

謝偉銓主席議員您好，

明白先生乃發展事務委員會主席，想必對洪水橋的新發展計劃亦必會密切關注。

本關注組經數月來研究各項諮詢文件，發現發展規劃存有大量問題，全部皆有實據。諸如現有鐵路運輸型態，跨區交通，新發展區就業人口比值，及新增南延線及洪水橋站所構成的負面影響，顧問報告皆不盡不實。如不正視，恐怕將來會構成重大災禍，後悔莫及。所附文件已分發其他所有委員會議員，今亦供先生一分以作參考，以便10月9日就有關洪水橋事務委員會上作參考數據。

謝謝！

屯門亦園村聯村關注組，何開發-

2015年9月24日

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)。

但7卡與8卡相比則為 $1-(3,120/3,572)*100\%=12.65\%$
無須過份誇大西鐵的增至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90
人，否則他有權拒絕開車。這也祇是常識而矣！

有否疑問何以現今既為7卡每時20班，
列車繁時皆滿，但數字不是62400
而祇有49200人次？

這裏漏報了幾個重要的新開發地區，如屯門54區
(前紫田村)有40,000人口。元朗橫洲南有12,000人，
及正在入伙中的元朗洪福邨有13,500人。未計所有
其他最近4~5年內私人屋苑的新增入伙人數，這裏
最少也須另加65,500人。

這些人口數字，乃非新增，
現在大部份早已經是西鐵
的乘客，不過同時也是輕鐵
的乘客。

CB(1)1273/14-15(03)

西鐵(現時)以每平方公里立6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	654,900
早上繁忙時段每小時最高載客量(每平方公里立6人)	49,200	17,240	20,560	18,180	105,180
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1,000人次乘搭交通工具，當中鐵路佔公共交通5%，早上繁忙時間佔全日的乘客量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)x0.5=(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				

2013年西鐵早上繁忙時間的乘客量34,600
每年遞增1.2%自然增長
2030年：42,379

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班載量75000人次/hr。所謂的24/28班及增多60%，乃指將來沙中線紅磡-大圍-烏溪沙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。

何須靠估，我們有人口普查精確數據，其精確度可至1.0為單位！

以2011年香港人口普查數。元朗屯門兩區共人口1,066,075人(2015年約1,112,100人)，總跨區上班上學人數共475,200人，即跨區上班上學人口比率44.57%(此為重要比值)，即西北區每100人口中便會有約45人每日跨區上班上學。按人口比例算現時每日會有約49萬人每日跨區上班上學(111萬X0.446)。政府顧問報告(章節6.7)，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，按閣下親身經驗，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。可以算出它的最盡8卡載客飽和額亦祇約為40萬(360,000+12.65%)每日。注意這數字比現時新界西北區的每日總跨區人口45萬還少。★★

不要忘記本區規劃未來新增人口將共約41萬，令至西鐵線的每日總跨區載客需求達至67萬人以上。西鐵的每日載客差額是310,000人(670,000-360,000)，不是13,849。

以上尚未算增設南延線及洪水橋站對西鐵整體運載量共減18.4%的問題，這數值直接減少西鐵載額少至61200人次/時(75000-18.4%)將另文探討。

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！這正是問題徵結所在。我們仔細研究本港就業人口的跨區型態。並依據以上2011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，葵青荳灣，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45~46.5%間。即每100人口中便有何45~47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36~40%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。

★★ 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！

本關注組再三研究第二階段的諮詢文件，發現當中存有大量的謬誤，甚至是基本概念上的錯誤。其中最明顯的，無須專家顧問，微分方程，以常理即可推繼的，有以下各點；

- (一) 西鐵載客模式認知上的錯誤，現西鐵線已淪為點對點集體運輸系統，載客形式完全非同於其他的重型集體運輸系統。諮詢文件竟未有察覺何以目前每日最高載量僅 36 萬人次！遠低於本港其他的重型鐵路系統。其實新界西北區實際有着每日最少 49 萬跨區客源！按現時每日繁忙時段西鐵屯元區出九龍都滿客情況，乘客經常要等 2-3 班車方能登上。此乃不爭的事實（有邱誠武，田北辰，梁耀宗范國威等臨場體驗的新聞報導為證）。證明目前 36 萬已為西鐵的每日最高載量。但問題最嚴重的正是不論是政府甚至顧問公司都沒有察覺這問題。還以為西鐵載量尚未飽和，仍有大量餘額！以這錯誤的觀點，作本區的未來發展規劃。
- (二) 看來政府及顧問公司從來沒有考慮本港各區的基本跨區人口比值。以宏觀角度規劃本港各區的未來發展。誤以為增加地區就業數目即可解決跨區上班上學人口的交通問題。正如人有病但在未查明病因即亂下重藥。以錯誤觀點及數據作地區發展規劃，貿然瘋狂集中一區安置大量就業職位 15 萬，而西鐵沿線其他各區的房屋規劃，如屯門 54 區（前紫田村），元朗南，錦田南及橫洲南等屋邨項目安置人口總數超過 22 萬，但就業職位卻少至祇 1.4 萬個，證明規劃從無意識消溶點對點交通的盲點！規劃完全失衡，實際無助於改善跨區交通。祇會造就地產霸權。誇談以人為本，發展根本無可持續。詳見附件<2>
- (三) 完全忽略西鐵線作為地區的運輸主幹線的載運角色及其能力，盲目地誤以為它有着無限的載量。其實西北區的房屋地產發展，不論公營私營項目不斷。據我們觀察，單是政府於新界西北區內，在隨後 10 年內的發展計劃如以上（二）點所述會共增 41 萬以上人口。令至西鐵線的每日的跨區總載客需求將達 67 萬人次以上。以西鐵掛滿 8 卡的容量每小時 7.5 萬人次速度，須要 9 個小時才能疏導。注意跨區交通乃指上班上學，非逛街消閒，必集中於每日繁忙時段！發展局及顧問報告看來仍如在夢中！
- (四) 我們發覺顧問報告疑偷換概念對西鐵線的最頻密可能班次每小時 20 班的現實。在每次公眾諮詢論壇上，竟以未來的「東西走廊」，套說為西鐵，訛稱西鐵可開最密 28 班，更聲稱西鐵載量可增加 60%，其實我們發現，新增客量乃指未來的沙中線及大圍至烏溪沙路段的客量而矣。以此偽術，圖隱瞞交通配套不足的缺陷。可見日後的「東西走廊」對新界西北區的跨區載客，無甚助益。
- (五) 回說主旨，發展規劃新增南延線及洪水橋站會令整條西鐵線共降低 18.4% 的運載效率，顧問報告，輕描淡寫，說影響輕微！我來分析，南屯站至現屯門站行車 4 分鐘，然後停屯門站延時 2 分鐘。計現時由屯門至紅磡全程 37 分鐘，新增南延線全程增時至 43 分鐘（37+4+2），推算整體效率降低 14% $[1-(37/43) 100\%]$ 。如果再增一洪水橋站，將再耗時 2 分鐘，總行車時間再延長至 45 分鐘，列車又再減效 4.4% $[1-(43/45) 100\%]$ 。總計新增南延線及洪水橋站共減列車行車效率 18.4%，列車每小時共少載客 13,800（75,000x0.184）人次，約相當於每小時少開 3.8 班列車（13,800/3,600，1 班 8 卡列車可載約 3,600 人），這是影響輕微嗎？未止，75,000 基數從此全部要改寫為 61,200（75000-13800）。每小時 61,200 人次以疏導每日 67 萬人，要連續 11 小時才能疏散，夠災難嗎？

