

九龙城区议会辖下
交通运输委员会
第十三次会议记录

日期：2026年1月22日(星期四)
时间：下午3时30分
地点：九龙城民政事务处会议室

出席者：

主席：左汇雄议员,MH
副主席：何华汉议员,MH
委员：丁健华议员,MH
李超宇议员
吴奋金议员,MH
吴宝强议员,MH
林博议员
林德成议员,MH
梁婉婷议员
陈治华议员
张景勋议员
黄文莉议员
黄文港议员
黄驰议员
冯务君议员
刘婉燕议员
潘国华议员,JP
赖彦宗议员
关浩洋议员,MH

增选委员：胡铭泰先生
邵天虹先生

秘书：刘嘉瑶女士 九龙城民政事务处行政主任(区议会)1

列席者：

陈逸坚先生 九龙城民政事务处高级联络主任(地区联络)1
汤洛彤先生 运输署高级运输主任/九龙城
叶雅晴女士 运输署高级运输主任/启德及九龙湾
张伟智先生 运输署工程师/红磡
李汉阳先生 运输署工程师/九龙城

李学仪女士	路政署区域工程师/红磡
伍志成先生	香港警务处九龙城区交通队主管
朱志伟先生	香港警务处秀茂坪区交通队主管

应邀出席者:

议程二	姜民汉先生	九龙巴士(一九三三)有限公司经理(车务)
	禰嘉豪先生	九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(公共事务)
	陈乐轩先生	城巴有限公司企业事务主任
议程四	李智谦先生	九龙城民政事务处一级行政主任(地区管理)
	关明阳先生	运输署工程师/油尖
议程八	陈志锋先生	运输署高级行政主任/驾驶考试1
	王 辉先生	运输署高级考牌主任2
		* * *

主席致欢迎辞

1. 交通运输委员会(下文简称「交运会」)主席欢迎所有委员及部门代表出席交运会第十三次会议。
2. 主席提醒各位委员按《九龙城区议会常规》(下文简称《区议会常规》)第 22 条的规定申报利益,若委员的物业业权、职业或投资等个人利益与讨论事项有关连,或有潜在利益冲突,委员应主动在会议上申报,以便他按《区议会常规》作出决定。
3. 主席表示,根据《区议会常规》第 80(1)条,委员会会议的法定人数为全体成员人数的一半,而议员必须占出席会议的成员半数或以上。如在会议开始或在会议进行期间没有足够的法定人数,他须指示秘书召唤缺席者出席。如在 15 分钟后仍未有足够的法定人数,他会宣布休会。他接着根据《区议会常规》第 13 条的规定,批准每名与会者就同一议题参与讨论时最多发言三次,每次发言的时限为两分钟。他又提醒与会者关掉手提电话,或将响闹装置改为震动提示,以免会议受到干扰。

议程一

通过第十二次会议记录

4. 主席宣布第十二次会议的会议记录无需修订,并获委员会一致

通过。

议程二

关于九龙城区公共交通升级优化的建议

(交通运输委员会文件第 1/2026 号)

5. 委员介绍文件。

6. 主席请委员参阅由九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴公司」)、城巴有限公司(下文简称「城巴公司」)及运输署提交的席上文件第 10、12 及 13 号书面回应。

7. 九巴公司代表回应，重点如下：

- (i) 有关于范信达道巴士站加建上盖的建议，九巴公司曾向运输署提出申请，惟因现场行人路空间较为狭窄，客观条件未能支持相关工程；
- (ii) 关于有盖巴士站座椅的设计，九巴公司在设计与选材上须考虑物料耐用性、安全性及日常清洁保养等多项因素，而现行九巴标准的巴士站座椅设计均符合上述要求，并已获运输署批准使用。九巴公司已备悉员有关全新座椅设计的建议及其他提升巴士站设施的方案，会纳入日后提升设施的技术参考，并在资源及技术条件能够配合时作出研究；
- (iii) 九巴公司已完成有关建议在山西街增设巴士 101、111、107 及 116 号线站点的现场检视及行车评估。北拱街与山西街两站相距约 200 米，现行过海路线于土瓜湾一带的停站点在效率与便捷程度之间维持平衡，须审慎考虑新增停站会延长有关路线的行车时间，及无可避免对现场路面行车顺畅有所影响。九巴公司现阶段建议维持现有安排，以确保服务稳定和乘客体验，并会留意乘客出行模式及沿线步行环境，适时与运输署检讨可行改善方案；以及
- (iv) 为回应社区对候车舒适度的关注，九巴公司已向运输署申请于山西街巴士站加设座椅，现正有待部门审批。

