

目錄

1	行政摘要.....	1
2	引言.....	3
2.1	背景.....	3
2.2	公眾諮詢.....	3
2.3	報告目的.....	3
3	公眾諮詢概要.....	4
3.1	公眾諮詢.....	4
3.2	公眾諮詢宣傳.....	4
3.3	巡迴展覽和流動展覽.....	4
3.4	查詢和表達意見途徑.....	5
3.5	公眾諮詢活動及諮詢會議.....	5
3.6	厦村鄉鄉事委員會.....	6
3.7	十八鄉鄉事委員會.....	6
3.8	屯門區議會環境、衛生及地區發展委員會.....	6
3.9	屏山鄉鄉事委員會.....	6
3.10	元朗區議會城鄉規劃及發展委員會.....	7
3.11	屯門鄉事委員會.....	7
3.12	交通諮詢委員會.....	7
3.13	立法會發展事務委員會.....	8
3.14	香港規劃師學會.....	8
3.15	聚焦小組會議.....	8
3.16	公眾論壇.....	10
3.17	公眾意見.....	11
4	主要意見摘要和回應.....	13
4.1	概要.....	13
4.2	主要關注和期望.....	13
4.3	其他意見.....	15

附表

附表 3.1 公眾諮詢活動及諮詢會議概要

附錄

附錄甲 巡迴展覽、流動展覽及公眾論壇照片

1 行政摘要

- 1.1 土木工程拓展署委託艾奕康有限公司進行「洪水橋／厦村新發展區¹與鄰近地區綠色運輸系統²可行性研究」（本研究），評估在洪水橋／厦村新發展區與鄰近地區發展綠色運輸系統的可行性，以及擬備合適和可行的建議。
- 1.2 本研究分兩階段進行。第一階段研究旨在為洪水橋／厦村新發展區構思一套規劃周全的綠色運輸系統網絡，探討連接至元朗南發展的可行性，以及評估及篩選合適用作綠色運輸系統的環保公共運輸模式。第一階段研究已選出自動捷運系統、環保巴士系統和現代化電車³，以收集公眾意見。
- 1.3 公眾諮詢活動於 2019 年 9 月至 2020 年 1 月期間進行。第一階段的研究結果和建議，以及公眾諮詢詳情，已透過新聞公報、研究網頁、摘要及海報等不同途徑發布。我們已與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會面，並舉辦了公眾論壇、聚焦小組會議、巡迴和流動展覽，以收集公眾人士的意見。我們透過不同渠道，包括郵寄、電話、傳真和電郵，收到了 35 份公眾意見，並透過洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展社區聯絡隊收集區內居民的意見。
- 1.4 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，推廣綠色出行。公眾就綠色運輸系統表達以下主要關注和期望：
- 創新靈活
- 1.5 緊貼最新的技術發展、具有路線靈活性，以及可延伸至鄰近地區；
- 方便快捷
- 1.6 快捷及方便上落，以及能方便轉乘其他公共交通模式；
- 融合環境
- 1.7 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
- 經濟實惠、早日啟用
- 1.8 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。
- 1.9 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）。
- 1.10 綜合上述環保路面模式的優勢，本研究建議洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展的綠色運輸系統採用環保路面模式。另外，本研究亦擬備了綠色運輸系統的建議走線，

¹「洪水橋新發展區」已易名為「洪水橋／厦村新發展區」。

²「環保運輸服務」已易名為「綠色運輸系統」。

³ 包括有軌現代化電車和無軌電車。

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。

2 引言

2.1 背景

洪水橋／厦村新發展區

- 2.1.1 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。

元朗南發展

- 2.1.2 元朗南發展定位為元朗新市鎮的擴展部分，將會是其中一個主要土地供應來源。元朗南發展已預留綠色運輸系統走廊，以改善與洪水橋／厦村新發展區和屯馬線天水圍站的運輸效率及連接性。

可行性研究

- 2.1.3 土木工程拓展署委託艾奕康有限公司進行洪水橋／厦村新發展區與鄰近地區綠色運輸系統可行性研究。本研究旨在評估洪水橋／厦村新發展區與鄰近地區發展綠色運輸系統的可行性，以及擬備合適和可行的建議。本研究會進行公眾諮詢以收集公眾對研究建議的意見。

2.2 公眾諮詢

- 2.2.1 公眾諮詢旨在收集公眾對洪水橋／厦村新發展區內的綠色運輸系統網絡、連接至元朗南發展，以及選出的三種用作綠色運輸系統的環保公共運輸模式（即自動捷運系統、環保巴士系統和現代化電車）的意見。
- 2.2.2 第二階段研究已考慮公眾諮詢所收集的公眾意見，擬備了建議的綠色運輸系統模式及走線，並會向公眾介紹研究的結果和建議，以及未來路向。