我們實在找不到甚麼理田，「洪水橋站」非建不可。現時洪水橋站選址，乃荒地一片，根本沒多少現居民，說不上建站可便利居民。但新建洪福邨其位置接近現天水圍站，現正開始入伙，屯門 54 區正在興建中，兩個項目都不可能叫停，這兩個房屋項目共增本區人口約 53,500 人，沒規劃任何就業職位，等於又再增添跨區上班上學人口約 24,000 人，七成是兆康站的直接負擔，在目前西鐵每日 36 萬飽和客流的情況下，能作疏導嗎？又或還有

資源繼續於天水圍站每朝繁忙時間開出兩班空車嗎？那洪水橋新發展區的 173,000 人所增創的 77,000 跨區人口又將如何，可以想像情況有多嚴重，不是災難性的發展嗎？

屯門亦園村，田心新村，莆瓜嶺村，石埔路尾村聯村關注組

發言人-何開發-[REDACTED]

以下乃根據立法會交通事務委員會就新界西北運輸基建的規劃，所作報告文件，我們依其加上補註，並指出其中謬誤，誤導等內容。以供 10 月 9 日，於事務委員會中，供各委員參考，以期對該項發展作出最合理，最符合本港長遠利益的判斷。

因為我們過去曾有過高鐵建設的經驗，項目不但超支，更且超時，有說恐成爛尾項目！我們不敢說都是所有委員的失誤，況且高鐵建設，時日延遲，對本港交通無迫切性。至於超支，本港財政豐厚，金錢上可解決的，即不是問題！

但是洪水橋的發展，一旦投進 175000 人口，西鐵無法疏導每日 7 萬 7 千跨區^y上班上學人流。那時就不是特區有錢可以解決。
額外的

立法會交通事務委員會

新界西北運輸基建的規劃

引言

本文件旨在向委員匯報新界西北運輸基建的規劃工作，當中包括有關西鐵線可載客量的事宜。

現時狀況

2. 現時新界西北地區內，屯門及元朗區的人口分別約有五十萬及六十萬。區內建有多條主要幹道，包括屯門公路、元朗公路、青山公路、新田公路、錦田公路、港深西部公路、大欖隧道，及青朗公路等，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的工程已全面展開。當項目完成後，將成為往來新界西北與港珠澳大橋、香港國際機場及北大嶼山最直接的路線。

3. 在鐵路方面，隨着地區的發展和人口增長，西鐵線和輕鐵近年不斷加強服務，以配合居民的交通需求。西鐵九龍南環線於2009年通車後，大大縮短了新界西北地區與九龍市區的距離。為利便使用西鐵線及輕鐵服務的乘客，香港鐵路有限公司(港鐵公司)提供接駁巴士服務，穿梭多個西鐵站及輕鐵車站接載乘客。

4. 除了鐵路服務外，現時元朗和屯門區共有70多條區內以及接駁區外的巴士路線及40多條公共小巴路線。大欖隧道巴士轉乘站和屯門公路轉乘站亦為居民提供更多及更具吸引力的轉乘路線組合及轉乘票價優惠，以便往來新界西、九龍及香港島。詳情見附件一。

5. 雖然在繁忙時段有出現候車時間較長或車廂較擠迫的情況，但整體而言現有的多元公共交通服務大致可以滿足目前及可見將來

這裏證明其他的非鐵路交通工具亦已達飽和點！

2014年4月9日港聞報導



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

等三班港鐵邱武面都黑

同行亦有范國威及一眾交通投訴苦主

這就是目前西鐵繁忙時段的運載實況

的需求。政府會按需要適時調整區內的公共交通服務，亦會適時推動道路改善工程和交通管理措施，配合鐵路網絡及其他公共交通服務，以滿足新界西北地區的整體運輸需求。

未來狀況

6. 因應新界西北未來的發展計劃，包括洪水橋新發展區、元朗南房屋用地發展、西鐵沿線的房屋發展、元朗橫洲南房屋及工業邨發展，以及屯門第38區和49區擬議物流及其他工業發展等計劃(詳情見附件二)，我們對新界西北未來十年，以至較長遠的交通總體需求作出了初步的檢視。

新界西北的主要幹道

7. 就新界西北主要幹道的安排，政府過去曾考慮兩個主要方案，即由屯門至赤鱗角連接路與屯門西繞道組成的方案，及以十一號幹線(前稱十號幹線¹)為主的方案。2007年7月，政府向立法會交通事務委員會匯報新界西北交通及運輸基建檢討的結果，並建議興建屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道，以應付區內預計的交通需求。

中期規劃

8. 就屯門至赤鱗角連接路，路政署在2009年5月諮詢屯門區議會，獲區議會支持有關項目。2011年11月政府就開展詳細設計、工地勘測及前期工程獲立法會批准約19億元的撥款進行。2013年6月，立法會通過約44.8億元的建造工程撥款。同月，工程隨即展開。屯門至

1 在深港西部通道於2007年開通以前，十號幹線是指構思中由北大嶼山至元朗的公路，當中包括青龍大橋、大欖涌隧道和藍地隧道等。在深港西部通道開通後，運輸署已將深港西部通道編訂為十號幹線，並將構思中由北大嶼山至元朗的公路改稱為十一號幹線。

西鐵線與洪水橋新發展區

此圖由本關注組改編



新界西北區於未來10年內將最少有以上6個房屋發展項目，共居人口41萬以上。尚未包括所有其他私人發展。

所有這些發展項目皆以西鐵線為骨幹。

目前西鐵各站早上繁忙時間皆祇有上車客而鮮有客落車。又承認錦上路至荃灣西為樽頸位。

無可置疑，西鐵線已淪落為一點對點鐵路運輸線。

不要忘記現屯門元朗兩區共人口111萬，每日最少有着49萬跨區客源。

這就正好解釋了何以西鐵線於2003年開通至今，每日的載容總數祇有36萬人次，遠低於其他之重型鐵路系統。

長遠規劃

11. 因應新界西北的長遠發展，包括洪水橋新發展區的規劃，預計連接新界西北地區與市區的主要幹道於早上的上班時段將會日趨繁忙。為了加強新界西北對外交通的暢達性，我們會爭取資源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。就此，新界西北擬議策略性公路的布局見附件三。

新界西北的重型鐵路

12. 我們明白到公眾關注新界西北的鐵路網絡能否應付新界西北未來的人口增長帶來的交通需求。政府一直密切留意鐵路的服務水平及乘客需求。

13. 正如香港所有其他公共交通工具一樣，在繁忙時間的高峰期，西鐵線的乘客量會較高。針對現時西鐵線的情況，港鐵公司已在可行的情況下提升其服務，包括加強月台管理，令月台和列車上的乘客分布更為平均及使客流更暢順，提升列車運作效率，以及按需要盡可能加強繁忙時段的班次，以配合整體乘客的需求。現時，西鐵線平日早上繁忙時間的列車班次約為三分鐘一班，平日黃昏繁忙時間的列車班次為三分半鐘一班，非繁忙時間班次為五分鐘至七分鐘一班。自2013年8月起，西鐵線在早上繁忙時間的高峰期，於天水圍站增加一班特別班次往紅磡方向開出，以舒緩該時段的中途乘客的需要。據港鐵公司觀察，該特別班次有效舒緩由錦上路站至荃灣西站一段樽頸位的乘客量。由2014年8月開始，西鐵線在週五及週六晚上7時30分至12時增加行走八個班次，使班次可按需要加密至五分鐘一班。

