

九龍城區議會轄下
交通運輸委員會
第十四次會議記錄

日期： 2026年3月24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
陳遠航先生	香港警務處秀茂坪區交通隊警長

應邀出席者：

議程二	陳碧霞女士 黃知文先生 嚴英傑先生 殷倩華女士	市區重建局社區發展總經理 市區重建局規劃及設計總經理 市區重建局規劃及設計高級經理 市區重建局社區發展高級經理
議程三	關明陽先生	運輸署工程師/油尖
議程五及六	黃永業先生 蘇啟昌先生	路政署工程師3/暢道通行 科進顧問(亞洲)有限公司駐工地高級工程師
議程十一	關明陽先生	運輸署工程師/油尖
議程十三及十四	李侃陵先生 姜民漢先生 禰嘉豪先生 鍾佩怡女士 黃嘉俊先生 余浩楊先生 王新裕先生 黃智楊先生 張卓瑤女士	九龍巴士(一九三三)有限公司車務策劃及支援主管 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經理 城巴有限公司經理(策劃) 城巴有限公司營運經理-機場路線 城巴有限公司高級策劃主任 運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍) 運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)

* * *

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十四次會議。
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

通過第十三次會議記錄

4. 主席宣布第十三次會議的會議記錄無需修訂，並獲委員會一致通過。

議程二

市區重建局衙前圍道／賈炳達道發展計劃(KC-017)公眾泊車位數目調整及項目優化建議

(交通運輸委員會文件第 11/2026 號)

5. 市區重建局(下文簡稱「市建局」)代表介紹文件，重點如下：
- (i) 參考啟德道／沙浦道發展計劃(下文簡稱「KC-015 項目」)的招標經驗及因應《施政報告》放寬停車場樓面面積豁免安排，局方建議於衙前圍道／賈炳達道發展計劃(下文簡稱「KC-017 項目」)提出優化方案，包括主地盤增設地面停車場，並將地庫停車場由原規劃的五至六層減少至最多兩層，而項目公眾泊車位數目則由原規劃時建議的 360 個減至 165 個；
 - (ii) 優化方案可減少主地盤地庫的開掘深度，有助降低工程難度及建築成本，以減低項目流標的風險。此外，優化方案可縮短工期一年或以上，減低工程對公眾、商戶及居民的影響，並加快實現 KC-017 項目對社區的規劃裨益，包括提供公共空間、行人隧道連接港鐵宋皇臺站、行人天橋連接新政府聯用大樓及賈炳達道公園的新社區設施；
 - (iii) 建議的優化方案可加強以下三個方面的連接：
 - (a) 完善龍城區與港鐵宋皇臺站的連接：新建地下行人隧道連接 KC-017 項目主地盤與港鐵宋皇臺站 B3 出口，

興建方案的可行性研究已獲港鐵書面確認不予反對，預計於 2026 年內刊憲；

- (b) 完善龍城區南北連接：新建行人天橋連接 KC-017 項目主地盤與新政府聯用大樓及賈炳達道公園，提供有蓋無障礙通道，方便市民由港鐵宋皇臺站直達使用其社區設施；以及
- (c) 提升主地盤內通達性：因減少地庫開掘，KC-017 項目主地盤可騰出空間設置無障礙通道，方便市民光顧與街市相關及潮泰特色商舖。未來市民可透過新建地下行人隧道，由港鐵宋皇臺站 B3 出口步行至主地盤，直達區內各處及商舖，帶動地區經濟；
- (iv) 港鐵宋皇臺站及啟德體育園啟用後，市民出行模式的轉變令泊車需求減少。根據局方於 2021 年及去年分別委聘專業交通顧問獲得的公眾泊車需求統計數據，結果顯示統計範圍內的泊車位短缺數目由 2021 年的 290 個縮減至 2025 年的 44 個。KC-017 項目公眾泊車位數目調整至 165 個後，不但能滿足現時(包括已知同區的未來發展)泊車位於最高峰時段的短缺，更可額外提供 121 個泊車位，以應付未來周邊的潛在需求。調整方案已獲運輸署書面確認不予反對，局方會繼續與運輸署研究調整項目住宅附屬泊車位的數量；以及
- (v) 對於早前委員提出就 KC-017 項目停車場開放上落貨車位作夜間公眾泊車位、彈性提供時租和月租泊車位、增設實時泊車位資訊系統、於新建地下行人隧道增設自動行人輸送帶等的意見，局方會研究其可行性。局方亦會與發展商研究在新建地下行人隧道的設計加入九龍城特色及歷史元素，以吸引遊客及提升訪客體驗。

