



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION

香港專業及資深行政人員協會

# 「洪水橋/廈村新發展區與鄰近地區 環保運輸服務可行性研究」

## 意見書

2020 年 1 月

香港銅鑼灣渣甸街 54 號富盛商業大廈 9C 室

Unit C, 9/F, Prosperous Commercial Building, 54 Jardine's Bazaar, Causeway Bay, Hong Kong  
Tel: 3620 2918 Fax: 3620 3106 Email: [office@hkpasea.org](mailto:office@hkpasea.org) Website: [www.hkpasea.org](http://www.hkpasea.org)



HONG KONG PROFESSIONALS AND SENIOR EXECUTIVES ASSOCIATION

香港專業及資深行政人員協會

2019/2020 年度

理事會成員名單

會 長	:	李鏡波先生	
創 會 會 長	:	容永祺先生, SBS, MH, JP	*理事會當然成員
前 會 長	:	胡曉明博士工程師, SBS, JP	*理事會當然成員
	:	謝偉銓測量師, BBS	*理事會當然成員
	:	盧偉國議員, SBS, MH, JP	*理事會當然成員
前 任 會 長	:	陳紹雄工程師, JP	*理事會當然成員
常 務 副 會 長	:	黃偉雄先生, MH	
副 會 長	:	李惠光工程師, JP	史泰祖醫生, JP
	:	伍翠瑤博士, JP	吳長勝先生
	:	林義揚先生	羅范椒芬議員, GBM, GBS, JP
	:	黃友嘉博士, GBS, JP	陳鎮仁博士, GBS, JP
	:	周伯展醫生, BBS, JP	梁廣灝工程師, SBS, OBE, JP
	:	羅志聰先生	施家殷先生, MH
	:	梁世民醫生, BBS, JP	潘燊昌博士, SBS
	:	何建宗博士	
財 務 長	:	吳德龍先生	
秘 書 長	:	蔡淑蓮女士	
副 秘 書 長	:	彭一邦博士工程師, JP	
理 事	:	梁美芬議員, SBS, JP	曾其鞏先生
	:	楊位醒先生, BBS, MH	何君堯議員, JP
	:	陳記煊先生	施榮懷先生, BBS, JP
	:	林力山博士測量師	余秀珠女士, BBS, MH, JP
	:	葛珮帆議員, BBS, JP	洪為民教授, JP
	:	廖長江議員, GBS, JP	王桂壘律師, BBS, JP
	:	容海恩議員, JP	楊全盛先生
	:	龐朝輝醫生博士	范家輝先生
	:	黃元山先生	黃家和先生, BBS, JP
	:	劉敏儀博士	任江工程師
	:	吳宏偉講座教授	黃健兒測量師
	:	鄒廣榮講座教授	鄺正煒工程師, JP
	:	龐寶林先生	李文輝博士
	:	李應生先生, BBS, MH, JP	賴旭輝博士測量師, JP
	:	鍾志斌先生	龔永德先生

註：依職位資歷及筆劃排序



# 香港專業及資深行政人員協會

## 經濟事務委員會

主席：梁廣灝工程師, SBS, OBE, JP

## 環境及基建專責小組

討論：「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」

召集人：任江工程師

成員：李鏡波先生  
尹德川先生  
龍雪影女士

王惠蘭女士  
黃宅生工程師

註：依本會職位資歷、姓氏筆劃排列



**香港專業及資深行政人員協會**  
**「洪水橋/廈村新發展區與鄰近地區環保運輸服務可行性研究」**  
**意見書**  
**2020年1月**

**前言：**

洪水橋/廈村新發展區位處新界西北的策略性位置，總面積約 714 公頃，與屯門、天水圍和元朗市中心緊密連繫，發展定位為新界西北的「區域經濟及文娛樞紐」，預料提供 6.1 萬伙住宅單位，容納 21.5 萬人口，有望紓緩房屋供應緊張的情況。但政府着力發展該新市鎮的同時，亦要審視研究最適合區內的交通工具配套措施。

香港專業及資深行政人員協會非常關注土木工程拓展署的「洪水橋/廈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，經本會深入討論後，認為諮詢文件的方案各有利弊，現就相關諮詢提出一些意見，期望特區政府再作研究，確保資源運用恰當，同時符合香港長遠發展利益。

