

2024 至 2027 年度油尖旺區議會
交通運輸委員會
第二次會議記錄

日期：2024 年 3 月 14 日(星期四)

時間：下午 2 時 30 分

地點：九龍旺角聯運街 30 號
旺角政府合署 4 樓
油尖旺區議會會議室

出席者：

主席

許德亮議員，JP

副主席

黃建新議員，MH

區議員

李家軒議員	葉傲冬議員，BBS, JP	鍾港武議員，BBS, JP
孫智敏議員	劉柏祺議員，MH	鍾澤暉議員
陳少棠議員，MH, JP	潘景和議員，MH	關焯曦議員
陸子峯議員	蔡少峰議員，MH	Aruna GURUNG 議員
楊鎮華議員	鄧銘心議員	

政府部門代表

梁詩蔚女士	油尖旺民政事務助理專員(一)	民政事務總署
何芷妍女士	油尖區行動主任/總督察	香港警務處
蔡冠昇先生	油尖區交通隊主管	香港警務處
羅伊玲女士	旺角警區總督察行動(二)	香港警務處
林志偉先生	旺角區交通隊主管	香港警務處
梁國民先生	高級運輸主任/油尖旺	運輸署
陳君諾先生	工程師/油尖	運輸署
何文軒先生	工程師/策劃 2	運輸署

江逸輝先生	工程師/旺角及油麻地	運輸署
胡濬男先生	區域工程師/油尖	路政署
葉沛林先生	署理區域工程師/旺角	路政署

列席者：

閔睿哲先生	高級運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
張卓瑤女士	運輸主任/巴士發展(九龍)	運輸署
關鎧慧女士	運輸主任/油尖	運輸署
姜民漢先生	經理(車務)(署理)	九龍巴士(一九三三)有限公司
禰嘉豪先生	助理經理(公共事務)	九龍巴士(一九三三)有限公司
李曜生先生	主任(車務支援)	九龍巴士(一九三三)有限公司
龔樹人先生	營運及工程主管(九龍及新界)	城巴有限公司
盧仲勤先生	總策劃主任	城巴有限公司
陳樂軒先生	助理企業傳訊主任	城巴有限公司

秘書

吳嘉儀女士	油尖旺民政事務處 行政主任(區議會)1	民政事務總署
-------	------------------------	--------

歡迎辭

主席歡迎政府部門代表出席本屆區議會交通運輸委員會(“交運會”)第二次會議。他請委員及部門代表發言盡量精簡，重複的意見及發言可從略，以便盡早完成會議。

議項一：通過交通運輸委員會第一次會議記錄

2. 上次會議記錄無需修訂，獲得通過。

議項二：2024-2025 年度油尖旺區巴士路線計劃
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 8/2024 號文件)

3. 主席建議合併討論有關巴士路線的議項二至四。
4. 委員表示議項二為運輸署和巴士公司商討的巴士服務調整，而議項三及四的討論文件提出的建議和改動並不包括在議項二的文件中，建議分開討論。
5. 主席同意相關安排，眾無異議，他繼而歡迎：
 - (a) 運輸署高級運輸主任/油尖旺梁國民先生、高級運輸主任/巴士發展(九龍)閔睿哲先生和運輸主任/巴士發展(九龍)張卓瑤女士；
 - (b) 九龍巴士(一九三三)有限公司(“九巴”)九巴經理(車務)(署理)姜民漢先生、九巴助理經理(公共事務)禰嘉豪先生和主任(車務支援)李曜生先生；以及
 - (c) 城巴有限公司(“城巴”)營運及工程主管(九龍及新界)龔樹人先生、總策劃主任盧仲勤先生和助理企業傳訊主任陳樂軒先生。
6. 運輸署代表表示希望透過今年的巴士路線計劃，按照乘客需求和區內人口的轉變調整巴士服務，提升巴士網絡效率，部門和巴士公司制定路線計劃的時候會參考改善及減少巴士的服務指引。有關指引及本年度的巴士服務調整詳細列於文件，歡迎委員參閱。另重點介紹本年度油尖旺區巴士路線計劃對區內影響較大的巴士服務調整：
 - (i) 為配合往來油尖旺區和啟德新發展區的乘客需求，建議將現時來往啟德啟晴邨至尖沙咀東巴士路線總站的九巴第 224X 號線的特別班次，由啟德啟晴邨延長至啟德公共運輸交匯處，並會增設下午繁忙時間的班次。
 - (ii) 為配合往來油尖旺區和啟德新發展區的乘客於深宵和清晨的需求，建議將由大角咀維港灣開往啟德沐安街的城巴第 N20 號線，由現時的啟

德沐安街總站延長至啟德郵輪碼頭，有關行車路線大致改經彌敦道、梳士巴利道、紅磡繞道、紅磡道、庇利街、馬頭圍道、土瓜灣道、承啟道和承豐道一帶，同時建議增設清晨由啟德開往大角咀的巴士服務。

- (iii) 視乎乘客需求，署方建議加強現時來往屯門寶田邨至紅磡站的九巴第 260X 號線的班次服務，為油尖旺區的居民往返屯門提供更加頻密的巴士服務。
- (iv) 因應部分巴士路線的乘客量持續偏低，建議將現時來往尖沙咀麼地道至赤柱市場的城巴第 973 號線由星期一至五全日服務改為於繁忙時間提供服務，而星期六、日和公眾假期的服務則維持不變。

