

九龍城區議會轄下
交通運輸委員會
第十三次會議記錄

日期： 2026年1月22日(星期四)
時間： 下午3時30分
地點： 九龍城民政事務處會議室

出席者：

主席： 左滙雄議員,MH
副主席： 何華漢議員,MH
委員： 丁健華議員,MH
李超宇議員
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
賴彥宗議員
關浩洋議員,MH

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：

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
葉雅晴女士 運輸署高級運輸主任/啓德及九龍灣
張偉智先生 運輸署工程師/紅磡
李漢陽先生 運輸署工程師/九龍城

李學儀女士	路政署區域工程師/紅磡
伍志成先生	香港警務處九龍城區交通隊主管
朱志偉先生	香港警務處秀茂坪區交通隊主管

應邀出席者：

議程二	姜民漢先生 禰嘉豪先生 陳樂軒先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務) 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務) 城巴有限公司企業事務主任
議程四	李智謙先生 關明陽先生	九龍城民政事務處一級行政主任(地區管理) 運輸署工程師/油尖
議程八	陳志鋒先生 王 輝先生	運輸署高級行政主任/駕駛考試1 運輸署高級考牌主任2 * * *

主席致歡迎辭

1. 交通運輸委員會(下文簡稱「交運會」)主席歡迎所有委員及部門代表出席交運會第十三次會議。
2. 主席提醒各位委員按《九龍城區議會常規》(下文簡稱《區議會常規》)第 22 條的規定申報利益，若委員的物業業權、職業或投資等個人利益與討論事項有關連，或有潛在利益衝突，委員應主動在會議上申報，以便他按《區議會常規》作出決定。
3. 主席表示，根據《區議會常規》第 80(1)條，委員會會議的法定人數為全體成員人數的一半，而議員必須佔出席會議的成員半數或以上。如在會議開始或在會議進行期間沒有足夠的法定人數，他須指示秘書召喚缺席者出席。如在 15 分鐘後仍未有足夠的法定人數，他會宣布休會。他接着根據《區議會常規》第 13 條的規定，批准每名與會者就同一議題參與討論時最多發言三次，每次發言的時限為兩分鐘。他又提醒與會者關掉手提電話，或將響鬧裝置改為震動提示，以免會議受到干擾。

議程一

通過第十二次會議記錄

4. 主席宣布第十二次會議的會議記錄無需修訂，並獲委員會一致通過。

議程二

關於九龍城區公共交通升級優化的建議

(交通運輸委員會文件第 1/2026 號)

5. 委員介紹文件。

6. 主席請委員參閱由九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)、城巴有限公司(下文簡稱「城巴公司」)及運輸署提交的席上文件第 10、12 及 13 號書面回應。

7. 九巴公司代表回應，重點如下：

- (i) 有關於范信達道巴士站加建上蓋的建議，九巴公司曾向運輸署提出申請，惟因現場行人路空間較為狹窄，客觀條件未能支持相關工程；
- (ii) 關於有蓋巴士站座椅的設計，九巴公司在設計與選材上須考慮物料耐用性、安全性及日常清潔保養等多項因素，而現行九巴標準的巴士站座椅設計均符合上述要求，並已獲運輸署批准使用。九巴公司已備悉員有關全新座椅設計的建議及其他提升巴士站設施的方案，會納入日後提升設施的技術參考，並在資源及技術條件能夠配合時作出研究；
- (iii) 九巴公司已完成有關建議在山西街增設巴士 101、111、107 及 116 號線站點的現場檢視及行車評估。北拱街與山西街兩站相距約 200 米，現行過海路線於土瓜灣一帶的停站點在效率與便捷程度之間維持平衡，須審慎考慮新增停站會延長有關路線的行車時間，及無可避免對現場路面行車順暢有所影響。九巴公司現階段建議維持現有安排，以確保服務穩定和乘客體驗，並會留意乘客出行模式及沿線步行環境，適時與運輸署檢討可行改善方案；以及
- (iv) 為回應社區對候車舒適度的關注，九巴公司已向運輸署申請於山西街巴士站加設座椅，現正有待部門審批。

8. 城巴公司代表表示，已備悉委員有關要求聯營巴士 101、107、111 及 116 號線往九龍方向，於山西街增設巴士站的建議。城巴公司會持續留意相關路線之使用情況，並檢視與鄰近巴士站進行重組之可能性，以便利乘客。

9. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 由於廣播道近范信達道巴士站的行人路路面較窄，故未能於該巴士站加設上蓋及相關設施。九巴公司亦表示已備悉委員有關巴士站座椅設計及其他優化巴士站設施的建議，會納入日後提升設施的技術參考，在資源及技術條件能夠配合時作出研究；
- (ii) 就委員建議隧巴 101、111、107 及 116 號線加停漆咸道北（北行）山西街巴士站的安排，由於山西街巴士站與上述路線前一個巴士站（即位於北拱街的巴士站）的距離僅約 200 米，若增設中途站將會延長上述路線的行車時間，並對路面交通造成影響。經署方與巴士公司研究後，現階段建議維持現有停站安排。惟署方會繼續密切監察有關巴士路線的運作情況及乘客出行模式，適時檢討巴士站安排；以及
- (iii) 署方目前正跟進九巴公司提交於山西街巴士站增設座椅的方案。

10. **委員**有以下意見及提問：

- (i) 現時范信達道巴士站位置稍前或稍後的行人路路面均較寬闊，建議將巴士站移動至合適的位置，以便增設上蓋；
- (ii) 北拱街至落山道的巴士站距離約 500 至 600 米，因此建議部門及巴士公司考慮於上述兩個巴士站之間增設一個站點，以維持各巴士站之間約 200 米的距離，以方便有需要人士乘車；以及
- (iii) 建議部門及巴士公司提供區內不同巴士站改善工程的時間表，以便公眾監察進度。

11. **運輸署代表**表示，已備悉委員的意見，會與巴士公司保持溝通，研究有關建議的可行性，並會適時向委員提供相關資訊。

12. **主席**感謝部門的回應，並宣布是項議程結束。

議程三

關注旅遊巴泊位規劃

(交通運輸委員會文件第 2/2026 號)

13. 委員介紹文件。

14. 主席請委員參閱由運輸署及地政總署提交的席上文件第 9 及 14 號書面回應。

15. 委員有以下意見及提問：

- (i) 渠務署於紅磡都市公園的工地租用期至 2026 年第四季，查詢部門華信街過境巴士站的用地是否會配合該工地歸還後同步發展，以及該用地的發展規劃及時間表；以及
- (ii) 查詢紅樂道地下停車場的工程進度。

16. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方一直關注區內旅遊巴泊位的設置，並持續聽取居民、業界及各方代表對停車設施的意見。署方會配合區內發展及重建需要，綜合考慮在不同地點提供合適的泊車位，包括旅遊巴泊位；
- (ii) 文件提及的華信街過境巴士站用地，據悉發展局已計劃收回並改建為休憩花園。相關部門已展開協調，目標是在收回用地前作好準備，同時研究如何在區內設置旅遊巴泊位，以配合發展需要；
- (iii) 在長遠規劃方面，由於區內缺乏大型閒置土地，且道路普遍繁忙，署方將主要透過發展及重建項目，與相關單位協調，要求在項目用地或附近於不同階段提供適量的旅遊巴泊位，以盡量滿足需求；以及
- (iv) 就紅樂道地下停車場的工程，相關部門正積極進行協調及推展工作。

17. 委員建議將紅樂道地下停車場的規劃概念納入華信街用地的規劃，並希望部門備悉有關意見。

議程四

要求於暢運道(機利士南路與紅磡火車站段)加建上蓋及加設座椅

(交通運輸委員會文件第 3/2026 號)

18. 委員介紹文件，並促請部門日後在資源許可的情況下，積極考慮於文件提及的路段加設上蓋及更多座椅。

19. 主席請委員參閱由九龍城民政事務處(下文簡稱「民政處」)及運輸署提交的席上文件第 4 及 11 號書面回應。

20. 民政處代表回應，重點如下：

- (i) 就紅磡暢運道（機利士南路與紅磡火車站段）設置座椅的建議，處方經實地視察後，發現有關路段的距離頗長，而目前沿途未有任何座椅，因此適宜設置座椅供行人使用；以及
- (ii) 處方經初步評估後，發現該段行人路有兩個位置適合設置座椅。處方及民政事務總署工程組會在諮詢有關部門後，在可行的情況下設置座椅以滿足居民的需要。

21. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 由於建造行人通道上蓋涉及大量資源，在資源有限的情況下，署方會綜合多項因素評估其合適性，包括行人流量、行人路闊度及附近沒有其他有蓋行人通道作替代路線等。根據初步人流統計及分析，現時暢運道的人流暫未達相關指標，而市民亦可利用鄰近的黃埔街天橋往返紅磡港鐵站。因此，署方現階段未有計劃在該路段加建上蓋；以及
- (ii) 暢運道巴士站增設座椅的工程已於本年 1 月中旬完成。

議程五

關注旅遊巴於大環道倒車上衛環里問題

(交通運輸委員會文件第 4/2026 號)

議程六

要求於衛環里行人過路處增設斑馬線

(交通運輸委員會文件第 5/2026 號)

22. 主席表示由於議程五及議程六均與衛環里一帶交通問題有關，因此在諮詢委員意見後，宣布把兩項議程合併討論。

23. 委員分別介紹文件第 4/2026 及第 5/2026 號。

24. 主席請委員參閱由香港警務處(下文簡稱「警務處」)及運輸署提交的席上文件第 1 至 3 號書面回應。

25. 委員有以下意見及提問：

- (i) 警務處西九龍交通行動基地外有足夠空間供大型車輛掉頭，故建議部門於紅磡邨紅日樓對出彎位的欄杆位置增設「禁止倒車」的路牌，以保障居民出入的安全；
- (ii) 有關路段有大量旅遊巴停泊，部分旅遊巴在停車時更不會關掉引擎，要求警方執法；
- (iii) 大環道及衛環里一帶的車速較快，考慮到紅磡村有較多長者居住，以及過往衛環里行人過路處的交通意外記錄，促請部門研究在該行人過路處增設斑馬線及在其前後位置增設減速道路標誌的可行性；
- (iv) 查詢警務處於書面回應中提及的 460 張定額罰款通知書中，涉及旅遊巴的票控數字；以及
- (v) 大環道掘頭路段狹窄，旅遊巴士駛入後必須倒車才能駛出，嚴重影響居民出入安全。因此，要求部門禁止旅遊巴士駛入大環道，從源頭解決旅遊巴士於該路段倒車的問題，並查詢部門拒絕加設「巴士不准進入」路牌的原因。

26. 警務處代表回應，重點如下：

- (i) 九龍城警區人員一直關注區內的交通情況，特別是區內有很多遊客團體用膳及購物地方，所以警方會在遊客常到訪

的地方向市民及司機派發傳單進行宣傳教育，以提升專注駕駛及道路安全意識；

- (ii) 九龍城警區於去年 6 月至 12 月期間，在大環道及衛環里不定時打擊違泊車輛，發出超過 460 張定額罰款通知書檢控違例車輛。而當中涉及旅遊巴士的票控數字，警方將於會後提交補充資料。警方於執法時會一視同仁票控所有違例車輛，不會針對特定車輛執法；以及
- (iii) 大環道的兩條行車線共闊約 6 米，而一般旅遊巴長約 11 至 12 米，因此旅遊巴駛入該路段後，如在上述路段掉頭駛離非常困難，所以旅遊巴司機需要慢慢安全地倒車才能駛出該路段。另外，衛環里現時已設有供旅遊巴上落客的位置，故警方贊同於大環道掘頭路段入口加設「巴士不准進入」路牌，以禁止旅遊巴士駛入該路段。

27. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 署方關注旅遊巴士於大環道倒車進入衛環里的情況，並在較早前接獲相關投訴後，於去年 7 月至 11 月期間，多次派員到上述路口進行實地視察，以了解實際情況；
- (ii) 有關於大環道掘頭路段入口加設「巴士不准進入」路牌，以阻止旅遊巴士倒車進入衛環里的建議，署方初步認為該路牌的作用本身為禁止巴士駛入，而並非阻止車輛於路口倒車，亦未能針對性解決包括其他種類的大型或小型車輛於大環道及衛環里路口倒車的情況。因此，署方現階段不建議加設「巴士不准進入」的路牌，並會繼續與相關部門協調，研究更適合的解決方案；
- (iii) 根據署方的觀察，該路段除旅遊巴士外，亦有私家車及貨車在該路段倒車。若只針對性禁止旅遊巴士駛入該路段，可能會令其他車輛駕駛者誤解不准在該處倒車只針對旅遊巴士；
- (iv) 署方並無設有「禁止倒車」的路牌，惟贊同警方於有關位置增設警示橫額的建議，以提醒駕駛人士，包括旅遊巴士司機，避免於該路口位置倒車；以及

