

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：左滙雄議員,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
葉雅晴女士	運輸署高級運輸主任/啓德及九龍灣
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

應邀出席者：

議程二	馮耀璋先生 林振卓先生 王一方先生 陳駿興先生	土木工程拓展署總工程師/東4 土木工程拓展署高級工程師/13(東) 土木工程拓展署工程師/32(東) 科進顧問(亞洲)有限公司高級工程經理
議程三	陳美珠女士 吳浩然先生 袁嘉敏女士 蔡沛琅先生	食物環境衛生署九龍城區衛生總督察1 旅遊業監管局總監(執行) 旅遊業監管局高級調查員(查察及調查) 旅遊業監管局經理(查察)
議程四	陳偉傑先生	土木工程拓展署高級工程師/11(東)
議程五	劉鎬勤先生	土木工程拓展署高級工程師/16(東)
議程十二至十三	梁錫煒先生 禰嘉豪先生 李曜生先生 余浩楊先生 王新裕先生 陳樂軒先生 黃智揚先生 張卓瑤女士	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(車務) 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務) 九龍巴士(一九三三)有限公司主任(車務支援) 城巴有限公司營運經理-機場路線服務 城巴有限公司策劃主任 城巴有限公司助理企業傳訊主任 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)
議程十四	梁錫煒先生 禰嘉豪先生 李曜生先生 黃智揚先生	九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(車務) 九龍巴士(一九三三)有限公司助理經理(公共事務) 九龍巴士(一九三三)有限公司主任(車務支援) 運輸署高級運輸主任/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八次會議。

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

通過第七次會議記錄

4. **主席**宣布第七次會議的會議記錄無需修訂，並獲委員會一致通過。

議程二

啟德智慧綠色集體運輸系統

(交通運輸委員會文件第 15/2025 號)

5. **主席**作出申報，表示他已按《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**主持議程二的討論。

6. **土木工程拓展署**(下文簡稱「土拓署」)代表介紹文件。

7. **委員**有以下意見及提問：

- (i) 啟德智慧綠色集體運輸系統(下文簡稱「系統」)將於啟德車站廣場設立車站。為提升系統及各車站的暢達性，建議部門盡早規劃位於啟德車站廣場附近的 1F3 用地，以及系統沿線一帶的未開發用地，並查詢部門會否藉着系統的興建，重新規劃 1F3 用地的用途，以善用土地資源；
- (ii) 預計於啟德車站廣場的車站會有龐大的使用量，建議部門考慮增設行人天橋連接車站及商場，以便分散人流；

- (iii) 擬建的啟德體育園(下文簡稱「體育園」)站非常接近位於沐泰街一帶的私人住宅，查詢部門是否已就車站選址諮詢體育園及當區居民；
- (iv) 系統的工程將會借用擬建的啟德都會公園的部分用地作臨時支援工地，查詢借用的範圍，以及會否影響公園開放予市民使用的時間；
- (v) 查詢系統擬建於啟德空中花園上方而非在花園下方的原因；
- (vi) 空中花園車站將會成為最鄰近香港兒童醫院及新急症醫院的車站，查詢車站會否設置小巴站等交通設施，以接駁兩所醫院、會否增設一條有上蓋的行人通道連接車站與醫院，令使用者可以更舒適地步行來往兩地，以及車站會否設有無障礙設施供長者或行動不便的乘客使用；
- (vii) 查詢擬建的车廠上蓋用地的發展權及其限制，及關注車廠的燈光及噪音對居民的影響。要求部門提早公布維修工作的時間表、將採取的減低噪音措施，以及考慮車廠以密閉或半密閉式營運；
- (viii) 查詢部門會否就系統的走線諮詢市民的意見；
- (ix) 新方案較原定方案新增一個車站，查詢系統在新增車站後的總行車時間；
- (x) 由於系統非常接近民居，查詢系統如何在通車後保障沿線居民的私隱；
- (xi) 建議部門考慮於招標文件中加入與環境、社會與管治(Environmental, Social and Governance (ESG))相關的要求；以及
- (xii) 查詢隨着系統的落成，啟德一帶的各種設施，如啟德郵輪碼頭及各個公園會否需要進行改善工程以配合系統的啟用，及有關工程會否引致額外費用。

8. 土拓署代表回應，重點如下：

- (i) 由於系統的走線需要避開港鐵屯馬綫的地底隧道及港鐵車站的設施，系統於啟德車站廣場的車站將會設於

AIRSIDE 及港鐵啟德站之間。此外，車站與兩地只有二十多米的距離，加上為配合啟德車站廣場的開放式設計，及避免影響港鐵啟德站和 AIRSIDE 的營運情況，系統不會興建行人天橋連接上述地點；

- (ii) 署方已評估啟德車站廣場擬進行工程的工地，認為有關的工地空間足夠，故不需借用 1F3 用地作臨時工地；
- (iii) 署方一直與文化體育及旅遊局就體育園設置車站的安排保持溝通，並決定將其設於北斗園區及沐泰街之間，以減少車站對園區設施及附近住宅的影響；
- (iv) 空中花園現時已有不同的行人通道及設施連接附近的住宅，如將系統的走線建在空中花園的園景平台下，牽涉的改動將非常龐大，亦會令現時所有連接花園的通道及設施無法使用，故此，有關的建議在技術上並不可行；
- (v) 系統在空中花園的車站距離香港兒童醫院只有約 500 米，惟署方仍會研究改善連接車站及香港兒童醫院的步行環境；
- (vi) 擬建的高架車廠的用地為商業用地，而車廠以上的樓層則保留為商業發展，故車廠將設有上蓋；
- (vii) 署方會為系統進行環境評估，並建議合適的緩解措施。在有需要時會興建實心牆，以減低噪音對居民的影響；
- (viii) 現時有關系統的技術非常先進，部分系統已設有專屬的电子系統監察列車的狀況，列車一旦出現故障，電子系統可即時偵測，故大部分的維修工作均可於日間進行，減低對居民的影響；
- (ix) 署方目前對於啟德使用的系統沒有前設，會從收到的 30 份意向書中評估不同系統的載客量、對環境的影響、走火逃生的安排、土地使用的需求、系統的營運表現等，探討不同系統如何配合啟德項目的需要，並希望在公開招標中，選出一個最適合啟德區內使用的系統；
- (x) 為加快系統的興建進度，署方會採用預制組件的方式，將製造好的組件運送至面積較大的工地裝配。因此，在不影響工地內其他設施興建的前提下，署方將借用擬議的啟德

