

討論文件

2019年12月16日

## 立法會發展事務委員會

### 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

#### 目的

本文件旨在向各委員介紹洪水橋／厦村新發展區與鄰近地區環保運輸服務可行性研究（該研究）的第一階段研究結果及建議。

#### 背景

2. 洪水橋／厦村新發展區將發展為香港新一代新市鎮，除其他規劃概念外，還注重綠色運輸。新發展區內會有一條集環保運輸服務、行人道和單車徑於一體的環保運輸走廊，以推廣綠色運輸。高效便捷的環保運輸服務，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。擬議的環保運輸服務亦將提供便捷的接駁至其他公共運輸模式，例如西鐵和輕鐵，並連接新發展區與元朗南發展。除了加強新發展區內外的連接性，環保運輸服務還有望帶來社會和經濟利益，包括促進就業、締造更環保和怡人的環境，以及推動地區經濟發展。

#### 第一階段研究結果

3. 該研究分兩階段進行。第一階段研究旨在為洪水橋／厦村新發展區構思規劃周全的環保運輸服務網路，探討與元朗南發展連接的可行性，以及評估及篩選適合用作環保運輸服務的環保公共運輸模式。

4. 我們基於三大基本準則，即載客容量、效率和技術可行性，評估了七種環保公共運輸模式（即吊車、延伸現有輕鐵、單軌鐵路、個人快速運輸系統、自動捷運系統、環保巴士系統及現代化電車），並從中初步選出下文第5至7段所述的自動捷運系統、環保巴士系統和現代化電車，以進行詳細評估。

### 自動捷運系統

5. 自動捷運系統屬無人駕駛運輸系統，而車輛會沿專用軌道行駛。其走廊須與道路交通、行人和騎單車人士完全分隔，以達致完全自動化。因此，擬議自動捷運系統全屬高架系統。自動捷運系統車站一般有兩層，設有月台、車站大堂，以及容納信號、供電及其他機電系統的相關機房。

### 環保巴士系統

6. 環保巴士系統採用環保能源巴士（如電動巴士），而車隊會沿專用巴士走廊提供服務。環保巴士系統車站設有巴士停車處／超車道，以免因上落客需時而導致巴士排隊等候，並容許超越前車，以提供靈活的巴士快線服務。為提升上落客效率，車站可裝設收費閘機和閘門。如有需要，環保巴士系統亦可使用一般公共道路，以服務更廣泛範圍。一般而言，環保巴士系統會於地面上行駛，而在繁忙路口，其設計則會盡量與行車道路系統分層分隔，以提升路口的運作效率。此外，市場上發展中的自動駕駛技術日後或可在環保巴士系統中應用。

### 現代化電車

7. 現代化電車指在專用軌道上行駛的電車系統。有關電車可採用多項現代化技術，例如低地台設計，以便乘客上落；以及無架空電纜設計。上述特點使現代化電車有別於現有輕鐵系統。此外，現代化電車的專用走廊亦可植草，提供綠化軌道，提升美感。為提升上落客效率，車站可裝設收費閘機和閘門。現代化電車通常於地面上行駛，而在繁忙路口，其設計則會盡量與行車道路系統分層分隔，以提升路口的運作效率。

## 評估

8. 評估摘要載於下文第9至13段。

## 行車時間

9. 由於自動捷運系統是高架運輸系統，可充分利用其自動化、效率和速度方面的優點，故其行車時間最短。不過，若顧及來往地面行人道和高架車站月台所需的步行時間，整個行程時間則與其他兩種環保公共運輸模式相約。相對現代化電車，由於環保巴士系統的車隊需較長時間進出巴士停車處及上落客，故其平均速度會較慢。因此，環保巴士系統的行車時間相對自動捷運系統和現代化電車較長。

## 車站可達性

10. 自動捷運系統將設計為有高架車站月台的高架運輸系統，因此，上落車站較為不便，車站可達性亦較低。儘管環保巴士系統和現代化電車有較多的地面車站，但在環保巴士系統巴士班次頻密的路段，行人或需使用行人天橋橫過馬路，故其車站可達性相對現代化電車較低。由於現代化電車的車輛到站時間較為固定，班次之間有充足時間供行人過路，所以較多的車站可提供地面行人過路處<sup>1</sup>。