8. 城巴公司代表表示，已备悉委员有关要求联营巴士 101、107、111 及 116 号线往九龙方向，于山西街增设巴士站的建议。城巴公司会持续留意相关路线之使用情况，并检视与邻近巴士站进行重组之可能性，以便利乘客。

9. **运输署代表**回应，重点如下：

- (i) 由于广播道近范信达道巴士站的行人路路面较窄，故未能于该巴士站加设上盖及相关设施。九巴公司亦表示已备悉委员有关巴士站座椅设计及其他优化巴士站设施的建議，会纳入日后提升设施的技术参考，在资源及技术条件能够配合时作出研究；
- (ii) 就委员建议隧巴 101、111、107 及 116 号线加停漆咸道北（北行）山西街巴士站的安排，由于山西街巴士站与上述路线前一个巴士站（即位于北拱街的巴士站）的距离仅约 200 米，若增设中途站将会延长上述路线的行车时间，并对路面交通造成影响。经署方与巴士公司研究后，现阶段建议维持现有停站安排。惟署方会继续密切监察有关巴士路线的运作情况及乘客出行模式，适时检讨巴士站安排；以及
- (iii) 署方目前正跟进九巴公司提交于山西街巴士站增设座椅的方案。

10. **委员**有以下意见及提问：

- (i) 现时范信达道巴士站位置稍前或稍后的行人路路面均较宽阔，建议将巴士站移动至合适的位置，以便增设上盖；
- (ii) 北拱街至落山道的巴士站距离约 500 至 600 米，因此建议部门及巴士公司考虑于上述两个巴士站之间增设一个站点，以维持各巴士站之间约 200 米的距离，以方便有需要人士乘车；以及
- (iii) 建议部门及巴士公司提供区内不同巴士站改善工程的时间表，以便公众监察进度。

11. **运输署代表**表示，已备悉委员的意见，会与巴士公司保持沟通，研究有关建议的可行性，并会适时向委员提供相关信息。

12. **主席**感谢部门的回应，并宣布是项议程结束。

议程三

关注旅游巴泊位规划

(交通运输委员会文件第 2/2026 号)

13. 委员介绍文件。

14. 主席请委员参阅由运输署及地政总署提交的席上文件第 9 及 14 号书面回应。

15. 委员有以下意见及提问：

- (i) 渠务署于红磡都市公园的工地租用期至 2026 年第四季，查询部门华信街过境巴士站的用地是否会配合该工地归还后同步发展，以及该用地的发展规划及时间表；以及
- (ii) 查询红乐地道下停车场的工程进度。

16. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 署方一直关注区内旅游巴泊位的设置，并持续听取居民、业界及各方代表对停车设施的意见。署方会配合区内发展及重建需要，综合考虑在不同地点提供合适的泊车位，包括旅游巴泊位；
- (ii) 文件提及的华信街过境巴士站用地，据悉发展局已计划收回并改建为休憩花园。相关部门已展开协调，目标是在收回用地前作好准备，同时研究如何在区内设置旅游巴泊位，以配合发展需要；
- (iii) 在长远规划方面，由于区内缺乏大型闲置土地，且道路普遍繁忙，署方将主要透过发展及重建项目，与相关单位协调，要求在项目用地或附近于不同阶段提供适量的旅游巴泊位，以尽量满足需求；以及
- (iv) 就红乐地道下停车场的工程，相关部门正积极进行协调及推展工作。

17. 委员建议将红乐地道下停车场的规划概念纳入华信街用地的规划，并希望部门备悉有关意见。

议程四

要求于畅运道(机利士南路与红磡火车站段)加建上盖及加设座椅

(交通运输委员会文件第 3/2026 号)