西鐵的最可能頻密班次為每3分鐘1班已是公認的事實。亦即每小時可最多20班亦無須爭論。
(60分鐘/3分鐘=20班)。

在目前狀況還勉強有資源加開特別班次，但遲些洪福邨及54區(原紫田村)共51,350人入伙後將如何應付！

這裏竟出現頭痛醫腳的怪現象！

我們要求解決早上繁忙時間的跨區上班交通。
回應過來竟是週5，6無須上班，晚上早已歸家看電視的時間，說增加班次，令人哭笑不得！

證明西鐵載量，目前已達飽和，現在就要掛滿8卡以應付當前的跨區上班上學問題。

「東西走廊」³

14. 現時興建中的沙田至中環線(沙中線)，全長 17 公里，共設 10 個車站，為一個全港 策略性鐵路項目。沙中線將會連接多條現有鐵路，形成兩條策略性鐵路走廊，分別是「東西走廊」和「南北走廊」⁴，詳見附件四。當「東西走廊」於 20 19 年 落成通車後，新界西的乘客可由屯門站直達東九龍、大圍、顯徑至烏溪沙，沿途不用轉線。

15. 現時西鐵線以七卡列車行走，在平日早上繁忙時間，每小時每方向的班次約為 20 班，即列車班次約為 3 分鐘一班。在沙中線工程下，港鐵公司會提升西鐵線的訊號系統，並購買 148 個新車卡和改裝現有列車，為「東西走廊」通車作好準備。預計由 2016 年開始，西鐵線列車會逐步由 7 卡增至 8 卡，至「東西走廊」預計於 20 19 年通車後全面以 8 卡列車運行，可載客量將增加至少 14%；而列車服務的班次將會視乎實際乘客量而作適當調整。當上述購置和改裝的列車全數投入服務後，「東西走廊」可以提供每小時每方向最高約 24 班次以 8 卡車行走的列車服務。以此計算，西鐵線可載客量將比現時 7 卡車每小時每方向約 20 班增加 37%(上文提及的 14% 的增長包括在內)。由於增加列車班次需要先採取適當的環境影響緩解措施，我們已要求港鐵公司著手研究及處理有關的技術問題。

建議的新鐵路項目

16. 政府在 20 14 年 9 月公布的《鐵路發展策略 2014》，建議直至

3 由現有西鐵線、興建中的沙中線的「大圍至紅磡段」和現有馬鞍山線組成。

4 由現有東鐵線和興建中的沙中線的「紅磡至金鐘段」組成。



西鐵線非等同東西走廊，

西鐵線始終資料如下：

7卡載數3,120人，每小時20班共可載62,400人

8卡載數3,572人，每小時20班共可載71,440人(顧問報載75,000人)

運房局報稱列車可最高增至每小時28班，及可增載量60%乃指將來開通的沙中線再加上馬鞍山線所增加的載量而矣。

西鐵始終還祇是最密20班，每小時75,000人次(8卡)

應的改善方案。在新鐵路項目落成前，運輸署也會評估這些項目啟用後居民的出行需求及模式的轉變，對其他路面公共交通工具的影響，並擬備重組服務的方案以提升不同公共交通工具之間的協調，讓路面交通工具與鐵路能夠更好地互相配合。

22. 經考慮「東西走廊」沿線的設施，包括隧道段的消防安全要求和車站月台的長度等，我們現時預計最終「東西走廊」的最高運力可達每小時每方向28班次，而每班次由8卡車組成。以此計算，西鐵線可載客量將比現時7卡車每小時每方向約20班增加60%（上文第15段提及的37%的增長包括在內）。就此，我們會要求港鐵公司循增加班次的方向來強化西鐵線的服務。

23. 當上述三個新鐵路項目（即北環線及古洞站、屯門南延線及洪水橋站）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（約在早上八時至九時左右）在最繁忙路段（即錦上路站至荃灣西站）仍能應付乘客的需求，不過略為擠迫。正如我們在《鐵路發展策略2014》中指出，在資源和其他相關因素許可的情況下，新鐵路線的規劃將會採用在車廂內每平方米站立四人的服務標準。至於現有鐵路線（包括西鐵線）或其延伸，服務水平仍會受到所屬之現有鐵路線的基礎設備所限制，例如鐵路線的訊號系統和沿線最短的月台。⁵

24. 社會上有聲音表示，若興建屯門至荃灣沿海鐵路（屯荃鐵路）將有助舒緩西鐵線的運力限制，我們曾在《鐵路發展策略2014》中就興建屯荃鐵路的可行性作出詳細評估。屯荃鐵路的概念方案是連接屯門西及西鐵線的荃灣西站，途經三聖、掃管笏、青龍頭、深井東及灣景一帶。根據顧問的數據分析，就屯門至荃灣的海岸線而言，人口主要集中在東西兩端，其餘地段的發展密度較低，而且區內居民要求沿岸地區應保持低、中密度發展，預計不會有新的客源基礎。根據規劃情況，屯

5 現有鐵路線（包括西鐵線）的車站和列車車廂均根據有關鐵路當年興建時的安全標準（即每平方公尺站立六人）設計。

不要忘記本區規劃未來新增人口將共約41萬，令至西鐵線的每日總跨區載客須求達至67萬人以上。西鐵的每日載客差額是310,000人（670,000-360,000），不是某議員說的13,849人次！

發展規劃新增南延線及洪水橋站會令整條西鐵線共降低18.4%的運載效率，顧問報告，輕描淡寫，說影響輕微！我們來分析，南屯站至現屯門站行車4分鐘，然後停屯門站延時2分鐘。計現時由屯門至紅磡全程37分鐘，新增南延線全程增時至43分鐘（37+4+2），推算整體效率降低14% $[1-(37/43)100\%]$ 。如果再增一洪水橋站，將再耗時2分鐘，總行車時間再延長至45分鐘，列車又再減效4.4% $[1-(43/45)100\%]$ 。總計新增南延線及洪水橋站共減列車行車效率18.4%，列車每小時共少載客13,800（75,000 $\times$ 0.184）人次，約相當於每小時少開3.8班列車（13,800/3,600，1班8卡列車可載約3,600人），這是影響輕微嗎？

未止，75,000基數從此全部要改寫為61,200（75000-13800）。每小時61,200人次以疏導每日67萬人，要連續11小時才能疏散，夠災難嗎？

我們實在找不到甚麼理由，「洪水橋站」非建不可。現時洪水橋站選址，乃荒地一片，根本沒多少現居民，說不上建站可便利居民。但新建洪福邨其位置接近現天水圍站，現正開始入伙，屯門54區正在興建中，這兩個房屋項目共增本區人口約53,500人，沒規劃任何就業職位，等於又再增添跨區上班人口約24,000人，七成是兆康站的直接負擔，入伙後即耗盡西鐵所有載客餘額，在目前西鐵每日36萬飽和客流的情況下還有資源繼續於天水圍站每朝繁忙時間開出兩班空車嗎？那洪水橋新發展區的173,000人所增創的77,000跨區人口又將如何？可以想像情況有多嚴重，不是災難性的發展嗎？

有必要在此再三提醒及聲明：

西鐵線並不等如東西走廊，東西走廊的所謂每小時28班次，及甚麼的增加60%載客量根本指是將來沙中線及馬鞍山線的附加載量而矣，與西北區的跨區交通全無助益！

西鐵線的極限仍是每小時20班最高75,000人次（8卡

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）。

但7卡與8卡相比則為 $1-(3,120/3,572)*100\%=12.65\%$

無須過份誇大西鐵的增至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90人，否則他有權拒絕開車。這也祇是常識而矣！