## 視覺影響

11. 由於自動捷運系統全段在高架橋上行走，加上建設高架車站，故需搭建較長且較巨型的高架結構，因此，相對設有較少高架路段和車站的環保巴士系統和現代化電車，其視覺影響會較大。就環保巴士系統而言，在巴士班次頻密的路段，或需建造行人天橋，以供行人過馬路，故會較現代化電車造成較大的視覺影響。

---

<sup>1</sup> 由於環保巴士系統的每部車輛載客量較現代化電車為低，環保巴士系統需要以較頻密的班次運作，以提供相同的服務水平。因此，相對現代電車而言，預計環保巴士系統車站前後的道路會更繁忙，以供巴士進出車站接載乘客上落。如要提供足夠時間讓行人在地面橫過馬路，須增加環保巴士系統的行車時間。在這種情況下，提供行人天橋橫過馬路會較合理，但缺點是進出車站將較為不便。另一方面，由於每部現代化電車有較大載客量，班次因而可較少。在兩班進站電車之間將有充足時間供行人過路，故此可提供地面行人過路處，使進出車站更容易。

## 路線靈活性

12. 自動捷運系統和現代化電車均須在專用軌道上運作。除非已預留土地作延伸軌道用途，否則延伸軌道到其他區域的彈性較低。另一方面，環保巴士系統以開放式系統運作，故車隊可透過現有道路網絡往來鄰近地區，編定巴士路線時可以留有較大彈性。有關系統亦可提供靈活或巴士快線服務。此外，如要分階段推展環保運輸服務，使用環保巴士系統會有更大彈性。

## 建造成本

13. 相對其他兩類選出的環保公共運輸模式，自動捷運系統既需建造較長的高架橋和較巨型的車站結構，亦需裝設更複雜的信號和控制系統，故建造成本會較高。環保巴士系統無需鋪設路軌及安裝相關控制系統，故建造成本會較現代化電車為低。

## 天水圍北延線方案

14. 為便利天水圍北居民往來洪水橋／厦村新發展區內的就業區、社區、消閒和零售設施，以及提升天水圍至西鐵站的接駁，我們將在第二階段研究中探討伸延環保運輸服務至天水圍北的可行性。

## 第一階段公眾諮詢

15. 第一階段公眾諮詢已於2019年10月2日展開，以蒐集公眾對第一階段研究結果及建議的意見。現正進行的活動包括公眾論壇、焦點小組會議、巡迴展覽和流動展覽。研究結果及活動詳情和第一階段公眾諮詢摘要（**附件一**），已上載至該研究網站（[www.hskefts.hk](http://www.hskefts.hk)）。我們亦已於2019年9月和10月，諮詢相關鄉事委員會、區議會和交通諮詢委員會。

16. 第一階段公眾諮詢所收集到的公眾意見將在進行第二階段研究時予以充分考慮；經進一步評估後，我們會敲定建議的環保運輸服務方案。第二階段公眾諮詢暫定於2021年進行，將

介紹該研究的整體結果，以及未來路向。

## 徵詢意見

17. 請委員就第一階段研究結果及建議提出意見。

發展局  
土木工程拓展署  
2019年12月

# 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

## Feasibility Study on Environmentally Friendly Transport Services in Hung Shui Kiu/Ha Tsuen New Development Area and Adjacent Areas



### 第一階段公眾諮詢摘要

#### Stage 1 Public Consultation Digest

二零一九年十月 October 2019

# 你的意見非常重要！

## Your Views are Important!

我們已完成第一階段可行性研究的工作，並已選出了幾種較適合作為洪水橋/廈村新發展區與鄰近地區環保運輸服務的環保公共運輸模式。

你對這些選出的環保公共運輸模式有什麼意見？

歡迎你於2019年11月30日或之前，就第一階段研究結果及建議表達意見，讓我們能夠於下一階段的研究工作中考慮你的意見。

**The first stage of the Feasibility Study has been completed. Suitable green public transport modes as Environmentally Friendly Transport Services (EFTS) for Hung Shui Kiu/Ha Tsuen (HSK/HT) New Development Area (NDA) and adjacent areas are shortlisted.**

**What are your views on these shortlisted green public transport modes?**

**Please express your views on the findings and recommendations of the first stage study by 30 November 2019 for our consideration in the next stage of the Study.**