2.3 報告目的

- 2.3.1 本報告綜合公眾諮詢活動和諮詢會議收集到的意見，並就各項主要意見提供概括回應。

3 公眾諮詢概要

3.1 公眾諮詢

3.1.1 公眾諮詢活動於 2019 年 9 月至 2020 年 1 月期間進行，第一階段的研究結果和建議，以及公眾諮詢詳情，已透過新聞公報、研究網頁、摘要及海報等不同途徑發布。我們已與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會面，並舉辦了公眾論壇、聚焦小組會議、巡迴和流動展覽，以收集公眾人士的意見。我們透過不同渠道，包括郵寄、電話、傳真和電郵，收到了 35 份公眾意見，並透過洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展社區聯絡隊收集區內居民的意見。

3.2 公眾諮詢宣傳

3.2.1 研究網頁 (<https://www.hskefts.hk/>)⁴已推出，讓公眾查閱公眾諮詢詳情、研究結果及建議。

3.2.2 公眾諮詢摘要已上載至研究網頁，並已在諮詢會議和公眾論壇上派發。於諮詢期間，該摘要可以在有關區內的民政諮詢中心、公共圖書館、社區會堂／社區中心索取，並已透過洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展的社區聯絡隊向區內居民派發。

3.2.3 研究團隊已向研究範圍附近的相關屋苑及屋邨派發海報，以宣傳第一階段的公眾諮詢，包括公眾論壇、巡迴和流動展覽及諮詢途徑。

3.3 巡迴展覽和流動展覽

3.3.1 巡迴展覽和流動展覽已在研究範圍附近的不同場地舉辦，以宣傳公眾諮詢及邀請公眾提供意見。巡迴展覽已在元朗民政事務處大廈、天恩商場、屯門政府合署和屏山天水圍公共圖書館舉行。流動展覽已在天澤邨、唐人新村路停車場及洪福邨舉行。巡迴展覽和流動展覽的照片載於**附錄甲**。

⁴ 研究網頁已更新為 (<https://www.hskhtgts.hk/>)。

3.4 查詢和表達意見途徑

3.4.1 在公眾諮詢期間⁵，公眾可透過以下途徑表達意見：

土木工程拓展署
西拓展處
郵寄 新界沙田上禾輦路一號
沙田政府合署九樓
電話 2158 5680
傳真 2693 2918
電郵 enquiry@hskefts.hk

3.5 公眾諮詢活動及諮詢會議

3.5.1 相關活動及諮詢會議可見附表 3.1。

附表 3.1：活動及諮詢會議概要

日期	活動 / 會議
諮詢會議	
2019年9月5日	厦村鄉鄉事委員會
2019年9月6日	十八鄉鄉事委員會
2019年9月13日	屯門區議會環境、衛生及地區發展委員會
2019年9月16日	屏山鄉鄉事委員會
2019年9月18日	元朗區議會城鄉規劃及發展委員會
2019年10月26日	屯門鄉事委員會
2019年10月29日	交通諮詢委員會
2019年12月16日	立法會發展事務委員會
2019年12月19日	香港規劃師學會
聚焦小組會議	
2019年10月15日	公共交通營辦商
2019年10月16日	環保團體
2019年10月18日	專業團體
公眾論壇	
2020年1月4日	公眾論壇

⁵ 2019年10月2日至2020年1月14日

3.6 厦村鄉鄉事委員會

3.6.1 厦村鄉鄉事委員會的會議於 2019 年 9 月 5 日舉行。委員普遍支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 支持高架模式，如自動捷運系統，以避免影響其他交通；
- (2) 綠色運輸系統應避免阻礙鄉村的車路／出入口；
- (3) 車站可達性是一個重要的考慮因素；
- (4) 車站應提供足夠的乘客候車空間，以及接近現有鄉村以方便居民使用；
- (5) 擔心票價水平高，影響綠色運輸系統的使用率；
- (6) 建議泥圍至流浮山的服務可以途經頌富站，以加強連接性；以及
- (7) 查詢綠色運輸系統的啟用時間。

3.7 十八鄉鄉事委員會

3.7.1 十八鄉鄉事委員會的會議於 2019 年 9 月 6 日舉行。委員普遍支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 高架自動捷運系統是首選模式，可滿足長遠的運輸需求，佔用地面空間較少，可以在現有道路和明渠上興建，而不會影響私人土地。然而，由地面行人道前往自動捷運系統的高架車站月台需要額外 3 至 4 分鐘的步行時間；
- (2) 環保巴士系統是次選的模式，因其建造成本較低，以及無須鋪設路軌，路線靈活性較高，可以延伸服務至鄰近地區及提供不同服務安排；
- (3) 擔心有軌現代化電車在實體軌道上行駛，可能會對居民造成噪音滋擾；以及
- (4) 建議延伸綠色運輸系統至元朗南發展以東地區和元朗市中心。

