

九龍城區議會轄下
交通運輸委員會
第八次會議記錄

日期：2025年3月20日(星期四)
時間：下午2時30分
地點：九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席：左匯雄議員,MH
副主席：何華漢議員,MH
委員：丁健華議員,MH
吳奮金議員,MH
吳寶強議員,MH
林博議員
林德成議員,MH
梁婉婷議員
陳治華議員
張景勛議員
黃文莉議員
黃文港議員
黃馳議員
馮務君議員
劉婉燕議員
潘國華議員,JP
關浩洋議員
增選委員：胡銘泰先生
邵天虹先生

秘書：劉嘉瑤女士 九龍城民政事務處行政主任(區議會) 1

列席者：

蔣志豪先生,JP	九龍城民政事務專員
胡皓文先生	九龍城民政事務助理專員
陳逸堅先生	九龍城民政事務處高級聯絡主任(地區聯絡)1
湯洛彤先生	運輸署高級運輸主任/九龍城
叶雅晴女士	運輸署高級運輸主任/啟德及九龍灣
黃臻先生	運輸署工程師/紅磡
李漢陽先生	運輸署工程師/九龍城

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	冯耀璋先生 林振卓先生 王一方先生 陈骏兴先生	土木工程拓展署总工程师/东4 土木工程拓展署高级工程师/13(东) 土木工程拓展署工程师/32(东) 科进顾问(亚洲)有限公司高级工程经理
议程三	陈美珠女士 吴浩然先生 袁嘉敏女士 蔡沛琅先生	食物环境卫生署九龙城区卫生总督察1 旅游业监管局总监(执行) 旅游业监管局高级调查员(查察及调查) 旅游业监管局经理(查察)
议程四	陈伟杰先生	土木工程拓展署高级工程师/11(东)
议程五	刘镐勤先生	土木工程拓展署高级工程师/16(东)
议程十二至十三	梁锡炜先生 禰嘉豪先生 李曜生先生 余浩杨先生 王新裕先生 陈乐轩先生 黄智扬先生 张卓瑶女士	九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(车务) 九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(公共事务) 九龙巴士(一九三三)有限公司主任(车务支援) 城巴有限公司营运经理-机场路线服务 城巴有限公司策划主任 城巴有限公司助理企业传讯主任 运输署高级运输主任/巴士发展(九龙) 运输署运输主任/巴士发展(九龙)
议程十四	梁锡炜先生 禰嘉豪先生 李曜生先生 黄智扬先生	九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(车务) 九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(公共事务) 九龙巴士(一九三三)有限公司主任(车务支援) 运输署高级运输主任/巴士发展(九龙)

* * *

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八次会议。

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

通过第七次会议记录

4. **主席**宣布第七次会议的会议记录无需修订，并获委员会一致通过。

议程二

启德智能绿色集体运输系统

(交通运输委员会文件第 15/2025 号)

5. **主席**作出申报，表示他已按《区议会常规》第 21(1)条的规定，在会议前向区议会主席申报他在启德区拥有私人物业，故决定交由**副主席**主持议程二的讨论。

6. **土木工程拓展署**(下文简称「土拓署」)代表介绍文件。

7. **委员**有以下意见及提问：

- (i) 启德智能绿色集体运输系统(下文简称「系统」)将于启德车站广场设立车站。为提升系统及各车站的畅达性，建议部门尽早规划位于启德车站广场附近的 1F3 用地，以及系统沿线一带的未开发用地，并查询部门会否藉着系统的兴建，重新规划 1F3 用地的用途，以善用土地资源；
- (ii) 预计于启德车站广场的车站会有庞大的使用量，建议部门考虑增设行人天桥连接车站及商场，以便分散人流；

- (iii) 拟建的启德体育园(下文简称「体育园」)站非常接近位于沐泰街一带的私人住宅，查询部门是否已就车站选址咨询体育园及当区居民；
- (iv) 系统的工程将会借用拟建的启德都会公园的部分用地作临时支持工地，查询借用的范围，以及会否影响公园开放予市民使用的时间；
- (v) 查询系统拟建于启德空中花园上方而非在花园下方的原因；
- (vi) 空中花园车站将会成为最邻近香港儿童医院及新急症医院的车站，查询车站会否设置小巴士等交通设施，以接驳两所医院、会否增设一条有上盖的行人通道连接车站与医院，令使用者可以更舒适地步行来往两地，以及车站会否设有无障碍设施供长者或行动不便的乘客使用；
- (vii) 查询拟建的车厂上盖用地的发展权及其限制，及关注车厂的灯光及噪音对居民的影响。要求部门提早公布维修工作的时间表、将采取的减低噪音措施，以及考虑车厂以密闭或半密闭式营运；
- (viii) 查询部门会否就系统的走线咨询市民的意见；
- (ix) 新方案较原定方案新增一个车站，查询系统在新增车站后的总行车时间；
- (x) 由于系统非常接近民居，查询系统如何在通车后保障沿线居民的私隐；
- (xi) 建议部门考虑于招标文件中加入与环境、社会与管治(Environmental, Social and Governance (ESG))相关的要求；以及
- (xii) 查询随着系统的落成，启德一带的各种设施，如启德邮轮码头及各个公园会否需要进行改善工程以配合系统的启用，及有关工程会否引致额外费用。

8. 土拓署代表回应，重点如下：

- (i) 由于系统的走线需要避开港铁屯马线的地底隧道及港铁车站的设施，系统于启德车站广场的车站将会设于

AIRSIDE 及港铁启德站之间。此外，车站与两地只有二十多米的距离，加上为配合启德车站广场的开放式设计，及避免影响港铁启德站和 AIRSIDE 的营运情况，系统不会兴建行人天桥连接上述地点；