大家可有從長遠觀點出發，西鐵線加上荃屯線，將會有效地形成雙線跨區的鐵路運載效果嗎，地區發展怎樣才算可長遠持續！

棄建屯荃線，證明規劃發展非以人為本，更非以實際交通疏導為本。



本關注組再三研究第二階段的諮詢文件，發現當中存有大量的謬誤，甚至是基本概念上的錯誤。其中最明顯的，以常理即可推繼的，有以下各點；

- (一) 認知上的錯誤，西鐵線乃點對點集體運輸系統，載客形式完全**非同於**其他的**重型集體運輸系統**。諮詢文件竟仍**懵然不覺**。以錯誤概念規劃地區發展，必將引發**跨區交通大災難**。詳見章節 6.7
- (二) 誤以為增加地區就業數目即可解決跨區上班上學人口的交通問題。忽略跨區人口基本比值數據，以之作為地區發展規劃，貿然瘋狂集中一區安置大量就業職位，實際無助於改善跨區交通。促成地產霸權。**誇談以人為本，發展根本無可持續**。詳見章節 6.25。
- (三) 完全忽略西鐵線作為地區的運輸主幹線的載運角色及其能力，盲目地誤以為它有着無限的載量，實據西鐵的每日最大乘載量僅約 36 萬人次，每日早上繁忙時間，乘客通常要等 2-3 班車方能登上。此事有邱誠武，田北辰，梁耀宗范國威等有臨場體驗的**新聞報導**可作證。可見現在已即時有需求列車要掛足 8 卡，開盡班次！但新界西北區，在隨後 10 年內的發展計劃會再新增 41 萬以上人口。令至西鐵線的每日總載客需求達 67 萬人次以上。發展局及顧問報告竟仍**如在夢中**！詳見章節 6.24。
- (四) 顧問報告疑偷換概念對西鐵線的最頻密可能班次是每小時 20 班。但在多次公眾諮詢論壇上，竟以未來的「東西走廊」，套說為西鐵，**訛稱西鐵可開最密 28 班**，以圖隱瞞交通配套不足的缺陷。詳見章節 6.15 / 6.25。
- (五) 發展規劃最大失誤是顧問報告未有正視新增南延線及洪水橋站會令整條西鐵線共降低 18.4% 的運載效率，規劃無持續發展可言，更且**造就地產霸權**。詳見章節 6.25。6.13, 6.21

以上全部論點皆基於項發展的【我們未來的鐵路】第二期諮詢文件內容，當中我們把原文內容(黑色字體部份)與及所有圖表作 100% 保留，未作任何刪減，我們的論據補遺，以**藍紅色**字體列出，以作識別，亦以表示本關注組對論據精確的要求及嚴謹態度。自信**可面對任何質疑**。

6. 屯門南延線及洪水橋站

背景

- 6.1 在1993年，政府就第一次鐵路發展研究進行公眾諮詢，提出興建西部走廊的建議（見圖6.1）。原先構思的鐵路線只是由南昌連接至天水圍，但當時考慮到市民期望能夠早日增設連接屯門至市區的客運鐵路服務，政府進一步探討有關構思。

圖6.1：1993年《鐵路發展研究公眾諮詢文件》的西部走廊構思



- 6.2 補充研究的結果顯示，西部走廊由南昌延伸至屯門北的建議在技術上是可行的，並具成本效益。1994年，政府發表《鐵路發展策略》，採納補充研究的建議，並指出西部走廊未來也可延伸至屯門市中心。
- 6.3 西部走廊的概念其後發展為西鐵線，最終方案包括位於屯門北的兆康站和屯門市中心的屯門站。經廣泛諮詢後，西鐵線於1998年10月動工，並於2003年12月通車，提供往來屯門至南昌的鐵路服務，而走線途經洪水橋（即天水圍站至兆康站之間）。而《鐵路發展策略2000》建議優先發展的九龍南線亦於2009年投入服務，令西鐵線進一步由南昌延伸至柯士甸、尖東及紅磡站，使新界西北的乘客可直達更多地區（見圖6.2）。

圖6.2：西鐵線與洪水橋新發展區



- 6.4 雖然西鐵線已於屯門新市鎮設置兩個車站（即屯門站及兆康站），一些地區人士期望能進一步延伸西鐵線至屯門南（特別是屯門碼頭一帶），方便更多屯門居民使用鐵路服務。另一方面，規劃署和土木工程拓展署於2011年展開「洪水橋新發展區規劃及工程研究」，重新規劃西鐵線沿線的洪水橋新發展區。顧問遂參考了有關構思，評估屯門南延線及洪水橋站的可行性，以研究是否可以作為現有鐵路線的優化方案。

功能定位及規劃考慮

- 6.5 屯門是新界西北人口最多的新市鎮，現時人口估計約49萬人。其中，屯門碼頭一帶是區內一個主要的住宅區，居住人口約9萬人。

由於新界西此區乃未來本港 15 年內主力發展地區，預計至 2031 年本區總人口將由現時的 110 萬增至 150 萬，整體增幅會達 41 萬人以上。由於西鐵沿線仍將是地區發展的骨幹，目前的運載能力雖未至於飽和，但能否應付將來新增的 41 萬人口，將必定是本區的未來規劃發展是否可行的關鍵指標。

- 6.6 現時，屯門南居民如需使用西鐵線，一般會透過輕鐵或港鐵接駁巴士前往屯門站。另一方面，屯門設有多條巴士線直達市區不同的港鐵站（如荃灣、大窩口、美孚、荔枝角、長沙灣、深水埗、葵興、葵芳、太子、旺角東、黃大仙、九龍灣、牛頭角、觀塘及藍田站等），或途經西隧前往港島（如上環、中環、金鐘、灣仔及銅鑼灣等地區）。部分屯門南居民或會認為目前的路面交通工具可提供點到點的服務，更為直接方便，未必願意前往西鐵線屯門站往來市區；但假如興建屯門南延線，相信更多區內居民會樂意使用西鐵線，滿足日常的出行需要。

屯門南居民當然樂於搭西鐵出行，因為是首站，列車開出的皆為空車，但整段西鐵會扣減 14 % 的載客容額，相當於整段西鐵線會每小時少載約 10,500 人次。(75,000x0.14)。詳見下節 6.13

6.7 按照2011年的乘客流量調查數據，西鐵線的每日平均客運量約36萬人次，數字低於其他重型鐵路系統³，包括東鐵線（約98萬人次）、荃灣線（約95萬人次）、港島線（約83萬人次）及觀塘線（約52萬人次）。在早上繁忙時間，錦上路站往荃灣西站一段是西鐵線最繁忙的路段，平均載客率約65%；至於在客運量較少的晚上繁忙時間，荃灣西站往錦上路站一段則有最多乘客使用，平均載客率約58%（見表6.3）。

以上**正好證明西鐵線乃跨區點對點的重型鐵路運輸系統**，非同於其他**的重型鐵路**，它在屯門市中心出發，所經各站(西北區)與其他跨區巴士一樣，無人下車，亦幾無人能上車，以致實際載客量遠低於預期。但照人口數據分析，新界**西北區實有每日 50 萬跨區客源**(1,100,000x0.459)。
故繁忙時段並非無搭客，而是列車到站都滿客不能上車。以致**西鐵線的每日載客量祇 36 萬人次**。

表6.3：2011年西鐵線最繁忙的路段

鐵路段	列車班次（每小時）	平均載客率
早上繁忙時間		
錦上路站往荃灣西站	20	約65%
晚上繁忙時間		
荃灣西站往錦上路站	15	約58%

6.8 從數據顯示，西鐵線現時的列車班次安排有足夠的載客容量以應付更多乘客的行程需要。事實上，西鐵線仍有空間加密列車班次，可視乎實際需要，進一步提升運載能力。

西鐵班次設計之初至今仍保持公報的最可能最頻密班次(繁忙時段 6:30AM~9:15AM)為每 3 分鐘 1 班，即每小時高達 20 班次。詳見附件 <1>

班次其實已經見盡，西鐵線應盡早掛足 8 卡，以應付目前所需!