## 目錄 CONTENTS

1	研究背景及目標 Study Background and Objectives	4
2	環保運輸服務於洪水橋/廈村新發展區與鄰近地區的功能 Function of EFTS in HSK/HT NDA and Adjacent Areas	8
3	環保公共運輸模式的評估 Evaluation of Green Public Transport Modes	10
4	公眾諮詢活動 Public Consultation Activities	32

## 洪水橋/廈村新發展區 –

## 新界西北的區域經濟及文娛樞紐

Hung Shui Kiu/Ha Tsuen New Development Area –  
Regional Economic and Civic Hub for the North West  
New Territories

洪水橋/廈村新發展區將成為香港的新一代新市鎮，並與現時的天水圍、元朗和屯門新市鎮及已規劃的元朗南發展形成本港西部的大型新市鎮發展羣。基於其在新界西北的策略性位置，洪水橋/廈村新發展區可望成為新界西北的「區域經濟及文娛樞紐」，提供大量多元的經濟活動以促進區域的經濟發展。

HSK/HT NDA will be a next generation new town of Hong Kong and will form a major new town development cluster in the western part of the territory, together with the existing Tin Shui Wai, Yuen Long and Tuen Mun New Towns, and the planned Yuen Long South (YLS) Development. Given the strategic location of HSK/HT NDA in the North West New Territories (NWNT), HSK/HT NDA is envisioned to serve as a "Regional Economic and Civic Hub" for NWNT, accommodating many diverse economic activities creating impetus to the economic development of the region.

提供高效和便捷的環保運輸服務是促進蓬勃的地區經濟及推動洪水橋/廈村新發展區發展的關鍵要素，以實現這遠大願景。環保運輸服務將為區內提供快速運輸服務，以便往返洪水橋/廈村新發展區內不同地區，亦將會為洪水橋/廈村新發展區與元朗南發展之間提供跨區運輸服務。

A highly efficient and convenient EFTS is essential to promote a thriving local economy and foster the development of HSK/HT NDA so as to turn this vision into reality. EFTS will provide rapid intra-district transport service in HSK/HT NDA to support the internal movement amongst the development clusters. It will also provide inter-district transport service between HSK/HT NDA and YLS Development.



## 研究的目標 Objectives of the Study

### 第一階段研究 (已完成) Stage 1 Study (Completed)

為洪水橋/厦村新發展區構思一套規劃周全的環保運輸服務  
網路，以及探討連接至元朗南發展的可能性

Formulate a well-planned EFTS Network in HSK/HT NDA, and explore  
possible connection to YLS Development

評估及選出較適合作為環保運輸服務的環保公共運輸模式

Evaluate and shortlist suitable green public transport modes to serve as EFTS

### 下一階段研究 Next Stage Study

考慮第一階段公眾諮詢收到的意見，建議適合洪水橋/厦村新發展區與鄰近  
地區的環保公共運輸模式

Recommend a suitable green public transport mode for HSK/HT NDA and adjacent areas  
with consideration of comments received in Stage 1 Public Consultation

進行評估，以定出建議的環保運輸服務方案，亦會研究是否需要就營運環保運輸服務  
進行相關立法工作

Carry out assessment to determine the recommended EFTS scheme, and review whether relevant  
legislative work is required for the operation of EFTS

開展第二階段公眾諮詢

Conduct Stage 2 Public Consultation

### 研究流程 Study Workflow

第一階段研究 (已完成)  
Stage 1 Study (Completed)

下一階段研究  
Next Stage Study



第一階段公眾諮詢  
Stage 1  
Public Consultation



我們在此!  
We are Here!

第二階段公眾諮詢  
Stage 2  
Public Consultation

### 洪水橋/厦村新發展區內的環保運輸走廊 Green Transit Corridor in HSK/HT NDA

《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。環保運輸走廊將為區內提供快速及環保的運輸服務，以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。

A Green Transit Corridor (GTC), encompassing an EFTS, pedestrian walkways and cycle tracks, has been reserved in the Hung Shui Kiu and Ha Tsuen Outline Zoning Plan to provide rapid intra-district transport service and green mobility, for connecting residential areas, employment nodes, key community facilities and railway stations.

### 元朗南發展內的環保運輸服務預留土地 Land Reserved for EFTS in YLS Development

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。

An EFTS corridor has been reserved in YLS Development to allow for enhancement of transport efficiency and connectivity with HSK/HT NDA and the existing West Rail Tin Shui Wai Station.