- (ii) 署方已评估启德车站广场拟进行工程的工地，认为有关的工地空间足够，故不需借用 1F3 用地作临时工地；
- (iii) 署方一直与文化体育及旅游局就体育园设置车站的安排保持沟通，并决定将其设于北斗园区及沐泰街之间，以减少车站对园区设施及附近住宅的影响；
- (iv) 空中花园现时已有不同的行人通道及设施连接附近的住宅，如将系统的走线建在空中花园的园景平台下，牵涉的改动将非常庞大，亦会令现时所有连接花园的通道及设施无法使用，故此，有关的建议在技术上并不可行；
- (v) 系统在空中花园的车站距离香港儿童医院只有约 500 米，惟署方仍会研究改善连接车站及香港儿童医院的步行环境；
- (vi) 拟建的高架车厂的用地为商业用地，而车厂以上的楼层则保留为商业发展，故车厂将设有上盖；
- (vii) 署方会为系统进行环境评估，并建议合适的缓解措施。在有需要时会兴建实心墙，以减低噪音对居民的影响；
- (viii) 现时有关系统的技术非常先进，部分系统已设有专属的电子系统监察列车的状况，列车一旦出现故障，电子系统可即时侦测，故大部分的维修工作均可于日间进行，减低对居民的影响；
- (ix) 署方目前对于启德使用的系统没有预设，会从收到的 30 份意向书中评估不同系统的载客量、对环境的影响、走火逃生的安排、土地使用的需求、系统的营运表现等，探讨不同系统如何配合启德项目的需要，并希望在公开招标中，选出一个最适合启德区内使用的系统；
- (x) 为加快系统的兴建进度，署方会采用预制组件的方式，将制造好的组件运送至面积较大的工地装配。因此，在不影响工地内其他设施兴建的前提下，署方将借用拟议的启德

都会公园的部分用地作临时工地。临时工地的位置不会影响临时 11 人人造草足球场；

- (xi) 系统会使用橡胶轮胎及以电池驱动，故产生的声响较低。此外，署方亦已调整系统的走线，令系统与最接近的民居的距离增至约 20 米，除可减少系统产生的声浪对居民的影响外，亦可加强对居民私隐的保障。而于意向书中，供货商亦有建议列车采用电子雾化等技术以保障附近民居的私隐，署方会继续研究各种技术的可行性；
- (xii) 署方会于招标文件中加入与环境保护有关的要求，以配合系统「智能」及「绿色」的环保元素；以及
- (xiii) 署方会与康乐及文化事务署商讨于工程完成后改善及优化相关康乐场地及设施的方案，以配合系统的启用。

9. 委员有以下意见及提问：

- (i) 查询部门会否在招标文件中列明系统的列车的行车参数、载客量、预期寿命、噪音值及防火技术等要求，以及系统的走线会否预留空间供日后增设隔音设施之用，以避免在系统落成后无法加设隔音设施；
- (ii) 建议将系统延伸至香港儿童医院及油塘一带，除可配合九龙东作为第二商业核心区的发展外，亦可有助疏散体育园的人流。查询部门在延伸系统走在线的困难；
- (iii) 现时市民可经由港铁启德站的行人天桥前往 AIRSIDE 及 Mikiki，建议部门重新考虑于启德车站广场站连接港铁启德站的通道加设上盖，让乘客能更舒适地换乘港铁及前往附近的商场；
- (iv) 由于系统与民居非常接近，建议部门在规划时必须注意系统的行车安全性，并就系统的细节尽早咨询启德区居民的意见，以及在营运系统时保持透明度，与居民及政府部门保持良好的沟通；
- (v) 查询部门会否设立规定去确保承办商的财务能力，以避免工程出现劳资纠纷；

- (vi) 建议部门在规划系统的兴建时，除考虑智慧及环保等要素外，亦应发挥创意及善用空间，让系统的主体建筑及各种设施与周围的环境保持和谐及连贯性，打造成为区内一个集科技与艺术的多元化旅游休闲区；
- (vii) 查询在现时方案下，系统在空中花园上盖的高度与原定方案的差别、有关走线与跑道区的两旁住宅距离的差别、是否需要在空中花园增建柱趺，及空中花园的公共空间面积的改变；
- (viii) 在现时的方案下，空中花园的部分空间将被系统的主体建筑遮蔽，而系统亦会借用部分拟议的启德都会公园作工地。建议部门考虑善用现时闲置的 1F3 用地，进一步加强来往启德及系统各车站的畅达性；以及
- (ix) 查询系统的行车模式、列车的车卡数量及每站之间的行车时间，及系统出现突发事故的应对措施。

10. 土拓署代表回应，重点如下：

- (i) 系统比传统重型铁路系统的噪音量会较低。待署方完成有关工程的环境影响评估研究，及审视各份意向书的提议后，会根据采用的列车系统决定是否需要兴建隔音设施；
- (ii) 虽然署方希望尽量保留启德车站广场的开扬设计，及要考虑增设有盖行人信道连接系统车站及港铁启德站会否对启德车站广场的紧急通道造成影响，惟署方仍会研究有关建议的可行性；
- (iii) 署方预计在人流最高峰时，系统在单向每小时载客量为 6 000 人。根据一般的中运量系统，预计每列列车将会由五至六个车卡组成，每列车的载客量为 200 至 300 人；
- (iv) 系统的防火要求一向很高，且兴建系统时亦会采用防火物料。纵使如此，署方仍会在招标文件中要求系统所采用的物料符合署方的防火标准；
- (v) 署方会在招标文件中要求各投标者提交有关公司财务状况的证明文件及进行此项工程的财务安排，以确保中标者有足够财力完成工程；

- (vi) 署方已在一些车站的出入口位置预留空间作商铺及公共空间的用途，并会在招标文件中要求承办商于系统的设计上加入创意及艺术等元素，及建议如何更有效地善用空间和将系统融入社区环境；
- (vii) 空中花园的位置位于跑道区两旁住宅的中间位置，故预计系统于空中花园上的走线会与两旁住宅保持相若的距离；
- (viii) 就空中花园的走线设计，原有的走线位于承丰道西行线旁的行人路上，而该行人路有四条行人天桥横过，故此原有走线的高度必须高于该四条行人天桥。而调整后的走线位于空中花园上方，高架走廊的高度会较原先的走线低约一至两米。此外，有关高架走廊的柱会由现有承丰道车路上的柱延伸上去，每条柱的间隔距离约为 20 米；
- (ix) 署方预计系统的高架走廊会占用空中花园约六成的空间(约 800 米)，而该高架走廊亦会比空中花园窄，期望会对该花园的影响减至最低；
- (x) 署方会尽量缩减工程的施工范围，将工程对居民的影响减至最低，故不会考虑使用 1F3 用地；
- (xi) 系统将会采用双轨道设计，落成后将会有两条平行的轨道提供来回方向的服务；
- (xii) 署方预计由启德邮轮码头至启德车站广场的总行车时间约为十分钟，而新增的车站预计只会增加约一分钟的行车时间，对总行车时间的影响不大；以及
- (xiii) 署方已于意向书阶段要求各供货商及营运商提交有关遇上突发事件时的应变方案，亦会于招标文件中要求各投标者提交有关方案的详细资料。

