屯門區議會第五次會議
會議記錄

日期：2016 年 7 月 5 日（星期二）
時間：上午 9 時 36 分
地點：屯門區議會會議室

出席者：	出席時間	離席時間
梁健文先生，BBS，MH，JP (主席)	上午 9:30	會議結束
李洪森先生，MH (副主席)	上午 9:32	會議結束
蘇炤成先生	上午 9:33	會議結束
古漢強先生	上午 9:33	下午 12:33
陶錫源先生，MH	上午 9:30	會議結束
朱耀華先生	上午 9:35	會議結束
江鳳儀女士	上午 9:30	會議結束
吳觀鴻先生	上午 9:36	會議結束
陳有海先生，BBS，MH，JP	上午 9:30	會議結束
黃麗嫦女士	上午 9:34	會議結束
歐志遠先生	上午 9:45	會議結束
何杏梅女士	上午 9:39	會議結束
徐　帆先生，MH	上午 9:38	會議結束
程志紅女士	上午 9:30	會議結束
龍瑞卿女士，MH	上午 9:33	會議結束
陳文華先生，MH	上午 9:30	會議結束
劉業強先生，MH，JP	上午 9:30	會議結束
陳文偉先生	上午 9:30	會議結束
張恒輝先生	上午 9:30	會議結束
何君堯先生，JP	上午 10:08	下午 12:04
朱順雅女士	上午 9:30	會議結束
曾憲康先生	上午 10:12	會議結束
蘇嘉雯女士	上午 9:38	會議結束
甘文鋒先生	上午 9:30	會議結束
巫成鋒先生	上午 9:30	下午 12:17
葉文斌先生	上午 9:30	會議結束
楊智恒先生	上午 9:30	會議結束
甄紹南先生	上午 9:30	會議結束
譚駿賢先生	上午 9:30	會議結束
劉振輝先生(秘書)	民政事務總署屯門民政事務處高級行政主任(區議會)	

缺席者：
林頌鎧先生

應邀嘉賓：

邱誠武先生	運輸及房屋局副局長
蕭健民先生	運輸署總工程師/交通工程(新界西)
林超宇先生	運輸署總工程師/運輸策劃
何偉基先生	運輸署高級工程師/房屋及策劃/新界西
文景良先生	路政署署理總工程師/新界西北
譚玉英女士	路政署統籌組長/新界西北

列席者：

馮雅慧女士	民政事務總署屯門民政事務專員
梁偉成先生	民政事務總署署理屯門民政事務助理專員(一)
古潔儀女士	民政事務總署屯門民政事務處高級聯絡主任(一)
周嘉年先生	民政事務總署屯門民政事務處高級聯絡主任(二)
陳卓榮先生	土木工程拓展署署理總工程師/新界西 3
鄭國仁先生	教育局總學校發展主任(屯門)
謝勵志先生	食物環境衞生署屯門區環境衞生總監
陶　輝先生	香港警務處屯門區指揮官
蔡秀娟女士	香港警務處警民關係主任(屯門區)
李沛芹女士	房屋署高級房屋事務經理(屯門)
黎啟泰先生	地政總署屯門地政專員
莫慶祥先生	地政總署屯門地政處行政助理(地政)
黃樹恩先生	康樂及文化事務署總康樂事務經理(新界北)
黃應鳴先生	康樂及文化事務署屯門區康樂事務經理
林智文先生	規劃署屯門及元朗西規劃專員
關婉玉女士	社會福利署署理屯門區福利專員
梁佩賢女士	運輸署總運輸主任/新界西北
何嘉雯女士(助理秘書)	民政事務總署屯門民政事務處一級行政主任(區議會)一
余芷茵女士	民政事務總署屯門民政事務處候任一級行政主任(區議會)一

I. 歡迎詞

主席歡迎各與會者出席屯門區議會第五次會議及各政府部門代表列席會議，特別是首次出席本屆區議會會議的劉業強議員、教育局總學校發展主任(屯門)鄭國仁先生及屯門民政事務處候任一級行政主任(區議會)一余芷茵女士。他藉此機會多謝上任教育局總學校發展主任(屯門)唐麗芳女士及屯門民政事務處一級行政主任(區議會)一何嘉雯女士過去為屯門區作出的貢獻。此外，他亦代表屯門區議會恭賀何君堯議員獲委任為太平紳士、陳有海議員獲頒授銅紫荊星章、徐帆議員和龍瑞卿議員獲頒授榮譽勳章，以及屯門區指揮官陶輝總警司獲頒授行政長官公共服務獎狀。

2. 主席續表示，如議員發現會議討論的事項涉及其個人利益，應在討論該事項前申報。他會根據《屯門區議會會議常規》（下稱《會議常規》）第 39（11）條，決定曾就某事項申報利益關係的議員可否就該事項發言或參與表決，可否留在席上旁聽，或應否避席。所有申報利益的個案均會記錄在會議記錄內。

II. 議員告假事宜

3. 秘書表示，秘書處沒有收到議員的缺席申請。

III. 通過 2016 年 5 月 3 日舉行的第四次會議的會議記錄

4. 主席表示，秘書處已於 2016 年 6 月 23 日把上述會議記錄初稿發給各與會者，其後沒有收到任何修訂建議。沒有議員即場提出修訂建議，上述會議記錄遂獲得通過。

IV. 討論事項

(A) 屯門西繞道
(屯門區議會文件 2016 年第 19 號)

5. 主席歡迎運輸及房屋局副局長邱誠武先生，以及聯同他出席是次會議的運輸署總工程師/交通工程(新界西)蕭健民先生、總工程師/運輸策劃林超宇先生、高級工程師/房屋及策劃/新界西何偉基先生、路政署統籌組長/新界西北譚玉英女士、署理總工程師/新界西北文景良先生及土木工程拓展署署理總工程師/新界西 3 陳卓榮先生，就屯門西繞道的議題向議員匯報最新的進展。

6. 邱局長表示很高興與各議員再次會面，尤其今次會議是跟本屆新上任不久的議員首次會面。他就延遲遞交討論文件表示歉意，並解釋是因局方就屯門西繞道議題有最新的想法和資料交代，希望能將之納入討論文件之內。邱局長先簡介是項議題的背景，指出去年局方提交的方案建議南段隧道出入口連接青田路，同時擱置 2010 年走線方案的北段高架道路。議會當時認為北段的方案難以推進，而議會對南段方案亦持不同意見。有議員認為方案未能解決所有問題，但亦有議員

認為方案對屯門市中心及皇珠路的交通能起正面作用；亦有建議考慮在北面增設一個出入口。因此，局方就屯門西繞道北段多建一個出入口進行研究，相信新方案會對將來的跨境交通帶來幫助，亦有利於洪水橋的發展。

7. 路政署文景良先生隨後透過投影片（見附件），向議員簡介最新的走線方案和兩個有關震寰路與青田路交匯處的新改建方案。他表示，在2015年3月3日舉行的屯門區議會會議上，他們曾匯報屯門西繞道工程項目的初步檢討並提出修訂的建議，有關修訂主要包括將2010年走線方案改為連接屯門第40區至青田路的全隧道走線方案，同時擱置2010年走線方案的高架道路部分，並優化震寰路與青田路交匯處的設計。綜合各持份者對屯門西繞道走線方案提出的意見及考慮新界西北地區的最新發展後，署方現建議保留較早前擬議接駁青田路的隧道出入口，以維持屯門西繞道的主要交通功能，即分流來往屯門至赤鱲角連接路的交通，疏導對屯門公路（市中心段）及皇珠路一帶的交通負荷，並紓緩屯門區內的交通情況。另一方面，署方吸納各方意見並經研究後，建議在屯門西繞道增加一段隧道接駁至港深西部公路，為規劃中的洪水橋新發展區及其他發展，提供多一條連繫新界西北對外交通的道路，以應付該區長遠的發展需要。根據最新建議的走線，使用屯門西繞道的車輛將可以選擇前往青田路或港深西部公路，再而通往新界西北其他地區。新建議的走線將有助改善新界西北的整體布局，促進屯門區主要道路（包括青田路及其附近道路）的交通分流，進一步減低工程項目對周邊居民的影響。經初步評估，相信新走線能夠在技術可行性、環保以及交通功能等各方面取得平衡。

8. 路政署文先生續就2010年走線方案中震寰路與青田路交匯處的設計，以及兩個最新的改建方案作出比較。該兩個方案旨在減低對毗鄰建生邨和大興邨在環境、空氣及景觀上的影響，新改建方案（一）大致將2010年方案中迴旋處的面積縮減及降低交匯處的路面高度，以減低對周邊景觀的影響。此方案的路面較周邊地面高約3米，而其他方面則大致與2010年方案的設計相若，盡量發揮交匯處的功能，以應付往來各方向的交通需求。而新改建方案（二）將不會採用迴旋處，而大致維持現有交通燈號路口的運作模式，以應付往來各方向的交通需求。對比2010年方案，此方案的所需面積較小，路面的高度亦可降低，較周邊地面高約2米。此外，在交通燈號路口下會加建一段地下行車通道，用以優化其交通功能，將來車輛可使用這條加建的地下行車通道在無需停車的情況下直接通過該路口，前往屯門公路。因應新改建方案（二）的設計，建生邨對出一段行人道及單車徑需要於附近適當位置重置；而位於建生邨與青松觀之間橫跨震寰路的行人天橋則會改建為行人隧道，方便居民。

