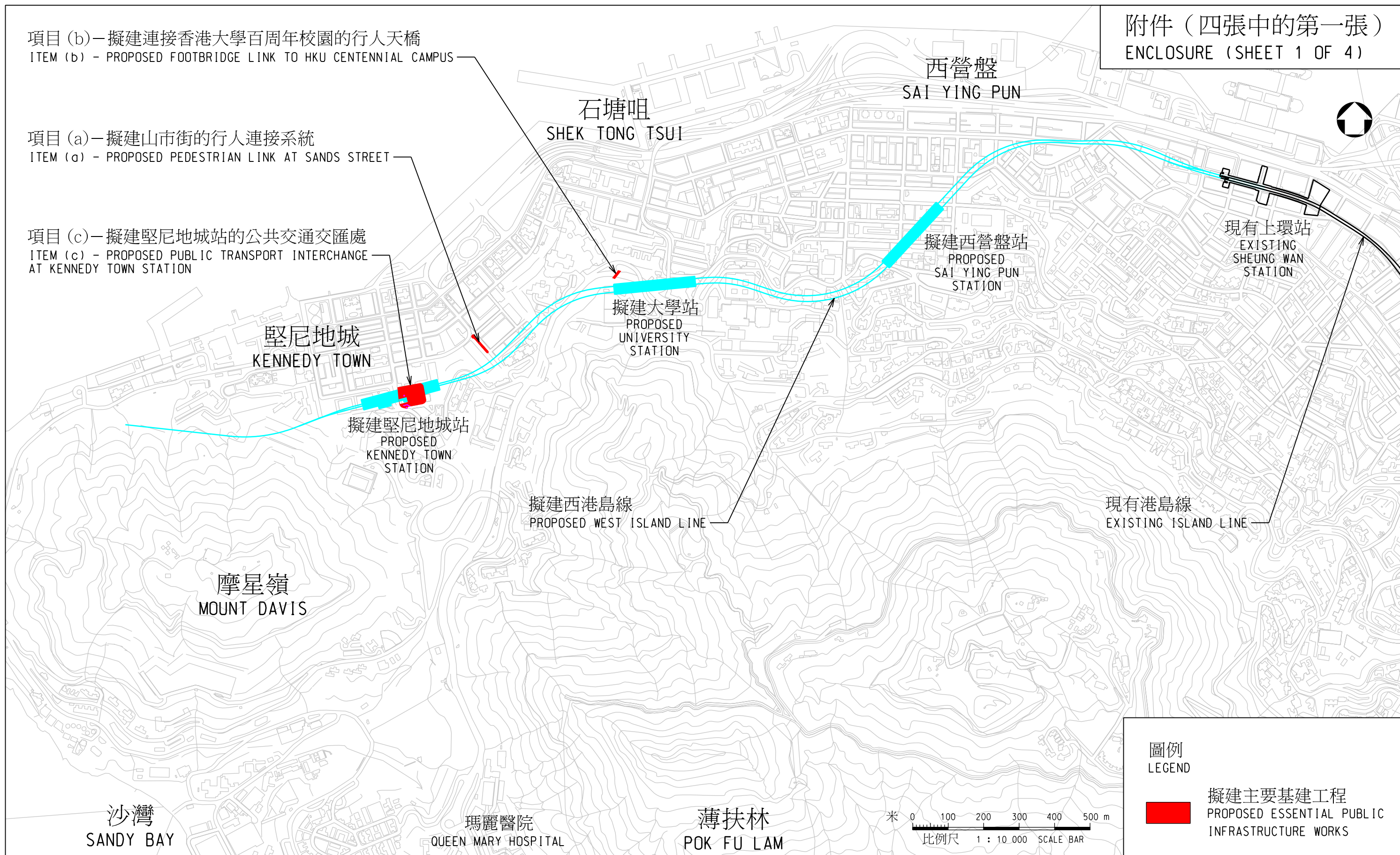
運輸及房屋局

2009年5月

項目 (b)－擬建連接香港大學百周年校園的行人天橋
ITEM (b) - PROPOSED FOOTBRIDGE LINK TO HKU CENTENNIAL CAMPUS