3.8 屯門區議會環境、衛生及地區發展委員會

3.8.1 屯門區議會環境、衛生及地區發展委員會的會議於 2019 年 9 月 13 日舉行。委員普遍支持推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 有意見支持環保巴士系統，因其在道路行駛無須鋪設路軌，有較高路線靈活性和能提供不同服務安排，同時認為環保巴士系統的建造成本較低；
- (2) 關注高架自動捷運系統，因其建造成本和視覺影響比其他兩種選出的模式較高；
- (3) 擔心綠色運輸系統的高建造成本，會轉嫁至乘客，導致票價水平高；
- (4) 表示應仔細考慮綠色運輸系統的推展安排，包括物色營辦商，以維持合理的票價水平；
- (5) 關注綠色運輸系統與道路交通在共用路口的安排；
- (6) 關注洪水橋／厦村新發展區是否有足夠的車廠和充電設施；
- (7) 建議延伸現有輕鐵至洪水橋／厦村新發展區及元朗南發展，以減低建造成本和避免轉乘。但亦有委員反對延伸輕鐵，認為輕鐵會造成不少交通問題和擠塞；
- (8) 擔心將綠色運輸系統連接輕鐵泥圍站和屯馬線天水圍站會加劇現時擠迫的情況；以及
- (9) 擔心綠色運輸系統的保安問題，建議加強保安措施以避免設施受到破壞。

3.9 屏山鄉鄉事委員會

3.9.1 屏山鄉鄉事委員會的會議於 2019 年 9 月 16 日舉行。委員普遍支持推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 擔心環保巴士系統和現代化電車的載客容量是否足夠應付新發展區乘客需求；
- (2) 擔心綠色運輸系統與其他車輛和行人共用路口會對交通產生負面影響；
- (3) 建議綠色運輸系統須方便乘客轉乘現有輕鐵；
- (4) 建議採用高架或地下模式，儘管其建造成本很高，以避免影響其他交通；
- (5) 擔心將綠色運輸系統連接屯馬線，會加劇屯馬線的擠迫情況，建議興建一套新的大型公共運輸系統，提供跨區運輸服務連接市區；
- (6) 建議將發展項目的平台與高架車站的大堂連接，以提高車站可達性；
- (7) 建議參考加拿大的架空列車和日本的高架交通模式；以及
- (8) 認為綠色運輸系統服務應覆蓋屏山和厦村的周邊範圍。

3.10 元朗區議會城鄉規劃及發展委員會

3.10.1 元朗區議會城鄉規劃及發展委員會的會議於 2019 年 9 月 18 日舉行。委員普遍支持發展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 建議採用高架模式，例如自動捷運系統，並與道路交通完全分隔。但關注高架模式的高建造成本及其財務可行性，或導致票價水平高，以及擔心高架模式或會對附近的居民造成噪音和私隱問題；
- (2) 有意見支持路面模式，例如環保巴士系統，因路面模式的建造成本較低和路線靈活性較高，能夠配合新發展區的分階段發展，而且可較快和較易推展。但擔心綠色運輸系統如在地面行駛會與道路車輛和行人產生衝突，導致交通擠塞；
- (3) 表示若高架模式（如自動捷運系統）財務上不可行，應該考慮使用綠化路軌及無架空電纜的現代化電車，並盡量在路口與其他道路交通分隔；
- (4) 不建議使用有實體軌道的軌道模式，因為其路線靈活性有限及建造成本高；
- (5) 建議採用高架或地下模式，儘管其建造成本很高，以避免將來交通擠塞；
- (6) 車站應十分易達及方便使用；
- (7) 有意見支持延伸綠色運輸系統至天水圍北，另建議延伸綠色運輸系統至天水圍、元朗南發展以東地區、以及屯馬線元朗站；
- (8) 建議在現有明渠上方或下方興建綠色運輸系統，以減少對土地的影響；
- (9) 關注綠色運輸系統與現有鐵路的轉乘安排，擔心現有位於元朗的鐵路站的容量能否應付綠色運輸系統所帶來的新增乘客，建議興建一套新的大型公共運輸系統，提供跨區運輸連接市區；
- (10) 建議將綠色運輸系統的使用年期和道路交通狀況納入考慮；以及
- (11) 查詢綠色運輸系統走廊會否開放給其他環保車輛使用，例如電動私家車。