都會公園的部分用地作臨時工地。臨時工地的位置不會影響臨時 11 人人造草足球場；

- (xi) 系統會使用橡膠輪胎及以電池驅動，故產生的聲響較低。此外，署方亦已調整系統的走線，令系統與最接近的民居的距離增至約 20 米，除可減少系統產生的聲浪對居民的影響外，亦可加強對居民私隱的保障。而於意向書中，供應商亦有建議列車採用電子霧化等技術以保障附近民居的私隱，署方會繼續研究各種技術的可行性；
- (xii) 署方會於招標文件中加入與環境保護有關的要求，以配合系統「智慧」及「綠色」的環保元素；以及
- (xiii) 署方會與康樂及文化事務署商討於工程完成後改善及優化相關康樂場地及設施的方案，以配合系統的啟用。

9. 委員有以下意見及提問：

- (i) 查詢部門會否在招標文件中列明系統的列車的行車參數、載客量、預期壽命、噪音值及防火技術等要求，以及系統的走線會否預留空間供日後增設隔音設施之用，以避免在系統落成後無法加設隔音設施；
- (ii) 建議將系統延伸至香港兒童醫院及油塘一帶，除可配合九龍東作為第二商業核心區的發展外，亦可有助疏散體育園的人流。查詢部門在延伸系統走線上的困難；
- (iii) 現時市民可經由港鐵啟德站的行人天橋前往 AIRSIDE 及 Mikiki，建議部門重新考慮於啟德車站廣場站連接港鐵啟德站的通道加設上蓋，讓乘客能更舒適地轉乘港鐵及前往附近的商場；
- (iv) 由於系統與民居非常接近，建議部門在規劃時必須注意系統的行車安全性，並就系統的細節盡早諮詢啟德區居民的意見，以及在營運系統時保持透明度，與居民及政府部門保持良好的溝通；
- (v) 查詢部門會否設立規定去確保承辦商的財務能力，以避免工程出現勞資糾紛；

- (vi) 建議部門在規劃系統的興建時，除考慮智慧及環保等要素外，亦應發揮創意及善用空間，讓系統的主體建築及各種設施與周圍的環境保持和諧及連貫性，打造成為區內一個集科技與藝術的多元化旅遊休閒區；
- (vii) 查詢在現時方案下，系統在空中花園上蓋的高度與原定方案的差別、有關走線與跑道區的兩旁住宅距離的差別、是否需要在空中花園增建柱躉，及空中花園的公共空間面積的改變；
- (viii) 在現時的方案下，空中花園的部分空間將被系統的主體建築遮蔽，而系統亦會借用部分擬議的啟德都會公園作工地。建議部門考慮善用現時閒置的 1F3 用地，進一步加強來往啟德及系統各車站的暢達性；以及
- (ix) 查詢系統的行車模式、列車的車卡數量及每站之間的行車時間，及系統出現突發事故的應對措施。

10. 土拓署代表回應，重點如下：

- (i) 系統比傳統重型鐵路系統的噪音量會較低。待署方完成有關工程的環境影響評估研究，及審視各份意向書的提議後，會根據採用的列車系統決定是否需要興建隔音設施；
- (ii) 雖然署方希望盡量保留啟德車站廣場的開揚設計，及要考慮增設有蓋行人通道連接系統車站及港鐵啟德站會否對啟德車站廣場的緊急通道造成影響，惟署方仍會研究有關建議的可行性；
- (iii) 署方預計在人流最高峰時，系統在單向每小時載客量為 6 000 人。根據一般的中運量系統，預計每列列車將會由五至六個車卡組成，每列車的載客量為 200 至 300 人；
- (iv) 系統的防火要求一向很高，且興建系統時亦會採用防火物料。縱使如此，署方仍會在招標文件中要求系統所採用的物料符合署方的防火標準；
- (v) 署方會在招標文件中要求各投標者提交有關公司財務狀況的證明文件及進行此項工程的財務安排，以確保中標者有足夠財力完成工程；

- (vi) 署方已在一些車站的出入口位置預留空間作商舖及公共空間的用途，並會在招標文件中要求承辦商於系統的設計上加入創意及藝術等元素，及建議如何更有效地善用空間和將系統融入社區環境；
- (vii) 空中花園的位置位於跑道區兩旁住宅的中間位置，故預計系統於空中花園上的走線會與兩旁住宅保持相若的距離；
- (viii) 就空中花園的走線設計，原有的走線位於承豐道西行線旁的行人路上，而該行人路有四條行人天橋橫過，故此原有走線的高度必須高於該四條行人天橋。而調整後的走線位於空中花園上方，高架走廊的高度會較原先的走線低約一至兩米。此外，有關高架走廊的柱會由現有承豐道車路上的柱延伸上去，每條柱的間隔距離約為 20 米；
- (ix) 署方預計系統的高架走廊會佔用空中花園約六成的空間(約 800 米)，而該高架走廊亦會比空中花園窄，期望會對該花園的影響減至最低；
- (x) 署方會盡量縮減工程的施工範圍，將工程對居民的影響減至最低，故不會考慮使用 1F3 用地；
- (xi) 系統將會採用雙軌道設計，落成後將會有兩條平行的軌道提供來回方向的服務；
- (xii) 署方預計由啟德郵輪碼頭至啟德車站廣場的總行車時間約為十分鐘，而新增的車站預計只會增加約一分鐘的行車時間，對總行車時間的影響不大；以及
- (xiii) 署方已於意向書階段要求各供應商及營運商提交有關遇上突發事故時的應變方案，亦會於招標文件中要求各投標者提交有關方案的詳細資料。

11. 委員有以下意見及提問：

- (i) 系統的工程將會借用啟德區的公共休憩空間作工地，當中包括部分的啟德車站廣場、空中花園及擬建的啟德都會公園，故要求署方考慮於工程期間開放 1F3 用地供居民作休憩用途，以彌補因工程借用而需封閉的大量休憩用地；