11. 委员有以下意见及提问：

- (i) 系统的工程将会借用启德区的公共休憩空间作工地，当中包括部分的启德车站广场、空中花园及拟建的启德都会公园，故要求署方考虑于工程期间开放 1F3 用地供居民作休憩用途，以弥补因工程借用而需封闭的大量休憩用地；

- (ii) 建议部门考虑于 1F3 用地设置有关系统的小型展览，加深市民对系统的认识；
- (iii) 现时工程的勘探及走线均已完成及落实，查询部门可否于招标期间同步展开初期的工程，并争取提前于 2028 年完成工程的可行性；
- (iv) 查询部门会否于招标文件中加入对工程延误的标准及罚则；
- (v) 工程需要借用约一半的拟议的启德都会公园作组装预制组件的工地，委员查询随着工程的进行及组件的减少，部门会否考虑逐步将借用的工地归还，以便进行启德都会公园的工程；
- (vi) 要求部门于工程展开前进行噪音评估，并向居民提供有关工程前及系统落成后列车经过时的噪音分贝比较；
- (vii) 建议系统考虑增设宠物车厢；
- (viii) 建议部门考虑以有盖无障碍通道的方式连接空中花园车站和香港儿童医院及新急症医院，以方便往来车站及该两间医院的市民；
- (ix) 查询部门会否于招标文件中加入有关系统投入服务的时间、票价详情及行车班次等要求；以及
- (x) 建议部门考虑于招标文件中要求承办商在进行系统工程的同时，亦需平整 1F3 用地，并将有关用地开放予市民作休憩之用。

12. 土拓署代表回应，重点如下：

- (i) 关于平整及开放 1F3 用地予公众的建议，署方已备悉委员的意见，会将建议向相关政策局反映。署方亦期望可尽量将工程范围减至最少，以减少工程对居民的影响；
- (ii) 署方将于本年下半年为系统的工程招标，中标者须根据其采用的系统种类进行详细设计，同时进行法定刊宪程序。在正式展开工程前，承办商亦须进行大量的前期工作，如探土、搬迁地下管线等。在与各提交意向书的团体沟通后，署方认为 2031 年完工为合理目标。纵使如此，署方会鼓励

承办商善用先进的技术尽早完成工程。由于承办商将同时负责日后系统的营运，署方认为有关承办商亦会尽快完成工程，以尽快获取营运收益；

- (iii) 署方欢迎委员转达居民及持份者的意见，亦乐意与他们会面。在制定招标文件时，署方会积极考虑公众人士的意见；
- (iv) 系统的工程并不会影响现时已开放的承丰道公园，只会借用拟议的启德都会公园的部分范围作临时工地。借用的范围会随着工程的推进而逐渐缩小，希望早日将借用的工地归还予相关部门兴建启德都会公园；
- (v) 署方会研究设立宠物车厢的可行性；
- (vi) 署方会研究增设有盖通道连接空中花园车站及香港儿童医院和新急症医院的可行性；
- (vii) 署方会进行有关票价的财务研究，并将有关要求列入招标文件中，以确保票价能平衡各方的利益，既能让承办商赚取营运收益，同时不会超出市民的负担能力；以及
- (viii) 系统的行车班次需视乎最终采用的系统种类、列车型号、车卡数量及载客量等才能估算。由于系统可利用电子监察行车情况，必要时可灵活调动班次，署方预计候车时间不会过长。

13. **副主席**作出总结，有关系统为全港市民期盼已久的设施，他希望部门会贯彻「双创新」的思维，并提速提效，尽快完成工程。他亦希望部门会接纳委员提出的可行建议，并将有关的建议列入招标文件中。

议程三

有关旅游巴士违例泊车问题

(交通运输委员会文件第 16/2025 号)

14. **委员**介绍文件。

15. **主席**请委员参阅由食物环境卫生署(下文简称「食环署」)、香港警务处(下文简称「警务处」)、旅游业监管局(下文简称「旅监局」)及运输署提交的席上文件第 1、5、9 及 14 号书面回应。

16. 食环署代表回应，重点如下：

- (i) 署方十分关注九龙城区街道的洁净情况。除了每天提供恒常街道清扫及垃圾收集服务外，亦会提供防治虫鼠服务，并会定期清洗街道，以保持环境卫生。在有需要时，署方会调派街道洁净服务承办商加强清扫及清洗街道；
- (ii) 署方在接获文件后，已派员到环安街、庇利街及环海东岸出入口附近视察，发现上述地点有少量垃圾。署方已随即安排有关承办商清理，并加强有关地点一带公众地方的清洁服务及防控蚊患措施，包括消除潜在蚊子滋生地点、向有关私人楼宇管理人员及附近店铺负责人提供防治虫鼠措施的建议及派发宣传单张和张贴海报等，以提高附近一带商户及居民的防治虫鼠意识；以及
- (iii) 署方会继续密切留意上述地点，并加派执法人员巡查及采取适当行动，以保持环境卫生。

17. 旅监局代表回应，重点如下：

- (i) 旅监局一直有派员到较多入境旅行团活动的地点进行巡查，当中包括九龙城区内的地点。局方每天均会加派人手到区内的注册商店、提供「团餐」的食肆及景点巡查，亦会不时与警务处在有关景点进行联合行动；
- (ii) 局方会收集和分析相关旅游数据，如发现到访区内的旅行团数目出现过多的迹象时，会联络旅行代理商及导游作分流；
- (iii) 局方会与业界不同的持份者（如持牌旅行代理商、导游、提供「团餐」的食肆及「注册商店」负责人）保持沟通，加强有关内地旅行团在个别地区的人流及车流管理；以及
- (iv) 根据局方过往的数据，五一黄金周的访港旅行团数量会较平常日子少。局方会在五一黄金周前向主力接待内地旅团的旅行社收集有关日子已落实接待的旅行团数量，以更准确地估算本年最新的数据，并与相关持份者作出相应的准备及安排。

18. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 署方已备悉公众对内地团旅客到访九龙城区内旅游热点的关注。在长假期前，署方会与旅游业界及相关部门保持沟通，预先了解预计到访的旅客人数及需求以作准备；
- (ii) 署方已于区内的庇利街临时停车场，以及红磡道近庇利街的位置设置旅游巴停泊位，供业界停泊旅游巴及上落客；
- (iii) 署方亦已于区内旅游热点周边的合适路段划设「巴士不准停车限制区」，限制旅游巴于公共道路的上落客活动，藉此鼓励旅游业界使用上述的停车设施泊车及上落客；以及
- (iv) 署方会继续于庇利街临时停车场实施朝九晚八时段内每半小时六元的特惠收费，以鼓励旅游巴司机停泊。署方亦会继续监察旅游巴在区内的道路交通情况，并适时采取合适的交通管制措施。

