

張宇人主席議員台鑒：

P 1

恭喜閣下連任本屆立法會發展事務會議主席！我們是新界洪水橋新發展區內幾個即將被遷減非原居村落關注聯盟代表。我們觀察本屆最新的發展事務會議議程中有編排下次會議待議討論事項有關「洪水橋新發展區」有關交通連繫的各項問題，都一直未進行認真討論。此題目其實乃為立法會發展事務委員會對「洪水橋新發展區」是否能認為可行性發展項目的背書。但奇怪的却是此等「交通連繫」的疑問事項在未經討論疏解，證明合理前就當作通過，而發展大綱圖則刊憲呈上城規申請批核。

洪水橋新發展區，將繼新界東北，粉嶺古洞北橫洲南各項發展一樣將面對被迫遷拆，痛失家園同一命運。鑑於「洪水橋新發展計劃」的諮詢期早已完結並於今年五月發表分區計劃大綱圖並已刊憲，邀請公眾對是項發展作最後書面陳述。本聯盟乃是項發展計劃中五個非原居村及其他零散村落的最大苦主，因計劃中我們將被完全清拆。唯見大眾對我們的關注及談論較少，不像以上新界東北、粉嶺古洞橫洲等發展項目那麼哄動。一般大眾甚至可能真的相信政府是項發展確是為了公眾利益，發展計劃確是合情合理，因而不會遇到太大阻力！而事實在此本聯盟可告訴大家，我們有足夠理據，證明洪水橋新發展項目存有大量的謬誤，有些甚至是基本概念上的錯誤。更有部份是明顯的誤導公眾，其中最明顯的，無須甚麼專家顧問，以常理即可推斷揭示的，發展計劃根本不可進行，這亦是我們剩下握有的最重籌碼，須向公眾揭示，讓大眾明白發展計劃何其荒誕無理，計有以下各點；

重點前提：政府當局每訴說新發展區跨區交通可解決，其說法不外以下三招：

- 1) 西鐵增掛至 8 卡可增 14%載量。
- 2) 將來東西走廊每時可開 28 班，增 6 成載量。
- 3) 當區增 15 萬就業，即緩解 15 萬跨區人口。

(一) 簡單算術 14-18 當然不等於 14

發展規劃會新增南延線及洪水橋站算來會令整條西鐵線共延長至 45 分鐘，降低 18.4% 的運載效率，比起顧問報告報稱西鐵掛上 8 卡後可增 14%(實際只增 12.65%)載客率，實際得不償失。顧問報告從無老實交待。現今西鐵已繁時 8 卡運行，依然超額！

(二) 「東西走廊」鐵路線偷換概念，1 隻馬+ 1 隻狗+1 隻貓當然不等於 1 隻馬！

我們發覺顧問報告疑偷換概念，隱瞞西鐵線最頻密可能班次祇為每小時 20 班的事實。在每次公眾諮詢論壇上，以未來的「東西走廊」說成為西鐵，訛稱西鐵可最密每小時可開 28 班，更聲稱西鐵載量可增加六成。我們發現，其實所謂新增客量乃指未來沙中線及大圍至烏溪沙路段的客量而矣。實際上西鐵線在錦上路至荃灣西的一段樽頸位置，始終沒有改變，可見日後的「東西走廊」對新界西北區的跨區客量增益實為 0%。

(三) 地區跨區人口比值乃決定地區是否可持續發展的重要指標

發展顧問報告從來沒有本區跨區人口比值數據，以至從來就未提及每日跨區上班上學人

口數字，繼而不知道本區人口 1,103,477 人(2016 年統計)即有着跨區人口共 401346 人，其比率為 36.4%(2011 年時比率為 44.6%)這是每個地區與社區結構關係的常數，現時本區每增加 100 人即馬上產生 36 個跨區人口，所以大家馬上可算出如果洪水橋新發展新增人口 176000 人即又產生約 64000 個跨區人口，勿忘這是在西鐵超額 104%的狀態下的新增跨區客數。

(四) 歧視我非原居民村，違基本法

我們這裏五個非原居民村及零散村落分佈於區內，當中算來只佔全個發展區約 10%總面積，被二十多個原居民村包圍，它們所佔總面積，比我們的總面積大一倍以上。在本區發展規劃中，所有原居民村會全部保留，而我們五個非原居民村及零散村落則說成是阻礙發展而被全部清拆，做法是明顯的歧視。我們都是本港合法永久居民，同樣連年納稅，我們的居民權利，何以會被剔出於基本法之外!基本法第三章，第 24，25，29，31，33 各條例訂明的涵蓋範圍，所訂明的居民基本權利，有分開原居民和非原居民的嗎? 發展計劃如果確定未能解決跨區交通的疏導問題，亦證明增設洪水橋站實對西鐵載量有負面影響，更非有利於居民的交通往還，對於發展為非可持續，證明滅我五村，決非符合《香港規劃標準與準則》以公眾利益理由作為徵收私人土地的原則，亦無必要!

(五) 顧問報告，閉門造車，浪費公帑

本聯盟再指出顧問報告另一明顯錯漏事項;新發展區報稱可創造 15 萬就業機會,當中特殊工業一項內含物流設施、港口後勤、貯物及工場工業等可共創 42000 就業。但大家知否現在本區的棕地於現時經營着同類業務的從業員總數才不過 3855 人。那我們可以預見洪水橋新發展區將來以現代化多層工廈物流作業方式運作，從業員人數可能祇需現今的 10%，相信不會超過 400 人。如果說未來僱用到 42000 人將會是現今葵涌 9 個貨柜碼頭規模的 5.5 倍*!於此我們幾可肯定那 23000+14000+5000 = 42000 人的數字必屬虛構作假!