6.9 另一方面，現時仍在進行中的「洪水橋新發展區規劃及工程研究」重新審視新發展區的土地發展建議。其中，擬議的洪水橋新發展區研究範圍約790公頃，並考慮與鄰近的屯門及天水圍新市鎮融合，達至更具效益的社區及基礎建設規劃。

6.10 按照當時估算，擬議的洪水橋新發展區選址於2011年「洪水橋新發展區規劃及工程研究」展開時只有約25,000人。現有土地用途糅合城市和鄉郊特色，主要為鄉村、低密度私人住宅，以及農業、露天貯物和港口後勤用途。輕鐵現已設有洪水橋站，提供往來新界西北和接駁西鐵線的服務，配合不同的路面交通工具，足以應付區內的乘客運輸需求。

6.11 若洪水橋新發展區計劃得以落實，初步預計區內人口可逐步於2030年代增至約160,000人，就業機會亦會增至約48,000個，西鐵線可能有需要增設洪水橋站，直接服務區內居民和就業人士。然而，「洪水橋新發展區規劃及工程研究」的顧問現正檢討第一階段社區參與活動所收集到的意見，以擬備初步發展大綱圖及進行相關的技術評估，故上述預算可能會有所調整。

地區建設，增加分站的基本條件是鐵路實有寬裕的載客容量，增洪水橋站是背道而馳!

6.12 值得注意的是，沙中線大圍至紅磡段現已動工，並預計於2018年落成，西鐵線將與沙中線大圍至紅磡段和馬鞍山線組成東西走廊（見圖6.4）。屆時，乘客可由新界西北直達尖東、紅磡、九龍東、大圍、馬鞍山至烏溪沙，中途毋須轉車。考慮到東西走廊組成後將連接更多地區，或令現時的西鐵線更具吸引力，顧問認為需要分析屯門南延線及洪水橋站對東西走廊客運量的影響。

不認識或不願意面對西鐵線自屯門至市區荃灣西的點對點及路線的樽頸效應，將是災難性的規劃。

³ 重型鐵路系統指貨運鐵路或每小時單方向載客容量超過40,000人次的客運鐵路。

圖6.4：未來的東西走廊



鐵路方案的初步構思

屯門南延線

6.13 顧問構思的屯門南延線將由西鐵線屯門站向南延伸，到達屯門碼頭一帶，預計由屯門南至屯門的車程約需4分鐘（見圖6.5）。

按現時西鐵線由屯門站開出至紅磡共須時 37 分鐘。如果新增南延線，則屯門將變為第 1 中途站，而由於其後要停屯門站，列車會多耗時 2 分鐘，加上車程 4 分鐘，列車由南延站至紅磡全程將延長至 43 分鐘(37+4+2 分鐘)，推算西鐵整體運載效率會降低 14% $\{1-(37/43) 100\}$ 。此時未計洪水橋站，詳見附件 <3>

圖6.5：屯門南延線的初步構思



6.14 現有的西鐵線屯門站位於屯門河上，末端並未被建築物圍繞。按照顧問評估，從屯門站沿屯門河延伸至屯門南站在技術上是可行的；但由於屯門站為架空站，加上與屯門南的距離較短，要延伸架空軌道跨越屯門河並再潛入地底，軌道的坡度將會過大，難以讓列車行駛，故建議以高架形式規劃有關項目。

6.15 考慮到屯門南延線會吸引部分屯門南居民改用鐵路服務，顧問評估屯門南延線會否增加東西走廊的負荷。根據初步分析，顧問推算東西走廊通車後，荃灣西站往美孚站一段將是最繁忙的路段。若興建屯門南延線，該路段在2031年早上繁忙時間的單方向客運量預計會由每小時約50,000人次，增至約54,000人次（見表6.6）。

這是需求上的增加，但注意這裏說明自屯門南至荃灣西一段的載客人次5萬基本不變，而荃灣西往美孚一段能否增至54,000人次則須視乎列車到荃灣西站時會否真的有4,000人落車，騰出4千客位。

表6.6：屯門南延線對東西走廊的影響

2031年東西走廊於早上繁忙時間 荃灣西站往美孚站一段的預計使用情況				
情境	假設的 列車班次 (每小時)	顧問推算的 單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的 單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
興建 屯門南延線	28	約75,000	約54,000	約72%
沒有興建 屯門南延線			約50,000	約67%

上表所列假設列車之“28”班次乃指未來的“東西走廊”的每小時總班次，由於受到列車安全間距限制，屯門-紅磡之西鐵線則仍祇能保持每小時最高20班。所以載客總容量保持不變75,000人次/HR。

6.16 根據顧問的預測，荃灣西站往美孚站一段的平均載客率約72%，與現時將軍澳線或港島線於早上繁忙時間最繁忙的路段相若。

6.17 在興建屯門南延線後，顧問預計屯門新市鎮三個車站（即屯門南、屯門和兆康站）會吸引一定客源，長遠來說東西走廊列車離開天水圍站後，車廂可能已運載不少乘客，令乘客於朗屏、元朗、錦上路和荃灣西站登車，尤其在繁忙時段，或會變得困難，結果令這些地區的居民可能需要較長的候車時間，才可登上東西走廊列車。

現實情況是現時西鐵兆康站傍正有一屯門54區公營房屋在興建中(原紫田村)，幾年後將會有居民約4萬人。此區無安排任何就業機會，屆時將會產生約2萬跨區上班上學人口，直接是兆康這個西鐵的第2或第3中途站的負擔。可預計自兆康以後至錦上路各站，列車基本沒有客位！再加上規劃中的元朗南、橫洲南及錦田南房屋發展，其新增居民總數會又另加約22萬4千人，即又會產生多約11萬個跨區人口。屆時不是說難於上車，而是災難性的不可能登上這東西走廊列車。詳見附件 <4>

6.18 九龍南線於2009年落成後，西鐵線由南昌延伸至柯士甸、尖東及紅磡站，該年西鐵線的客運量迅即上升34%。由於東西走廊將為西鐵線沿線乘客增設直達15個車站的服務，東西走廊的客運量仍存在不少變數，顧問建議將來密切觀察東西走廊於2018年通車後的實際使用情況，以便更準確地評估屯門南延線對東西走廊的影響。

東西走廊，祇有利於自紅磡至大圍乃至烏溪沙的後段載客運輸，對於由新界西至九龍市區，在繁忙時段，基本無任何效益。

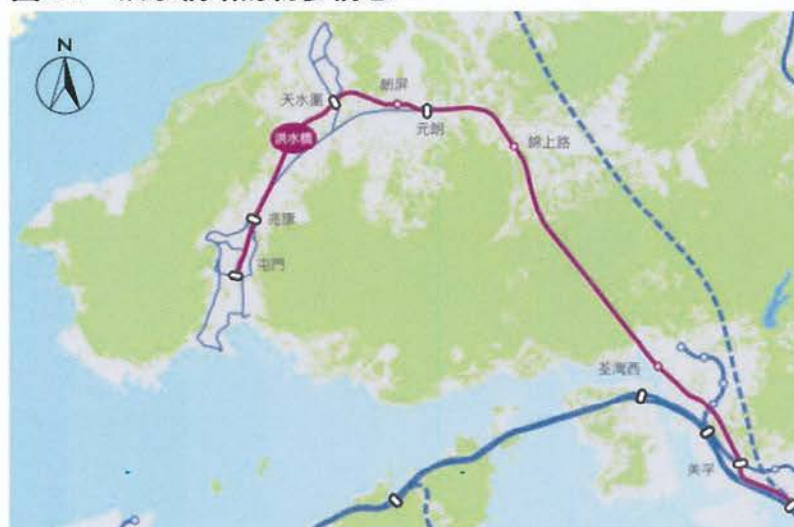
其他鐵路設施

6.19 若屯門南延線得以落實，顧問估計需要增購列車應付新增客源，並應可運用東西走廊的原有車廠作日常營運用途。

當然要增購新列車，否則不能實現全段東西走廊都滿拖8卡，好讓西鐵段釋出其剩餘的25,000載客餘額，而達至原設計的75,000人次/HR。不過要等至2018年實在太遲，西鐵繁忙時段現已客滿！