6. 委員有以下意見及提問：

- (i) 反映居民期望重建項目能成功招標並盡快展開工程，以紓緩因人口遷出而影響商戶生意的問題；
- (ii) 建議部門研究開放暫未開始重建的閒置土地作臨時公眾停車場，並將閒置已久的貨車泊位及使用率低的小巴士站改作路旁咪錶泊車位及旅遊巴上落客點；以及

(iii) 查詢現時有意於重建項目完成後回遷的商戶數量。

7. 市建局代表回應，重點如下：

- (i) KC-017 項目預計於 2027 年展開招標工作，待發展商成功投標並完成審批程序後，地庫停車場工程將隨即展開。局方會於項目工程期間持續檢視區內公眾泊車位的供求情況，並會與地政總署研究開放主地盤內的地方作臨時停車場的可能性；
- (ii) 局方會與運輸署研究將區內閒置的貨車或小巴泊車位改為公眾泊車位的可能性；
- (iii) 局方會與運輸署研究增加區內路旁咪錶位的可行性；以及
- (iv) 目前有 14 間特色商戶落實參與過渡方案，於重建項目工程期間繼續經營，而有 12 間商戶則參與回遷安排。

8. 主席作出總結，表示委員會理解市建局的優化方案可減少項目流標的風險，確保項目能盡快推展。因此，委員會原則上不反對新方案，但希望局方能加快工程進度，並與相關部門在施工期間密切監察泊車需求，善用科技積極回應駕駛者的需要。同時，主席請市建局適時向委員匯報項目的跟進情況。

議程三

建議紅磡溫思勞街臨時用地改建為臨時停車場

(交通運輸委員會文件第 12/2026 號)

9. 委員介紹文件。

10. 主席請委員參閱由香港警務處(下文簡稱「警務處」、地政總署及運輸署提交的席上文件第 1、11 及 13 號書面回應。

11. 警務處代表回應，重點如下：

- (i) 九龍城警區於去年 9 月至本年 2 月期間在必嘉街、寶其利街、曲街、老龍坑街、溫思勞街及明安街向違泊車輛合共發出超過 4 200 張定額罰款通知書；
- (ii) 在不影響行人和其他道路使用者的情況下，警方不反對在溫思勞街建議增設多層智能停車場的建議；

- (iii) 九龍城警區交通隊及紅磡分區人員會不定時對違例車輛作出票控。九龍城警區人員會繼續監察區內的交通情況，並會根據警隊的「重點交通執法項目」，對違例車輛採取適當的執法行動；以及
- (iv) 九龍城警區人員會持續與其他相關部門進行跨部門執法行動，打擊雜物阻街及違泊的情況，以確保道路安全及交通暢順。

12. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 署方曾派員到紅磡區多條街道實地視察交通情況，包括必嘉街、寶其利街、老龍坑街、曲街、溫思勞街及明安街等。署方已將違泊個案轉介警方跟進，並已促請警方加強執法。為進一步改善上述路段的交通狀況，署方正研究在有關路段合適的位置延長或增設「不准停車限制區」的可行性；以及
- (ii) 關於溫思勞街九龍公眾殮房西北面政府土地加設貨車泊位事宜，署方已委託路政署進行相關工程，並會盡快完成相關工程，開放予公眾使用。

13. **路政署代表**表示，就於溫思勞街九龍公眾殮房西北面政府土地加設貨車泊位，署方現正進行道路工程，預計工程於本年第二季完成。

14. **主席**作出總結，希望運輸署加快工程進度，並與警方保持緊密合作，加強重點執法。

議程四

跟進宋皇臺站接駁行人天橋往北帝街工程進度

(交通運輸委員會文件第 13/2026 號)

15. **委員**介紹文件。

16. **主席**請委員參閱由香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)提交的席上文件第 12 號書面回應。

17. **委員**沒有提問，**主席**宣布是項議程結束，並希望港鐵公司密切監察工程進度，適時向委員匯報。

議程五

關注戴亞街升降機工程進度

(交通運輸委員會文件第 14/2026 號)

議程六

關注「橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓的行人通道(編號:OM01)加建升降機」工程延誤及地盤管理問題

(交通運輸委員會文件第 15/2026 號)

18. 主席表示由於議程五及議程六均與升降機工程有關，因此在諮詢委員意見後，宣布把兩項議程合併討論。

19. 委員分別介紹文件第 14/2026 及第 15/2026 號。

20. 主席請委員參閱由路政署提交的席上文件第 14 及 15 號書面回應。

21. 委員有以下意見及提問：

- (i) 居民對戴亞街及愛民邨行人通道的升降機的需求殷切，惟有關工程的完工時間已多次延遲，要求部門盡快落實完工日期，並督促承建商如期完成工程；
- (ii) 工程承建商在勘察階段有責任做好資料搜集工作，以確保工地的地底是否有電線或喉管等設施，並決定是否需要為工程採取特別的措施。要求部門檢討工程的勘察程序，並查詢政府部門會否持有關公眾道路的工程記錄，可供工程承建商參閱；以及
- (iii) 文件提及的兩個工地經常停工，故要求部門加強監管，並定期向委員匯報工程進度。