附註：

- 有關環保運輸服務在繁忙路口會盡量與行車道路分隔，以減少在交界路口出現衝突的情況。
- 考慮到洪水橋/厦村新發展區與鄰近地區的交通需要，環保運輸服務可能分階段落實。

Remarks:

- The proposed EFTS is designed to be separated from the vehicular road system at busy road junctions as far as possible to minimise junction conflicts.
- EFTS may be implemented in phases to cope with the transport demand of HSK/HT NDA and its adjacent areas.



西鐵天水圍站  
West Rail Tin Shui Wai Station



輕鐵泥圍站  
Light Rail Nai Wai Stop

環保運輸服務可將洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展連接至現有西鐵天水圍站、擬建洪水橋站及現有輕鐵站。

EFTS will link HSK/HT NDA and YLS Development to the existing West Rail Tin Shui Wai Station, proposed Hung Shui Kiu Station and existing Light Rail stops.

### 環保運輸服務的策略性效益 Strategic Benefits of EFTS



支持土地發展用途  
Support land use development



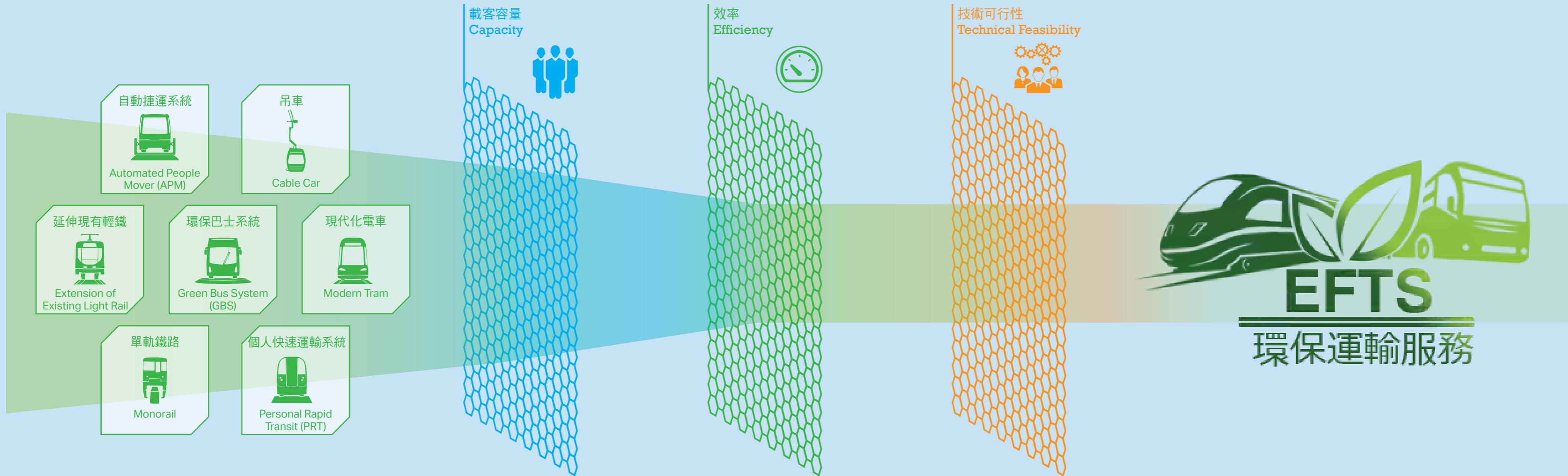
促進地區經濟發展  
Promote regional economic development



構建更綠色和怡人的環境  
Cultivate a greener and more pleasant environment



促進就業  
Induce employment



#### 吊車 Cable Car

吊車以架空纜索垂吊於半空中，運行速度慢，載客容量低，一般用作旅遊設施，而非日常公共運輸用途。

Cable Car is pulled by overhead cables, which operates at a slow speed and has low carrying capacity. It is usually used for tourism transportation instead of serving as a daily public transport system.



載客容量不足  
Insufficient Capacity



速度太慢  
Speed Too Slow



#### 延伸現有輕鐵 Extension of Existing Light Rail

現有輕鐵由人手操作，在專用與共用並存的走廊上運行。在部分交界路口，由於輕鐵需與其他道路交通共用路面，服務水平亦因此受限。

The existing Light Rail is manually operated by a driver on sections of dedicated and shared corridors. Some of its sections share the road spaces with other road traffic at junctions and the service performance is therefore limited.