3.11 屯門鄉事委員會

3.11.1 屯門鄉事委員會的會議於 2019 年 10 月 26 日舉行。有委員提出有關賠償及安置的問題，副主席總結應先處理賠償及安置安排，再作討論。

3.12 交通諮詢委員會

3.12.1 交通諮詢委員會的會議已於 2019 年 10 月 29 日舉行。委員支持採用環保及高效的運輸模式，以方便市民往返新發展區內不同地區，並把新發展區與鄰近發展連繫起來。委員亦就選出的三種環保公共運輸模式：自動捷運系統、環保巴士系統和現代化電車，提出意見。

3.13 立法會發展事務委員會

3.13.1 立法會發展事務委員的諮詢會議於 2019 年 12 月 16 日舉行。議員普遍支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並提出不同意見及查詢，綜述如下：

- (1) 有意見支持發展專屬走廊，其設計可避免重演輕鐵的交通問題。綠色運輸系統應在繁忙路口與道路系統分層分隔，以避免對道路交通及行人造成負面影響；
- (2) 有意見反對採用自動捷運系統，因為該系統的建造成本高、視覺影響大、車站可達性差、路線靈活性有限，而且整體行程時間與其他兩種選出模式相若；
- (3) 應考慮採用彈性較高以及更易擴展的環保公共運輸模式（例如環保巴士系統），以配合新發展區的分階段發展。由於環保巴士系統可在道路上運行，其更易連接或延伸至其他地區；
- (4) 應整體考慮洪水橋／厦村新發展區的交通運輸安排，包括天影路及延伸綠色運輸系統；
- (5) 建議參考墨爾本的「環市電車系統」，探討提供免費綠色運輸系統的可行性，以便可採用無閘門的開放式月台，以減少車站大小；
- (6) 關注綠色運輸系統所需的高建造成本，並要求提供更詳細的成本資料；
- (7) 關注未來綠色運輸系統的票價、財務安排及營運模式，以及綠色運輸系統與屯馬線是否有免費轉乘；
- (8) 要求在敲定建議模式之前，提供更多詳細資料，並再次諮詢委員的意見；以及
- (9) 要求密切留意環保公共運輸模式（包括無架空電纜電車及無軌電車）的技術發展。

3.14 香港規劃師學會

3.14.1 應香港規劃師學會邀請的會議於 2019 年 12 月 19 日舉行。會員普遍支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 有意見反對高架模式的綠色運輸系統，因為其車站可達性差及視覺影響較高，可能會引致風水問題，未能配合新發展區的規劃；
- (2) 有意見支持現代化電車，參考歐洲的例子，現代化電車對城市景觀有正面影響；
- (3) 有意見支持環保巴士系統，因為其路線靈活性較高。環保巴士系統亦可作為過渡性系統，因它有高路線靈活性和擴展性，可配合新發展區的分階段發展需要擴展系統；
- (4) 建議採用一個可快速設置／運作及易於擴展的綠色運輸系統模式，以配合新發展區的分階段發展；
- (5) 關注綠色運輸系統的保安及應急措施，以應對可能遭受的破壞；
- (6) 關注綠色運輸系統的票價水平；以及
- (7) 關注綠色運輸系統與屯馬線的轉乘安排。

3.15 聚焦小組會議

3.15.1 我們安排了三次聚焦小組會議，與相關團體討論有關事宜，包括公共運輸營辦商、環保團體及專業團體。

公共運輸營辦商

3.15.2 公共運輸營辦商的聚焦小組會議於 2019 年 10 月 15 日舉行。城巴有限公司、香港電車有限公司、龍運巴士有限公司、香港鐵路有限公司、新大嶼山巴士（1973）有限

公司、新世界第一巴士服務有限公司及九龍巴士（一九三三）有限公司的代表出席了該會議。各代表均支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 選出的環保公共運輸模式的技術成熟；
- (2) 有意見支持環保巴士系統，因為環保巴士系統的路線靈活性較高，可在專用走廊以外合適的道路網絡行駛，將服務延伸至鄰近地區，甚至可以提供直達市區的長途服務，減輕屯馬線的負擔；
- (3) 環保巴士系統的初期設置成本最低和有較高的靈活性，可以靈活調整路線及班次以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；
- (4) 環保巴士系統車廠亦可以分階段擴展；
- (5) 隨着科技的發展，未來電動巴士的載客容量和續航力將會提升；
- (6) 須妥善規劃車廠和車站的電力供應及充電設施，以配合電動巴士車隊充電的電力需求；
- (7) 環保巴士系統的維修成本比其他兩種選出的模式較低；
- (8) 財務可行性及推展安排對於推展綠色運輸系統十分關鍵；
- (9) 現代化電車的綠化路軌未必適用於香港的環境，在保養方面會有一定困難，會增加維修成本和需要政府的資助；
- (10) 綠色運輸系統在路口應盡量和道路交通分層分隔，以確保足夠的系統容量，避免造成交通擠塞；以及
- (11) 綠色運輸系統車站之間距離較近，質疑自動捷運系統可否在洪水橋／厦村新發展區以最高車速行駛。

