

要求運輸署及相關部門著手改善巴士優先政策及配套

提升車程穩定性及營運效率

九龍城區的路面公共交通服務一直面對著車程冗長及嚴重的交通擠塞影響。以紅隧口為例，每日都有大量巴士在「平治街」巴士站停站後被紅隧車龍阻礙無法移至外面行車暢順的行車線，動輒需時 5 分鐘，甚至需時 10 分鐘方能離站。等候進站的巴士更會倒塞至漆咸道北，大大增加車程不穩性，阻礙巴士服務的營運效率。

除此之外，區內不少行經下路及紅磡灣的路線沿途行經大量交通燈號，而區內不少相近的燈號都未能配合巴士服務，致使車程延長而不穩。以 115 為例，由九龍城碼頭出發，進入漆咸道北之時沿途已行經超過 25 支交通燈，對服務車程穩定性有莫大影響。

道路空間是社會共有的資源，巴士載客量高，相比私家車以至其他車輛應有更高的優先使用權。即使在巴士線集中的路段，如紅磡海底隧道，私家車的車輛數量亦是巴士的兩至三倍。雖然道路上一直有一定的巴士優先政策及配套，然而單以九龍城區則可見成效不足。因此，我等希望提出以下建議，讓運輸署及相關部門著手研究如何進一步改善巴士優先政策及配套，提升車程穩定性及提升營運效率：

1. 研究一套整全的巴士優先政策及配套，特別在交通擠塞較為嚴重而巴士服務較多的路段，改善道路上的巴士優先設計，同時在違泊致使巴士服務受阻的路段，研究不同手法減少巴士服務受阻；
2. 在受交通擠塞的巴士站，如「平治街」巴士站，研究仿效新加坡的「巴士優先方格」或以黃色方格騰出路面空間予巴士由巴士站轉出外面行車線；
3. 研究九龍城區內未能配合巴士服務的交通燈號，例如紅荔道、機利士南路、蕪湖街等各個交通燈號，並作出可行的理順燈號措施。

謹此要求運輸署及相關巴士公司於會議前作出書面回應，並出席會議討論上述議題。

九龍城區議員

任國棟、郭天立、曾健超 聯啟

2021 年 9 月 1 日