

立法會參考資料摘要

古洞站財務安排

引言

在二零二三年九月五日的會議上，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）批出古洞北新發展區第 20、22 及 25 區用地（該些用地）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，以推展古洞站。北環線主線的詳細規劃與設計以及部分前期工程的費用亦納入在該財務資助內。

項目

2. 北環線是二零一四年九月公布的《鐵路發展策略 2014》所提出的七個鐵路方案之一。北環線項目包括興建古洞站以及一條 10.7 公里長的主線往來現有屯馬線錦上路站與古洞站。因應北環線沿線的發展步伐，會先在現有東鐵線落馬洲支線上興建古洞站，然後建造北環線主線連同位於凹頭、牛潭尾和新田的三個中途站。

3. 古洞站的主要作用是為滿足古洞北新發展區的運輸需求。古洞北新發展區於全面發展後將容納合共 131 600 人口和 38 700 個職位。古洞北新發展區的主要設計概念是以鐵路作為公共交通之基礎，把大部分人口集中在古洞站的 500 米範圍之內。如沒有古洞站，古洞北新發展區內的居民須透過路面接駁交通往返上水站。目前在繁忙時間由古洞北新發展區前往上水站的路面車程需時約 15 分鐘。以鐵路行走相同的路程，預料需時僅約 3 分鐘。古洞站將為鄰近居民提供另一個出行選擇，分流更多乘客使用鐵路，有助紓緩現有道路的擠塞情況，並縮短行程時間從而帶來重大的交通效益。古洞站的主要工程會於二零二三年第三季動工，並於二零二七年竣工。與此同時，港鐵公司已開始進行部分前期工程以確保古洞站能如期啟用。

4. 古洞站將會是政府與港鐵公司於二零零七年(兩鐵合併時)簽訂的《營運協議》下的一個擁有權項目。根據擁有權模式，港鐵公司會負責古洞站的融資、設計、建造、營運和維修，並擁有古洞站。

5. 古洞站的鐵路方案於二零二二年四月十四日根據《鐵路條例》(第 519 章)刊憲。我們已按照指定要求處理所有反對意見，該鐵路方案已於二零二二年十一月四日根據《鐵路條例》獲運輸及物流局局長授權進行。

6. 二零二一年，政府向立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會簡介古洞站項目，當時估計古洞站的建造成本約為 35 億元(按二零一五年十二月價格計算)。由古洞站預計於二零二七年啟用至二零五七年專營權完結時，單以項目預計產生的票務及非票務的收入增長計算，古洞站項目對港鐵公司來說在財務上並不可行。

7. 港鐵公司在完成初步設計後，於二零二三年一月更新預算建造成本和項目其他的財務預算。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，審查港鐵公司擬備的古洞站預算項目成本及收入增長。經獨立顧問於二零二三年六月審核的古洞站項目建造成本預算約為 98 億元(按二零二三年七月價格計算)，當中包括北環線主線的詳細規劃與設計和部分前期工程的開支，預計約為 39 億元(按二零二三年七月價格計算)，以進一步確保及加快北環線主線的建造工程。古洞站項目的經濟內部回報率估算為百分之 6.5。

財務安排

8. 與東涌線延線項目採用的「鐵路加物業」模式相同，古洞站項目的財務資助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 151 億 6,039 萬元(按付款當日價格計算)。日後當臨近港鐵公司要求批出物業發展用地時，會在按「設有鐵路」基礎評定的地價中扣除該筆固定總額。這安排為港鐵公司提供足夠的財務資助和確定性，從而推展鐵路項目。

9. 該些用地毗鄰擬建古洞站（如附件所示），佔地約 4.7 公頃，並位於土木工程拓展署所推展的古洞北新發展區餘下發展項目內。該些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。固定總額將會從該些用地十足市值地價中扣除。

10. 除參考獨立顧問的評估外，我們經獨立顧問委託獨立測量公司估計該些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^[1]於二零二三年六月提供的估值^[2]，該些用地按十足市值評定的地價足夠為古洞站和北環線主線詳細規劃與設計以及前期工程費用提供財務資助。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，以發展該些用地。在不太可能的情況下，如該些用地按十足市值評定的地價低於固定總額，港鐵公司會承擔財務資助中不足的金額。

11. 我們認為向港鐵公司就建造古洞站及北環線主線的詳細規劃與設計以及前期工程費用所提供的財務資助（即從該些用地按十足市值評定的地價中扣除一筆固定總額的做法）屬充足及合理。港鐵公司已自行評估根據「鐵路加物業」模式利用該些用地配合古洞站發展的商業方案，並已準備推行古洞站項目及繼續全力進行北環線主線的詳細規劃與設計以及前期工程。港鐵公司將承擔所有因市場波動及古洞站營運衍生的相關商業風險。

