

洪水橋／厦村新發展區與鄰近地區綠色運輸系統可行性研究

研究結果及建議

目的

本文件旨在向委員介紹「洪水橋／厦村新發展區與鄰近地區綠色運輸系統¹可行性研究」的研究結果及建議。

背景

2. 洪水橋／厦村新發展區將發展為香港新一代新市鎮，新發展區內已規劃一條集綠色運輸系統、行人道和單車徑於一體的環保運輸走廊，以推廣綠色運輸。綠色運輸系統高效便捷，將連接新發展區內不同的住宅區、商業區、就業中心及主要社區設施，為市民提供快速運輸服務。綠色運輸系統亦將提供方便快捷的接駁至其他公共運輸模式，包括屯馬線和輕鐵，並連接新發展區與元朗南發展。除了加強新發展區內及對外的連接性，綠色運輸系統將帶來社會和經濟效益，包括促進就業、締造更環保和宜居的環境，以及推動地區經濟發展。

3. 本可行性研究分兩個階段進行。我們已完成第一階段研究的工作，並在 2019 年 9 月至 2020 年 1 月進行了公眾諮詢活動，聽取相關持份者包括立法會發展事務委員會、區議會、鄉事委員會和交通諮詢委員會，以及公眾人士的意見。

4. 上述公眾諮詢活動收集到的公眾意見明確支持在洪水橋／厦村新發展區及元朗南發展推展綠色運輸系統，以推廣綠色出行，並就綠色運輸系統表達以下主要關注和期望：

(i) 創新靈活

緊貼最新的技術發展、具有路線靈活性，以及可延伸至鄰

¹ 「環保運輸服務」已易名為「綠色運輸系統」。

近地區；

(ii) 方便快捷

快捷及方便上落，以及能方便轉乘其他公共交通模式；

(iii) 融合環境

與周邊環境融合和運作寧靜，以及減低對其他交通的影響；以及

(iv) 經濟實惠、早日啟用

合理建造成本和票價水平，並早日推展和啟用綠色運輸系統，以供市民使用。

研究結果及建議

環保路面模式

5. 本研究考慮了上述公眾諮詢活動所收集的意見，並按五項主要考慮因素，即路線靈活性、車站可達性、視覺影響、整體行程時間和建造成本，比較了環保路面模式（例如環保巴士系統及無軌電車）和環保軌道模式（例如自動捷運系統及有軌現代化電車）。

6. 環保路面模式於道路行駛，無需實體軌道，例子包括環保巴士系統及無軌電車。相比環保軌道模式，該模式的路線靈活性較高，可靈活調整路線及班次，配合新發展區的分階段發展和不同時段的實際交通運載需求。環保路面模式將使用綠色能源作為動力來源：現時普遍為電能，而氫能亦開始更廣泛被使用。環保路面模式的車站主要設於地面，與高架環保軌道模式（即自動捷運系統）相比，其車站的可達性較高和視覺影響較低，更可與新發展區的環境融合。環保路面模式的整體行程時間亦與環保軌道模式相若²，建造成本較環保軌道模式低。環保路面模式可採用車外收費系統和低地台設計，令上落方便快捷。在主要路口，我們建議綠色運輸系統與其他道路交通分層分隔，達致整體交通暢順。

7. 綜合上述環保路面模式的優勢，本研究建議洪水橋／厦村新發

² 已考慮如採用高架環保軌道模式，乘客由地面行人道往返車站月台的步行時間，以及如採用環保路面模式通過非主要路口所需的時間。

展區和元朗南發展的綠色運輸系統採用環保路面模式（見附件一）。

走線

8. 綠色運輸系統的建議走線全長約 16 公里（見附件二）³，將貫通洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展，並連接屯馬線洪水橋站和天水圍站、輕鐵頌富站和泥圍站，以及新建和現有的公共運輸交匯處。單車泊位將設置於綠色運輸系統車站附近，方便綠色轉乘。與此同時，本研究亦已檢視綠色運輸系統與現有天影路的配合和安排，並確認兩者可產生協同效應，因此，我們建議保留現有天影路，從而可預留彈性配合將來發展需要。

未來路向

9. 為了配合洪水橋／厦村新發展區及元朗南發展的分階段發展，綠色運輸系統將分階段投入服務。運輸及物流局／運輸署會參考本研究的研究結果及建議，展開綠色運輸系統的相關推展工作，土木工程拓展署亦會適時完成相關的道路工程，以配合推展綠色運輸系統。