7. 委員的意見及查詢綜合如下：

- (i) 第 N20 號巴士路線的載客量只有 5% 左右，延長現有路線會增加頗多行車時間，查詢實際用時和會否進一步減低乘搭意欲，運輸署有否數據顯示有關調整可增加載客率。
- (ii) 近年彌敦道沿途經常有巴士脫班。現時乘客習慣查看巴士公司的應用程式或巴士站的到站時間預報系統。委員舉例有關程式顯示第 6 號巴士將於兩分鐘後到站，但實際並無巴士到站，使候車的乘客鼓譟，而有關應用程式顯示巴士繼續駛往下一個站。委員要求巴士公司解釋第 3C 和第 52X 號巴士路線的脫班問題及詢問巴士公司如何應對類似問題。

8. 城巴代表回應如下：

- (i) 現時使用第 N20 號巴士的乘客數量偏低，期望修訂服務範圍後，擴展至彌敦道沿線和尖沙咀、紅磡、馬頭圍道、土瓜灣道一帶，可以增加該巴士路線在油尖旺區的覆蓋率，從而吸引更多乘客；另增設清晨班次，服務上通宵班的乘客。

- (ii) 雖然行車時間有所延長，但油尖旺區商店和食肆林立，可吸納住在九龍城區的夜歸乘客，相信有關改動有利巴士服務的持續發展，另外，預計深宵時分的路面交通較為暢通，不會構成太大影響，尤其是現時只有少量乘客使用這條路線。
- (iii) 城巴的實時抵站時間查詢系統準確度十分高，部分在中途站開出的特別班次屬於車務上的調動。

9. 九巴代表回應如下：

- (i) 備悉委員對手機應用程式的意見。
- (ii) 九巴的巴士到站時間預報系統會自動分析行車異常緩慢的巴士數據，然後在預報時間顯示「行程受阻」或受影響路段的相關訊息。交通擠塞、交通燈號、乘客上落巴士所需的時間、交通意外、臨時車務調動等多項因素都會影響巴士實際和預測到站時間的吻合程度。九巴積極提醒員工將臨時車務資料上載至系統，以便乘客掌握最新資訊。
- (iii) 九巴盡力為乘客提供最佳資訊，平衡技術和運作的可行性，現正進行系統提升，研究顯示更多行駛中遇上突發情況的巴士訊息，積極提升準確性，將在本年度上半年公布更多有關計劃的消息。
- (iv) 委員提及的情況或涉及多項因素，歡迎委員就個別事件通知巴士公司，以便九巴作積極改進。

10. 委員的意見及查詢綜合如下：

- (i) 委員分別接獲市民對第 2E 號和 3C 號巴士路線經常脫班的投訴，市民動輒須等 30 至 40 分鐘才有巴士到站。
- (ii) 接獲有關第 202E 號和 203E 號巴士的投訴，眾多學生須於繁忙時段久候 30 分鐘一班的巴士，建議在繁忙時段增設班次。

- (iii) 巴士到站系統未能實時反映車務狀況，並不理想，現時網上叫車服務可以實時看到車輛的所在位置和預計到達時間，以及是否停靠在交通指示燈前或遇上交通意外，查詢有關技術可否應用至巴士的預計到站時間系統上，巴士公司是否遇有障礙，抑或已考慮改善有關功能並於今年落實。
- (iv) 查詢巴士的到站預報系統的實際運作是否根據以往的行車數據以人工智能技術估算到站時間，抑或利用全球定位系統定位技術，若是後者，則不可能出現脫班情況，除非巴士公司在系統增設不存在的班次，相關行為涉及造假。有關問題並非巴士到站準時與否，而是消失的班次。
- (v) 若巴士公司採用的全球定位系統系統未能實時反映巴士的到站時間，會否考慮採用內地的北斗技術，或能更準確反映巴士的實際位置，另查詢平均每日脫班的巴士數量，建議巴士公司檢討問題。
- (vi) 建議運輸署監督巴士公司的脫班問題。
- (vii) 贊成增設第 N20 號線清晨 5 時 10 分的班次，查詢如載客量有所上升，巴士公司會否因應居民的要求增加班次，另外，現時最夜班次為午夜 12 時 50 分，希望有關方面考慮提供巴士服務給有夜歸需要的市民。
- (viii) 不反對本年度的巴士路線計劃，但就運輸署並無檢討行駛海泓道和大角咀區的巴士服務表示失望。油尖旺區的市民主要居住在大角咀、海泓道一帶，多年來希望加密第 2E、12、16、18、20、31B 和 914 號等巴士路線的班次，眾多學生於上學、放學期間使用這些巴士路線，繁忙時段的需求尤為殷切。但本年度的巴士路線計劃沒有就上述提及的巴士路線進行檢討或改善，建議署方和巴士公司作出改善。
- (ix) 增加班次除了可以服務市民外，對交通運輸系統亦甚為重要，希望運輸署和巴士公司考慮這些因素。

- (x) 查詢巴士公司會否與委員落區視察，以檢討運行情況。

11. 九巴代表回應如下：

- (i) 九巴作為巴士服務營辦商，一直有密切留意海泓道和大角咀區的巴士服務能否滿足乘客需求，並會繼續留意相關情況，按需要與運輸署商討改善服務的安排。
- (ii) 第 203E 號線的一名車長於 3 月 11 日早上臨時缺勤，故班次上有所調整，巴士公司已提醒外勤同事注意改善服務，適時作出調整。
- (iii) 巴士到站時間預報系統未必可反映真實路況，九巴積極在預報系統加上行車受阻和受影響路段的資訊，供乘客參考。脫班的情況或緣於交通意外導致巴士未能駛至。
- (iv) 九巴會參考和研究委員的建議作出改善，例如可透過手機應用程式提供更多有關突發事件的資訊。