- (ii) 建議部門考慮於 1F3 用地設置有關系統的小型展覽，加深市民對系統的認識；
- (iii) 現時工程的勘探及走線均已完成及落實，查詢部門可否於招標期間同步展開初期的工程，並爭取提前於 2028 年完成工程的可行性；
- (iv) 查詢部門會否於招標文件中加入對工程延誤的標準及罰則；
- (v) 工程需要借用約一半的擬議的啟德都會公園作組裝預製組件的工地，委員查詢隨着工程的進行及組件的減少，部門會否考慮逐步將借用的工地歸還，以便進行啟德都會公園的工程；
- (vi) 要求部門於工程展開前進行噪音評估，並向居民提供有關工程前及系統落成後列車經過時的噪音分貝比較；
- (vii) 建議系統考慮增設寵物車廂；
- (viii) 建議部門考慮以有蓋無障礙通道的方式連接空中花園車站和香港兒童醫院及新急症醫院，以方便往來車站及該兩間醫院的市民；
- (ix) 查詢部門會否於招標文件中加入有關系統投入服務的時間、票價詳情及行車班次等要求；以及
- (x) 建議部門考慮於招標文件中要求承辦商在進行系統工程的同時，亦需平整 1F3 用地，並將有關用地開放予市民作休憩之用。

12. 土拓署代表回應，重點如下：

- (i) 關於平整及開放 1F3 用地予公眾的建議，署方已備悉委員的意見，會將建議向相關政策局反映。署方亦期望可盡量將工程範圍減至最少，以減少工程對居民的影響；
- (ii) 署方將於本年下半年為系統的工程招標，中標者須根據其採用的系統種類進行詳細設計，同時進行法定刊憲程序。在正式展開工程前，承辦商亦須進行大量的前期工作，如探土、搬遷地下管線等。在與各提交意向書的團體溝通後，署方認為 2031 年完工為合理目標。縱使如此，署方會鼓勵

承辦商善用先進的技術盡早完成工程。由於承辦商將同時負責日後系統的營運，署方認為有關承辦商亦會盡快完成工程，以盡快獲取營運收益；

- (iii) 署方歡迎委員轉達居民及持份者的意見，亦樂意與他們會面。在制定招標文件時，署方會積極考慮公眾人士的意見；
- (iv) 系統的工程並不會影響現時已開放的承豐道公園，只會借用擬議的啟德都會公園的部分範圍作臨時工地。借用的範圍會隨着工程的推進而逐漸縮小，希望早日將借用的工地歸還予相關部門興建啟德都會公園；
- (v) 署方會研究設立寵物車廂的可行性；
- (vi) 署方會研究增設有蓋通道連接空中花園車站及香港兒童醫院和新急症醫院的可行性；
- (vii) 署方會進行有關票價的財務研究，並將有關要求列入招標文件中，以確保票價能平衡各方的利益，既可讓承辦商賺取營運收益，同時不會超出市民的負擔能力；以及
- (viii) 系統的行車班次需視乎最終採用的系統種類、列車型號、車卡數量及載客量等才能估算。由於系統可利用電子監察行車情況，必要時可靈活調動班次，署方預計候車時間不會過長。

13. 副主席作出總結，有關系統為全港市民期盼已久的設施，他希望部門會貫徹「雙創新」的思維，並提速提效，盡快完成工程。他亦希望部門會接納委員提出的可行建議，並將有關的建議列入招標文件中。

議程三

有關旅遊巴士違例泊車問題

(交通運輸委員會文件第 16/2025 號)

14. 委員介紹文件。

15. 主席請委員參閱由食物環境衛生署(下文簡稱「食環署」)、香港警務處(下文簡稱「警務處」)、旅遊業監管局(下文簡稱「旅監局」)及運輸署提交的席上文件第 1、5、9 及 14 號書面回應。

16. 食環署代表回應，重點如下：

- (i) 署方十分關注九龍城區街道的潔淨情況。除了每天提供恆常街道清掃及垃圾收集服務外，亦會提供防治蟲鼠服務，並會定期清洗街道，以保持環境衛生。在有需要時，署方會調派街道潔淨服務承辦商加強清掃及清洗街道；
- (ii) 署方在接獲文件後，已派員到環安街、庇利街及環海東岸出入口附近視察，發現上述地點有少量垃圾。署方已隨即安排有關承辦商清理，並加強有關地點一帶公眾地方的清潔服務及防控蚊患措施，包括消除潛在蚊子滋生地點、向有關私人樓宇管理人員及附近店舖負責人提供防治蟲鼠措施的建議及派發宣傳單張和張貼海報等，以提高附近一帶商戶及居民的防治蟲鼠意識；以及
- (iii) 署方會繼續密切留意上述地點，並加派執法人員巡查及採取適當行動，以保持環境衛生。

17. 旅監局代表回應，重點如下：

- (i) 旅監局一直有派員到較多人境旅行團活動的地點進行巡查，當中包括九龍城區內的地點。局方每天均會加派人手到區內的註冊商店、提供「團餐」的食肆及景點巡查，亦會不時與警務處在有關景點進行聯合行動；
- (ii) 局方會收集和分析相關旅遊數據，如發現到訪區內的旅行團數目出現過多的跡象時，會聯絡旅行代理商及導遊作分流；
- (iii) 局方會與業界不同的持份者（如持牌旅行代理商、導遊、提供「團餐」的食肆及「註冊商店」負責人）保持溝通，加強有關內地旅行團在個別地區的人流及車流管理；以及
- (iv) 根據局方過往的數據，五一黃金周的訪港旅行團數量會較平常日子少。局方會在五一黄金周前向主力接待內地旅團的旅行社收集有關日子已落實接待的旅行團數量，以更準確地估算本年最新的數據，並與相關持份者作出相應的準備及安排。

18. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方已備悉公眾對內地團旅客到訪九龍城區內旅遊熱點的關注。在長假期前，署方會與旅遊業界及相關部門保持溝通，預先了解預計到訪的旅客人數及需求以作準備；
- (ii) 署方已於區內的庇利街臨時停車場，以及紅磡道近庇利街的位置設置旅遊巴停泊位，供業界停泊旅遊巴及上落客；
- (iii) 署方亦已於區內旅遊熱點周邊的合適路段劃設「巴士不准停車限制區」，限制旅遊巴於公共道路的上落客活動，藉此鼓勵旅遊業界使用上述的停車設施泊車及上落客；以及
- (iv) 署方會繼續於庇利街臨時停車場實施朝九晚八時段內每半小時六元的特惠收費，以鼓勵旅遊巴司機停泊。署方亦會繼續監察旅遊巴在區內的道路交通情況，並適時採取合適的交通管制措施。

