

屯門區議會第十次會議 會議記錄

日期：2025 年 7 月 14 日（星期一）

時間：下午 2 時 33 分

地點：屯門區議會會議室

出席者：

關可臨先生，JP（主席）	民政事務總署屯門民政事務專員兼屯門區議會主席
劉業強議員，SBS, MH, JP	屯門區議員
陳有海先生，BBS, MH, JP	屯門區議員
徐帆先生，MH	屯門區議員
程志紅女士，MH, JP	屯門區議員
陳文偉先生，MH	屯門區議員
蘇嘉雯女士	屯門區議員
雲天壯先生，MH	屯門區議員
曾憲康先生，MH	屯門區議員
甘文鋒先生	屯門區議員
巫成鋒先生	屯門區議員
葉文斌先生，MH	屯門區議員
賴嘉汶女士	屯門區議員
何俊亨先生	屯門區議員
李超雄先生	屯門區議員
林的徽先生	屯門區議員
陳孟宜女士	屯門區議員
陳浩庭先生	屯門區議員
陳貴和博士	屯門區議員
陳暹恆先生	屯門區議員
麥美儀女士	屯門區議員
崔景恒先生	屯門區議員
馮沛賢先生	屯門區議員
馮鈺鋒先生，MH	屯門區議員
曾慶忠先生	屯門區議員
葉吉江先生	屯門區議員
葉俊遠先生	屯門區議員
鄭彥鈞先生	屯門區議員
蔡承憲先生	屯門區議員
謝永恒先生	屯門區議員
謝玉玲女士	屯門區議員
鄭珉楠先生	屯門區議員
鍾健峰先生	屯門區議員
黃文傑先生（秘書）	民政事務總署屯門民政事務處高級行政主任（區議會）

應邀嘉賓：

何啟浩先生
吳國旋先生
文家豪先生
羅凱晴女士
吳永佳先生
陳浩剛先生
徐溢謙先生
陳沛熹先生
梁慧民女士
蕭濠傑先生
李啟康先生
何君悌女士

土木工程拓展署總工程師／西 4
土木工程拓展署高級工程師／10（西）
運輸署高級工程師／元朗 1
運輸署高級運輸主任／巴士發展（大嶼山）2
運輸署工程師／元朗西 1
萬利仕－一眾集思聯營董事
水務署工程師／新界西區（分配 3）
水務署工程師／設計 7
賓尼斯工程顧問有限公司駐地盤高級工程師
水務署工程師／工程管理 13
賓尼斯工程顧問有限公司駐地盤高級工程師
香港鐵路有限公司對外事務經理

列席者：

陳慧迪女士
朱旻聰先生
劉宇恒先生
熊薇女士
陳燕玲女士
方婉華女士
鍾樂展先生
馬文標先生
馮冠宇先生
黃俊雄先生
馬偉卿先生
袁慧怡女士
馬程浩先生
李志強先生
張月明女士
譚安琪女士
曾婕女士
區晞凡先生
何婉明女士
張子洋先生
陳美庭女士（助理秘書）

民政事務總署屯門民政事務助理專員（一）
民政事務總署屯門民政事務助理專員（二）
民政事務總署屯門民政事務處高級聯絡主任（一）
民政事務總署屯門民政事務處高級聯絡主任（二）
民政事務總署屯門民政事務處高級聯絡主任（三）
民政事務總署屯門民政事務處高級聯絡主任（四）
土木工程拓展署總工程師／西 3
教育局高級學校發展主任（屯門）3
食物環境衛生署屯門區環境衛生總監
房屋署物業管理總經理（屯門及元朗）
香港警務處屯門警區指揮官
香港警務處屯門警區警民關係組主任
香港警務處屯門警區刑事情報組主管
地政總署屯門地政處地政專員
地政總署屯門地政處行政助理／地政（屯門地政處）
康樂及文化事務署總康樂事務經理（新界北）
康樂及文化事務署屯門區康樂事務經理
規劃署屯門及元朗西規劃專員
社會福利署屯門區福利專員
運輸署總運輸主任／新界西北
民政事務總署屯門民政事務處一級行政主任（區議會）
（一）

I. 歡迎詞

主席歡迎議員出席第七屆屯門區議會第十次會議，並歡迎各政府部門代表列席會議。

2. 主席表示，中央港澳工作辦公室主任、國務院港澳事務辦公室主任夏寶龍先生 6 月底在香港調研考察期間，會見了區議員、「關愛隊」及地區三會代表，非常清楚亦充分肯定相關人士的地區工作。夏主任當時更即興作詩為區議會點讚，內容為「千頭萬緒區議會，胸有大愛善良心，事無巨細皆為大，做好每件只為民」。夏主任對地區工作的肯定和點讚，是對整個地區治理團隊，包括區議會、「關愛隊」及地區三會。特區政府對夏主任就地區工作的肯定十分感動。主席希望各位區議員能加把勁，將夏主任詩中的期盼及精神付諸實際行動，繼續努力服務市民，為市民增加幸福感和獲得感，不要辜負夏主任的勉勵和市民的信任。

II. 區議員請假事宜

3. 秘書表示，秘書處沒有收到議員的缺席申請。

III. 通過 2025 年 5 月 12 日舉行的第九次會議的會議記錄

4. 主席表示，題述會議記錄擬稿已於 7 月 11 日發送予各與會者參閱。其後，秘書處沒有收到任何修訂建議。沒有議員於席上提出其他修訂建議，主席遂宣布通過有關會議記錄。

IV. 討論事項

(A) 洪水橋／厦村新發展區智慧綠色集體運輸系統（第一階段）的相關道路工程 （屯門區議會文件 2025 年第 43 號）

5. 主席歡迎土木工程拓展署（下稱「土拓署」）總工程師／西 4 何啟浩先生、高級工程師／10（西）吳國旋先生、運輸署高級工程師／元朗 1 文家豪先生、高級運輸主任／巴士發展（大嶼山）2 羅凱晴女士、工程師／元朗西 1 吳永佳先生及萬利仕－一眾集思聯營董事陳浩剛先生出席是次會議。

6. 土拓署何先生透過投影片（見附件一）簡介文件內容。

7. 曾慶忠議員表示十分支持發展智慧綠色集體運輸系統，認為能提升市民出行便利性，配合未來落成的港深西部鐵路（洪水橋至前海），將大大促進該區發展。就此，他查詢有關系統實際運作模式（如無軌電車、智能軌道快運系統（ART）和智慧交通管理系統的具體運作方式，以及有關系統能否應付該區未來 30 萬常住人口及周邊發展。

8. 陳有海議員表示，支持部門以「基建先行」方向提早規劃洪水橋／厦村新發展區的智慧綠色集體運輸系統，但提出三項主要關注，包括 (i) 系統的車輛將經過共用路口，而共用路口將有重型車及私家車等龐大車流，故擔心系統的負荷能力，以及一旦發生交通事故將對系統造成嚴重影響；(ii) 屯馬線於繁忙時間已飽和，而部門亦未交代系統與 11 號幹線或北環線的接駁，擔心對外交通接駁不足；以及 (iii) 欲了解系統車輛的時速，以評估系統效能。

9. 林的徽議員表示支持發展智慧綠色集體運輸系統，但認為由招標至落成需時五年過長，希望可以壓縮時間表以減少對整體發展步伐的影響，例如加快進度提早於 2026 年初進行招標工作，以及進一步縮短建造時間。