19. 警务处代表回应，重点如下：

- (i) 九龙城警区主要的交通工作包括疏导于学校区及游客区的大量人流及车流、处理市民作出的交通查询或举报，以及因应大型项目或严重事故而作出封路或改道等；
- (ii) 警方会按缓急先后而采取不同的交通安排，当中亦包括对违例车辆的执法行动；
- (iii) 九龙城警区于 2024 年 9 月至本年 2 月期间，在庇利街、环安街、崇安街、民裕街及民乐街一带多次作出打击违例泊车的交通执法行动，共发出超过 2 500 张定额罚款通知书；以及
- (iv) 警方会持续监察区内的道路安全及交通畅顺。

20. 委员有以下意见：

- (i) 现时警方会于繁忙时间派员到崇安街进行交通管制，委员建议警方于庇利街采取相同的措施；
- (ii) 建议警方于庇利街安装闭路电视，以监察交通情况及加强对违例人士的阻吓力；以及

- (iii) 委员表示过往曾将部分违例停泊的旅游巴车牌号码交予旅监局，要求部门透过相关的旅行社劝喻涉事的旅游巴司机不要违例泊车，亦建议部门与业界加强沟通，鼓励有关旅游巴善用庇利街及红磡道的旅游巴泊位。

21. **主席**作出总结，他表示旅游业虽对香港的经济非常重要，但各相关部门亦要顾及道路使用者的需要，在必要时对违例人士作出劝喻甚至检控，以打击违例停泊的旅游巴对社区的影响。主席亦希望旅监局能作出相应措施，如提供泊车优惠予旅游巴泊位，鼓励相关司机善用泊车位。

议程四

建议增设宋皇台站 A 出口至启欣苑的行人路段事宜

(交通运输委员会文件第 17/2025 号)

22. **委员**介绍文件，并感谢土拓署、警务处及房屋署代表早前曾与委员进行实地视察及研究新方案的可行性。

23. **主席**请委员参阅由土拓署提交的席上文件第 23 号书面回应。

24. **土拓署代表**回应，重点如下：

- (i) 委员建议增设的行人路路线需穿过土拓署启德发展计划下的「前北面停机坪第 5B 期的基础设施工程」及「邻近启德河及启德车站广场的休憩用地工程」项目的地盘。由于后者毗连启欣苑的休憩用地工程已全面展开，经评估后，署方未能提供一条穿过该地盘的行人路通往启欣苑；
- (ii) 「前北面停机坪第 5B 期的基础设施工程」将会在启悦苑一带陆续落成数条新建的行人路；
- (iii) 现时在启悦苑西边连接宋皇台站 D 出口至启德车站广场有一条阔十多米的行人信道，该行人信道与启悦苑之间有一条步行街正在兴建中，预计于本年第二季季初完成后，可开放予公众使用，届时有关行人通道会再扩阔六米，有助体育园在活动进行时疏导人流；
- (iv) 在启悦苑的东边亦将有另一条步行街连接即将落成的沐和街及启德车站广场，此步行街的工程预计将于本年第二季季中完成，并待房屋署与电力公司协调及完成邻近启盈

苑的电力接驳工程后，有关步行街预计将于本年第三季季初开放予公众使用；以及

- (v) 署方相信当上述步行街开放予公众使用后，可方便居民经启德车站广场来往宋皇台站及启欣苑。

25. 主席感谢部门的回应和跟进，他期望部门能尽快落实有关设施，以便利居民。

议程五

建议在 T2 主干路隧道西面增加通往启德新区的路线

(交通运输委员会文件第 18/2025 号)

26. 委员介绍文件。

27. 主席请委员参阅由土拓署提交的席上文件第 24 号书面回应。

28. 土拓署代表回应，重点如下：

- (i) T2 主干路及茶果岭隧道是六号干线的一部分。整条六号干线将为西九龙至将军澳新市镇之间提供一条主要干道，并在启德和蓝田设有交通交汇处。来自西九龙的东行车辆可经启德交汇处直接前往启德发展区，而来自将军澳的西行车辆则可使用蓝田交汇处，经观塘绕道连接启德发展区；
- (ii) 署方在规划时曾考虑不同方案，包括于海滨道加设引路至 T2 主干路及茶果岭隧道的可行性，但该方案涉及收回私人土地及于维港内进行永久填海，并会影响观塘避风塘的运作。基于土地限制、减少影响避风塘运作及于维港内进行填海及其成本效益等考虑因素，署方认为 T2 主干路及茶果岭隧道现时的设计较为合适，不会考虑于 T2 主干路及茶果岭隧道增加通往启德区的道路；以及
- (iii) T2 主干路及茶果岭隧道落成后，六号干线将可全面通车，届时 T2 主干路及茶果岭隧道会发挥绕道功能，将可分流现有穿梭东西九龙的车辆，以纾缓九龙湾及观塘区的交通。九龙湾及观塘区内的交通将会更顺畅，方便车辆使用区内道路(包括观塘绕道)前往启德发展区的体育园、香港儿童医院及日后落成的新急症医院。

29. 委员有以下意见及提问：

- (i) 启德区拥有大型的商业、体育及医疗设施，预计日后将有大量他区车流进出启德，为更有效地达到分流的作用，委员建议部门研究从中九龙干线承启道出口增设道路接驳启德区及 T2 主干路，或利用启德区内其他未使用的商业用地作为引路，通往 T2 主干路；以及
- (ii) 现时 T2 主干路以绕道方式与中九龙干线接驳，查询部门会否考虑在两者之间增设一条绕道作为进出启德区的连接通道。

30. 土拓署代表回应，重点如下：

- (i) 为保障交通安全，增设支线道路必须要有合流车道，道路亦需有相应的弧度以方便车辆转弯。而 T2 主干路为行驶时速达 80 公里的快速信道，若于快速信道增设合流车道接驳启德区需占用区内庞大的土地面积。经署方研究后，最适合用作有关接驳出入口的位置已规划为商业用地，占用有关土地预计会严重影响启德区的发展潜力，并与公众的期望背道而驰；以及
- (ii) 现时在 T2 主干路与中九龙干线之间的接驳为一条直路。而对于在两条干道之间增设连接通道的建议，署方在评估六号干线的功能及落成后带来的交通效益后，认为现时的设计最能切合启德区的发展需求。