12. 城巴代表回應如下：

- (i) 本年度的巴士路線計劃提及的巴士調整服務只是其中一部分經過檢討後作出改善的路線，不等於文件以外的巴士路線沒有經過檢討。
- (ii) 身為專營巴士公司，城巴亦有提供油尖旺區的巴士服務，不時檢討委員提及的第 20 和 914 號巴士路線、經過油尖旺區的 7 字頭巴士路線、往返將軍澳和過海的路線等。
- (iii) 第 914 號線城巴營運的班次絕少出現脫班情況，在正常運作下可滿足乘客需求，城巴會繼續分析數據和探討有否需要作出調整，以符合乘客量的變化，並會視乎需要跟運輸署商討調整方案。

13. 委員的意見及查詢綜合如下：

- (i) 油尖旺區的塞車問題嚴重，不時發生交通意

外，委員明白行車受阻的情況，可理解巴士延遲三、四分鐘到站，系統會自動調整到站時間。

- (ii) 強調委員關注的是脫班問題，例如巴士到站時間預報系統顯示下一班巴士將於兩分鐘後到站，但數分鐘後顯示該巴士已到站並離開，下一班次為 25 分鐘後，而該消失的巴士則繼續向前行駛，有關情況並非緣於塞車或路面情況，而是整架車消失了，查詢是系統造假還是出錯。
- (iii) 不認同第 914 號線是很準時的班次，該巴士路線以脫班嚴重見稱。

14. 城巴代表回應如下：

- (i) 可研究問題，強調城巴提供的巴士班次合理。
- (ii) 城巴監察巴士的班次服務，若有加設班次會實時反映，並會顯示到站時間。

15. 九巴代表回應如下：

- (i) 九巴絕對不會造假，解釋巴士因路面的交通情況而不能到站，但相關巴士確有開出，另外系統亦可能出錯。
- (ii) 建議委員就個別事件向九巴反映，九巴正努力提升巴士到站時間預報系統，方便市民使用。

16. 主席宣布結束討論此議項。

**議項三：關注大角咀(維港灣)公共運輸交匯處 往來廣華醫院及九龍城的公共交通安排
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 9/2024 號文件)**

17. 主席表示，運輸署和城巴就第 9/2024 號文件的書面回覆(附件一及二)已於早前電郵至各位委員備覽。他繼而歡迎城巴營運及工程主管(九龍及新界)龔樹人先生、總策劃主任盧仲勤先生和助理企業傳訊主任陳樂軒先生。

18. 提呈委員補充第 9/2024 號文件內容，第 20 號巴士的總站原設於維港灣巴士總站，早前更改總站至深水埗海達邨後，區內居民反應甚大，接獲部分長者反映他們本身會乘搭第 20 號巴士前往廣華醫院覆診，但現須步行一段路至奧運站匯豐中心的巴士站或奧海城二期帝柏海灣的小巴士站，查詢有否機會在維港灣增設巴士站，方便該區居民一如以往乘搭第 20 號巴士前往廣華醫院。

19. 城巴代表回應如下：

- (i) 備悉委員的意見。
- (ii) 第 20 號線自去年四月擴展服務至南昌一帶，加強大角咀一帶的交通連繫，城巴亦檢視由大角咀(維港灣)公共運輸交匯處步行至沿線的巴士站，沿途設有蓋通道。
- (iii) 城巴第 20 號線屬九龍區幹線，路線頗長，若途經維港灣巴士總站會延長行車時間。傾向維持現有服務，以較為直接的路線盡量服務更多居民，城巴會監察路線的營運情況，不時作出檢討。

20. 委員的意見及查詢綜合如下：

- (i) 曾以剛才城巴回應的理由安撫受影響居民，即經天橋步行至另一個巴士站約需 10 分鐘，沿途有瓦遮頭，但對於使用拐杖的長者而言，步行時間長達 20 至 30 分鐘，而該巴士的班次較疏，由步行至上車或已花了 40 分鐘，十分辛苦。
- (ii) 運輸署的書面回應指出乘客由維港灣步行八分鐘即可前往匯豐中心的巴士站，但浪澄灣等屋苑的居民前往該處需 10 多分鐘，對長者而言是頗大的負擔。
- (iii) 明白城巴在路線上的考慮，但第 20 號巴士路線沿途經過眾多學校和醫院，是區內重要的學校線和醫院線，有關路線改動大大影響奧運站、海輝道、海帆道一帶居民的出行需求，建

議城巴起碼考慮在特定時段如上下班、上下課及醫院門診開放的時間增設途經維港灣的班次，以回應居民的部分訴求，相信對巴士服務不會構成很大影響。

- (iv) 查詢調整巴士路線的動機是否緣於新屋苑落成，預計客量會高於現時奧運的居民。
- (v) 認同可平衡兩個巴士站居民的需求，建議增設巴士副線，而非側重於其中一邊。
- (vi) 城巴剛才回應若第 20 號巴士路線途經維港灣會增加行車時間，惟解釋延長第 N20 號巴士路線時則稱雖增加行車時間，但可提升覆蓋率，使更多人受惠及增加客源。委員認為城巴持雙重標準，自圓其說，相關理據未能使委員信服。