(六) 西鐵未能應付跨區人口

新界西北屯門元朗兩區現共人口 110 萬，每日跨區上班上學人口 40 萬**，但主幹鐵路(西鐵線)每日繁時(6:15am~9:30am)載額祇約 41500 人次(以拖 8 卡算)即 3 小時內祇能疏導約 12 萬 5 千人次。加上運房局 2016 年 4 月確認西鐵早已繁時超額 104%，亦即確定西鐵線根本不可能提供任何額外的載客空間以支持本區遷入新增人口的發展。

對於以上第(六)項，以下一段有趣資料可供大家參考；

2017 年 8 月 5 日約為早上 9:30am，星期六，商台廣播節目「政經星期六」主持人陳淑薇的節目上。我們聽到席間有運房局長陳帆先生，他談到有關於高鐵的可預見的高效效益的議題時很愜意地談到當年有人批評西鐵為「大白象」工程!但今日所有人都不能否認當日興建西鐵，其實為政府英明遠見，現今西鐵不但表現高效，更且超標，每日繁忙時段都超額載客至 104 %。他更譏笑有些人竟說其他非繁忙時段實有大量客位以證西鐵並非高效並且大段時間為客量疏落!陳局長提醒大家西鐵繁忙時段客滿，意即西鐵必須能於早繁忙時段 6:15am~9:30am 時段內載送市民跨

區上班上學方為完滿解決跨區交通問題，更指出顧主都不會同意員工托詞說早上繁時上不到車而可讓員工遲到幾小時才上班。(商台政經星期六隨時可翻聽)。

以上皆為無可爭議事實，得到陳帆局長的印證，西鐵線早已嚴重超額，而由於它是新界西北區對外唯一的重型跨區運輸鐵路。今日既然超飽和超額，而我們在可預見政府於本區未來 10 年內都不會建成任何有替代性或輔助西鐵的鐵路系統。就算建成北環線鐵路只會更進一步加重西鐵錦上路至荃灣西樽頸負擔，那本區的跨區交通則實際不足以支持任何有大型人口遷入效應的建設。

基於以上六項事實，我們都可以肯定「洪水橋新發展」是建基於大量誤導，失實，哄騙與欺瞞的基礎上，這些指控其實非常嚴重。以上祇為簡述，我們備有十足的證據，已編好大量詳細論述文件，依城規條例第 131 章表格第 S6 號，就發展草圖提出申述，反對是項發展計劃。

我們寄出此函件閣下，乃希望張主席能秉持立法會發展事務會議作為政府對發展事務站好把關崗位。本關注聯盟希望能把我們發現發表的所有理據資訊，通過主席的安排，發佈給其他發展事務委員，好讓大家都能按事實和理據，對是項發展作最後合理客觀判斷。由於以上祇為簡要陳述，大家可能對個別細節不甚瞭解，本關注聯盟備有詳細解說資料文件數據等，以供各委員參考。

關注洪水橋新發展區聯盟(田心新村，新生新村，亦園村，石埔路尾村，沙洲里 II 及其他零散村落)

代表：何開發

2017 年 12 月 2 日

本關注聯盟可提供電子版 pdf 文件，如有需要請與本代表聯絡

註：附件說明文件亦將呈與城市規劃委員會作申述

* 按勞工福利局資料：葵涌 9 個貨櫃碼頭中流作業及貨櫃後勤活動的就業人數其實都在按年持續下降，至 2011 年只有 7,674 人工作及活動。洪水橋區沒有深港、碼頭何能經營大於葵涌碼頭 5.5 倍的規模！