- 6.20 構思中的洪水橋站位於西鐵線天水圍站至兆康站之間（見圖6.7）。經評估後，顧問認為上述高架路段增設鐵路站，在技術上是可行的。

圖6.7：洪水橋站的初步構思



- 6.21 若沙中線大圍至紅磡段如期於2018年落成，西鐵線會與沙中線大圍至紅磡段和馬鞍山線組成東西走廊。假如落實興建洪水橋站，該站會成為東西走廊的一部分。原來的東西走廊由屯門站至烏溪沙站全程約70分鐘左右；若增設洪水橋站，列車需額外停靠一個中途站，預計車程會稍為延長。

即如以上 6.13 節分析，增加一洪水橋站，西鐵全程將再增時 2 分鐘，自屯門南至紅磡將共需時約 45 分鐘，西鐵線段運載效率會再減少約 4.4% $\{1-(43/45) \times 100\}$ ，相當於 75,000 人次的 3,300 人次。差不多於最繁忙時間列車又少開一班。況且此時洪水橋站已是第 3 中途站。列車到站時預計早已爆滿。

- 6.22 顧問就興建洪水橋站對東西走廊的影響有以下關注：根據初步分析，荃灣西站往美孚站一段將是東西走廊最繁忙的路段。若興建洪水橋站，該段在2031年早上繁忙時間的單方向客運量預計會由每小時約50,000人次，輕微減至約49,000人次（見表6.8）。

同樣這段線對新界西此區居民往市區上班上學沒多少助益。西鐵線的後段增強，對前段屯門南至荃灣西實無甚幫助。減少一班列車的載客量是 3,572/hr 人次，不祇是少載約 1,000 人次。

列車自屯門南開出，其後載滿屯門市中心及兆康站的乘客，幾已爆滿，洪水橋站，就算有位登車，其後的天水圍至錦上路各站，不再有客位空間。

表6.8：洪水橋站對東西走廊的影響

2031年東西走廊於早上繁忙時間 荃灣西站往美孚站一段的預計使用情況				
情境	假設的 列車班次 (每小時)	顧問推算的 單方向載客容量 (每小時人次)	顧問推算的 單方向客運量 (每小時人次)	平均載客率
興建 洪水橋站	28	約75,000	約49,000	約65%
沒有興建 洪水橋站			約50,000	約67%

⁴ 即何文田、馬頭圍、土瓜灣、啟德、鑽石山、顯徑、大圍、車公廟、沙田圍、第一城、石門、大水坑、恆安、馬鞍山及烏溪沙站共15個車站。

- 6.23 縱使洪水橋站將吸引洪水橋居民使用鐵路，顧問預計新界西北部分鐵路乘客可能因行程時間延長的緣故，寧願採用更直接的路面交通工具往來市區，抵銷洪水橋站為東西走廊帶來的額外客運量。由於有關結果或需視乎區內路面交通工具和鐵路的配套安排，也與洪水橋的人口增長和分布息息相關，顧問建議日後再檢討洪水橋站的構思，以進一步確認有關項目的實際效益。

其他鐵路設施

- 6.24 顧問初步認為增設洪水橋站對鐵路營運的影響較微，現有的鐵路車廠應可足夠應付日常的營運需要。

偽術珍品！

西鐵線與洪水橋新發展區

此圖由本關注組改編



根據香港政府就新界西北運輸基建規劃公報內容，本區未來10年內將最少會有以上六項房屋用地發展計劃，當中計劃共將引進人口總計約41萬。所有發展皆以西鐵沿線為骨幹，亦即是所有發展規劃是否可行的關鍵。再看各發展項目，當中洪福邨已完成正在入伙中，而第54區紫田村正在興建中，此兩區共人口5萬3千多人，產生跨區上班上學共約24,500人。西鐵線掛滿8卡，開盡班次，剛可應付每朝的跨區人流。但用完西鐵所有75,000容量。至此西鐵再無任何運載餘額，怎樣應付其後的洪水橋，及其他的元朗南，錦田南，橫洲南的房屋發展計劃？

大家別忘洪水橋發展會有17萬3千人口，產生79,000以上的跨區上班上學人流。此時西鐵全無運載容額。這是輕微影響的鐵路營運嗎？詳見附件<4>

6.25 為了更了解市民的需求和考慮，希望市民就以下問題提供意見，協助我們進一步規劃屯門南延線及洪水橋站—

(a) 要有效服務屯門南地區，你認為屯門碼頭一帶是否延伸鐵路的理想地點？為甚麼？

(b) 你是否贊成政府應同步規劃洪水橋新發展區內的洪水橋站，以配合區內的乘客運輸需求？

西鐵線乃香港新界西北區的運輸命脈，如果它的運載量是無限，則地區發展亦將可無限。唯現實是當洪福邨及屯門第54區公營房屋都建成入伙後，**西鐵幾再無餘額！**

有說祇要洪水橋發展區創造15萬個就業機會，那麼新區居民即可當區就業，那就不愁跨區上班的交通問題了。但現實又不是我們所期盼！按本港確切的統計數字(2011年人口普查數據)。全港各區都有着其特定的跨區上班上學人口比值。而這個跨區人口比率並不與該區的就業機會成效益比例。即是說並不是該區能創造更多的就業機會，就會有更多的居民能在該區找到工作機會而無須跨區上班，跨區上學的情況也大概一樣。於此我們製備一列表；見附件<2>，其中幾個地區可作參考：

荃灣區比率為52.7%，意即當區**每100人口即有約53人要每日跨區上班上學**。

葵青區為47.0% - 物流，特殊工業地區。

沙田區為48.48% - 商業物流，特殊工業，科技，社會服務等所有就業元素地區。

元朗區是50.5%，屯門區為41.3%，兩區平均為45.9%

我們取荃灣區作例子其因是荃灣區的比率**52.7%竟是全港最高**，但卻有齊所有將來洪水橋發展區所標榜能創造就業機會的元素，即如它有商業，特殊工業，物流，社會服務等。

依此可以預見如果將來洪水橋區新增人口17萬3千人，則會產生約79,400跨區上班上學人口。(173,000*0.459)但此時西鐵已無載客容量。**洪水橋發展區無持續發展的條件**。

(c) 在沙中線大圍至紅磡段建成後，西鐵線將成為東西走廊的一部分，鐵路會貫通新界西北、尖東、紅磡、九龍東、大圍、馬鞍山至烏溪沙。你認為是否應視乎東西走廊的實際使用情況才決定屯門南延線及洪水橋站的未來路向，以避免東西走廊出現擠逼現象？為甚麼？

「白馬非馬」；「西鐵線」非「東西走廊」，南延線及洪水橋的發展路向必然以鐵路運輸系統有否容量達至西北區居民往市區的目的。烏溪沙多不是本區居民的目的地。

(d) 整體而言，你認為屯門南延線及洪水橋站在甚麼情況下值得興建？為甚麼？

之前已經詳析**南延線及洪水橋站的設置會削弱西鐵線的運載量共18.4%(14+4.4%)**，對地區發展絕對是負面。絕對是**不可能持續的發展**。

對於洪水橋區之發展，不見得沒有「洪水橋站」就不能發展該區。該區現有「天水圍站」，祇要把新建設都移靠該站，其他的房屋規劃，就業建設，依然圍繞「天水圍站」500米內進行。豈非最高效，最節省成本？而最大利點是可絕對有力地**遏止本區的樓價飆升**，何須甚麼的雙辣招，限尺單位，港人港地！當然如果香港政府**銳意要製造及栽培地產霸權**，則這個洪水橋發展項目則絕不能稱得上是**以人為本的發展**矣。

