

九龍城區議會轄下
交通運輸委員會
第二次會議記錄

日期：2024年3月14日(星期二)
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
議員：丁健華議員
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

秘書：周栢漢先生 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/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

獲邀出席者：

議程一至二：	馮耀璋先生	土木工程拓展署總工程師/東4
	林振卓先生	土木工程拓展署高級工程師/13(東)
	王一方先生	土木工程拓展署工程師/32(東)
	葉傑輝先生	香港警務處牛頭角分區指揮官
	馬伶昊先生	香港警務處秀茂坪警區行動主任
議程八至十：	郭浩文先生	香港鐵路有限公司經理-對外事務
議程十一至十六：	閔睿哲先生	運輸署高級運輸主任/巴士發展(九龍)
	張卓瑤女士	運輸署運輸主任/巴士發展(九龍)
	姜民漢先生	九龍巴士(一九三三)有限公司經理(車務)(署理)
	禰嘉豪先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務)
	李曜生先生	九龍巴士(一九三三)有限公司主任(車務支援)
	黃嘉俊先生	城巴有限公司經理(策劃)
	馮家星先生	城巴有限公司營運經理(九龍及新界)
	鍾佩怡女士	城巴有限公司企業傳訊經理
	陳樂軒先生	城巴有限公司經理助理企業傳訊主任

* * *

歡迎辭

1. **交通運輸委員會**(下文簡稱「交運會」)主席歡迎各位委員及部門代表出席交運會第二次會議。
2. **主席**表示，根據《九龍城區議會常規》(下文簡稱《區議會常規》)第 22 條，若稍後討論的事項與委員的物業業權、職業或投資等個人利益有所衝突，委員須在會議上申報，以便他根據《區議會常規》作出決定。此外，根據《區議會常規》第 80(1)條，委員會會議的法定人數為該委員會全體成員人數的二分之一，如在會議開始時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，批准每名與會者就某一議題參與討論或辯論的最高次數為 3 次，以及每次發言的時限為 2 分鐘。他又提醒與會者關掉手提電話的響鬧裝置或將其改為震動提示，以免干擾會議進行。
3. **主席**作出申報，表示他已根據《區議會常規》第 21(1)條的規定，在會議前向區議會主席申報他在啟德區擁有私人物業，故決定交由**副主席**

席主持議程一及議程二的討論。

議程一

啟德智慧綠色集體運輸系統

(交通運輸委員會文件第 1/2024 號)

4. 土木工程拓展署代表介紹文件。
5. 委員的提問及意見綜合如下：
 - (i) 委員歡迎及支持政府推展啟德智慧綠色集體運輸系統(下文簡稱「綠色運輸系統」)；
 - (ii) 委員要求土木工程拓展署於興建綠色運輸系統時預留空間作日後擴展之用，如延伸至東九龍其他地區、宋皇臺、土瓜灣以及啟德兒童醫院和啟德急症醫院一帶，以方便居民和旅客出入；
 - (iii) 委員建議署方要求承建商做好隔音和保障居民私隱的工作，以減少對附近一帶居民的影響；
 - (iv) 委員建議計劃中的東九龍線能與啟德線採用相同的鐵路系統，並在可行情況下考慮兩線連接的可能性；
 - (v) 委員建議使用原方艙醫院一帶的用地作綠色運輸系統的車廠之用，並積極發展車廠上蓋；
 - (vi) 委員查詢工程招標需於 2026 年才進行的原因，以及署方於進行招標前的各項工作詳情及進度，並要求署方加快招標程序，盡早展開工程；
 - (vii) 委員建議署方就工程成立工作小組，並邀請區議員及居民加入，以便向各持份者發放工程的最新資訊；
 - (viii) 委員要求署方做好前期的勘察工作，以免工程影響附近樓宇結構安全；
 - (ix) 委員查詢工程的開支預算；以及
 - (x) 委員查詢綠色運輸系統的運作事宜，包括落成後的營運及財政管理安排、各車站位置、候車時間、載客量、預計的落成時間和開始營運時間以及雨水疏導的安排。

6. 土木工程拓展署代表的回應綜合如下：

- (i) 土木工程拓展署表示如要將綠色運輸系統延伸至其他地區，需要進行技術可行性研究，以及評估對項目推展時間表和整體成本效益的影響。為早日落成綠色運輸系統，署方會以目前的初步建議走線作為基礎，惟會在意向書中諮詢供應商及營運商對於走線的意見；
- (ii) 署方在進行勘查研究時，會探討在綠色運輸系統沿線較多人流的位置設置車站，並會探討是否需要興建行人連繫設施以方便市民；
- (iii) 署方會進行環境影響評估來評估工程對居民的影響，並會建議合適的緩解措施，減少對居民的影響。此外，署方亦會在意向書中諮詢供應商及營運商就噪音控制及保護住宅私隱方面的意見；
- (iv) 署方會與負責管理啟德郵輪碼頭及啟德體育園的政府部門及營運商保持緊密溝通，討論綠色運輸系統落成後的配合和安排；
- (v) 由於相關的綠色運輸系統首次在香港應用，署方在正式招標前需進行相關的預備工作，包括邀請供應商及營運商遞交意向書及研究不同系統的可行性、土地勘測、環境評估、規管框架、財務安排及營運要求等。署方會同步進行上述的各項工作，爭取於 2026 年進行招標；
- (vi) 計劃中的東九龍線及綠色運輸系統是兩個不同定位的運輸系統，而且服務對象不盡相同，故未必能採用相同的系統，惟署方仍會探討有關建議的可行性；
- (vii) 署方在設計階段會因應香港的氣候設置足夠及有效的排水系統，並會盡量減低在施工階段對附近道路及設施的影響；
- (viii) 署方會於勘查研究階段評估綠色運輸系統在興建時對附近樓宇的影響，以確保不會影響附近一帶樓宇的結構安全；以及
- (ix) 署方會根據供應商及營運商提交的意向書評估最適合用於綠色運輸系統的載客量、列車長度及車站位置後，才可計算出綠色運輸系統的建造估價及落成後每班車的等候時間，

