立法會參考資料摘要

東涌線延線財務安排

引言

在二零二三年二月二十八日的會議上，行政會議建議，行政長官指令應批准向香港鐵路有限公司（港鐵公司）批出東涌第 113 區用地（該幅用地）的物業發展權，以及從按「設有鐵路」基礎評定的十足市值地價中扣除一筆固定總額，向港鐵公司提供財務資助以填補資金差額，以推展東涌線延線項目。

項目

2. 東涌線延線項目是《鐵路發展策略 2014》所建議的七個鐵路方案其中之一。項目背景載於**附件 A**。於二零二零年，政府向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會簡介東涌線延線項目，當時估計項目的建造成本約為 187 億元（按二零一六年十二月價格計算）。由東涌線兩個新車站預計於二零二九年啟用至專營權於二零五七年完結時，單以項目預計產生的票務及其他非票務的收入增長計算收益，東涌線延線項目在財務上並不可行。

A

3. 港鐵公司在完成初步設計後，於二零二一年七月更新預算的建造成本和其他項目財務預算。政府委託一間獨立審核顧問公司（獨立顧問），參考近期鐵路項目的實際開支和當時的市場趨勢，審核港鐵公司擬備的東涌線延線項目預算成本及收入增長。根據獨立顧問於二零二二年八月完成的審核，東涌線延線項目的建造成本預算、資金差額預算及經濟內部回報率分別為 195 億元(按二零二零年十二月價格計算)、155 億元(按二零二二年七月淨現值計算)及百分之 3.9。

財務安排

4. 在東涌線延線的「鐵路加物業」模式下，財務資助的形式是從物業發展用地的十足市值地價中扣除一筆固定總額，以填補鐵路項目資金差額。政府與港鐵公司已達成協議，該筆固定總額為 183 億 6450 萬元(按付款當日價格計算)，即相等於上文所述的 155 億元(按二零二二年七月淨現值計算) 資金差額，日後當港鐵公司要求批出物業發展用地時會按

「設有鐵路」的基礎評定地價從中扣除該筆固定總額。這為港鐵公司提供足夠的財務資助和確定性，以推展鐵路項目。

B 5. 該幅用地[1]毗鄰擬議東涌東站（如**附件 B** 所示），佔地約 7.6 公頃，位於土木工程拓展署的東涌新市鎮擴展計劃下新造的填海區，現時空置。該幅用地的十足市值地價將於評定地價時根據當時的市場狀況進行評估。固定總額將會從該幅用地十足市值地價中扣除。

6. 除參考獨立顧問的評估外，我們經獨立顧問委聘獨立測量公司估計該幅用地按十足市值評定的地價。根據獨立顧問及獨立測量公司提供的地價估值[2]，該幅用地按十足市值評定的地價足夠用作提供東涌線延線項目的財務資助。港鐵公司須向政府支付按十足市值評定及扣除固定總額後的地價，以發展該幅用地。在不太可能的情況下，如該幅用地按十足市值評定的地價不足以填補資金差額，港鐵公司會吸納財務資助中不足的金額。

7. 我們認為向港鐵公司就推行東涌線延線項目提供的財務資助，即從該幅用地按十足市值評定的地價中扣除一筆固定總額的做法，足夠及合理。港鐵公司已自行評估根據「鐵路加物業」模式利用該幅用地配合東涌線延線項目發展的商業方案，並已準備推展東涌線延線項目。港鐵公司將承擔所有因市場波動及鐵路營運衍生的相關商業風險。

影響

8. 東涌線延線項目的資金差額為 155 億元（按二零二二年七月淨現值計算），將會通過向港鐵公司批出東涌第 113 區用地的物業發展權，並按「設有鐵路」基礎評定的十足市值地價中扣減而填補。相關部門已增撥公務員職位，以推展東涌線延線項目。

9. 東涌線延線屬《環境影響評估條例》（第 499 章）的指定工程項目，港鐵公司須為該項目的建造和營運申領環境許可證。根據《環境

註(1) 該幅用地於在獲批核的《東涌擴展區分區計劃大綱圖》編號 S/I-TCE/2，註明為「商業及住宅發展暨公共交通交匯處」。此區將用作綜合商業和住宅用途暨公共交通交匯處及休憩用地、政府、機構或社區設施。

註(2) 獨立顧問及獨立測量公司是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。

影響評估條例》，環評報告於二零二二年七月十二日獲得核准，而環境許可證於二零二二年八月九日批出。港鐵公司會落實環評報告內的各項建議緩解措施，並會遵行環境許可證的條件及其他法定的環保規定。