22. 路政署代表回應，重點如下：

- (i) 有關橫跨紅磡道近戴亞街的行人通道(結構編號:K64)進行加建升降機的工程，承建商自 2024 年 8 月接管有關工地後，已完成相關升降機的地基樁柱、樁帽、升降機塔及連接橋的混凝土結構。承建商現正進行玻璃幕牆安裝，並將展開升降機安裝及相關機電工程；
- (ii) 早前於樁帽施工期間遇到地下水滲漏的問題，承建商已妥善處理，而相關樁帽的建造亦已完成。由於受地下水滲漏

及去年惡劣天氣等事件影響，是項工程項目的整體工期比預期稍長。按目前的進度，署方預計有關升降機可於本年年中落成及開放予公眾使用；

- (iii) 署方將安排與委員到行人通道 K64 的現場進行實地視察並交流意見，以了解相關工程項目的施工情況及工程進度；
- (iv) 有關橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓的行人通道（行人通道編號：OM01）加建升降機的工程，由於近頌民樓的一號升降機及敦民樓的二號升降機的施工空間相對狹窄及工程需使用部分現有的行車道及行人路作工地範圍，承建商需要更多時間與相關部門協調地基工程的臨時交通安排，以減低工程對上址交通的影響；
- (v) 就近頌民樓的一號升降機的施工進度，署方的工程團隊現正與相關部門及巴士公司協調地基工程的臨時交通安排，目標在本年第二季展開深坑挖掘工程，隨後會開始地基及升降機主體結構工程，而預計本年第四季將會展開升降機安裝及機電工程，預計完工日期為 2027 年第一季度；
- (vi) 就敦民樓的二號升降機的施工進度，承建商已於去年第四季完成地基工程，現正進行挖掘和側向支撐工程及準備開展樁帽工程，隨後本年第三季將開始升降機主體結構工程，而預計本年第四季將會展開升降機安裝及機電工程，預計完工日期為 2027 年第一季度；以及
- (vii) 署方會繼續密切監察工程進度，確保承建商安排充足人手進行工程，以如期完工，並會適時向委員匯報施工程進度。

23. 科進顧問(亞洲)有限公司代表(下文簡稱「顧問公司」)回應，重點如下：

- (i) 顧問公司已敦促承建商定期採取有效改善環境衛生的措施（如噴灑蚊油、更換老鼠藥餌、加強巡視工地並保持工地整潔等），亦會於雨季期間加強對有關工地排水系統的巡查，以確保排水暢順；以及
- (ii) 由於工程會影響設於愛民邨巴士總站的四條巴士路線，包括第 241X、45、7B 及 8 號線，工程團隊現正與運輸署、房屋署、警方及巴士公司商討有關臨時交通措施的安排。

工程團隊會定期向委員匯報工程進度。

24. 委員有以下意見及提問：

- (i) 以戴亞街升降機工程為例，承建商於工程進行期間才發現有水管、電纜等地下公用設施，阻礙工程進行。因此查詢部門現時是否已掌握愛民邨兩部升降機地盤下的公用設施分布情況；以及
- (ii) 要求部門就橫跨忠孝街近愛民邨敦民樓的行人通道（行人通道編號：OM01）加建升降機的工程，定期向委員匯報工程進度，並適時安排實地視察，讓委員了解施工情況。

25. 路政署代表回應，重點如下：

- (i) 鄰近敦民樓的二號升降機的挖掘工程已接近完成，署方亦已掌握該地盤下所有公用設施的位置；以及
- (ii) 鄰近頌民樓的一號升降機的挖掘工程尚未展開，惟署方已於 2024 年完成遷移該地盤下的電線。

26. 主席作出總結，希望路政署持續監察工程進度，並與委員保持緊密溝通，以及適時安排與委員到有關地盤進行實地視察。

【會後補註：秘書處已與委員和路政署協調於本年 4 月 17 日到行人通道 K64 進行實地視察。】

議程七

建議改善香港浸信會醫院 D 座門口對出的一段聯合道道路設施

(交通運輸委員會文件第 16/2026 號)

27. 委員介紹文件，並表示希望運輸署與委員及相關部門保持緊密溝通及合作，盡快落實文件提及的建議。

28. 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。

29. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方早前已接獲香港浸信會醫院(下文簡稱「浸會醫院」)提出將醫院 D 座門口對出聯合道的部分行人路改建為停車灣以配合醫院運作的方案；