現時暫無法提供有關的資料。

7. 委員有以下追問和建議，重點如下：

- (i) 委員要求土木工程拓展署評估綠色運輸系統來往啟德各主要地點所需的時間，以及增設合適的設施配套，方便市民前往車站；
- (ii) 委員建議署方參考上海磁浮列車的興建方式，以及在落成後，於沿線的兩側興建隔音屏，以減低噪音對居民的滋擾；
- (iii) 委員查詢於勘察階段有否發現未能進行地基工程的位置，並要求署方提供初步的勘察報告；
- (iv) 委員建議署方於意向書中加入對各工程階段的要求完工時間，希望綠色運輸系統可盡快完工，早日投入服務；
- (v) 委員認為將綠色運輸系統連接至麗港城、茶果嶺及油塘一帶可大幅減低市民來往啟德的交通時間，亦有助將啟德打造成一個新旅遊景點。另外，因應觀塘避風塘的躉船數量減少和工務中央試驗所及嘉里危險品倉庫即將遷離九龍灣一帶，將綠色運輸系統路線延伸至觀塘一帶的難題應已解決，查詢署方未能將綠色運輸系統路線延伸至觀塘一帶的原因；
- (vi) 委員指現時啟德兒童醫院雖有行人天橋接駁至彩虹一帶，惟天橋出入口附近並沒有巴士站，令天橋的效用大打折扣，故要求將綠色運輸系統連接至啟德兒童醫院，以方便市民來往啟德及彩虹；
- (vii) 委員建議署方考慮以 Y 字型的方式興建綠色運輸系統路線。他表示隨著九龍灣國際展貿中心的重建及未來啟德醫院的落成，跑道區一帶的人流將大幅上升，而現時啟德的交通網絡將不勝負荷，故建議署方考慮沿海岸邊興建綠色運輸系統的延伸路線連接啟德兒童醫院一帶，以改善該範圍交通配套不足的問題；以及
- (viii) 委員認為根據現時的路線設計，綠色運輸系統只能將啟德的居民及遊客引導至啟德站或宋皇臺站一帶，並未能改善啟德交通配套不足的問題根源，故建議長遠應考慮將綠色運輸系統連接至茶果嶺、油塘及將軍澳一帶，以疏導啟德

人流，才能有效改善相關問題。

8. **土木工程拓展署代表**的回應綜合如下：

- (i) 根據現時的初步走線，綠色運輸系統將會途經啟德體育園及啟德郵輪碼頭。署方會根據勘查研究結果，並以方便市民使用為大原則，落實車站位置；
- (ii) 至於延伸綠色運輸系統至啟德兒童醫院一帶的可行性，因現時前跑道區住宅樓宇之間的空間較為狹窄，令工程難度上升，需要研究有關技術的可行性。署方亦會於意向書中諮詢供應商及營運商對於走線的意見；
- (iii) 署方在進行工程時會注意現有的地下管線或區域供冷系統等地下公共設施、以及中九龍幹線、啟德隧道和屯馬線隧道等大型基建設施，以減少對有關設施的影響；
- (iv) 署方會考慮委員的意見，研究於意向書中加入對有關工程的預計完工時間；以及
- (v) 有關於沿海岸邊一帶延伸走線至觀塘及油塘的建議，由於現時觀塘市中心一帶建築非常密集，牽涉不少技術問題，而且有關的工程需跨越維多利亞港，亦需避開觀塘一帶的碼頭設施，有關的延伸走線會更長，需要更多的建造時間及成本。惟署方備悉委員的意見，會於收集意向書意見及完成勘察研究後，探討興建延伸走線的可行性。

9. **副主席**作出總結，希望署方可考慮各委員提出的意見，並盡快開展各項相關工作。

議程二

要求加快啟德集體運輸系統進度

(交通運輸委員會文件第 2/2024 號)

10. 委員介紹文件，要求土木工程拓展署將居民的意見納入意向書供承建商參考及進一步縮短部分預備工作的時間，盡快展開工程。

11. **副主席**表示由於委員及部門代表均沒有補充，而且此議程的內容已在議程一獲得充分的討論，他宣佈結束此議程。

議程三

「人人暢道通行」計劃為九龍城區內現有一條行人通道(結構編號:K64)加建升降機設施進度報告

(交通運輸委員會文件第 3/2024 號)

