

洪水橋新發展區
經修訂的建議發展大綱圖

新發展區的交通運輸基建系統設計

目的

1. 本文件旨在向各委員介紹在洪水橋新發展區規劃及工程研究（研究）下制定的「經修訂的建議發展大綱圖」中規劃的交通運輸基建系統設計方面的建議。研究由規劃署及土木工程拓展署共同進行。

背景

2. 為應付香港持續的人口和住戶增長及社會經濟發展，我們需要規劃及開發新發展區。洪水橋新發展區是「香港 2030：規劃遠景與策略」建議的新發展區。透過具規模的城市規劃、土地開發、基建配套，洪水橋新發展區，及古洞北/粉嶺北新發展區及東涌新市鎮擴展，將成為香港中長期提供宜居、就業和發展的區域。
3. 研究於 2011 年年中展開，期間進行了三個階段的社區參與，並已廣泛諮詢各界人士，包括相關的鄉事委員會及區議會。在考慮到公眾意見，以及詳細規劃及技術研究，和環境影響評估的結果後，我們修訂了新發展區的發展方案，並在 2016 年 9 月 5 日公布「經修訂的建議發展大綱圖」。我們曾於 2016 年 9 月 27 日、10 月 12 日及 10 月 25 日分別向屏山鄉鄉事委員會、厦村鄉鄉事委員會及元朗區議會介紹「經修訂的建議發展大綱圖」，並於 2016 年 12 月 14 日、2017 年 2 月 10 日、4 月 3 日及 6 月 14 日出席貴區議會城鄉規劃及發展委員會轄下的洪水橋新發展區工作小組會議，與委員就不同議題作進一步討論，其後工作小組召集人再次邀請我們就新發展區的交通運輸基建系統設計作專題討論。

對外的交通運輸基建系統

鐵路運輸

4. 透過擬建的洪水橋站及現有的天水圍站，洪水橋新發展區會以鐵路為公共運輸的骨幹。根據運輸及房屋局（運房局）於 2014 年 9 月公布的《鐵路發展策略 2014》內擬建的三個鐵路項目（即北環線及古洞站、屯門南延線以及洪水橋站）按現時初步建議的實施時間表完成後，西鐵線於最繁忙時段（約早上 8 時至 9 時左右）在最繁忙鐵路段（即錦上路站到荃灣西站），仍能應付乘客的需求，不過略為擠迫。

5. 為紓緩現時的擠迫情況，西鐵線列車車廂數目已由 2016 年 1 月起由 7 卡逐步增加至 8 卡。當西鐵線全面以 8 卡車運作後，西鐵線的整體載客量將較 2015 年的情況增加約百份之十四。經考慮「東西走廊」沿線的設施，包括隧道段的消防安全要求及車站月台的長度等，預計最終東西走廊（包括馬鞍山線、沙中線（大圍至紅磡段）和西鐵線）的最高運載力可達每小時每方向 28 班次，及每班次由 8 卡車組成。以此計算，西鐵線可載客量將比 2015 年時以 7 卡車每小時每方向約 20 班次運作增加百份之六十。

鐵路最新進展

6. 運房局剛於今年 6 月發表最新的《公共交通策略研究》，當中提出研究應否興建新重鐵線連接新界西北及市區，以增強鐵路運輸的服務。政府會根據直至 2041 年的規劃數據，針對新界西北地區 2031 年以後的重型鐵路運量展開研究，並就所預計的運量需求，研究是否需要興建新的重型鐵路接駁市區。

公路運輸

7. 現時新界西北地區內有多條主要公路，包括屯門公路、元朗公路、青山公路、新田公路、港深西部公路，及青朗公路(包括大欖隧道及其連接路)等，貫通區內和連接區外，方便市民往返新界西北地區。此外，屯門至赤鱗角連接路工程已於 2013 年 6 月開展。政府正籌劃屯門西繞道，連接屯門至赤鱗角連接路及港深西部公路，並提供中途接駁點連接青田路。為洪水橋新發展區提供多一條對外幹路。