**香港專業及資深行政人員協會的意見：**

**1. 須更有效運用資源**

政府現時提出的 3 個方案包括自動捷運系統、環保巴士系統及現代化電車，造價最貴的自動捷運系統，需要 400 億至 450 億元，但行車時間最短，13 分鐘可從泥圍往流浮山，惟車站可達性和路線靈活性在 3 個方案中表現較差；環保巴士系統的造價最低，只需 200 億至 250 億元，20 分鐘可從泥圍往流浮山，勝在路線靈活；現代化電車則需 250 億至 300 億元，17 分鐘可從泥圍往流浮山，勝在車站可達性高。

本會曾於 2015 年向特區政府呈交「洪水橋新發展區規劃及工



程研究第三階段社區參與」意見書<sup>1</sup>，當中建議政府研究建設大型多層的公共運輸交匯處，例如選用地面行車、地底層用作鐵路轉車以及建設地下商店街等，以取代兩個被洪水橋站分隔之公共運輸交匯處，以達至地盡其用，可惜未被政府採納。

本會認為，以香港地少人多的情況而言，建立人車「分層」交通系統將更切合香港需要。而政府預計運用數以百億建立區內交通系統，更須有效運用資源，確保研究規劃符合最佳效益。

## 2. 與新界西交通規劃結合

洪水橋新發展區不僅鄰近屯門、天水圍及元朗等新市鎮，更因其鄰近深圳，並與大嶼山的新發展樞紐和大珠三角地區連接，具有極大的發展潛力，可作為新界西北地區的「門廊」，帶動新界西北地區之經濟發展。建議政府在考慮規劃時，除了考慮區內及新界西之交通，亦應把握洪水橋新發展區鄰近深圳、大灣區等的地理優勢，為將來接駁當地的交通作好準備，進一步配合中港經濟互動，增加交通流量及土地價值。

## 3. 規劃須配合現時供電系統

從政府諮詢文件中的規劃地圖可見，擬建環保運輸的洪水橋西鐵站附近，鐵路擬經路線有現存的電站及高壓架空電線，政府應盡量避免興建高架鐵路，計劃興建其他環保運輸交通工具時，應量度好安全距離，並配合現時的供電系統，考慮建設時會否影響現有的電力設施、運行及維修等問題。

## 4. 優化發展避免人車爭路

從 1988 年開始運行的輕鐵系統，服務範圍主要包括屯門、元朗及天水圍 3 個新市鎮。不過隨著新界西北區內人口和人流近年不

---

<sup>1</sup>本會的建議載於 2015 年 9 月呈交的「洪水橋新發展區規劃及工程研究第三階段社區參與」意見書的第 5.1 點。



斷增加，不論是早晚繁忙時間還是日間非繁忙時間都水泄不通。加上，行人路和輕鐵過路處十分擠迫，每當輕鐵行經時，險象環生，人車爭路的情況一直無法改善。

而且，輕鐵設於地面，經常與其他交通工具有所衝突，不時發生嚴重交通意外，長遠而言有必要進行汰換。故此政府在規劃時亦必須考慮將來替換輕鐵系統時，應如何接駁不同的交通工具。

## 5. 考慮多元化交通安排

除了諮詢文件中的交通工具選項，本會曾於 2017 年向特區政府呈交「《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》公眾參與」意見書<sup>2</sup>，當中支持政府在新發展區及新市鎮建設「單車友善」環境，在新建的交通基建例如行車天橋、行人通道旁等，提供配套完善的單車徑網絡。

現時香港交通規劃中，只當單車是娛樂消閒或運動之用，未有考慮其作為輔助運輸的交通工具之一。事實上有不少國家及地區均鼓勵市民使用單車出行，建議政府研究推動單車政策，將單車徑規劃納入洪水橋新市鎮規劃中，興建單車徑，發展及推廣單車代步，以疏導交通。

### 結語：

縱觀以上各點及基於「第一階段公眾諮詢摘要」內的數據，本會認為三種可行方案並未能做到兩全其美，環保巴士造價較低，除非用架高橋樑或隧道分隔路面，否則將來很容易造成人車爭路的情況，導致交通擠塞；自動捷運系統成本最昂貴，但勝在載客量大、車程快，每種方法可謂各有優劣。建議政府再作全面及審慎考慮，把握洪水橋

---

<sup>2</sup> 本會的建議載於 2017 年 2 月呈交的「《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》公眾參與」意見書第 3.4 點。



新發展區與周邊新市鎮及鄰近深圳、大灣區等的地理優勢，為將來接駁當地的交通作好準備，同時考慮其他多元化交通安排，配合其他區域將來發展的規劃，選擇擁有最佳效益的公共運輸模式。