18. 委员介绍文件，并促请部门日后在资源许可的情况下，积极考虑于文件提及的路段加设上盖及更多座椅。

19. 主席请委员参阅由九龙城民政事务处(下文简称「民政处」)及运输署提交的席上文件第 4 及 11 号书面回应。

20. 民政处代表回应，重点如下：

- (i) 就红磡畅运道（机利士南路与红磡火车站段）设置座椅的建议，处方经实地视察后，发现有关路段的距离颇长，而目前沿途未有任何座椅，因此适宜设置座椅供行人使用；以及
- (ii) 处方经初步评估后，发现该段行人路有两个位置适合设置座椅。处方及民政事务总署工程组会在咨询有关部门后，在可行的情况下设置座椅以满足居民的需要。

21. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 由于建造行人通道上盖涉及大量资源，在资源有限的情况下，署方会综合多项因素评估其合适性，包括行人流量、行人路阔度及附近没有其他有盖行人通道作替代路线等。根据初步人流统计及分析，现时畅运道的人流暂未达相关指标，而市民亦可利用邻近的黄埔街天桥往返红磡港铁站。因此，署方现阶段未有计划在该路段加建上盖；以及
- (ii) 畅运道巴士站增设座椅的工程已于本年 1 月中旬完成。

议程五

关注旅游巴于大环道倒车上卫环里问题

(交通运输委员会文件第 4/2026 号)

议程六

要求于卫环里行人过路处增设斑马线

(交通运输委员会文件第 5/2026 号)

22. 主席表示由于议程五及议程六均与卫环里一带交通问题有关，

因此在咨询委员意见后，宣布把两项议程合并讨论。

23. 委员分别介绍文件第 4/2026 及第 5/2026 号。

24. 主席请委员参阅由香港警务处(下文简称「警务处」)及运输署提交的席上文件第 1 至 3 号书面回应。

25. 委员有以下意见及提问：

- (i) 警务处西九龙交通行动基地外有足够空间供大型车辆掉头，故建议部门于红磡邨红日楼对出弯位的栏杆位置增设「禁止倒车」的路牌，以保障居民出入的安全；
- (ii) 有关路段有大量旅游巴停泊，部分旅游巴在停车时更不会关掉引擎，要求警方执法；
- (iii) 大环道及卫环里一带的车速较快，考虑到红磡村有较多长者居住，以及过往卫环里行人过路处的交通意外记录，促请部门研究在该行人过路处增设斑马线及在其前后位置增设减速道路标志的可行性；
- (iv) 查询警务处于书面回应中提及的 460 张定额罚款通知书中，涉及旅游巴的票控数字；以及
- (v) 大环道掘头路段狭窄，旅游巴士驶入后必须倒车才能驶出，严重影响居民出入安全。因此，要求部门禁止旅游巴士驶入大环道，从源头解决旅游巴士于该路段倒车的问题，并查询部门拒绝加设「巴士不准进入」路牌的原因。

26. 警务处代表回应，重点如下：

- (i) 九龙城警区人员一直关注区内的交通情况，特别是区内有很多游客团体用膳及购物地方，所以警方会在游客常到访的地方向市民及司机派发传单进行宣传教育，以提升专注驾驶及道路安全意识；
- (ii) 九龙城警区于去年 6 月至 12 月期间，在大环道及卫环里不定时打击违泊车辆，发出超过 460 张定额罚款通知书检控违例车辆。而当中涉及旅游巴士的票控数字，警方将于会后提交补充资料。警方于执法时会一视同仁票控所有违例车辆，不会针对特定车辆执法；以及

- (iii) 大环道的两条行车线共阔约 6 米，而一般旅游巴长约 11 至 12 米，因此旅游巴驶入该路段后，如在上述路段掉头驶离非常困难，所以旅游巴司机需要慢慢安全地倒车才能驶出该路段。另外，卫环里现时已设有供旅游巴上落客的位置，故警方赞同于大环道掘头路段入口增设「巴士不准进入」路牌，以禁止旅游巴士驶入该路段。

27. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 署方关注旅游巴士于大环道倒车进入卫环里的情况，并在较早前接获相关投诉后，于去年 7 月至 11 月期间，多次派员到上述路口进行实地视察，以了解实际情况；
- (ii) 有关于大环道掘头路段入口增设「巴士不准进入」路牌，以阻止旅游巴士倒车进入卫环里的建议，署方初步认为该路牌的作用本身为禁止巴士驶入，而并非阻止车辆于路口倒车，亦未能针对性解决包括其他种类的大型或小型车辆于大环道及卫环里路口倒车的情况。因此，署方现阶段不建议增设「巴士不准进入」的路牌，并会继续与相关部门协调，研究更适合的解决方案；
- (iii) 根据署方的观察，该路段除旅游巴士外，亦有私家车及货车在该路段倒车。若只针对性禁止旅游巴士驶入该路段，可能会令其他车辆驾驶者误解不准在该处倒车只针对旅游巴士；
- (iv) 署方并无设有「禁止倒车」的路牌，惟赞同警方于有关位置增设警示横额的建议，以提醒驾驶人士，包括旅游巴士司机，避免于该路口位置倒车；以及
- (v) 有关于卫环里行人过路处增设斑马线的建议，署方曾派员到现场视察，并已就文件提出的建议完成人流量调查。署方会在符合规划设计指引及资源运用的前提下，制定切合实际情况的改善方案。

28. 委员有以下意见及提问：

- (i) 查询部门人流量调查的标准、形式及结果；
- (ii) 因大环道一带有不少车房及工厂大厦，货车需要驶入该路段进行上落货。而卫环里已设有供旅游巴士上落客的位置，

惟旅游巴士仍为求便利而驶入大环道上落客。随着旅游业的蓬勃发展，旅游巴士驶入大环道的情况将会增加。由于大环道及卫环里一带人流及车流繁忙，有必要禁止旅游巴士驶入大环道，以防止意外发生；

- (iii) 认为增设「巴士不准进入」路牌对该路段的其他使用者影响极微，要求部门重新考虑有关建议；以及
- (iv) 旅游巴士接待旅行团所引致的交通问题已困扰本区多年。惟自旅游业监管局(下文简称「旅监局」)成立后，旅监局与旅游业界的不同持分者保持沟通，并定期派员巡查较多入境旅行团活动的地点，相关情况才有所改善。鉴于旅游巴士司机及其所属旅行社为业界的持份者之一，建议部门邀请旅监局参与管理旅游巴士于大环道倒车的问题，并透过旅监局的监管改善相关情况。

29. **运输署代表回应，重点如下：**

- (i) 署方将在完成整理人流量调查的详情及结果后，提交相关资料；以及
- (ii) 署方已备悉委员就大环道旅游巴士倒车问题的意见，会继续研究妥善解决有关问题的方案。

30. **警务处代表回应，重点如下：**

- (i) 警方明白部分旅游巴士司机因工作需要，违例停泊等候游客上车而造成阻塞。执法时，如发现司机仍在车上，警方会劝喻司机立即离开，以尽快恢复道路畅通。惟如发现司机不在车上，警方会果断执法，票控有关车辆；以及
- (ii) 警方曾派员到大环道荣业工业大厦向管理处职员了解，而大厦停车场有足够空间位置供货车上落货。一旦发现货车在该路段的路旁上落货而阻塞交通，警方会劝喻司机驶至合适位置上落货。

31. **委员有以下意见及提问：**

- (i) 要求运输署尽快提交有关人流量调查的相关资料；以及
- (ii) 重申货车在大环道完成上落货后，可驶至附近的工业大厦倒车掉头。该路段亦有足够空间让私家车倒车掉头，而且

私家车体积较小，倒车掉头的危险性较低。相反，旅游巴士体积大且车身高，驶入大环道后仅能以倒车方式离开，容易构成危险。此外，卫环里现时已设有供旅游巴士上落客的位置，旅游巴士并没有驶入大环道的需要。因此，希望部门考虑增设「巴士不准进入」的路牌，从源头杜绝旅游巴士驶入大环道及在该路段倒车的情况。

32. **主席**作出总结，理解各方均关注道路使用者的安全，期望部门在听取委员的意见后，依照现行道路准则积极考虑及研究各种有效的方案，以平衡道路安全及道路使用者的需要。

【会后补注：秘书处已于本年 2 月 11 日向委员转发运输署及警务处的补充文件。】

议程七

关注启德承丰道汽车、电单车及单车队晚间风驰行驶滋扰居民事宜

(交通运输委员会文件第 6/2026 号)