10. 土拓署何先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 系統將採用無軌設計及環保能源，而氢能驅動車輛亦可是其中一個選項，要視乎未來幾年的科技發展及氫價格方可決定實際採納的技術；
- (ii) 實時交通燈號調節系統不單應用於系統的共用路口，亦會因應實際情況應用於洪水橋新發展區內的其他路口，透過智能交通管理，令整體交通更暢順；
- (iii) 未來區內 30 萬居住人口和 16 萬就業人口的出行方向及交通需求不同，經評估後認為系統足以應付需求；
- (iv) 系統車輛最高時速可達 70 公里，大部分路段則維持約 50 公里的運行速度；以及
- (v) 工程進度方面，土拓署目前計劃於 2025 年第三季刊憲，預計於 2026 年中獲行政會議批准後招標，於 2026 年底截標，並於 2027 年批出合約。土拓署會繼續檢視壓縮推展時間表的可行措施，計及三年施工期及半年系統測試期，期望於 2031 年或之前完成相關道路工程。

11. 運輸署文先生表示，智慧綠色集體運輸系統將採用更先進的實時交通燈號控制系統，與現有輕鐵系統設計不同，不僅會偵測新系統車輛，還會綜合考量路口其他車輛流量來進行智能調控。對外交通接駁方面，洪水橋市中心車站附近、兩處各一萬平方米的發展用地已規劃作公共運輸交匯處，以配合未來區域發展需求，逐步完善相關交通配套。此外，新系統採用無實體軌道設計，當發生車輛故障時，系統的其他車輛可靈活繞行避開，無需中斷全線運作，從而確保系統的可靠度及運作彈性。

12. 鍾健峰議員表示，因應未來區內將有 30 萬居住人口及 16 萬就業人口，他十分關注智慧綠色集體運輸系統，並查詢列車載客量及相關招標標準。安全性能方面，他備悉新系統可避免架空電纜風險，但

查詢如何預防列車與其他車輛交匯時的事故風險。此外，他希望部門可提供各站之間的距離及預計車程，以及巴士路線安排。

13. 陳文偉議員表示，參考現時輕鐵系統於屯門運行的經驗，提出數項具體關注，包括月台闊度需配合高峰時段人流、連接架空月台的升降機及扶手電梯的承載能力、提升列車車卡以增加載客量，以及列車與其他車輛共用道路可能引致塞車的情況。

14. 陳浩庭議員表示，得悉部門已就新系統進行初步交通及環境影響評估，但仍十分關注未來新發展區 30 萬人口的交通承載力問題。他提到現時屯馬線及輕鐵在高峰時段已相當擁擠，尤其上學及上班時段，而新發展區將進一步增加對鐵路系統的需求，包括洪水橋站、泥圍站及天水圍站的使用量。就此，他認為當局研究評估時應一併考慮未來交通負荷。

15. 土拓署何先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 新系統每列車預計最少可載約 120 人，亦會在法例容許及科技成熟前提下考慮發展自動駕駛技術；
- (ii) 車程方面，由一號至七號站的車程預計約 12 至 15 分鐘，每小時載客量可達約 8 000 人次；
- (iii) 月台設計會預留充足空間，寬度達四米，較現時輕鐵月台更寬敞；長度約 60 至 70 米，可容納兩架三卡 ART 列車，或三架兩卡快速公交系統（BRT）巴士；
- (iv) 系統共 4.5 公里路段為地面專用道路，在與主要及繁忙路段的交界處會採用分層分隔的安排（例如設置高架段），而系統經過的三個非繁忙路口則為共用路口；以及
- (v) 班次方面，初步規劃在繁忙時段約每兩分鐘一班，可視乎需求再作調整。

16. 運輸署文先生表示，將鼓勵營運商採用車聯網系統（V2X 技術），通過感測器和鏡頭監測路口周邊交通狀況，特別是系統列車車長視線受阻的位置，能及時感知潛在危險並發出預警，以提升交通安全。至於具體設計，會由營運商根據實際需求制定。此外，他表示系統主要是用作區內接駁用途及接駁居民至鐵路站；對外交通則依賴其他基建項目及長遠鐵路規劃。

17. 土拓署何先生表示，第一階段的七個車站均位於地面，車站間距約 500 至 600 米，沒有架空車站，以減低居民上落樓梯的不便。此外，車廂配備多道車門及單層設計，以提升運作效率。

18. 賴嘉汶議員表示，特別關注新系統車站接駁至港鐵車站的距離及配套設施，如 A1 站至輕鐵泥圍站、A2 站至屯馬線洪水橋站等。她

建議加建有蓋接駁通道，讓居民轉乘時免受日曬雨淋的不便。

19. 馮沛賢議員就新系統的營運細節提出數項查詢，包括每輛列車總載客量、部門提及 10 至 12 分鐘可接駁至港鐵車站的車程時間是否亦適用於繁忙時段，以及未來進一步增加班次的空間。他建議提供更精確的車程資訊，以便居民規劃行程。此外，考慮到新系統或會由其他公司營運，擔心若未能提供接駁港鐵的轉乘優惠，將大大影響乘客使用新系統的意欲。

20. 雲天壯議員表示，希望部門進一步闡述新系統的智慧元素，以及能否真正配合洪水橋的智慧城市發展，包括能否預測車流、適時調配車輛等。他亦十分關注新系統的應變能力，若發生突發事故時車輛無法彈性改道，或會導致交通癱瘓。

21. 土拓署何先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 就新系統車站接駁至港鐵車站行人路上蓋，雖然涉及不同營運商，但部門備悉市民的需求並會作出協調；
- (ii) 車輛配置方面，部門暫時參考 BRT 兩卡鉸接式巴士及三卡 ART 列車設計，載客量以每平方米容納四人計算，但實際可容納更多；
- (iii) 車程時間方面，大部分住宅靠近一至三號站，實質接駁至港鐵車站只需一半車程；以及
- (iv) BRT 兩卡鉸接式巴士僅能單向行駛，而三卡 ART 列車則可以雙向行駛。部門期望新系統可與時並進，透過閉路電視和雷達等實時監測周邊交通狀況。

22. 運輸署文先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 運輸署會與土拓署檢視有關行人路上蓋的設置；
- (ii) 就道路優先權事宜，適當的道路優先權可以提升運輸系統的運作效率。在設計上，署方現時就路權未有定案，但會預留彈性以容許日後按需要設置道路優先權。署方亦會和未來的營辦商磋商及檢視有關安排可能對其他道路使用者的影響，方決定是否需要給予新系統道路優先權及其相對優先程度；
- (iii) 新系統設計沒有實體軌道，遇事故時其他車輛可繞行，以維持道路的基本服務；以及
- (iv) 新發展區將採用實時交通燈號調節系統，按實際車流動態分配綠燈時間，透過智能交通管理，令整體交通更暢順。

23. 鄭彥均議員表示，支持於新系統車站接駁至港鐵車站的道路興

建上蓋，並認為會直接影響新系統使用率。他亦關注新系統未來的管理，建議政府在招標合約中納入有關確保服務水平的機制。因應政府推動碳中和，他希望完善單車接駁設施，使單車能銜接新系統與鐵路網絡。

24. 崔景恒議員查詢有關新系統的應變能力，希望確認道路的設計能讓故障車輛靠邊停放，以維持其他車輛通行。他另建議設置泊車轉乘設施，透過預留空間作停車場吸引區外駕駛者轉乘，既能緩解區內塞車問題，又能提升新系統使用率。最後，他希望部門了解居民日常乘車習慣（例如有些居民會先坐回頭車到總站），並加強與區議員溝通以優化系統設計。