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。

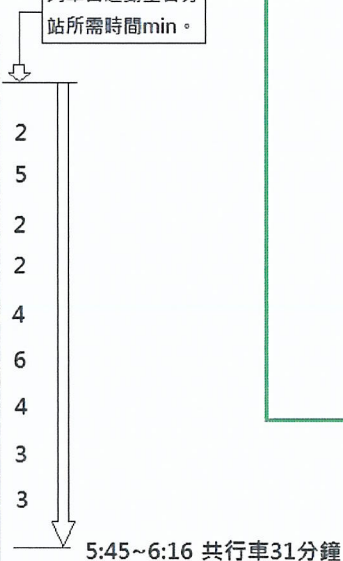
西鐵綫往紅磡方向（下行）有兩班頭班車分別從屯門及尖東開出。

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

列車自起動至各分
站所需時間min。



西鐵線每小時班次上限為20班每小時絕不可能開出每小時28班

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。所以西鐵的列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。^{**}

所以西鐵線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。

真個是人有多大膽
列車班次多大產！

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。

由於啱接沙中線，西鐵線不可能掛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

這數字與2011年時路政置鐵路拓展處資料表明西鐵線的載客容量為繁忙時段單方向可達75000人次，數字相差不算太遠。而當年滿載率已達67%，即載客餘額祇有25000人次。列車現時仍只掛7卡。

不過事隔3年，2014年4月9日，一眾官員議員包括田北辰，梁耀忠范國威及時任運輸及房屋局副局長邱成武等，實地試搭繁忙時段的西鐵，要等至第三列火車才能上到，當時報紙報導邱局長等到[面都黑埋]。說明現時的7卡列車，早已不敷需求，現在當應以8卡載客，以應目前所需。但別忘所謂25000餘額，相信必會於隨後兩三年內，屯門元朗陸續遷來人口(未算洪水橋新發展區)，很快又會全數透支耗盡。試問新發展區之173000人口將又新增79400跨區上班上學人口。

這樣的發展規劃，還不算是災難性的發展！

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		
23:53 - 00:15		10 - 12	11	

** 上表拙自西鐵線-香港鐵路大典

* 西鐵官方表明最密班次

依據香港人口普查2011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	總人口2011	2015	跨區上學人口	跨區上班人口	跨區上班上學總人數	跨區上班人數比率%	跨區上班上學人數比率%
元朗區	578529	612000	56688	224760	281448		48.65%
屯門	487546	500100	18778	174974	193752		39.74%
元朗+屯門	1066075	1112100	75466	399734	475200.00		44.57%
沙田	630273	63600	46979	245541	292520		46.41%
荃灣區	304637	307800	25070	111839	136909		44.94%
葵青	511167	510800	40021	193629	233650		45.71%
油尖旺	307878	323900	21875	92369	114244		37.10%
灣仔	152608	157100	9014	45423	54437		35.67%
官塘	622152	638100	43937	203177	247114		39.72%

**



*上圖取自第三期發展的諮詢文件

規劃研究文件聲稱會新創就業機會 150,000 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，其中沙田、葵青及荃灣區為典型的包含上圖所有“就業機會”元素地區**，我們可以在這些地區內，可找到如上表的企業科技（科學園），辦公室，港口物流，零售餐飲酒店等，但它們的跨區上班上學人口比率皆高企於 45-46.5% 之間。而現時的元朗區，幾為全港各區最高的跨區人口比率 48.65%！元朗屯門兩區平均 44.57%。證明單單增加就業機會，根本不可能解決跨區人口的交通問題。

然後再看次一級的其他商貿發達地區，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 39.72, 37.1 及 35.67%，都與現時屯門區相約。亦即事實證明，增加那些所謂的商业零售，政府機構等的項目，各區仍然會有大量的跨區人口。增加就業機會，實際不會對新發展區在交通疏導上有明顯助益！

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！唯一會是合理，真的能改善跨區交通的，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！因為新發展區將新增人口 17 萬 3 千人，而按屯元兩區平均勞動人口參與率 60.25% 算，須提供 10 萬個就業，又按跨區人口比率計算，更會新增跨區人口 77,000 人 (173,000 x 0.446)，減除現時西鐵繁忙時段的載運餘額 25,000 人次 (按 2011 年統計算)，則每天又會額外多出 5 萬 2 千人擠在西鐵西北區的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。

註：本港整體人口總數由 2011 年至今 2015 共增約 23,5000，上班上學人口參數基本相差不大。

**沙田、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。

1. 人口特徵

選區	人口		
	男性	女性	合計
(M01) 豐年	10 182	12 409	22 591
(M02) 水邊	8 520	10 404	18 924
(M03) 南屏	7 957	9 031	16 988
(M04) 北朗	7 718	8 605	16 323
(M05) 元朗中心	9 140	11 267	20 407
(M06) 鳳翔	10 476	12 488	22 964
(M07) 十八鄉北	10 002	11 718	21 720
(M08) 十八鄉南	10 968	12 593	23 561
(M09) 屏山南	7 716	8 745	16 461
(M10) 屏山北	9 815	11 023	20 838
(M11) 廈村	6 573	7 589	14 162
(M12) 天盛	9 942	11 064	21 006
(M13) 瑞愛	9 032	9 766	18 798
(M14) 瑞華	8 912	9 674	18 586
(M15) 頌華	5 046	5 311	10 357
(M16) 悅恩	9 312	9 823	19 135
(M17) 富恩	9 272	10 015	19 287
(M18) 逸澤	9 549	9 836	19 385
(M19) 天恒	11 351	11 594	22 945
(M20) 宏逸	10 032	10 473	20 505
(M21) 晴景	9 443	10 072	19 515
(M22) 嘉湖北	10 041	12 553	22 594
(M23) 慈祐	10 236	10 797	21 033
(M24) 天耀	10 093	10 730	20 823
(M25) 嘉湖南	8 782	10 093	18 875
(M26) 頌栢	7 090	7 967	15 057
(M27) 錦綉花園	6 707	9 266	15 973
(M28) 新田	8 891	10 587	19 478
(M29) 錦田	5 259	6 103	11 362
(M30) 八鄉北	5 560	6 127	11 687
(M31) 八鄉南	7 959	9 230	17 189
總計	271 576	306 953	578 529

種族	人口		
	男性	女性	合計
華人	265 375	284 162	549 537
印尼人	86	10 713	10 799
菲律賓人	283	5 506	5 789
尼泊爾人	2 322	2 185	4 507
巴基斯坦人	1 337	1 045	2 382
白人	691	545	1 236
其他	1 482	2 797	4 279
總計	271 576	306 953	578 529

華人比例 (百分比)	97.7	92.6	95.0
------------	------	------	------

年齡組別	人口		
	男性	女性	合計
0 - 4	10 694	9 938	20 632
5 - 9	12 030	11 161	23 191
10 - 14	17 980	16 975	34 955
15 - 19	22 240	21 195	43 435
20 - 24	20 406	21 372	41 778
25 - 29	19 581	26 365	45 946
30 - 34	18 551	26 762	45 313
35 - 39	19 970	28 030	48 000
40 - 44	20 854	28 389	49 243
45 - 49	25 512	30 497	56 009
50 - 54	26 372	26 488	52 860
55 - 59	18 587	18 247	36 834
60 - 64	13 214	12 336	25 550
65 - 69	7 312	6 748	14 060
70 - 74	6 865	6 579	13 444
75 - 79	5 568	6 042	11 610
80 - 84	3 531	4 886	8 417
85 +	2 309	4 943	7 252
總計	271 576	306 953	578 529

