

立法會參考資料摘要

觀塘線延線財務安排

引言

在二零一一年五月十七日的會議上，行政會議建議，行政長官指令批准向香港鐵路有限公司(港鐵公司)批出前山谷道邨第一期用地(該幅用地)的物業發展權，作為對港鐵公司推行觀塘線延線項目的財政資助。

背景

2. 觀塘線延線是現有港鐵觀塘線的延線，由油麻地站至黃埔，兩個新設車站位於何文田及黃埔。乘客可在擬建何文田站轉乘日後的沙田至中環線(沙中線)。觀塘線延線會為黃埔及何文田 146 000 名居民提供服務，估計在二零一六年每日會有 18 萬名乘客。觀塘線延線為何文田、紅磡及黃埔一帶居民提供方便可靠的鐵路服務，節省交通時間，從而帶來明顯的經濟效益。目前，繁忙時間紅磡海底隧道出現交通擠塞，嚴重影響往返紅磡的交通。車龍由隧道往後伸延至紅磡及油麻地的道路網。市民在繁忙時間使用路面交通工具來往黃埔與旺角，需時約 25 分鐘。如乘搭觀塘線延線，乘客從黃埔或何文田出發，五分鐘內便抵達旺角。路政署估計觀塘線延線的經濟內部回報率為 6.9%。

3. 二零零八年三月十一日，行政長官會同行政會議作出多項決定，其中包括：

- (a) 要求港鐵公司推展觀塘線延線項目的進一步規劃和初步設計，該段延線會為何文田和黃埔區的居民提供服務；及
- (b) 根據擁有權模式作為這個項目的融資方式，與港鐵公司進一步商討有關落實觀塘線延線項目的細節。

此外，行政會議在二零零八年三月十一日考慮觀塘線延線的融資方式時，得悉位於擬建何文田站的該幅用地，或會適合採用鐵路加物業發展模式。不過，該幅用地當時已規劃作興建租住公屋之用。如該幅用地由港鐵公司興建私人樓宇，則須另撥足夠的合適替代用地以興建租住公屋。我們於二

零零八年三月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。

財務安排

(A) 項目成本

4. 觀塘線延線是觀塘線自然伸延的線段，因此，按照兩鐵合併後政府與港鐵公司在二零零七年簽訂的《營運協議》，屬於擁有權項目。根據擁有權模式，港鐵公司會負責觀塘線延線的融資、設計、建造、營運和維修，並擁有觀塘線延線。如該項目被認為在財政上並不可行，政府必須給予資助¹。

5. 我們於二零零八年三月向小組委員會滙報有關細節。當時估計項目的建設成本約 42 億元(按二零零七年四月價格計算)。單以車費及其他非車費的收入計算收益，觀塘線延線項目在財政上並不可行。當時估計的資金差額，即政府須就港鐵公司推行該項目所提供的資助，為 22 億元。

6. 二零一零年六月，觀塘線延線項目的詳細設計接近完成，工程範圍亦已清楚界定，港鐵公司遂提交最新預算。我們委託一間獨立審核顧問(獨立顧問)審查港鐵公司擬備的觀塘線延線項目預算成本及收入，以確保港鐵公司並無過度高估項目成本及所需資助。二零一一年四月，獨立顧問完成審查工作，認為港鐵公司的估計大致妥當。經獨立顧問審查的成本預算分項數字如下：

¹ 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。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。

分項說明	經獨立顧問審查的成本預算(百萬元；按2009年12月價格計算)
土木、建築及樓宇工程、終飾、軌道及架空電纜	2,225
屋宇裝備設施、機電工程系統、信號及控制	1,166
列車	437
設計及勘測	257
土地成本 ²	203
項目管理費	533
應急費用	476
總計	5,297

7. 經獨立顧問審查的成本預算與二零零八年三月提交的預算對比扼述如下：

分項	2007年港鐵公司的估計	2011年3月經獨立顧問審查的預算
(a) 建設成本	42億元(按2007年4月價格計算)	53億元(按2009年12月價格計算)
(b) 經濟內部回報率	8%	6.9%
(c) 資金差額	22億元	33億元(按2010年12月的淨現值計算)