19. 警務處代表回應，重點如下：

- (i) 九龍城警區主要的交通工作包括疏導於學校區及遊客區的大量人流及車流、處理市民作出的交通查詢或舉報，以及因應大型項目或嚴重事故而作出封路或改道等；
- (ii) 警方會按緩急先後而採取不同的交通安排，當中亦包括對違例車輛的執法行動；
- (iii) 九龍城警區於 2024 年 9 月至本年 2 月期間，在庇利街、環安街、崇安街、民裕街及民樂街一帶多次作出打擊違例泊車的交通執法行動，共發出超過 2 500 張定額罰款通知書；以及
- (iv) 警方會持續監察區內的道路安全及交通暢順。

20. 委員有以下意見：

- (i) 現時警方會於繁忙時間派員到崇安街進行交通管制，委員建議警方於庇利街採取相同的措施；
- (ii) 建議警方於庇利街安裝閉路電視，以監察交通情況及加強對違例人士的阻嚇力；以及

- (iii) 委員表示過往曾將部分違例停泊的旅遊巴車牌號碼交予旅監局，要求部門透過相關的旅行社勸喻涉事的旅遊巴司機不要違例泊車，亦建議部門與業界加強溝通，鼓勵有關旅遊巴善用庇利街及紅磡道的旅遊巴泊位。

21. **主席**作出總結，他表示旅遊業雖對香港的經濟非常重要，但各相關部門亦要顧及道路使用者的需要，在必要時對違例人士作出勸喻甚至檢控，以打擊違例停泊的旅遊巴對社區的影響。主席亦希望旅監局能作出相應措施，如提供泊車優惠予旅遊巴泊位，鼓勵相關司機善用泊車位。

議程四

建議增設宋皇臺站 A 出口至啟欣苑的行人路段事宜

(交通運輸委員會文件第 17/2025 號)

22. **委員**介紹文件，並感謝土拓署、警務處及房屋署代表早前曾與委員進行實地視察及研究新方案的可行性。

23. **主席**請委員參閱由土拓署提交的席上文件第 23 號書面回應。

24. **土拓署代表**回應，重點如下：

- (i) 委員建議增設的行人路路線需穿過土拓署啟德發展計劃下的「前北面停機坪第 5B 期的基礎設施工程」及「鄰近啟德河及啟德車站廣場的休憩用地工程」項目的地盤。由於後者毗連啟欣苑的休憩用地工程已全面展開，經評估後，署方未能提供一條穿過該地盤的行人路通往啟欣苑；
- (ii) 「前北面停機坪第 5B 期的基礎設施工程」將會在啟悅苑一帶陸續落成數條新建的行人路；
- (iii) 現時在啟悅苑西邊連接宋皇臺站 D 出口至啟德車站廣場有一條闊十多米的行人通道，該行人通道與啟悅苑之間有一條步行街正在興建中，預計於本年第二季季初完成後，可開放予公眾使用，屆時有關行人通道會再擴闊六米，有助體育園在活動進行時疏導人流；
- (iv) 在啟悅苑的東邊亦將有另一條步行街連接即將落成的沐和街及啟德車站廣場，此步行街的工程預計將於本年第二季季中完成，並待房屋署與電力公司協調及完成鄰近啟盈

苑的電力接駁工程後，有關步行街預計將於本年第三季季初開放予公眾使用；以及

- (v) 署方相信當上述步行街開放予公眾使用後，可方便居民經啟德車站廣場來往宋皇臺站及啟欣苑。

25. 主席感謝部門的回應和跟進，他期望部門能盡快落實有關設施，以便利居民。

議程五

建議在 T2 主幹路隧道西面增加通往啟德新區的路綫

(交通運輸委員會文件第 18/2025 號)

26. 委員介紹文件。

27. 主席請委員參閱由土拓署提交的席上文件第 24 號書面回應。

28. 土拓署代表回應，重點如下：

- (i) T2 主幹路及茶果嶺隧道是六號幹線的一部分。整條六號幹線將為西九龍至將軍澳新市鎮之間提供一條主要幹道，並在啟德和藍田設有交通交匯處。來自西九龍的東行車輛可經啟德交匯處直接前往啟德發展區，而來自將軍澳的西行車輛則可使用藍田交匯處，經觀塘繞道連接啟德發展區；
- (ii) 署方在規劃時曾考慮不同方案，包括於海濱道加設引路至 T2 主幹路及茶果嶺隧道的可行性，但該方案涉及收回私人土地及於維港內進行永久填海，並會影響觀塘避風塘的運作。基於土地限制、減少影響避風塘運作及於維港內進行填海及其成本效益等考慮因素，署方認為 T2 主幹路及茶果嶺隧道現時的設計較為合適，不會考慮於 T2 主幹路及茶果嶺隧道增加通往啟德區的道路；以及
- (iii) T2 主幹路及茶果嶺隧道落成後，六號幹線將可全面通車，屆時 T2 主幹路及茶果嶺隧道會發揮繞道功能，將可分流現有穿梭東西九龍的車輛，以紓緩九龍灣及觀塘區的交通。九龍灣及觀塘區內的交通將會更順暢，方便車輛使用區內道路(包括觀塘繞道)前往啟德發展區的體育園、香港兒童醫院及日後落成的新急症醫院。

29. 委員有以下意見及提問：

- (i) 啟德區擁有大型的商業、體育及醫療設施，預計日後將有大量他區車流進出啟德，為更有效地達到分流的作用，委員建議部門研究從中九龍幹線承啟道出口增設道路接駁啟德區及 T2 主幹路，或利用啟德區內其他未使用的商業用地作為引路，通往 T2 主幹路；以及
- (ii) 現時 T2 主幹路以繞道方式與中九龍幹線接駁，查詢部門會否考慮在兩者之間增設一條繞道作為進出啟德區的連接通道。

30. 土拓署代表回應，重點如下：

- (i) 為保障交通安全，增設支線道路必須要有合流車道，道路亦需有相應的弧度以方便車輛轉彎。而 T2 主幹路為行駛時速達 80 公里的快速通道，若於快速通道增設合流車道接駁啟德區需佔用區內龐大的土地面積。經署方研究後，最適合用作有關接駁出入口的位置已規劃為商業用地，佔用有關土地預計會嚴重影響啟德區的發展潛力，並與公眾的期望背道而馳；以及
- (ii) 現時在 T2 主幹路與中九龍幹線之間的接駁為一條直路。而對於在兩條幹道之間增設連接通道的建議，署方在評估六號幹線的功能及落成後帶來的交通效益後，認為現時的設計最能切合啟德區的發展需求。

31. 主席作出總結，他希望部門積極研究委員提出的建議的可行性。

議程六

有關土瓜灣電單車問題

(交通運輸委員會文件第 19/2025 號)