**40 萬(401,346)數字取自政府公佈 2016 年中期人口統計結果。

粗體代表繁忙時間，列車最高速度為110 km/h，其餘時間列車最高速度為100 km/h。但於列車需要迫時間時，最高速度可達到130 km/h。

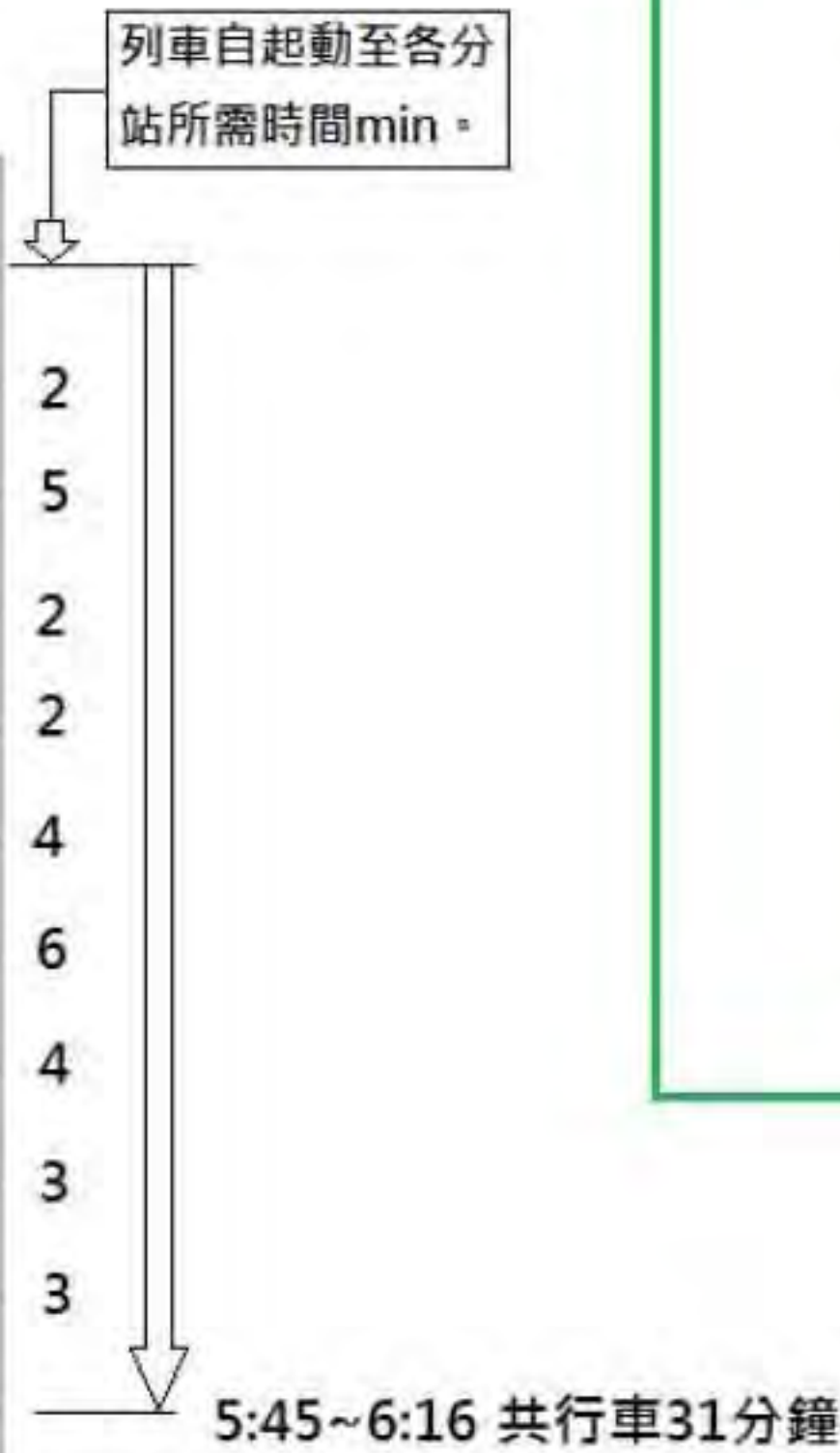
列車服務時間

頭班車

西鐵綫往屯門方向（上行）有兩班頭班車分別由紅磡及錦上路開出。

西鐵綫往紅磡方向（下行）有兩班頭班車分別從屯門及尖東開出。

西鐵綫頭班車開出時間		
上車站	往屯門	往紅磡
屯門	終點站	05:45
兆康	06:16	05:47
天水圍	06:12	05:52
朗屏	06:09	05:54
元朗	06:07	05:56
錦上路	06:03	06:00
荃灣西	06:07	06:06
美孚	06:03	06:10
南昌	06:00	06:13
柯士甸	05:57	06:16
尖東	05:54	06:04
紅磡	05:53	終點站
粗體表示該班車從該車站開始載客		



列車自屯門起點開出至柯士甸站共時31分鐘
中間共停9個分站，平均每個分站耗時3.44分鐘。
按列車安全班次隔距守則，列車與列車間之開出相距時間亦不能少於3.44分鐘。所以西鐵的行車班次列明其最頻密(6:30~9:30am)為每3分鐘1班實已為絕對的上限。*

3分26秒

所以西鐵綫的每小時班次上限為20班每小時(60/3)。
絕不可能開出每小時28班。

持此說法者，簡直胡說八道。

載客量	D車廂：430人 C、H、M及P車廂：452人 F車廂：72人
-----	---------------------------------------

近畿川崎列車規格

西鐵綫列車現時7卡編組為D-P-M+C-M-P-D，
增至8卡時為D-P-M-H+C-M-P-D，

由於啣接沙中綫，西鐵綫不可能掛9卡
7卡載客人數 430x2+452x5 -- 3120人，每小時20班共載客62400人次
8卡載客人數 430x2+452x6 -- 3572人，每小時20班共載客71440人次

列車原設計載客數

車務

列車班次

現時西鐵綫共有28列（每列7卡）的近畿川崎列車，如情況許可，早上繁忙時段只留一列列車進行修理，令此路線後備列車比例較低。 [7] [8]

星期一至四				
屯門開	紅磡開	班次（以分鐘計）	營運列車數目	車序
05:45 - 06:30	05:53 - 07:00	6 - 10		
06:30 - 09:15	07:00 - 09:45 ^[9]	3 *	25 (另外還有兩列由天水圍中途起載特車)	1至25及兩列由天水圍中途起載特車(車序編號057-058，其中057為非表定加班車)
09:15 - 16:15	09:45 - 17:00	5.9	14	1至14
16:15 - 19:30	17:00 - 20:15	3.5	22	1至14 及 27至34
19:30 - 22:00	20:15 - 22:45	5.9	14	
22:00 - 23:53	22:45 - 00:25	7	11	
23:53 - 00:15		10 - 12		

**上表拙自西鐵綫-香港鐵路大典 * 西鐵官方表明最密班次

這數字與2011年時路政署鐵路拓展處資料表明西鐵的載客量為繁忙時段單方向可達75000人次，而當年滿載率報稱祇達67%，即載客餘額尚餘25000人次，列車以掛7卡算。

事隔3年，2014年4月9日，一眾官員包括田北辰，梁耀忠范國威及時任運輸及房屋局副局長邱誠武等，實地試搭繁忙時段的西鐵，要等至第三列火車才能登上，當時報紙報導邱局長等到"面都黑埋"。說明當時以7卡列車營運，早已不敷需求。