31. 主席作出总结，他希望部门积极研究委员提出的建议的可行性。

议程六

有关土瓜湾电单车问题

(交通运输委员会文件第 19/2025 号)

32. 委员介绍文件。

33. 主席请委员参阅由警务处、运输署及政府产业署提交的席上文件第 4、21 及 25 号书面回应。

34. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 署方曾派员到土瓜湾靠背垄道及江苏街附近一带实地视

察，并在该地点的电单车泊位发现有弃置电单车。为确保公共泊位资源能得到善用，署方已通知九龙城民政事务处跟进及统筹有关移除弃置车辆行动；

- (ii) 为了从源头解决未领牌车辆被不当弃置在公众地方的问题，署方已修订《2024 年道路交通（车辆登记及领牌）（修订）（第 2 号）规例》，要求车主一直为其车辆负责。两年或以上未领牌车辆的登记车主，必须在署方发出通知书的日期三个月内为车辆领取牌照，或按规定为该未领牌车辆取消登记，否则会构成罪行。有关规例暂定于本年第四季开始实施，政府将以宪报公告指定生效日期，并会适时推展宣传教育工作；以及
- (iii) 根据现行政策，包括电单车在内的所有车辆的泊车位应尽量设置在道路以外的地方，以善用有限的路面供道路使用者及车辆使用。署方已备悉委员的意见，并会在道路安全及道路空间许可的情况下，研究增加区内的路旁电单车泊位供应。

35. **委员**表示纵使部门已加强执法，惟仍有大量的学牌车及「死车」长期霸占电单车泊车位，令附近驾驶电单车的居民需将车辆泊于后巷而被抄牌。委员要求部门加强与电单车行及驾驶学校的沟通，劝喻有关人士停止霸占泊车位。

36. **警务处代表**回应，重点如下：

- (i) 警方一直与区内的电单车驾驶学校保持沟通，并劝喻他们不要违例将电单车停泊于街道或后巷，否则会被票控；
- (ii) 由于电单车泊车位没有禁止学牌车停泊，为了避免被警方检控，驾驶学校将其电单车停泊于电单车泊车位，导致区内有需要的市民无法使用；以及
- (iii) 警方会继续与有关的持份者保持沟通，共同商讨解决方法。

37. **主席**感谢部门作出的跟进行动，并请警方继续加强执法。

议程七

有关漆咸道北(往尖沙咀方向)路段交通事故频发问题

(交通运输委员会文件第 20/2025 号)

38. **委员**介绍文件，并希望能与部门进行实地视察，以探讨可采取的改善措施。

39. **主席**请委员参阅由警务处、路政署及运输署提交的席上文件第 6、13 及 15 号书面回应。

40. **运输署代表**回应，重点如下：

- (i) 根据《道路使用者守则》，除非另有「速度限制」标志，否则所有道路的最高速度为 50 公里/小时。漆咸道北(往尖沙咀方向)一带的路段没有更高的速度限制标志，因此该路段的速度限制为 50 公里/小时，一般而言不需要在相关路段设置额外的速度限制标志来提醒驾驶者；
- (ii) 就有关在东九龙走廊下方增设更多的路灯以加强路段照明的建议，署方已联络路政署路灯部跟进；以及
- (iii) 就设置道路提醒标志的建议，署方曾派员进行实地视察，并正研究增设合适交通标志的可行性。

41. **警务处代表**回应，重点如下：

- (i) 于 2024 年 9 月至本年 2 月期间，马头围道与漆咸道北交界有两宗涉及有人受伤的交通意外报告，肇事原因分别为行人不专注过马路及驾驶者不小心驾驶；以及
- (ii) 九龙城警区人员会持续留意有关情况，并会加强交通宣传，以确保道路安全。

42. **路政署代表**回应，表示署方在接获有关个案后，已即时派员到现场视察并量度亮度，结果显示于漆咸道北(往尖沙咀方向)的亮度符合相关照明标准，因此暂时未有计划于上述位置增设其他照明设施。此外，如发现有关设施有故障或损毁的情况，署方会适时安排维修。

43. **主席**感谢相关部门作出的跟进及回应。

议程八

关注自由道汉师幼儿园对出交通安全问题

(交通运输委员会文件第 21/2025 号)

44. 主席表示丁健华委员及刘婉燕委员于会前已申报为汉师幼儿园(下文简称「幼儿园」)的董事，他认为由于有关的利益并不涉及物业业权或投资等个人利益，故批准两位委员参与议程的讨论。

45. 委员介绍文件，并有以下补充：

- (i) 虽然运输署早前已移除了幼儿园外的一个泊车位，惟根据近日的观察，有关交通问题并没有明显的改善；以及
- (ii) 建议相关部门再次进行实地视察，并听取家长对该地点交通情况的意见。

46. 主席请委员参阅由警务处及运输署提交的席上文件第 7 及 16 号书面回应。

47. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 自由道一带除幼儿园外，亦有不少住宅及商铺，为公平地分配公共道路资源，署方未能将该位置指定予个别机构作上落车之用；
- (ii) 署方会继续监察上址的交通情况，并权衡区内对路旁泊车位及上落客货空间的需求，以及该处附近持份者的意见，并进一步检视及调整幼儿园附近路旁泊车的位置及数量，以增加上落客货空间的合适性；以及
- (iii) 署方会继续与警方保持紧密联系，以打击该处的违例泊车情况。

48. 警务处代表回应，重点如下：

- (i) 由于区内学校众多，九龙城警区人员会在校区范围的繁忙时段执行策略性的交通管制措施，当中包括自由道一带。九龙城警区于 2024 年 9 月至本年 2 月期间，在自由道、太平道及胜利道，不定时打击违例停泊的车辆，并已发出超过 2 400 张定额罚款通知书检控违例车辆；以及
- (ii) 警方会继续监察区内的交通情况，并会不定时对违例车辆作出票控，以确保道路安全及交通畅顺。

49. 委员有以下意见及提问：

- (i) 委员同意不能把有关的位置指定予个别机构使用，惟因该位置的前方仍有泊车位，担心车辆进出时的移动会对该处的学童及长者构成危险；以及
- (ii) 建议部门考虑将文件所述的泊车位迁移至太平道与自由道交界的弯位位置，或禁止车辆于平日上、下课时间在该泊车位停泊。