環保團體

3.15.3 環保團體的聚焦小組會議於 2019 年 10 月 16 日舉行。香港地球之友、綠色力量及世界自然基金會香港分會的代表出席會議。各團體代表普遍支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並採用環保公共運輸模式，推廣綠色出行。各團體代表提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 建議綠色運輸系統應設專屬走廊，並盡量和道路交通分層分隔，避免交通擠塞；
- (2) 綠色運輸系統應有充足的載客容量以應付運輸需求，並且方便快捷易達以吸引乘客，從而透過減少路面車輛來幫助減少路邊的廢氣排放；
- (3) 有意見支持環保巴士系統，因為其建造成本最低和有較高的路線靈活性，可在專用走廊以外合適的道路網絡行駛以延伸服務至其他地區，且能配合不斷改變的交通需求；
- (4) 建議透過現有合適的道路網絡將環保巴士系統延伸至其他地區，有助紓緩目前屯馬線的飽和情況；
- (5) 需要加強綠色運輸系統與輕鐵洪水橋站的連接性；
- (6) 有意見支持連接屯馬線天水圍站和元朗南發展，有助緩解繁忙時間元朗新市鎮路面的擠塞情況；以及
- (7) 關注軌道模式的綠色運輸系統對附近居民造成的噪音影響。

專業團體

3.15.4 專業團體的聚焦小組會議於 2019 年 10 月 18 日舉行。香港建築師學會、香港測量師學會、香港城市設計學會、工程界社促會及香港專業人士協會的會員出席會議。各

團體會員普遍支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 由於整個自動捷運系統是高架，乘客需要時間從地面行人道走到高架車站月台，因此自動捷運系統的車站可達性較差；
- (2) 建議行人道及單車徑應與綠色運輸系統良好融合，以加強連接性；
- (3) 關注綠色運輸系統運作時產生的噪音水平；
- (4) 建議綠色運輸系統在路口應在可行的情況下盡量與其他道路交通分層分隔，以避免與路面車輛及行人產生衝突，減少交通擠塞；
- (5) 選出的環保公共運輸模式應具高路線靈活性，以配合洪水橋／厦村新發展區的分階段發展；
- (6) 科技發展迅速，擔心環保巴士系統到啟用時或已無吸引力；
- (7) 建議採用人性化設計，以盡量減少視覺影響，並與周邊環境融合；以及
- (8) 建議延伸綠色運輸系統至鄰近地區以取代現有輕鐵。

3.16 公眾論壇

3.16.1 公眾論壇於 2020 年 1 月 4 日在天耀社區中心進行，約有 55 人出席。參加者普遍支持於洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展推展綠色運輸系統，並提出意見及查詢，綜述如下：

- (1) 參加者普遍支持環保巴士系統，而部分參加者支持現代化電車；
- (2) 建議綠色運輸系統在路口與其他道路交通分層分隔，以提高效率和避免與路面車輛和行人發生衝突；
- (3) 建議重新考慮延伸輕鐵至新發展區，因為其建造成本較低及更方便乘客轉乘其他公共交通模式。但是，有意見反對延伸輕鐵，因為輕鐵的擴展能力有限，而且只能單向行駛，需要更多空間設置掉頭設施；
- (4) 表示將來的票價應為合理及可以負擔。有參加者對未來的營辦商表示關注；
- (5) 由於人口老化，建議綠色運輸系統的車站要方便和易達，車站亦可採用開放式月台設計，不設收費閘機，以方便行人流動；
- (6) 關注綠色運輸系統的推展時間表，並要求加快推展，綠色運輸系統應該配合新發展區的分階段發展，以應付逐漸增加的運輸需求；
- (7) 關注綠色運輸系統與其他公共交通模式（例如輕鐵及屯馬線）的轉乘安排，表示轉乘安排應盡量方便以提高系統的吸引力；
- (8) 表示輕鐵及屯馬線現時在繁忙時間已經十分擠塞，擔心綠色運輸系統所帶來的新增乘客，會增加鐵路的負荷；
- (9) 建議綠色運輸系統應該覆蓋鄰近地區，例如丹桂村、天水圍地區、元朗市中心及兆康，以舒緩現時的交通問題；以及
- (10) 關注項目監督機制和成本控制。