及至2016年4月:立法會CB(4)854/15-16(07)號文件確認早上繁時列車超額104%，但其時列車祇載每小時最高36400人次，與政府當局聲稱西鐵最高7卡每時20班可載64000人次竟相差4成多! 證明顧問報告一撻胡塗。

依推算就算列車今掛滿8卡每小時開足20班，最高運載率才不過每小時41500人次。



按最新公報的香港2016年中期人口普查結果，元朗屯門兩區合共人口1,103,477人，兩區總跨區人數(每日上學/上班)共401,346人，即跨區人口比36.4%。
2015年10月9日廖振新處長於發展事務委員會的(會議)上確認西鐵繁忙時間最密每時20班7卡實載36,400人次。
2016年4月:立法會CB(4)854/15-16(07)號文件確認早上繁時列車超額104% *
2016年底開始西鐵已陸續改掛8卡，據報運載效率將提昇14%而推算每時可載41,000人次。
以這個速率運載每日40萬跨區人口需時9小時以上!
請勿忘跨區上班上學非逛街消閒，必須於每朝繁時3小時內登車。

政府當局與及顧問報告竟每報稱，將來西鐵線聯合較後通車的沙中線及馬鞍山線組成**東西走廊**，列車則可每時每方向增開至28班，增客量6成。這說法可真嚇人! 馬鞍山線及沙中線它們當可各自同方向開4班，加上原西鐵線的20班而湊夠28班(甚至說可開每時每方向40班而增載1倍)。但西鐵樽頸仍處於錦上路站至荃灣西站之間，對元朗與屯門兩區的跨區疏導絲毫沒有幫助。

顧問公司及一眾官員究是真傻還是扮懵!

*當然本區居民仍會設法以其他的交通工具出市區，但所有交通工具都已飽和。**何以持續!**

2014年4月9日 蘋果日報

時約早上8:35AM
同行更有范國威議員與及一眾申訴元朗區交通的市民。

證明西鐵繁忙時段載量飽和，乃為共識。



等三班港鐵邱武面都黑

■田二少(中)同梁耀忠(左)陪邱斌武(右)搭輕鐵，點知要等成三班車先上到車。

年份	人口	人口密度	人口增長	人口密度增長
2013年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2014年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2015年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2016年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2017年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2018年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2019年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2020年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2021年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2022年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2023年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2024年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2025年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2026年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2027年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2028年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2029年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%
2030年	42,379	1,103,477	1.2%	1.2%

此報表為田北辰議員於2015年7月22日發展事務會議上提供就新界西北新發展區的交通整體數據，我們以之作基礎，作補充說明。

西鐵列車載客量，其實早有官方數字，何須費心。
據香港鐵路大典資料。西鐵現有列車隊乃產自日本 近畿川崎廠。規格分D, C, H, M, P型。其中
D卡 ----- 載430人
C, H, M, P卡 各 載452人
現西鐵 7卡編組D-P-M+C-M-P-D共客數3,120人，
列車每小時開20班共62400人次
若掛8卡則編D-P-M-H+C-M-P-D共客數3,572人
列車每小時開20班共71,440人次(政府顧問報告列車最高容量75,000人次，我們基本同意，因為部份時/路段會有乘客中途上車的情況)。此為靜態理想計算值。
但實際操作載客量甚至未及70%!

但7卡與8卡相比則為 $1 - (3,120/3,572) \times 100\% = 12.65\%$
不要過份期望西鐵的增至8卡的容量，因列車載客數之規格涉及保險安全責任等，正如一輛16座小巴，不能因它可載20人而讓它上滿20人，道理簡單!
同樣道理一位雙層巴士車長，也不會讓巴士上客人數超過額定人數，否則他有權拒絕開車。這也祇是常識而矣!

按列車規格，現7卡載客每時20班應可載62000人次以上，但現在只載36400人，亦遠低於田議員所報的49200人次!

田北辰議員就新界西北有關新發展區的交通整體數據

擠迫率以每平方米16人是75%

2013年西鐵早上繁忙時間的乘客量 34,600

每年增1.2%自然增長 2030年: 42,379

西鐵(現時擠迫率以每平方米16人是75%)

新鐵路區域	洪水橋	元朗南	錦田南	屯門南延線	總計
人口(a)	215,000	80,200	92,800	90,000	564,900
2016年年底: 加一卡車增加至少14%=56,088					
下一階段: 每小時每方向增至24班 37%=67,404					
最終階段: 「東西走廊」的最高運力可達每小時每方向28班次增至60%=78,720					
第一批居民遷入	2024年	2025年	未定	已經居住	
交通乘客量的方程式: 現時7百萬人口中有一千萬人次乘公共交通, 因此按每一萬人口就有1.4萬人次乘搭交通工具, 當中鐵路佔公共交通15%					
預計乘搭交通工具的人次(a)x1.4=(b)	301,000	112,280	129,920	126,000	
預計乘搭鐵路的人次(b)x0.15=(c)	150,500	56,140	64,960	63,000	
預計早上繁忙時間佔全日的乘客量(c)x0.15=(d)	22,575	8,421	9,744	9,450	
預計早上繁忙時間每小時新增乘客量	50,190				