33. **委员**介绍文件。

34. **主席**请委员参阅由警务处提交的席上文件第 7 号书面回应。

35. **委员**有以下意见及提问：

- (i) 查询承丰道的检控数字，以及部门会否制定长远改善措施，如加强宣传教育、设置闭路电视等，以更有效地解决有关问题；
- (ii) 在晚间高峰时段，「启航 1331」附近一带经常有车辆停泊于错误的泊车位上，建议部门于有关时段加派人手巡查及进行宣传教育；以及
- (iii) 单车队除了噪音扰民，其改装、没有按规例安装前后反光体等安全设备、及骑行者不佩戴头盔等行为也危害他们及其他道路使用者的安全。由于影响范围不止于启德跑道区，要求部门加强宣传教育工作。

36. **警务处代表**回应，重点如下：

- (i) 警方一直关注「非法赛车」和「非法改装汽车」所引致的行车噪音，并根据香港法例第 374 章《道路交通条例》及

其附属法例，对不宜于道路上使用或与条例规定或车辆牌照条件不符的车辆事宜严厉执法，并安排该等车辆送往运输署验车中心进行检验及提出检控。去年东九龙总区交通部于区内共截获最少 47 部怀疑非法改装车辆，同时亦发出多份「欠妥车辆报告」并已转介 233 部车辆予运输署作进一步跟进。而在去年 10 月至 12 月期间，东九龙总区交通部多次在深夜时分采取相关的执法行动，并成功侦测及检控超过 4 622 部干犯超速罪行的车辆。牛头角分区在去年共发出超过 55 张传票予违例踏单车人士；

- (ii) 警方会继续留意相关情况，并会根据相关法例，对违例者采取适当的执法行动。除此之外，警方亦会与相关部门协作，进行宣传、教育和执法，以确保道路安全及减低对居民造成的滋扰；
- (iii) 警方知悉承丰道末端（「启航 1331」对出）的大型停车场经常有车辆聚集，已向有关人士表示须保持安静，避免影响居民；
- (iv) 违例骑行非法改装单车的多为青少年，警方在执法时常遇到他们逃避检查的情况。对于被截获的骑行者，警方会进行教育劝导，提醒他们在骑单车时必须遵守相关法例，避免播放强烈的声响滋扰居民，并注意自身安全；以及
- (v) 牛头角警区将于下周在启德区首阶段试行航拍巡逻，以辅助执法及搜证，期望能针对于相关路段的违例驾驶行为采取适当的跟进行动。

37. **委员**有以下意见及提问：

- (i) 支持警方试行航拍巡逻以协助执法，亦建议警方于重点路段增设闭路电视监察现场情况，一旦发现有大量车辆风驰电掣及发出噪音，可实时派员到场跟进；
- (ii) 建议警方于社交媒体上的各个车迷群组发布宣传讯息，以劝喻有关人士遵守法例；
- (iii) 建议警方定期于承丰道附近设置路障，截查可疑车辆以达阻吓效果，并劝喻他们遵守法例及减低对居民的滋扰；

- (iv) 认为警方必须对屡劝不改的人士严厉执法，以加强阻吓性；以及
- (v) 建议警方于农历新年后向交运会提交就承丰道的执法行动报告，包括劝喻、执法、票控及设立路障的次数等相关数据，以便委员向居民交代。

38. **警务处代表**表示，已备悉委员的意见。

39. **主席**总结表示，欢迎警方对青少年贪玩的行为先以宣传教育作劝喻，但对于屡劝不听及涉及非法改装的严重情况，则需严厉执法，以保障道路安全及减少对居民的影响。

【会后补注：秘书处已于本年 3 月 2 日向委员转发警务处就承丰道的执法行动报告。】

议程八

关注常乐街与常和街交界斜路夜间学车造成交通及噪音滋扰问题

(交通运输委员会文件第 7/2026 号)

- 40. **委员**介绍文件。
- 41. **主席**请委员参阅由运输署提交的席上文件第 5 号书面回应。
- 42. **委员**有以下意见及提问：
 - (i) 随着何文田区人口增加，该区已不再适合设立驾驶考试中心，故要求部门逐步把区内的 3 个考试中心迁离；以及
 - (ii) 查询部门对造成交通阻塞或噪音影响的驾驶教师的罚则。
- 43. **运输署代表**回应，重点如下：
 - (i) 为平衡学习驾驶人士的需要及路面交通的负荷，现时全港所有道路（设有交通标志或其他法律规定禁止在该处学习驾驶的地方除外）于早上繁忙时段（星期一至六上午 7 时 30 分至 9 时 30 分），以及下午繁忙时段（星期一至五下午 4 时 30 分至下午 7 时 30 分）禁止学习驾驶，以免影响上班及上学人士的出行；
 - (ii) 署方一直密切留意常乐街附近的交通情况，考虑了居民提出的意见，已于常乐街与常和街交界竖立早上 7 时 30 分

