



土木工程拓展署
新界沙田上禾輦路一號
沙田政府合署九樓西拓展處
(電郵: enquiry@hskefts.hk)

敬啟者：

洪水橋/厦村新發展區與鄰近地區環保運輸服務可行性研究
第一階段公眾諮詢

- (一)洪水橋/厦村新發展區與元朗南發展將成為新界西部的大型新市鎮發展羣中的新發展區域，有關當局計劃為洪水橋/厦村新發展區提供快速運輸服務，以便往返區內不同地區，所以建議為洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展提供高效和便捷的「環保運輸服務」(EFTS)。
- (二)《洪水橋及厦村分區計劃大綱圖》中預留了一條集環保運輸服務、行人道及單車徑於一體的環保運輸走廊。環保運輸走廊將連接新發展區內的住宅區、就業中心、主要社區設施及鐵路站。元朗南發展已預留環保運輸服務走廊，以改善與洪水橋/厦村新發展區和現有西鐵天水圍站的運輸效率及連接性。
- (三)綠色力量支持本港的運輸業界推行環保，就建議推行的洪水橋/厦村新發展區與鄰近地區環保運輸服務，本會有以下考慮：
1. 其環保表現和運輸效益應較現時在新界西的其他公共交通工具(鐵路除外)為佳，環保運輸服務應減少路邊空氣和嘈音污染，提高載客的運輸效益，減少消耗化石燃料(碳足跡)，提高能源效益；
 2. 作為區內主流公共運輸工具，必需要在各天氣情況下有高度方便和可靠性，應有足夠的載客量，大量吸納服務區域的道路客運量，否則其運輸效益會大減，減少市民依賴污染性及低運輸效益的交通工具，特別是短途和私家車車程，善用路面使其他公共運輸工具達至應有的運輸效益；
 3. 必需與行人道、單車徑及其他公共交通(如鐵路站、巴士總站)和重要社區設施(如政府辦公大樓)一併規劃，發揮其應有效益；
 4. 新界西(元朗/屯門走廊)大致是平地，幅員不算太廣，所以環保運輸服務主要考慮是行車暢順，避免交通擠塞，其路線、班次不應輕易受其他交通工具及行人干擾，預留的環保服務走廊必需作專用，不能貿然開放與其他交通工具，而環保運輸服務亦不應對其他交通工具及行人造成太大不便；

5. 不應重覆犯上現時輕鐵系統的弊病，即切割元朗市南北交通、與其他交通工具爭用路面、不能滿足客運需求等；
6. 如需要為**環保運輸服務**預留車廠、維修用地，其上蓋應預留作其他用途，善用土地。
7. 長遠來話，應研究推展至新界西其他地方及取代輕鐵的可能性。

(四)現階段有關當局篩選出「自動捷運系統」、「環保巴士系統(假設是電動巴士)」和「現代化電車」這三個模式，以初步預計行車時間、車站可達性、視覺影響、路線靈活性、初步預算建造成本作進一步比較。雖然有關當局認為三個建議模式在載客容量、效率及技術可行性方面可基本滿足**洪水橋/厦村新發展區**及**元朗南發展**的**環保運輸服務**要求，但本會認為現有資料仍未足夠。

(五)雖然三個建議模式均不會排放路邊空氣污染，但有關的嘈音評估並沒有提供，以至難以衡量各模式是否與相鄰的土地規劃相容(例如：學校、護老院)，而運輸效益及碳足跡的比較亦未有提供，所以難以從環保表現評估各模式。

(六)由於整體行車路程不遠，各模式由泥圍站至流浮山站(發展區兩端)只需十三至十七分鐘，所以行車時間相差不多，反而載客容量對運輸效益就顯得重要。一般來說，在三個建議模式中，自動捷運系統的單向最大高峰小時客流量(PPHPD)最高，環保巴士系統最低，但實際數據沒有提供。在現時提供資料下，自動捷運系統，除了行車時間優勝外，其他各方面表現較遜色，不過如果把**元朗南發展**及新界西其他潛在使用地方列入長遠考慮的話，即屯門、藍地、洪水橋、天水圍、元朗、橫洲、凹頭、錦田，情況可能不同。

(七)能源效益數據同樣沒有提供。一般來說，在三個建議模式中，自動捷運系統和現代化電車的人均耗能量(即每公里行程每個乘客所消耗的能源)較低，電動巴士較高。所以初步從環保表現和運輸效益角度看，自動捷運系統和現代化電車較環保巴士系統可取。

(八)環保巴士系統相比現有化石燃料巴士服務，有專用環保運輸走廊、低路面污染和碳足跡的優勢，除此以外，其單向最大高峰小時客流量(PPHPD)可能相差不多，而且其專用環保運輸走廊有被其他車輛誤闖或共用的風險。所以，環保巴士似乎更應在建議的**環保運輸走廊**以外推廣至全個新發展區，甚至全新界西，取締使用化石燃料的其他公共交通工具。

綠色力量總監
鄭睦奇博士

2020年1月14日