25. 蔡承憲議員表示，建議部門將 A2 站至 A4 站的路段改為架空路段，以應對市中心及住宅區未來人口和車流增加帶來的塞車問題。他舉例指，曾乘搭廈門 BRT，當途經主要幹道時都會出現塞車情況。此外，鑑於屯門近期發生爆水管事故，他查詢新系統有否覆蓋地下食水管道及鹹水管道，擔心爆水管會導致系統癱瘓，建議政府制定相應的危機應對措施。

26. 土拓署何先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 為鼓勵新發展區居民綠色出行，車站附近會預留單車泊位方便轉乘；
- (ii) 新系統若發生壞車事故，道路寬度足夠讓系統內的其他車輛繞道而行；
- (iii) 目前部門預計新系統有足夠載客量應付需求，新系統不會過分擁擠；
- (iv) 市中心 A1 至 A2 站的路口因較繁忙而會採用架空設計；A3 至 A4 路口位於物流及科技區，遠離住宅區，故採用共用路口；以及
- (v) 新系統車道地底不會鋪設水管等公共設施，該等設施將盡量設於旁邊的行人路或單車徑，以確保新系統不受影響。

27. 運輸署羅女士表示，明白議員關注未來營運商的服務水平。因應新系統的管理，政府正構思相關管理機制，並歡迎議員向署方提出意見，以完善機制。

28. 運輸署文先生表示，會在 A2 站附近的兩個大型發展用地預留一定數量的泊車轉乘車位，目前署方正檢視相關數量。

29. 葉文斌議員表示，鑑於洪水橋／厦村新發展區首批公屋將於2031年入伙，部門應確保屆時智慧綠色集體運輸系統能如期完工，亦應準備好工程未達預期時的應急方案，避免進一步加重屯馬線的負荷。他指出新發展區的規劃須兼顧對屯門區交通的影響，避免新增人口加劇區內現有的交通問題，並建議利用11號幹線等基建優化分流。最後，他提議借鑑厦門綠色物流經驗，推動智能配送及光伏充電系統，減少貨車流量，以緩解道路壓力。

30. 徐帆議員認為，不能獨立評估智慧綠色集體運輸系統，而應該考慮新發展區的整體規劃，以及交通系統設計如何配合新發展區的長遠發展。他表示，政府多年前曾提出於洪水橋發展「環保城市」，而現時方向似乎與多年前提出的計劃有所出入，故希望了解新發展區現時的定位、道路網絡布局及交通系統規劃。此外，除了現時部門介紹的智慧綠色集體運輸系統外，他認為亦需要滿足對外巴士服務的需求，完善整體交通配套。

31. 陳有海議員查詢新發展區的公共交通規劃是否包括其他交通工具，例如開放巴士和小巴等服務競爭，而非單一依靠智慧綠色集體運輸系統。他亦希望延續轉乘優惠，否則會增加居民的交通開支。

32. 程志紅議員表示，原先以為新系統會採用專用車道，類似輕鐵但無軌化以確保運行效率，但現得悉新系統要與其他車輛共用路口，擔心導致路口擠塞問題。她另查詢運輸署提出的實時交通燈號調節系統具體如何運作，是否會給予新系統優先通行權，以提升新系統的運作效率。

33. 土拓署何先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 政府目標是在2031年開通智慧綠色集體運輸系統，以配合新入伙居民的需求；
- (ii) 洪水橋／厦村新發展區由不同部門負責不同項目，當中土拓署負責道路工程，而智慧綠色集體運輸系統的營運管理則由運輸署負責；
- (iii) 就共用路口設計，路口南北僅供智慧綠色運輸系統列車通行，而東西方向則供其他車輛通行，操作相對簡單；以及
- (iv) 智能交通管理方面，部門正與香港科技大學合作研究，旨在實時監測交通以優化車流，減少路口擠塞的問題，但會否給予智慧綠色集體運輸系統優先權，則尚未有定案。

34. 運輸署羅女士表示，智慧綠色集體運輸系統將為區內居民提供

接駁服務，而區外交通服務（包括巴士）將按未來人口的運輸需求規劃及提供。此外，運輸署會鼓勵公共交通營運商因應營運狀況提供票價優惠，包括轉乘優惠，而甄選新系統營運商時亦會鼓勵投標者作此考慮。

35. 陳遲恆議員表示，支持新發展區的智慧綠色集體運輸系統，認為其整合了輕鐵、電車和巴士的優點，但同時關注票價問題。他查詢新系統是否像輕鐵般能讓大批乘客同時上下車、A2 站與未來屯馬線洪水橋站的距離，以及 A1 站與輕鐵泥圍站之間的接駁及配套規劃，讓乘客能更便捷地轉乘。此外，他關注未來若有網約車服務，能否進入新系統的專用區域。

36. 甘文鋒議員表示支持智慧綠色集體運輸系統，但認為現時「智慧交通」的規劃仍停留在基礎層面，例如僅透過交通燈調節車流，未能真正實現靈活應變的智慧管理。他建議參考內地（如杭州）的智慧城市經驗，讓系統能因應突發狀況（如塞車或意外）動態調整行車路線，甚至臨時跳站，以提升整體效率。其次，他認為政府應該自行建立及設計系統，而非依賴承辦商開發，否則可能導致營運受制於單一承辦商，甚至影響其他區域長遠的交通發展。

37. 陳孟宜議員表示支持智慧綠色集體運輸系統，並建議政府提前展開公眾宣傳教育工作，讓居民（特別是長者）有充足時間適應無軌道的新系統。此外，她關注新系統的無障礙設計，希望能確保所有乘客安全便捷地使用。

38. 何俊亨議員建議新系統應配備自動斜板裝置，讓輪椅使用者能獨立上下車，無需依賴車長協助，以提升便利性並減輕車長的工作量。此外，他建議開發專屬手機應用程式，整合即時班次資訊、周邊交通轉乘路線及最佳路徑規劃等功能，讓乘客能縮短候車時間並優化整體出行體驗。

39. 土拓署何先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 新系統將採用預付模式，乘客須在上車前完成支付。至於站內是否設置閘機或幕門等細節，則交由營運商自行規劃設計；
- (ii) 除共用路口，新系統的大部分路段為地面專用道路，其他車輛不得進入；
- (iii) 政府希望借助市場力量及新科技，發展智慧綠色集體運輸系統，故未有考慮自行開發系統；

- (iv) 就長者友善設施與宣傳推廣的意見，部門會納入設計考量並加強宣傳；以及
- (v) 新系統可以採用虛擬軌道，透過路標指示與閉路電視探測技術等鎖定行車軌道。

40. 運輸署文先生表示政府選擇由私營企業開發車聯網系統，是希望避免政府自行開發系統而未能切合營運商運作因而浪費資源的問題。他強調，十字路口交通燈控制權仍屬運輸署管理。

41. 運輸署羅女士表示，就議員提出要求系統營運商開發手機應用程式的建議，部門會在制定招標文件和合約時納入考量。

42. 主席請各部門盡量考慮及採納議員提出的意見，尤其是在基建方面，避免將來出現所提及的問題。

(B) 關注屯門區水管滲漏事件
(屯門區議會文件 2025 年第 32 號)
(水務署的書面回應)
(運輸署的書面回應)
(路政署的書面回應)
(香港鐵路有限公司的書面回應)

43. 主席表示，秘書處就上述文件分別收到水務署、運輸署、路政署及香港鐵路有限公司的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各議員參閱。

44. 主席歡迎水務署工程師／新界西區（分配 3）徐溢謙先生、工程師／設計 7 陳沛熹先生、工程師／工程管理 13 蕭濠傑先生、賓尼斯工程顧問有限公司駐地盤高級工程師梁慧民女士及李啟康先生，以及香港鐵路有限公司對外事務經理何君悌女士出席是次會議。