- (v) 有關於衛環里行人過路處增設斑馬線的建議，署方曾派員到現場視察，並已就文件提出的建議完成人流量調查。署方會在符合規劃設計指引及資源運用的前提下，制定切合實際情況的改善方案。

28. **委員**有以下意見及提問：

- (i) 查詢部門人流量調查的標準、形式及結果；
- (ii) 因大環道一帶有不少車房及工廠大廈，貨車需要駛入該路段進行上落貨。而衛環里已設有供旅遊巴士上落客的位置，惟旅遊巴士仍為求便利而駛入大環道上落客。隨着旅遊業的蓬勃發展，旅遊巴士駛入大環道的情況將會增加。由於大環道及衛環里一帶人流及車流繁忙，有必要禁止旅遊巴士駛入大環道，以防止意外發生；
- (iii) 認為增設「巴士不准進入」路牌對該路段的其他使用者影響極微，要求部門重新考慮有關建議；以及
- (iv) 旅遊巴士接待旅行團所引致的交通問題已困擾本區多年。惟自旅遊業監管局(下文簡稱「旅監局」)成立後，旅監局與旅遊業界的不同持分者保持溝通，並定期派員巡查較多入境旅行團活動的地點，相關情況才有所改善。鑒於旅遊巴士司機及其所屬旅行社為業界的持份者之一，建議部門邀請旅監局參與管理旅遊巴士於大環道倒車的問題，並透過旅監局的監管改善相關情況。

29. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 署方將在完成整理人流量調查的詳情及結果後，提交相關資料；以及
- (ii) 署方已備悉委員就大環道旅遊巴士倒車問題的意見，會繼續研究妥善解決有關問題的方案。

30. **警務處代表**回應，重點如下：

- (i) 警方明白部分旅遊巴士司機因工作需要，違例停泊等候遊客上車而造成阻塞。執法時，如發現司機仍在車上，警方會勸喻司機立即離開，以盡快恢復道路暢通。惟如發現司機不在車上，警方會果斷執法，票控有關車輛；以及

- (ii) 警方曾派員到大環道榮業工業大廈向管理處職員了解，而大廈停車場有足夠空間位置供貨車上落貨。一旦發現貨車在該路段的路旁上落貨而阻塞交通，警方會勸喻司機駛至合適位置上落貨。

31. 委員有以下意見及提問：

- (i) 要求運輸署盡快提交有關人流量調查的相關資料；以及
- (ii) 重申貨車在大環道完成上落貨後，可駛至附近的工業大廈倒車掉頭。該路段亦有足夠空間讓私家車倒車掉頭，而且私家車體積較小，倒車掉頭的危險性較低。相反，旅遊巴士體積大且車身長，駛入大環道後僅能以倒車方式離開，容易構成危險。此外，衛環里現時已設有供旅遊巴上落客的位置，旅遊巴士並沒有駛入大環道的需要。因此，希望部門考慮增設「巴士不准進入」的路牌，從源頭杜絕旅遊巴駛入大環道及在該路段倒車的情況。

32. 主席作出總結，理解各方均關注道路使用者的安全，期望部門在聽取委員的意見後，依照現行道路準則積極考慮及研究各種有效的方案，以平衡道路安全及道路使用者的需要。

【會後補註：秘書處已於本年 2 月 11 日向委員轉發運輸署及警務處的補充文件。】

議程七

關注啟德承豐道汽車、電單車及單車隊晚間風馳行駛滋擾居民事宜

(交通運輸委員會文件第 6/2026 號)

33. 委員介紹文件。

34. 主席請委員參閱由警務處提交的席上文件第 7 號書面回應。

35. 委員有以下意見及提問：

- (i) 查詢承豐道的檢控數字，以及部門會否制定長遠改善措施，如加強宣傳教育、設置閉路電視等，以更有效地解決有關問題；

- (ii) 在晚間高峰時段，「啟航 1331」附近一帶經常有車輛停泊於錯誤的泊車位上，建議部門於有關時段加派人手巡查及進行宣傳教育；以及
- (iii) 單車隊除了噪音擾民，其改裝、沒有按規例安裝前後反光體等安全設備、及騎行者不佩戴頭盔等行為也危害他們及其他道路使用者的安全。由於影響範圍不止於啟德跑道區，要求部門加強宣傳教育工作。