載客容量不足以滿足延伸至新發展區  
Insufficient Capacity to Extend to the NDA



根據載客容量、效率和技術可行性的基本準則，吊車、延伸現有輕鐵、單軌鐵路和個人快速運輸系統都並非作為洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展環保運輸服務的合適選擇。

Based on the basic criteria, including capacity, efficiency and technical feasibility, Cable Car, Extension of Existing Light Rail, Monorail and PRT are considered not suitable modes as EFTS for HSK/HT NDA and YLS Development.

#### 單軌鐵路 Monorail

單軌鐵路透過全自動操作，於高架專屬軌道上運行，不受行人和道路交通影響。雖然單軌鐵路可以提供足夠的載客容量和高效的服務，但單軌系統的轉彎半徑較大，未能符合洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展內已規劃的環保運輸服務走線的要求。

Monorail is a fully automated system and operates on dedicated elevated rail-track without being affected by pedestrian and road traffic. While monorail can provide sufficient capacity and efficient service, the monorail system requires a relatively large turning radius which does not fit in the planned alignment of EFTS in HSK/HT NDA and YLS Development.



不符合技術要求  
Not Meeting Technical Requirement



#### 個人快速運輸系統 Personal Rapid Transit (PRT)

個人快速運輸系統利用全自動操作的小型車廂，為個人或小羣體提供點對點的專線出行服務。因此，個人快速運輸系統僅能滿足較低的交通需求。

PRT is a system of small automated electric vehicles offering on demand travel from point to point for individuals and small groups, which can only meet relatively low transportation demand.



載客容量不足  
Insufficient Capacity



**自動捷運系統  
 Automated People Mover (APM)**

自動捷運系統採用全自動操作，於高架專屬軌道上運行，與行人及其他車輛完全分隔，不受道路交通的影響。

APM is a fully automated system and operates on fully dedicated elevated rail-track which is fully segregated from pedestrian and other vehicles without being affected by road traffic.



選出作進一步比較  
 Shortlisted for Further Comparison



**環保巴士系統  
 Green Bus System (GBS)**

環保巴士系統在專屬巴士線上運行。為提升上落客效率，車站可配備有收費閘機和閘門。在洪水橋/厦村新發展區及元朗南發展，環保巴士系統將採用環保能源巴士(如電動巴士)提供服務。有需要時，環保巴士系統亦可在一般公共道路上運行以擴闊服務範圍。

GBS operates along a dedicated bus lane. To enhance the boarding and alighting efficiency, station can be provided with ticket gates and screen doors. The GBS in HSK/HT NDA and YLS Development would be served by green energy bus (e.g. electric bus). When necessary, GBS can also operate on general public roads to serve a wider area.



選出作進一步比較  
 Shortlisted for Further Comparison



**現代化電車  
 Modern Tram**

現代化電車由人手操作，可在專屬軌道上行駛。行人可於地面過路處橫過專屬軌道。現代化電車採用低地台車廂及車站設計，方便乘客上落。

Modern Tram is manually operated by a driver and can run on dedicated rail-track. It generally allows pedestrians to cross the dedicated rail-track at at-grade crossing. Its low-floor tram car and station design offer convenient boarding and alighting.



選出作進一步比較  
 Shortlisted for Further Comparison



自動捷運系統、環保巴士系統和現代化電車在載客容量、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環保運輸服務的要求。這些模式已被選出，作進一步比較。

**The performance of APM, GBS and Modern Tram in terms of capacity, efficiency and technical feasibility in general could meet the requirements of EFTS for HSK/HT NDA and YLS Development. These modes are therefore shortlisted for further comparison.**

**自動捷運系統**  
 Automated People Mover (APM)

**設計考慮**  
 Design Considerations

- 全自動操作及無人駕駛  
 Driverless and fully automated
- 在高架專屬軌道上行駛，與行人及車輛完全分隔，可減少行車時間  
 Operating on dedicated elevated rail-track with full segregation from pedestrians and vehicles, with reduced journey time
- 建造成本較高  
 Higher capital cost
- 較多高架橋及車站造成較大視覺影響  
 Higher visual impact due to more elevated viaducts and station structures
- 較多高架車站，乘客上落較為不便  
 More elevated stations, less convenient for accessing
- 須設信號、機電及供電系統的大型機房  
 Requiring large plant rooms for signalling, mechanical and power supply systems



