

屯門區議會
新界屯門屯喜路一號
屯門政府合署二樓



TUEN MUN DISTRICT COUNCIL
2/F, TUEN MUN GOVERNMENT OFFICES,
1 TUEN III ROAD,
TUEN MUN, N.T.

本處檔號 Our Ref.: HAD TM DC/13/15/DC/20

來函檔號 Your Ref.:

電話 Tel.: 2451 3034

傳真 Fax.: 2451 1598

傳真文件：共 11 頁

(傳真號碼：2537 1851)

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓
立法會主席
梁君彥議員，GBM, GBS, JP

梁主席：

關注「明日大嶼」計劃對屯門區的影響
要求分拆研究屯門西南至大嶼山鐵路發展

屯門區議會於 2020 年 10 月 5 日舉行的第五次特別會議上討論題述事宜，除了就「明日大嶼」計劃表達意見，議員亦有就應否將屯門西南至大嶼山鐵路發展項目從「明日大嶼」計劃中分拆出來作商討。經討論後，屯門區議會議決去信 賁會反映意見，指區議會雖未就分拆鐵路發展項目達成共識，但一致反對「明日大嶼」計劃。

隨函夾附屯門區議會第五次特別會議記錄（初稿）摘錄，以供參閱。懇請 賁會認真考慮本區議會的意見，並盼早日賜覆。如有查詢，請與屯門區議會秘書劉振輝先生（電話：2451 3034）或屯門區議會助理秘書陳美庭女士（電話：2451 3036）聯絡。

屯門區議會主席陳樹英

2020 年 11 月 20 日

連附件：

1. 屯門區議會文件 2020 年第 78 號
2. 屯門區議會第五次特別會議記錄（初稿）摘錄

致：屯門區議會大會

關注「明日大嶼」計劃對屯門區的影響 要求分拆研究屯門西南至大嶼山鐵路發展

特區政府於 2020 年 7 月向立法會財委會提交文件，要求撥款 5 億 5,040 萬元以進行「明日大嶼」可行性研究 (768CL— 中部水域人工島相關研究；下稱「相關研究」)。當日會議未及討論這個項目，而我們對以人工島方式大規模填海則表示反對！

「相關研究」涉及的項目眾多，而其中一個範圍，是紓緩新界西北居民「現正面對」的交通問題。那就是說，這個問題迫在眉睫：故應從速分拆處理，而不應與是否發展中部水域人工島之類的研究掛勾。

「相關研究」內的一條「優先鐵路連接」項目，前半段是西起屯門西南（望后石）、沿屯門海濱建至大欖、繼而跨海連接北大嶼山的鐵路；後半段則是由大嶼山延建鐵路至經中部水域人工島連接港島（見附件一）。這個項目亦應予分拆，將與屯門有關的前半段（屯門西南至大嶼山）作更優先處理！

回顧鐵路研究的發展，早於 1994 年發表的鐵路發展研究報告，已提及西鐵的伸延發展的其中一個可能性，是沿海建鐵路至掃管笏一帶、之後跨海連接大嶼山的欣澳（當時稱為「陰澳」）。而至 2014 年，政府公佈鐵路發展檢討報告，則否決興建屯荃鐵路，而支持興建屯門南延線至屯門碼頭區。由此觀之，政府就屯門區下一階段的鐵路發展構思，是由屯門西南一帶沿海建鐵路至掃管笏或大欖、並跨海接駁大嶼山（欣澳）。接駁欣澳，可連結東涌線轉乘往港島、及將西鐵發展為「環迴鐵道」，對紓緩新界西北交通有相當幫助。此外，我們亦留意附件一中有屯門望后石至龍鼓灘的「優先道路連接」項目，亦建議作分拆研究。

回顧特區政府的工程發展進度：西鐵屯門南延線原定 2019 年興建，2022 年完成；但最新的說法是 2023 年動工，2030 年完成！毫無爭議的項目，也可能延誤八年；則上面屯門西南至大嶼山鐵路的研究，若與中部水域人工島掛勾，單是研究已經需時 42 個月（因不少環節遭受反對，需時將會更長），對於紓緩新界西北居民「現正面對」的交通問題，可謂遠水難救近火！