12. 路政署代表介紹文件。

13. 委員的意見及提問綜合如下：

- (i) 委員表示居民對升降機工程項目延期感到失望，要求路政署適時並主動地向區議會匯報工程的最新進度；
- (ii) 委員查詢署方如何確保在重新招標後，工程不會再出現延誤；
- (iii) 委員指有關的工程已多次延誤，在新承建商接手後預計仍需 18 個月的施工時間，認為署方需加強監管工作；
- (iv) 委員要求署方提供最新的招標進度；以及
- (v) 委員查詢署方在 2023 年年初發現承建商表現不理想時沒有立即採取應對措施的原因。

14. 路政署代表的回應綜合如下：

- (i) 路政署備悉各委員的意見，會盡快完成招標程序及重新展開工程；
- (ii) 署方指承建商工程表現欠佳為個別情況，並已在知悉有關情況後，隨即向該承建商發出警告信及「表現欠佳報告」，及予以時間改善。惟承建商的表現依舊沒有改善，署方在諮詢法律意見後，已收回由該承建商負責承建的工程；以及
- (iii) 現時工程仍處於招標階段，署方會適時向各委員報告最新的工程進度。

15. 委員有以下追問及意見，重點如下：

- (i) 委員對路政署的回應表示失望，認為署方未能回答有關招標進度的提問，並要求署方提供招標程序的確實截止日期；
- (ii) 委員要求署方交代有關的承建商在區內承接的其他工程

的情況；

- (iii) 委員查詢署方有否定期派員監察工程的進度；以及
- (iv) 委員查詢署方能否要求新承建商增撥資源及加派人手工作，以縮短工期。他又建議署方可考慮將向舊承建商追討的賠償用於縮短工時的措施上。

16. 路政署代表的回應綜合如下：

- (i) 一般工務工程的招標時間約一個多月。她會與部門相關的同事確認後，於日後向各委員補充；

[會後補註：路政署回覆相關工程的招標程序已於 2024 年 4 月 12 日完成，現時正處於評審標書階段。]

- (ii) 工程合約的工程監督會定期到各工程地點巡視，監察工程的進度。由於整個工程較為複雜的岩石坡平整工序已完成，如沒有特殊情況，署方預計升降機工程在重新開展後可於 18 個月內完成；以及
- (iii) 有關縮短工期方面，需視乎地盤情況決定。由於上述工程地盤狹窄，無法同時安排大量人手進行工程，惟署方會協調工序，盡可能加快工程進度。

17. 主席作出總結，希望署方加強監管工作，確保有關工程可如期，甚至提早完成，並要求署方適時向各委員匯報最新的工程進度。

議程四

關注九龍城區內外賣平台單車使用者對行人安全的影響

(交通運輸委員會文件第 4/2024 號)

18. 委員介紹文件，表示現時愈來愈多市民使用各外賣平台訂購餐點，惟部分外賣員卻無視交通規則，經常在行人路上踏單車，又在馬路上逆線行駛，有關情況於九龍城區內十分常見。委員要求警方加強執法工作，並針對外賣平台的經營者及外賣員加強宣傳教育，如以英文或其他語言進行宣傳。委員又有以下意見及提問：

- (i) 委員表示隨著啟德區的樓宇陸續入伙，愈來愈多區內居民使用外賣平台，造成大量的外賣員經常於啟德區包括啟德

跑道公園、AIRSIDE 商場、啟德車站廣場和啟德大道公園使用疑似經改裝的單車和滑板車無視交通規則胡亂行駛，嚴重影響附近一帶居民的安全。委員建議警方聯同康樂及文化事務署(下文簡稱「康文署」、道路安全議會或其他相關部門進行聯合行動，協助執法或宣傳教育；以及

- (ii) 委員表示有關的違規情況在紅磡區亦很常見，包括黃埔和其他紅磡舊區。當警務人員在附近巡邏時，單車使用者會表現得自律守規，惟警務人員一旦離開現場，他們便會故態復萌。另外，在晚間時分亦會有大量單車擺放在蕪湖街的油站一帶，霸佔行人路，阻礙居民出入。委員要求警方加強執法如派出便衣探員巡邏並進行執法行動，並建議仿效近日宣傳提防騙子訊息的手法，加強對外賣員宣傳安全使用單車的重要性。

19. **香港警務處代表**的回應綜合如下：

- (i) 警務處九龍總區的同事會與各外賣平台保持緊密聯繫，並會不定時透過外賣平台向外賣員發放有關道路安全的訊息，亦會向新入職的外賣員提供有關交通安全的講座，希望可提升外賣員的道路安全意識；
- (ii) 根據香港法例，有關在道路上交通安全的執法只能由穿著制服的軍裝警員負責，因此警方無法安排便衣探員進行執法行動。在安全的情況下，警方亦會安排交通警員於較隱蔽的位置進行監視，並在安全的情況下對違規的外賣員作出檢控；以及
- (iii) 已備悉有關啟德區內行人路及公園的單車使用者違規駕駛的情況，會加派人手巡邏，並會聯絡康文署商討進行聯合行動的可行性。