- (ii) 鑑於浸會醫院表示會按照適當機制自行承擔並推展相關改建工程，署方對改建方案予以原則上不反對。惟該改建方案涉及移除現有行人路上的多棵大樹，對行人步行及綠化環境造成影響，署方得悉相關部門在現行的樹木保育政策下未能就有關樹木移除方案達成共識；以及
 - (iii) 署方會繼續與浸會醫院及相關部門保持緊密溝通，並會從交通管理角度提供意見，希望可順利協助推進有關工程。
30. 主席總結表示，歡迎部門與浸會醫院保持緊密協作，並積極研究可行方案，以平衡交通需求及綠化保育。

議程八

建議於宋皇臺道 62 號對出過路處增設智能斑馬線

(交通運輸委員會文件第 17/2026 號)

31. 委員介紹文件。
32. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 3 號書面回應。
33. 運輸署代表回應，重點如下：
- (i) 署方已備悉有關於宋皇臺道 62 號對出過路處增設智能斑馬線的意見；
 - (ii) 該過路處現時的设计為「於交通燈控制的路口的行人輔助線」，設有向駕駛人士發出信號的交通燈，而行人過路處則以路釘作為界線，屬地面行人過路處其中一款；
 - (iii) 根據《道路使用者守則》，如過路處沒設有行人燈號，行人便須留意交通燈和來往的車輛。如燈號指示車輛可以繼續前進，即使行人認為有足夠的時間橫過馬路，也不可橫過。行人應該在紅色停車燈號亮着和車輛停定後，才可橫過馬路；以及
 - (iv) 署方得悉路政署現正安排於該處設置燈號控制行人過路處的工程，預計於今年第二季完成。
34. 主席總結表示，希望部門持續監察有關行人過路處的交通情況，以保障行人過路安全。

議程九

建議於土瓜灣新碼頭街與土瓜灣道交界增設行人過路交通燈以保障居民過路安全

(交通運輸委員會文件第 18/2026 號)

35. 委員介紹文件，並表示理解增設行人過路燈可能對該路口的車流將會造成影響，惟希望部門亦能研究其他可行方案，以平衡行人安全與駕駛人士的需要。

36. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 4 號書面回應。

37. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方關注土瓜灣道與新碼頭街交界、鄰近偉恆昌的新碼頭街行人過路處的運作情況，並曾派員到現場視察。經確認，該設施為行人輔助線，其設計旨在讓行人能以較具彈性的方式橫過馬路，但行人仍須在過路前留意來車，並於確定安全時方可橫過；
- (ii) 有關在上述位置增設行人過路交通燈的建議，不論是否配置行人過路按鍵功能，該交通燈必須與土瓜灣道與新碼頭街交界的燈號控制相位聯動。根據現行路口佈局及相位安排，需額外加入一個停止所有車輛的相位，對該繁忙交界的車輛通行能力將造成明顯影響；以及
- (iii) 署方已備悉委員的意見，將繼續留意相關交通情況及其變化，並會適時推展更全面的交通方案，以平衡及提升行人及車輛的流暢度和道路可通達性。

38. 委員有以下意見及提問：

- (i) 建議部門研究其他可提升題述位置行人過路安全的方案；
- (ii) 建議延長題述位置行人路的欄杆，給予行人額外時間及足夠的空間觀察於土瓜灣道南行線左轉進入新碼頭街的車輛；
- (iii) 建議於土瓜灣道南行線的左轉車道，增設一盞左轉專用交通燈號，並使其比土瓜灣道南行線直行車道的交通燈號延遲兩至三秒啟動，以給予行人多兩至三秒時間留意左轉車輛，此次安排不會對土瓜灣道南行線直行及土瓜灣道北行

線右轉的車輛造成影響。

(iv) 要求運輸署安排與委員到現場實地視察，並續議是項議題。

39. **運輸署代表**表示，委員提出的建議在執行上有技術性困難。署方樂意與委員稍後作實地視察後，作進一步討論。

40. **主席**總結表示，希望運輸署持續監察該位置的交通情況，與委員安排實地視察，並就改善方案保持溝通。**主席**宣布於下次會議續議是項議題。

議程十

要求於區內加設對角行人過路處

(交通運輸委員會文件第 19/2026 號)

41. **委員**介紹文件。

42. **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。

43. **委員**有以下意見及提問：

(i) 崇安街與庇利街十字路口一帶現時有不少學校，加上日後多個住宅項目的落成，以及鄰近九龍城海濱長廊的發展，預計使用該行人過路處的人流將大幅增加，因此認為該十字路口已符合作為對角行人過路處的條件；以及