公路最新進展

8. 因應新界西北未來的發展計劃，政府建議就興建連接北大嶼山和元朗的十一號幹線進行可行性研究。政府正就進行十一號幹線的可行性研究向立法會申請撥款，有關建議已獲交通事務委員會支持，將按程序呈交工務小組委員會審議。擬建的十一號幹線將是支持新界西北擬議發展的主要公路。

區內的交通運輸基建系統

9. 新發展區內將設有完善的交通網絡，包括擬議在港深西部公路橋底的主要幹道（P1路）、八條區域幹道（D1至D8路），及多條地方道路，以促進東西及南北方向來往的車流，便利內部連繫。現有道路包括田廈路、石埗路、洪水橋田心路、洪水橋大街、洪元路和丹桂村路，將會保留。

天影路

10. 現時靠近天水圍河道而建的天影路是一條雙線雙程行車的道路，建於比兩旁為高的路堤上，是未來洪水橋新發展區及現有水圍附近居民的一個主要噪音和空氣污染來源。天水圍河畔將改造成為供水圍及洪水橋新發展區居民使用的河畔長廊，而天影路的路堤式設計會對未來洪水橋新發展區居民前往該河畔長廊構成障礙，亦妨礙天水圍居民使用洪水橋新發展區的種種設施。為改善新發展區與周邊地區包括天水圍的融合，天影路其中一段會根據新發展區的建議重新規劃，有關建議可減少洪水橋新發展區及天水圍附近居民的噪音和空氣污染。屏廈路將會擴闊為雙線雙程行車的區域幹道，並興建隧道及迴旋處以改善路口的交通。擴闊後的屏廈路，走線仍與現時的天影路互相平行，我們將盡量避免設置交通燈於路口及過路處，使車輛行走的時間不會顯著受到影響。

天影路最新進展

11. 設於天水圍河畔的環保運輸走廊，走線與現有的天影路相同。為回應地區人士的意見，我們會研究將擬議的環保運輸走廊沿河直接駁至天華路的可行性。我們亦會探討准許其他環保交通工具系統使用該段環保運輸走廊的可行性，為河道兩岸居民提供方便的公共交通接

駁。我們會在替代天影路的交通措施實施得以落實之後，在新發展區最後一期的發展階段方啟動改動天影路相關路段的工程。

環保運輸服務

12. 為了在洪水橋新發展區建造綠色生活和工作環境，我們鼓勵多用集體公共運輸，並已預留一條環保運輸走廊，發展環保運輸服務貫穿新發展區內的主要發展位置，包括商業、住宅、物流、企業和科技區及連接擬建的洪水橋站和現時的西鐵天水圍站。同時，亦會研究將環保運輸服務延伸至鄰近的擬議元朗南發展，並加強交通連接至鄰近的屯門、元朗及天水圍新市鎮。我們的目標正是為洪水橋新發展區及毗連地區的居民提供足夠的環保交通載客量。環保運輸服務在與其它道路交疊的位置，將會作高低分隔，以避免出現交通衝突問題，但具體建議仍有待研究。

環保運輸服務最新進展

13. 「洪水橋新發展區與鄰近地區環保運輸服務－可行性研究」現正進行，研究範圍包括建議最可取環保公共交通系統及走線、運作模式、車站設計、估算建造及營運成本，以及制定建造時間表等，研究預計於 2019 年完成。

公共運輸交匯處

14. 根據「經修訂的建議發展大綱圖」，洪水橋新發展區內會設立三個新的公共運輸交匯處，其中兩個位於擬建洪水橋站附近，而另一個則位於洪水橋新發展區北面，鄰近天華路和 D1 路的交界。這些公共運輸交匯處可讓乘客轉換不同公共運輸服務，亦會設有單車停泊設施作轉乘用途。