20. **主席**作出總結，表示要改善單車使用者的道路安全意識只能依靠宣傳教育及嚴厲的執法行動，他呼籲地區人士及團體向警方提供有關資訊，以便警方採取相應的執法行動。

議程五

要求在紅磡舊區違泊黑點加強執法改善問題

(交通運輸委員會文件第 5/2024 號)

21. 委員介紹文件，並有以下要求及建議：

- (i) 委員要求有關部門在收集有關改善措施的建議時，將市民的意見納入考慮，並針對文件提及的街道加強執法及採取相應的措施改善違泊問題；以及
- (ii) 委員表示除文件提及的街道外，差館里、鶴園東街及衛環里亦有嚴重的違泊問題。尤其是衛環里附近的紅磡邨居民因大量旅遊巴違泊，導致他們的視線在橫過馬路時受阻，故要求相關部門跟進有關問題。

22. 香港警務署代表的回應綜合如下：

- (i) 九龍城警區於 2023 年 9 月至 2024 年 2 月期間在明安街、差館里、寶其利街、曲街、必嘉街、老龍坑街及溫思勞街，合共向違泊車輛發出超過 7 300 張定額罰款通知書以及向上述街道的店舖負責人發出警告，著令負責人即時處理阻街雜物；
- (ii) 就區內的違泊問題，九龍城警區人員已設立檔案及由專隊人員負責跟進。警方已知悉委員提及有關區內其他違泊黑點的資訊，會增派人手跟進；以及
- (iii) 九龍城警區會持續聯同相關的執法部門進行名為「曉月行動」的聯合行動，打擊雜物阻街及違泊的情況，以確保道路安全及交通暢順。

23. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (i) 運輸署曾派員到紅磡區包括明安街、差館里、寶其利街、曲街、必嘉街、老龍坑街及溫思勞街等檢視現場的交通情況，並已在有關路段部分的位置劃設了「不准停車限制區」，禁止一般車輛於指定時段內停車；
- (ii) 署方會詳細考慮上述路段的交通及平衡地區人士上落客貨的需要，研究在有關路段延長或增設「不准停車限制區」的可行性，及考慮在區內路旁適當位置增設泊車位；

- (iii) 有關寶其利街有貨車長期佔用咪錶位的情況，署方曾派員到場視察，觀察到有關貨車有部分時間會付費使用有關的泊車位。惟貨車有逾時違泊，及有關泊車位亦有被雜物霸佔。署方會繼續留意區內泊車位佔用的情況，並會與相關部門跟進及採取適當跟進行動；
- (iv) 就有關違例泊車的事宜，署方已聯絡警方跟進，並請求加強執法；以及
- (v) 署方曾派員到溫思勞街視察，並已在該街道過路處兩旁的合適位置，將 U 型欄杆置換成適合於過路處兩旁使用的密封式欄杆，以引導行人安全橫過馬路及協助管理交通。

24. **主席**作出總結，表示警務處和運輸署都已就有關問題進行了具體及積極的跟進行動，期望稍後可見成效。

議程六

要求於區內加設對角行人過路處

(交通運輸委員會文件第 6/2024 號)

25. 委員介紹文件。

26. **運輸署代表**的回應綜合如下：

- (i) 運輸署於 2024 年 1 月 31 日在沙田沙角街與逸泰街路口試驗設立對角行人過路處，亦將會在 2024 年年中在尖沙咀加拿分道與加連威老道路口推行試驗計劃。有關的試驗計劃為期約六至九個月，署方會小心考慮行人及司機對設施的意見，以檢討對角行人過路處的成效；以及
- (ii) 署方會視乎兩個試點的成效，如有關試點的對角行人過路處運作理想，會進一步小心揀選有對角橫過路口需求及不會對路口的車輛通行能力做成太大影響的其他合適燈控路口，考慮進一步推展對角行人過路處。

27. **主席**表示由於委員沒有其他意見，故結束此項議程。

議程七

增加區內電單車泊位和電動車充電泊位 配合九龍城未來發展所需

(交通運輸委員會文件第 7/2024 號)

28. 委員介紹文件，並有以下意見：
- (i) 委員指環境保護署的書面回應並未能充分回應委員於文件中提出的提問及建議；
 - (ii) 委員對署方沒有派員出席會議表示失望，認為有關的做法是對區議會的表現欠尊重；以及
 - (iii) 委員要求續議此議題，並要求環境保護署派員出席下次的交運會會議，回應委員的查詢。
29. 主席接納委員的建議，宣布於下次會議續議此議程。

議程八

關注何文田港鐵站 A3 出口連接忠義街天橋及 B2 出口連接忠孝街路面的等候升降機時間長的問題

(交通運輸委員會文件第 8/2024 號)

議程九

優化及增設區內港鐵站設施

(交通運輸委員會文件第 9/2024 號)