(ii) 查詢部門未有將文件提及的其他十字路口納作試點的原因。

44. **運輸署代表**回應，重點如下：

(i) 署方一直關注區內加設對角行人過路處的發展，去年已就市民及代表廣泛提出的建議進行可行性評估，委員提出的紅磡道、崇安街與庇利街十字路口亦已納入評估範圍。運輸及物流局(下文簡稱「運物局」)於本年 2 月公布，現階段將把對角行人過路處擴展至 15 個合適路口，其中九龍城區包括馬頭圍道與鶴園街交界；

(ii) 署方已備悉委員的意見，並將繼續留意相關路口的交通情況及其變化。在運物局指示展開下一階段研究，或於其他合適時機(如配合大型重建及發展計劃)，署方將再審視加設對角行人過路處的可行性；以及

- (iii) 署方明白委員及市民希望將文件提及的十字路口改為對角行人過路處的訴求，有關的過路處亦已納入署方的研究，惟改動過路處的過路方法有機會對車流造成影響，署方認為有關的過路處現階段不適合作為斜角行人過路處的試點。

45. 委員有以下意見及提問：

- (i) 不少市民無法理解紅磡道十字路口不被納入試點的原因，故希望部門提供具體的理由，以便委員向市民解釋；以及
- (ii) 運物局局長早前曾表示，市民在作為試點的 15 個對角行人過路處可節省約三成的過路時間，可見有關措施成效顯著。因此委員查詢十字路口成功納入為對角行人過路處試點的條件。

46. 運輸署代表表示，紅磡道與德民街十字路口因龐大的車流量，故不適合列為對角行人過路處的試點。

議程十一

建議在忠孝街近孝民街路口加設「不准左轉」標誌

(交通運輸委員會文件第 20/2026 號)

47. 主席介紹文件。

48. 主席請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 7 號書面回應。

49. 運輸署代表表示，會按《運輸策劃及設計手冊》的相關設計指引，於忠孝街近孝民街路口合適的位置加設「不准左轉」交通標誌。

議程十二

關注梭栳道、太平道及窩打老道山一帶違例泊車問題

(交通運輸委員會文件第 21/2026 號)

50. 委員介紹文件。

51. 主席請委員參閱由警務處提交的席上文件第 2 號書面回應。

52. 警務處代表回應，重點如下：

- (i) 九龍城警區會於繁忙時段在校區範圍及其他繁忙地區執行策略性的交通管制措施，由於區內學校及繁忙地區眾多，

所以警區人員會根據交通情況進行優次交通管制。九龍城警區於去年 9 月至本年 2 月期間，在梭栳道、太平道及窩打老道一帶，不定時打擊違例停泊的車輛，並已發出超過 1 100 張定額罰款通知書檢控違例車輛；

- (ii) 警方會調配裝有流動拍攝及偵速儀器系統的警車在區內巡邏執法，以不定時的執法策略在區內巡邏提升執法效能，警方會配合使用流動錄影執法，嚴厲打擊違規行為，改善駕駛人士的不良駕駛態度；以及
- (iii) 警方會繼續監察區內的交通情況，並會不定時對違例車輛作出票控，以確保道路安全及交通暢順。

53. **委員**表示，文件提及位置的違泊問題未見明顯改善，建議警方加派人手巡查，並研究引入科技執法的可行性，以加強阻嚇性。

54. **警務處代表**表示，重點如下：

- (i) 為協助調查及防止罪案，警方已於全港各區安裝閉路電視。如有需要，交通部人員可申請翻看影像記錄。惟翻看影像記錄需調動人手且程序繁複，故警方現階段仍以較快捷、靈活的交通管制及票控行動為主；以及
- (ii) 會就委員引入科技執法的建議轉交予相關組別考慮。

55. **主席**總結表示，感謝警方持續監察區內的違泊情況及採取有效的措施，並希望警方可研究運用新科技輔助執法的可行性，以改善區內的違泊問題。

議程十三

2026 - 2027 年度九龍城區巴士路線計劃

(交通運輸委員會文件第 22/2026 號)

56. **運輸署**代表介紹文件，重點如下：

- (i) 即將開辦的九巴第 25 號線建議改為循環線運作，由觀塘碼頭開出，途經牛頭角及九龍灣淘大花園一帶後前往啟德，並以逆時針方向行經整個啟德市中心，再折返九龍灣及觀塘。於周末期間，此路線會改經觀塘道及裕民坊，提供直接往來啟德及觀塘市中心一帶購物區的巴士服務；
- (ii) 九巴第 25 號線將與九巴第 5M 號線合併。現時乘搭第 5M