至下午 7 时 30 分禁止驾驶训练的路牌，延长禁止在该处学习驾驶的时间，基本涵盖整个日间时段。若进一步增长该处的禁止学习驾驶时段将未能顾及学习驾驶人士的需要；

- (iii) 根据署方的观察，何文田一带的学车人士均已掌握基础驾驶技术。署方会继续与业界沟通，提醒驾驶教师在进行驾驶训练活动时，应先到交通流量较低的地点进行训练，当学习驾驶人士熟习车辆操作及累积一定经验后才到考试中心附近练习。署方会继续派员到上址巡视，若发现有学习驾驶车辆以缓慢车速行驶引致交通阻塞，会提醒有关驾驶教师留意附近交通情况以合适车速行驶，避免对其他道路使用者构成不便；
- (iv) 署方现时仍在物色合适的替代用地，并需在觅得合适的替代用地后才能考虑迁移原有的考试中心，否则将无法应付现时庞大的驾驶考试需求量；以及
- (v) 署方已因应现时考试轮候时间及何文田区的交通情况，调整当区驾驶考试数目，尽量平衡居民及学习驾驶人士的需要。

44. **委员**有以下意见及提问：

- (i) 文件提及的路段经常有不同的学车人士同时练习窄路掉头，影响该位置的交通，要求部门对业界持份者作出劝喻；
- (ii) 要求部门积极觅地建设新的驾驶考试中心，建议考虑善用新发展区的土地，逐步迁走何文田区内的 3 个驾驶考试中心；
- (iii) 现时考取民航处飞行员牌照时，使用飞行仿真器的时数会被计算在飞行训练的时数内，故建议研究引入虚拟现实（VR）或扩增实境（AR）技术作模拟驾驶训练，以解决因路面练习而造成的交通影响，并建议考虑利用人工智能技术先教授驾驶的基本技术，如泊车及窄路掉头，再安排考生到试场以外的地点累积路面经验；
- (iv) 有关搬迁何文田区驾驶考试中心的要求已提出超过 20 年，惟多年来，部门仍未能觅得合适用地作搬迁。另一方面，

最近元朗区有新驾驶学校落成，因此委员对部门多年来未能觅得合适的替代用地的说法抱持疑问。加上，香港多年来有不少土地发展项目，包括正在规划的北部都会区，故查询部门觅地兴建新考试中心的标准及困难；

- (v) 了解部门在地区层面上已采取了所有可行措施以减低驾驶训练对交通的影响，惟认为有关措施仍不足够解决有关交通问题，建议考虑将相关议题向运输及物流局反映；
- (vi) 学车人士经常聚集于其试场附近的地点学车，造成区内 3 个驾驶考试中心附近的交通严重挤塞。因此建议禁止于考车中心附近练习，或积极考虑限制考车中心附近繁忙路段的学车时间，希望将学车的人流分流至其他区份，以减少区内的交通负荷；
- (vii) 建议部门参考国外学车及驾驶考试的模式，以寻找对社区影响最低的学车及考车措施；以及
- (viii) 学车人士需要累积路面经验，而基于应试的需要，学车人士于试场附近练习亦是正常的做法。善用新科技学车或禁止于试场附近学车的建议虽可考虑，惟均治标不治本。因此，委员认为只有将考试中心搬离何文田区才是最有效解决问题的方案。

45. **运输署代表回应，重点如下：**

- (i) 署方一直鼓励驾驶教师业界采用不同教学方法，包括利用科技辅助教学，以切合学习驾驶人士的需要及提升教学效能。署方留意到现时已有机构与大学合作开发利用人工智能及虚拟现实技术的程序辅助考生练习驾驶，配合实际的路面训练，以提升考生的学习效率；以及
- (ii) 最近有一所新指定驾驶学校在元朗开始营运，该学校现时所使用的土地为私人土地，署方会继续与相关部门紧密联系，物色合适的政府用地设立新的驾驶考试中心。