21. 城巴代表回應指第 20 號線的調整是在過去兩年路線重組計劃之中的其中一個建議項目，理解有關變動或不便維港灣一帶居民，城巴作決定時考慮了整個大角咀、富榮和深旺道的路線網絡，在接獲委員的意見後，會適時研究優化方案。

22. 主席宣布結束討論此議項。

議項四：要求 A20 巴士恢復全日服務 便利富榮花園及海泓道一帶居民往來機場
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 10/2024 號文件)

23. 主席表示，運輸署和城巴就第 10/2024 號文件的書面回覆(附件三及四)已於早前電郵至各位委員備覽。他繼而歡迎：

- (a) 運輸署高級運輸主任/油尖旺梁國民先生和運輸主任/油尖關鎧慧女士；以及
- (b) 城巴有限公司(“城巴”)營運及工程主管(九龍及新界)龔樹人先生、總策劃主任盧仲勤先生和助理企業傳訊主任陳樂軒先生。

24. 提呈委員補充第 10/2024 號文件內容：

- (i) 早年幾經爭取第 A20 號巴士路線行經海泓道，方便附近居民往返機場，但在疫情和航運減少的情況下，巴士公司在 2020 年 10 月暫停相關服務，之後於 2023 年 11 月 4 日開始提供三班由早上 6 時 30 分至 8 時 30 分前往機場的巴士服務，以及三班由晚上 10 時至凌晨 12 時前往市區的巴士服務，但以往由早至晚皆提供服務。
- (ii) 隨着航運陸續恢復，許多油尖旺區的市民有往返機場的需要。居民不理解為何巴士公司並無提供正常時間的班次，即早上九時至晚上九時，以服務海泓道一帶的乘客。若巴士公司的巴士或車長不足，則情有可原，但事實並非如此。
- (iii) 巴士公司建議乘客步行至櫻桃街或乘搭第 20 號巴士前往深旺道，再轉車往返機場。他認為有關建議不便攜帶行李的乘客，絕非方便市民的方案，認為許多市民不能接受巴士公司的回覆。
- (iv) 越來越多市民前往港珠澳大橋，但第 A20 號巴士路線的服務影響市民出行。

25. 城巴代表回應如下：

- (i) 設立第 A20 號巴士路線的其中一個功能是服務大角咀渡船街一帶的街坊，但在通車一段時間後，數據反映乘客量偏低，因而大規模檢討整個九龍區的機場巴士網絡，曾與運輸署和相關議會商討第 A25、A23 號等路線，並於過去數年的巴士路線計劃落實。相關巴士服務已在機場客運量逐漸恢復的同時陸續推出，前述兩條巴士路線的班次未必頻密，正逐步增加班次。
- (ii) 第 A20 號巴士路線的改動經過充分討論，覆蓋位置比第 A23、A25 和 A21 號線高。
- (iii) 若數據理想，城巴會維持相關巴士服務；但若周邊路線表現較佳及具備持續性，城巴會適時

增加周邊的巴士服務。

- (iv) 第 A23 和 A25 號巴士路線途經油尖旺區，而第 A21 號巴士路線亦途經富榮一帶，居民可乘搭這些巴士路線前往機場或港珠澳大橋，或選擇符合機場快線巴士八達通轉乘優惠的方案，例如可由第 A21 號巴士轉乘第 E21 或 E21D 號巴士往返奧運站周邊的小區，亦可以乘搭第 A21 號巴士接駁第 20 號巴士前往相關小區。
- (v) 城巴會按需要研究其他配套和方案，包括調整第 A20 號線的服務，方便各個小區的市民出入機場和港珠澳大橋。

26. 委員的意見及查詢綜合如下：

- (i) 富榮花園、海泓道一帶，尤其是大角咀道有眾多屋苑，並無 A 系列機場巴士行駛，過去已爭取一段時間，查詢巴士公司會否考慮作出調整。
- (ii) 部分大角咀區域完全沒有返程的機場巴士，建議恢復第 A20 號巴士路線的班次，並在大同新邨、港灣豪庭、紀律部隊宿舍等需求殷切的位置增設巴士站，以及整合路線，有關做法不但方便居民，載客量亦會比現時高。
- (iii) 剛才城巴提及會觀察第 A20 號線在清晨和晚間的載客量，視乎乘客需求而決定是否繼續營運，建議城巴恢復全日服務並觀察半年的數據再作決定。清晨及深夜的載客量不及一般時間，質疑巴士公司故意不提供一般時間的巴士服務，以便日後取消相關巴士路線。
- (iv) 雖然奧運站是機場快綫沿線，但奧運站並非地鐵站，許多乘客需要轉乘，另外機場快綫的車費亦相對高昂，故附近居民對前往機場的第 A20、A21 號等路線有需求。
- (v) 現時前往機場的第 A21 號巴士會途經奧海城一期、二期、三期及大角咀，但並無提供回程服務，查詢巴士公司會否考慮重整第 A21 號巴士路線，提供途徑奧海城一帶的回程服務，滿足市民需求和達到維持路線營運的載客量。

- (vi) 海泓道、海富苑的居民經常使用第 A20 號巴士的服務，或未能勸說他們手推行李步行至第 A21 號巴士站，有重新檢討路線的空間。
- (vii) 市民並不清楚巴士是否途經部分巴士站。城巴未有通知乘客第 A20 號巴士路線僅提供清晨和晚間服務，以致居民不清楚相關狀況。
- (viii) 第 A25 號巴士路線在柯士甸站才駛出高速路，查詢巴士公司會否考慮調整經過海泓道一帶才駛出高速路，以滿足部分乘客的需求。
- (ix) 前往機場的乘客主要是機場職員或到外旅遊的人士，巴士公司可考慮在長假期等繁忙時段增設巴士路線，例如部分在彌敦道前往大嶼山的車輛只在星期日行駛，而平日的服務則不必如此頻密，認為這是一個雙贏局面。