泊車位

15. 洪水橋新發展區內不同的土地用途會根據《香港規劃標準與準則》所要求提供足夠的泊車位及上落客貨處。除此之外，根據「經修訂的建議發展大綱圖」，在擬建洪水橋站附近的「商業」及「其他指定用途」註明「商業及住宅發展」用地，以及新發展區北部的「商業」和「其他指定用途（商業發展暨公共運輸交匯處及公共停車場）」用地會額外提供合共 200 個公共泊車位，這四個用地均鄰近鐵路站或

可能的環保運輸服務車站，或公共運輸交匯處。

單車徑和行人道網絡

16. 洪水橋新發展區將提供完善的單車徑和行人道系統。單車徑將設於區域幹道及一些區內道路旁，並與屏廈路、洪天路、洪志路、洪水橋田心路、洪水橋大街及田廈路旁現有的單車徑結合，連接主要發展和公共運輸樞紐。此外，亦會提供貫穿南北的單車主幹道，連接北面的天華路至南面的擬建洪水橋站和青山公路。在擬建洪水橋站、公共運輸交匯處和主要住宅發展會符合《香港規劃標準與準則》的要求提供單車泊位。此外，沿單車主幹道亦會設有公共單車泊位。

17. 參考國內或海外現有的「共享單車」系統，我們將會研究引進「共享單車」到洪水橋新發展區及鄰近地區的可行性。具體安排將在下一階段研究探討。

18. 沿著區域幹道和區內道路將設有行人道，以連接區內的不同發展。另外，沿環保運輸走廊亦設有行人道，為新發展區提供連貫的行人道網絡。在迴旋處會提供分層的行人過路設施，如隧道或行人天橋。如有需要，亦會在交通燈控制路口和／或路中間的位置提供訊號控制過路設施。