9. 路政署文先生指出，新改建方案（二）對景觀的影響最小，原來的2010年方案及兩個新改建方案對空氣質素的影響則大致相若，署

方會因應最新的空氣質素指標作出研究，確保採納的方案符合有關法例。此外，兩個新方案均有助改善噪音問題，署方會於交匯處建立隔音屏障，以減低對周邊住宅的噪音影響；而新改建方案（二）對周邊設施的影響最小，由於施工期間須作出臨時改道安排，署方會考慮不同的興建方式，務求將對居民的影響減至最小。

10. 路政署文先生亦表示，新建議的屯門西繞道走線有助紓緩交通擠塞的情況。就此，他向議員提交有關的評估數據，顯示新建議的走線對屯門區內幾處較為繁忙的相關主要路段的交通影響（詳見附件中交通評估部分）。

11. 有議員同意屯門西繞道增加一段隧道接駁至港深西部公路的建議，好讓赤鱲角而來的過境車輛無需經過屯門市中心。但他認為在新增一段隧道接駁至港深西部公路以後，便無需保留較早前擬議接駁青田路的隧道出入口，以免影響建生邨、大興邨及屯門醫院一帶的噪音及空氣質素。他認為屯門公路往北段現時已常有交通擠塞的情況，擔心接駁青田路的隧道出入口根本無法應付未來的需要，所以並不同意此方案。

12. 有議員對新建議的方案表示失望，認為方案無法改善行車量及廢氣問題，亦會影響西北區、紅橋以至整個屯門的交通擠塞情況。因此，他反對有關的新方案以及聘請專業工程顧問進行評估的建議。

13. 有議員對局方未有依時遞交文件表示失望，並指出文件並無提及新方案對屯門東區的影響，又或連接北大嶼山和元朗的 11 號幹線會否重新開展，以及屯門西繞道於 2031 年完工前屯門公路的交通擠塞問題。他希望局長聽取議員的意見，考慮各道路使用者的權利，再交出詳盡的計劃予區議會考慮。至於新方案對屯門西北區的影響，他留待當區議員作評論。

14. 有議員對新方案表示歡迎，認為局方願意聽取民意，改善 2015 年的方案，而新方案可貫通港深西部公路至望后石的路段，有助紓緩交通擠塞的情況。他續指接駁青田路的隧道出入口令來自元朗或屯門市中心的車輛皆可使用屯門西繞道，故建議局方提交五年及十年計劃書，以釋除議員在這方面的疑慮。他重申表示全力支持新方案。

15. 有議員認為局長已於去年 3 月到區議會作諮詢，對局方開會前一天才遞交文件表示不滿。但他認為新方案令人鼓舞，他所屬政黨一向要求屯門西繞道增加一段隧道接駁至港深西部公路，故他對新方案表示支持。由於屯門至赤鱲角連接路及港珠澳大橋將於 2018-19 年通車，他希望局方能盡快落實新方案，並同時興建建議走線上的兩個出

入口。

16. 有議員表示難以接受新建議的方案，並指新方案會把紅橋區一帶的交通擠塞問題轉移至震寰路及青田路，擔心屆時大量車輛經過震寰路及青田路，導致無法疏導該處的交通。

17. 有議員表示不接受新方案，認為方案只是作出輕微修改，對西北區的交通改善並無好處，而局方則一直以研究作藉口拖延工程。她指新方案會十分影響屯門醫院的使用者；她對新方案未有採納以全隧道形式興建屯門西繞道的建議表示遺憾，希望局方能考慮此建議。

18. 有議員表示原則上支持新方案，但需為細節作出修訂。他認為再為方案爭拗只會拖延時間。他期望局長能帶領議會就細節的修訂召開特別會議，並盡快落實方案。

19. 有議員表示局方過遲遞交文件，令她未能作實地視察。她認為增加一段隧道接駁至港深西部公路是好事，但震寰路及青田路原本的交通量已經很大，再於該處加建屯門西繞道出入口只會加重負荷，故對方案仍有保留。至於兩個震寰路與青田路交匯處的設計方案，她認為方案（二）比較可取，但仍未能解決為周遭民居及醫院帶來的廢氣問題。此外，文件並無提及以全隧道形式興建屯門西繞道的可行性，懷疑局方曾否考慮此方案。她希望局方盡快決定屯門西繞道的設計，並可與內地的環琴道相通，以免阻礙項目發展。

20. 有議員認為屯門西繞道的設計方案已在議會上討論多年，但仍未落實，擔心屯門至赤鱲角連接路通車後對皇珠路造成很大影響。在有關震寰路與青田路交匯處的兩個設計方案之中，她認為方案（二）較好，但仍希望局方能同時考慮議員的意見加入研究。由於局方較遲遞交文件，議員無法仔細研究局方的新方案，故贊成另一位議員的建議，與局方於特別會議上再詳細討論方案。

21. 有議員認為區議會普遍不反對增加出入口接駁至港深西部公路，而他亦支持此雙出入口的方案。但他對局方用了六年時間研究震寰路與青田路交匯處的設計而毫無進展的表現表示遺憾。此外，局方並無考慮工程期間對區內交通的影響。一般而言，交通網絡的設計皆由外環內環相連，故由市中心對外伸延的青田路出入口設計並未能符合整體規劃的需要。

22. 有議員對屯門西繞道工程仍處於研究的階段感到十分失望。他認為局方並無可能迎合每一位持份者的意見，故應在平衡各方面的利益以後，選取最合適的方案，並從宏觀的角度，以簡單的方式去解釋方案對整體社區的好處，然後盡快落實方案，以免重蹈廣深港

高速鐵路的覆轍。

23. 有議員表示原則上支持新方案，原因包括：（i）港珠澳大橋及屯門至赤鱲角連接路兩三年內即將通車，如果沒有屯門西繞道，則所有車輛將由一個出入口往返屯門，屆時將會為屯門的交通帶來混亂；（ii）局方已回應議員的訴求，加開北面的出入口，將本來必經屯門市中心段的車輛分流至港深西部的接駁路段。此外，他認為屯門西繞道完工前，應考慮向屯門至赤鱲角連接路使用者收費，以避免所有車輛皆使用屯門至赤鱲角連接路通往屯門。他亦希望局方能提交港珠澳大橋及屯門至赤鱲角連接路的開通時間表及屯門西繞道的施工時間表。另一方面，他不希望局方在取得議會支持後，先興建青田路出入口，而隔數年後才興建北面的出入口，否則屆時仍會為屯門交通帶來混亂。

24. 有議員滿意局方是次提出的新方案，並指近年新界西的人口增長迅速，令所有交通集中於屯門區。由於居民需倚靠對外交通前往市區工作，故盡快興建繞道至為重要。

25. 有議員認為局方提交新的走線方案是一件好事，但歸納其他議員的意見，大家對由市中心接駁至其中一個隧道出入口的計劃感到擔憂，而局方亦未有為此問題提出解決方法。就此，局方是次提交的文件中只有一個擬議走線，他向局方查詢是否沒有其他可行方案，以解決各方的矛盾。

26. 有議員認為局方所提供的資訊太少，時間亦太倉卒。他指近十年屯門區人口不斷上升，但區內整體發展緩慢，交通規劃上亦只有微細的改善，整體並無進步，故希望局方不要只為配合洪水橋的發展而興建屯門西繞道，而應以屯門為主體去作整體的規劃。他表示增加一個隧道出入口固然為好事，但作為駕駛人士，他亦會選用青田路的出入口進入屯門，故質疑新走線是否能真正疏導交通。此外，他建議將來政府接收大欖隧道時，可將之改為免收費隧道，以吸引駕駛人士使用，藉此疏導車流。他同樣認為需要召開特別會議詳盡討論是項議題。

27. 有議員表示擔心以青田路作隧道出入口會影響該處的交通，尤其大型車輛會為周邊的公共設施如屯門醫院或青松觀等帶來空氣污染等問題。他希望局方再研究一些可行方案，替代青田路作為隧道出入口。

28. 有議員認為議員大致認同新增的北面出入口，但對青田路出入口仍有所保留。他希望局方公開表明未來的研究是否只會對青田路出入口的設計作出微調，或是聘請顧問公司研究青田路以外的選擇。若研

究只包括青田路出入口的設計，他認為研究的效益不大。

29. 邱局長多謝議員的意見，並作出以下綜合回應：

（i） 局方曾考慮不設青田路出入口的可能性及其影響，但車輛如由屯門至赤鱲角連接路直接通往洪水橋，而於屯門市中心沒有出入口疏導交通，則會令皇珠路的擠塞問題日益嚴重。從交通功能方面作考慮，實有需要於青田路設置出入口；但為分擔青田路出入口的負荷，局方亦建議新增北面的出入口；