27. 城巴代表回應如下：

- (i) 三班清晨機場巴士的安排是因應前往上海、北京、日本和台北的最早航班時間。機場巴士已運作逾 20 年，所得數據顯示這是最繁忙的時段，而 7 時 30 分為上班機場員工上車的高峰時間，城巴在設計重新投入服務的初階段，先恢復最繁忙時段的班次，以觀察需求。
- (ii) 另外，晚上 11 時正值機場員工下班，亦是許多內地或短途東南亞的返程航線的高峰，城巴根據高峰期的數據調整路線安排。
- (iii) 明白委員關注海泓道周邊的巴士服務，但該處位置較偏，居民前往機場的需求並不穩定。
- (iv) 城巴有 20 多年的數據支持，清楚知道乘客的出行習慣和高峰時期，奈何疫情後的航班並未恢復至疫情前的水平。城巴會根據機管局和運輸署的數據以及航班恢復的情況，評估下一階段恢復服務的班次，方便居民出遊，亦需平衡低接載率的車輛在繁忙的油尖旺道路上行走的影響。
- (v) 城巴會考慮委員提出的意見，但現時客流不足，希望在有數據支持的情況下研究出更佳方案，會再與運輸署研究。

28. 主席宣布結束討論此議項。

議項五：建議運輸署增加油麻地停車收費錶位(俗稱「咪錶位」)
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 11/2024 號文件)

29. 主席歡迎：

- (a) 運輸署高級運輸主任/油尖旺梁國民先生、工程師/旺角及油麻地江逸輝先生和工程師/策劃2何文軒先生；以及
- (b) 路政署區域工程師/油尖胡濬男先生和署理區域工程師/旺角葉沛林先生。

30. 提呈委員補充文件內容，表示油尖旺區泊車位不足、違例泊車問題嚴重，現根據實際情況，提呈文件建議具體方案，永星里的士站佔據一半道路，但長久以來沒有的士停靠，只有大量私家車於後方等候收費錶位，建議相關部門將使用率偏低的士站改作收費錶位。

31. 運輸署代表回應如下：

- (i) 根據署方數據顯示，2023年區內提供約20,600個路旁泊車位，包括短期租約用地停車場和私人停車場提供的非路旁泊車位，較五年前(即2019年)減少約50個車位。
- (ii) 油麻地停車場大廈於2021年遭拆卸，減少的泊車位由區內的短期租約用地停車場填補。但地政總署於2023年收回洗衣街一幅商業用地，該位置原提供約70個泊車位的短期租約用地停車場，於同年停止服務。另外，一個於連翔道、渡華路的短期租約用地停車場提供約230個泊車位，早前因營運商不續約而停止服務，地政總署現準備招標工作。
- (iii) 理解油尖旺區的泊車需求，署方會平衡交通流量、上落客貨活動、泊車需求等各項因素，於適合位置設置路旁泊車位。

- (iv) 油尖旺區在 2020 至 2023 年一共新增了 130 個泊車位，並會繼續於區內尋找適合增設路旁泊車位的地點。

32. 路政署代表回應指，路政署屬工務部門，負責興建、維修公共道路和附屬設施，若運輸署認為有進行改善工程的必要，會向路政署發出施工通知書。若路政署在進行可行性研究後發現方案可行，運輸署會委托路政署建造。

33. 運輸署代表回應如下：

- (i) 署方就永星里的士站進行調查，發現個別時間的空置率較高，但早晨時段仍有的士停靠接客，稍後會諮詢商會和跟進永星里的情況，以作更佳調動，亦會與工程師部門檢視不同地點的使用情況。
- (ii) 署方不時接獲各方就其他的士站使用率偏低的反饋，會向的士商會反映、進行諮詢和調查，望能作更好的用途。

34. 委員的意見綜合如下：

- (i) 市民對油麻地舊區的泊車位需求高。油麻地停車場停用後，周邊泊車位不足，運輸署增加的泊車位多位於尖沙咀海旁一帶。渡華路停車場因沒有營運商而停用，不便市民。
- (ii) 接獲市民反映油麻地街市周邊沒有泊車位，而附近位於炮台街的則全是貨車位，建議部門參考官涌市政大廈，提供以半小時收費的私家車停車位，提高日間流轉使用率，亦可考慮搬移貨車停車位或調整停車位種類的比例，以滿足市民需求。

35. 運輸署代表回應如下：

- (i) 為配合中九龍幹線工程，油麻地停車場大廈被拆卸，工程完結後會與相關部門檢視相關用地的用途，另炮台街、甘肅街一帶受工程影響現

正實施臨時交通措施，部分道路遭封閉，署方會探討加設泊車位的可行性。

- (ii) 油麻地街市、炮台街附近一帶收費錶位不足，署方會檢視可否於該處增加數個收費錶位。

36. 委員的意見及查詢綜合如下：

- (i) 部門回應調整泊車位涉及多個程序，查詢實際所需時間。以永星里、炮台街為例，若建議可行，需時多久才能正式設置泊車位，是否需時一年半載。
- (ii) 預計中九龍幹線於兩年內投入服務，建議部門及早開始規劃泊車位和準備預案。
- (iii) 該區對大型停車場的需求較大。中九龍幹線為隧道，與路面有一定距離和空間，與其使用泥土填充，不如善用該空間作不同用途，有助提高社區效益，如設置活動室、地底停車場等。