項目 (a)－擬建山市街的行人連接系統
ITEM (a) - PROPOSED PEDESTRIAN LINK AT SANDS STREET

項目 (c)－擬建堅尼地城站的公共交通交匯處
ITEM (c) - PROPOSED PUBLIC TRANSPORT INTERCHANGE AT KENNEDY TOWN STATION



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第55TR號－西港島線－主要基建工程
PWP ITEM NO. 55TR - WEST ISLAND LINE - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

Signed 18/5/09
MATTHEW P. K. HO
總工程師
CHIEF ENGINEER

日期
DATE

設計 designed
P. CHEUNG Signed 18/5/09
繪圖 drawn
H. K. TSANG Signed 18/5/09
核對 checked
P. CHEUNG Signed 18/5/09
核准 approved
B. S. LIU Signed 18/5/09

圖號 drawing no.
HRWWIL003-SP0005
版權所有 COPYRIGHT RESERVED
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

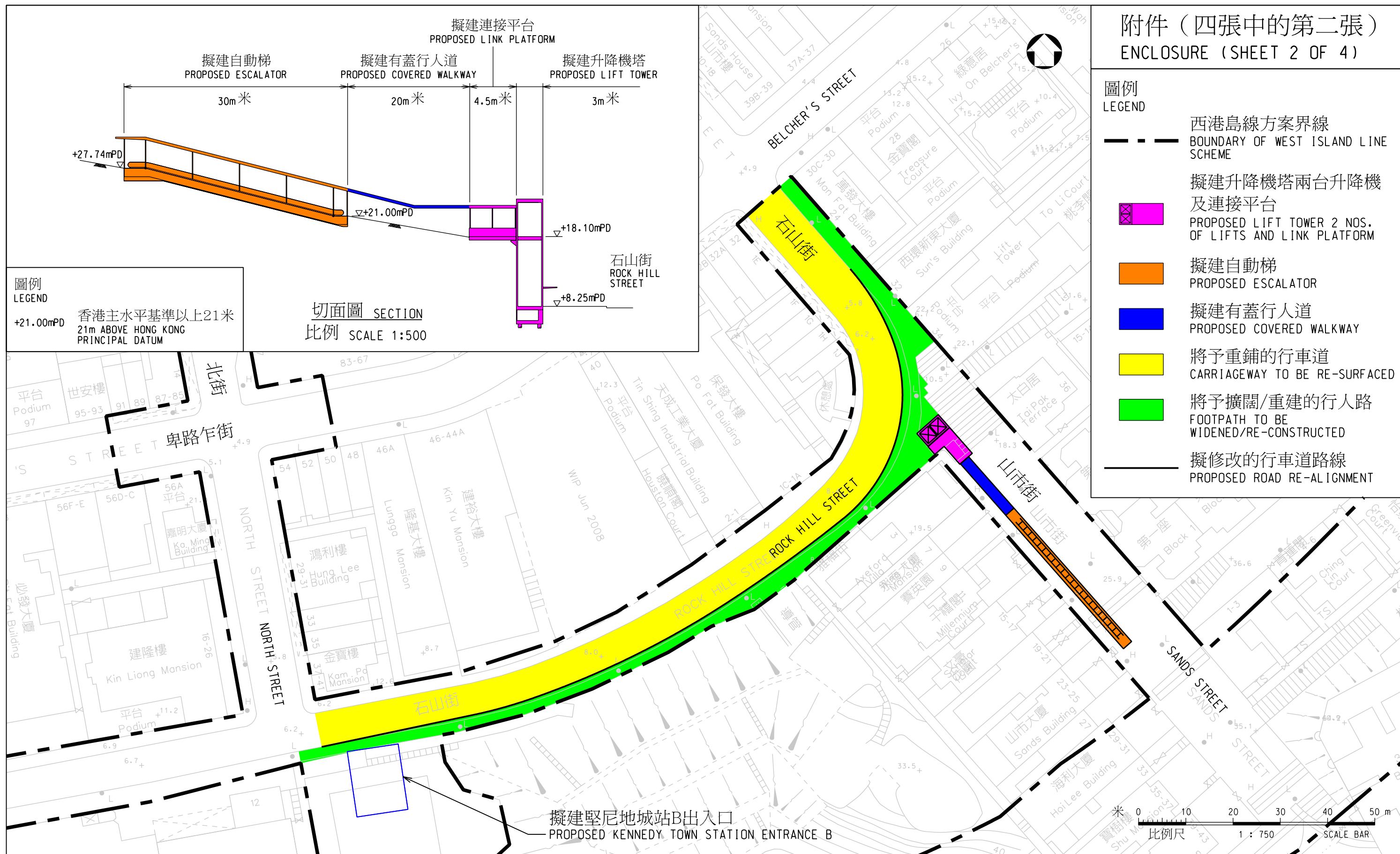
附件（四張中的第二張） ENCLOSURE (SHEET 2 OF 4)