50. 主席作出总结，他表示在早前进行的实地视察中已发现文件所述的位置的车流较多，亦有不少交通盲点。由于该位置有不少学童及长者会使用，他认为部门应以道路使用者的安全为首要考虑，故请运输署研究改善该处交通安全的措施，并在需要时与相关的委员或持份者进行实地视察。

议程九

关注差馆里一带交通问题 以免影响居民日常生活

(交通运输委员会文件第 22/2025 号)

51. 委员介绍文件，并感谢部门同意于相关地点增设伤健车位，以及建议部门考虑于芜湖街合适的位置设立临时停车位，供旅游巴上落客，避免旅游巴需驶进及停泊于狭窄的观音街，以改善附近的交通。委员亦欢迎相关部门在有需要时邀请委员进行实地视察。

52. 主席请委员参阅由警务处及运输署提交的席上文件第 8 及 17 号书面回应。

53. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 署方曾派员于差馆里附近一带进行实地视察，检视现场的行人过路及交通情况。署方已在有关路段合适的位置划设了「不准停车限制区」，禁止一般车辆于指定时段内停车；
- (ii) 署方于会前曾与相关委员及警方商讨解决差馆里一带交通问题的方案，会将有关方案转交予部门内相关组别研究其可行性；以及
- (iii) 署方已于本年 1 月透过九龙城民政事务处就于差馆里一带增设伤残人士专用泊车位的建议进行地区咨询。因应咨询结果，署方已向路政署发出施工指令安排落实有关方案。

54. **警务处代表回应，重点如下：**

- (i) 警方已知悉差馆里近观音庙一带的交通情况，并已加派人手，特别是假日期间，于该处进行交通及人流管制；以及
- (ii) 警方稍后会与运输署商讨于芜湖街设置临时停车位供旅游巴上落客的可行性。

55. **主席**作出总结，他表示警方早前曾派员与相关委员到差馆里近观音庙一带视察及进行宣传教育，认为该处对禁止违例泊车的提醒非常清晰。如该处的违泊情况仍未有显著改善，他请运输署研究其他更有效的措施以改善有关问题。

议程十

要求九龙城区增设对角行人过路处

(交通运输委员会文件第 23/2025 号)

56. **委员**介绍文件。

57. **主席**请委员参阅由运输署提交的席上文件第 18 号书面回应。

58. **运输署代表回应，重点如下：**

- (i) 署方于 2024 年拣选了沙田沙角街与逸泰街交界路口及尖沙咀加拿分道与加连威老道交界路口作为设立对角行人过路处第一阶段试验计划的试点，并分别于 2024 年 1 月及 8 月在有关路口设立对角行人过路处，以观察道路使用者使用该路口的情况；
- (ii) 署方正根据上述两个试点的使用情况及市民的意见，评估在其他灯控路口加设对角行人过路处的可行性，务求在维持车流通行能力的前提下，拣选合适的路口加设对角行人过路处。署方预计可于本年年中完成有关的评估工作，以拣选合适的路口作第二阶段对角行人过路处的试点，当中亦会包括部份公众提出希望加设对角过路处的地点；以及
- (iii) 署方已备悉委员于文件提及的七个路口增设对角行人过路处的建议。

59. **委员**表示红磡道与德民街的过路处(即港铁黄埔站 A 出口对出十字路口)的行人绿灯均会同时亮着，故建议部门可考虑于该十字路口设立对角行人过路处。

议程十一

建议加强「的士车队」资讯宣传 以免居民混淆车资收费

(交通运输委员会文件第 24/2025 号)

60. 委员介绍文件。
61. 主席请委员参阅由运输署提交的席上文件第 3 号书面回应。
62. 运输署代表回应，重点如下：
 - (i) 署方已备悉委员有关加强的士车队资讯宣传的意见；
 - (ii) 署方除会透过官方渠道(包括将有关车队的资讯上载至运输署网页及香港出行易)为的士车队宣传外，的士车队亦会透过其官方手机应用程序宣传相关资讯；
 - (iii) 的士车队的收费方式有两种：
 - (a) 市民可如常于街头截车，并按咪表收费；以及
 - (b) 市民可预先透过的士车队的网页或应用程序预定行程，并在行程开始前确定车费。车队持牌人可就预定行程自定义车费，自定义车费的形式可以是在的士计程表所示车费之外收取一笔(预先与乘客协议的)预约费用，或在行程开始前与乘客协议的整笔车费。
63. 委员查询会否出现预定行程预约的车资比按咪表收费低的情况。
64. 运输署代表表示，预定行程的车资会因应预约时的情况和乘客需求而有所不同。
65. 主席作出总结，他表示内地有应用程序能同时显示不同公司的网约车车资，供乘客比较，故希望部门可参考有关做法，善用科技便利市民出行。

议程十二

2025 - 2026 年度九龙城区巴士路线计划

(交通运输委员会文件第 25/2025 号)

66. 运输处代表介绍文件，重点如下：
 - (i) 城巴 20A 号线来回方向均会改经世运道，以配合世运道附近一带未来数年的人口增长；

- (ii) 城巴 A25 号线来回方向将绕经沐安街，而往机场方向的班次会绕经黄埔花园公共运输交汇处，为启德及黄埔的居民提供更直接来往机场及港珠澳大桥香港口岸的服务；
- (iii) 城巴 20A 及 22 号线的来回方向会绕经启德新急症医院，以便利各区乘客往来新急症医院。此外，九巴 15A 号线的服务范围将扩展至香港儿童医院及启德新急症医院，为慈云山及九龙东一带的居民提供直接往来上述两间医院的巴士服务；以及
- (iv) 因应个别只于繁忙时段提供服务的巴士路线载客量长期偏低，署方建议取消有关服务，包括九巴 6X 号线、8P 号线特别班次、80M 号线及过海隧巴 104 号线特别班次。