37. 運輸署代表回應如下：

- (i) 備悉委員的建議，會與相關部門研究泊車位及停車場的情況。
- (ii) 解釋設置收費錶位的流程：運輸署會先準備圖則標示建議增設收費錶位的位置，透過油尖旺民政事務處（“民政處”）進行地區諮詢。若無接獲反對意見，署方會向承建商發出施工通知書及查詢預計工期。確實時間須視乎地區諮詢的長短和承建商建造收費錶位所需的時間。

38. 主席宣布結束討論此議項。

議項六：關注區內行道樹生長情況 建議修補或重鋪不平路面
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 12/2024 號文件)

39. 主席表示，康樂及文化事務署（“康文署”）提交的書面回覆(附件五)已於早前電郵至委員備覽。他繼而歡迎路政署署理區域工程師/旺角葉沛林先生。

40. 提呈委員補充文件內容：

- (i) 接獲居民反映，區內一些行道樹的樹根擠破路面，導致行人路磚凸起，長者和輪椅使用者尤其容易發生意外，期望路政署加強巡查。
- (ii) 詢問路政署是否設有定期巡查機制，檢視路面狀況。

41. 路政署代表回應如下：

- (i) 署方非常重視轄下公共道路，包括行人道、附屬道路設施等的維修及保養工作。
- (ii) 署方定期派員巡查公共道路，會根據行人路整體路段的最新路面狀況，如路面出現局部不平的程度及分布、路磚的防滑度、車輛出入通道的損壞情況、行人路暢達度、行人流量等因素，規劃行人道維修保養工作。
- (iii) 路政署設有既定機制，會視乎有關行人路位置、行人流量等，安排每七天至三個月一次的例行巡查，並適時進行維修。
- (iv) 署方每六個月為轄下的公共道路包括行人路進行詳細檢查，收集路面和結構狀況的數據，以規劃中期及長期的行人路維修工程。
- (v) 路政署會即時跟進路面不平的反饋，檢查和評估相關位置，亦會在有需要進行維修的位置盡快採取跟進行動，如檢查、圍封和修葺。

42. 委員詢問路政署有否跟進提呈文件提及兩個發現地底樹根的位置。

43. 路政署代表回應如下：

- (i) 署方已就麥花臣球場對出的行人路路口情況與康文署溝通，已協助康文署檢查路磚下樹根的狀況，署方亦已使用其他物料鋪平凹坑或坑洞。

- (ii) 油麻地窩打老道近華仁書院對出行人路未有出現凹坑或坑洞，暫無即時危險，亦沒有接獲路磚損毀的投訴。

44. 委員表示部分樹木於生長初期並無問題，但之後根部會越來越粗壯，查詢康文署在路旁種植這些樹木是否適合、如何揀選栽種於行人道旁的樹木品種，以及會否進行修剪等措施。

45. 主席表示康文署未有委派部門代表出席，請他們提供會後書面回應，宣布結束討論此議項。

(會後補註：康文署回應，過去香港的城市發展沒有預留足夠空間給樹木生長，在一些早期規劃及發展的地區(如油尖旺區)，道路普遍較狹窄，樹木只能在樹槽或花槽內種植。由於這些樹木生長空間不足，成熟的大樹為保持其穩固和平衡生長，根部的發展有時會掀起行人路的路面。由於樹根的主要作用是令樹木保持穩固，以及儲存、吸收和傳送養分，修剪樹根會令結構根受損，影響樹木的穩定性。我們應盡量避免破壞成齡樹的生長空間或環境造成的不良影響。若樹根直徑大於 25mm，均不建議切除。但康文署每年均會為本署護養樹木進行風險評估，並在有需要時進行適當的樹木護理，包括除去有結構缺陷的部分、枯枝或有危險的樹枝；移除可能會干擾行人或車輛，或阻擋標誌或街道照明的較低樹枝及生長至建築物的枝幹等修剪工作，以減低樹木的風險。

另外，康文署在考慮補種樹木時，會根據發展局相關的種植指引，因應現場不同環境因素，以及樹木本身的功能等因素考慮樹木品種，以確保在合適地方種植合適的樹木。如該等地方沒有足夠空間供樹木生長，會考慮減少樹木的數目。

詳情可參考發展局綠化、園境及樹木管理組的《街道選樹指南》選擇街道樹種（發展局網頁連結：

https://www.greening.gov.hk/filemanager/greening//tc/content_118/Full_report.pdf

就現有道路旁相對大型樹木是否配合現時環境，發展局於 2022 年 9 月底成立專責小組，現正檢討現行的路旁植樹空間指引和要求，探討處理方向，開發及識別適用於本地的合適性及可持續性評估方法及評分系統，為各類情況制定適當的改善措施，預計 2025 年完成。）

**議項七：建議進行整體改善工程 跟進油麻地行人路路面不平狀況
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 13/2024 號文件)**

46. 主席歡迎：

- (a) 香港警務處（“警務處”）油尖區行動主任/總督察何芷妍女士和油尖區交通隊主管蔡冠昇先生；
- (b) 運輸署工程師/策劃 2 何文軒先生；以及
- (c) 路政署區域工程師/油尖胡濤男先生。