附圖一 交通網絡

附圖二 單車徑與行人道網絡

附圖三 重新規劃天影路

附圖四 十一號幹線（北大嶼山至元朗）— 指示平面圖

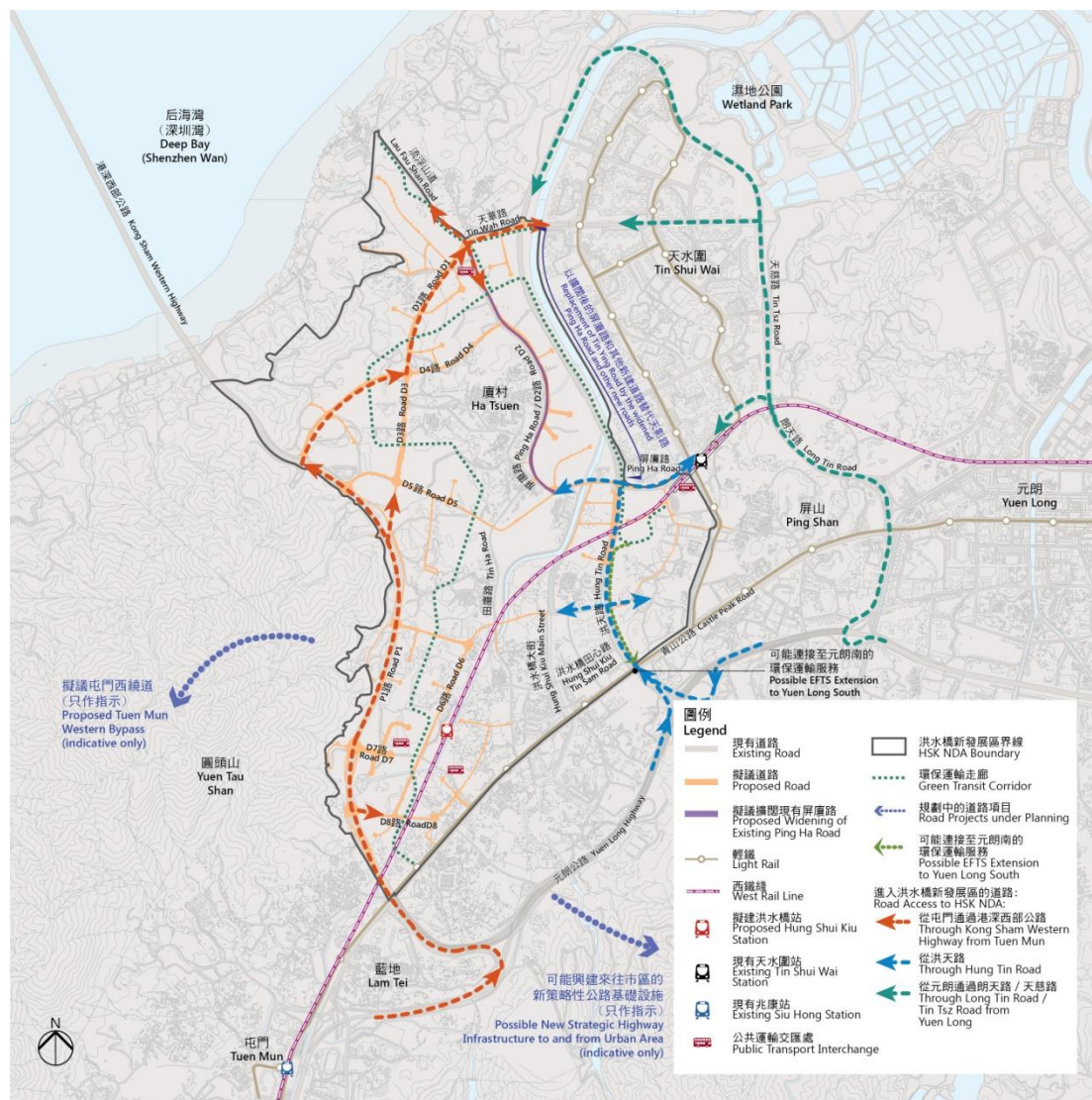
規劃署

土木工程拓展署

2017 年 7 月

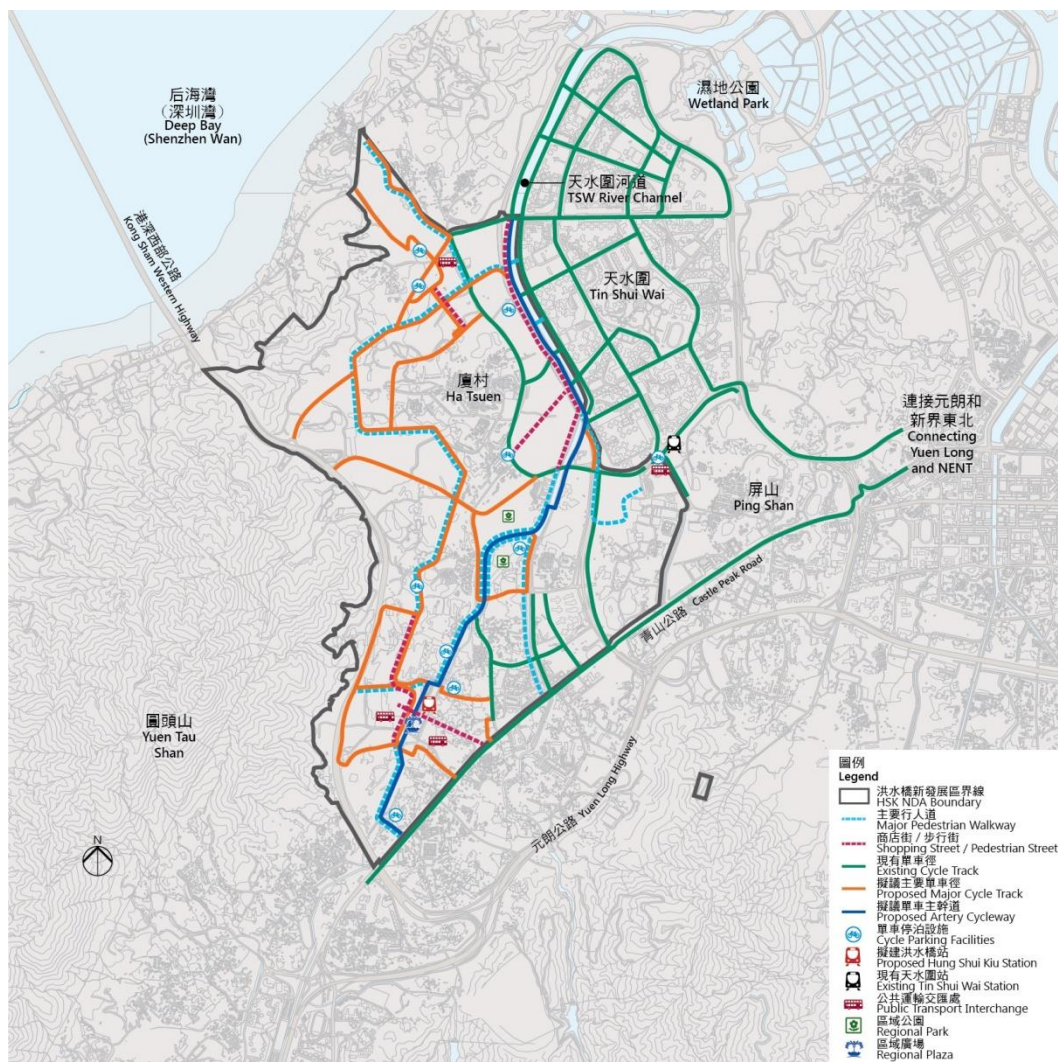