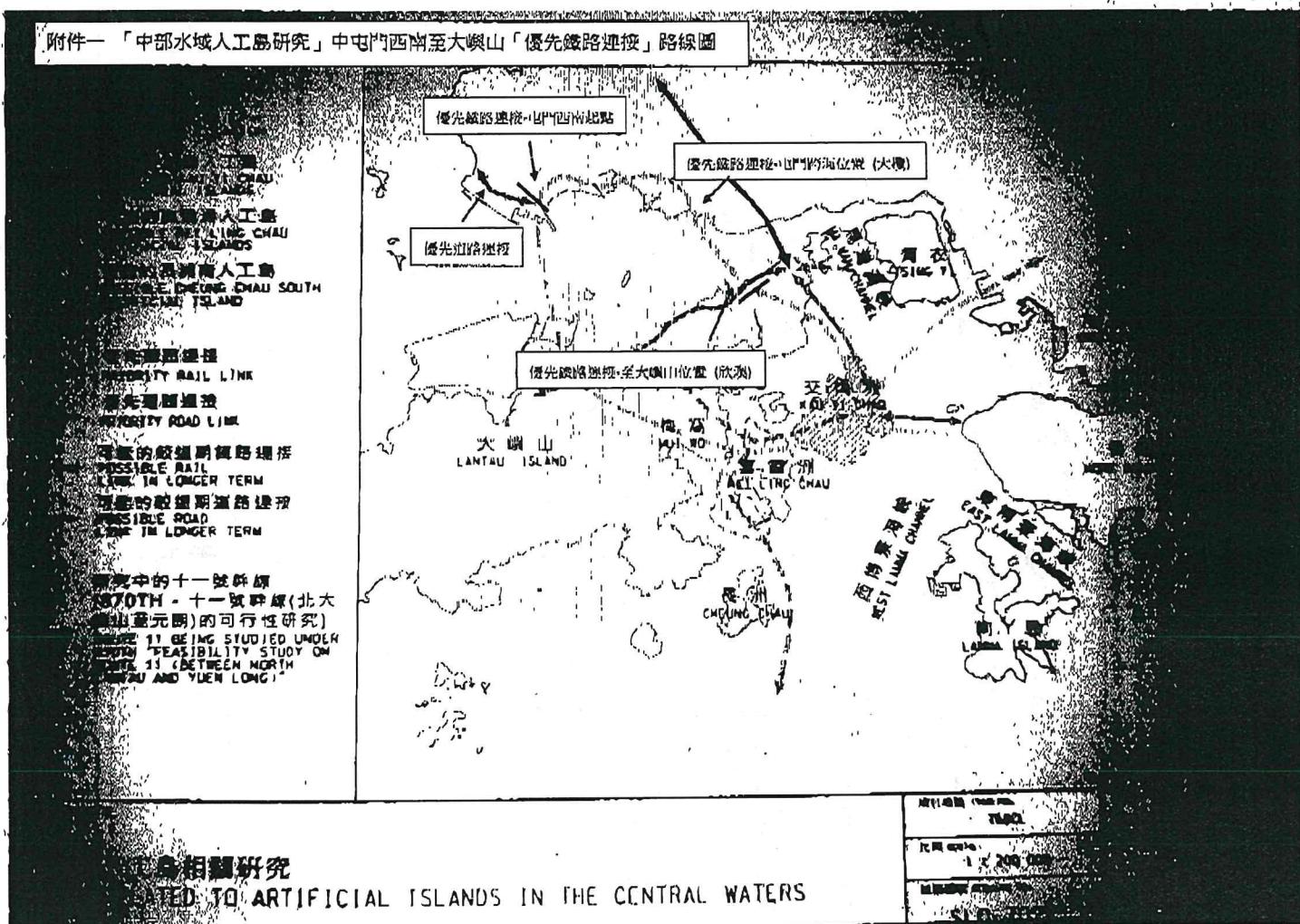
新界環迴單車徑亦前車可鑑：不是很龐複的工程，最後仍要分拆開展，才續步完成。鐵路發展屬基建項目，性質上應該先於人口發展。而觀乎屯門西南、屯門東、大欖、東涌、大嶼山等地區的發展，興建屯門西南至欣澳鐵路已是時機成熟不必再等。為此，我們重申：要求將屯門西南至大嶼山的鐵路研究由「768CL— 中部水域人工島相關研究」分拆而作獨立處理，並加速開展。