47. 提呈委員補充文件內容：

- (i) 區內商販推貨等行為導致油麻地的路面長久凹凸不平。
- (ii) 居民反映碧街、廣東道、渡船街、新填地街一帶的行人路面逐漸惡化。
- (iii) 感謝路政署在接獲意見後積極安排修補，惟最近修補的質素下降，以修補後的碧街為例，混泥土表面凹凸不平、布滿沙石等，對長者和行動不便的人士構成影響，查詢路政署會否監管承辦商的質量。
- (iv) 建議署方就部分質素較差的路面進行大面積的整體改善工程，有助提升整段路的平整度。

- (v) 於行人路上運行的電動唧車對行人構成風險，建議部門着手研究相關規管。

48. 警務處代表回應如下：

- (i) 警方首要考慮路人的安全，但監管不恰當使用電動唧車有一定難處。根據《道路交通條例》，在道路上使用未經登記及領牌的車輛即屬違法，惟電動唧車是處理貨物的設備，並不需要依照《道路交通(車輛構造及保養)規例》的規定登記及領取牌照。因此，即使個別人士不當使用電動唧車，警方亦不能根據《道路交通條例》作出檢控。
- (ii) 警方認為除執法外，相關部門可加強宣傳教育。例如民政處於1月31日牽頭派發傳單，提醒果欄從業員不要放置工業起卸工具於行人路。相關宣傳教育可包括如何正確使用電動唧車的資訊，從而教育從業員不應把電動唧車用作移動工具。

49. 路政署代表回應如下：

- (i) 在接獲行人路面不平的投訴時，署方會即時處理，一旦發現路面出現凹陷或坑洞等危及市民安全的情況時，會即時設法完成維修。
- (ii) 在處理路面大面積不平及未能即時維修的情況時，署方會作小型的緊急維修，並視乎情況與運輸署、警察交通部、果欄商戶等持分者協調再安排維修。

50. 委員的意見及查詢綜合如下：

- (i) 現時並無針對電動唧車的規管，認同教育宣傳有一定作用，但相關部門須設法解決問題。
- (ii) 在果欄運作的電動唧車所堆積的貨物比人還高，駕駛員雙腳離地，站在或坐在唧車上於行人路快速駛向倉庫，有關狀況並不理想。

- (iii) 碧街、登打士街中間的廣東道、東安街及渡船街的混凝土和石磚路出現凹凸不平或破損，相信是電動唧車大量載貨引致，對途人構成風險。即使路政署因應市民訴求作出維修，電動唧車隨後亦會再次損壞路面，不斷循環，情況並不理想，建議路政署考慮改用其他維修物料，提升耐用程度。
- (iv) 碧街、廣東道及渡船街之間接近民居等路面破損嚴重，每走數步便有一個坑洞，如渡船街順利大廈對出的行人路磚凹凸不平，居民反映容易扭傷腳，建議署方進行整體維修。建議部門檢視上述路段，以及考慮提升路磚的質量和承重量。
- (v) 德昌里部分五金舖前加設鋼板，方便推運，亦可保護路邊，建議加強向倉庫和搬運工人的宣傳，以保障市民安全和善用公帑。
- (vi) 曾於上屆區議會討論電動唧車於行人路上行駛的問題，警民關係組亦曾到新填地街進行勸喻教育。

51. 警務處代表回應，警方十分關注行人道路安全。除了《道路交通安全法條例》外，警方會研究可否應用其他法例於特定情況，如《簡易程序治罪條例》，但實際執法則需視乎每宗案件的情況而定。

52. 路政署代表表示相信電動唧車載貨不會對現時使用的混凝土及路磚的受力及質量構成問題，署方會繼續檢視委員提及的路段路面不平的問題，以優化質量。

53. 主席宣布結束討論此議項。

議項八：其他事項

- (一) 資料文件—運輸署/路政署過去兩個月內完成、正在施工或規劃中的區域交通改善工程項目及時間表(截至 2024 年 2 月 28 日)
(油尖旺區議會交通運輸委員會第 14/2024 號文件)
-

54. 委員備悉資料文件的內容。

55. 餘無別事，主席宣布議事完畢，會議於下午 3 時 58 分結束。下次會議訂於 2024 年 5 月 16 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。

油尖旺區議會秘書處
2024 年 3 月

關注大角咀（維港灣）公共運輸交匯處往來廣華醫院及
九龍城的公共交通安排

運輸署回覆如下：

本署在規劃公共運輸服務網絡，包括考慮新增巴士路線或調整現有巴士路線時，會審視現有公共交通服務的網絡、乘客需求、服務調整對原有乘客的預期影響、可能帶來的交通負荷及資源運用等相關因素。由於香港的道路及運輸資源有限，我們鼓勵市民選擇現有的公共交通服務，從而提高公共運輸服務的營運效率。

現時，於海帆道及海輝道一帶前往廣華醫院的乘客，可步行約 8 分鐘往深旺道匯豐中心外的巴士站，乘搭城巴第 20 號線(啟德(沐安街) - 長沙灣(海達))；或沿天橋步行約 10 分鐘往櫻桃街海桃灣外，使用專線小巴第 12S 號線(帝柏海灣 - 旺角東站)。

至於由維港灣前往九龍城一帶的乘客，可直接於大角咀（維港灣）公共運輸交匯處乘搭途徑九龍城的九巴第 13D 號線(維港灣 - 寶達)、專線小巴第 46 號線(維港灣 - 麗晶花園)或專線小巴第 70 號線(維港灣 - 鑽石山站)。