建設成本增加 11 億元(53 億元減 42 億元)，主因是建造業價格在二零零七至零九年間上升。雖然在詳細設計中所衍生的項目細節及修訂也令費用

² 土地成本包括工地租金、土地徵用、清拆、補償及地政總署的行政費用等。

有所增加，但在設計過程中，港鐵公司在多方面優化了鐵路設施的設計，部份的優化設計有助節省建造成本，並抵消上述在設計過程所增加的成本。

(B) 鐵路加物業發展模式

8. 鐵路加物業發展這個融資模式是拓展新鐵路項目的成功方式，港鐵公司是會就該項目需向政府支付市值地價(估值不計及鐵路發展³)。同時，隨著物業發展權批予港鐵公司，政府會將一切有關市場波動及營運帶來的商業風險轉為由港鐵公司承擔。這個模式亦具其他運作效益，例如令車站、車廠與上蓋發展項目之間的工程銜接更為暢順，利便工程編排，讓多項工程可同時進行。這樣做既可確保鐵路工程如期完成，亦可避免上蓋物業發展工程日後需要在鐵路範圍內進行，影響鐵路的運作。

9. 我們已審慎研究擬建何文田站該幅用地應如何採用鐵路加物業發展模式，才能確保政府向觀塘線延線提供的資助合理，務求在不損害鐵路營運的審慎商業原則下，順利推行該鐵路項目，並妥善運用公共資源。為達到這個目標，我們採取了兩項措施。第一，在研究港鐵公司發展該幅用地的方式時，考慮相關規劃因素，以確保任何發展項目都與附近土地用途相協調和符合公眾期望。第二，委任協助審查項目成本和資金差額的獨立顧問，同時評估物業發展項目帶來的財務資助是否足夠填補資金差額。評估結果可作為評定政府的資助是否合理的良好基礎。

(C) 擬建何文田站用地

10. 我們已另撥用地興建租住公屋，解決擬建何文田站該幅用地用途的問題。我們建議向港鐵公司批出該幅用地的物業發展權，以填補觀塘線延線項目的資金差額。

11. 該幅用地位於擬建何文田站之上，面積約 2.6 公頃，適合作住宅發展，其位置圖載於**附件 A**。在規劃該幅用地的發展時，我們已顧及社區的意願，包括與附近土地用途協調、發展密度、樓宇高度、景觀、與附近住宅發展協調、對鄰近範圍通風情況的影響，以及公眾關注可能造成「屏風效應」。儘管《何文田分區計劃大綱圖》編號 S/K7/20 訂明該幅用地的最高許可地積比率為 9，我們在規劃和設計該幅用地時，把住宅的最高地

A

³ 評定土地補價，估值不計及鐵路發展；根據該項原則，由港鐵公司繳付政府的土地補價，金額會按「十足市值」基準評定，鐵路的存在因素不應作計算考慮。

積比率僅訂為 5。地積比率訂為 5 的建議亦與附近前山谷道邨第二期用地採用的地積比率配合。項目的最高住宅建築樓面總面積(總樓面面積)為 128 400 平方米。港鐵公司建議在該幅用地興建 10 幢樓高約 25 層的住宅大廈，為市場提供約 1 400 至 1 800 個大小不同的單位，面積由 40 至 200 平方米不等。為配合住屋需求，港鐵公司計劃分兩期完成住宅發展，第一期在觀塘線延線建成後約五年可供出售，第二期在隨後兩年可供出售，視乎當時的市場情況。

(D) 資助

12. 鑑於批給港鐵公司的土地不應多於填補資金差額的所需，我們需審慎處理。為此，我們除參考獨立顧問的評估外，還委託兩間獨立測量公司為發展項目作物業估值。獨立顧問及兩間獨立測量公司根據香港測量師學會公布的《物業估值準則》及其他相關法規進行估值。有關評估相差不超過 2%。根據獨立顧問及兩間獨立測量公司提供的物業估值，以及上述第 7 段所解釋的建設成本，推展觀塘線延線的資金差額估計約為 33 億元⁴，獨立顧問估計即使有物業發展的財務資助，推展觀塘線延線項目仍會出現 5.8 億至 6 億元的差額。