- 圖例**
LEGEND
- 西港島線方案界線
BOUNDARY OF WEST ISLAND LINE SCHEME
 - 擬建升降機塔兩台升降機及連接平台
PROPOSED LIFT TOWER 2 NOS. OF LIFTS AND LINK PLATFORM
 - 擬建自動梯
PROPOSED ESCALATOR
 - 擬建有蓋行人道
PROPOSED COVERED WALKWAY
 - 將予重鋪的行車道
CARRIAGEWAY TO BE RE-SURFACED
 - 將予擴闊/重建的行人路
FOOTPATH TO BE WIDENED/RE-CONSTRUCTED
 - 擬修改的行車道路線
PROPOSED ROAD RE-ALIGNMENT

圖例
LEGEND

+21.00mPD 香港主水平基準以上21米
21m ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM

切面圖 SECTION
比例 SCALE 1:500



圖則名稱 drawing title

工務計劃項目第55TR號－西港島線－主要基建工程

項目(a)－擬建山市街的行人連接系統

PWP ITEM NO. 55TR - WEST ISLAND LINE - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

ITEM (a) - PROPOSED PEDESTRIAN LINK AT SANDS STREET

Signed 18/5/09
MATTHEW P. K. HO
總工程師
CHIEF ENGINEER

日期
DATE

設計 designed
P. CHEUNG
繪圖 drawn
H. K. TSANG
核對 checked
P. CHEUNG
核准 approved
B. S. LIU

Signed 18/5/09

Signed 18/5/09

Signed 18/5/09

Signed 18/5/09

圖號 drawing no.

