

立法會參考資料摘要

九龍南線 工程項目協議

引言

在二零零五年九月十三日的會議上，行政會議**建議**，行政長官指令通過九龍南線工程項目協議擬稿，惟在正式簽立之前，協議的文本可能按需要作出修改。

背景和論據

2. 九龍南線是政府的《鐵路發展策略 2000》其中一個建議實施的鐵路工程項目。九龍南線的策略性功能，是在九龍半島南部將東西鐵路貫通。
3. 二零零一年一月九日，行政長官會同行政會議決定應邀請九廣鐵路公司(九鐵)提交九龍南線工程計劃的建議書。九鐵其後在二零零一年七月十三日向政府提交工程計劃建議書。二零零二年九月二十四日，行政長官會同行政會議決定九鐵應為九龍南線進行詳細規劃及設計的工作。而有關決議於同日向立法會簡介。
4. 九龍南線方案在二零零四年三月二十六日在憲報公布，而修訂方案其後在二零零五年一月七日在憲報公布。二零零五年六月二十一日，行政長官會同行政會議授權進行九龍南線鐵路工程，建造全長約 3.8 公里的鐵路系統，連接南昌站與尖東站，中途設九龍西站。有關決議於二零零五年六月二十三日向立法會簡介。
5. 政府與九鐵須為實施九龍南線工程計劃簽訂工程項目協議。

工程項目協議

6. 工程項目協議擬稿主要根據一九九八年簽立的西鐵工程項目協議及二零零三年簽立的東鐵支線工程項目協議擬備。它闡述九龍南線工程計劃的興建詳情，以及政府與九鐵在工程計劃的融資、設計、建造和營運等各方面各自具有的權利和責任。概括而言，工程項目協議擬稿：

- (a) 制定九龍南線工程計劃的工程範圍，訂明工程計劃的規劃、設計及建造概由九鐵負責，一切費用亦由九鐵承擔；
- (b) 訂明當在九龍南線西九龍站上蓋、地底或其毗鄰地方進行物業發展時，九鐵須負責進行有關工程項目，並會就物業發展所得利潤交回政府一事與政府另作安排；
- (c) 規定九鐵須按照受九鐵與政府將會緊密監控及檢討的基線時間表行事，確保有關工程計劃可在預定營運日期前完工；
- (d) 載述與工程計劃有關的土地事宜；以及
- (e) 規定九鐵須遵行根據《環境影響評估條例》發出的環境許可證所載的規定及其他環保規定。

下文闡釋工程項目協議內各項主要部份。

財務安排

7. 九鐵估計，按當日付款價格計算，九龍南線工程計劃的建造成本總計約為 83 億元，分項數字如下：

	百萬元 (按付款當日價格計算)
建設成本	7,627
徵收土地及相關費用	234
應急費用	442
總計	8,303

8. 由於由九鐵將以內部資源及／或向外舉債的方式全資興建九龍南線，因此無須政府撥款資助。一如第 12 段所述，從物業發展所得的純利將悉數交回政府。

設計、建造及營運

9. 九鐵須負責設計並完成興建九龍南線，以便在預定營運日期(目標為二零零九年)通車。九鐵亦須負責其後五十年的營運和維修保養事宜。

土地事宜

(A) 徵收土地

10. 九鐵須支付徵收和清理土地的全部費用，以及進行鐵路興建工程和重建、補救及改善工程等有關費用。九鐵亦須支付地政總署就上述工程所引致的所有費用。另一方面，政府則須為興建主要基建工程支付徵收及清理土地的費用，以及為提供工地用作建造主要基建工程所須的其他有關費用；而該主要基建工程完成後將移交給政府，並由政府擁有及管理。