13. 獨立顧問就物業發展的財務資助的評估進行了敏感度分析。分析採用多項主要假設，包括物業發展建築成本 $\pm 10\%$ ；以及獨立顧問亦評估在十二年內⁵物業價格累積升幅以上再 $\pm 10\%$ 。兩間獨立測量公司覆檢過物業價格的假設，認為有關幅度恰當。計及上述變數，獨立顧問估計在樂觀情況及悲觀情況下觀塘線延線的財務狀況。獨立顧問的結論是即使是樂觀情況，在物業發展的財務資助下，發展觀塘線延線鐵路項目仍會出現 1 億元的輕微資金差額。若屬悲觀情況，資金差額會達 11 億元，高於上文第 12 段所述的基準預測下的資金差額。

14. 我們考慮擬建何文田站該幅用地採用的地積比率及總樓面面積時，已充分顧及物業發展與附近土地用途協調，以及公眾的關注事項及期望。港鐵公司同意提供大小不同的單位，以滿足市場需要。計及用地面積及單

⁴ 第 12 及 13 段有關資金差額的所有估計數字，都按二零一零年十二月淨現值計算。

⁵ 顧問所作評估是假設港鐵公司計劃分兩期完成物業發展，第一期在二零二零年完成，第二期在二零二二年完成。

位數目，我們認為港鐵公司計劃完成住宅發展的時間表合理。我們已委聘獨立顧問協助評估住宅發展的成本及收入，又另外委聘兩間測量公司協助評估物業價值。根據獨立顧問的預測，即使是樂觀情況，物業發展帶來的利潤或僅可支付估計的資金差額，而港鐵公司須承擔市場波動及鐵路運作的所有相關商業風險。這個做法平衡各項因素，既善用資源提供推行觀塘線延線的資金，又不會損害鐵路營運的審慎商業原則。

對財政及公務員的影響

15. 觀塘線延線的資金差額為 33 億元(按二零一零年十二月淨現值計算)。當局會採用鐵路加物業發展模式，把位於擬建何文田站前山谷道邨第一期用地的物業發展權批予港鐵公司，填補資金差額。

16. 觀塘線延線的主要基建工程透過改善通往該鐵路線的行人及交通連接系統，提供安全、便捷和無障礙通道。財務委員會在二零一一年四月十五日批准相關工程所需撥款。

17. 在以往的資源分配工作中，當局曾支持相關決策局／部門增設公務員職位，以推展多個鐵路項目，包括觀塘線延線。

對環境的影響

18. 觀塘線延線屬《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營運申領環境許可證。環境保護署署長在二零一零年八月十九日批准環評報告，在二零一零年九月二十七日向港鐵公司批出環境許可證。港鐵公司其後在二零一零年十一月九日申請更改環境許可證，以涵蓋二零一零年六月二十五日刊憲的觀塘線延線修訂方案。環境保護署署長在二零一零年十二月一日批出更改環境許可證。港鐵公司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、修訂方案涉及《環評條例》的環保條文及其他有關環保的法例規定。

19. 前山谷道邨第一期用地日後的發展，會根據《香港規劃標準與準則》有關環境章節所訂環保指引及準則而規劃、設計和推行。

對經濟的影響

20. 觀塘線延線是現有港鐵網絡的伸延，對滿足黃埔、紅磡及何文田一帶的交通需求，以及對維持香港經濟和社會的持續發展，極為重要。路政署估計，觀塘線延線通車 50 年內會產生的淨經濟效益約達 224 億元

(按二零零九年十二月價格計算)。這些經濟效益包括乘客所節省的時間、其他公共交通機構所減省的經營成本以及安全效益。估計觀塘線延線的經濟內部回報率為 6.9%。

21. 除上述經濟效益外，提供集體運輸交通工具應有助改善紅磡舊區的交通接駁，令該區重現生機，並帶來商機。

對可持續發展的影響

22. 根據我們進行可持續發展評估的結果，擬建的觀塘線延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，推行觀塘線延線項目難免會對環境帶來若干不良影響，包括建造和營運期間產生噪音、工地和通風井造成空氣污染、空地面積和樹木減少，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。對於公眾(尤其是各持份者)的不同關注和意見，我們會審慎處理。