考慮到更改城巴第 20 號線的行車路線繞經大角咀（維港灣）公共運輸交匯處，會增加該路線的行車時間及影響現有乘搭該線的乘客，本署需小心研究有關建議，現階段沒有計劃更改城巴第 20 號線的行車路線。

本署感謝並備悉你對城巴第 20 號線的意見，並會繼續密切監察往來上述目的地的乘客需求，在檢視路線安排時與其他所收到的意見一併作出考慮。

謝謝你對公共交通運輸服務的關注。

2024 年 3 月

檔案編號：CCM/S/498/24

敬啟者：

有關：關注大角咀（維港灣）公共運輸交匯處往來廣華醫院及九龍城的公共交通安排

多謝 貴會早前就上述事宜來函轉達議員意見，現謹覆如下：

我們已備悉有關意見。配合長沙灣西一帶發展及海達公共運輸交匯處啟用，城巴 20 號線由去年 4 月底起擴展服務至南昌及海達，提供往來海達邨、南昌、大角咀、油麻地、九龍城及啟德的服務。城巴知悉居民對往來海帆道/海輝道/大角咀(維港灣)總站一帶及廣華醫院/九龍城一帶的巴士服務需求，會密切監察各線的營運情況，適時作出檢討及研究。

再次多謝 貴會對本公司服務的關注。

此致

油尖旺區議會

交通及運輸委員會

許德亮主席

城巴有限公司
企業傳訊及市務部 謹啟

2024 年 3 月 6 日

要求 A20 巴士恢復全日服務
便利富榮花園及海泓道一帶居民往來機場

本署回覆如下：

本署十分關注乘客對城巴第 A20 號線（紅磡站-機場（地面運輸中心））服務的需求。因疫情影響，該路線曾自 2020 年 12 月起暫停服務。隨著疫情過去，經本署一直要求巴士公司盡快恢復第 A20 號線的服務，城巴第 A20 號線於 2023 年 11 月 12 日恢復有限度服務，於每日早上 6:30 至 8:30 提供 3 班往機場班次及每日晚上 10 時至凌晨 12 時提供 3 班往市區班次。

隨著機場旅客數目上升，本署繼續與巴士公司密切聯繫，並一直要求城巴提升班次服務水平，按機場旅遊客數目及乘客需求逐步恢復第 A20 號線服務水平，為富榮花園及海泓道一帶乘客提供便捷往來機場的方案。城巴表示根據其最近的營運紀錄，有關路線的服務水平大致可配合乘客需求。城巴承諾繼續密切留意機場旅客數目及市民對巴士服務的需求，適時會就來往機場的巴士服務水平作檢討。

本署備悉議員對城巴第 A20 號線的意見，並會繼續與巴士公司密切監察該線的乘客需求，適時考慮調整巴士服務水平，以期為乘客提供適切的服務。

謝謝議員對公共交通運輸服務的關注。

2024 年 3 月

檔案編號：CCM/S/497/24

敬啟者：

有關：要求 A20 巴士恢復全日服務 便利富榮花園及海泓道一帶居民往來機場

多謝 貴會早前就上述事宜來函轉達議員意見，現謹覆如下：

我們已備悉有關意見。城巴一直與政府及機場管理局保持緊密溝通，按機場旅客的數目及乘客需求，逐步加強各區來往機場的巴士服務。城巴於去年 11 月起恢復 A20 號線於清晨前往機場以及深夜前往紅磡站的班次。在 A20 號線服務時間以外，海泓道一帶的乘客可以前往櫻桃街銘基書院對面的巴士站乘搭 A21 號線前往機場，乘客亦可以乘搭 20 號線於深旺道轉乘 E21 或 E21D 號線往返機場，使用八達通或指定電子支付工具的乘客可享轉乘優惠。翻查最近的營運紀錄，A20 號線現時的服務水平大致可配合乘客需求。我們會繼續密切留意機場旅客數目及市民對巴士服務的需求，適時與運輸署就來往機場的巴士服務水平作檢討。

再次多謝 貴會對本公司服務的關注。

此致

油尖旺區議會

交通及運輸委員會

許德亮主席

城巴有限公司
企業傳訊及市務部 謹啟

2024 年 3 月 6 日

康樂及文化事務署

油尖旺區議會

交通運輸委員會

關注區內行道樹生長情況 建議修補或重鋪不平路面書面回應

康樂及文化事務署(康文署)就題述文件提問的回覆如下：

1. 對於區內的樹木情況，部門是否有巡查的機制？跟進修補或重新鋪砌不平路面的成效如何？

回覆：康文署按照發展局所頒布的「樹木風險評估及管理安排指引」，每年在風季來臨前為轄下的樹木進行風險評估，並會定期派員巡查轄下公共道路旁的樹木，以適時進行所需的樹木護養工作，包括治理蟲害、修剪和移除對公眾安全有威脅的樹枝或整棵樹木等。

康文署主要負責路旁樹木的護養工作。修復路面主要由路政負責。一般而言，當路政署察覺到樹根往地面生長而引致路面地磚出現凸起的情況，會聯絡康文署提供協助。康文署會連同路政署檢視及考慮各種相關情況，包括樹木生長狀況、實際環境因素、行人及交通等因素後，制訂可行的解決方法，例如擴大樹穴後重鋪路面，讓樹根有合適的生長空間，以免令地磚凸起。

2. 建議加強對於人流量較高的道路進行定期巡查，及時對不平路面加上告示或圍封，並盡快安排修補或重新鋪砌。

回覆：由相關部門回覆。

康樂及文化事務署
油尖旺區康樂事務辦事處
2024年3月