HRWWIL003-SP0007

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

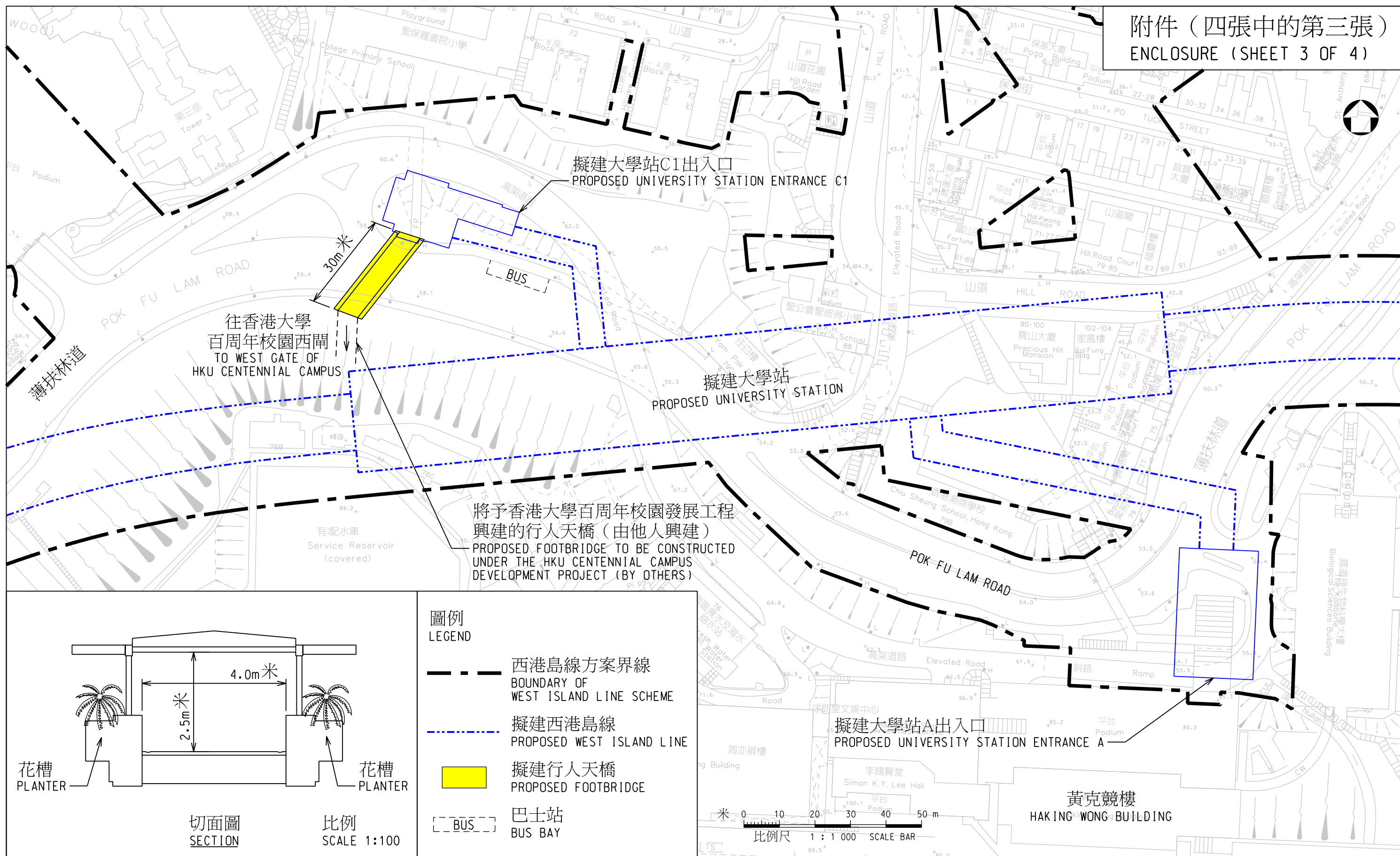
鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

A3 297X420

附件（四張中的第三張）
ENCLOSURE (SHEET 3 OF 4)

[illegible]

工務計劃項目第55TR號—西港島線—主要基建工程
項目 (b)—擬建連接香港大學百周年校園的行人天橋

PWP ITEM NO. 55TR - WEST ISLAND LINE - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS
ITEM (b) - PROPOSED FOOTBRIDGE LINK TO HKU CENTENNIAL CAMPUS