30. 主席表示由於議程八及議程九均與港鐵站設施有關，在徵詢委員意見後，宣布合併討論該兩項議程。
31. 委員介紹文件第 8/2024 號及文件第 9/2024 號，並有以下意見及提問：
- (i) 委員指宋皇臺站 B3 出口只能作出口之用，但由於香港鐵路有限公司(下文簡稱「港鐵公司」)的指示不清晰，不便市民出入，故要求港鐵公司提供更清晰的指示；
 - (ii) 委員要求於宋皇臺站 B 出口行人隧道增設單向行人運輸帶及座椅，以方便長者及行動不便人士能舒適地來往連接車站及該兩個出口；
 - (iii) 委員指出要求於土瓜灣站增設貴州街出入口的建議於屯

馬線興建時已多次向相關部門提出，亦曾多次於不同的會議中討論，有關的建議更曾於立法會的工務小組委員會中獲時任運輸及房屋局局長承諾會適時檢討。委員要求相關部門對有關建議再作考慮；以及

- (iv) 委員查詢連接啟德站 A 出口及啟德大道公園上蓋工程的進度及時間表。

32. **港鐵公司代表的回應綜合如下：**

- (i) 港鐵公司備悉委員對改善及增加車站設施的建議，惟他亦希望委員理解港鐵公司在增加或改善設施時需考慮多方面的因素，如地理環境限制、消防安全、車站人流、設施使用量及成本效益等。惟港鐵公司已備悉委員的意見，在日後改善車站設施時會再作參考；
- (ii) 有關何文田站 A3 和 B2 出口的升降機等候時間過長的意見，港鐵公司在派員觀察後，了解到該兩部升降機在繁忙時間的人流較多，故此港鐵公司已採取了一系列設施，如設置排隊指示、定期檢查升降機、適當地調整升降機往來不同樓層，以及於繁忙時間安排職員維持秩序以確保運作暢順，並鼓勵乘客盡量移向升降機中間，不要站近升降機門邊等，以加快疏導客流；
- (iii) 他已備悉有關加強宋皇臺站 B3 出口指示的建議，並會將有關的建議轉達予負責組別的同事跟進；
- (iv) 有關於宋皇臺站 B 出口行人隧道增設座椅的建議，港鐵公司曾研究加設可摺疊座椅的可行性，惟因消防安全的考量，未能增設有關的座椅。港鐵公司會繼續研究其他可行性，希望可令乘客更舒適地使用車站設施；以及
- (v) 現時連接啟德站 A 出口及啟德大道公園的上蓋為臨時上蓋。港鐵公司現正準備興建永久性上蓋的前期工作，並會參考委員提出的意見作相應的改善，會適時向委員匯報工程的最新進展。

33. **運輸署代表回應**，表示會將有關興建土瓜灣站貴州街出入口的建議向負責相關事務的同事轉達，並會要求港鐵公司留意設施的使用情況，適時作出調整。

34. **主席**作出總結，表示委員及市民對港鐵公司的設施和服務有很高的期望，希望港鐵公司研究如何進一步改善。他要求港鐵公司將委員的意見向相關組別轉達，並在需要時，與委員進行實地視察，以檢視增設設施或服務的必要性及可行性。

議程十

要求加密屯馬線早上 7:00-7:30 時段之班次

(交通運輸委員會文件第 10/2024 號)

35. 委員介紹文件，並表示雖然港鐵公司回覆已於早上繁忙時間加開兩班往烏溪沙方向的列車，惟往屯門方向的列車卻未有加開班次，故要求港鐵公司於繁忙時間增加往屯門方向的班次。

36. **港鐵公司代表**的回應綜合如下：

- (i) 港鐵公司的早上繁忙時間定於早上 7 時 30 分開始，而早上 7 時 30 分或之前會按照非繁忙時間的班次安排列車服務；以及
- (ii) 根據港鐵公司的觀察，現時屯馬線的列車服務安排基本上可滿足沿線乘客的需求。惟港鐵公司仍會持續監察屯馬綫的客量需求，在有需要時作相應的車務調動，以應付乘客的需求。他亦已備悉委員的意見，會向相關組別同事轉達。

37. **主席**作出總結，表示屯馬線的乘客量不斷上升，不少市民亦希望港鐵公司可加強屯馬線的服務。他要求港鐵公司密切留意屯馬線的客量變化，適時加強服務，滿足市民的需要。

議程十一

2024 - 2025 年度九龍城區巴士路線計劃

(交通運輸委員會文件第 11/2024 號)

38. **運輸署代表**介紹文件，表示因應啟德區人口的增長，運輸署和九龍巴士(一九三三)有限公司(下文簡稱「九巴公司」)及城巴有限公司(下文簡稱「城巴公司」)會進一步加強啟德區內的巴士服務，重點如下：

- (i) 九巴 224X 號線的特別班次的總站將會由啟晴邨延長至啟德公共運輸交匯處，並增設下午繁忙時間的班次；

- (ii) 城巴 608P 號線的總站將會由盛德街改為啟德公共運輸交匯處，行車路線將會改經宏照道、啟祥道、宏光道、啟信道、啟成街、承啟道及協調道，並增設下午繁忙時間往小西灣的班次；
- (iii) 為配合來往九龍城區及油尖旺區的深宵及清晨乘客的乘車需求，城巴 N20 號線的總站將會由啟德沐安街延長至啟德郵輪碼頭，行車路線將改經彌敦道、梳士巴利道、紅磡繞道、紅磡道、庇利街、馬頭圍道、土瓜灣道、承啟道、沐安街及承豐道一帶。署方亦建議增設清晨由啟德前往大角咀的服務；以及
- (iv) 因載客量持續偏低，署方建議取消九巴 85B 及 281M 號線。