號線的啟德居民，日後可以選乘第 25 號線前往九龍灣及觀塘。修訂後的第 25 號線將會比原先建議提供更頻密的班次及更長的服务時間；

- (iii) 開辦九巴第 17P 號線（順天往何文田（愛民邨）），以疏導上午繁忙時段九巴第 17 號線往何文田方向的乘客量；
- (iv) 修改城巴第 A20 號的行車路線，來回方向繞經港珠澳大橋香港口岸，同時調整九龍城一帶的走線，將往機場方向繞經深旺道，以縮短何文田往機場的車程；以及
- (v) 考慮到屯馬線的開通改變了乘客的出行模式，建議調整部分載客量持續偏低的巴士路線，當中包括整合九巴第 3B 及 11 號線、取消九巴第 8A 號線及調整城巴第 22 號線的服務時間。

57. 委員有以下意見及提問：

- (i) 九巴就第 3B 及 11 號線的調整將導致第 3B 號線的服務減少，對土瓜灣居民造成不便；
- (ii) 建議妥善安排九巴第 11 號線調整後的轉乘安排，並加設與九巴第 5C 號線的轉乘優惠；
- (iii) 城巴第 796X 號線將改為循環線運作，並不再途經馬頭圍道一帶，查詢部門及巴士公司會否提供替代方案，以便該處居民前往將軍澳；
- (iv) 支持於早上繁忙時段開辦特別班次九巴第 17P 號線，希望能有效改善九巴第 17 號線在上學繁忙時段長期滿載的問題，並促請部門及巴士公司密切留意載客情況，適時調整班次；
- (v) 查詢九巴公司是否有計劃擴展巴士路線服務至啟德新急症醫院(下文簡稱「新醫院」)及啟德跑道區(下文簡稱「跑道區」)一帶；
- (vi) 區內有不少家長及學童會乘搭九巴第 8A 線上學，取消此路線將對他們帶來不便，希望部門及巴士公司重新考慮；
- (vii) 支持城巴第 797 號線改經啟德及將九巴第 5M 與 25 號線合併。現時第 5M 號線的載客量偏低，與第 25 號線合併，並接駁港鐵啟德站，可方便居民。但對第 25 號線的班次是

否足以應付日後區內龐大的人口需求表示關注，並希望部門及巴士公司加密其班次至每 15 至 20 分鐘一班，以及查詢現時第 5M 號線的所有轉乘路線優惠在合併後會否保留；

- (viii) 九巴第 5M 與 25 號線合併後，德朗邨居民需要轉乘九巴第 5D 號線前往港鐵九龍灣站。惟第 5D 號線的班次為每 30 分鐘一班，未能滿足德朗邨居民前往港鐵九龍灣站的需要，建議考慮加強第 5D 號線的服務，以滿足乘客的需求；
- (ix) 反對城巴第 22 號線由全日服務改為只於上午及下午繁忙時間提供合共五個班次的服務。平日上下課時間均有大量學生乘搭，削減服務無法滿足不同下課時間的乘客需求。隨著新醫院投入服務，預計將有更多外區居民前往啟德，該線的載客率有提升潛力。建議參考九巴處理第 5M 號線的做法，透過優化路線以提升載客率，並建議將第 22 號線延伸至深水埗、美孚等啟德現時欠缺巴士連接的地區；
- (x) 削減第 22 號線的服務與啟德區的發展趨勢背道而馳，建議將第 22 號線的調整延至新醫院啟用後，並根據屆時的載客量變化再作檢討。同時建議考慮改用低容量的單層巴士營運，以維持現有服務水平；
- (xi) 查詢於早前已落實開辦的城巴第 20X 及 22S 號線的投入服務日期及收費；以及
- (xii) 建議開辦經中九龍幹線往來跑道區與中環和上環一帶的巴士服務。

58. **運輸署**代表回應，重點如下：

- (i) 九巴第 3B 號線於繁忙時間的載客率約為四成，為更有效利用巴士資源，署方建議於上午繁忙時間後，將第 3B 號線服務併入第 11 號線。合併後，九巴公司將增設多項轉乘優惠，而第 11 號線服務將延伸至慈雲山，並維持收費不變。土瓜灣道一帶居民可改乘九巴第 5C 號線，或乘搭第 11K、12A 及 21 號線並轉乘第 11 號線前往慈雲山，前往新蒲崗的乘客亦可直接改乘第 21 號線；
- (ii) 九巴第 8A 號線平均每班的載客率只有約一成半，且服務範圍與九巴第 8 及 8P 號線重疊。署方留意到上午繁忙時間有部分乘客於機利士南路及觀音街分站乘搭第 8A 號線

前往黃埔，而因應取消第 8A 號線，相關受影響的乘客日後可於觀音街分站乘搭九巴第 30X 號線。第 30X 號線在上午繁忙時間的班次將較第 8A 號線更頻密，並會增設分段收費，與現時第 8A 號線的車費相同；