3.16.2 公眾論壇的照片載於附錄甲。

3.17 公眾意見

3.17.1 我們總共收到 35 份公眾意見⁶，並透過洪水橋／厦村新發展區及元朗南發展的社區聯絡隊收集意見。關於綠色運輸系統的主要意見概述如下：

- (1) 普遍支持推展綠色運輸系統，並採用環保公共運輸模式，提供高效的運輸服務，鼓勵減少使用私家車，從而減少路邊廢氣排放，推廣綠色出行；
- (2) 有意見支持環保巴士系統，因為它無需實體軌道，建造成本較低、具成本效益及容易設置，有較高的路線靈活性、車站可達性，可以靈活調整路線和臨時改道在專用走廊以外合適的道路網絡行駛，提供靈活的服務安排，以配合新發展區的分階段發展中不斷改變的交通需求。它亦可透過現有的合適的道路網絡延伸服務至鄰近地區。環保巴士系統還可靈活調度和提供巴士快線服務，以優化運作效率。另外，環保巴士系統的充電設施維修成本已經降低，變得更有經濟效益。有意見擔心環保巴士系統需要佔用大量的路面空間，如果共用路口的設計不恰當，將會造成交通擠塞。有意見對環保巴士系統目前的技術和性能表示關注。還有意見擔心，巴士的意外率可能比軌道交通的意外率為高；
- (3) 有意見支持現代化電車，因為相比自動捷運系統，它可以提供較好的車站可達性、較少視覺影響及較低建造成本。然而，有意見擔心現代化電車會佔用更多路面空間，可能會與路面車輛及行人產生衝突，導致出現類似現有輕鐵的交通擠塞；
- (4) 有意見支持高架綠色運輸系統的模式（如自動捷運系統、單軌鐵路和低速磁浮列車），因為這些模式都不會對路面車輛和行人造成影響，可避免出現交通問題。有部分意見認為，自動系統（如自動捷運系統）的載客容量較高，服務較為可靠。但是，有意見反對採用自動捷運系統，因為該系統的建造成本高、視覺影響大、車站可達性差，以及路線靈活性有限。有意見認為在新發展區分階段推展的期間，運輸需求相對較低，質疑自動捷運系統的成本效益。另外，其信號、機械和供電系統的安裝、測試和調試需要相對較長的施工和測試時間。有部分意見認為，整體行程時間是一個更好的指標去比較三種模式，因為它還會考慮由地面行人道前往車站月台的步行時間，特別是高架自動捷運系統；
- (5) 有意見支持地下模式，以釋放地面的空間作其他用途，並減少對附近居民噪音滋擾；
- (6) 有意見支持延伸現有輕鐵至洪水橋／厦村新發展區，以便與現有輕鐵服務覆蓋的鄰近地區換乘；
- (7) 有意見強烈要求盡早推展綠色運輸系統，以配合洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展；
- (8) 有意見支持為綠色運輸系統設置專屬走廊，以提升效率。在主要路口，綠色運輸系統應與其他道路交通分層分隔，以避免造成交通擠塞和與行人產生衝突。有意見認為，專用走廊不應與其他交通共用，避免服務受到影響；
- (9) 有意見建議應將綠色運輸系統延伸至鄰近地區，包括天水圍、屯門和元朗地區、元朗明渠、港鐵元朗站、十八鄉路附近的發展，以及深圳灣口岸，以緩解目前的交通問題；
- (10) 有意見關注車站位置，認為應該仔細考慮，以及方便長者使用；
- (11) 有建議認為綠色運輸系統的設計應方便乘客，例如設置實時到站資訊屏，提供實時

⁶ 其中 2 份公眾意見是在公眾諮詢完結後收到的。

出行資訊和服務；

- (12) 有意見擔心環保巴士系統上落車緩慢。但是，有意見建議設立車外收費系統，並使用多門的環保巴士，以縮短環保巴士系統的上落車時間；
- (13) 有意見認為綠色運輸系統應方便乘客轉乘其他公共運輸模式（如屯馬線、巴士和小巴）。有意見建議綠色運輸系統要預留彈性，以便日後配合其他新建的交通基建。
- (14) 有意見擔心，隨着新發展區的新增交通需求出現，作為提供屯馬線接駁服務的綠色運輸系統，會加劇屯馬線的擠迫情況。建議興建一套新的大型公共運輸系統，提供跨區運輸服務連接市區；
- (15) 有意見表示綠色運輸系統的建造成本高，並關注票價水平及成本效益，要求提供更詳細的資料，包括乘客量估算、營運和維修成本、財務安排、噪音水平和推展時間表；以及
- (16) 有意見認為綠色運輸系統應與行人網絡、單車網絡和其他交通工具良好融合，以實現更好的連接性。
- (17) 有意見認為可以考慮其他交通模式，例如架空纜車及團體快速運輸系統。