10. 東涌線延線項目在財務上並不可行，而政府的財務資助則讓項目得以推展。在東涌線延線啟用後，東涌新市鎮擴展區的交通接駁和暢達程度將會得到改善，有助全面釋放該區的發展潛力。東涌線延線亦將有助加強鐵路成為本港公共運輸系統的骨幹。

11. 東涌線延線將讓更多路面交通工具的乘客轉用鐵路出行，長遠而言，應可進一步改善人員流動和空氣質素。我們會採取適當措施，減少建造和營運期間的環境影響。對於公眾（尤其是不同的持份者）的關注和意見，我們會審慎處理。

公眾諮詢

12. 政府及港鐵公司已在過去數年就東涌線延線項目廣泛諮詢公眾意見。工程動工前，港鐵公司將會成立社區聯絡小組與包括受影響的業主及住戶，保持直接溝通，以及處理相關查詢及投訴。

宣傳安排

13. 我們會發出新聞稿，以及於立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會匯報有關事宜。

查詢

14. 如對此資料摘要有任何查詢，可聯絡運輸及物流局首席助理秘書長 7 梁少江先生(電話：3509 8167)。

運輸及物流局
二零二三年二月

東涌線延線項目背景

東涌線延線項目主要包括東涌西延線和東涌東站。東涌西延線長 1.3 公里，將從東涌線現有的東涌站伸延至東涌西一個新鐵路站（東涌西站）。東涌東站則為新增的中途站，當中包括更改位於現時東涌線欣澳站和東涌站之間、長約 1.2 公里的鐵路路軌。

2. 東涌線延線項目的主要作用是為東涌西一帶和東涌東一帶新發展項目（統稱為「東涌新市鎮擴展區」）提供鐵路服務。東涌新市鎮擴展區是土地供應的重要來源，以應付香港在房屋、經濟和社會方面的需求。東涌新市鎮擴展區項目包括在東涌東一帶進行填海工程以造地約 130 公頃，支持約 146,000 新增規劃人口。就東涌西一帶而言，目前逸東邨和滿東邨的人口連同其他已落實或興建中的房屋發展項目可容納的人口合共約為 56,000，而東涌西區內正在規劃的發展項目將會令人口增加約 38,000。東涌線延線項目（包括兩個擬建的車站）將提供可直接進出東涌新市鎮擴展區的鐵路服務，支持該區在人口和就業方面的持續增長。東涌西站及東涌東站啟用後經鐵路由東涌西前往尖沙咀及中環所需時間較路面交通快 12 分鐘，而經鐵路由東涌東前往尖沙咀及中環則快 21 分鐘。東涌線延線項目為香港帶來的經濟內部回報率預算為百分之 3.9。

3. 東涌線延線作為東涌線的延伸，將會是政府與港鐵公司於二零零七年(兩鐵合併時)簽訂《營運協議》下的一個擁有權項目。根據擁有權模式，港鐵公司會負責東涌線延線的融資、設計、建造、營運和維修，並擁有東涌線延線。

4. 東涌線延線鐵路方案涉及的總面積約為 54 公頃，其中約 46 公頃為政府土地，8 公頃為私人土地。大約 46 公頃當中的 20 公頃政府土地以及 8 公頃當中的 2 公頃私人土地，會以短期租約／土地租用牌照方式批予港鐵公司，用作工地或施工區。方案會影響 54 個私人地段以及 15 個現有政府撥地。另有 1 份短期租約及 8 個牌照需要終止。收地方面，並無私人樓宇需要根據《鐵路條例》收回。該 8 公頃的私人土地中，約四份之三土地現由港鐵公司擁有。港鐵公司會與相關各方另行作出安排，以便利用有關土地興建東涌線延線。此外，政府須根據《鐵路條例》收回在受影響之 54 個私人地段當中 47 個私人地段內共 0.8 公頃的土地及 0.3 公頃地層，以便興建鐵路車站及隧道。政府須就受影響的 54 個私人地段當中 31 個地段(有關 31 個地段當中 24 個地段亦涉及土地或地層回