（ii） 局方明白議員對空氣污染的顧慮，但空氣污染問題不是單一以道路設計去解決。政府早年花費百億資助更換舊款商用汽車，從而改善汽車排放廢氣問題；而自從 2014 年環境保護署實施了新的空氣質素指標，亦大大提高了對管制空氣質素的標準，如道路設計不符合新的標準，環境保護署不會批准有關的設計；

（iii） 局方亦有考慮屯門東面的交通安排，並不會忽略 11 號幹線對屯門交通的作用，稍後當局方有相關建議方案時會再作交代；

（iv） 屯門西繞道此類工程屬策略性工程，需較長時間才能起作用。若各方盡早同意大方向的走線方案，則細節的設計可再作研究及調整；

（v） 局方明白不同分區區份會有各自的考慮，但於研究方案時，如青田路出入口，仍以屯門整體為首要考慮對象。就此，局方願意聽取各方的意見；

（vi） 由於早前的研究主要集中青田路以南的工程技術事宜，是次文件中提及的研究將集中於北面工程的技術難度及對環境造成的影響等。若沒有相關的研究結果作參考，則局方無法作出決策；以及

（vii） 根據最新的港珠澳大橋的工期進展，位於內地水域的主橋分為橋、隧兩部分，其中橋段已經合攏，而隧道段則正在進行中。路政署評估香港段的工程（包括香港口岸及連接主橋的香港接線）於 2017 年底完成。而屯門至赤鱲角連接路通車日期的目標，現時仍然是 2018 年。

30. 路政署譚玉英女士就議員的意見作出以下回應：

（i） 署方就屯門河東面設立出入口曾作初步研究，發現東面的設施較多較密，如屯門河東面近兆康站的架空天橋及很多其他的地下設施。如需要於屯門河底建設隧道，隧道便需更深入地底，亦需於河的東部建設更長的接駁通道，才可令隧道出入口爬升至地面，然後再接駁至較多交匯處的屯門河東面道路，但如此工程的可行性會比較低；以及

（ii） 有關設置青田路接駁出入口的重要性可參考討論文件第 11 段的交通評估。如沒有屯門西繞道，三條主要路段（即皇珠路連接路，屯門公路（虎地段）及屯門公路（市中心段））

於 2031 年將會十分擠塞，故青田路連同北面出入口對於紓緩上述路段的交通皆極為重要。

31. 運輸署林超宇先生表示如屯門西繞道的設計繞過屯門會發揮不到紓緩屯門區內主要道路交通的作用。現時大部分屯門居民會使用屯門公路來往市區，如於青田路設立出入口可為屯門新增一條南北向的幹線，有助紓緩屯門公路（市中心段）及皇珠路一帶的交通流量，亦能方便屯門居民利用屯門至赤鱲角連接路來往北大嶼山。

32. 有議員表示支持港深西部公路出入口盡快開通，並查詢由港深西部公路出入口行車至屯門西北部包括藍地所需時間，他認為如只需三至四分鐘，則紓緩屯門交通的說法並不成立。

33. 有議員認為討論文件中附件 5 的文字表述並不夠具體，當局應提交實質數字，好讓當區議員能評估新方案對當區的影響甚或制定相應的緩解方案。她希望政府日後有進一步資料時提供予議員參考。

34. 有議員重申，他贊成接駁至港深西部公路的出入口但反對青田路出入口的方案。他查問局方會否同時展開兩個地點的工程。

35. 有議員表示四年前一位前任議員極力強調空氣污染的問題，認為汽車廢氣會毒害屯門居民。局方雖然極力強調方案於疏導交通方面的優點，但認為局方應交代有關空氣質素的評估。

36. 邱局長回應指明白大家關心空氣質素的問題，並指局方會於研究工程時進行環境評估，如局方的工程設計不符合 2014 年環境保護署提升了的空氣質素標準，則該署不會批准有關的設計。由於現階段未有新方案的評估報告，局方會於落實方案並完成各方評估後公開有關數字，但他不認同新方案會危害屯門居民的健康。他續表示，理解青田路當區議員對青田路出入口的設計方案會有較大意見，並承諾會研究進一步的優化方案。待局方稍後研究北面隧道的工程時，會一併考慮整體設計，並交代工程時間表。

37. 土木工程拓展署陳卓榮先生指出，現時元朗有多個工程地盤，故有大量重型車輛經由屯門公路通往赤鱲角或葵涌。如將來屯門西繞道落成，又或討論文件第 12 段提及的十一號幹線順利興建，再加上其他西北區的策略性公路，以及洪水橋附近新發展的道路等，西北區的整個交通配套會更為完善，而車輛亦可在無需經過屯門市中心或皇珠路的情況下，往返港深西部公路。

38. 土木工程拓展署陳先生續表示，現時顧問公司對交通評估作出的獨立研究十分科學化，會根據運輸署審批的交通評估模型，因應多項

因素包括（i）市民收入水平；（ii）交通設施費用；（iii）交通工具行車時間；以及（iv）私家車擁有率等，研究交通流量滿載率。土木工程拓展署委託的顧問公司所提交的交通評估報告指出，於 2031 年之前，即使屯門西繞道倘未落成，整體的交通配套仍然足夠。此外，土木工程拓展署及發展局極力支持有關屯門西繞道的研究。

39. 有議員對局方建議的新方案表示歡迎，並建議局方於紫田路新增一個出入口接駁元朗路段，以配合該範圍附近新建的道路，完善到達元朗區的交通網絡及增加整體運輸效益。

40. 有議員認為議員一直提交有關屯門西繞道方案的文件，以及跟進有關的問題，才令局方不得不提出新的建議方案；她擔心如果放棄方案會前功盡廢。她希望局方盡快興建屯門西繞道，並對相關的空氣質素問題表示關注。

41. 路政署譚女士表示，署方亦曾考慮於紫田路新增一個出入口接駁元朗公路段，但由於該路段現時已有多個交匯處包括複雜的藍地交匯處，加上受路段長度所限，於該路段設置出入口將會有道路使用安全問題。此外，如無青田路出入口，來自屯門赤鱲角連接路的車輛，如採用屯門西繞道前往青田路，需要先繞至元朗再向南行才可到達屯門，較有青田路出入口方案需要額外 13 至 14 公里，若於交通暢順情況下以每小時 80 公里行駛，約需時額外十分鐘。由此可見設置青田路出入口的重要性。

42. 邱局長表示局方稍後亦會向元朗區議會作出匯報，並連同該會意見一併考慮。最後，他再次為延遲遞交文件表示歉意。

43. 主席表示原則上支持有關的研究。有關工程已討論多年，議員亦希望工程盡快動工，他理解局方的建議方案已由多個部門合作研究，希望局長能於諮詢元朗區議會後，一併考慮是次議員所提出的意見。他表示會待局長諮詢元朗區議會後，再邀請局長到來區議會作出匯報，以跟進方案發展。

(B) 落實「地區主導行動計劃」
(屯門區議會文件 2016 年第 20 號)

44. 屯門民政事務專員表示屯門民政事務處（下稱民政處）於 2016 年 3 月 1 日就落實「地區主導行動計劃」的三個建議範疇諮詢屯門區議會，並得到議員的支持。及後，民政處已向民政事務總署取得額外資源實行有關的建議項目，並已與相關部門如食物環境衞生署（下稱食環署）及屯門地政處等商討落實計劃的安排如下：

（i） 處理店鋪門前違例擴展事宜

(a) 民政處與各相關部門現時會按地區需要，每數月進行一次聯合行動。為提升聯合行動的成效，民政處、屯門地政處及食環署已同意每三個月進行一次定期聯合行動，並會按需要邀請其他部門配合。鑑於店鋪阻街定額罰款條例將於 2016 年 9 月 24 日生效，在聯合行動期間，亦會發出更多口頭呼籲和宣傳單張，以傳遞有關訊息；以及

(b) 屯門區議會環境、衞生及地區發展委員會（下稱環委會）過往曾與食環署達成共識，於本區訂立三個阻街黑點，即（一）置樂花園；（二）麒麟徑及達仁坊一帶；及（三）仁政街、鹿苑街及啟民徑一帶。因應計劃取得的額外資源，屯門區議員可提出新增兩至三個有需要跟進處理的阻街黑點（即總數為五至六個），以定期進行聯合行動打擊違規行為。

（ii） 處理非法停泊單車事宜

(a) 民政處與各相關部門現時約每兩至三個月進行一次聯合行動。因應計劃取得的額外資源，民政處、屯門地政處及食環署已同意增加定期聯合行動的次數至每兩個月進行兩至三次，而清理工作亦會包括清理行動範圍內造成阻礙或衞生問題的其他雜物。

