

《兩鐵合併條草案》委員會
當局就劉江華議員的提問的回應

- (一) 於二零零二年九鐵公司經公開競投後獲得興建並發展沙田至中環線項目，該公司並曾承諾全資興建，有關的融資方案詳情為何？融資是否包括沿線中的地產物業收益？

2002年，九廣鐵路公司(九鐵公司)提交了沙中線標書。政府評審標書後，接受當中的沙中線方案(下稱“原方案”)，並通知九鐵公司繼續就沙中線項目進行工作，以制訂出一個雙方同意的最終方案，交行政長官會同行政會議批准，然後根據《鐵路條例》將最終方案刊登憲報，再按條例規定的步驟推展項目。原方案造價大約港幣260億元(以2000年價格計算)，並沒有要求政府批予任何物業發展權。其後，九鐵公司對原方案作出了一些修訂，並於2004年2月16日向立法會交通事務委員會的鐵路事宜小組委員會簡報修訂建議，其後再於同年9月向政府提交擬議的最終方案，建議對修訂方案作進一步的改動，有關的詳情已概述於立法會CB(1)574/06-07號文件。政府需就這些改動對沙中線項目的技術、營運及財務上的影響作詳細的研究。此外，正如我們在立法會文件CB(1)573/06-07(03)號文件指出，政府需要研究沙中線方案應如何配合啓德發展規劃檢討及灣仔發展計劃第二期的檢討的結果。

- (二) 當局可否解釋若地鐵公司選擇不全資興建沙中線，卻仍可擁有原來該線的物業發展及有關收入的理據？

如(一)所述，九鐵公司的沙中線原方案沒有要求政府批予任何物業發展權。此外，兩鐵合併方案的物業條款，亦沒有包括任何沙中線沿線的物業發展權，因此，合併方案並不會令地鐵有限公司在全資興建沙中線的情況下，仍可擁有該線的物業發展及有關收入。

- (三) 兩鐵合併是以市民公眾利益為前提，按原來計劃由九鐵公司全資興建，政府不用注資；然而若最後由兩鐵合併後的公司興建，並且不採取全資興建的話，政府有否計算有關的財政開支為何？這對市民又是否公平？

正如(一)所述，政府現正研究沙中線方案應如何配合啓德發展規劃

和灣仔發展計劃第二期的檢討結果，並繼續與相關部門商討。此外，政府亦就任何可能影響沙中線的變化，與兩家鐵路公司進行討論，以期盡早落實有關方案。政府並會因應兩鐵合併工作的進展，就實施方案的細節，包括融資方式，與鐵路公司進行商討。換言之，有關沙中線項目的融資安排受多項因素影響，現時尚未有定案。