4 主要意見摘要和回應

4.1 概要

4.1.1 公眾積極參與公眾諮詢活動。我們已與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會面，並舉辦了公眾論壇、聚焦小組會議、巡迴和流動展覽，以收集公眾人士的意見。我們透過不同渠道，包括郵寄、電話、傳真和電郵，收到 35 份公眾意見，並透過洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展社區聯絡隊收集區內居民的意見。

4.1.2 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，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：

創新靈活

4.1.3 緊貼最新的技術發展、具有路線靈活性，以及可延伸至鄰近地區。

方便快捷

4.1.4 快捷及方便上落，以及能方便轉乘其他公共交通模式。

融合環境

4.1.5 與周邊環境融合和運作寧靜，以及減低對其他交通的影響。

經濟實惠、早日啟用

4.1.6 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。

4.1.7 以下段落總結了諮詢活動中收到的主要意見和研究團隊的回應。

4.2 主要關注和期望

4.2.1 創新靈活

- (1) 公眾認為政府應密切留意及緊貼環保公共運輸模式的最新技術發展，包括無軌電車和氫燃料電池巴士。
- (2) 公眾認為綠色運輸系統應具有路線靈活性，可延伸至鄰近地區。環保巴士系統和無軌電車於道路行駛，無需實體軌道，具有較高的路線靈活性，可靈活調整路線及班次，以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，包括延伸服務至鄰近地區及提供長途路線服務。有意見擔心，綠色運輸系統與其他交通共用道路會影響其載客容量和效率。有意見支持透過環保巴士系統提供靈活和快速的巴士路線服務。他們亦認同自動捷運系統和有軌現代化電車的路線靈活性有限，延伸服務到其他區域有較大限制。

4.2.2 方便快捷

- (1) 公眾普遍認同綠色運輸系統應較一般的路面公共運輸更高效和快捷。有意見認為，

雖然自動捷運系統的行車時間最短，但若把往返地面行人道及高架車站月台的步行時間計算在內，該系統在整體行程時間比其他兩種模式沒有明顯優勢。也有意見認為，新發展區內車站之間的距離較近，因此自動捷運系統不能發揮其速度上的優勢。有意見建議環保巴士系統可設立車外收費系統，並使用多門設計的環保巴士，以縮短上落車時間。

- (2) 有意見認為綠色運輸系統應提供足夠的載客容量，以應對洪水橋／厦村新發展區及元朗南發展的運輸需求，並詢問綠色運輸系統的乘客量估算。
- (3) 公眾普遍認同綠色運輸系統車站應方便易達，特別應方便長者和行動不便人士上落。綠色運輸系統亦應方便洪水橋／厦村新發展區、元朗南發展及現有鄉村的居住和工作人口乘搭，以增加其吸引力，有助減少路邊的道路交通廢氣排放及整體能源消耗，推廣綠色出行。
- (4) 公眾普遍認為綠色運輸系統應方便轉乘其他公共交通模式（如鐵路、巴士和小巴），並與行人及單車徑網絡良好融合，以提高整體的連接性。

4.2.3 融合環境

- (1) 有意見認為於地面的環保公共運輸模式較為可取，因為該模式能夠與新發展區周邊的環境融合，並對城市景觀有正面影響。有意見擔心全高架的自動捷運系統高的視覺影響較大，未能配合新發展區的規劃。
- (2) 有意見關注綠色運輸系統運作時的噪音水平，特別是採用軌道模式所產生的噪音，期望系統能寧靜運作。
- (3) 公眾普遍認為綠色運輸系統應減低對其他交通的影響。雖然我們建議綠色運輸系統在主要路口與其他道路交通分層分隔，然而，公眾十分關注綠色運輸系統與其他道路車輛共用路口會影響其他交通。部分意見要求採用全高架系統，以減低影響其他道路交通和鄉村的車路／出入口。

4.2.4 經濟實惠、早日啟用

- (1) 公眾認為綠色運輸系統的建造成本和票價水平應為合理。公眾普遍擔心綠色運輸系統的高建造成本，特別是自動捷運系統，會導致票價水平過高，令公眾無法負擔。有意見關注綠色運輸系統，特別是自動捷運系統的財務可行性。因此，有意見支持環保巴士系統及有軌現代化電車，認為它們更具成本效益。然而，有意見認為，縱使自動捷運系統的建造成本高，仍應該採用，因為它與道路交通完全分隔，而且行車時間較短。
- (2) 公眾十分期望早日推展和啟用綠色運輸系統，以配合新發展區的分階段發展。有意見認為應考慮採用環保巴士系統，因為其靈活性較高可配合新發展區的分階段發展，而且初期設置成本較低。