祈請土木工程拓展署派出代表回應。

請各位議員指正及支持！

文件提交人：
陳樹英 黃麗端 何杏梅
馬旗黎駿穎 盧俊宇

2020 年 9 月 3 日



負責人

屯門區議會第五次特別會議
會議記錄（初稿）

日期：2020年10月5日（星期一）

時間：下午2時30分

地點：屯門區議會會議室

I. 討論事項

(F) 關注「明日大嶼」計劃對屯門區的影響 要求分拆研究屯門西南至大嶼山鐵路發展
(屯門區議會文件 2020年第78號)
(土木工程拓展署的書面回應)

1. 主席表示，秘書處收到土木工程拓展署的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各議員參閱。

2. 身兼文件第一提交人的主席補充表示，屯門區議會反對「明日大嶼」計劃，指出現時推行這個萬億元的計劃是非常不合時宜，因經濟下行，公帑需要用在支援受疫情影響的市民身上，因此要求政府煞停這個計劃，尤其是中部人工島的研究，不但花費達數億元，還需時四年完成，實難以接受。與此同時，她表示屯門區議會強烈反對將「屯門西南至大嶼山鐵路發展」這項目納入「明日大嶼」的計劃中，因翻查過往文件，早在1994年政府公布的「鐵路發展策略」中，已界定這鐵路為「外西部走廊」，連接西鐵線，作為西鐵下一期發展，而當時還未有中部人工島的計劃。她續指，當年西鐵的第一期發展連接至天水圍而已，若非屯門公路發生石塌，西鐵線可能不會連接至屯門。而第二期發展計劃是連接至大欖，跨海至大嶼山，再連接至港島，但後來因維多利亞港在《保護海港條例》下不能被填海，無法連接港島，以致整個計劃暫緩。現在西鐵線已大致完成，鐵路已連接屯門市中心及之後至屯門碼頭，所以需要部署下一期的發展，由屯門西南沿海連接至掃管笏，然後至大欖，最後到大嶼山（欣澳）。因此，此項目應作為獨立項目，為「外西部走廊」而不應納入「明日大嶼」計劃。

3. 何杏梅議員表示反對「明日大嶼」計劃，因該地方不適宜建樓房，亦會用盡政府儲備，而且於現今經濟環境下，不應花費五億多元作研究。她續指，屯門仍需要多一條鐵路或者道路，因此希望將屯門的鐵路項目與「明日大嶼」計劃分拆處理。她預期本年10月的立法會會議會商討「明日大嶼」計劃，希望屯門區議會能致函立法會反映意見。另外，她希望這項目能交予屯門區發展及規劃工作小組作長期跟進。

4. 江鳳儀議員表示，發展局代表曾於2019年3月15日出席上屆屯門區議會會議時，硬銷「明日大嶼」計劃，但因涉及填海工程，費用昂貴，因此當時區議會要求撤回計劃。因計劃成本高昂，超支的機會