45. 文件第一提交人雲天壯議員表示，有關部門應分階段解決水管問題。在短期內，要及時發現和維修滲漏，避免惡化；中期需提前更換屯門區的老舊水管，規劃未來十年更換計劃；長期則要建立系統化監測和預防機制，減少對市民的影響。他形容治理團隊如足球隊，區議員如同後防或守門員承接市民訴求，但最終解決問題的成效取決於擔任中前場的各部門的執行力。作為完善地區治理體系後首屆區議會的一員，他以「擔當作為，破局創新」與各位議員同事共勉。

46. 巫成鋒議員以 5 月 27 日屯門公路水管滲漏事故為例，指出停水

及塞車問題對居民造成嚴重困擾，強調必須避免同類事件重演。他認為部門應善用科技，加快安裝傳感器以預警水管滲漏的風險，並完善後備供水網絡。他同時指出水管滲漏事件中，部門資訊發放出現混亂，例如兆康苑較早時收到水務署的停水通知，其後官方社交平台發出的停水屋苑公告卻不包括兆康苑。這導致居民與物業管理公司無所適從，甚至因擔心水泵損壞而先關閉水泵。他感謝區議會同事及關愛隊在屯門民政事務專員的統籌下，向居民發放最新資訊及協助居民取水。

47. 謝永恒議員就主幹道水管頻繁爆裂問題，提出長遠規劃建議。他認為部門現行的「風險為本水管資產管理計劃」治標不治本，指出主幹道水管因長期承受車輛壓力而導致爆裂，浪費資源並嚴重影響交通。他建議水務署考慮將主幹道水管遷移至更合適位置，雖工程龐大但必須起步，否則反覆爆裂與更換只是惡性循環。他最後指出各部門及持份者需加強溝通協作，共同解決問題。

48. 水務署徐先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 自 2020 年 4 月至 2025 年 3 月，屯門區一共出現 14 宗水管爆裂事故。雖然大部分事故發生地段較為分散，但其中屯門鄉事會路／友愛路路口及龍門路近龍門居於兩年內分別發生兩宗水管爆裂事件。就此，有關位置已被列入「爆喉熱點」，並正根據「風險為本水管資產管理計劃」優先進行改善工程；
- (ii) 就 5 月 27 日水管滲漏事故，為讓市民及早準備，水務署第一時間發布停水訊息，後經水源調度，成功令實際供水影響範圍縮小，所以隨後發布的停水範圍有所調整。部門承諾未來將改進通知機制，確保物業管理處及時獲取更新訊息；
- (iii) 水務署現時按照「風險為本水管資產管理計劃」，根據水管使用年期、物料、過往爆裂或滲漏記錄、周遭環境，以及其爆裂或滲漏所造成的後果等因素，評估水管爆裂或滲漏的風險。部門優先為風險較高的水管進行改善工程，包括更換或修復水管，以達致減少整體水管爆裂或滲漏風險。截至 2025 年 3 月底，屯門區共有約 29 公里的水管已納入上述計劃，當中約 20 公里的水管已完成更換或修復。正進行的工程約四公里，餘下的改善工程將於 2025 年下半年或之後陸續展開；
- (iv) 屯門兩個爆喉熱點（屯門鄉事會路和龍門路）的改善工程已按「風險為本水管資產管理計劃」展開，具體進度將由負責「風險為本水管資產管理計劃」工程的設計部同事作

補充說明；

- (v) 水務署在推展「風險為本水管資產管理計劃」的水管更換或修復工程時，亦會平衡工程對當區交通的影響，力求將市民不便降至最低；
- (vi) 對議員提出遷移主幹道供水管道的建議，水務署會在計劃更換或修復水管時檢視將有關供水管道遷離屯門公路行車道的可行性；
- (vii) 屯門區分成不同的供水區域，大部分區域可以互通，也可以獨立運作。區內也採用環形設計的配水網絡，再用支水管交叉連接主配水管，所以大部分供水點最少有來自兩個方向的供水，增加其可靠性；
- (viii) 水務署自 2016 年起為全港的食水分配管網建立「智管網」，並已於 2025 年 3 月底完成設立「智管網」的 2 400 個監測區域，包括屯門區的 171 個監測區域。水務署已開展優化「智管網」的工作，分階段擴大「智管網」監測範圍至食水主幹水管及餘下尚未設有「智管網」的食水分配管網；在策略位置安裝監測水管流量和水壓的傳感器，以便更全面覆蓋食水供水網絡。水務署現階段正進行有關規劃及設計，上述擴大工作預計於 2027 年完成；
- (ix) 水務署一直有參考及採用國際間常用的先進測漏措施和技術，持續監察水管滲漏情況，當中包括利用聲納勘察進行測漏工作、在繁忙路段和重要水管安裝噪聲記錄儀等。水務署亦會繼續研究應用其他先進科技，協助及早發現滲漏情況；
- (x) 為協助承建商在水管附近安全工作，水務署編製了《水管附近挖掘指引》及《如何防止損毀水管》，以供承建商參考；以及
- (xi) 水務署在每次停水前都會先確定受影響的供水範圍，並盡早將資料透過水務署網頁及水務署流動應用程式《WSD Mobile App》發布，在完成修復後亦會更新相關停水資訊，市民亦可以透過電話查詢停水資訊。

49. 謝玉玲議員表示，有些水管位於主要車道下方，長期受重型車輛碾壓，爆裂風險較高，故希望可以遷移水管。同時，她建議水務署提早發放停水資訊，讓民眾能提前儲水，避免因集中用水而令水缸的水迅速耗盡。此外，她指出現行供水恢復時間與居民早上用水高峰時間重疊，物業管理公司難以即時開水，建議提早於凌晨 4、5 時恢復供水，讓水缸有足夠時間儲水以滿足居民需求，並減輕水泵的負荷。

50. 曾慶忠議員查詢 5 月 27 日屯門公路水管滲漏事故的涉事水管是否與 2024 年 9 月 12 日的事故屬同一條水管。他認為水務署「智管網」應有助監測水管流量和水壓，不理解為何 5 月 27 日事故仍耗時十多小時才能確定爆裂位置。鑑於爆水管導致大規模停水，嚴重影響民生，他認為水務署應檢討現行機制，引入更先進的檢測技術或優化應變程序，以大幅縮短日後處理同類事故的檢查與修復時間，盡量減低對市民的影響。

51. 鄭珉楠議員指出，近期頻繁的水管爆裂事件反映老舊水管問題日益嚴重。雖然當局已推行「風險為本水管資產管理計劃」，但仍有其他方法或有助發現問題。他舉例指，今次水管滲漏事故發生前，附近學校已察覺水管異常震動及有聲響，並向水務署反映。然而，部門僅要求校方先自行檢修校內水管，未及時檢查周邊水管問題，結果不久後便發生水管滲漏事故。他認為該類異常現象可能是周邊水管問題的預警信號，建議水務署日後收到類似特殊情況通報時，應更主動擴大檢查範圍，及早發現並處理潛在風險，以預防事故發生。

52. 水務署徐先生就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 5 月 27 日水管滲漏事故的實際維修時間約 6 小時，但為兼顧供水調配及交通疏導，整體處理時間較長。事故涉及主幹管，影響屯門多個食水配水庫。因此，署方在水管滲漏情況未有惡化跡象時，盡量先注滿各個配水庫，待儲水充足及交通高峰時段過後才進行挖掘維修；
- (ii) 水務署已開展優化「智管網」的工作，分階段擴大「智管網」的監測範圍至食水主幹水管及餘下尚未設有「智管網」的食水分配管網，並在策略位置安裝監測水管流量和水壓的傳感器，以便更全面覆蓋食水供水網絡。上述擴大工作預計於 2027 年完成；以及
- (iii) 就緊急維修水管工作的消息發布機制，水務署正更新內部指引，以強化與各區民政事務處、區議員及關愛隊的即時通報機制，建立即時通訊平台迅速互通資訊。同時，部門將優化與物業管理公司的協調流程，以便居民更早作準備。