36. **警務處代表**回應，重點如下：

- (i) 警方一直關注「非法賽車」和「非法改裝汽車」所引致的行車噪音，並根據香港法例第 374 章《道路交通條例》及其附屬法例，對不宜於道路上使用或與條例規定或車輛牌照條件不符的車輛事宜嚴厲執法，並安排該等車輛送往運輸署驗車中心進行檢驗及提出檢控。去年東九龍總區交通部於區內共截獲最少 47 部懷疑非法改裝車輛，同時亦發出多份「欠妥車輛報告」並已轉介 233 部車輛予運輸署作進一步跟進。而在去年 10 月至 12 月期間，東九龍總區交通部多次在深夜時分採取相關的執法行動，並成功偵測及檢控超過 4 622 部干犯超速罪行的車輛。牛頭角分區在去年共發出超過 55 張傳票予違例踏單車人士；
- (ii) 警方會繼續留意相關情況，並會根據相關法例，對違例者採取適當的執法行動。除此之外，警方亦會與相關部門協作，進行宣傳、教育和執法，以確保道路安全及減低對居民造成的滋擾；
- (iii) 警方知悉承豐道末端（「啟航 1331」對出）的大型停車場經常有車輛聚集，已向有關人士表示須保持安靜，避免影響居民；
- (iv) 違例騎行非法改裝單車的多為青少年，警方在執法時常遇到他們逃避檢查的情況。對於被截獲的騎行者，警方會進行教育勸導，提醒他們在騎單車時必須遵守相關法例，避免播放強烈的聲響滋擾居民，並注意自身安全；以及
- (v) 牛頭角警區將於下周在啟德區首階段試行航拍巡邏，以輔助執法及蒐證，期望能針對於相關路段的違例駕駛行為採取適當的跟進行動。

37. 委員有以下意見及提問：

- (i) 支持警方試行航拍巡邏以協助執法，亦建議警方於重點路段增設閉路電視監察現場情況，一旦發現有大量車輛風馳電掣及發出噪音，可即時派員到場跟進；
- (ii) 建議警方於社交媒體上的各個車迷群組發布宣傳訊息，以勸喻有關人士遵守法例；
- (iii) 建議警方定期於承豐道附近設置路障，截查可疑車輛以達阻嚇效果，並勸喻他們遵守法例及減低對居民的滋擾；
- (iv) 認為警方必須對屢勸不改的人士嚴厲執法，以加強阻嚇性；以及
- (v) 建議警方於農曆新年後向交運會提交就承豐道的執法行動報告，包括勸喻、執法、票控及設立路障的次數等相關數據，以便委員向居民交代。

38. 警務處代表表示，已備悉委員的意見。

39. 主席總結表示，歡迎警方對青少年貪玩的行為先以宣傳教育作勸喻，但對於屢勸不聽及涉及非法改裝的嚴重情況，則需嚴厲執法，以保障道路安全及減少對居民的影響。

【會後補註：秘書處已於本年 3 月 2 日向委員轉發警務處就承豐道的執法行動報告。】

議程八

關注常樂街與常和街交界斜路夜間學車造成交通及噪音滋擾問題

(交通運輸委員會文件第 7/2026 號)

40. 委員介紹文件。

41. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 5 號書面回應。

42. 委員有以下意見及提問：

- (i) 隨着何文田區人口增加，該區已不再適合設立駕駛考試中心，故要求部門逐步把區內的 3 個考試中心遷離；以及
- (ii) 查詢部門對造成交通阻塞或噪音影響的駕駛教師的罰則。

43. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 為平衡學習駕駛人士的需要及路面交通的負荷，現時全港所有道路（設有交通標誌或其他法律規定禁止在該處學習駕駛的地方除外）於早上繁忙時段（星期一至六上午 7 時 30 分至 9 時 30 分），以及下午繁忙時段（星期一至五下午 4 時 30 分至下午 7 時 30 分）禁止學習駕駛，以免影響上班及上學人士的出行；
- (ii) 署方一直密切留意常樂街附近的交通情況，考慮了居民提出的意見，已於常樂街與常和街交界豎立早上 7 時 30 分至下午 7 時 30 分禁止駕駛訓練的路牌，延長禁止在該處學習駕駛的時間，基本涵蓋整個日間時段。若進一步增長該處的禁止學習駕駛時段將未能顧及學習駕駛人士的需要；
- (iii) 根據署方的觀察，何文田一帶的學車人士均已掌握基礎駕駛技術。署方會繼續與業界溝通，提醒駕駛教師在進行駕駛訓練活動時，應先到交通流量較低的地點進行訓練，當學習駕駛人士熟習車輛操作及累積一定經驗後才到考試中心附近練習。署方會繼續派員到上址巡視，若發現有學習駕駛車輛以緩慢車速行駛引致交通阻塞，會提醒有關駕駛教師留意附近交通情況以合適車速行駛，避免對其他道路使用者構成不便；
- (iv) 署方現時仍在物色合適的替代用地，並需在覓得合適的替代用地後才能考慮遷移原有的考試中心，否則將無法應付現時龐大的駕駛考試需求量；以及
- (v) 署方已因應現時考試輪候時間及何文田區的交通情況，調整當區駕駛考試數目，盡量平衡居民及學習駕駛人士的需要。

44. 委員有以下意見及提問：

- (i) 文件提及的路段經常有不同的學車人士同時練習窄路掉頭，影響該位置的交通，要求部門對業界持份者作出勸喻；

- (ii) 要求部門積極覓地建設新的駕駛考試中心，建議考慮善用新發展區的土地，逐步遷走何文田區內的 3 個駕駛考試中心；
- (iii) 現時考取民航處飛行員牌照時，使用飛行模擬器的時數會被計算在飛行訓練的時數內，故建議研究引入虛擬實境（VR）或擴增實境（AR）技術作模擬駕駛訓練，以解決因路面練習而造成的交通影響，並建議考慮利用人工智能技術先教授駕駛的基本技術，如泊車及窄路掉頭，再安排考生到試場以外的地點累積路面經驗；
- (iv) 有關搬遷何文田區駕駛考試中心的要求已提出超過 20 年，惟多年來，部門仍未能覓得合適用地作搬遷。另一方面，最近元朗區有新駕駛學校落成，因此委員對部門多年來未能覓得合適的替代用地的說法抱持疑問。加上，香港多年來有不少土地發展頂項目，包括正在規劃的北部都會區，故查詢部門覓地興建新考試中心的標準及困難；
- (v) 了解部門在地區層面上已採取了所有可行措施以減低駕駛訓練對交通的影響，惟認為有關措施仍不足夠解決有關交通問題，建議考慮將相關議題向運輸及物流局反映；
- (vi) 學車人士經常聚集於其試場附近的地點學車，造成區內 3 個駕駛考試中心附近的交通嚴重擠塞。因此建議禁止於考車中心附近練習，或積極考慮限制考車中心附近繁忙路段的學車時間，希望將學車的人流分流至其他區份，以減少區內的交通負荷；
- (vii) 建議部門參考國外學車及駕駛考試的模式，以尋找對社區影響最低的學車及考車措施；以及
- (viii) 學車人士需要累積路面經驗，而基於應試的需要，學車人士於試場附近練習亦是正常的做法。善用新科技學車或禁止於試場附近學車的建議雖可考慮，惟均治標不治本。因此，委員認為只有將考試中心搬離何文田區才是最有效解決問題的方案。

45. **運輸署代表回應，重點如下：**

- (i) 署方一直鼓勵駕駛教師業界採用不同教學方法，包括利用

科技輔助教學，以切合學習駕駛人士的需要及提升教學效能。署方留意到現時已有機構與大學合作開發利用人工智能及虛擬實境技術的程式輔助考生練習駕駛，配合實際的路面訓練，以提升考生的學習效率；以及

- (ii) 最近有一所新指定駕駛學校在元朗開始營運，該學校現時所使用的土地為私人土地，署方會繼續與相關部門緊密聯繫，物色合適的政府用地設立新的駕駛考試中心。

46. 主席總結表示，如有大量考生於同一地點練習，對該路段的交通的確會造成嚴重影響，亦會對居民造成滋擾。因此，他希望部門考慮委員的意見，並研究於假日安排進行駕駛考試的可行性。