- (iii) 城巴第 22 號線的全日平均載客量僅為一成半，加上屯馬線的開通改變了部分乘客的出行模式，往來跑道區與醫院區的乘客較多選擇乘搭巴士或專線小巴前往毗鄰的港鐵站轉乘鐵路服務前往其他地區，甚少乘客乘坐該線全程。因此，建議調整第 22 號線的服務時間，並會落實新增第 22S 號線，第 22S 號線亦按早前建議繞經醫院區，以加強跑道區及醫院區與港鐵啟德站及宋皇臺站的接駁，接駁至上述港鐵站的車程亦會比第 22 號線前往港鐵九龍塘站短。第 22S 號線投入服務後，城巴公司亦會視乎乘客需求適時加密班次；
- (iv) 署方預計日後前往新醫院的病人主要來自九龍區。對於九龍區居民而言，前往港鐵九龍塘站並轉乘城巴第 22 號線的路程較為轉折。目前九龍各區均設有路線前往新醫院，如黃大仙區居民可乘搭專線小巴 88A 號線，九巴第 15A 號線亦將會繞經新醫院，而深水埗一帶的居民可乘搭九巴第 X6C 號線，九龍塘近界限街一帶的居民亦可乘搭城巴第 20A 號線。因應第 22 號調整服務時間，第 20A 號線將於界限街新增喇沙小學分站，以便九龍塘學校區的乘客往返啟德；以及
- (v) 署方已要求城巴第 20X 號線須於新醫院啟用前投入服務，為前往醫院的乘客提供更多交通選擇。

59. 九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)代表回應，重點如下：

- (i) 第 3B 及 11 號線的服務合併後，九巴公司將新增轉乘優惠，確保原於土瓜灣道一帶搭乘第 3B 號線往慈雲山的乘客，可改乘第 11 號線或其他路線，並盡量以原有車資前往慈雲山。九巴公司會適時檢視第 5C 號線在富豪東方酒店轉車站的轉乘優惠安排；
- (ii) 因應第 8A 線的取消，第 269B 路線將新增雙向分段收費，讓紅磡的乘客能以較低車費前往尖沙咀；

- (iii) 九巴公司希望第 5M 號線併入第 25 號線後，可更好地服務啟德區日後新增的人口，並為當區居民提供一條直達觀塘市中心及商貿區的路線。九巴公司會視乎第 25 號線的乘客量，適時調撥資源提升路線的服務；
- (iv) 現有第 5M 號線的轉乘優惠，將適用於第 25 號線。雖然享用轉乘優惠的車站或路線組合可能會有所調整，但九巴公司會確保轉乘服務能繼續便利啟德居民往來各區；
- (v) 九巴現時除有第 X6C 號線服務香港兒童醫院，第 15A 號線亦會延伸服務範圍至新醫院及香港兒童醫院。九巴公司會因應新醫院的啟用時間，適時提升兩條路線的服務，方便九龍區乘客往來醫院區；以及
- (vi) 現時九巴第 5R 號線提供往來跑道區及觀塘的服務。隨着跑道區人口持續增加，九巴公司對增加巴士服務持開放態度，並希望跑道區居民可利用其巴士網絡更便捷地前往各區。

60. 城巴有限公司(下文簡稱「城巴公司」)代表回應，重點如下：

- (i) 城巴第 796X 號線將以循環線運作，而服務範圍仍會包括新柳街、馬頭圍道等，因此仍可繼續服務現時前往馬頭圍道一帶的乘客；
- (ii) 對於跑道區新開辦路線的收費水平，城巴公司將與運輸署參考與現時服務範圍相近路線而釐定收費；
- (iii) 為配合新醫院的啟用，城巴公司將會開辦第 20X 號線（往來跑道區、新醫院及尖沙咀的特快路線）及第 22S 號線（往來新醫院、港鐵啟德站及宋皇臺站），作為第 22 號線調整服務後的替代路線，以更好地運用資源進一步加強新路線的服務，便利九龍城區居民前往新醫院；以及
- (iv) 城巴公司備悉委員對第 22 號線調整服務的意見，會與運輸署商討有關建議的優化方案。

61. 委員有以下意見及提問：

- (i) 第 22 號線調整服務的建議對長者極不方便，若調整生效，長者由九龍塘前往新醫院，需多次上落樓梯轉乘港鐵路綫，然後再轉乘新開辦的兩條城巴路線，認為城巴公司忽略了