負責人

很大，區議會亦擔心會如港珠澳大橋、高鐵線及沙中線等計劃般重蹈覆轍。同時，填海工程會對環境及海洋造成污染，因此建議先由土地供應專責小組研究計劃，而不應動用庫房過萬億元儲備推行。她表示，政府如此不惜工本，動用過萬億元建設人工島以興建房屋，但現在土地並非不足，政府可考慮平均分配土地，善用低使用率或閒置土地，如棕地、軍地、軍營、粉嶺高爾夫球場及未善用的政府用地等，均可劃作房屋土地，根本不需要建設人工島去增加土地供應。再者，香港作為彈丸之地，地方細小，但政府每天提供限額讓內地人到香港居留，使土地長期供不應求，因此政府應有長期規劃，不應見步行步，加上以「見縫插針式」建樓，若附近的配套設施不足，只會引致更多問題，就如屯門至赤鱲角連接路，都帶來不少問題。她認為政府花費巨額建設人工島，對香港市民是不公道，區議會反對有理。

5. 黃丹晴議員表示，反對「明日大嶼」計劃，指出填海區域由交椅洲至長洲，範圍太大，海砂量足以興建多個機場，難以有足夠數量供應。與此同時，他慶幸屯門區議會還有空間討論「明日大嶼」計劃，因離島區議會的主席曾以《區議會條例》第 61 條為由，不讓議會討論相關計劃，即使計劃涉及當區建設，議員仍無法就此表達意見。另外，他提及在 2016 年曾就連接欣澳的大橋向局長查詢，當時認為已有汀九及屯赤公路的計劃，欣澳又沒人居住，又何須多建一條大橋連接，後來他才發現政府在規劃上是「完全掛鈎」，為了另一個新發展區而忽視了當區居民的福祉，就如寬頻公司只向新客戶提供優惠，舊客戶則被漠視。因此，政府應顧及當區居民的感受，讓市民較容易接受計劃。雖然他認為沒有人工島，跨海大橋本身是多餘的，但多一條橋總比少一條橋好，故跨海大橋可視作汀九及屯赤的後備，方便東涌及屯門區居民。

6. 馬旗議員表示，希望將「明日大嶼」計劃的前期工程分拆研究，因擔憂「明日大嶼」計劃胎死腹中或受到阻撓，而導致屯門區居民無法從另一途徑出入市區。因應屯門的發展，龍鼓灘等地區的人口增加，西鐵綫又已經飽和，屯門急切需要另一路線出入市區，而鐵路延線通往大嶼山，再接駁東涌綫，是可行方案。可是，政府以「捆綁式」方法推行「明日大嶼」計劃，強迫議員通過，否則一拍兩散，屯門西南延線都不能興建。因此，他希望政府能優先處理屯門西南延線，不要如 11 號幹線般，需要完成「明日大嶼」計劃後才興建，最終可能被拖延多年後不了了之。

7. 羅佩麗議員對題述文件感到疑惑，指出議員們反對「明日大嶼」計劃，希望將屯嶼鐵路從計劃中分拆出來獨立研究，表面上雖解決了屯門居民通勤交通的問題，但變相可能要硬撐「明日大嶼」計劃，因為如不在交椅洲建人工島，屯嶼鐵路就會出現致命缺陷，如黃丹晴議員提及，屯嶼鐵路可能沒用，甚至令屯門居民更加不便。在沒有人工島的前設下，屯嶼鐵路的終點站設於欣澳，假如屯門居民乘搭鐵路到

負責人

欣澳，需要轉乘東涌綫才能到港島，但東涌新市鎮擴建計劃正在進行，人口預計由現在 12 萬急升至 27 萬多，同時鑑於過去香港新市鎮失敗的設計，東涌及屯門的大部分市民需要跨區工作，因此在繁忙時段，兩個新市鎮的通勤人流會集於欣澳，對於紓緩人流必定大打折扣，屯嶼鐵路變得物無所用。再者，機場快綫與東涌綫共用部分路段，增加班次幅度有限，以及東涌東站和東涌西站預計於 2029 年落成，相信到時必定加重東涌綫的負擔，列車駛至欣澳站已經爆滿，由屯門出來的市民未必能乘搭東涌綫到港島，最後會轉移使用屯赤公路，而屯嶼鐵路的定位猶如雞肋。由於區議會堅決反對「明日大嶼」計劃，不能為了得物無所用的屯嶼鐵路而硬撐「明日大嶼」，因此希望議員能就分拆屯嶼鐵路項目多作解釋，以釋除大家的疑慮。