（iii） 滅蚊/滅蟲工作

(a) 民政處與各相關部門現時已因應需要進行滅蚊及滅蟲工作。為加強成效，民政處工程組會按照屯門區議會早前的意見，把青山灣海濱長廊納入定期剪草計劃內；屯門地政處亦會聘用額外的外判服務，以加強政府土地上的剪草工作；

(b) 食環署除了加強其部門的地區滅蚊運動外，亦會額外聘用一隊外判滅蚊隊，進行防蚊及控蚊的工作；以及

(c) 為加強與地區人士的溝通，部門在進行滅蚊工作前將事先通知鄰近屋苑/居民組織，以作配合。

45. 屯門民政事務專員續表示，民政處已於 2016 年 4 月透過屯門區議員協助派發索繩背袋、環保購物袋及直傘三款紀念品，以向區內人士推廣地區主導計劃的理念及相關訊息。紀念品稍後亦會在其他地區活動中派發。同時，民政處亦會繼續製作其他與「地區主導行動計劃」有關的紀念品如單車電筒、滅蚊包等。此外，民政處會聯同相關部門進行其他宣傳教育活動，如懸掛宣傳橫額、派發宣傳單張/海報予法團、互委會及業委會等。民政處亦會於 2016 年 7 月 14 日舉辦屯門區「地區主導行動計劃」起動嘉年華，以宣傳相關活動。

46. 食環署謝勵志先生指出，《定額罰款(公眾地方潔淨及阻礙罪行)條例》於 2016 年 9 月 24 日實施後，食環署和警務處除可根據《簡易程序治罪條例》第 228 章第 4A 條票控店鋪阻街違例者外，亦可向他

們發出定額罰款通知書，而定額罰款水平定為 1,500 元。相對以往安排，新制度的執法門檻並無改變，只是新增執法的工具，使執法人員在證據充足的情況下可即場向店鋪阻街違例者發出定額罰款通知書，彌補現行票控時間較長及罰款較低以致削弱阻嚇作用的不足之處，令相關部門可更快捷有效地處理店鋪阻街問題。對於較嚴重的違例個案，執法人員仍會根據現行做法以傳票作出檢控，由法庭根據案件的嚴重程度定下罰則。

47. 有議員認為無須就店鋪門前違例擴展訂立酌情容許範圍，如店鋪違例者只要受到三次警告，便應一視同仁對其作出檢控。

48. 有議員表示，雖然近期誘蚊產卵器指數並無特別上升，但居民卻反映蚊患較往年嚴重，因此建議相關部門除了於進行滅蚊工作前事先通知鄰近屋苑/居民組織，更可聯同屋苑一起進行滅蚊工作，加大滅蚊成效。此外，現行有屋苑利用蚊沙滅蚊，有清潔公司的報告指出其成效較蚊油大，故相關部門可考慮駛使用蚊沙。

49. 有議員對「地區主導行動計劃」的成績表示讚賞，指出仁政街和平徑及附近超級市場門外的阻街問題已得到改善，而市民亦認同聯合行動的成效，故只要負責部門有主導的決心，再加上其他部門的支援，即使長久的問題亦可獲解決。他期望相關部門繼續努力，令社區變得更美好。他亦建議可於即將舉行的嘉年華活動進行諮詢，邀請市民提出關注的問題。

50. 有議員指出（一）富健花園門前一帶的店鋪於晚上 10 時後違例營業，雖然早前食環署執行行動後情況已見改善，但為防患於未然，認為仍須考慮將該處列為主力打擊的阻街黑點之一；（二）最近有市民投訴輕鐵龍門站附近出現蠓患，市民更被蠓咬至皮膚腫脹，希望相關部門跟進；以及（三）龍門站後的私人土地屬圍村範圍，村民未必了解滅蚊措施，希望相關部門到該處進行宣傳教育工作。

51. 有議員表示，計劃對改善民生有一定成效，應循序漸進擴大服務範圍。他指出執法打擊店鋪阻街時亦須避免出現誤會的情況，如商戶只是進行上落貨物而非阻礙街道，故認為應於屢勸不改的情況下才作出檢控。他表示，現時不少單車違泊人士被警告後會移走其單車，卻會於行動後在原處繼續停泊單車，故他認為增加定期聯合行動的次數成效不大，而應簡化檢控違泊單車的程序。此外，相關部門可考慮設立特別聯絡熱線供議員轉交個案，以便盡快處理雜物囤積或違泊單車問題。

52. 有議員讚揚食環署屯門區環境衞生總監積極回應環委會的建議，聯同屋苑一起進行滅蚊工作，但建議可每次聯同鄰近所有屋苑一

起進行滅蚊工作，以加強效率。她認為蠓患日益嚴重，希望相關部門加強滅蠓工作。此外，她希望相關部門檢控利用舊單車賣廣告的商戶。她亦不同意為保持屯門區原有地區特色而維持目前對店鋪門前違例擴展的酌情安排，認為此舉會導致附近通道變得狹窄，且有可能令酌情容許地點以外的商戶為此爭拗，故希望食環署可注意有關問題。

53. 有議員指出，富健花園街市對出空地違例擺賣的情況，已隨著食環署的打擊行動而得到改善，但繳交罰款對商戶的阻嚇力不大，而三個月一次的行動亦略欠頻密，故建議署方增加行動次數，並容許議員提交新增的阻街黑點。他續指出新屯門中心巴士站後的雜草令蚊蟲滋生，市民等車時飽受蚊叮蟲咬，故建議除運用蚊油和蚊沙外，亦應清除雜草。

54. 有議員認為成功落實「地區主導行動計劃」是一種德政，而地區事務交由地區管理，例如康樂及文化事務署的圖書館及社區會堂交由區議會監察，相信是政府發展方向的一部分，希望長遠亦可循此方向發展。此外，為提升議會效率，他建議議員於會後以書面形式提供擬新增的阻街黑點，然後將之交由屯門地區管理委員會跟進。

55. 有議員對於落實「地區主導行動計劃」表示歡迎，特別是民政事務專員對違泊單車問題的關注。就此，他希望得悉每三個月進行一次的定期聯合行動，如何在屯門 29 個分區作出分配。他亦建議參考日本的例子，於區內增建單車停泊設施，便利日常以單車代步的市民，並可與非政府組織合作，聘用長者做管理員；如仍有違泊單車，則可即時沒收該單車。此外，他留意到有些公園的草地枯禿，認為應妥善打理。

56. 有議員指出，環委會一向有討論計劃中提及的三個問題，他擔心的卻是部門監管不力的問題。他認為政府外判工人薪酬低，而管工亦疏於監察，才會出現蚊患嚴重的情況，例如他早前於青山楊青路，以及良田村、井頭村、新圍仔和何福堂一帶等發現工作人員偷懶的情況，故他提醒相關部門除宣傳工作以外，亦須加強監管工作。

57. 屯門民政事務專員就議員的意見及查詢作出以下的綜合回應：

（i） 於落實滅蚊/滅蟲工作時，民政處會聯同屋苑一起進行滅蚊工作；

（ii） 計劃所得的資源屬恆常撥款，民政處計劃於 2016 年底向區議會匯報工作成效，並訂立 2017-18 年的工作優次及提出新建議；

（iii） 秘書處會於會後邀請議員提出擬新增的兩至三個有需要跟進處理的阻街黑點，以便民政處與各相關部門定期進行聯合行動，打擊違規行為；

（iv） 每三個月進行一次的定期打擊違泊單車行動，每次可處理五至六個黑點；
（v） 民政處聯同其他相關部門可考慮於區內增建單車停泊設施；以及
（vi） 民政處、食環署、屯門地政處會定期於跨部門工作小組跟進計劃的執行及監察事宜。

[會後補註：就上述第 57(iii)項，秘書處已於 2016 年 7 月 6 日邀請議員提出新增兩至三個有需要跟進處理的阻街黑點。及後，民政處已就建議阻街黑點作出整理，供相關部門考慮，並於 2016 年 8 月 25 日舉行的屯門地區管理委員會會議上獲同意新增富健花園一帶及盈豐園一帶為阻街黑點。]

58. 食環署謝先生就議員的查詢作出以下的綜合回應：

（i） 多年前相關部門與區議會共同協商，在確保對人流或交通沒有造成影響的大前題下，於置樂及新墟一帶訂立了 2.5 至 4 呎的酌情容許範圍。惟店鋪如於酌情範圍外放置物品，食環署仍然會依法處理；
（ii） 現時食環署會按不同情況及需要施放/使用噴霧式滅蚊劑、蚊油或蚊沙處理蚊患，而清除雜草亦是控蚊工作之一；
（iii） 食環署將於 7 月下旬在藍地舉行滅蚊運動日以推廣防蚊意識，並會邀請鄉事委員會代表、各村村長及村民參與；
（iv） 過往每當有新措施推出，均會在執法初期採用先勸諭、後檢控的策略，但這不應成為恆常做法；相反，前線執法人員應個別情況作出處理，例如容許商戶於合理時間內進行上落貨物；以及
（v） 食環署一向有打擊店鋪門前違例擴展的行動，大約每月兩至三次，而上述每三個月進行一次的定期聯合行動，是「地區主導行動計劃」下的額外安排，目的是加強處理店鋪阻街問題的成效。