(B) 九龍南線工程計劃運作用地

11. 當九龍南線通車之後，有關九龍南線運作所需的土地將撥歸九鐵(例如不在租契範圍內的鐵路路軌及其他設施)，為期五十年。撥歸土地的條款將與其他鐵路項目相同。按照現行做法，以及根據西鐵和東鐵的類似安排，路軌和車站等鐵路設施將免繳地價，而九鐵須於期內每年向政府繳付地租，金額相等於該地段不時釐定的應課差餉租值的 3%。由於九龍南線將共用現時的西鐵車廠，因此無須為興建新的車廠設施而徵用額外的土地。

(C) 物業發展權

12. 九鐵將獲委托為政府的代理人，負責進行所需的物業預留工程，以及九龍西站上蓋、地底或其毗鄰地方的物業發展，藉此確保車站規劃設計、物業預留工程及日後的物業發展能夠更妥善地互相融合，而日後鐵路運作和物業發展亦可以順利配合。我們亦打算使用西鐵物業發展模式，以私人協約方式向九鐵批出物業發展權，而從物業發展所得的純利將悉數交回政府。

13. 根據現行政策，在批出上述物業發展用地的發展權時，須按十足市值徵收地價。按照現行做法，鐵路運作用地將以象徵式地價批出，而且不可轉讓。該等以私人協約批出的土地，租用期為五十年，而政府將於土地批租期內每年徵收地租，金額相等於該地段不時釐定的應課差餉租值的 3%。

對財政和人手的影響

14. 九鐵估計，按付款當日價格計算，九龍南線的建設成本約為 83 億元。除了由九鐵建造九龍南線時一併進行的主要基建工程會由政府撥款進行外，九鐵並不需政府為九龍南線計劃作出財政支持。

15. 各決策局及部門將從現有撥款及人手編制中吸納與九龍南線計劃所需的人手／員工開支，並不會因此而增加職位。

對環境的影響

16. 九龍南線屬《環境影響評估條例》所界定的指定工程項目。環境保護署署長在二零零五年三月三十日有條件批准環評報告，並在五月三日就九龍南線計劃向九鐵發出附加條件的環境許可證。九鐵須實施經批准的環評報告內載的所有建議紓解措施，並遵行環境許可證和其他法例規定所列的環保條文。

17. 九鐵與康樂及文化事務署(康文署)協定實施控制措施，加強控制經地面傳送的噪音及震動，確保在施工期間以及通車後香港文化中心和香港太空館都能暢順運作。

對經濟的影響

18. 九龍南線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。九龍南線完工之後將會成為西鐵與東鐵之間的主要聯繫，並可改善人口近 100 萬人的新界西北與九龍市區主要就業／商業地區之間的交通。路政署估計九龍南線的實質經濟內部回報率會達 14% 左右。可量化的經濟效益主要包括公共交通工具使用者所節省的時間、公共交通經營者所減省的經營成本以及安全效益。此項計劃可為建造業及有關行業製造約 2 800 個職位。

對可持續發展的影響

19. 持續發展評估顯示，擬建的九龍南線將為九龍南部提供一條更直接、更快捷的東西行鐵路；長遠來說，可令交通更為暢達，空氣質素更佳。環評報告已逐一處理所有確定的潛在環境問題，包括經地面傳送的噪音可能影響表演場地、工地產生噪音和空氣污染、隧道挖掘工程製造建築廢物，以及需要保護冠軍樹。九鐵會按照環境許可證實施紓解措施，務求盡量減低可能造成的環境影響。並會實施臨時交通安排，盡量減低施工期間造成的滋擾。

公眾諮詢

20. 我們已廣泛諮詢市民對九龍南線計劃的意見。至於工程項目協議擬稿，我們亦已諮詢九鐵，並獲其同意協議內的條件及條款。

宣傳安排

21. 我們就會發出新聞稿及安排發言人解答傳媒的查詢。

負責官員

22. 負責人員為環境運輸及工程局首席助理秘書長（運輸）何偉富先生（電話：2189 2187）。

環境運輸及工程局
二零零五年九月十三日