現有的自動捷運系統 Existing APM



全自動操作及無人駕駛  
 Driverless and Fully Automated



與行人及車輛完全分隔的高架路軌  
 Elevated Rail-track with Full Segregation from Pedestrians and Vehicles



設有大堂及月台的高架車站  
 Elevated Station with Concourse and Platform

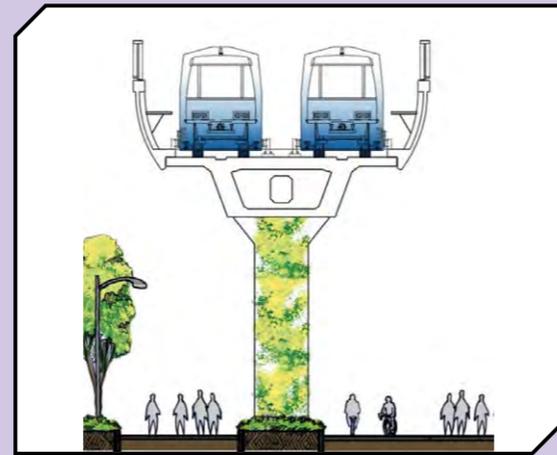


信號、機電及供電系統  
 Signalling, Mechanical and Power Supply Systems

自動捷運系統概念走線  
 APM Conceptual Alignment



一般情況 Normal Circumstances



高架段 Elevated Section



洪水橋/厦村新發展區區域廣場處的車站  
 Station at Regional Plaza in HSK/HT NDA



洪水橋/厦村新發展區河畔長廊處的車站  
 Station at Riverside Promenade in HSK/HT NDA



元朗南發展內的車站  
 Station in YLS Development

環保巴士系統  
Green Bus System (GBS)

## 設計考慮

## Design Considerations

由環保能源巴士 (如電動巴士) 提供服務

Served by green energy bus (e.g. electric bus)

可行駛於專屬道路或一般公共道路，行車時間會因為需要在一般道路與其他車輛共用路面而增加

Can run on dedicated roads or general public roads. Journey time will be increased due to shared use of road space with other vehicles

上落車時間較長

Longer time for boarding and alighting

車站可設閘門和收費閘機，以縮短上落車時間

Can provide screen doors and ticket gates at station, allowing shorter boarding and alighting time

可提供靈活的巴士路線服務

May provide flexible bus route services

允許行人於地面過路處橫過專屬道路。於巴士班次頻密的路段，行人或需使用行人天橋橫過馬路

Allowing pedestrians to cross the dedicated road at at-grade crossings. At section of frequent bus services, pedestrians may need to cross the road by using footbridge