預計2030年起, 早上繁忙時間每小時的總乘客量 42,379+50,190 =92,569

「東西走廊」最高載客量 78,720

相差 13,849

白馬非馬!
不要被政府及顧問公司愚弄, 西鐵線(屯門至紅磡)並不同東西走廊。西鐵線始終仍是最高每小時20班。所謂的24/28班及增多60%, 乃指將來沙中線紅磡-大圍-烏溪沙鐵路段所統稱的東西走廊的後段載量而矣。實際對新界西北出市區的跨區交通毫無增益。

其實各區的跨區人數，實可以現有數據算出而無須靠估，我們有人口普查精確數據，其精確度可至1.0為單位!以2016年香港中期人口普查數。元朗屯門兩區共人口 1,103,477。兩區上班上學人數共約401346人，即跨區上班上學人口比率 36.4%(此為重要比值)，即西北區每100人口中便會有約36人每日跨區上班上學。按人口比例算現時每日會有約40萬人每日跨區上班上學(110萬x0.364)。政府顧問報告，西鐵每日平均客運量僅36萬人次。* 直至近日的公開諮詢場合也仍是這個數字。問題是西鐵每日繁忙時段均為爆滿，按各官、議員親身體驗，中途上車要等3~4班方能登車，可見西鐵的7卡載客每日36萬已是它的最高載客飽和額。可以算出它的最盛8卡載客飽和額亦祇約為41萬 (360,000 + 13%) 每日。這正好印證何以現時西鐵的每日繁忙時段都錄得超額104%。*

另有說法謂新發展區會於洪水橋區創建15萬個就業機會，那麼該區居民當可就地工作，無須跨區上班! 這正是問題癥結所在。我們仔細研究本港就業人口的跨區型態。並依據以上2016年人口普查，發現本港各區的跨區上班上學人口比值，實與該區工商繁盛與否無關。請參考附件，當中沙田，葵青荃灣，社區發展類型會與將來洪水橋新發展區相似，但這些區域的跨區人口比率都介於38.5~39.1%間。即每100人口中便有約38~39人每日要跨區。又看官塘，油尖旺灣仔那些商業零售辦公飲食最發達地區，跨區就業人口比率也介於33.0~35.2%之間。證明提供就業不能解決跨區交通的問題。

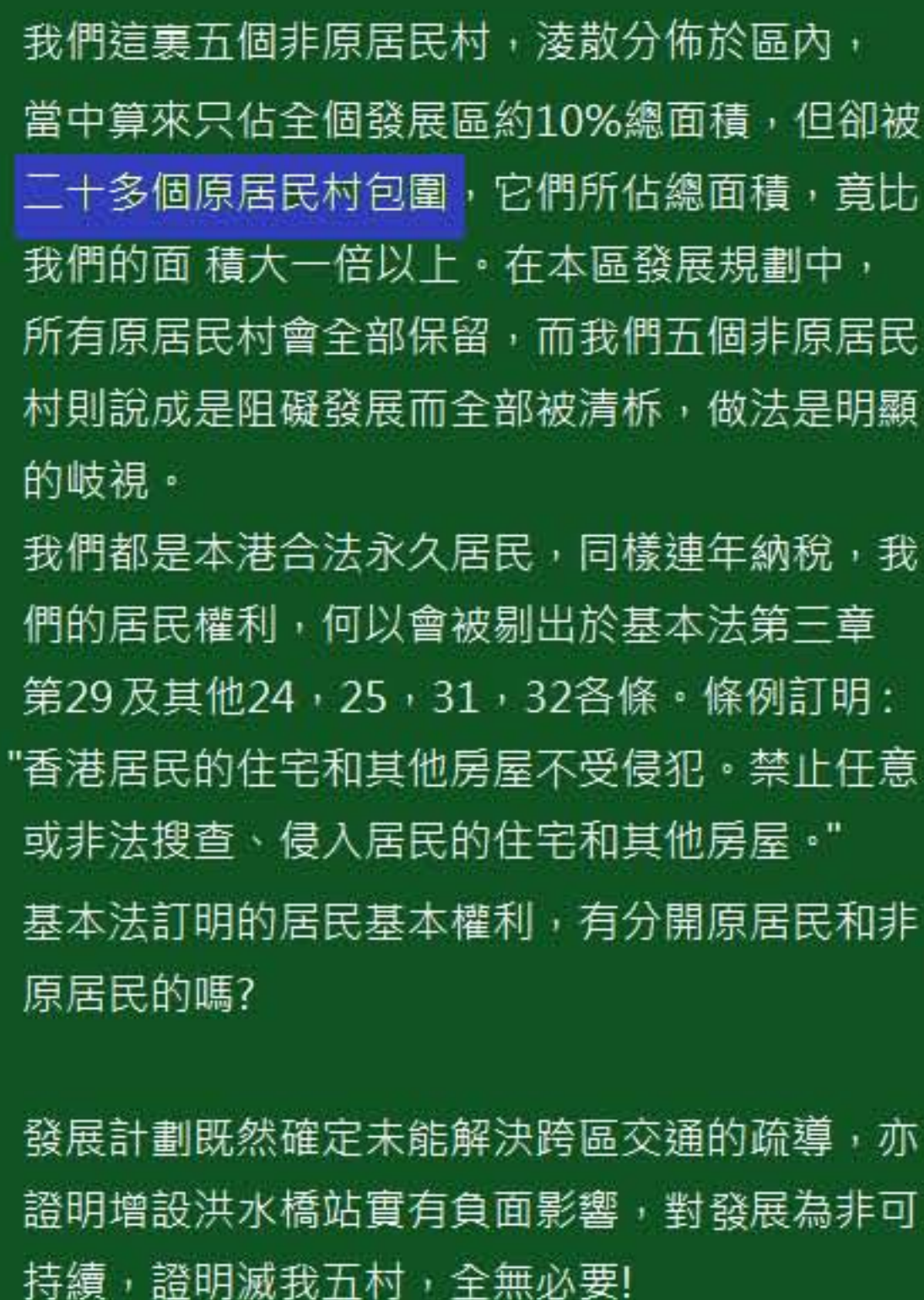
本關注組可以大膽說，發展局及政府顧問公司，在制訂地區開發規劃時，從來沒有考慮這個跨區就業比率因素。