影響

12. 有關建議對財政、公務員、經濟、環境、可持續發展及家庭的影響如下：

- (a) 當局會以「設有鐵路」基礎評定的十足市值地價向港鐵公司批出該些用地的物業發展權，並扣減地價，以填補資金差額。相關部門已增撥公務員職位，以推展古洞站。

註^[1] 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。

註^[2] 評估是基於當時市場狀況，以及按預計市場狀況假設下的替代情景進行的。

- (b) 古洞站將是設於現有東鐵線落馬洲支線上的一個新車站。落馬洲支線屬《環境影響評估條例》（第 499 章）的指定工程項目，落馬洲支線的環評報告於二零零二年獲得核准，並批出環境許可證予港鐵公司。有關古洞站建造和營運的環境許可證更改於二零二一年根據《環境影響評估條例》批出。港鐵公司會落實獲批核的環評報告內的各項建議緩解和監察措施，並會遵行環境許可證的條件及其他法定的環保規定。
- (c) 上述有關財務安排讓古洞站在財務上可行。在古洞站啟用後，古洞北新發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。古洞站作為北環線項目的一部分，亦將有助鞏固鐵路作為本港公共運輸系統的骨幹。
- (d) 古洞站作為北環線項目的一部分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。我們會採取適當緩解措施，減少建造和營運期間對環境的影響。對於公眾（尤其是不同持份者）的關注和意見，我們會審慎處理。
- (e) 擬議的古洞站可於該區一帶提供住宅發展的機遇。一般而言，房屋供應的增加會對家庭產生正面影響，這是由於增加可負擔的房屋供應或能提供誘因鼓勵結婚，繼而生育、養育或收養下一代。如沒有古洞站，打算使用東鐵線的古洞北新發展區居民預計需依靠路面接駁交通往返上水站。目前在繁忙時間由古洞北新發展區前往上水站的路面車程需時約 15 分鐘。以鐵路行走相同的路程，預料需時僅約三分鐘。因此，古洞站將有助減少古洞北新發展區居民的交通時間，從而增加了（雖然輕微）家庭成員相聚的時間，並增強了家庭成員平衡受薪工作和家庭生活的能力，以及與社區的聯繫。此外，鐵路服務可為有特別需要的家庭成員提供更暢達的交通，以及便利家庭照顧這些人士。

公眾諮詢

13. 政府及港鐵公司已在過去數年就古洞站項目諮詢公眾意見。工程動工前，港鐵公司將會成立社區聯絡小組與地區人士，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

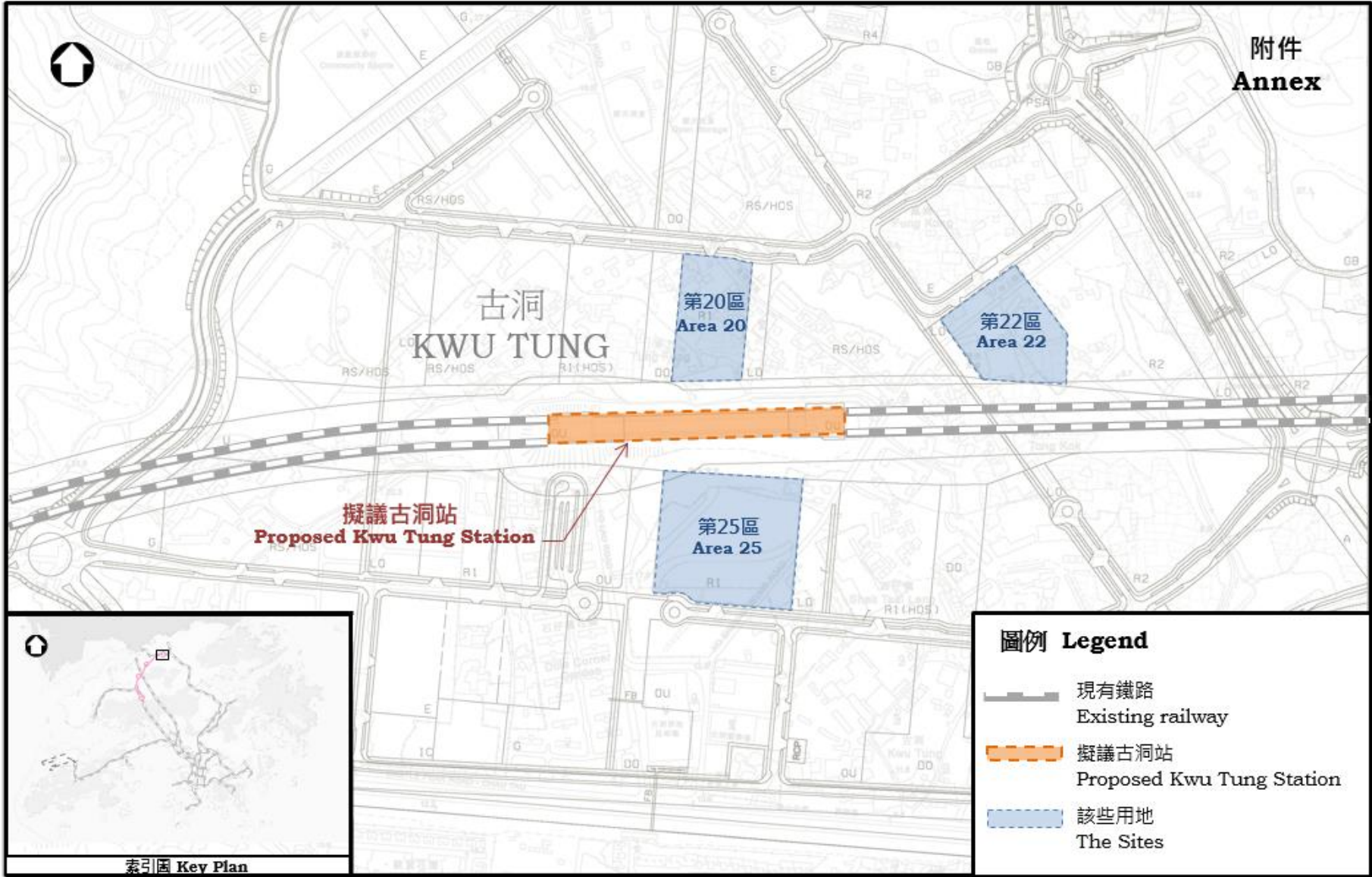
14. 我們會發出新聞稿，以及於立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會匯報有關事宜。

查詢

15. 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 3 葉海鷹先生(電話：3509 8163)。

運輸及物流局

二零二三年九月



古洞北第20、22及25區用地位置圖
Location Plan of Areas 20, 22 and 25 of Kwu Tung North