32. 委員介紹文件。

33. 主席請委員參閱由警務處、運輸署及政府產業署提交的席上文件第 4、21 及 25 號書面回應。

34. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 署方曾派員到土瓜灣靠背壟道及江蘇街附近一帶實地視察，並在該地點的電單車泊位發現有棄置電單車。為確保公共泊位資源能得到善用，署方已通知九龍城民政事務處跟進及統籌有關移除棄置車輛行動；
- (ii) 為了從源頭解決未領牌車輛被不當棄置在公眾地方的問題，署方已修訂《2024 年道路交通（車輛登記及領牌）（修訂）（第 2 號）規例》，要求車主一直為其車輛負責。兩年或以上未領牌車輛的登記車主，必須在署方發出通知書的日期三個月內為車輛領取牌照，或按規定為該未領牌車輛取消登記，否則會構成罪行。有關規例暫定於本年第四季開始實施，政府將以憲報公告指定生效日期，並會適時推展宣傳教育工作；以及
- (iii) 根據現行政策，包括電單車在內的所有車輛的泊車位應盡量設置在道路以外的地方，以善用有限的路面供道路使用者及車輛使用。署方已備悉委員的意見，並會在道路安全及道路空間許可的情況下，研究增加區內的路旁電單車泊位供應。

35. **委員**表示縱使部門已加強執法，惟仍有大量的學牌車及「死車」長期霸佔電單車泊車位，令附近駕駛電單車的居民需將車輛泊於後巷而被抄牌。委員要求部門加強與電單車行及駕駛學校的溝通，勸喻有關人士停止霸佔泊車位。

36. **警務處代表**回應，重點如下：

- (i) 警方一直與區內的電單車駕駛學校保持溝通，並勸喻他們不要違例將電單車停泊於街道或後巷，否則會被票控；
- (ii) 由於電單車泊車位沒有禁止學牌車停泊，為了避免被警方檢控，駕駛學校將其電單車停泊於電單車泊車位，導致區內有需要的市民無法使用；以及
- (iii) 警方會繼續與有關的持份者保持溝通，共同商討解決方法。

37. **主席**感謝部門作出的跟進行動，並請警方繼續加強執法。

議程七

有關漆咸道北(往尖沙咀方向)路段交通事故頻發問題

(交通運輸委員會文件第 20/2025 號)

38. **委員**介紹文件，並希望能與部門進行實地視察，以探討可採取的改善措施。
39. **主席**請委員參閱由警務處、路政署及運輸署提交的席上文件第 6、13 及 15 號書面回應。
40. **運輸署代表**回應，重點如下：
- (i) 根據《道路使用者守則》，除非另有「速度限制」標誌，否則所有道路的最高速度為 50 公里/小時。漆咸道北(往尖沙咀方向)一帶的路段沒有更高的速度限制標誌，因此該路段的速度限制為 50 公里/小時，一般而言不需要在相關路段設置額外的速度限制標誌來提醒駕駛者；
 - (ii) 就有關在東九龍走廊下方增設更多的路燈以加強路段照明的建議，署方已聯絡路政署路燈部跟進；以及
 - (iii) 就設置道路提醒標誌的建議，署方曾派員進行實地視察，並正研究增設合適交通標誌的可行性。
41. **警務處代表**回應，重點如下：
- (i) 於 2024 年 9 月至本年 2 月期間，馬頭圍道與漆咸道北交界有兩宗涉及有人受傷的交通意外報告，肇事原因分別為行人不專注過馬路及駕駛者不小心駕駛；以及
 - (ii) 九龍城警區人員會持續留意有關情況，並會加強交通宣傳，以確保道路安全。
42. **路政署代表**回應，表示署方在接獲有關個案後，已即時派員到現場視察並量度光度，結果顯示於漆咸道北(往尖沙咀方向)的光度符合相關照明標準，因此暫時未有計劃於上述位置增設其他照明設施。此外，如發現有關設施有故障或損毀的情況，署方會適時安排維修。
43. **主席**感謝相關部門作出的跟進及回應。

議程八

關注自由道漢師幼稚園對出交通安全問題

(交通運輸委員會文件第 21/2025 號)

44. 主席表示丁健華委員及劉婉燕委員於會前已申報為漢師幼稚園(下文簡稱「幼稚園」)的董事，他認為由於有關的利益並不涉及物業業權或投資等個人利益，故批准兩位委員參與議程的討論。

45. 委員介紹文件，並有以下補充：

- (i) 雖然運輸署早前已移除了幼稚園外的一個泊車位，惟根據近日的觀察，有關交通問題並沒有明顯的改善；以及
- (ii) 建議相關部門再次進行實地視察，並聽取家長對該地點交通情況的意見。

46. 主席請委員參閱由警務處及運輸署提交的席上文件第 7 及 16 號書面回應。

47. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 自由道一帶除幼稚園外，亦有不少住宅及商舖，為公平地分配公共道路資源，署方未能將該位置指定予個別機構作上落車之用；
- (ii) 署方會繼續監察上址的交通情況，並權衡區內對路旁泊車位及上落客貨空間的需求，以及該處附近持份者的意見，並進一步檢視及調整幼稚園附近路旁泊車的位置及數量，以增加上落客貨空間的合適性；以及
- (iii) 署方會繼續與警方保持緊密聯繫，以打擊該處的違例泊車情況。

48. 警務處代表回應，重點如下：

- (i) 由於區內學校眾多，九龍城警區人員會在校區範圍的繁忙時段執行策略性的交通管制措施，當中包括自由道一帶。九龍城警區於 2024 年 9 月至本年 2 月期間，在自由道、太平道及勝利道，不定時打擊違例停泊的車輛，並已發出超過 2 400 張定額罰款通知書檢控違例車輛；以及
- (ii) 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。

49. 委員有以下意見及提問：

- (i) 委員同意不能把有關的位置指定予個別機構使用，惟因該位置的前方仍有泊車位，擔心車輛進出時的移動會對該處的學童及長者構成危險；以及
- (ii) 建議部門考慮將文件所述的泊車位遷移至太平道與自由道交界的彎位位置，或禁止車輛於平日上、下課時間在該泊車位停泊。

50. 主席作出總結，他表示在早前進行的實地視察中已發現文件所述的位置的車流較多，亦有不少交通盲點。由於該位置有不少學童及長者會使用，他認為部門應以道路使用者的安全為首要考慮，故請運輸署研究改善該處交通安全的措施，並在需要時與相關的委員或持份者進行實地視察。