59. 有議員表示，酌情容許範圍的安排於多年前訂立，讓受惠商戶的店鋪租金特別昂貴，但她認為須一視同仁，避免厚此薄彼的情況。

60. 食環署謝先生回應表示，相關部門會適時檢討酌情容許範圍，並因應實際情況決定是否需要作出調整。

61. 有議員指出當時適逢經歷嚴重急性呼吸系統綜合症（SARS）爆發以及經濟不景，故政府應商戶請求制定酌情容許地點；但如今情況已變，應取消酌情容許的寬限或設定合理的寬限期。

62. 有議員認為即時取消酌情容許的寬限容易引起爭執，應仔細商討

有關安排。此外，他重申（i）應簡化清理違泊單車的程序；（ii）造成危險的雜物應即時清除；以及（iii）設立特別聯絡熱線供議員轉交個案之用，以便可盡快處理雜物囤積或違泊單車問題。

63. 有議員認為現時清理違泊單車的程序過於冗長，而執法人員亦難以確定違泊單車屬棄置物品或個人財物，故建議立例容許執法人員即場清理違泊單車。

64. 有議員指出過往即使沒有「地區主導行動計劃」，警務處亦會處理非法停泊單車，並將此類單車即時沒收，認為無需再為計劃的執行方式作出多番研究。

65. 屯門民政事務助理專員(二)回應指出，各相關部門已因應資源分配及工作優次，安排適當行動去處理違泊單車問題，當遇緊急情況如違泊單車嚴重影響交通或阻塞行人通道，警方亦會即時處理。他指落實計劃中的額外安排，目的是加強打擊非法停泊單車，屆時亦會一併處理相關雜物問題。

66. 有議員認為可參考清理議員違規懸掛橫額的方法，聘任外判公司，如遇違泊單車，可即時沒收而無須個別通知車主。

67. 有議員指長久以來警方均會即時處理嚴重影響交通或阻塞行人通道的違泊單車，但為謹慎處理違泊單車個案，避免車主控告政府，才交由區議會轄下的屯門區內交通問題工作小組跟進，成立跨部門小組專責處理。

68. 屯門區指揮官陶輝先生指出警方會一如既往，即時處理嚴重影響交通或阻塞行人通道的違泊單車，亦會積極配合「地區主導行動計劃」的主導部門，協助執行聯合行動。

69. 主席多謝各部門代表的回應，並請他們考慮本區議會的意見。

(C) <u>有關檢討《放債人條例》以打擊高利貸活動事宜</u>
<u>(屯門區議會文件 2016 年第 21 號及財經事務及庫務局的書面回應)</u>

70. 主席表示，區議會轄下社會服務委員會（下稱社委會）於 2016 年 3 月及 5 月舉行的會議上就「有關檢討《放債人條例》以打擊高利貸活動事宜」的議題進行討論，並邀請財經事務及庫務局和公司註冊處派員出席會議。及後，財經事務及庫務局提交了書面回覆，然而，社委會認為該書面回覆未能解決上述議題所帶出的民生問題，故通過將議題提交區議會大會跟進，並獲他核准。區議會於是去信財經事務

及庫務局，邀請局方派代表出席是次區議會會議，但局方其後回覆表示未能安排代表出席會議。雖然如此，局方在書面回覆中進一步解釋當局已經推行和擬推行的措施，這些措施可打擊與放債人有關的不良中介手法，並致力加強規管放債人的廣告。此外，局方亦強調會繼續打擊有關高利貸活動的問題，以加強對借款人的保障。

71. 有議員表示，留意到政府於 4 月發出「打擊與放債業務有關的不良中介經營手法的規管安排」的文件，但認為有關安排治標不治本。他對有關政策局未能派代表出席是次會議表示可惜，並希望將其提出的三個建議記錄在案：（一）根據現時規管安排，財務中介公司無須申領牌照，局方應作出相應監管；（二）當局應進一步收緊放債人牌照的審查程序；以及（三）應參考其他行業（如保險）的做法，設立相關的監管機制，以確保從事此行業的人員亦應有相關的註冊及規管，防止再有市民受害。就此，他表示過往亦收到居民求助，單是屯門區的個案已牽涉金額數百萬。

72. 有議員對局方未能派員出席會議表示遺憾。她指出，根據現行的《放債人條例》，難以防止中介公司於轉介客戶借錢後立即倒閉，而借款人即使報警求助，警方亦難以對此類公司作出追討，或防止中介公司倒閉後以不同的名稱開設新公司。因此，她希望局方考慮她於社委會文件 2016 年第 10 號中的建議，立例將中介公司所收取的行政費或顧問費作貸款利息計算，以防止中介公司逃避法例的規管。

73. 有議員指出社會上已經有很多受害者，故十分支持改善《放債人條例》及相關的「打擊與放債業務有關的不良中介經營手法規管安排」。他表示，政府並非修改法例而只是加強了對放債人登記中介人資料的規管，而有關的放債公司財力雄厚，可隨時重新開設另一間公司而無懼停牌的懲處。由於他無法掌握相關資訊如申請放債人牌照所需時間和手續，以及終止違規放債人業務有否阻嚇力等，故認為局方有需要派員出席會議，以詳盡解釋相關疑問。他對局方於社委會及區議會會議均沒有派員出席表示不滿。

74. 主席請秘書處將議員的意見記錄在案，並轉交局方以作慎重考慮。

V. 政府報告

(A) 屯門分區委員會報告

(B) 屯門地區管理委員會 2016 年第二次報告 (屯門區議會文件 2016 年第 22 及 23 號)

75. 區議會省覽上述兩份報告。

(C) 屯門警區報告
(屯門區議會文件 2016 年第 24 號)

76. 區議會省覽上述文件的內容。

77. 屯門區指揮官陶輝先生向議員簡報有關屯門區的罪案數字及資料：

（i） 2016 年 4 月至 5 月

(a) 整體舉報罪案數字共 584 宗，與去年同期相比下跌 30 宗，跌幅逾 4.9%；破案率為 44.7%，較去年同期上升 3.5%；

(b) 整體暴力罪案數字共 115 宗，與去年同期相比上升 3 宗；破案率為 49.6%，與去年同期的 50%大致相若；

(c) 罪案錄得下跌的案件主要涉及詐騙（下跌 27.8%）、嚴重毒品罪行（下跌 36.8%）、車內盜竊（下跌 30.8%）、非禮案（下跌 33.3%）、科技罪案（下跌 7.4%）、店鋪盜竊（下跌 2.5%）、爆竊案（下跌 8%）及失車（下跌 100%）；以及

(d) 罪案錄得上升的案件主要涉及三合會相關罪案（上升 8 宗或 53.3%）、雜項盜竊（上升 6 宗或 4.7%）、扒竊（上升 4 宗或 133.3%）、暴力罪案（上升 3 宗或 2.7%）、傷人及嚴重毆打（上升 2 宗或 3.8%）、收債刑事案（上升 2 宗或 15.4%）及各類劫案（上升 1 宗或 50%）。

（ii） 2016 年 1 月至 5 月

(a) 整體舉報罪案數字共 1,309，與去年同期相比下跌 196 宗，跌幅逾 13%；破案率為 44.1%，與去年同期的 43.1% 大致相若；

(b) 整體暴力罪案數字共 220 宗，與去年同期相比下跌 30 宗；破案率為 50.5%，與去年同期相比下跌 3.5%；

(c) 罪案錄得下跌的案件主要涉及詐騙（下跌 22.4%）、暴力罪案（下跌 12%）、雜項盜竊（下跌 8.7%）、科技罪案（下跌 16.8%）、傷人及嚴重毆打（下跌 9.7%）、車內盜竊（下跌 35.7%）、嚴重毒品罪行（下跌 22%）、非禮案（下跌 42.1%）、爆竊案（下跌 14.6%）、失車（下跌 53.8%）及家庭暴力刑事案件（下跌 13.3%）；以及

(d) 罪案錄得上升的案件主要涉及三合會相關罪案（上升 14 宗或 31.8%）、收債刑事案（上升 8 宗或 30.8%）、扒竊（上升 3 宗或 33.3%）、各類劫案（上升 2 宗或 100%）及凶殺案（上升 1 宗）。

78. 他續表示，三合會相關罪案的上升是基於新界北總區總部及屯門警區近期合作打擊相關罪行所致，而電話詐騙案明顯下跌，則歸功於

撲滅罪行委員會的努力及相關的宣傳活動。屯門區的整體罪案數字逐步下跌，同時亦反映於新界北及香港的整體數字中，此乃社區各界合作的成果，他為此感謝社區的支持。

79. 議員沒有提出其他意見，主席多謝屯門區指揮官陶輝先生的報告。

(D) 屯門區社區重點項目計劃

80. 屯門民政事務專員表示，屯門區的兩個社區重點項目「活化屯門河及市中心環境」及「推動屯門青少年發展」的撥款申請已先後於2016年5月13日及6月10日獲立法會財務委員會通過，她並感謝屯門區議會正副主席代表區議會出席立法會相關的會議，使屯門的兩個項目順利獲得撥款。她續表示，現正就「活化屯門河及市中心環境」準備招標文件，計劃在2016年第3季進行招標，年底展開工程，並於2019年初完工。而「推動屯門青少年發展」項目下所提供的服務，則可於獲得撥款後九個月內（即2017年4月）開始運作。