8. 主席澄清文件的目的是要求將「屯門西南鐵路」分拆出來研究，成為獨立項目，如繼續保留在「明日大嶼」計劃中，可能到最後會被全部否決。

9. 土木工程拓展署鍾樂展先生回應表示，關於分拆屯嶼鐵路項目，交椅洲人工島預計有 40 至 70 萬人口，以此人口基礎，會有較強的理據發展屯嶼鐵路，而人工島的發展與對外交通配套是環環相扣，為了讓計劃內的研究能充分銜接及互相配合，在人工島的研究中會包括屯嶼鐵路的運輸基礎研究，因此並不建議把屯嶼鐵路項目分拆出來。就有議員提出反對「明日大嶼」計劃，鍾先生補充至於整個中部水域人工島項目（又稱「明日大嶼」計劃），政府提出這項目主要是考慮到項目對香港未來所帶來的大量公眾利益，可分為以下幾點：第一，社會效益方面，人工島能提供約一千公頃的土地，可以提供約 15 至 26 萬個住宅單位，當中七成是公營房屋，對香港長遠房屋和土地需求帶來幫助；其次，香港樓齡老化情況嚴重，根據 2016 年的綜合土地需求及供應分析，若舊樓宇不拆卸，至 2046 年，超過 70 年樓齡的私人住宅樓宇約有 32 萬 6 千間，差不多是 2016 年同樣組別樓宇的 300 倍，因此建設人工島為重建社區提供了空間，長遠促進市區發展；第三，交通運輸方面，交椅洲人工島相關策略性項目，以道路或鐵路形式連接人工島至港島區、北大嶼山及屯門沿海一帶，擴大了全港運輸的整體容量及抗禦力，同時可紓緩現時西鐵及屯門公路的負荷；第四，經濟效益方面，計劃將交椅洲人工島建立為第三個核心商業區，將可提供約 400 萬平方米商業／寫字樓樓面面積，如這核心商業區全面發展，每年可為香港經濟帶來相當大的貢獻。

[此時，張可森議員中斷了土木工程拓展署鍾先生的發言，指他只提及交椅洲的發展，不屬於屯門區的問題。]

10. 主席表示，是項議題關於鐵路發展，並非中部水域人工島，認為政府部門並沒有回應議員的質詢。

負責人

11. 盧俊宇議員表示，有關當局以 2014 年的《鐵路報告》作回應是不合時宜，報告指出當時深井段沒有足夠客量，認為沒有需要興建屯荃鐵路，但時至今日，深井及掃管笏一帶已發展成私人住宅林立的地區，故 2014 年報告內的數據已不準確。另一方面，他認為不應以填海或人工島發展經濟，因為還有粉嶺高爾夫球場及棕地等可以發展。文件的重點是屯門交通，提出屯門人口和屋邨數量愈來愈多，交通已完全飽和，而土地和道路不足，西鐵吞吐量亦已超過百分之百，加上洪水橋的新發展，屯門區未來的交通問題會更趨嚴峻。因此，他質詢屯門區的鐵路發展，以及會否重提屯荃鐵路。

12. 林明恩議員表示，他與羅佩麗議員的看法相似，認為即使分拆出屯嶼鐵路的項目，鐵路只能連接至大嶼山，未能連接到市區，最終只會浪費公帑，未能改善屯門交通。因此，希望能了解分拆出屯嶼鐵路的方案的可行性，以及希望政府官員對市民有所交代，不要使用不準確或過時的數據分析及回應議員問題。

13. 主席回應議員對文件的疑問，表示在 2014 年前，屯門居民不滿乘搭西鐵線必須經過元朗才能到荃灣，屯門區因此和荃灣區合作做研究，倡議屯荃鐵路。屯荃鐵路最終被政府否決，但在西鐵的佈局上見到有「外西部走廊」的構思，即是現在文件提及的連接欣澳的鐵路，與屯荃鐵路有異曲同工的作用。屯嶼鐵路是接駁東涌綫，成為環迴鐵路，讓屯門居民可以雙軌出市區，達到分流的效果。