67. 委员有以下意见及提问：

- (i) 随着世运道的居屋及简约公屋陆续入伙及体育园的开幕，世运道一带的人流大幅上升，对巴士服务的需要亦不断增加，只有 20A 号线绕经世运道并不足够，建议部门积极考虑将城巴 20 和 22M 号线及九巴 5A、24 及 108 号线均绕经世运道一带；
- (ii) 沐安街一带现时有大量的巴士路线行经，而且设有回旋处，加上经常有违泊车辆阻塞巴士，担心城巴 A25 号线行经该处后会令挤塞的情况更严重。希望部门积极评估该处的交通情况，并适时采取措施以改善该处的交通挤塞情况；
- (iii) 九巴 25 号线及城巴 22S 号线于数年前的巴士路线计划中已提议增设，惟时至今日仍然未投入服务。随着启德区的人口不断增加，居民对有关路线的需求亦与日俱增，要求相关部门尽快安排有关路线投入服务；
- (iv) 欢迎城巴 A20 号线于上午时段增加两个班次，希望部门亦可考虑增加晚间时段由机场开往红磡的班次。此外，深水埗区已有较多的机场巴士行经，建议部门考虑调整 A20 号线的行车路线，减少于深水埗区的分站，及绕经港珠澳大桥口岸，除可缩减行车时间外，亦有助增加载客量；
- (v) 建议部门日后在开设特别班次前先做好客量评估的工作，避免出现特别班次于开设后短时间内因载客量长期偏低而需取消的情况，浪费资源；

- (vi) 建议开设往来体育园及各区的巴士路线；
- (vii) A20 号线为红磡旧区居民来往机场最方便的路线，建议进一步加密该路线的班次，以减少该区居民需携带大型行李前往黄埔花园或山谷道乘车前往机场的情况。要求部门加强对 A20 号线班次的宣传，让更多居民知悉有关班次资讯；
- (viii) 由于现时世运道一带的楼宇已陆续入伙及有市民于附近一带上班，加上宋皇台站 A 出口外的行人通道即将落成，预计进出该处的人流会逐渐增加，建议部门尽早落实 20A 号线的改道，以应付世运道一带的乘客需求；以及
- (ix) 现时往来土瓜湾及荃湾只能乘搭港铁或红色小巴，路线迂回且容易出现客满的情况，因此建议部门考虑在来往观塘及荃湾的巴士路线中，于土瓜湾漆咸道北一带增设分站，以方便区内居民来往荃湾。

68. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 署方已备悉委员有关九龙城区巴士路线的意见，会继续与巴士公司监察各路线的营运情况，适时调整服务；
- (ii) 世运道一带的住宅楼宇邻近港铁启德站及宋皇台站，加上毗邻世运道的太子道东亦有约 40 条巴士及小巴路线行经，方便世运道一带的居民来往全港各区。署方会密切留意世运道一带的发展情况及乘客需求，适时与巴士公司检视有关的巴士服务；
- (iii) 署方会监察 A25 号线改道后于沐安街一带的车流量，并在有需要时跟进有关交通情况；以及
- (iv) 署方会继续与巴士公司跟进九巴 25 号线及城巴 22S 号线的落实日期，并会在有进一步消息时通知各委员。

69. 九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴公司」)代表回应，重点如下：

- (i) 九巴公司对 5A 号线绕经世运道的建议持开放态度，会研究该建议的可行性，并适时与运输署跟进有关方案；以及
- (ii) 九巴公司了解委员对 25 号线的落实日期的关注，会与运输署跟进有关路线的落实安排。

70. 城巴有限公司(下文简称「城巴公司」)代表回应，重点如下：

- (i) 由于世运道巴士站的位置仍未落实，城巴公司会密切与运输署跟进有关路线的落实安排；
- (ii) 城巴公司会积极研究优化 A20 号线的行车路线及增加有关路线班次的建议。城巴公司早前已向运输署提交有关增加班次的方案，并正与署方商讨有关落实安排，希望能在未来长假期前落实有关方案。城巴公司亦会继续观察 A20 号线的载客量，并在有需要时评估进一步增加班次的可行性；
- (iii) 待 A20 号线班次的改动方案落实后，城巴公司会透过乘客通告及手机应用程序向市民宣传有关资讯；
- (iv) 城巴公司会继续与警方及运输署跟进沐安街的违例泊车及交通挤塞的问题，以确保 A25 号线的服务正常；
- (v) 城巴公司会与运输署跟进 22S 号线的落实安排；以及
- (vi) 城巴现时有不少路线途经体育园附近一带，惟碍于园区附近一带的巴士站的位置不太方便，城巴公司已向运输署建议于较邻近体育园的位置增设巴士站，会适时与运输署跟进有关建议。

71. 主席作出总结，他认为城巴 20A 及 A20 号线的服务仍有很大的改进空间，希望运输署及巴士公司积极研究委员的建议，进一步提升有关路线的服务，迎合更多市民的需要。

议程十三

启德交通设施及巴士路线的改善建议

(交通运输委员会文件第 26/2025 号)

72. 委员介绍文件。

73. 主席请委员参阅由城巴公司、运输署、九巴公司及启德体育园有限公司提交的席上文件第 2、10、11 及 22 号书面回应。

74. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 署方已将委员有关于承启道近沐泰街巴士站加设上盖的建议转介予巴士公司参考；

- (ii) 就有关特别巴士服务方面，当有大型活动举办时，署方会预先与相关部门商议，因应活动的性质、观众数量、活动举行的日子和散场时间，以及参与者的交通需要等因素，安排特别巴士服务；
- (iii) 署方在本年 1 至 2 月的大型演练中，已协调九巴公司及城巴公司开办十条特别巴士路线前往非铁路沿线的地区。署方亦会因应乘客需求，配合个别的活动开办前往不同目的地的巴士路线；
- (iv) 就宋皇台道特别巴士上落客区的月台安排方面，署方会因应活动参与者的交通需要与巴士公司检视及调整个别路线的上落客点，亦会安排在较长的上落客点同时停泊两部巴士让乘客登车，加快疏导乘客；
- (v) 现时乘客可利用香港儿童医院及沐安街(近港铁启德站 A 出口)分站，乘搭城巴 22M 线(启德邮轮码头——土瓜湾(循环线))往返香港儿童医院及港铁启德站；以及
- (vi) 署方亦于本年度的巴士路线计划中，建议城巴 20A 号线(启德邮轮码头——西九龙站巴士总站)及 22 号线(启德邮轮码头——又一城公共运输交汇处)来回方向绕经新急症医院。

75. 九巴公司代表回应，重点如下：

- (i) 九巴公司一直致力为乘客提供舒适的候车环境，尽力在资源许可的情况下优化巴士站设施。九巴公司会根据不同巴士站的条件和环境，包括现场有否足够的行人道路空间、候车乘客的使用量及途经巴士路线数量等因素，安排加设巴士站上盖。九巴公司已备悉委员有关于沐泰街巴士站加设上盖的建议，日后会按资源分配情况，派员到场视察在该巴士站加建上盖的可行性；