53. 馮鈺鋒議員表示，根據水務署所指，環形設計配水網絡讓大部分供水點最少有來自兩個方向的供水。就此，他查詢為何 5 月 27 日水管滲漏事故仍導致大規模停水。他亦查詢傳感器的安裝進度、會否優先在高風險主幹道（如屯門公路、屯門鄉事會路等）安裝檢測裝置，以及屯門區完工時間表。

54. 馮沛賢議員表示，6月27日河傍街曾發生爆水管事故，他得悉水務署曾封閉左線，但未能找出問題，次日改封右線才發現漏點。因此，他建議部門考慮引進如「地探車」等更精準的檢測技術，減少反覆封路。他另希望水務署進一步說明屯門公路水管滲漏事故檢查耗時長的主因。在資訊發放方面，他指出居民往往在發現附近路面出現滲水時便認為屋苑會停水，故建議部門建立更主動的通報系統，優化與區議員的即時溝通管道，讓前線人員能準確傳達最新狀況予居民。

55. 曾憲康議員表示，關注屯門公路地下水管的隱患及發生事故時的後備供水方案，以降低風險。他亦查詢2024年9月12日和2025年5月27日兩次屯門公路水管滲漏事件的關聯性。就資訊發布，他建議以圖像化方式呈現受影響範圍，包括使用地圖標示特定屋苑的供水狀況，讓居民更容易理解情況。他建議部門全面安裝聲納監測器、噪聲記錄儀及傳感器等設備。

56. 水務署蕭先生表示，現時「智管網」覆蓋約八成以上食水分配管網的範圍。署方已開展優化「智管網」的工作，分階段擴大「智管網」的監測範圍至食水主幹水管及餘下尚未設有「智管網」的食水分配管網。由於擴展計劃涉及大型水管，目前仍處於研究設計階段，預計2027年完成擴展工作。

57. 水務署徐先生表示，就2024年9月12日與2025年5月27日事故是否相關，現時未有相關資料，於會後會再作補充。

[水務署會後補註：於2024年9月12日的事故中，一條直徑200毫米的食水分配水管出現滲漏，有關分配水管與於2025年5月27日出現滲漏的主幹管並非屬同一食水管網，而且事故發生地點相距甚遠，相信兩宗事故並無關聯。]

58. 鄭彥鈞議員表示，雖然完全杜絕爆水管問題並不容易，但應以縮小影響範圍、減少市民不便為目標。他提出三方面建議，首先關注水務署水管資產的數碼化情況，詢問經過歷時25年的更換及修復計劃後，新舊水管資產是否已數碼化管理，以更精準評估風險及安排維修優次。其次，他建議強化供水系統調配能力，在現有環形供水系統基礎上增設水閥，提升爆水管時的應變靈活性，從而縮小停水範圍。就通報機制，他提議部門與物業管理業監管局合作制定行業守則，規範物業管理公司接獲部門通知後的處理程序，並認同採用圖像化方式發布資訊，讓市民能更快掌握情況。

59. 鍾健峰議員表示，在5月27日水管滲漏事故中，區議員及關愛

隊都發揮了其在完善地區治理體系下的角色，協助聯絡及協調業主立案法團、物業管理公司及房屋署。他表示，幸好該次事故是源於水管滲漏而非爆裂，惟將來若發生大規模突發水管爆裂事故，後果會十分嚴重。他建議水務署參考「雙頭水」系統，在策略位置建設後備供水網絡，以分散風險。他提議採用成本較低的方案，例如小型管道或優化水管配置，以應對老舊水管的潛在危險，從而減少未來大範圍停水對居民的影響。

60. 葉文斌議員表示，資訊準確性對市民十分重要，建議以清晰圖示標明受影響區域，讓居民快速掌握其身處屋苑是否受波及。其次，他表示現有應急供水措施有待完善，水箱和水車無法直接輸水至住戶家中，居民需自行下樓取水，甚不方便。就此，他建議政府在新屋苑規劃中納入應急供水系統（如後備供水系統），以減少突發停水對居民的影響。

61. 水務署徐先生表示，備悉議員對提升資訊準確性和圖像化顯示的建議。署方目前正在更新手機應用程式，後續將向議員詳細介紹新版本。

62. 水務署陳先生表示，根據水管使用年期、物料、過往爆裂或滲漏記錄、周遭環境，以及其爆裂或滲漏所造成的後果等因素，評估水管爆裂或滲漏的風險，優先為風險較高的水管進行改善工程，包括更換或修復水管，以減少整體水管爆裂或滲漏風險。以屯門區為例，截至2025年3月，全區29公里的水管中，20公里的水管已完成更換或修復，正進行的工程約四公里，餘下的改善工程將於2025年下半年或以後陸續展開。就議員關注的40年以上的老舊水管，水務署在過去三年已在屯門區內完成三公里改善工程，目前尚有1.3公里正在施工。

63. 水務署徐先生補充，就後備供水網絡的情況，在應對5月27日水管滲漏事故時，部門已透過調度水源將受影響市民從20多萬減少至約17萬。對於已發展的舊區，受現有道路和地下設施限制，在未有環形設計的配水網絡上增設環形設計存在實際困難。對於洪水橋／厦村該類新發展區，政府部門已將環形設計的配水網絡納入規劃。

64. 陳有海議員表示，在「智管網」的監測下，屯門仍頻繁發生爆水管事件，故建議部門引進先進科技如「地探車」等輔助設備，針對高風險主幹管加強檢測，以彌補「智管網」的不足。為免再次出現資訊發放混亂的情況，他建議水務署與屯門區業主立案法團建立直接電子溝通渠道，即時準確通報水務狀況。

65. 葉俊遠議員表示，雖然水務署已設立「智管網」及「風險為本水管資產管理計劃」，但同一地點仍反覆發生爆水管事故，故質疑現行措施的成效。就 5 月 27 日水管滲漏事故，他指出部門資訊發放嚴重滯後，當天早上媒體已報道停水消息，但署方直至晚上才正式通報，期間完全未向議員提供最新消息或回應相關查詢。此外，他表示議員於討論文件已要求署方提供過去屯門區水管爆裂或滲漏的位置圖，但署方未有回應。

66. 蘇嘉雯議員表示，預防水管爆裂、保持食水供應及縮短搶修水管時間等為水務署的工作及責任。5 月 27 日水管滲漏事故當晚，屯門民政事務處（下稱「民政處」）及區議員團隊為減輕事故影響而付出不懈努力。她指事故不僅造成停水，更導致屯門區交通癱瘓，同時反映鄉郊地區缺乏儲水設施的問題。她認為水務署應提出具體改善方案，並參考內地城市的經驗，例如上海運用人工智能技術預測水管爆裂，提升預測準確率，以預防類似事件再次發生。

67. 水務署徐先生表示，處理 5 月 27 日水管滲漏事故時，部門需時確認滲漏情況及評估供水調度方案，同時發現屯門各配水庫水位偏低，須協調利用有關的主幹管盡量注滿各配水庫，盡可能減少維修有關的主幹管期間的停水影響範圍及時間，在評估後才能確定受影響範圍。他感謝當日民政處、區議員、關愛隊及房屋署同事的協作配合。