81. 沒有議員就上述事宜提出意見或查詢，主席多謝屯門民政事務專員的匯報。

VI. 區議會代表報告

82. 區議會代表沒有特別報告。

VII. 議員向各政府部門的查詢

83. 議員沒有特別事項需向各主要政府部門代表查詢，各主要政府部門代表在此時離席。

VIII. 內部事項

(A) 專職委員會及區議會轄下工作小組之成員加入/退出

84. 秘書表示，陳有海議員於2016年5月3日加入屯門區發展及規劃工作小組及青山灣工作小組；而劉業強議員則於2016年5月30日加入地區設施管理委員會和屯門區發展及規劃工作小組。

(B) 截至2016年6月22日的財政狀況
(屯門區議會文件2016年第A37號)

85. 與會者省覽上述文件內容。

(C) 區議會撥款申請
(屯門區議會文件2016年第A38號)

86. 與會者省覽上述文件內容。

87. 主席表示，為免有利益衝突，議員於討論區議會撥款申請時，如發現任何申請與其有關，應避免發言。議員如欲就與自己有關的撥款申請發言或參與表決，請事先向他提出。

88. 主席續表示，第 A38 文件內所載的三項區議會撥款申請均已獲財務、行政及宣傳委員會（下稱財委會）推薦。由於有關申請的撥款額達 10 萬元以上，故須交由區議會通過。

89. 議員沒有其他意見，主席遂宣布通過第 A38 文件內所載的區議會撥款申請。

(D) 專職委員會工作報告
(屯門區議會文件 2016 年第 A39 號至第 A44 號)

90. 與會者省覽上述六份報告。

91. 議員沒有提出其他意見，主席遂宣布區議會通過上述六份報告的內容。

(E) 工作小組報告
(屯門區議會文件 2016 年第 A45 號)

92. 與會者省覽上述報告。

93. 議員沒有提出其他意見，主席遂宣布區議會通過上述報告的內容。

(F) 檢討處理公眾來函的問題
(屯門區議會文件 2016 年第 A46 號)

94. 主席表示文件提及的團體早前曾致函要求代為向議員分發他們的函件，而他亦已向該團體作出了詳細的回覆，以釐清區議會的相關機制。一直以來，如個別人士或私人團體希望將意見或信件提交本區區議員，均可直接與他們聯絡，而各議員的聯絡方法亦已清楚載列於區議會網頁，故文件所指「議員未能聽取民意」的情況根本並不存在。有關處理公眾來函方面，議員在收集市民的意見後，可按需要向區議會或各委員會提交文件，而各相關的主席會考慮是否將之納入議程之中。相反，委員會主席及秘書處均不會隨便應個別人士或私人團體的要求，將他們的函件或訊息向各議員發放。此乃區議會的恆常做法，而他亦已於回覆有關團體的信件中清楚列明上述各點。

95. 文件的第一提交人表示，文件旨在討論當主席收到非政府部門發送給主席暨全體委員的函件時的處理方法，而非針對任何人。

96. 文件的第二提交人表示民選區議會是代民發聲的地方，只要有函件提交予主席暨全體區議員，便應在議會內討論；否則若主席決定無須分發給議員參閱，其他議員便無法知悉有關文件內容。她認為是項議題應交由財委會跟進。

97. 交通及運輸委員會（下稱交委會）主席希望文件提交人對事不對人，並欲就有關事件作出交代。他指出，在早前舉行的交委會會議，其中一項有關巴士路線的議題需安排特別會議作詳細討論。但由於當天下午有委員需出席政府活動，他遂建議將議程後半部份的事項，聯同上述的議題一併交到特別會議中討論，以避免因人數不足而無法繼續會議，而當時席上的委員亦沒有人反對。其後，他收到一位前任議員以「監察屯門區議會行動組」名義發給他的信函，要求他解釋上述的事件，由於他認為自己的處理手法恰當，因此並沒有回覆該前任議員。

98. 文件的第二提交人強調提交文件只為討論應怎樣處理公眾發給主席暨全體委員的文件，而並非針對個人。

99. 有議員對如何處理公眾發給主席的函件的安排有以下意見：(i) 現今資訊發達，市民可循不同途徑直接聯絡議員，無須將所有信件集中交由秘書處分發，加重秘書處的負擔；(ii) 有些組織只有兩至三名成員，且並無任何註冊便自稱團體，不應因其要求便隨便把他們的來函向所有議員發放；以及 (iii) 如將所有函件分發給議員亦不符合環保原則。

100. 有議員認為由主席按函件內容而決定是否須分發給委員參閱的做法恰當，此舉可確保一些與地區事務或民生無關的事項不會被帶進會議，提高議會效率。他亦認同現今社會資訊發達，如主席決定有關文件無須分發給委員，市民仍有不同途徑可直接聯絡委員。最後，他認為文件分發的安排屬區議會的行政安排，應交由財委會討論。

101. 副主席表示主席並非信差，市民可直接透過電郵或其他途徑向議員反映意見；如議員認為相關議題值得討論，亦會自行提交文件到議會討論。

102. 有議員認為屯門區議會會議常規第 7 條已指出會議議程及一切有關文件，秘書處須經主席批准後才送交所有議員。因此，如主席認為文件無須納入議程之內，秘書處便無須將之分發給議員。即使如此，市民仍有不同途徑可直接聯絡議員。

103. 有議員認同上述議員引述的會議常規，並表示歡迎市民向她提

出任何意見或要求，她會因應需要提交文件於會議上討論。她亦表示如不認同會議常規所訂的安排，應交由財委會討論。

104. 文件第二提交人希望有關議題可交由財委會跟進。她同意主席有權決定團體遞交的函件是否須分發給委員，但認為不應按團體是否出名來作出決定。

105. 主席表示區議會已有既定機制處理文件分發的安排，並詢問財委會主席是否有需要再在財委會上討論此議題。

106. 財委會主席認為是項討論文件有針對個人的成分，而現行會議常規賦予主席權力去批核議題的做法行之有效，故無須再將此議題交至財委會討論。

IX. 其他事項

(A) 器官捐贈推廣運動

107. 主席表示早前區議會已透過傳閱文件方式，通過參與「器官捐贈推廣運動」，並透過簽署器官捐贈推廣約章，承諾支持推廣器官捐贈的活動，而區議會副主席亦已出席於 6 月 25 日舉行的「器官捐贈推廣約章啟動禮」。為配合上述運動的推行，區議會需提交「器官捐贈推廣約章」的執行計劃，當中包括：（i）透過不同的宣傳途徑鼓勵公眾表達其器官捐贈的意願；以及（ii）參與或組織推廣器官捐贈運動的宣傳活動及通過其他活動協助推廣器官捐贈等。有關的執行計劃會於衞生署器官捐贈網站中公布。

108. 主席呼籲大家支持這項有意義的運動，並考慮在不同途徑進行推廣，讓大眾認識及接受器官捐贈的文化，以及鼓勵大眾到衞生署的中央器官捐贈登記名冊登記。議員沒有特別意見，區議會通過由社委會跟進計劃的推行細則。