現有的電動巴士 Existing electric bus



環保巴士系統專屬道路

GBS Dedicated Road

車站設巴士停車處及於巴士班次頻密的車站設行人天橋

Station with Bus Bays and Footbridges at Station with Frequent Bus Services



電動巴士及充電設施

Electric Buses with Charging Facilities



車站可設有閘門

Can have Screen Doors at Station



車站可設有收費閘機

Can have Ticket Gates at Station

**環保巴士系統概念走線**  
**GBS Conceptual Alignment**

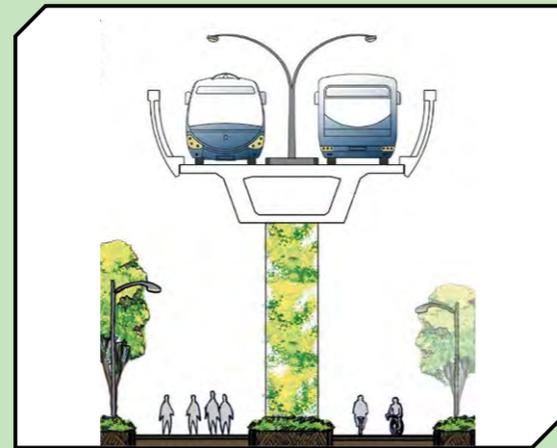


一般情況 Normal Circumstances

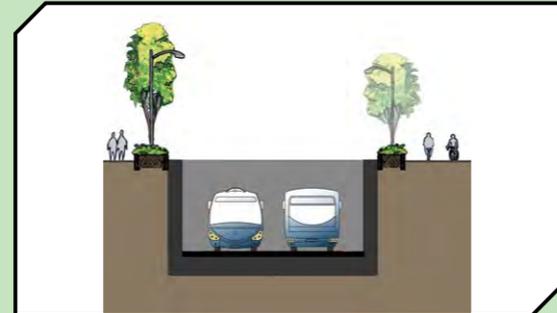


地面段 At-grade Section

其他情況 Other Circumstances



高架段 Elevated Section



低於地面段 Depressed Section



洪水橋/厦村新發展區區域廣場處的車站  
 Station at Regional Plaza in HSK/HT NDA



洪水橋/厦村新發展區河畔長廊處的車站  
 Station at Riverside Promenade in HSK/HT NDA



元朗南發展內的車站  
 Station in YLS Development

**現代化電車**  
 Modern Tram

**設計考慮**  
 Design Considerations

- ▶ 現代化電車設計  
 Modernised tram design
- ▶ 可採用無架空電纜設計及在專屬軌道進行綠化  
 Can be catenary free and have greening on the dedicated rail-track
- ▶ 低地台設計，方便乘客上落  
 Convenient for boarding and alighting with low-floor station
- ▶ 車站可設閘門和收費閘機，以縮短上落車時間  
 Can provide screen doors and ticket gates at stations, allowing shorter boarding and alighting time
- ▶ 允許行人於地面過路處橫過專屬軌道  
 Allowing pedestrians to cross the dedicated rail-track at at-grade crossings
- ▶ 若在路口與其他車輛共用路面，將增加行車時間  
 Shared use with other vehicles at junctions will increase journey time