68. 水務署蕭先生表示，目前屯門區已設立 171 個監測區域。由於「智管網」系統主要透過持續監測水壓和流量變化來掌握整體管網狀況，當發現異常數據時，署方須仔細研究個案及後續安排具體測漏工作確定滲漏位置。系統優化方面，擴建方案目前仍在設計階段，署方計劃透過加裝更多傳感器來提升覆蓋範圍，以便更快發現潛在的滲漏情況。

69. 陳文偉議員表示，5 月 27 日水管滲漏事故是本屆區議會首次面對的全區性重大事故，影響範圍廣、時間長，波及屯門主幹道交通及約三分之一居民。他建議參考過往區議會曾成立的應急工作小組，當發生重大事故時，由民政處主導建立跨部門協調平台，以改善訊息混亂和部門協調不足的問題。他認為要建立有系統的應急機制，優化地區治理效能，才能更快速有效地解決市民面臨的問題。

70. 甘文鋒議員表示，部門未回應議員於討論文件提出的要求，包括傳感器安裝進度、老舊水管更換時間表、過去五年爆水管位置分布圖等，希望部門具體交代。

71. 崔景恒議員表示，希望部門回應議員於討論文件提出的多項關鍵問題，包括具體說明老舊水管更換的進度。他查詢 5 月 27 日水管滲漏位置是否已受「智管網」監測，並擔心系統的成效。他另建議部門考慮利用「地探車」等技術提升檢測效能，並關注近期多處維修工程是否與滲漏事故相關。此外，他指出事故發生後，議員向部門查詢時需層層轉達導致延誤，以及水務署手機應用程式僅能追蹤五個屋苑的設計不足。

72. 程志紅議員表示，感謝各部門在 5 月 27 日水管滲漏事故中的應急協作，並派出水車緩解住戶的用水問題。她表示當晚物業管理公司、關愛隊及議員辦事處通力合作，監測水缸儲水量並及時通知居民，將事故影響降至最低。她指出事故後的四天出現水壓偏低問題，經民政處協調和水務署跟進，至第五天才得以改善。她建議水務署善用傳感器監測系統，主動發現問題並通知屋苑維修漏水管道，避免因擔心爆水管而刻意調低水壓，導致低層住戶在用水高峰時段無水可用的情況持續發生。

73. 水務署徐先生表示，目前屯門公路主幹水管尚未納入「智管網」監測系統，但部門已計劃擴大監測範圍至食水主幹水管。現階段針對未納入系統的主幹管，部門已於策略位置安裝噪聲記錄儀進行定期檢測，並依據風險評估結果，優先處理高風險管段。他表示水管爆裂受多重複雜因素影響，包括車輛負載、土質變動及管材老化，須綜合評估各項風險指標。部門目前已鎖定屯門青山公路新墟段、屯門青山公路青山灣段、杯渡路、友愛邨近友愛橋、龍門路近富健花園、鍾屋村、福亨村、青麟路和石排頭路等高風險喉管，相關工程將會陸續展開。

74. 主席請部門考慮議員提出的意見。

(C) 建議優化屯門東的交通及民生設施
(屯門區議會文件 2025 年第 33 號)
(食物環境衛生署的書面回應)
(路政署鐵路拓展處的書面回應)
(規劃署的書面回應)
(醫院管理局的書面回應)

75. 主席表示，秘書處就上述文件分別收到食物環境衛生署、路政署鐵路拓展處、規劃署及醫院管理局的書面回應，並已於會前將有關文件以電郵分發予各議員參閱。

76. 文件第一提交人葉文斌議員表示，屯門東近年成為人口增長的重要區域，發展持續擴張，但隨之衍生多項民生問題。交通方面，對

外及區內交通壓力日增，需要完善公共運輸系統，如增設屯門東站等鐵路設施，以紓緩青山公路沿線至小欖及掃管笏一帶居民的出行需求。他認為民生配套亦顯不足，現有商業設施（如黃金海岸商場）難以滿足居民日常購物的需求，迫使他們往返屯門市中心，加劇交通負擔。同時，街市、普通科診所及公共休憩空間亦不足夠。此外，由於偏遠位置的私家車使用率高，停車位短缺，導致違泊問題嚴重。他建議推動智能停車場，並政府能就交通、商業、醫療、公共空間及停車設施進行整體規劃，改善屯門東居民的生活品質。

77. 林的徽議員表示支持優化屯門東的交通及民生設施，尤其認為改善屯門東交通已刻不容緩。他指出，過去屯門與荃灣區議會曾組成「屯荃鐵路小組」，探討如何提升屯門東的交通連接，使居民能更便捷往返市區。他建議在屯門東增設鐵路站，並連接新發展的洪水橋站，便可在荔景站連通港鐵機場快線和荃灣線。若能進一步將荔景站接通火炭或大圍站，更將大幅減輕現時屯馬線的沉重負荷，並為屯門長遠發展帶來顯著效益。

78. 葉俊遠議員表示，屯門東的交通問題影響範圍極廣，即使局部地區發生交通事故，亦可能導致整個屯門區甚至新界西北交通癱瘓。他續稱，曾於交通運輸委員會會議中提議打通掃管笏路和冠發街，以紓緩屯門東特別是掃管笏及黃金海岸一帶的交通，但當時運輸署表示出於工程問題及其他阻礙，該提議的可行性較低。他現希望規劃專員能再作跟進，嘗試落實有關方案。

79. 運輸署張先生表示部門一直有留意屯門東的發展，特別是近年不同屋苑建成，並會留意人口遷入的時間表，以制定相應的公共交通服務。他指出，以今年為例，運輸署建議加強部分巴士路線服務，按人口變化提供適切的公共交通服務計劃。

80. 規劃署屯門及元朗西規劃專員就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 就打通掃管笏路和冠發街的建議，規劃署會與運輸署及路政署相關組別聯絡，了解有關路段的實際情況。他補充，當初是因應相關部門的要求而把此道路顯示於規劃大綱圖中，落實及資源運用情況要視乎部門的計劃；以及
- (ii) 食肆及零售設施主要是由市場主導，掃管笏一帶現有愛琴海岸商場、黃金海岸商場及帝濤灣的零售設施。此外，在《屯門分區計劃大綱核准圖編號 S/TM/41》上劃為「住宅（乙類）14」及「住宅（乙類）19」的土地範圍內，亦已預留樓面面積作商業（包括零售）用途。其他劃為「住宅（乙類）」、「住宅（丙類）」及「鄉村式發展」等用途地帶

的地方，商店及服務行業亦屬第二欄用途。如有私人公司或機構認為有上述土地用途地帶的地方適合作相關用途，可向城市規劃委員會提出申請。就此，他指黃金海岸酒店已於 2024 年獲批在酒店範圍內增加零售和食肆的樓面面積。

81. 馮沛賢議員表示同意文件內的建議，並指出將來會有更多住宅於青山公路沿線落成。他引述居民反映社區設施、康樂文娛場地及商場不足，最接近要到置樂才能購買日常用品及求診。由於鐵路相對路面交通的時間更穩定，他認為鐵路對屯門居民亦十分重要。早前有提及於樂安排興建簡約公屋，但其設施及交通是因應樂安排居民來規劃，故他期望政府能盡快提供更多設施予屯門東居民。