109. 議員沒有提出其他事項，主席於下午 12 時 54 分宣布會議結束，下次會議日期為 2016 年 9 月 6 日（星期二）。

屯門區議會秘書處
日期：2016 年 7 月 29 日
檔號：HAD TMDC/13/25/DC/16

附件

屯門西繞道

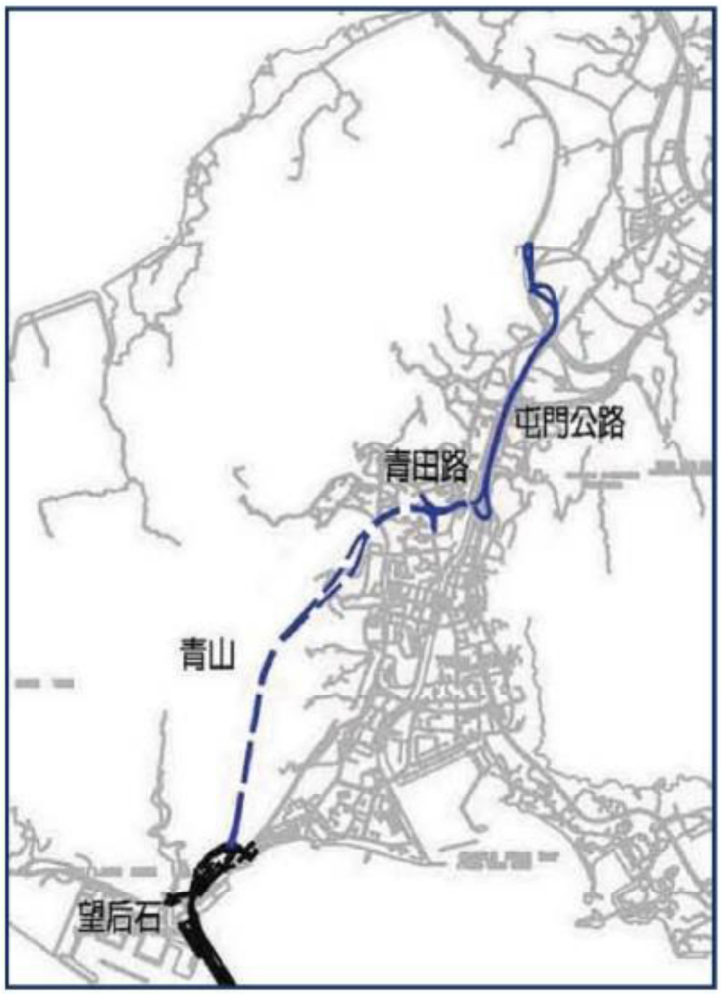
屯門區議會會議

2016年7月5日

運輸署 Transport Department

路政署 Highways Department

2010年走線方案



2010年走線方案

- 自2011年，眾多持份者提出強烈反對

青田路的隧道出入口

- 要求遷移隧道出入口

高架道路

- 憂慮會引致空氣、噪音、景觀、風水等各方面環境影響的問題，並影響沿線的土地發展

2015年建議方案

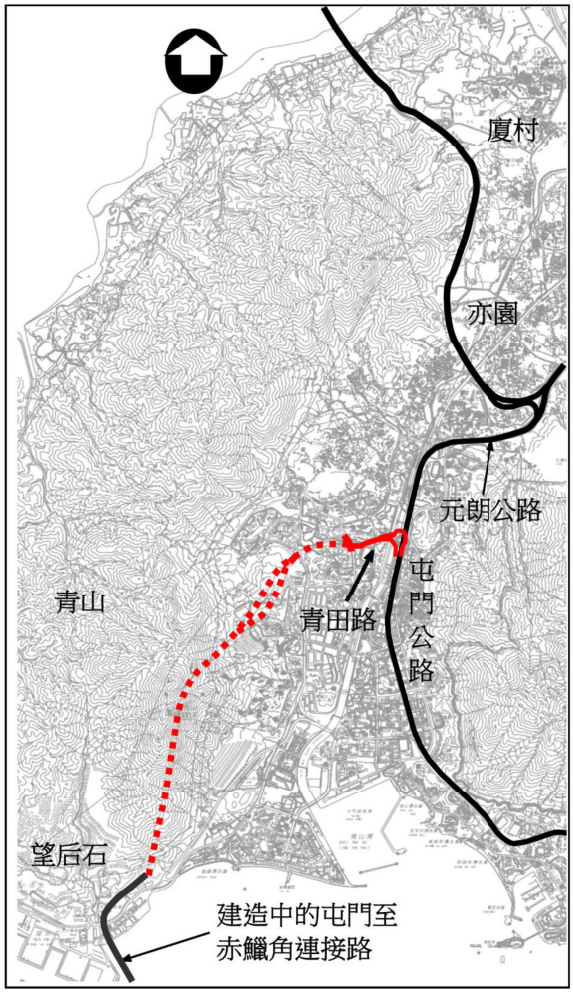
- 於2015年3月提出的初步建議方案：

（1）擱置高架道路部分

（2）改為連接屯門第40區至青田路的走線方案

（3）優化震寰路/青田路交匯處的設計

2015年走線方案



2015年建議方案

- **屯門區議會的關注:**
  - (1) 憂慮青田路及其附近道路能否承載未來新界西北各項發展所帶來的預期行車量
  - (2) 要求遷移/增加隧道出入口

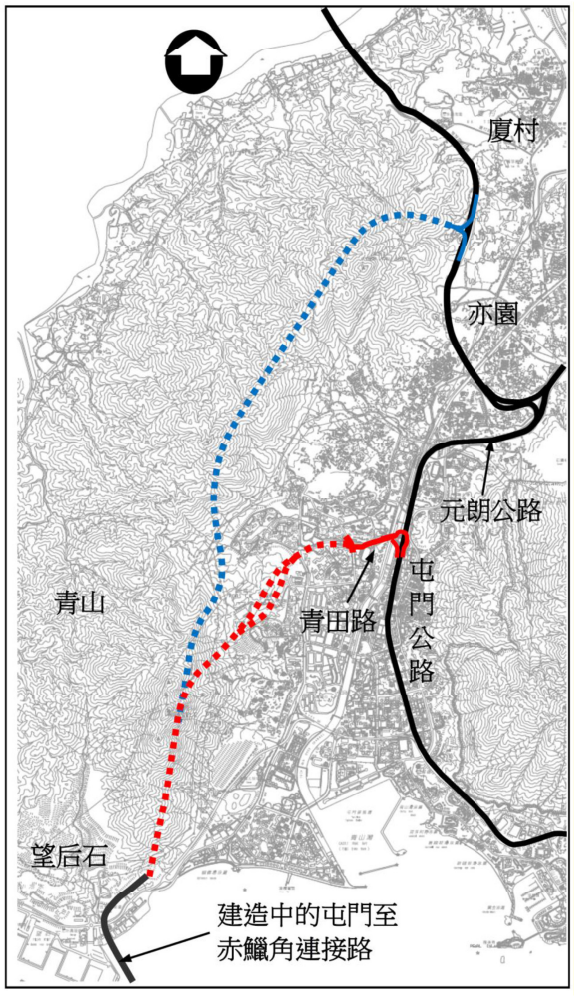
- **因應屯門區議會的意見，我們進一步檢討屯門西繞道工程。**

西繞道走線的進一步檢討

- 吸納各方意見並經研究後，建議在屯門西繞道增加一段隧道接駁至港深西部公路，為規劃中的洪水橋新發展區及其他發展，提供多一條連繫新界西北對外交通的道路。

- 同時建議保留接駁青田路的隧道出入口，以維持西繞道的主要交通功能，即分流來往屯門－赤鱲角連接路的交通，疏導屯門公路（市中心段）及皇珠路的一帶交通。