* 以7卡數計。

** 目前跨區交通還好像勉強過得，居民上不到西鐵還可設法轉搭巴士，小巴等其他交通工具。但都早呈飽和。況且地區發展主力鐵路為骨幹，新發展何以持續!

The Preliminary Outline Development Plan of the Hung Shui Kiu New Development Area

洪水橋新發展區初步發展大綱圖
Hung Shui Kiu New Development Area
Preliminary Outline Development Plan



附件《6a》

有見於洪水橋新發展計劃即將啟動，並觸動我們幾個非原居民村的存活。為爭取公平合理權益，我們將以最和平合理的方式，據理力爭，請注意以下事實：

依據-

中華人民共和國香港特別行政區基本法

第一章總則

第五條香港特別行政區不實行社會主義制度和政策，保持原有的資本主義制度和生活方式，五十年不變。

以上是中央政府在對香港恢復主權時對全國全港人民以及全世界的莊嚴承諾，而體現50年不變的生活方式亦即包括基本法第三章以下各條所具體包含的內容。

第三章居民的基本權利和義務

第二十四條 香港特別行政區居民，簡稱香港居民，包括永久性居民和非永久性居民。

第二十五條 香港居民在法律面前一律平等。

第二十九條 香港居民的住宅和其他房屋不受侵犯。禁止任意或非法搜查、侵入居民的住宅和其他房屋。

第三十一條 香港居民有在香港特別行政區境內遷徙的自由，-----

第三十三條 香港居民有選擇職業的自由。

以上二十四，二十五條標明的香港居民，是不分是否永久，亦不分原居或非原居民，在法律面前，一律平等。

而在二十九條內容是具體的標明，我們現有的村居，不分原居民村或非原居民村皆不容被任意侵犯或非法搜查和入侵。再繼而在第三十一條訂明我們有權自由遷徙或拒絕遷徙。

然後在第三十三條亦訂明我們有權選擇職業，以耕作或鄉郊農作為生，可以飼養寵物，栽種花果，此為我們自己選擇的鄉郊生活方式。

第四十條 “新界” 原居民的合法傳統權益受香港特別行政區的保護。

我們有注意到第四十一條是特別照顧 “新界” 原居民的某些傳統權益，而這些 “權益” 雖並不同時生效於我們非原居民，但這並不等於我們非原居民不能享有基本法自 1997 年 7 月 1 日起即生效的包括以上二十四，二十五，二十九，三十一及三十三等各條所賦與的基本居民權利。這些全都是國家的莊嚴承諾，在香港回歸時即開始生效，我們即有權要求兌現。特區政府當依法守護及履行。

設想他日洪水橋新發展區確定實行，我們幾個區內非原居村約 1600 戶將按規劃被完全清拆，我們現居的房屋將被拆毀，所有寵物果樹盤栽被迫遷離，居民被迫放棄鄉郊生活。平時賴以為生的耕作畜養維生手作等皆失去經營基地，生計即無所依，何來再有選擇職業自由！

重點： 是新發展計劃對村民權益的損害未有提供全面的保障！特區政府如未能履行基本法對受計劃影響居民的責任與承諾而硬推發展計劃，不論新發展計劃是否符合公眾利益，理由是多麼充分高尚，也絕不能違反基本法規定，我們絕對有權反對，及有權提請司法複核。

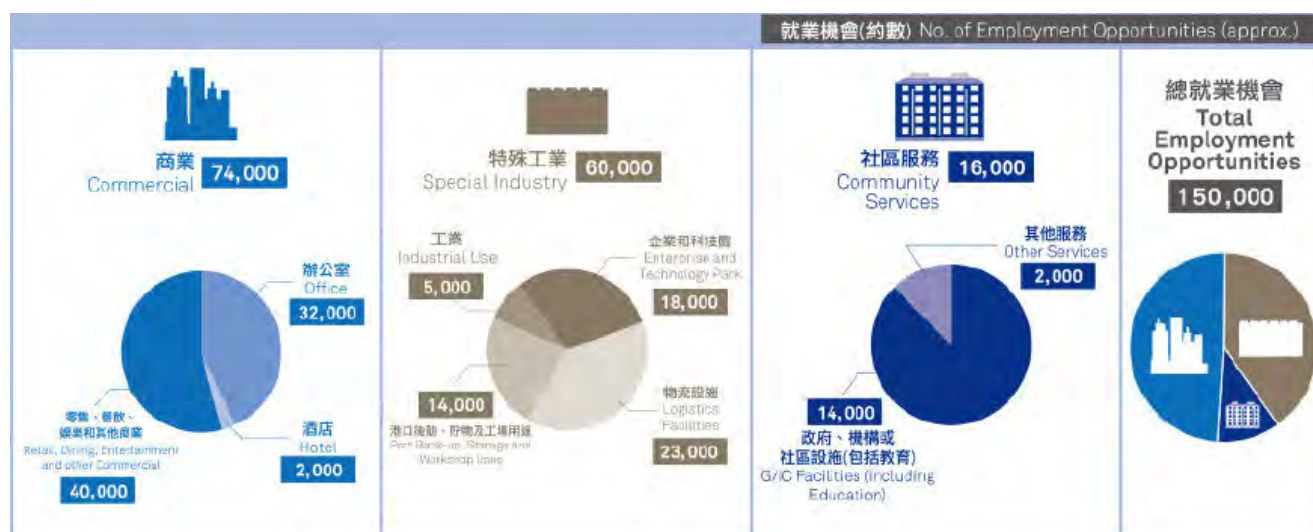
關注洪水橋新發展區聯盟(田心新村、新生新村、亦園村，石埔路尾村及沙洲里(II村)