46. **主席**总结表示，如有大量考生于同一地点练习，对该路段的交通的确会造成严重影响，亦会对居民造成滋扰。因此，他希望部门考虑委员的意见，并研究于假日安排进行驾驶考试的可行性。

议程九

建议太平道 19 号对出行人过路处增设安全岛和提示性路面标示

(交通运输委员会文件第 8/2026 号)

47. 委员介绍文件，并有以下补充：
- (i) 查询扩阔行车路可行性研究的时间表；以及
 - (ii) 该行人过路处有不少长者及小童使用，希望部门能以行人安全为首要考虑，积极改善该处的行人过路设施。
48. 主席请委员参阅由运输署提交的席上文件第 6 号书面回应。
49. 运输署代表回应，重点如下：
- (i) 署方已就文件的建议进行初步检视，若要于有关路段加设安全岛，需要扩阔太平道近亚皆老街两侧行车路并移除部分路旁电单车泊位以确保有足够路面空间让大型车辆由亚皆老街左转驶入太平道；
 - (ii) 由于现时有关行人路段布满地下管线，署方正与施工部门检视扩阔行车路的技术可行性；以及
 - (iii) 署方会考虑调整该路段的道路标记，以提高行人对两侧车流的警觉。
50. 委员希望部门尽快落实调整道路标记，并提供实施日期。
51. 主席总结表示，希望部门与委员就有关事宜保持紧密沟通。

议程十

建议尽快研究及落实巴士或小巴路线连接启欣苑事宜

(交通运输委员会文件第 9/2026 号)

52. 委员介绍文件。
53. 主席请委员参阅由运输署提交的席上文件第 8 号书面回应。
54. 运输署代表回应，重点如下：
- (i) 为配合世运道附近一带的项目发展，城巴公司已于去年 12 月 13 日起调整第 20A 号线（高铁西九龙站—启德邮轮码头）的行车路线，来回方向由原途经太子道东改为绕经世运道，以便乘客往返太子道西及油尖旺地区。启欣苑居民

可考虑前往设于世运道启德简约公屋对出或世运道近宋王台游乐场的巴士站乘搭该路线前往油尖旺等地。启欣苑居民亦可经由太子道东的巴士站使用多条途经该主干道的巴士路线往返港九新界各区，或前往港铁启德站及宋王台站，使用铁路服务前往目的地；

- (ii) 除早前于巴士路线计划中落实增设途经世运道的九巴第 25 号线（启德公共运输交汇处—观塘码头）外，署方亦建议将专线小巴第 88 号线（黄大仙站—启德（启晴邨）（循环线））改经世运道，以便启德北的乘客前往新蒲岗及黄大仙大成街街市一带。相关路线改动的咨询工作已大致完成，预计最快可于下月实施有关专线小巴路线的服务调整；以及
- (iii) 署方备悉委员有关增设巴士或小巴路线服务启欣苑的建议，会继续与各公共运输服务营办商密切留意区内的乘客需求，并会因应区内各项目的发展进度，适时研究调整及加强区内的公共交通服务，以配合乘客的乘车需要。

55. **委员**有以下意见及提问：

- (i) 感谢部门一直致力改善启德区的交通，惟专线小巴第 88 号线的调整主要便利启德居民往返邻区（如黄大仙区）为主，并未能惠及启德居民往返九龙城区内其他分区（如红磡、土瓜湾等一带）；以及
- (ii) 因龙城区正进行重建，启德区居民需乘搭港铁前往最近的炮仗街及土瓜湾街市购买粮食，可见现有的公共交通服务未能满足居民在区内的出行需求。因此，委员建议增设更多小巴路线，以连接红磡、土瓜湾和启德等不同分区，方便居民的出行。

56. **运输署代表**回应，重点如下：

- (i) 现时区内居民可乘搭港铁或城巴 22M 号线往来启德及土瓜湾一带；以及
- (ii) 署方备悉委员的意见，会研究调整区内乘客的小巴路线以服务更多乘客。

议程十一

其他事项

57. 委员没有其他事项提出。

议程十二

下次会议日期

58. 主席宣布下次会议日期为 2026 年 3 月 24 日下午 2 时 30 分，截止提交文件日期为 2026 年 3 月 9 日。

59. 主席在下午 5 时 18 分宣布会议结束。

本会议记录于 2026 年 3 月 24 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处

2026年3月