

立法會交通事務委員會 鐵路事宜小組委員會

洪水橋站

引言

本文件旨在向委員簡介洪水橋站項目的擬議未來路向。

背景

2. 洪水橋站是《鐵路發展策略 2014》中建議的七個鐵路方案之一。洪水橋站將位於西鐵線天水圍站及兆康站之間，主要服務未來的洪水橋／厦村新發展區。

港鐵公司的洪水橋站項目建議書

3. 二零一九年五月，運輸及房屋局邀請香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)就洪水橋站以「擁有權」模式¹為基礎提交建議書。擬議洪水橋站的位置見附件。

運輸及經濟方面的理據

4. 洪水橋站的主要功能是滿足洪水橋／厦村新發展區的運輸需求。洪水橋／厦村新發展區於全面發展後最終可容納約 218 000²人口，當中包括 176 000 新增人口，以及 150 000 個新增的職位。洪水橋站將拉近鐵路沿線居民與這些就業職位的距離。擬議洪水橋站將促進鐵路為本的公共運輸發展，並服務新發展區的居民。根據最新的發展時間表，新發展區內的新增人口於

¹ 在「擁有權」模式下，港鐵公司負責新鐵路項目的財務、設計、建造、營運和維修保養，並最終擁有鐵路。對於在財務上不可行的鐵路項目，政府會提供資助，以填補項目的資金差額。在獲得政府的資助後，港鐵公司會承擔所有與新鐵路的設計、建造、營運和維修保養有關的商業風險。即使新鐵路日後的收益比預期低，政府亦沒有義務再向港鐵公司提供任何資助。在「服務經營權」模式下，政府在工務計劃下撥款興建鐵路項目。港鐵公司會透過由政府給予的服務經營權，或獲政府把新鐵路歸屬予或批租予的第三方(例如在廣深港高速鐵路香港段的情況，第三方為九廣鐵路公司)所給予的服務經營權，營運新鐵路。

² 土木工程拓展署正探討進一步增加洪水橋／厦村新發展區的發展密度以及提升區內整體的公營房屋比例的可行性。文中提及的洪水橋／厦村新發展區的人口及職位數字將視乎檢討結果而作修訂。

2030 年時約為 36 400 人，當中包括約 9 200 人於擬議洪水橋站 500 米範圍內，而該範圍內的新增人口將逐漸增加至全面發展時的 59 600 人。

5. 若不興建洪水橋站，預計有意使用西鐵線的洪水橋／厦村新發展區居民將利用接駁服務往來天水圍站或兆康站。現時在繁忙時段由未來洪水橋／厦村新發展區的市中心乘搭路面交通工具往天水圍站需時約 24 分鐘；往兆康站則需時約 20 分鐘。興建洪水橋站後，由市中心經鐵路往該兩個西鐵站預計需時約 4 分鐘。洪水橋站將為鄰近居民提供多一種運輸選擇，方便市民選用以鐵路為本的交通工具出行，節省該區全面發展後總人口約達 218 000 人的交通時間，帶來龐大的運輸效益。

6. 運輸基建所帶來的經濟效益，一般以道路使用者可節省的時間計算。港鐵公司估計洪水橋站在 50 年的營運期內可為公眾合共節省約 3.14 億小時。洪水橋站的經濟效益，包括上述節省的時間價值，估計約為 550 億元(按二零一八年價格計算)，而其對應的經濟內部回報率³每年約為 12.5%。以上的評估尚未包括因鐵路發展而帶來的其他效益(例如洪水橋站將優化洪水橋／厦村新發展區的發展潛力、提供更高效率的運輸服務、創建更環保的環境等)。

工程計劃

7. 為配合洪水橋／厦村新發展區的發展時間表，洪水橋站預計於二零二四年動工建造，並在二零三零年竣工。工程期間，港鐵公司須小心計劃及推展建造工程，以減低對原本鐵路及設備的影響，確保西鐵線列車服務盡量正常運作。

³ 當中的運輸經濟效益，包括道路使用者節省的時間，其他公共交通工具節省的營運費用和因交通意外減少而節省的費用，經量化後用作計算回報率。計算經濟內部回報率時，項目所有現金流的淨現值（即成本和收益）等於零。

財務安排

8. 根據港鐵公司提交的項目建議書，洪水橋站的預算建造成本約為 41 億元(按二零一八年十二月價格計算)。我們會因應港鐵公司的詳細規劃及設計進行獨立評估，以確定成本估算。