39. 委員的意見及提問綜合如下：

- (i) 委員歡迎運輸署及巴士公司加強啟德區的巴士服務，並希望署方及巴士公司考慮進一步加密城巴 608P 號線的班次，以滿足過海乘客的需求；
- (ii) 委員認為將九巴 224X 號線的總站延長至啟德公共運輸交匯處並不足以解決啟德居民來往尖沙咀的需要，要求署方及九巴公司將 224X 號線和正線 24 號線的服務範圍延伸至啟德；
- (iii) 委員表示署方及城巴公司新增的 N20 號線往大角咀方向每晚只得一班，並不能滿足啟德居民對深宵及清晨巴士服務的需求，故要求署方及城巴公司考慮進一步加強 N20 號線的服務；
- (iv) 委員查詢九巴 5X 與 5P 號線合併後，原屬 5X 號線的三部車會否調配至 5C 號線；
- (v) 委員查詢城巴 608 號線會否如 608P 號線般增設前往小西灣的班次，以及會否考慮將兩條巴士線的行車路線改經世運道，以服務即將入伙世運道一帶樓宇的居民；
- (vi) 委員指城巴 608P 號線在修改路線後將與城巴 606 及 606X 號線部分的走線重疊，查詢署方及城巴公司會否考慮調整有關巴士的行車路線；

- (vii) 委員要求城巴 N20 號線於土瓜灣道 128 號對出增設車站，以服務「五街」和「十三街」一帶的居民；
- (viii) 委員查詢九巴 X6C 號線是否已改為全日服務；
- (ix) 委員要求城巴 A25 及 20A 號線改為全日服務；
- (x) 委員查詢城巴 20X 及 25 號線的營運情況；以及
- (xi) 由於何文田區內有多個新落成大型屋苑以及香港都會大學賽馬會健康護理學院，委員要求署方及巴士公司加強何文田區的巴士服務。他又建議署方開設由何文田前往港島東區的巴士路線以方便市民出入。

40. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (i) 運輸署會密切留意城巴 N20 及 608P 號線更改行車路線後的服務情況，並會因應客量要求，在有需要時進一步加強有關路線的服務；
- (ii) 署方備悉委員有關九巴 224X 號線特別班次及正線 24 號線的建議，並會繼續與其他區份的持份者溝通協調；
- (iii) 九巴 5X 號線在合併後，原屬路線所用的巴士將不會調配至 5C 號線；
- (iv) 署方備悉有關 608 及 608P 號線的建議，會視乎乘客需要與巴士公司商討調整路線的可行性；
- (v) 署方與巴士公司正就 20A 號線加強服務的事宜進行商討，會適時向委員報告最新情況；以及
- (vi) 署方會與巴士公司研究改善何文田區巴士服務的方案。

41. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (i) 九巴公司已備悉有關 224X 號線的意見，會於日後調整路線時作參考；
- (ii) 由於現時 5C 號線的服務可應付日常的乘客需求，故原屬 5X 號線的車輛在路線合併後，將不會調配至 5C 號線。九巴公司會持續留意 5C 及 5P 號線的客量需求，並會在需要時作班次調整；

- (iii) 九巴公司會持續與署方商討落實 X6C 號線全日服務的細節及安排；以及
- (iv) 根據去年的巴士路線計劃，25 號線預計於 2024 年第三季投入服務，九巴公司會與署方就跟進 25 號線投入服務的事宜保持緊密聯繫。

42. 城巴公司代表的回應綜合如下：

- (i) 城巴公司會密切留意 N20、608P 及 608 號線在路線改動後的客量，並會根據載客量適時檢視及調整有關路線的走線和服務班次；
- (ii) 城巴公司已備悉有關 N20 號線於土瓜灣道增設車站的建議，會積極研究；
- (iii) 由於 20X 號線的服務對象主要為啟德跑道區的居民，城巴公司會配合跑道區樓宇的入伙情況，適時開展有關路線的服務；以及
- (iv) 就 20A 及 A25 號線延長服務時間及增加班次的建議，城巴公司與運輸署正積極研究有關建議，會適時向委員匯報最新進度。

43. 主席作出總結，表示希望署方及巴士公司可參考委員的意見，進一步改善九龍城區的巴士服務。

議程十二

有關反對建議取消 85B 及 281M 號巴士路線

(交通運輸委員會文件第 12/2024 號)

44. 委員介紹文件，並指出現時仍有不少長者會於九龍塘映月台站或浸會大學站乘搭有關巴士路線來往沙田、九龍塘及土瓜灣一帶，有關的巴士路線有一定客量，故認為需要保留路線。

45. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (i) 自屯馬線通車後，九巴 85B 及 281M 號線的乘客量持續偏低。根據運輸署進行的實地視察，85B 號線在上午及下午繁忙時間的載客率分別為 29% 及 17%；而 281M 號線在上午及