議程九

關注差館里一帶交通問題 以免影響居民日常生活

(交通運輸委員會文件第 22/2025 號)

51. 委員介紹文件，並感謝部門同意於相關地點增設傷健車位，以及建議部門考慮於蕪湖街合適的位置設立臨時停車位，供旅遊巴上落客，避免旅遊巴需駛進及停泊於狹窄的觀音街，以改善附近的交通。委員亦歡迎相關部門在有需要時邀請委員進行實地視察。

52. 主席請委員參閱由警務處及運輸署提交的席上文件第 8 及 17 號書面回應。

53. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方曾派員於差館里附近一帶進行實地視察，檢視現場的行人過路及交通情況。署方已在有關路段合適的位置劃設了「不准停車限制區」，禁止一般車輛於指定時段內停車；
- (ii) 署方於會前曾與相關委員及警方商討解決差館里一帶交通問題的方案，會將有關方案轉交予部門內相關組別研究其可行性；以及
- (iii) 署方已於本年 1 月透過九龍城民政事務處就於差館里一帶增設傷殘人士專用泊車位的建議進行地區諮詢。因應諮詢結果，署方已向路政署發出施工指令安排落實有關方案。

54. **警務處代表**回應，重點如下：

- (i) 警方已知悉差館里近觀音廟一帶的交通情況，並已加派人手，特別是假日期間，於該處進行交通及人流管制；以及
- (ii) 警方稍後會與運輸署商討於蕪湖街設置臨時停車位供旅遊巴上落客的可行性。

55. **主席**作出總結，他表示警方早前曾派員與相關委員到差館里近觀音廟一帶視察及進行宣傳教育，認為該處對禁止違例泊車的提醒非常清晰。如該處的違泊情況仍未有顯著改善，他請運輸署研究其他更有效的措施以改善有關問題。

議程十

要求九龍城區增設對角行人過路處

(交通運輸委員會文件第 23/2025 號)

56. **委員**介紹文件。

57. **主席**請委員參閱由運輸署提交的席上文件第 18 號書面回應。

58. **運輸署代表**回應，重點如下：

- (i) 署方於 2024 年揀選了沙田沙角街與逸泰街交界路口及尖沙咀加拿分道與加連威老道交界路口作為設立對角行人過路處第一階段試驗計劃的試點，並分別於 2024 年 1 月及 8 月在有關路口設立對角行人過路處，以觀察道路使用者使用該路口的情況；
- (ii) 署方正根據上述兩個試點的使用情況及市民的意見，評估在其他燈控路口加設對角行人過路處的可行性，務求在維持車流通行能力的前提下，揀選合適的路口加設對角行人過路處。署方預計可於本年年中完成有關的評估工作，以揀選合適的路口作第二階段對角行人過路處的試點，當中亦會包括部份公眾提出希望加設對角過路處的地點；以及
- (iii) 署方已備悉委員於文件提及的七個路口增設對角行人過路處的建議。

59. **委員**表示紅磡道與德民街的過路處(即港鐵黃埔站 A 出口對出十字路口)的行人綠燈均會同時亮着，故建議部門可考慮於該十字路口設立對角行人過路處。

議程十一

建議加強「的士車隊」資訊宣傳 以免居民混淆車資收費

(交通運輸委員會文件第 24/2025 號)

60. 委員介紹文件。
61. 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。
62. 運輸署代表回應，重點如下：
 - (i) 署方已備悉委員有關加強的士車隊資訊宣傳的意見；
 - (ii) 署方除會透過官方渠道(包括將有關車隊的資訊上載至運輸署網頁及香港出行易)為的士車隊宣傳外，的士車隊亦會透過其官方手機應用程式宣傳相關資訊；
 - (iii) 的士車隊的收費方式有兩種：
 - (a) 市民可如常於街頭截車，並按咪錶收費；以及
 - (b) 市民可預先透過的士車隊的網頁或應用程式預定行程，並在行程開始前確定車費。車隊持牌人可就預定行程自訂車費，自訂車費的形式可以是在的士計程錶所示車費之外收取一筆(預先與乘客協定的)預約費用，或在行程開始前與乘客協定的整筆車費。
63. 委員查詢會否出現預定行程預約的車資比按咪錶收費低的情況。
64. 運輸署代表表示，預定行程的車資會因應預約時的情況和乘客需求而有所不同。
65. 主席作出總結，他表示內地有應用程式能同時顯示不同公司的網約車車資，供乘客比較，故希望部門可參考有關做法，善用科技便利市民出行。

議程十二

2025 - 2026 年度九龍城區巴士路線計劃

(交通運輸委員會文件第 25/2025 號)

66. 運輸處代表介紹文件，重點如下：
 - (i) 城巴 20A 號線來回方向均會改經世運道，以配合世運道附近一帶未來數年的人口增長；

- (ii) 城巴 A25 號線來回方向將繞經沐安街，而往機場方向的班次會繞經黃埔花園公共運輸交匯處，為啟德及黃埔的居民提供更直接來往機場及港珠澳大橋香港口岸的服務；
- (iii) 城巴 20A 及 22 號線的來回方向會繞經啟德新急症醫院，以便利各區乘客往來新急症醫院。此外，九巴 15A 號線的服務範圍將擴展至香港兒童醫院及啟德新急症醫院，為慈雲山及九龍東一帶的居民提供直接往來上述兩間醫院的巴士服務；以及
- (iv) 因應個別只於繁忙時段提供服務的巴士路線載客量長期偏低，署方建議取消有關服務，包括九巴 6X 號線、8P 號線特別班次、80M 號線及過海隧巴 104 號線特別班次。

67. 委員有以下意見及提問：

- (i) 隨着世運道的居屋及簡約公屋陸續入伙及體育園的開幕，世運道一帶的人流大幅上升，對巴士服務的需要亦不斷增加，只有 20A 號線繞經世運道並不足夠，建議部門積極考慮將城巴 20 和 22M 號線及九巴 5A、24 及 108 號線均繞經世運道一帶；
- (ii) 沐安街一帶現時有大量的巴士路線行經，而且設有迴旋處，加上經常有違泊車輛阻塞巴士，擔心城巴 A25 號線行經該處後會令擠塞的情況更嚴重。希望部門積極評估該處的交通情況，並適時採取措施以改善該處的交通擠塞情況；
- (iii) 九巴 25 號線及城巴 22S 號線於數年前的巴士路線計劃中已提議增設，惟時至今日仍然未投入服務。隨着啟德區的人口不斷增加，居民對有關路線的需求亦與日俱增，要求相關部門盡快安排有關路線投入服務；
- (iv) 歡迎城巴 A20 號線於上午時段增加兩個班次，希望部門亦可考慮增加晚間時段由機場開往紅磡的班次。此外，深水埗區已有較多的機場巴士行經，建議部門考慮調整 A20 號線的行車路線，減少於深水埗區的分站，及繞經港珠澳大橋口岸，除可縮減行車時間外，亦有助增加載客量；
- (v) 建議部門日後在開設特別班次前先做好客量評估的工作，避免出現特別班次於開設後短時間內因載客量長期偏低而需取消的情況，浪費資源；