14. 林健翔議員表示，堅決反對「明日大嶼」計劃，因現在香港有比「明日大嶼」更好的選擇，包括棕地和閒置用地可供發展。棕地有一千公頃，只需丙級物價便可收回土地，無須動用萬億元的填海計劃去建設公營房屋，而且根據本土研究社報告，只需四百公頃土地就可建十多萬個單位，費用不超過五百億元，再加上棕地本身已鋪設水管、鹹水管及電線，只需更改馬路，就足以應付公營房屋需求。同時，他指出粉嶺高爾夫球場和迪士尼第二期擴建計劃涉及兩大片土地，質疑政府為何不優先考慮這些用地。另外，兩幅棕地報告仍未完成，但「明日大嶼」的研究報告已完成，他認為是非常荒謬。另一方面，他反對分拆屯嶼鐵路項目，因為政府可能將「明日大嶼」計劃全部分拆，區議會若支持屯嶼鐵路項目，之後可能被迫支持計劃中的其他項目。同時，鐵路連接至大嶼山或交椅洲，無助紓緩屯門交通情況。因此，區議會應爭取屯荃鐵路，甚至爭取屯門成為第三商業中心，作類似觀塘的發展。他指出政府應牽頭將政府部門搬入屯門，在洪水橋及龍鼓灘的五個公共屋邨相繼落成後，新界西北地區人口將破百萬，勞動人口足夠，加上有屯赤公路、落馬洲口岸等，可以南北通關，屯門有成為商業中心的基礎。屯門若成為商業中心，不但可解決屯門居民的就業問題，讓他們留在屯門工作，不用出入市區，亦可解決屯門交通的問題。

負責人

15. 潘智鍵議員表示，堅決反對「明日大嶼」計劃，並同意林健翔議員的說法，指香港現在有很多更好的選擇處理土地問題（例如棕地）。而且，特首林鄭月娥曾表示北京中央政府全力支持香港繁榮穩定，建議將深圳東部人煙稀少的地方，直接納入香港特區範圍，不用填海，就能擴闊香港特區土地，解決土地問題，此方案只需人大常委的決議。同時，就收回工業區等建議，香港其實有可處理的土地，而並非沒有土地。現在的討論要點在於為屯門居民爭取多一條出市區的道路，卻不一定經過東大嶼，以港珠澳大橋（全世界最長沉管隧道）為例，可考慮直接在欣澳建橋連接西環，而港珠澳大橋都只是花費幾百億元，不用過萬億元，故應有其他更好的方法增建道路讓屯門居民出入市區。因此，他認為政府硬將屯嶼鐵路與「明日大嶼」計劃捆綁在一起，只為強迫市民承擔這個萬億元計劃。

16. 黃麗娟議員表示，民主黨在前年立法會會議中已表明反對「明日大嶼」計劃，因香港有農地、棕地及粉嶺高爾夫球場等，政府應先善用這些土地，才考慮填海。而且，過往填海一般由岸邊開始，而現在計劃在海中心填海建人工島，可參考正在下沉的杜拜棕櫚島這個失敗的例子，人工島可能會出現同樣情況。同時，「明日大嶼」計劃在人工島上建商業中心，一旦出現颶風暴雨，海面有大浪，上班的市民會被困島上，可能需要直昇機救援。另外，她表示現在提出的文件，是為了讓大家集思廣益，提出更好方案，發揮議會作用。此外，她提及屯荃鐵路在兩屆前的區議會提出，可惜不獲政府考慮，而西鐵綫連至錦上路，是因為當初發展錦上路的規劃，可惜最後未如預期，以致現在屯門市民必須繞路出市區，因此希望議會再次爭取屯荃鐵路。