公眾諮詢

23. 過去數年，當局及港鐵公司就觀塘線延線項目廣泛諮詢公眾。我們就該項目的進展與九龍城區議會保持非常密切的聯繫，該區議會一直促請當局及早落實項目。

24. 此外，我們不時向立法會相關的事務委員會匯報觀塘線延線項目的進展。交通事務委員會屬下鐵路事宜小組委員會同樣希望當局及早落實項目。

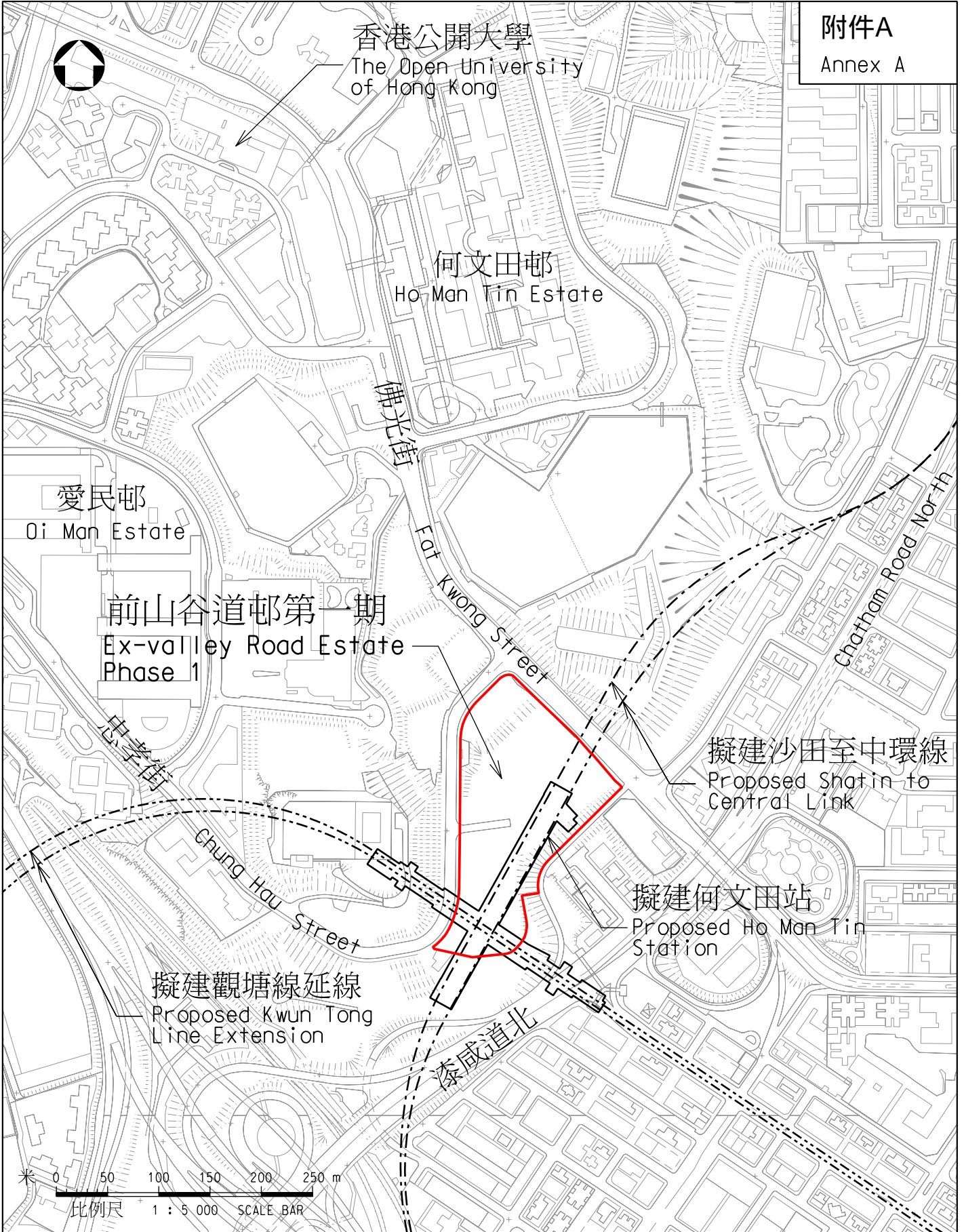
25. 開展觀塘線延線工程之前，港鐵公司會成立社區聯絡小組，與受影響的業主和居民等區內人士直接溝通，並處理查詢和投訴。

負責人員

26. 負責人員為運輸及房屋局首席助理秘書長周進華先生(電話：2189 2187)。

運輸及房屋局

二零一一年五月



觀塘線延線
擬設於何文田站上蓋物業發展 — 位置圖

Kwun Tong Line Extension
Proposed Property Development Site above Ho Man Tin Station - Location Plan