現有的現代化電車  
 Existing Modern Tram



發展中的無軌電車  
 Trackless Tram under development



現代化電車設計  
 Modernised Tram Design



綠化路軌及無架空電纜  
 Green Rail-track and Catenary free



低地台車站及車廂設計  
 Low-floor Station and Tram Car Design

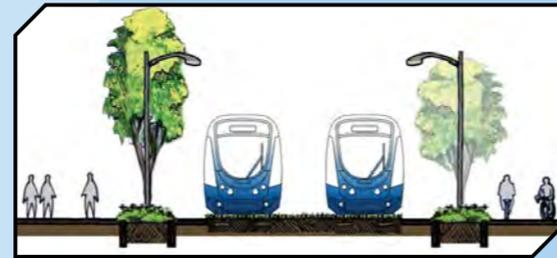


地面過路處  
 At-grade Crossing

現代化電車概念走線  
 Modern Tram Conceptual Alignment

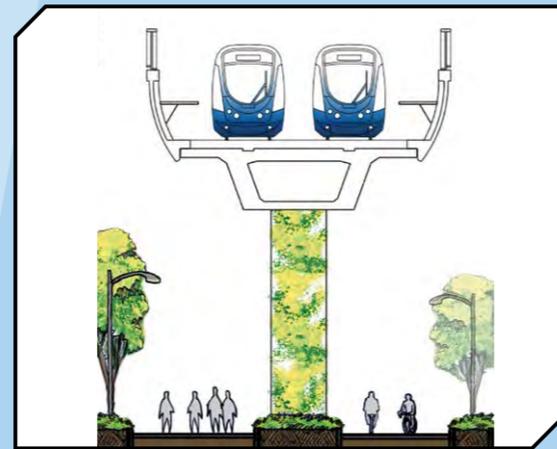


一般情況 Normal Circumstances

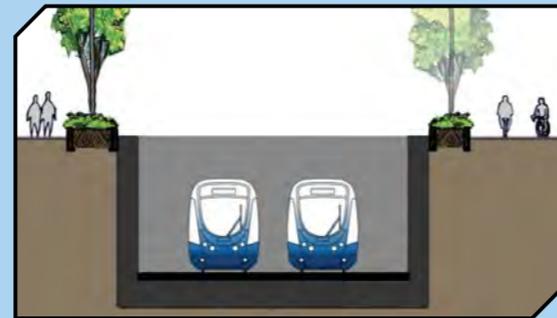


地面段 At-grade Section

其他情況 Other Circumstances



高架段 Elevated Section



低於地面段 Depressed Section



洪水橋/厦村新發展區區域廣場處的車站  
 Station at Regional Plaza in HSK/HT NDA



洪水橋/厦村新發展區河畔長廊處的車站  
 Station at Riverside Promenade in HSK/HT NDA



元朗南發展內的車站  
 Station in YLS Development

選出的環保公共運輸模式  
 Shortlisted Green Public Transport Modes

	初步預計行車時間 (如從泥圍站至流浮山站) Preliminary Estimate of Journey Time (On-vehicle) (Such as from Nai Wai Station to Lau Fau Shan Station)	車站可達性 Station Accessibility	視覺影響 Visual Impact	路線靈活性 Routing Flexibility	初步預算建造成本 (2018年9月價格計算) Preliminary Capital Cost Estimate (Sep 2018 prices) <sup>(2)</sup>
 <p><b>自動捷運系統</b> Automated People Mover (APM)</p>	13分鐘 <sup>(1)</sup> 13 minutes	較低 Lower	較高 Higher	較低 Lower	約400 - 450億元 About \$40 - 45 billion
 <p><b>環保巴士系統</b> Green Bus System (GBS)</p>	20分鐘 20 minutes	中等 <sup>(3)</sup> Moderate	中等 <sup>(3)</sup> Moderate	較高 Higher	約200 - 250億元 About \$20 - 25 billion
 <p><b>現代化電車</b> Modern Tram</p>	17分鐘 17 minutes	較高 Higher	較低 Lower	較低 Lower	約250 - 300億元 About \$25 - 30 billion

<sup>(1)</sup> 由地面行人道來回高架車站月台的初步預計步行時間約為3至4分鐘  
 The preliminary estimate of walking time to and fro at-grade walkway and platform of elevated station is about 3 to 4 minutes

<sup>(2)</sup> 大部分為建造高架橋及高架車站成本  
 Mainly the cost of viaducts and elevated stations construction

<sup>(3)</sup> 於巴士班次頻密的路段，行人或需使用行人天橋橫過馬路  
 At section of frequent bus services, pedestrians may need to cross the road by using footbridge

附註： 環保運輸服務的設計，包括上述初步預計行車時間及初步預算建造成本，將於下一階段研究再作檢討。  
 Remarks: The design of EFTS, including the above preliminary estimate of journey time and preliminary capital cost estimate, will be subject to review in next stage of the Study.

**可能的天水圍北延線方案**  
**Possible Extension Option to Tin Shui Wai North**

為方便天水圍北的居民前往洪水橋/廈村新發展區的各就業區、社區、消閒和零售設施，以及接駁至西鐵站，我們將探討伸延環保運輸服務至天水圍北的可行性。

In order to facilitate Tin Shui Wai North residents travelling to/from various employment zones, community, leisure and retail facilities in HSK/HT NDA, as well as connection with West Rail stations, we will explore the feasibility of extending EFTS to Tin Shui Wai North.

圖例 Legend

- 洪水橋/廈村新發展區界線  
HSK/HT NDA Boundary
- 元朗南發展界線  
YLS Development Boundary
- 西鐵線 / 車站  
West Rail Line / Station
- 輕鐵 / 車站  
Light Rail / Stop
- 擬議環保運輸服務  
Proposed EFTS**
- 走線  
Alignment
- 車站  
Station
- 車廠  
Depot

附註：  
Remarks: 可能伸延至元朗南發展以西其他發展的環保運輸服務，有待研究。  
Possible extension of EFTS to other developments to the west of YLS Development will be subject to study.



本圖只表達示意性概念。  
This figure shows the indicative concept only.







公眾諮詢期現延長至 **2020 年 1 月 14 日**。歡迎於諮詢期內透過郵寄、傳真、電郵或電話方式提供意見。

公眾論壇將於 **2020 年 1 月 4 日 (星期六)** 上午 10 時 30 分至下午 1 時在元朗天水圍天耀邨天耀社區中心舉行，請於 **2020 年 1 月 2 日** 或之前，在研究網頁([www.hskefts.hk](http://www.hskefts.hk))填妥登記表格或致電本研究顧問艾奕康有限公司(電話：3922 8136，星期一至五上午 9 時至下午 5 時，公眾假期除外) 進行預約。

The public consultation period is extended to **14 January 2020**. Please provide your views within the consultation period by post, fax, email or phone.

The public forum will be held **from 10:30am to 1pm at Tin Yiu Community Centre, Tin Yiu Estate, Tin Shui Wai, Yuen Long on 4 January 2020 (Saturday)**. Please make reservation by **2 January 2020** by completing the registration form on the Study website ([www.hskefts.hk](http://www.hskefts.hk)) or by contacting the Study Consultant AECOM Asia Co. Ltd. (Tel. 3922 8136, Monday to Friday, 9am to 5pm, except public holidays).