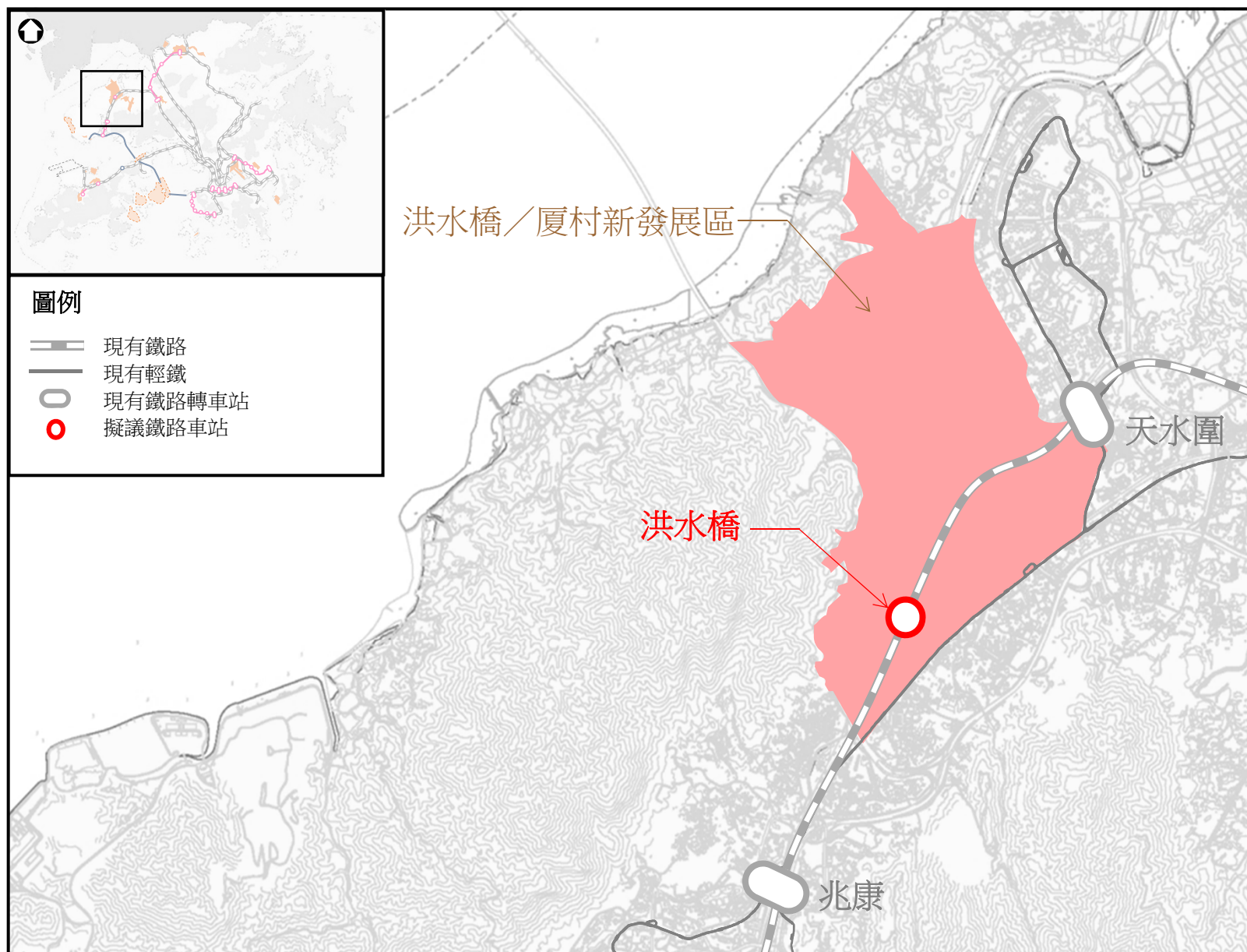
未來路向

9. 政府已邀請港鐵公司開展洪水橋站的詳細規劃及設計，並將以「擁有權」模式為該項目融資的基礎上，與港鐵公司就洪水橋站的財務安排進行談判。此談判過程將會與項目的詳細規劃及設計程序同時進行，過程中我們會連同獨立顧問仔細及嚴謹地審查項目的建造和營運成本。

運輸及房屋局

路政署

二零二一年五月



附件 - 擬議洪水橋站位置