82. 鍾健峰議員表示，題述文件內容與洪水橋的規劃亦有關係。政府在中部水域人工島規劃中，洪水橋至深圳前海的鐵路的下半段，會經過屯門東、欣澳和規劃中的人工島伸延至港島。他明白政府會因時制宜，視乎各方面因素再推展中部水域人工島規劃。然而，整個屯門東和洪水橋新發展區（包括元朗南、洪水橋及屯門第 54 區）對使用鐵路來往市區有迫切需要，即使鐵路只接駁至欣澳，亦可紓緩部分屯馬線的壓力。他期望洪水橋經屯門東往欣澳的鐵路能盡快推展，藉此緩解屯馬線現時擠塞的情況。

83. 曾憲康議員表示，支持進一步完善屯門東的交通及民生設施，並建議提前規劃以應對未來人口增長。交通方面，他建議落實於規劃大綱圖的既有道路，並推動增設屯門東站、優化青山公路至小欖一帶的交通網絡，以分流屯馬線壓力。同時，他認同需改善小巴等公共交通服務，減少路面擠塞。民生配套方面，他指出現有商業設施不足，居民需遠赴三聖或兆麟購物，建議增加社區內購物及生活設施，滿足基本需求。他表示文件反映居民就交通暢達與生活便利的需求，期望政府推動相關規劃。

84. 程志紅議員表示，題述文件提及的基層醫療對市民非常重要，必須解決隨人口老化帶來的醫療問題。以屯門區人口而言，區內應設有五間普通科門診。她表示屯門區現時只有四間普通科門診，居民要於網上成功預約十分困難，故希望醫院管理局考慮開設第五間普通科門診，以解決居民所需。

85. 葉文斌議員表示，屯門區居住人口遞增，加上元朗區人口，而最近只有荃灣一間私家醫院，負擔沉重。就此，他欲了解青山公路一帶有沒有私家醫院用地。

86. 規劃署區專員表示，屯門區內暫時沒有私家醫院的用地規劃，但洪水橋／厦村新發展區已預留一幅用地以興建公立醫院。

87. 運輸署張先生表示，屯門東現時設有不同專營巴士及港鐵巴士服務，若日後路政署鐵路拓展處在規劃上有需要，運輸署亦會配合。

88. 主席請部門考慮議員提出的意見。

(D) 2025 年研究地區關注的議題
(屯門區議會文件 2025 年第 34 號)

89. 主席請議員省覽題述文件內容。

90. 主席表示，屯門區議會於 2025 年 3 月 10 日舉行的會議上曾討論 2025 年研究的議題。及後，他於 5 月 12 日的會議上請各位議員就「議題一：推動屯門區旅遊發展以帶動本區經濟及就業」及「議題二：屯門西和龍鼓灘規劃研究」收集區內居民及相關人士意見，向秘書處分別提交「意見摘要」及「建議措施或應對方法」各一份的書面報告。秘書處已整合相關意見及建議，並載列於文件的附件。

91. 主席續表示，參考 2024 年就研究地區關注議題的做法，建議將附件載列的意見和建議措施，交予相關委員會進一步細化討論，並就地區層面可直接跟進的措施提出落實方案，有關方案將轉交予相關政策局及部門跟進及參考。

92. 陳浩庭議員補充，支持整合屯門區的旅遊資源，建議參考「青樂屯遊」的概念，打造整體性的旅遊特色地圖或手機應用程式，串聯區內景點，讓本地居民和外來遊客都能更深入探索屯門。他又建議結合文創元素及打造打卡熱點，透過遊客自發在社交平台分享，形成口碑傳播，有效推廣屯門旅遊。他認為此方向不僅能提升地區吸引力，也能帶動文創經濟，具體細節可留待於委員會進一步討論。

V. 備悉事項

(A) 屯門警區報告
(屯門區議會文件 2025 年第 35 號)

93. 屯門區指揮官馬偉卿總警司報告區內罪案情況，報告涵蓋了 2025 年 1 月至 5 月的罪案數字及趨勢。在 2025 年 1 月至 5 月，屯門警區共接獲 1 989 宗罪案舉報，較 2024 年同期下跌了 284 宗，而 2025 年 1 月至 5 月破案率為 31.8%。與 2024 年同期比較，罪案升幅主要是騙案，由 990 宗上升至 1 050 宗，上升了 60 宗，佔屯門區整體罪

案的 52.8%。騙案主要為網上購物騙案，共錄得 343 宗，佔整體騙案的 30%；其次為電話騙案，共錄得 237 宗，佔整體騙案的 23%；第三是求職騙案，共錄得 152 宗，佔整體騙案的 14%。警方已推出手機應用程式版本「防騙視伏 App」、設立電話諮詢熱線「防騙易 18222」及設計了防騙吉祥物「提子」，並預計在 2025 年 8 月成立「總區科技罪案組」，集中資源專責調查科技罪案。此外，在 2025 年 1 月至 5 月，屯門警區共接獲 191 宗店鋪盜竊案件，佔屯門警區整體罪案的 9.6%；屯門警區亦接獲 184 宗雜項盜竊案件，佔屯門警區整體罪案的 9.3%，破案率達 60%。他指出，防罪及減罪有賴每位警員的努力，而閉路電視則是協助警方破案的重要輔助工具，故他鼓勵市民特別是村屋居民安裝閉路電視。

94. 陳孟宜議員表示，關注報告中所指 2025 年 1 月至 5 月期間共有 42 宗非禮案，較 2024 年同期比較，上升了七宗；而被捕青少年所干犯罪行中，強姦及非禮佔最多。她建議教育局及學校加強相關宣傳及教育工作，以提高學生的自我保護意識。

95. 鍾健峰議員表示，感謝屯門警區在防騙及打擊罪案方面的努力。他得悉警民關係組已針對電動單車及俗稱「子彈仔」的音響單車採取相應執法行動，並建議警方繼續深入打擊。

96. 巫成鋒議員表示，近日曾發生居民遭單車撞倒的事故，並指出在兆康苑第三及第四期旁的斜坡經常有單車高速經過。他建議警方加強管制，以遏止單車駛入屋苑。

97. 馮沛賢議員表示，於屯門鄉事會路至友愛邨的十字路口位置，經常有單車衝紅燈及逆線行駛，亦有單車駛上行人路。他建議警方繼續加強打擊有關情況。

98. 馬指揮官就議員的查詢綜合回應如下：

- (i) 在 2025 年 1 月至 5 月，非禮案較 2024 年同期稍微上升七宗，而破案率達 97.6%。大部分受害人與犯案者是相識，而犯案是源於他們對性的好奇。警民關係組會積極與校方保持緊密聯繫，並加強宣傳教育工作。立法會於 2024 年通過《強制舉報虐待兒童條例》，社會工作者懷疑兒童遭受嚴重傷害時，須向相關部門舉報。當警方接獲舉報後，會盡快介入，並根據警司警誡計劃向未滿 18 歲的青少年進行警誡。至於成年人涉及的非禮案件，則多數是發生在公共交通工具的身體接觸。至於強姦案，部分是源於年輕人透過社交程式主動與其他人聯絡及約見，並在未經同意下發生

性行為。警方會持續針對性加強宣傳及教育；

- (ii) 就俗稱「子彈仔」單車的噪音問題，在 2025 年 1 月至 5 月，警方採取多次執法行動，扣查三輛「子彈仔」單車。大部分個案均發生在假日晚上，其出沒的地方多是龍門居及兆康的屯門單車匯合中心，影響居民作息。警方會把該等單車扣留在驗車中心或警署，由驗車主任檢驗，若發現單車經改裝或涉及違反《道路交通條例》，可能會作出罰款。在基於安全的大前提下，警方會在合適的位置攔截，並繼續在上述地方加強執法行動。就俗稱「電瓶車」或電動可移動工具的噪音問題，屯門警區在 2024 年共錄得 113 宗檢控個案，而在 2025 年 1 月至 7 月則暫錄得 84 宗，與 2024 年同期比較，檢控個案有上升的趨勢。目前尚未有針對電動可移動工具的具體法例，但若在公眾地方使用未經登記、未領牌及未購買保險的此類工具，則屬違法。警方正在單車徑沿途鄰近食肆位置及河田輕鐵站附近等加強執法；以及