- (ii) 九巴公司认为运输署现时已充分考虑到体育园宋皇台道巴士总站各特别路线的客况，从而编排目前各特别路线的位置。根据多次大型演练和体育园开幕活动的经验，现场已设有足够资讯显示各特别路线的上落客月台位置，公众亦开始适应有关安排。惟九巴公司仍乐意与署方跟进委员有关增加上落客位置的建议及乐意研究开办散场路线接驳关口的巴士服务，以更方便所有离开园区的人士；
- (iii) 九巴现时设有多条全日路线分别停靠香港盲人辅导会巴士站、九龙城码头巴士总站或九龙城转车站，方便乘客步行至体育园。此外，九巴公司亦乐意研究任何调整方案，以配合来往园区人士的交通需要；以及
- (iv) 九巴公司对增设港铁启德站直达香港儿童医院及新急症医院巴士路线的建议持开放态度，会进一步与运输署研究可行的方案，以服务更多启德的居民。

76. 城巴公司代表回应，重点如下：

- (i) 城巴公司一直致力改善乘客的候车环境，由于各区兴建巴士站上盖的需求殷切，为有效运用资源，城巴公司会首要完成路线密集、乘客需求较大，以及附近没有遮盖设施的分站工程，并在资源许可时就上盖兴建次序作出考虑及评估。城巴公司已备悉委员要求于承启道沐泰街巴士站加设上盖的建议，会转交予相关组别研究其可行性；
- (ii) 城巴现时营运五条体育园离场路线，覆盖港九新界，并于体育园正式开幕前，已向运输署建议开办连接口岸路线，及申请将 SP2 号线覆盖尖沙咀，以服务更多居民及离港旅客；
- (iii) 城巴公司已向运输署提交宋皇台道巴士总站的设计及使用改善建议，亦会向体育园建议增设更多前往巴士总站的指示，方便离场人士；
- (iv) 城巴公司一直与运输署保持紧密沟通，并于启德区营运多条恒常路线，包括城巴 20A、608、22M 及 22D 号线。由本年 2 月 28 日起，城巴 20A 及 22D 号线已在承丰道近承丰道公园增设来回方向巴士站，待日后连接承丰道及启德主场馆的通道开放后，可更方便市民前往启德主场馆；

- (v) 城巴公司早前已向运输署建议在承启道及承丰道近体育园一带增设巴士站予现时行经该处的路线(如城巴 608、22M、A25 及 20A 号线等)停靠，以便市民来往园区；以及
- (vi) 现时乘客可乘搭城巴 20A、22 或 22M 号线来往港铁启德站及香港儿童医院一带。根据本年的巴士路线计划，20A 及 22 号线将会行经新急症医院，以方便市民前往。城巴公司已备悉有关增设由港铁启德站直达香港儿童医院及新急症医院路线的建议。

77. 主席作出总结，他表示启德作为新发展区，交通配套仍有很大的改善空间，故请巴士公司积极考虑更多改善该区巴士配套的措施。

议程十四

关注区内巴士路线规划及交通设备事宜

(交通运输委员会文件第 27/2025 号)

78. 委员介绍文件。

79. 主席请委员参阅由九巴公司及运输署提交的席上文件第 12、19 及 20 号书面回应。

80. 运输署代表回应，重点如下：

- (i) 就有关交通设备事宜，署方曾派员于马头涌道及马头角道(工人俱乐部对出)交界路口进行实地视察，并透过交通行车线分析图，检视马头角道东行线右转入马头涌道南行线的道路设计，结果显示该路口道路设计足够让大型车辆右转入马头涌道南行线。驾驶者现时可选择右转入马头涌道三条南行线的任何一条行车线，署方认为无需要画长马头角道右转行车线的道路标记，以限制车辆必须跟从该行车线转入马头涌道；
- (ii) 署方已备悉委员的意见，并正研究扩阔安全岛路面白色斜线的道路标记的可行性，及已安排路政署翻新附近一带的过路设施；
- (iii) 就有关于上址增加智能灯柱以监察及追踪肇事逃逸的驾驶者的建议，署方现有的闭路电视系统是用作交通管制和监察用途。有关系统经专门设计、在特定位置安装及配置，

用以即时监控交通状况及处理交通事故，并没有摄取或储存闭路电视片段的功能。因此，有关系统不适合用于交通违规执法。惟署方已将有关建议转达予警方考虑；

- (iv) 九巴 6C 及 6F 号线虽于九龙城区一带的行车路线大部分相似，但于深水埗区的行车路线及覆盖范围不尽相同。在考虑调整九巴 6F 号线的建议时，署方需要考虑受影响的乘客量及有关调整对现时使用该路线的乘客所带来的影响。例如在丽阁邨及深水埗一带往来红磡及土瓜湾的乘客在建议路线的改动后，需要进行换乘或使用其他车资较高的巴士路线，方可前往目的地。土瓜湾一带的乘客现时可选乘九巴第 45 号线(丽瑶——九龙城码头)或专线小巴 27M 号线(乐民新邨(美善同道)——旺角站)或 28M 号线(伟恒昌新邨——旺角站)往来旺角一带；以及
- (v) 署方会继续密切留意相关路线的服务水平及乘客的需求，适时检视有关路线的服务安排。

81. 九巴公司代表回应，重点如下：

- (i) 根据九巴公司于本年 2 月进行的客量调查，6C 号线往来九龙城码头最繁忙一小时的客量约为五成至六成，而 6F 号线往来九龙城码头最繁忙一小时的客量约为三成半至四成半。九巴公司会密切留意相关路线的营运情况，以确保服务能满足乘客需求，并适时按需要灵活调整服务；以及
- (ii) 九巴公司对有关 6F 号线路重组的建议持开放态度，会适时与运输署研究修改路线的可行性。

82. 主席作出总结，他希望部门及巴士公司积极研究委员的建议。

议程十五

其他事项

83. 委员没有其他事项提出。

议程十六

下次会议日期

84. 主席宣布下次会议日期为 2025 年 5 月 27 日下午 2 时 30 分，截止提交文件日期为 2025 年 5 月 12 日。

【会后补注：下次会议时间将提前至上午 10 时正举行。】

85. 主席在下午 5 时 40 分宣布会议结束。

本会议记录于 2025 年 5 月 27 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处
2025年5月