17. 主席表示，「明日大嶼」計劃中提及要急於紓緩新界西北現正面對的交通問題，指出現在新界東擁有三條鐵路（東鐵綫、馬鞍山綫及將軍澳支綫），但人口卻比新界西少。羅佩麗議員剛剛提到東涌人口會增長至 27 萬，東涌綫都未必足夠應付，而屯門及元朗共有 120 萬人口，只有一條鐵路根本沒可能應付所需。此外，縱使不發展中部水域人工島，優先發展棕地，但棕地都主要位於屯門及元朗，新界西人口只會繼續上升，鐵路的需要很大，如潘智鍵議員所言，新界西的人口需求顯示有必要建大橋直接連接至港島，而「外西部走廊」的原本構建沒有中部人工島，只是政府想捆綁通過「明日大嶼」計劃。因此，她希望土木工程拓展署能實事求是，解答新界西交通問題，而非硬銷「明日大嶼」計劃。

18. 土木工程拓展署鍾先生表示備悉議員意見，並會交由「明日大嶼」計劃的負責團隊跟進。同時，他指出政府就新界西現正推展多個大型運輸基建，包括屯門至赤鱲角連接路、11 號幹線及早前在屯門區議會討論的西鐵屯門南延綫，而運輸及房屋局正計劃推展「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」，主要研究運輸基建的策略性布局方案，並會參考最新的運輸規劃，以配合香港整體長遠土地發展的需

負責人

要。他重申交椅洲的 40 萬至 70 萬人口，可為興建屯嶼鐵路提供較強理據。另外，他指出政府正使用多管齊下的方式發展土地，除「明日大嶼」計劃之外，還有洪水橋／廈村新發展區、元朗南發展，以及發展棕地研究等，以解決土地及房屋短缺問題。

19. 巫堃泰議員表示，相關議題的研究及討論都會相當漫長，建議在屯門區發展及規劃工作小組中繼續跟進。同時，他表示若要就相關議題作出獨立研究，可能資金不足，因屯門對外交通工作小組的研究費用已用盡，詢問會否在其他項目中抽取或是明年才開始研究。

20. 甄霈霖議員表示，堅決反對「明日大嶼」計劃，以及反對分拆屯嶼鐵路項目。他指出政府的研究報告，只能了解為屯門與大嶼山的交通建設，考慮範圍狹窄，而關注點應擴闊至珠三角一小時生活圈，因香港政府有意利用「明日大嶼」計劃讓更多內地人居於香港，以減低香港的人口比例。他認為現在應聚焦於發展屯門至市區的鐵路，若政府研究讓屯嶼鐵路興建，但及後需要填海才能連接市區，大家就可能難以抉擇，所以要小心處理分拆屯嶼鐵路項目，因為魔鬼在細節之中。他續指所有政府的鐵路及填海研究，都有預設立場，再交由「紅色資本機構」研究作支持，就如在「反送中」運動中，藝人劉德華都公開表示支持「明日大嶼」，指出如果政府到時大力推動輿論機器，指要發展屯門經濟必須與大嶼山連接鐵路，大家就很大機會「中伏」，因此希望大家小心謹慎處理這份文件。

21. 張可森議員表示，堅決反對「明日大嶼」計劃。他指出「明日大嶼」計劃不但倒錢落海，填海預計花費 440 億元，還要倒砂落海，但購買如此大量海砂是非常困難，若在珠江三角洲購買，是明日張膽與中國的「南海大計」搶購海砂，詢問是否放棄「九段線」宣稱，指出「明日大嶼」的填海工程動用的海砂足以在南海建一個不會下沉的航空母艦。「明日大嶼」以發展香港長遠社會利益為由，但無視國家的需要，爭奪海砂資源，正所謂食君之祿，擔君之憂，質疑如此大量海砂從何購買，以及會否因而阻礙國家的「南海大計」。