年齡組別	人口比例 (百分比)		
	男性	女性	合計
0 - 14	15.0	12.4	13.6
15 - 24	15.7	13.9	14.7
25 - 44	29.1	35.7	32.6
45 - 64	30.8	28.5	29.6
65 +	9.4	9.5	9.5
所有年齡組別	100.0	100.0	100.0
年齡中位數	38.6	38.5	38.6

婚姻狀況	人口		
	男性	女性	合計
從未結婚	78 225	82 109	160 334
已婚	141 000	146 824	287 824
喪偶	3 558	21 411	24 969
離婚	6 632	16 285	22 917
分居	1 457	2 250	3 707
十五歲以下人士	40 704	38 074	78 778
總計	271 576	306 953	578 529

十五歲及以上從未結婚人口比例 (百分比)	33.9	30.5	32.1
----------------------	------	------	------

慣用語	人口		
	男性	女性	合計
廣州話	244 697	269 291	513 988
普通話	2 303	4 087	6 390
其他中國方言	7 977	10 102	18 079
英語	1 585	7 064	8 649
其他	3 830	5 990	9 820
五歲以下或失去語言能力人士	11 184	10 419	21 603
總計	271 576	306 953	578 529

2. 教育特徵

教育程度 (最高就讀程度)	人口		
	十五歲以下	十五歲及以上	總計
小學及以下			
未受教育/學前教育	27 854	27 261	55 115
小學	32 856	83 687	116 543
中學/預科			
初中	17 914	105 306	123 220
高中/預科	154	176 576	176 730
專上教育			
文憑/證書課程	-	22 791	22 791
副學位課程	-	20 669	20 669
學位課程	-	63 461	63 461
總計	78 778	499 751	578 529

二十歲及以上非就學人口具專上教育程度比例 (百分比)	20.1
----------------------------	------

3. 經濟特徵

經濟活動身分	人口		
	男性	女性	合計
工作人口			
僱員	124 818	123 470	248 288
僱主	10 027	3 589	13 616
自僱作業者	14 258	4 343	18 601
無酬家庭從業員	443	1 045	1 488
不在工作人口			
料理家務者	2 916	50 249	53 165
學生	56 773	54 427	111 200
退休人士	30 459	36 665	67 124
其他	31 882	33 165	65 047
總計	271 576	306 953	578 529

勞動人口	159 032	140 464	299 496
勞動人口參與率 (百分比)	68.9	52.2	59.9

上課地點	於香港院校就讀全日制課程的人口		
	同區就讀	跨區就讀	總計
香港島	2 720	9 247	39 937
九龍	39 937	4 784	110 725
新市鎮	4 784	110 725	48.8
新界其他地區	110 725	48.8	
總計	110 725	48.8	

註釋：# 這是指上課地點與居住地點是在同一新市鎮內或同在本區議會分區非新市鎮的地區內。

總跨區上學人數 56688

工作地點	工作人口		
	男性	女性	合計
同區工作	11 788	15 953	27 741
跨區工作			
香港島	19 727	16 454	36 181
九龍	29 235	26 604	55 839
新市鎮	47 113	41 330	88 443
新界其他地區	12 465	7 744	20 209
無固定地點/水上	19 409	4 679	24 088
於家中工作	1 489	17 299	18 788
香港以外地方	8 320	2 384	10 704
總計	149 546	132 447	281 993
工作人口	7.9	12.0	9.8

註釋：# 這是指工作地點與居住地點是在同一新市鎮內或同在本區議會分區非新市鎮的地區內。於家中工作的人士並不包括在內。

總跨區上班人數 224760

總跨區上班上學人數 56688 + 224760 = 281448

總跨區人口比率 281448 / 578529 = 48.65%



最令人不解的是發展局竟取消屯荃線的計劃!

本來屯荃線可讓西鐵成為一完整的環迴線，是雙腿往返市區，是最高效率的西北區鐵路系統!

可見現今的第三期發展方針，

< 絕非 > 以人為本，也非可持續發展的規劃

以常識分析，西鐵線乃集體運輸鐵路。從功能上，及實際操作上，它非同其他的鐵路系統如東鐵，沙中線或全港地鐵。它的主要功能是把新界西北區(元朗屯門)的搭客直接載往九龍市區。由於元朗屯門區本身已建有非常完整及細緻的輕鐵交通網絡，是故元朗屯門區內交通居民必選輕鐵而不上西鐵，尤其早晚繁忙時段。由是之故，西鐵屯元區之各分站，如兆康，天水圍，朗屏元朗，根本不會有搭客中途下車，騰出空位，讓那些那些急於往九龍的搭客中途上火車。本區居民都知道每朝早上繁忙時段，所有西鐵中途站，兆康，天水圍，朗屏元朗，火車到站時都見車上早塞滿乘客而無法上車，要等很多班車才能登車，這些都是不爭的事實。

我們來看西鐵列車資料:

日製近畿川崎列車: 現時7卡，載客3 1 4 2人，將來掛8卡則可載3 5 9 4人。

如以最頻密班次每3分鐘一班，即每小時20班祇可共疏導6 2 8 40人。

就算日後掛滿8卡，乃達最高容量的72000人。

西鐵行車效率推算

以屯門至紅磡共距35.3km，中間10個分站全程37分鐘。假設列車如無分站可以全速由屯門直往紅磡以130Km/hr全程只16.3分鐘，時在由於停10站效率降至56%，平均每站減慢2分鐘。如再加一**洪水橋站**行車時間將再延長至39分鐘，計為共減5.1% $\{1 - (37/39) * 100\}$ ，相當於75000人次(官方數據)的共減3825人次/hr。增一洪水橋站等於西鐵每小時載量減少一整班列車的載客量。

勿忘後續更有往古洞的北環線及屯門南延線，屯門站變成第1中途站 必又再進一步，大大削弱現時西鐵的行車班次，可以預見，西鐵的擠擁程度不斷惡化，無不令人心寒!

依以上推斷，洪水橋新發展區，增設洪水橋西鐵站實乃**負可持續發展**的計劃。

西鐵線與洪水橋新發展區

此圖由本關注組改編

附件<4>

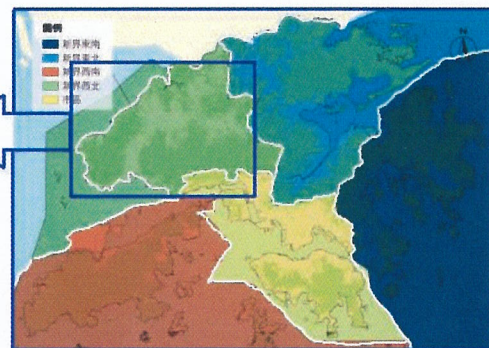
新界西北區計劃10年內陸續落成的房屋規劃

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。



「洪水橋新發展區 規劃及工程研究」 的研究範圍

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。

幹嗎還要日思夜想甚麼的新界東北，古洞粉嶺，見鐘插針，填海等等！

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	就業安排完全失衡	

問題的徵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68萬跨區人流嗎？

西鐵最大容額75000/hr，68萬人要9個小時才能疏散！但參考顧問報告，(6.7節)西鐵線每日的載客量實際祇有36萬。68萬人可能要18小時才能疏散！

洪福邨及54區都已完成或正在進行中，亦即西鐵的所有載客容量用完。其後的發展計劃，跨區交通，何以為繼！