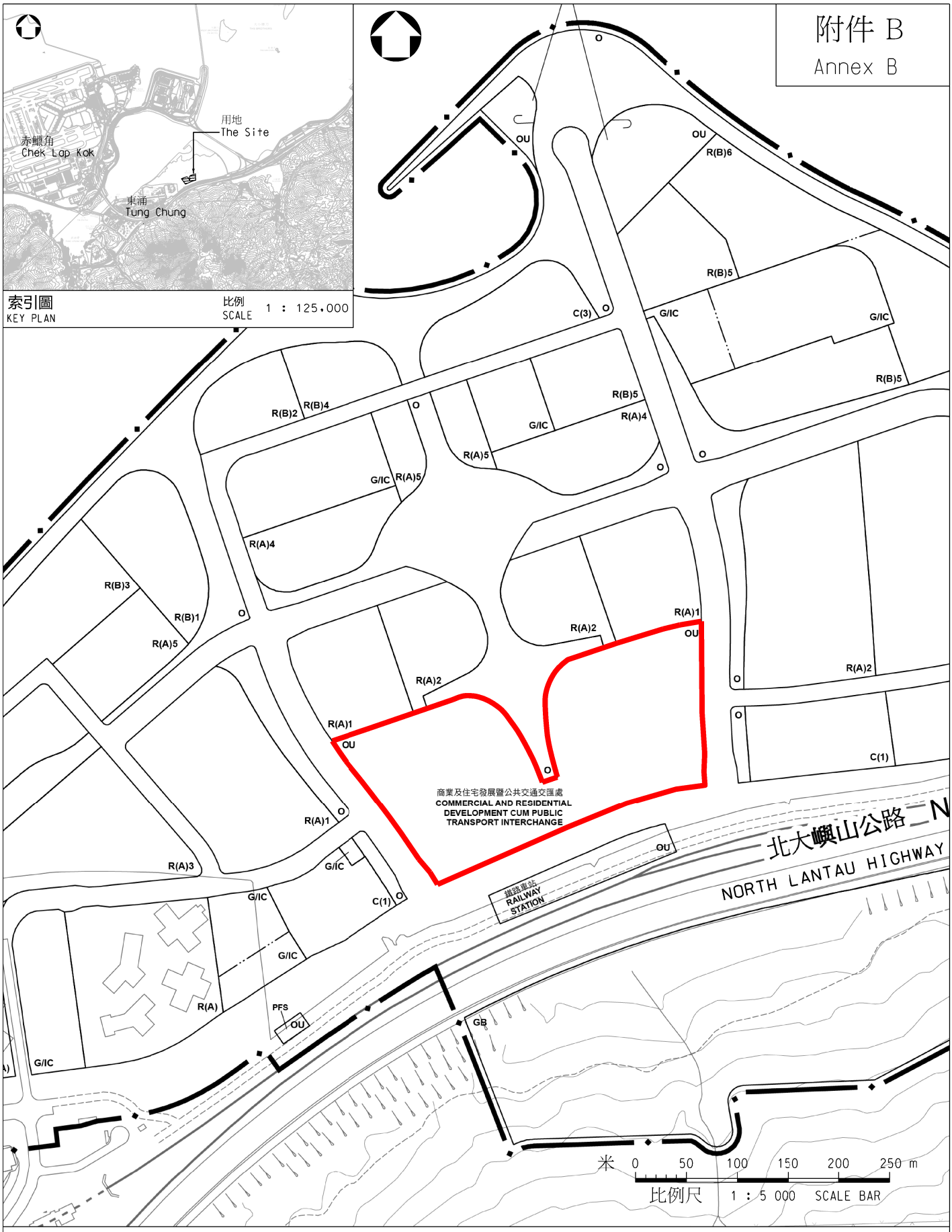
收)設定暫時佔用私人土地的權利，以進行公用設施改道工程以及興建鐵路車站及隧道。

5. 二零二一年十二月十日，東涌線延線方案根據《鐵路條例》刊憲。修訂方案於二零二二年六月二十四日刊憲，反對期限於二零二二年八月二十三日屆滿。

6. 我們已按照指定要求處理所有反對意見。政府收到反對書後，與港鐵公司審慎研究反對者關注的事項、安排與反對者會面解釋鐵路方案的詳情，以及回應他們關注的事項。至於拒絕會面邀請的反對者，政府與港鐵公司亦已經發出書面回覆解釋方案的詳情並回應他們關注的事項。所有未撤回的反對個案連同鐵路方案和相關文件，已提交行政長官會同行政會議審議。東涌線延線的鐵路方案已在二零二三年一月十日根據《鐵路條例》獲行政長官會同行政會議授權進行。

7. 作為東涌線延線項目的相關部分，港鐵公司會在現時的香港站東側建造長約 460 米的機場鐵路掉頭隧道延展段(餘下部分)，使東涌線和機場快線能以最高設計容量運作[1]。有關機場鐵路掉頭隧道延展段(餘下部分)的財務資助已在機場鐵路項目下給予港鐵公司。

註[1] 在完成機場鐵路掉頭隧道延展段(餘下部分)後，東涌線和機場快線的最頻密班次將分別能達到每小時每方向 24 班和 8 班列車。



東涌線延線
東涌第113區建議物業發展用地 – 位置圖

Tung Chung Line Extension
Proposed Property Development Site at Tung Chung Area 113 - Location Plan

HRWKTCW001-SK0032

A4 210x297