- (vi) 建議開設往來體育園及各區的巴士路線；
- (vii) A20 號線為紅磡舊區居民來往機場最方便的路線，建議進一步加密該路線的班次，以減少該區居民需攜帶大型行李前往黃埔花園或山谷道乘車前往機場的情況。要求部門加強對 A20 號線班次的宣傳，讓更多居民知悉有關班次資訊；
- (viii) 由於現時世運道一帶的樓宇已陸續入伙及有市民於附近一帶上班，加上宋皇臺站 A 出口外的行人通道即將落成，預計進出該處的人流會逐漸增加，建議部門盡早落實 20A 號線的改道，以應付世運道一帶的乘客需求；以及
- (ix) 現時往來土瓜灣及荃灣只能乘搭港鐵或紅色小巴，路線迂迴且容易出現客滿的情況，因此建議部門考慮在來往觀塘及荃灣的巴士路線中，於土瓜灣漆咸道北一帶增設分站，以方便區內居民來往荃灣。

68. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方已備悉委員有關九龍城區巴士路線的意見，會繼續與巴士公司監察各路線的營運情況，適時調整服務；
- (ii) 世運道一帶的住宅樓宇鄰近港鐵啟德站及宋皇臺站，加上毗鄰世運道的太子道東亦有約 40 條巴士及小巴路線行經，方便世運道一帶的居民來往全港各區。署方會密切留意世運道一帶的發展情況及乘客需求，適時與巴士公司檢視有關的巴士服務；
- (iii) 署方會監察 A25 號線改道後於沐安街一帶的車流量，並在有需要時跟進有關交通情況；以及
- (iv) 署方會繼續與巴士公司跟進九巴 25 號線及城巴 22S 號線的落實日期，並會在有進一步消息時通知各委員。

69. 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) 九巴公司對 5A 號線繞經世運道的建議持開放態度，會研究該建議的可行性，並適時與運輸署跟進有關方案；以及
- (ii) 九巴公司了解委員對 25 號線的落實日期的關注，會與運輸署跟進有關路線的落實安排。

70. 城巴有限公司(下文簡稱「城巴公司」)代表回應，重點如下：

- (i) 由於世運道巴士站的位置仍未落實，城巴公司會密切與運輸署跟進有關路線的落實安排；
- (ii) 城巴公司會積極研究優化 A20 號線的行車路線及增加有關路線班次的建議。城巴公司早前已向運輸署提交有關增加班次的方案，並正與署方商討有關落實安排，希望能在未來長假期前落實有關方案。城巴公司亦會繼續觀察 A20 號線的載客量，並在有需要時評估進一步增加班次的可行性；
- (iii) 待 A20 號線班次的改動方案落實後，城巴公司會透過乘客通告及手機應用程式向市民宣傳有關資訊；
- (iv) 城巴公司會繼續與警方及運輸署跟進沐安街的違例泊車及交通擠塞的問題，以確保 A25 號線的服務正常；
- (v) 城巴公司會與運輸署跟進 22S 號線的落實安排；以及
- (vi) 城巴現時有不少路線途經體育園附近一帶，惟礙於園區附近一帶的巴士站的位置不太方便，城巴公司已向運輸署建議於較鄰近體育園的位置增設巴士站，會適時與運輸署跟進有關建議。

71. 主席作出總結，他認為城巴 20A 及 A20 號線的服務仍有很大的改進空間，希望運輸署及巴士公司積極研究委員的建議，進一步提升有關路線的服務，迎合更多市民的需要。

議程十三

啟德交通設施及巴士路線的改善建議

(交通運輸委員會文件第 26/2025 號)

72. 委員介紹文件。

73. 主席請委員參閱由城巴公司、運輸署、九巴公司及啟德體育園有限公司提交的席上文件第 2、10、11 及 22 號書面回應。

74. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 署方已將委員有關於承啟道近沐泰街巴士站加設上蓋的建議轉介予巴士公司參考；

- (ii) 就有關特別巴士服務方面，當有大型活動舉辦時，署方會預先與相關部門商議，因應活動的性質、觀眾數量、活動舉行的日子和散場時間，以及參與者的交通需要等因素，安排特別巴士服務；
- (iii) 署方在本年 1 至 2 月的大型演練中，已協調九巴公司及城巴公司開辦十條特別巴士路線前往非鐵路沿線的地區。署方亦會因應乘客需求，配合個別的活動開辦前往不同目的地的巴士路線；
- (iv) 就宋皇臺道特別巴士上落客區的月台安排方面，署方會因應活動參與者的交通需要與巴士公司檢視及調整個別路線的上落客點，亦會安排在較長的上落客點同時停泊兩部巴士讓乘客登車，加快疏導乘客；
- (v) 現時乘客可利用香港兒童醫院及沐安街(近港鐵啟德站 A 出口)分站，乘搭城巴 22M 線(啟德郵輪碼頭——土瓜灣(循環線))往返香港兒童醫院及港鐵啟德站；以及
- (vi) 署方亦於本年度的巴士路線計劃中，建議城巴 20A 號線(啟德郵輪碼頭——西九龍站巴士總站)及 22 號線(啟德郵輪碼頭——又一城公共運輸交匯處)來回方向繞經新急症醫院。

75. 九巴公司代表回應，重點如下：

- (i) 九巴公司一直致力為乘客提供舒適的候車環境，盡力在資源許可的情況下優化巴士站設施。九巴公司會根據不同巴士站的條件和環境，包括現場有否足夠的行人道路空間、候車乘客的使用量及途經巴士路線數量等因素，安排加設巴士站上蓋。九巴公司已備悉委員有關於沐泰街巴士站加設上蓋的建議，日後會按資源分配情況，派員到場視察在該巴士站加建上蓋的可行性；