議程九

建議太平道 19 號對出行人過路處增設安全島和提示性路面標示

(交通運輸委員會文件第 8/2026 號)

47. 委員介紹文件，並有以下補充；

- (i) 查詢擴闊行車路可行性研究的時間表；以及
- (ii) 該行人過路處有不少長者及小童使用，希望部門能以行人安全為首要考慮，積極改善該處的行人過路設施。

48. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 6 號書面回應。

49. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方已就文件的建議進行初步檢視，若要於有關路段加設安全島，需要擴闊太平道近亞皆老街兩側行車路並移除部分路旁電單車泊位以確保有足夠路面空間讓大型車輛由亞皆老街左轉駛入太平道；
- (ii) 由於現時有關行人路段佈滿地下管線，署方正與施工部門檢視擴闊行車路的技術可行性；以及
- (iii) 署方會考慮調整該路段的道路標記，以提高行人對兩側車流的警覺。

50. 委員希望部門盡快落實調整道路標記，並提供實施日期。

51. 主席總結表示，希望部門與委員就有關事宜保持緊密溝通。

議程十

建議盡快研究及落實巴士或小巴路線連接啟欣苑事宜

(交通運輸委員會文件第 9/2026 號)

52. 委員介紹文件。
53. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 8 號書面回應。
54. 運輸署代表回應，重點如下：
 - (i) 為配合世運道附近一帶的項目發展，城巴公司已於去年 12 月 13 日起調整第 20A 號線（高鐵西九龍站—啟德郵輪碼頭）的行車路線，來回方向由原途經太子道東改為繞經世運道，以便乘客往返太子道西及油尖旺地區。啟欣苑居民可考慮前往設於世運道啟德簡約公屋對出或世運道近宋王臺遊樂場的巴士站乘搭該路線前往油尖旺等地。啟欣苑居民亦可經由太子道東的巴士站使用多條途經該主幹道的巴士路線往返港九新界各區，或前往港鐵啟德站及宋王臺站，使用鐵路服務前往目的地；
 - (ii) 除早前於巴士路線計劃中落實增設途經世運道的九巴第 25 號線（啟德公共運輸交匯處—觀塘碼頭）外，署方亦建議將專線小巴第 88 號線（黃大仙站—啟德（啟晴邨）（循環線））改經世運道，以便啟德北的乘客前往新蒲崗及黃大仙大成街街市一帶。相關路線改動的諮詢工作已大致完成，預計最快可於下月實施有關專線小巴路線的服務調整；以及
 - (iii) 署方備悉委員有關增設巴士或小巴路線服務啟欣苑的建議，會繼續與各公共運輸服務營辦商密切留意區內的乘客需求，並會因應區內各項目的發展進度，適時研究調整及加強區內的公共交通服務，以配合乘客的乘車需要。
55. 委員有以下意見及提問：
 - (i) 感謝部門一直致力改善啟德區的交通，惟專線小巴第 88 號線的調整主要便利啟德居民往返鄰區（如黃大仙區）為主，並未能惠及啟德居民往返九龍城區內其他分區（如紅磡、土瓜灣等一帶）；以及
 - (ii) 因龍城區正進行重建，啟德區居民需乘搭港鐵前往最近的炮仗街及土瓜灣街市購買糧食，可見現有的公共交通服務

未能滿足居民在區內的出行需求。因此，委員建議增設更多小巴路線，以連接紅磡、土瓜灣和啟德等不同分區，方便居民的出行。

56. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 現時區內居民可乘搭港鐵或城巴 22M 號線往來啟德及土瓜灣一帶；以及
- (ii) 署方備悉委員的意見，會研究調整區內乘客的小巴路線以服務更多乘客。

議程十一

其他事項

57. 委員沒有其他事項提出。

議程十二

下次會議日期

58. 主席宣布下次會議日期為 2026 年 3 月 24 日下午 2 時 30 分，截止提交文件日期為 2026 年 3 月 9 日。

59. 主席在下午 5 時 18 分宣布會議結束。

本會議記錄於 2026 年 3 月 24 日正式通過。

主席

秘書