22. 曾錦榮議員表示，他只關注居民居住問題。「明日大嶼」計劃只是勞民傷財，但政府又不選擇收回棕地建房屋，因此他指出屯門區有很多待活化的工廈，建議直接拆卸工廈，改劃為興建公營房屋。此外，他指出番禺（寶安縣）自古以來是香港的一部分，建議中國將番禺的管轄權交回香港，直接在番禺興建房屋，然後建橋連接兩地。他提及全球最長的跨海大橋在中國杭州，全長 35.7 公里，只花費千多億建成，而港珠澳大橋則長 29.6 公里，都是花費千多億建成，因此建兩座相似的大橋連接番禺到香港及屯門到港島，都只是花費三千多億。因此，他建議區議會致函政府，要求收回番禺的管轄權。

負責人

23. 朱順雅議員表示，於上屆屯門區議會，發展局副局長廖振新曾到區議會硬銷「明日大嶼」計劃，印象中當日有非民主派議員都對此計劃深表質疑。政府官員表示「明日大嶼」計劃包含了幾個項目可改善新界西交通，包括西部海岸鐵路（屯嶼鐵路）及 11 號幹線，以解決屯門區對外的交通問題，特別是屯門東，因人口日漸增加。她表示相當了解屯門區交通需求的迫切性，但其實屯門東居民未必想興建西部海岸鐵路，因為鐵路走線並非為屯門區解決對外交通問題，而是為了讓內地人更方便來港，區內居民因而有此憂慮及討論。同時，從過去到現在，屯門區議會和屯門大部分居民都期望鐵路能直接連接荃灣，並非轉折地從屯門西經屯門東到欣澳，然後再轉東涌綫到九龍或經人工島到西環。
24. 羅佩麗議員表示，屯嶼鐵路根本不應分拆出來興建，因為屯門居民上班時間乘搭鐵路到東涌時，會遇到東涌居民，轉車時根本難以上車，下班時兩區居民又要爭相上車。因此，她認為這鐵路只用以強迫議員及市民支持「明日大嶼」計劃，假若分拆屯嶼鐵路項目，就會中了政府的圈套。另外，就張可森議員剛剛提及海砂的問題，她指出新加坡是填海最多的國家，海砂主要是在鄰近島嶼偷挖及轉賣而來，由此可見，假若政府不向中國買砂，就會迫使其他人犯罪賣砂。因此，她堅決反對「明日大嶼」計劃及分拆屯嶼鐵路。
25. 黃丹晴副主席表示，回應張可森議員的海砂問題，中國一早已更改海砂出口政策，採購海砂必須在中國以外的國家，變相採購成本會增加。因此，在採購成本大增及大規模採購會阻礙國家發展的前提下，議員應堅決反對「明日大嶼」計劃。另外，他建議原用於「明日大嶼」的 1400 億元，可全數分配至「保就業」計劃，或直接向市民派發，每人可得三萬元，相信沒有人會反對。
26. 朱順雅議員補充有關 11 號幹線的意見，指出該項目同樣被捆綁於「明日大嶼」計劃。根據立法會文件，11 號幹線從屯門公路國際十字路會附近，連去掃管笏，經過陳程李村，因此在會議前，掃管笏村村民交來數百個簽名，反對 11 號幹線的興建。雖然未知走線是否確實，但若有此規劃，她請政府盡早通知村民。
27. 土木工程拓展署鍾先生表示，已備悉議員意見，將交回中部水域人工島的項目團隊跟進。
28. 主席總結表示，在應否分拆屯門西南至大嶼山鐵路的發展項目上仍存在分歧，但反對「明日大嶼」計劃的立場一致，因此，她重申若政府要捆綁「明日大嶼」計劃及屯嶼鐵路項目，絕對不會要求屯嶼鐵路項目上馬。而在鐵路進一步發展上，絕對不排除屯荃鐵路，因這鐵路已經過多年的研究。另外，因此討論文件的前設，意外地討論了「明

負責人

「日大嶼」計劃，區議會一致持反對的意見，會去信立法會表達區議會意見。有關分拆屯嶼鐵路的部分，則會交由屯門區發展及規劃工作小組跟進。

屯門區議會秘書處

日期：2020年11月

檔號：HAD TMDC/13/25/DC/20