- (ii) 九巴公司認為運輸署現時已充分考慮到體育園宋皇臺道巴士總站各特別路線的客況，從而編排目前各特別路線的位置。根據多次大型演練和體育園開幕活動的經驗，現場已設有足夠資訊顯示各特別路線的上落客月台位置，公眾亦開始適應有關安排。惟九巴公司仍樂意與署方跟進委員有關增加上落客位置的建議及樂意研究開辦散場路線接駁關口的巴士服務，以更方便所有離開園區的人士；
- (iii) 九巴現時設有多條全日路線分別停靠香港盲人輔導會巴士站、九龍城碼頭巴士總站或九龍城轉車站，方便乘客步行至體育園。此外，九巴公司亦樂意研究任何調整方案，以配合來往園區人士的交通需要；以及
- (iv) 九巴公司對增設港鐵啟德站直達香港兒童醫院及新急症醫院巴士路線的建議持開放態度，會進一步與運輸署研究可行的方案，以服務更多啟德的居民。

76. 城巴公司代表回應，重點如下：

- (i) 城巴公司一直致力改善乘客的候車環境，由於各區興建巴士站上蓋的需求殷切，為有效運用資源，城巴公司會首要完成路線密集、乘客需求較大，以及附近沒有遮蓋設施的分站工程，並在資源許可時就上蓋興建次序作出考慮及評估。城巴公司已備悉委員要求於承啟道沐泰街巴士站加設上蓋的建議，會轉交予相關組別研究其可行性；
- (ii) 城巴現時營運五條體育園離場路線，覆蓋港九新界，並於體育園正式開幕前，已向運輸署建議開辦連接口岸路線，及申請將 SP2 號線覆蓋尖沙咀，以服務更多居民及離港旅客；
- (iii) 城巴公司已向運輸署提交宋皇臺道巴士總站的設計及使用改善建議，亦會向體育園建議增設更多前往巴士總站的指示，方便離場人士；
- (iv) 城巴公司一直與運輸署保持緊密溝通，並於啟德區營運多條恆常路線，包括城巴 20A、608、22M 及 22D 號線。由本年 2 月 28 日起，城巴 20A 及 22D 號線已在承豐道近承豐道公園增設來回方向巴士站，待日後連接承豐道及啟德主場館的通道開放後，可更方便市民前往啟德主場館；

- (v) 城巴公司早前已向運輸署建議在承啟道及承豐道近體育園一帶增設巴士站予現時行經該處的路線(如城巴 608、22M、A25 及 20A 號線等)停靠，以便市民來往園區；以及
- (vi) 現時乘客可乘搭城巴 20A、22 或 22M 號線來往港鐵啟德站及香港兒童醫院一帶。根據本年的巴士路線計劃，20A 及 22 號線將會行經新急症醫院，以方便市民前往。城巴公司已備悉有關增設由港鐵啟德站直達香港兒童醫院及新急症醫院路線的建議。

77. 主席作出總結，他表示啟德作為新發展區，交通配套仍有很大的改善空間，故請巴士公司積極考慮更多改善該區巴士配套的措施。

議程十四

關注區內巴士路線規劃及交通設備事宜

(交通運輸委員會文件第 27/2025 號)

78. 委員介紹文件。

79. 主席請委員參閱由九巴公司及運輸署提交的席上文件第 12、19 及 20 號書面回應。

80. 運輸署代表回應，重點如下：

- (i) 就有關交通設備事宜，署方曾派員於馬頭涌道及馬頭角道(工人俱樂部對出)交界路口進行實地視察，並透過交通行車線分析圖，檢視馬頭角道東行線右轉入馬頭涌道南行線的道路設計，結果顯示該路口道路設計足夠讓大型車輛右轉入馬頭涌道南行線。駕駛者現時可選擇右轉入馬頭涌道三條南行線的任何一條行車線，署方認為無需要畫長馬頭角道右轉行車線的道路標記，以限制車輛必須跟從該行車線轉入馬頭涌道；
- (ii) 署方已備悉委員的意見，並正研究擴闊安全島路面白色斜線的道路標記的可行性，及已安排路政署翻新附近一帶的過路設施；
- (iii) 就有關於上址增加智能燈柱以監察及追蹤肇事逃逸的駕駛者的建議，署方現有的閉路電視系統是用作交通管制和監察用途。有關系統經專門設計、在特定位置安裝及配置，

用以即時監控交通狀況及處理交通事故，並沒有攝取或儲存閉路電視片段的功能。因此，有關系統不適合用於交通違規執法。惟署方已將有關建議轉達予警方考慮；

- (iv) 九巴 6C 及 6F 號線雖於九龍城區一帶的行車路線大部分相似，但於深水埗區的行車路線及覆蓋範圍不盡相同。在考慮調整九巴 6F 號線的建議時，署方需要考慮受影響的乘客量及有關調整對現時使用該路線的乘客所帶來的影響。例如在麗閣邨及深水埗一帶往來紅磡及土瓜灣的乘客在建議路線的改動後，需要進行轉乘或使用其他車資較高的巴士路線，方可前往目的地。土瓜灣一帶的乘客現時可選乘九巴第 45 號線(麗瑤——九龍城碼頭)或專線小巴 27M 號線(樂民新邨(美善同道)——旺角站)或 28M 號線(偉恆昌新邨——旺角站)往來旺角一帶；以及
- (v) 署方會繼續密切留意相關路線的服務水平及乘客的需求，適時檢視有關路線的服務安排。

81. 九巴公司代表回應，重點如下：

- (i) 根據九巴公司於本年 2 月進行的客量調查，6C 號線往來九龍城碼頭最繁忙一小時的客量約為五成至六成，而 6F 號線往來九龍城碼頭最繁忙一小時的客量約為三成半至四成半。九巴公司會密切留意相關路線的營運情況，以確保服務能滿足乘客需求，並適時按需要靈活調整服務；以及
- (ii) 九巴公司對有關 6F 號線路線重組的建議持開放態度，會適時與運輸署研究修改路線的可行性。

82. 主席作出總結，他希望部門及巴士公司積極研究委員的建議。

議程十五

其他事項

83. 委員沒有其他事項提出。

議程十六

下次會議日期

84. 主席宣布下次會議日期為 2025 年 5 月 27 日下午 2 時 30 分，截止提交文件日期為 2025 年 5 月 12 日。

【會後補註：下次會議時間將提前至上午 10 時正舉行。】

85. 主席在下午 5 時 40 分宣布會議結束。

本會議記錄於 2025 年 5 月 27 日正式通過。

主席

秘書

九龍城區議會秘書處

2025年5月