依據最新香港中期人口普查2016實據:

增加新發展區就業機會，實無助於解決跨區交通負荷

全港各區跨區上班上學統計

區議會分區	2011 分區人口	2015 分區人口	2016 分區人口	跨區上學人口	跨區上班人口	跨區上班上學總人數	跨區上班上學人數比率%
元朗區	578529	612000	614178	51243	195010	246253	40.10%
屯門	487546	500100	489299	18880	136213	155093	31.70%
屯門+元朗區	1066075	1112100	1103477	70123	331223	401346	36.40%
沙田	630273	636000	659794	45843	210417	256260	38.90%
荃灣區	304637	307800	318916	22802	101824	124626	39.10% **
葵青	511167	510800	520572	35015	165196	200211	38.50%
油尖旺	307878	323900	342970	24825	88049	112874	33.00%
灣仔	152608	157100	180123	11389	51870	63259	35.20%
官塘	622152	638100	648541	43769	180065	223834	34.60%



*上圖取自第三期發展的諮詢文件

規劃研究文作聲稱會新創就業機會150000個，其成分如上圖所示。現在暫不深究這15萬個就業機會能否達至。今先分析如果這新發展區真的能創造15萬個就業機會，它能否有助於舒緩發展區的跨區上班上學的交通問題嗎？答案當然是---否。

我們可參考以上分區統計表，其中葵青及荃灣區為典型的包含上圖所示"特殊工業"地區，但它的跨區上班上學人口比率分別為38.5/39.1%，幾為全港各區最高的跨區人口比率****！證明單單增加就業機會，不可能解決跨區人口問題。**

又再看其他有着新發展區所述的商業發達地區，即如沙田，它的跨區上班上學人口更高達38.9%，它有齊發展區所有的商業元素，即如企業科技(科學園)，辦公室，零售餐飲酒店等。然後再看次一級的其他地區，如官塘，油尖旺，灣仔等，此等地區的跨區上班上學人口都分別為34.6,33.0及35.2%，都與現時屯門區相約。**亦即事實證明，增加那些所謂的商業零售，特殊工業等的項目，不可能在本區每朝繁忙時間的跨區交通上有大助益！**

所以說在新發展區增加15萬個就業機會，可解決跨區上班上學人口的交通問題，這論點如果不是出於無知，便一定是有意誤導！唯一會是真確合理，能改善跨區交通的，新發展區祇創建以上所述的工商就業機會而不增加任何人口！

因為重點是如果新發展區新增人口17萬6千人，按跨區勞動人口參與率61%算，須提供約10萬個就業，又按跨區人口比率計算，更會新增跨區人口64000人(176000x0.364)，以目前西鐵的超載客104%的狀況，這多出的6萬4千多人會擠在西鐵西北區各個中途站要上班上學!但火車到站時都是滿滿的總擠不上火車，**這肯定是發展失誤引至的大災難。更且無法一時解決，因為沒有其他鐵路！**

****荃灣葵青區集齊所有新發展區強調可提供工作職位元素，如辦公室，零售餐飲娛樂，酒店，港口後勤物流設施等。**

2016年元朗區議會分區的教育特徵

年齡	人口		
	人數		
	0 - 14	15+	總計
教育程度 (最高就讀程度)			
未受教育／學前教育	33 830	28 697	62 527
小學	29 037	85 877	114 914
初中	10 818	101 933	112 751
高中	36	175 995	176 031
專上教育：文憑／證書	-	29 233	29 233
專上教育：副學位課程	-	25 077	25 077
專上教育：學位課程	-	93 645	93 645
總計	73 721	540 457	614 178

- 代表零

上課地點	於香港院校就讀全日制課程的人口 ⁽¹⁾	
	人數	
同區就讀 ⁽²⁾		42 449
跨區就讀 (香港島)		2 704
跨區就讀 (九龍)		10 996
跨區就讀 (新市鎮)		33 976
跨區就讀 (新界其他地區)		3 567
總計		93 692

total
51243

性別	工作人口		
	人數		
	男	女	總計
工作地點			
同區工作 ⁽¹⁾	13 645	17 852	31 497
跨區工作 (香港島)	18 784	16 666	35 450
跨區工作 (九龍)	27 266	25 413	52 679
跨區工作 (新市鎮)	45 370	40 253	85 623
跨區工作 (新界其他地區)	12 761	8 497	21 258
無固定地點／水上	31 653	9 419	41 072
於家中工作	1 909	22 445	24 354
香港以外地方	7 279	2 464	9 743
總計	158 667	143 009	301 676

total
195010

註釋：

(1) 同區工作的人士包括 (a) 在香港島或九龍居住並在同一區議會分區內工作的人士，(b) 在新市鎮居住並在同一新市鎮工作的人士，及 (c) 在新界其他地方居住並在同一區議會分區非新市鎮地區內工作的人士。於家中工作的人士及水上人口並不包括在內。