Signed 18/5/09

MATTHEW P. K. HO

總工程師	日期
CHIEF ENGINEER	DATE

設計 designed	Signed 18/5/09
P. CHEUNG	

繪圖 drawn
H. K. TSANG Signed 18/5/09

核對 checked
P. CHEUNG Signed 18/5/09

核准 approved Signed 18/5/09
B. S. LIU

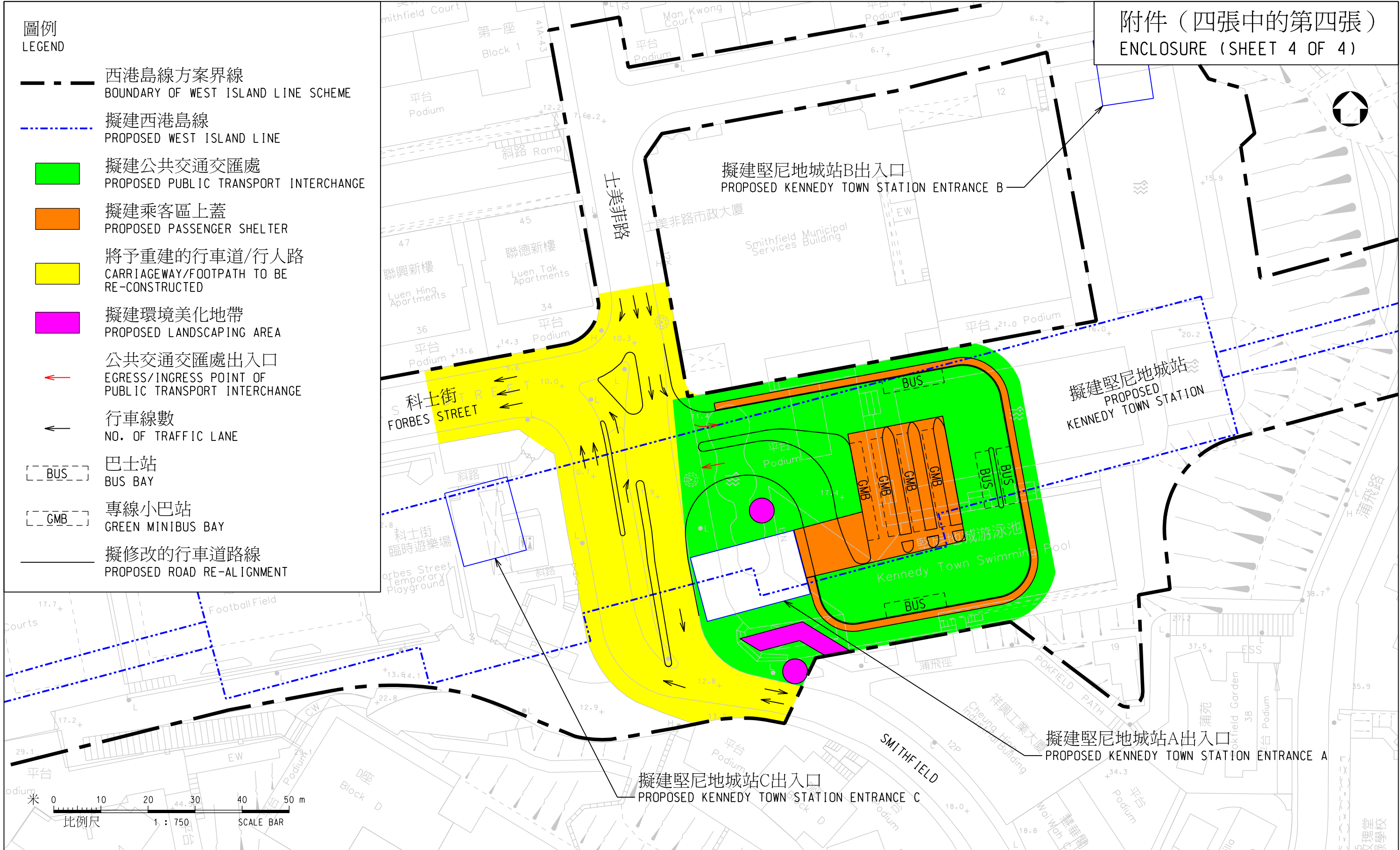
圖號 drawing no.

圖號: GROWING NO:
HRWWIL003-SP0008

版權所有 COPYRIGHT RESERVED

9	鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
---	----------------------------------

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT



圖則名稱 drawing title		設計 designed P. CHEUNG Signed 18/5/09		圖號 drawing no. HRWWIL003-SP0006	
工務計劃項目第55TR號－西港島線－主要基建工程		繪圖 drawn H. K. TSANG Signed 18/5/09		版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
項目(c)－擬建堅尼地城站的公共交通交匯處		核對 checked P. CHEUNG Signed 18/5/09		鐵路拓展處 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE	
PWP ITEM NO. 55TR - WEST ISLAND LINE - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS		核准 approved B. S. LIU Signed 18/5/09		路政署 HIGHWAYS DEPARTMENT	
ITEM (c) - PROPOSED PUBLIC TRANSPORT INTERCHANGE AT KENNEDY TOWN STATION		Signed MATTHEW P. K. HO 總工程師 CHIEF ENGINEER	18/5/09 日期 DATE		