4.2.5 回應

- (1) 我們備悉公眾對綠色運輸系統的關注和期望。洪水橋／厦村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。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。

- (2) 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）。
- (3) 環保路面模式於道路行駛，無需實體軌道，並有足夠的載客容量以滿足運輸需求，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，可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⁷，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，而車流較少的共用路口，其設計亦能達致整體交通暢順。
- (4) 綜合上述環保路面模式的優勢，本研究建議洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展的綠色運輸系統採用環保路面模式。
- (5) 綠色運輸系統的建議走線全長約 16 公里⁸，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。
- (6) 我們留意到有不少意見關注綠色運輸系統的建造成本和票價水平。運輸及物流局／運輸署會在推展階段進一步考慮綠色運輸系統建議模式的票價水平，考慮因素包括建造和營運成本、現有公共交通模式的票價水平以及公眾的負擔能力。
- (7) 政府將在綠色運輸系統的推展階段檢視綠色運輸系統運作期間的噪音水平。
- (8) 我們理解公眾期望早日推展和啟用綠色運輸系統，以供市民使用。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。

4.3 其他意見

4.3.1 地下走線

- 有意見建議綠色運輸系統採用地下走線，以避免路面交通擠塞，並釋放地面空間以用作其他用途，及減低視覺和噪音影響。

⁷ 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。

⁸ 部分走線會於洪水橋／厦村新發展區餘下發展階段檢討。

回應

- 地下走線的基建工程較地面及高架走線更龐大，並須採取大量措施以建造地下系統，以及滿足通風系統和消防設施的要求，包括法定要求的逃生及救援進出途徑。此外，相關基礎設施和出入口的輔助建築物將佔用不少地面空間。地下系統的建造和運作成本將會十分高昂，並非可行的選項。

4.3.2 延伸現有輕鐵

- 有意見建議重新考慮將現有輕鐵服務延伸至洪水橋／厦村新發展區及鄰近地區，因其建造成本較低及可提供方便的轉乘服務。

回應

- 建議的環保路面模式於道路行駛，無需實體軌道，採用低地台設計，相比現有輕鐵，其路線靈活性和車站可達性較高，而且建造成本較低，更適合於新發展區採用。

4.3.3 延伸綠色運輸系統至鄰近地區

- 有意見建議將綠色運輸系統延伸到鄰近地區，例如天水圍地區、元朗新市鎮以及元朗南發展東面的鄉村地區。
- 公眾普遍支持將綠色運輸系統延伸至天水圍北。

回應

- 我們留意到有不同意見建議延伸綠色運輸系統以服務鄰近地區。建議的環保路面模式於道路行駛，無需實體軌道，可以靈活調整路線和班次。是否將綠色運輸系統延伸至鄰近地區，要視乎未來的實際需求和技術可行性，再作檢討。

4.3.4 推展安排

- 有意見詢問綠色運輸系統的採購和推展、營運安排、營運成本和財務表現。

回應

- 運輸及物流局／運輸署會參考本研究的整體研究結果及建議，展開綠色運輸系統的相關推展工作，從而落實綠色運輸系統的推展和營運等細節。

4.3.5 保安措施

- 有意見建議加強綠色運輸系統的保安措施，以防止設施被惡意破壞。

回應

- 在推展階段將考慮綠色運輸系統整體安全和安保措施，以防止設施被惡意破壞。

4.3.6 屯馬線載客容量

- 有意見關注屯馬線是否有足夠的載客容量應付綠色運輸系統帶來的新增乘客。

回應

- 在規劃洪水橋／厦村新發展區和元朗南發展時，已就現有及建議的交通及運輸基礎設施進行評估，包括道路基建、屯馬線、綠色運輸系統和公共運輸交匯處，以應付發展的新增交通和運輸需求。政府將繼續密切監察屯馬線的運作情況。
- 長遠而言，政府正進行《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討鐵路及主要幹道基建的布局，讓主要基建的規劃能配合甚或至預留容量以滿足香港整體長遠發展的需要。

附錄甲

巡迴展覽、流動展覽及公眾論壇照片

巡迴展覽



元朗民政事務處大廈



天恩商場



屯門政府合署



屏山天水圍公共圖書館

流動展覽



天澤邨



唐人新村路停車場



洪福邨

公眾論壇