長者對直達新醫院巴士服務的需求；

- (ii) 預計新醫院啟用後，第 22 號線的乘客量將會增加，認為城巴公司應繼續維持該路線的服務至新醫院啟用，並再根據屆時的載客量評估調整服務的需要；
- (iii) 由承豐道或承啟道前往啟德區內其他巴士分站距離約兩公里，惟現時行經有關路段的城巴路線收費約八元，對基層市民而言收費過高。由於將來會有大量基層市民乘搭由城巴新開辦的巴士路線前往醫院區，因此委員要求運輸署在與巴士公司釐定收費水平時，必須考慮市民的負擔程度以作出監管，避免車資對居民造成負擔；以及
- (iv) 九龍塘廣播道及畢架山道一帶的居民現時已需要步行至聯合道及窩打老道等一帶乘搭巴士前往區內不同的地方。第 22 號線削減服務後，居民將要步行至港鐵九龍塘站乘搭港鐵再轉乘巴士才能前往啟德。委員建議部門及巴士公司考慮小規模縮減班次或改用單層巴士行駛，以在控制資源的同時維持第 22 號線的服務。

62. **運輸署**代表回應，重點如下：

- (i) 署方理解委員對第 22 號線調整服務時間的關注，會與巴士公司研究先開辦第 22S 號線，再調整第 22 號線的服務安排；以及
- (ii) 因應第 22 號線調整服務時間的建議，第 20A 號線將設有雙向分段收費，確保乘客由喇沙小學分站往來啟德郵輪碼頭的車資與現時第 22 號線相同，現時乘搭第 20A 號線往來九龍城及啟德郵輪碼頭的乘客亦會受惠。

63. **主席**總結表示，委員關注巴士路線計劃對居民的影響，希望部門及巴士公司考慮委員的意見，提供足夠的替代服務及合理的轉乘優惠，並密切監察調整後的巴士服務質素，以保障乘客的出行需要。

議程十四

建議完善啟欣苑及太子道周邊交通配套設施

(交通運輸委員會文件第 23/2026 號)

64. **委員**介紹文件。

65. 主席請委員參閱由九巴公司、城巴公司及運輸署提交的席上文件第 8 至 10 號書面回應。

66. 委員有以下意見及提問：

- (i) 建議城巴第 A28 及 A29 號線開設支線或調配部分班次行經太子道西及聯合道一帶，方便市民前往機場；以及
- (ii) 建議增加一條行經九龍城碼頭巴士總站的機場巴士線。

67. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方備悉委員建議於啟欣苑附近設置巴士站設施的意見。啟欣苑位處的沐禮街現時已設有數個車輛出入口、緊急車輛通道出入口及行人過路處，因此沐禮街未有合適的位置加設巴士站。啟欣苑居民除了可經啟德車站廣場前往港鐵啟德站及宋皇臺站乘搭地鐵外，亦可選擇步行約 5 分鐘至世運道，選乘城巴第 20A 號線及專線小巴第 88 號線；
- (ii) 就巴士服務方面，除了現時城巴第 20A 號線連接油尖旺區外，署方亦於《2026-2027 年度巴士路線計劃》中，建議重整九巴第 5M 及 25 號線，提供直接往來啟德及觀塘市中心一帶購物區的巴士服務；
- (iii) 城巴第 608P 號線為 608 號線的特別班次，旨在配合東區居民於繁忙時段往來九龍灣商貿區及啟德一帶的通勤需要。啟德居民可選乘第 608 號線往返港島東，署方會密切留意相關路線的乘客需求，並在有需要時探討及研究調整相關服務安排；以及
- (iv) 機場巴士路線方面，署方理解市民希望有直達機場的巴士路線往返太子道西及界限街一帶。惟在善用資源的原則下，署方鼓勵市民充分利用現有公共交通服務，以提高公共運輸服務的營運效率。現時，太子道西及界限街近窩打老道一帶的乘客，可以乘搭九巴第 1 號線（來往竹園邨及尖沙咀碼頭）、九巴第 1A 號線（來往中秀茂坪及尖沙咀碼頭）或城巴第 20A 號線（來往啟德郵輪碼頭及高鐵西九龍站）到旺角，然後轉乘城巴第 A21 號線（來往紅磡站及機場（地面運輸中心））前往機場。署方亦會繼續密切留意各條巴士路線的乘客需求變化，適時與巴士公司商討改善服務的可行性。

68. 主席作出總結，希望部門及巴士公司繼續研究調整巴士路線的可行性。

議程十五

其他事項

69. 委員沒有其他事項提出。

議程十六

下次會議日期

70. 主席宣布下次會議日期為 2026 年 5 月 19 日下午 2 時 30 分，截止提交文件日期為 2026 年 5 月 4 日。

71. 主席在下午 5 時 02 分宣布會議結束。

本會議記錄於 2026 年 5 月 19 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2026年5月