- (iii) 就交通安全問題，警方會加強執法行動，保障市民安全。

VI. 內部事項

(A) 專職委員會及屯門區議會轄下工作小組之成員加入／退出

99. 秘書表示，賴嘉汶議員於 2025 年 5 月 27 日加入食物環境衛生委員會；雲天壯議員於 2025 年 6 月 1 日加入社會福利及房屋委員會；以及陳浩庭議員於 2025 年 7 月 1 日退出社會福利及房屋委員會。

(B) 專職委員會工作報告

(屯門區議會文件 2025 年第 36 至 40 號)

100. 主席請議員省覽題述五份報告。議員沒有意見，主席遂宣布通過上述報告。

(C) 工作小組報告

(屯門區議會文件 2025 年第 41 至 42 號)

101. 主席請議員省覽題述兩份報告。議員沒有意見，主席遂宣布通過上述報告。

VII. 其他事項及下次會議日期

102. 主席於下午 6 時 13 分宣布會議結束。下次會議日期為 2025 年 9 月 8 日。

負責人

屯門區議會秘書處

日期：2025 年 9 月

檔號：HADTMDC/13/25/DC/25



**洪水橋／厦村新發展區
智慧綠色集體運輸系統
(第一階段)的相關道路工程**

屯門區議會 簡介會
2025 年 7 月 14 日

CECO 土木工程有限公司
Civil Engineering and
Development Department

運輸署
Transport Department

Manning-Eggle Joint Venture



背景

2023年《施政報告》
提出在洪水橋／厦村新發展區
建造智慧綠色集體運輸系統

2024年《施政報告》
全力推展有關
智慧綠色集體運輸系統

中華人民共和國香港特別行政區
行政長官
2023年
施政報告
2023.10.25

中華人民共和國香港特別行政區
行政長官
2024年
施政報告
2024.10.16

Manning-Eggle Joint Venture



背景

智慧綠色集體運輸系統

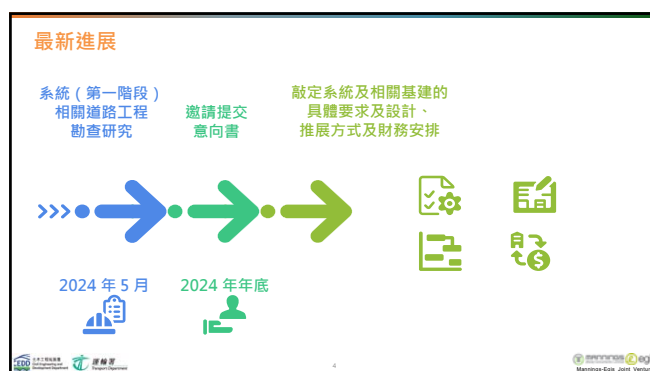
整個系統全長約 **16 公里**

連接屯馬線洪水橋站天水圍站、輕鐵
鐘富站和泥圍站，以及附近公共運輸交
匯處

為配合洪水橋／厦村和元朗南新發展區
不同階段發展的交通及運輸需求，會
分階段推展系統

圖為初步概念圖，並非最終設計，由設計顧問設計，並經運輸署批准。圖中內容僅供參考，如有更改，恕不另行通知。

Manning-Eggle Joint Venture



最新進展

系統（第一階段）
相關道路工程
勘察研究

邀請提交
意向書

敲定系統及相關基礎的
具體要求及設計、
推展方式及財務安排

2024 年 5 月

2024 年年底

Manning-Eggle Joint Venture



系統設計

規劃時已計劃了一條結合系統道路、
行人道和單車徑於一體的
環保運輸走廊

無需實體軌道

靈活調整路線和班次

圖為初步概念圖，並非最終設計，由設計顧問設計，並經運輸署批准。圖中內容僅供參考，如有更改，恕不另行通知。

Manning-Eggle Joint Venture



系統設計

低地台設計

車站設有上蓋

為乘客提供舒適的候車環境

圖為初步概念圖，並非最終設計，由設計顧問設計，並經運輸署批准。圖中內容僅供參考，如有更改，恕不另行通知。

Manning-Eggle Joint Venture

系統設計
引入綠色靈活設計



環保路面模式 **實體軌道**

- 無需架空電纜
- 採用綠色能源方案 (例如儲電池)
- 採用膠輪於道路上行駛

註：圖僅作概念展示，並非最終設計。此圖僅供參考，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。

系統設計
地面專用道路為主 配合智能交通路口



在與主要及繁忙路段的交界處 會採用分層分隔的安排

智能交通管理

提升便捷度及安全性

註：圖僅作概念展示，並非最終設計。此圖僅供參考，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。

系統設計
鼓勵未來營運商應用車聯網技術



加強路況感知

預警潛在風險

提升道路安全

註：圖僅作概念展示，並非最終設計。此圖僅供參考，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。

(第一階段) 相關道路工程的範圍

系統 (第一階段) 長度: 4.5 公里

預計: 7 個車站

連接屯馬線洪水橋站、輕鐵泥圍站、未來的港深西部鐵路 (洪水橋至前海) 及區內的運輸交匯樞紐

擬議系統 (第一階段) 相關道路工程主要包括:

- 興建系統道路，包括地面行車道及3條高架行車道；
- 興建7個附設上蓋的地面車站；
- 興建中央分隔帶/安全島、美化市容地帶/路旁帶、車輛進出口通道、行人過路處及；以及
- 進行附屬工程，包括渠務、水務、環境美化、街道照明、街道設施及交通設備工程



註：圖僅作概念展示，並非最終設計。此圖僅供參考，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。

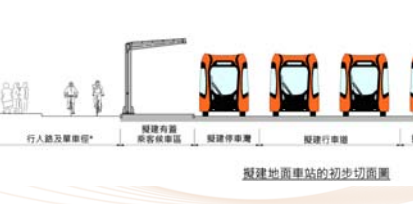
(第一階段) 相關道路工程的範圍



擬建地面車站的初步切面圖

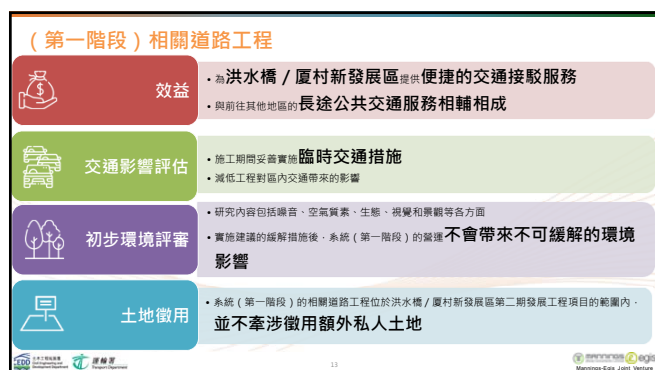
註：圖僅作概念展示，並非最終設計。此圖僅供參考，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。

(第一階段) 相關道路工程的範圍



擬建地面車站的初步切面圖

註：圖僅作概念展示，並非最終設計。此圖僅供參考，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。圖中所有數據均為初步估計，並非最終設計。



徵詢意見



智慧綠色集體運輸系統



www.hskhtsgmts.hk

智綠出行 連繫綠色未來



土木工程拓展署
Civil Engineering and Development Department



運輸署
Transport Department

15