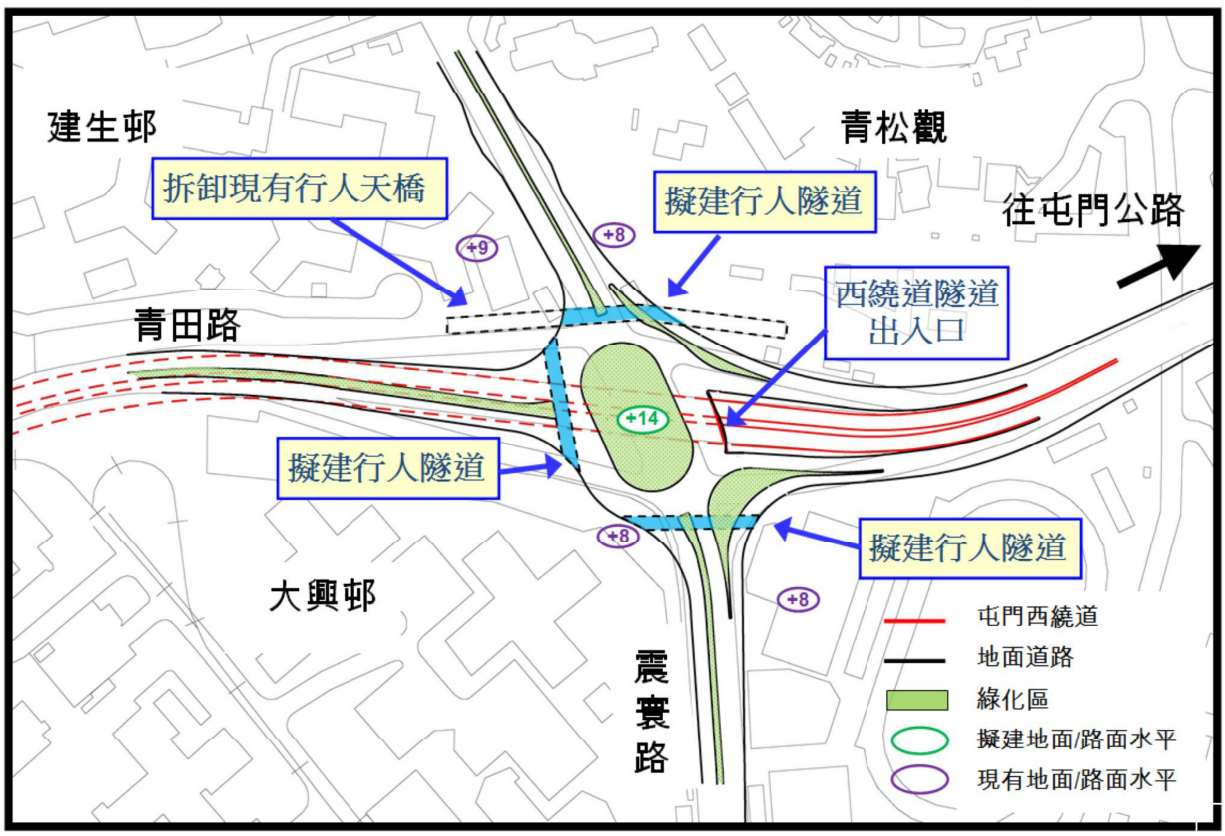
最新建議的走線方案



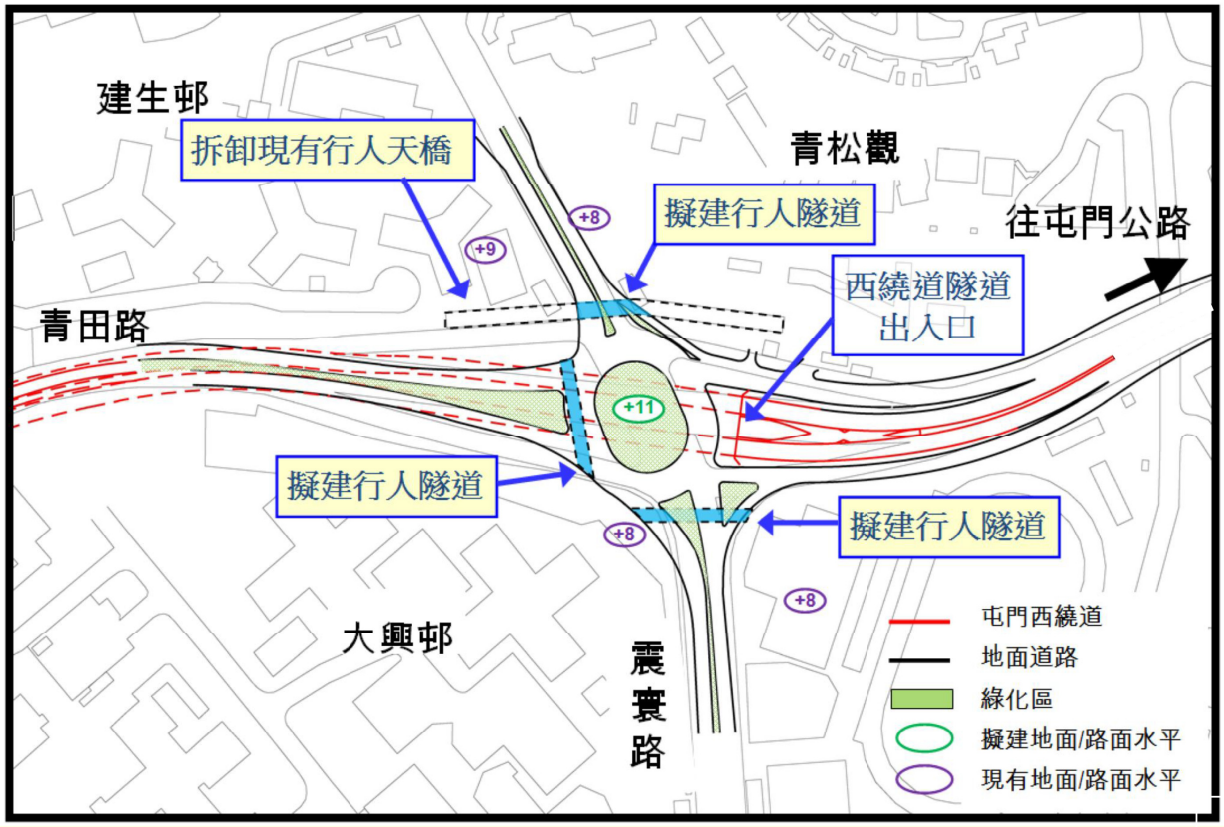
最新建議方案

- 有助改善新界西北的整體佈局，促進屯門區主要道路的交通分流
- 進一步減低工程項目對周邊居民的影響。
- 經初步評估，相信新走線能夠在技術可行性、環保的關注，以及交通功能等各方面取得平衡。

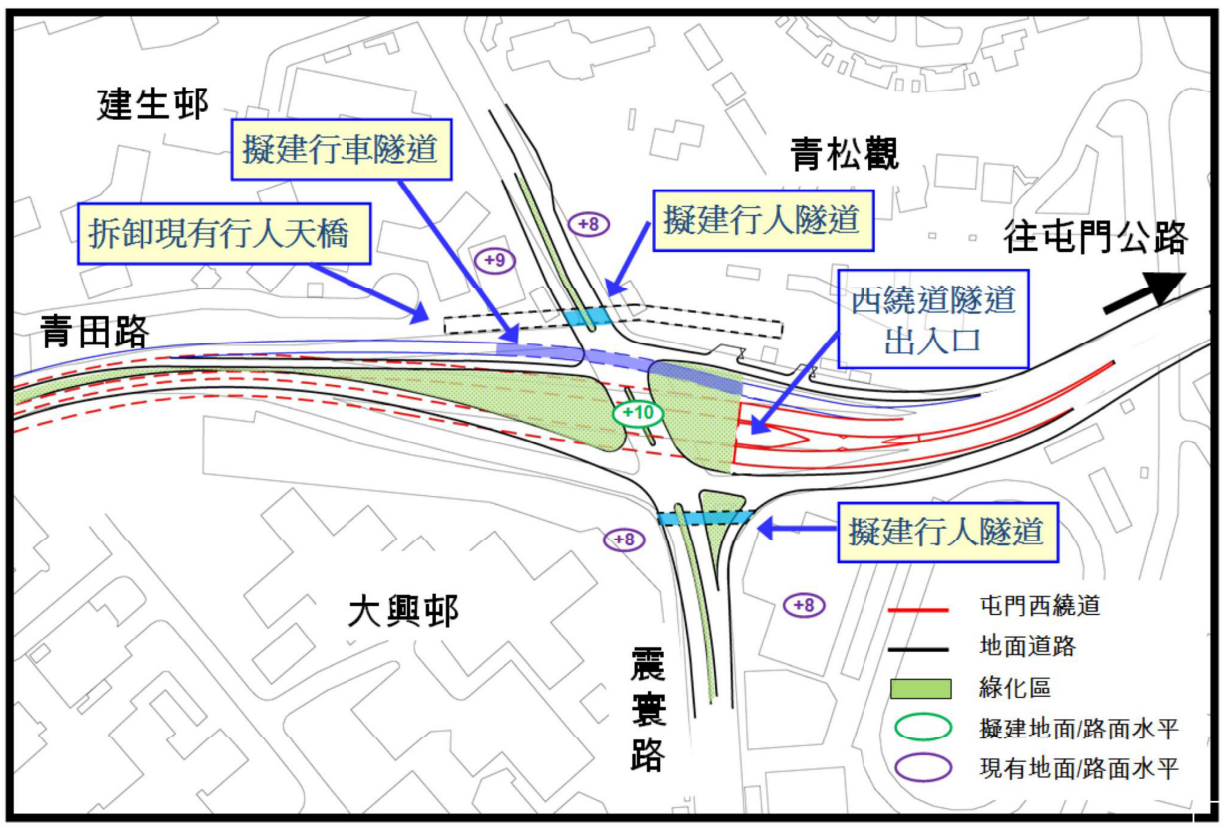
2010年走線方案
震寰路／青田路交匯處改建方案



震寰路／青田路交匯處新改建方案（一）



震寰路／青田路交匯處新改建方案（二）



改建方案綜合比較表

		2010年方案 （大迴旋處）	新改建方案(一) （小迴旋處）	新改建方案(二) （交通燈號）
交通功能	道路連接	維持	維持	維持
	交通容量	較大	較小	較小
	行人路連接	維持	維持	維持
景觀影響		較大	較小	最小 （交匯處的路面高度最低）
空氣質素		大致相若	大致相若	大致相若
噪音		改善	改善	改善
影響周邊設施		較大	較小	最小
施工的範圍及規模		較大	較小	最小

交通評估

- **最新交通研究顯示：**

繁忙時間的行車量／容車量比率

	在沒有屯門西繞道的情況下		在屯門西繞道由屯門第40區接駁至青田路的情況下	在屯門西繞道增加一段隧道接駁至港深西部公路的情況下
	現時	2031年	2031年	2031年
皇珠路連接路	1.0	1.3	0.9	0.9
屯門公路（虎地段）	1.0	1.2	1.2	1.1
屯門公路（市中心段）	0.9	1.2	1.1	1.1

註：
行車量／容車量比率是繁忙時間道路交通情況的指標。

- 相等於或低於1.0為可以接受
- 在1.0 至1.2 之間則表示擠塞情況仍受到控制
- 大於1.2 時，表示交通擠塞較為嚴重。

謝謝

運輸署 Transport Department

路政署 Highways Department