附圖一

交通網絡



附圖二

單車徑與行人道網絡



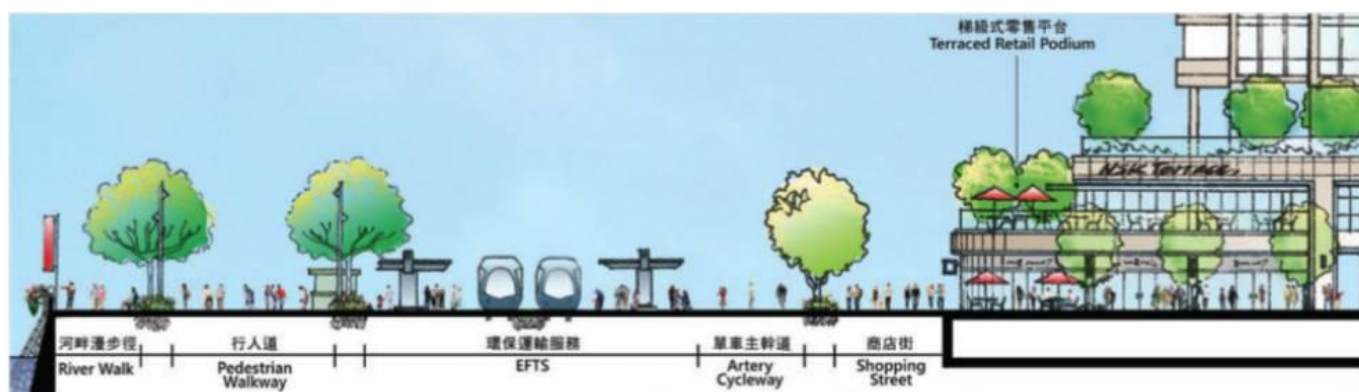
重新規劃天影路



重新規劃天影路的模擬照

附圖三

重新規劃天影路



重新規劃天影路剖面圖



擴闊後的屏廈路剖面圖

十一號幹線（北大嶼山至元朗）－指示平面圖