下午繁忙時間的載客率則分別為 40% 及 8%。因此建議取消上述路線的服務以善用巴士資源；以及

- (ii) 署方已備悉委員的意見，並會在聽取各相關區議會轄下的交運會的意見後歸納各方的意見，一併考慮。

46. 九巴公司代表的回應綜合如下：

- (i) 自屯馬線通車後，九巴 85B 及 281M 號線的乘客量持續偏低。有見及此，九巴公司按照運輸署《巴士路線發展計劃》中有關改善及減少服務的指引，向署方申請取消有關路線的服務，以善用巴士資源；以及
- (ii) 九巴公司會繼續密切留意該路段的客量情況，適時與署方商討更合適的方案。

47. 主席作出總結，表示明白運輸署及巴士公司只會在別無選擇的情況下決定取消巴士路線，惟他仍希望署方及巴士公司可採取如改用單層巴士、減少班次等方法，盡量保留載客量偏低的巴士路線。

議程十三

建議啟德巴士改道行駛 K72 橋

(交通運輸委員會文件第 13/2024 號)

48. 委員介紹文件，並建議推出先導計劃，讓一些客量相對較低的巴士路線先試行新路線，以衡量新路線的效益。

49. 運輸署代表的回應綜合如下：

- (i) 現時有關的巴士路線與建議路線的行車時間相若，加上有不少市民會於譽港灣及景泰街分站上落或轉乘其他巴士路線，如將有關的巴士路線改經 K72 橋而不再行經譽港灣及景泰街分站，將會影響為數不少的乘客，故運輸署對有關建議有所保留；以及
- (ii) 署方已備悉委員的意見，並會繼續密切留意啟德的發展和上述公共交通服務的乘客需求變化，適時與巴士公司作出檢討及調整路線。

50. 主席作出總結，表示希望運輸署及巴士公司參考委員的意見，進

一步改善啟德區的巴士服務。

議程十四

強烈要求增加 241X、45、22D 及 22R 巴士數量及班次

(交通運輸委員會文件第 14/2024 號)

51. 委員介紹文件，指出文件提及的巴士路線現時的候車時間為 25 至 40 分鐘，在繁忙時段行駛的巴士亦經常爆滿，居民需要等候兩至三架巴士才能乘搭有關路線之車輛。委員要求巴士公司於繁忙時間增加班次至約 10 至 15 分鐘一班，以方便市民出行。

52. 運輸署代表回應，表示根據運輸署及巴士公司各自進行的客量調查，45 及 241X 號線現時的班次安排基本上能滿足沿線乘客的需求。縱使如此，署方已要求巴士公司密切留意有關路線的服務水平及乘客需求，有需要時調整服務，以切合乘客需求。

53. 九巴公司代表回應，根據九巴公司最近的客量調查紀錄，現行的 45 及 241X 號線巴士班次可有效應付客量需求。九巴公司會繼續密切留意相關路線的最新營運情況，以確保服務能滿足乘客需求，並適時按需要與運輸署商討調整有關服務的安排。

54. 委員有以下追問及意見，重點如下：

- (i) 委員指出部分乘客因候車時間過長而轉乘其他巴士路線或交通工具，導致出現有關巴士線可滿足沿線乘客需求的錯覺；
- (ii) 委員表示由於何文田地鐵站遠離住宅區，不少居民需乘搭 45 及 241 號線前往深水埗或土瓜灣，惟現時有關路線的候車時間過長，又經常出現脫班的情況，故要求運輸署及巴士公司改善脫班的情況，並加密有關路線的班次；
- (iii) 委員表示不少巴士路線均有脫班的情況，嚴重影響市民的出行安排，市民的出行習慣甚至會因而改變，繼而影響巴士路線的客流量。因此，委員要求署方及巴士公司做好監察工作，確保巴士準時到站，減少對市民的影響；
- (iv) 委員查詢巴士公司「有效應付客流量」的定義；以及
- (v) 委員指出 22D 及 22R 號線於早上繁忙時間在沐安街站有

大量乘客輪候，候車人龍甚至延伸至沐安街迴旋處，認為現時的班次安排未能應付繁忙時間的乘客需求，故要求署方及巴士公司於繁忙時間增加有關路線的班次。

55. **運輸署代表**回應，署方理解委員對 45 及 241X 號線的關注。根據署方的觀察及突擊調查的紀錄，並未於有關車站發現有乘客因巴士客滿而未能上車的情況。署方會繼續與巴士公司密切留意有關路線的服務情況及乘客需求，並透過不同的途徑監察有關路線的服務水平以作出相應跟進行動。署方歡迎委員反映有關路線的載客情況。

56. **九巴公司代表**的回應綜合如下：

- (i) 九巴公司會根據運輸署發出有關巴士服務營運指引的標準評估各路線是否能有效應付客流量；以及
- (ii) 根據九巴公司最近進行的客量調查，45 及 241X 號線現時的車務安排可應付乘客需求。九巴公司已備悉委員的意見，並歡迎委員向他們反映有關路線的載客情況。