備悉

10. 請委員備悉上述的研究結果及建議⁴，並歡迎提出意見。

附件

附件一 建議環保路面模式例子

附件二 建議綠色運輸系統走線

土木工程拓展署

2023 年 8 月

³ 部分走線會於洪水橋／厦村新發展區餘下發展階段檢討。

⁴ 研究結果及建議已上載至本研究網站（www.hskhtgts.hk）。

附件一 建議環保路面模式例子

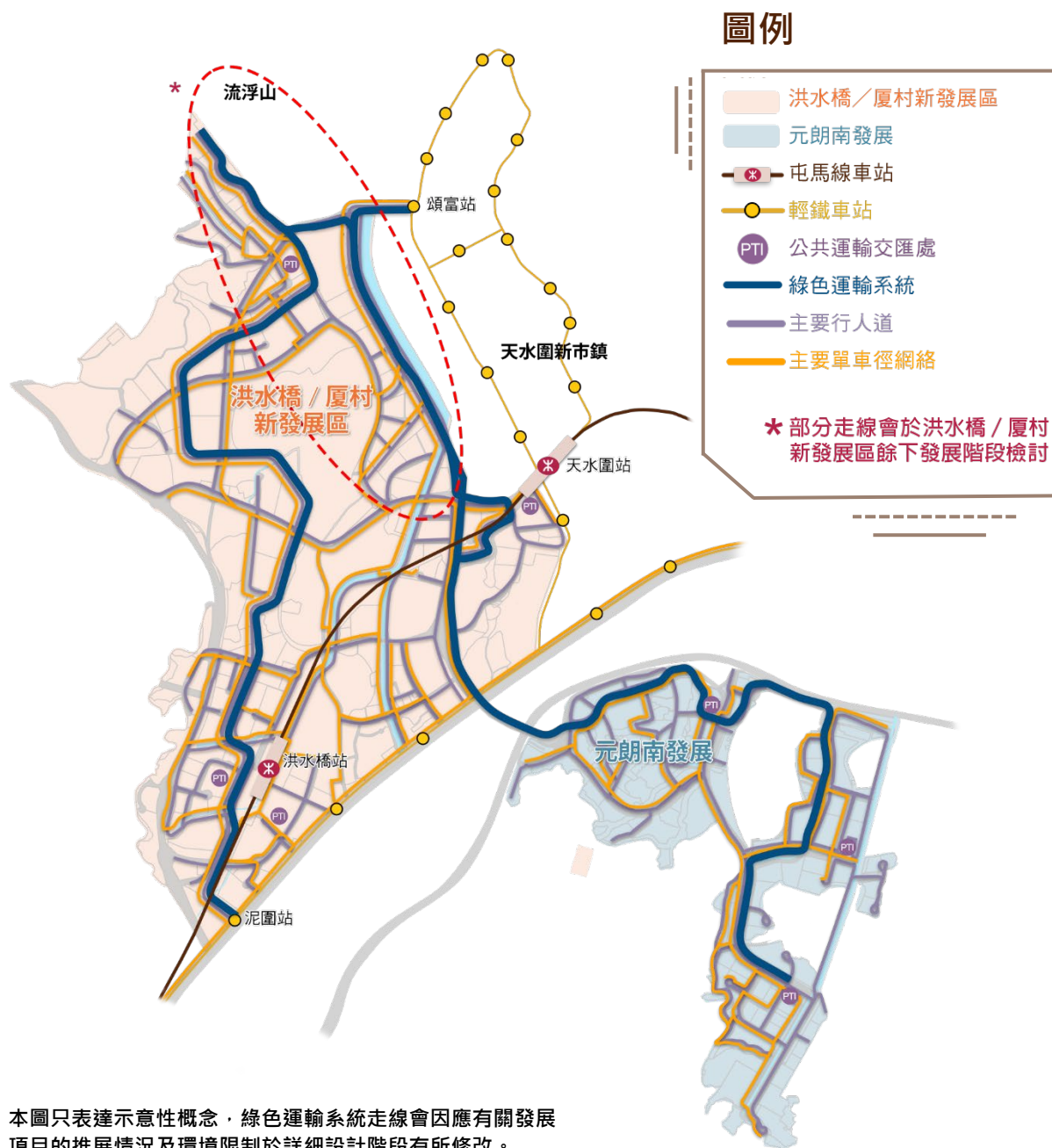
環保巴士系統（例如鉸接巴士）



無軌電車



附件二 建議綠色運輸系統走線



本圖只表達示意性概念，綠色運輸系統走線會因應有關發展項目的推展情況及環境限制於詳細設計階段有所修改。