元朗區總人口: 614178 人

總跨區人口 51243+195010 246253

總跨區上學人口: 51243人

總跨區上班人口: 195010人

跨區人口比率 $\frac{246253}{614178} \times 100\% = 40.1\%$

其他各區計法相同

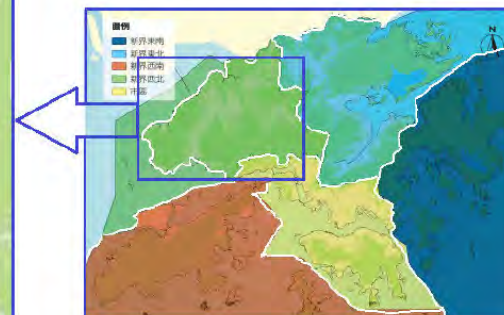
西鐵線與洪水橋新發展區

此圖由本關注組改編

附件<4>



香港各區居住人口和就業職位的分布



香港是否沒有土地以供居住房屋嗎？

新界西北區祇佔全港一角。按照本港未來十年內本區發展計劃，此區即可提供土地可容居民41萬人以上。

全港人口自2011年總計的7佰萬至2015年的四年間估計增加人口約23萬而至今約總數7佰31萬。依左圖示及圖表總計，單是新界西北區已有現成足夠土地供養全港未來7~8年的新增人口！尚未算其他所有的私人地產發展項目。

新界東北未來十年內主要發展計劃

	預計可容納的新增人口	估計可提供的就業機會	預計落成時間
洪水橋新發展區	約173000	約150000	
元朗南房屋用地發展	約80000	約11000	待定
錦田南地區發展	約92000	約3000	待定
屯門第54區房屋發展(紫田村)	約40000	沒安排	2024年起
元朗橫洲南房屋及工業地發展	約12000	待定	2025年起
元朗洪福邨	約13500	沒安排	開始入伙
總數約	約410500		

問題的癥結是這區總人口將由現時的111萬增至約150萬這西鐵線能應付每日約55萬跨區上班上學人流嗎？

目前西鐵的最高載量祇每小時41000人次，55萬跨區人口需13小時以上才能載走。重點是上班上學必須在早上繁忙時段的3個小時內登上列車！

但今列車早已超額104%，根本不可能容納更多的跨區人流！

新界西北未來主要的發展計劃

	項目	估計可容納的 新增人口	估計可提供的就業機會	預計項目 落成時間
1	洪水橋新發展區	約 17.3 萬	約 15 萬	註一
2	元朗南房屋用地發展	約 8 萬	約 1 萬 1 千	待定
3	錦田南地區發展	約 9 萬 2 千	約 3 千	待定
4	屯門第 54 區公營房屋 地盤	約 4 萬	-	2024 年起
5	元朗橫洲南房屋及工 業邨發展	約 1 萬 2 千 (第一期) 待定 (第二/三期)	- (第一期) 待定 (第二/三期)	2025 年起 (第一期) 待定 (第二/三期)
6	落馬洲河套地區發展	註二	約 2 萬 9 千	待定
7	屯門第 38 及 49 區擬議 物流及其他工業發展	-	約 6 千	2019 年 (第 49 區) 2023 年起 (第 38 區)

註一：目標是讓首批人口於 2024/25 年入伙，並在 2037 年完成整體發展。

註二：預計最多可容納約 2 萬 4 千名學生。

註三：除上述較大型的發展計劃外，西鐵線沿線和個別地區亦有發展項目，例如朗屏站北、朗屏站南、YOHO TOWN 第三期，以及一些土地用途改劃的房屋用地等。總體而言，新界西北地區的人口估計將由 2011 年約 110 萬增加至 2031 年約 150 萬。

註四：由於上述發展計劃尚在規劃階段，因此有關人口和就業機會的估算仍有很大機會作出調整。

西鐵線與洪水橋新發展區

附件 < 7 >

此圖由本關注組改編

新界西北區計劃10年內陸續落成的房屋規劃

這裏六個房屋發展項目，將共有居民數約41萬人，預計亦會產生約20萬個跨區上班上學人口，全部要靠西鐵運載往新界西北以外的其他地區。



以上我們重申現今之西鐵線祇為一條運載效率極低的鐵路，每日載量僅為41萬人次，遠低於所有其他重型鐵路系統，如東鐵98萬，荃灣線95萬，港島線83萬。

實際上西鐵線從2003年開通以來，而至今十多年間的整個新界西北的房屋建設規劃，皆係走錯方向！並且至今仍懵然不覺。

首先是取消增設洪水橋站，其因是除了港站會減低西鐵的運載效果外，更且它祇會製造多一個像天水圍的中途站，大家如不明白，請於每朝繁忙時段到天水圍站試上列車，即可感受發生何事！今日現天水圍站是西鐵的第二中途站，如果照規劃硬推洪水橋發展，洪水橋站即為西鐵的第三中途站，屆時其上車難的狀況當可即時感受。

西鐵線只類似一般的點對點運輸鐵路線，如同一般巴士載客情況要扭轉及改進西鐵的運載功能，必須從根本概念着手。基本原則是要重新規劃每個新界西北區內的鐵路站，要讓每個車站都是大量乘客的“目的地”有大量乘客落車，即可騰出車位，讓其他人上車。一如今之東鐵，荃灣港島線，實施方法其實簡單：就是把洪水橋區的預設的就業機會，重新平均分配於上圖的幾個新房屋發展區內。如54區尚有兩期未開始興建房屋的，元朗橫洲南，元朗南，及錦田南，當然部份亦可安置於洪水橋新發展區內。