57. **城巴公司代表**的回應綜合如下：

- (i) 城巴公司因應沐安街啟德站於早上繁忙時間的客量高峰，近半年來他們已增加有關路線的班次；以及
- (ii) 城巴公司正與運輸署研究進一步提升啟德區巴士服務的方案，若有最新消息，會盡快向各委員匯報。

58. **主席**作出總結，表示市民對巴士服務仍有很大的需求，希望巴士公司決定削減任何路線時，確保與各地區持份者保持良好溝通，盡量減少對市民的影響。

議程十五

有關增設旺角至紅磡通宵巴士線，行經馬頭圍道事宜

(交通運輸委員會文件第 15/2024 號)

59. **委員**介紹文件，並有以下意見：

- (i) 委員表示在最新的巴士路線計劃中，N20 號線的改道及增加班次將有效應對區內市民對深宵巴士服務的需求。惟委員亦要求運輸署定期檢討 N20 號線在調整服務後的營運

情況，並研究進一步增加班次的可行性；以及

- (ii) 委員建議署方及城巴公司考慮將 N20 號線及機場巴士線改道行經紅磡舊區一帶，並研究進一步增加班次的可行性。

60. **運輸署代表**回應，表示 N20 號線在調整服務後，將途經旺角、紅磡、馬頭圍道及土瓜灣，以配合市民深夜出行的需要。運輸署已備悉委員的意見，並會根據乘客需要作進一步研究。

61. **城巴公司代表**回應，表示城巴公司已備悉委員的意見，並會密切留意 N20 號線在調整服務後的營運情況。如有需要，城巴公司會進一步加強有關巴士班次，以滿足居民於深宵及清晨時段的乘車需要。

62. **主席**作出總結，表示公眾歡迎並期待 N20 號線的開通，要求運輸署及巴士公司盡快落實有關計劃。

議程十六

要求優化九龍城區巴士服務及行人路配套

(交通運輸委員會文件第 16/2024 號)

63. 委員介紹文件，並有以下意見及提問：

- (i) 委員建議 A20 號線可延伸服務範圍至港珠澳大橋口岸，以增加客量，並希望運輸署及巴士公司考慮增加班次的可行性；以及
- (ii) 委員指現時 A20 號線每天的班次只有早上及晚上各三班，市民如錯過有關班次，便需前往紅磡乘搭 A21 號線前往機場。有關巴士路線完全未能滿足何文田居民的需求，故要求署方及巴士公司增加 A20 號線的班次。

64. **運輸署代表**回應，綜合如下：

- (i) 就提升暢運道天橋紅磡 A 出口外、寶其利街 2A 號對出及常富街何文田邨景文樓對出的巴士站設施的建議，九巴公司將會進行實地視察，如環境許可，將會向運輸署提交增設座椅及巴士到站資訊顯示屏的方案；
- (ii) 有關寶其利街 14 號對出巴士站增設顯示屏事宜，署方在委託九龍城民政事務處進行地區諮詢後，已批准有關的工

程。署方和九巴公司會持續跟進工程進度；以及

- (iii) 隨著機場旅客數目上升，署方會繼續與城巴公司保持密切聯繫，並會要求城巴公司提升 A20 號線的服務水平，按機場旅客數目及乘客需求逐步恢復有關路線的服務。

65. 九巴公司代表回應，表示九巴公司會在資源許可的情況下研究為巴士站加建上蓋、到站顯示屏及座椅，以方便候車乘客。一般而言，九巴公司須評估巴士站週邊環境，包括安裝座椅後行人路空間是否足夠讓輪椅人士通過、上蓋安裝顯示屏後，高度是否符合規定、巴士站上蓋是否有電力供應等因素決定工程是否可行。如現場環境許可，九巴公司會向署方提出工程申請。

66. 城巴公司代表回應，表示自重新通關後，城巴公司一直與政府及機場管理局就機場的乘客對巴士服務的需求保持緊密溝通，並逐步加強各區來往機場的巴士服務。城巴公司已於 2023 年 11 月恢復 A20 號線於清晨前往機場及深夜前往紅磡站的班次。城巴公司會繼續密切留意機場旅客數目及市民對機場巴士服務的需求，適時與署方商討有關安排。

67. 委員補充以下意見：

- (i) 委員要求相關部門積極考慮落實加建暢運道行人路上蓋及改善各巴士站設施的建議，並適時向委員匯報最新的進度；以及
- (ii) 委員要求署方及巴士公司研究加強 A20 號線班次至每小時一班車的可行性，以方便市民出行。

68. 運輸署代表回應，表示會就改善各巴士站設施的建議和進度與委員保持溝通，亦會與城巴公司探討加強 A20 號線服務的可行性。

69. 主席作出總結，感謝運輸署和巴士公司的積極回應，期待部門能為市民帶來好消息。

議程十七

其他事項

70. 委員沒有其他事項提出。

議程十八

下次會議日期

71. 主席宣布下次會議日期為 2024 年 5 月 23 日下午 2 時 30 分，截止提交文件日期為 2024 年 5 月 7 日。

72. 主席在下午 5 時 38 分宣布會議結束。

本會議記錄於 2024 年 5 月 23 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處
2024年5月