

九龙城区议会辖下
交通及运输委员会
第二十一次会议记录

日期：2023年5月4日(星期四)
时间：下午2时30分
地点：九龙城民政事务处会议室

<u>出席者：</u>	<u>出席时间</u>	<u>离席时间</u>
主席：何华汉议员	会议开始	会议结束
副主席：何显明议员, BBS, MH	会议开始	会议结束
委员：张景勋议员	下午2时32分	会议结束
黄国桐议员	会议开始	会议结束
吴宝强议员, MH	会议开始	会议结束
左汇雄议员, MH	会议开始	会议结束
林德成议员, MH	会议开始	会议结束
杨永杰议员	会议开始	下午3时44分
李慧琼议员, GBS, JP*	会议开始	下午3时09分
潘国华议员, JP	会议开始	会议结束

注(*)：按《九龙城区议会会议常规》第52(5)条的规定，议员须在会议上与会达四十五分钟或会议时间的一半(以较少者为准)，方获计算曾出席会议。因此，在区议员出席记录中，李慧琼议员不会获计算曾出席是次会议。

秘书：周栢汉先生 九龙城民政事务处行政主任(区议会)1

缺席者：梁婉婷议员
杨振宇议员

<u>列席者：</u>	
廖淑芬女士	九龙城民政事务处高级联络主任(地区联络)2
陈逸坚先生	九龙城民政事务处高级联络主任(地区联络)3
汤洛彤先生	运输署高级运输主任/九龙城
庾嘉嘉女士	运输署高级运输主任/启德及九龙湾
黄臻先生	运输署工程师/红磡
李汉阳先生	运输署工程师/九龙城
伍志成先生	香港警务处九龙城区交通队主管
朱志伟先生	香港警务处秀茂坪区交通队主管
叶沃增先生	路政署区域工程师/红磡

应邀出席者：

议程七	郭浩文先生	香港铁路有限公司助理对外事务经理
	黄伟鸿先生	香港铁路有限公司高级对外事务主任
议程九	姜民汉先生	九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(车务)
	黎嘉朗先生	九龙巴士(一九三三)有限公司高级营运支援主任
	禰嘉豪先生	九龙巴士(一九三三)有限公司助理经理(公共事务)

* * *

开会辞

交通及运输委员会(下文简称「交运会」)**主席**欢迎各位委员及各部门的代表出席交运会第二十一次会议。

2. 在开始商讨议程前，**主席**提醒各位委员按《九龙城区议会会议常规》(下文简称《会议常规》)的规定申报利益，若稍后讨论的事项与其物业业权、职业或投资等个人利益有所冲突，委员须在讨论前申报，以便他考虑是否须要请有关委员于讨论或表决时避席。此外，根据《会议常规》第37(1)条，委员会举行会议的法定人数为全体成员人数的一半。由于交运会有12名委员，会议期间当在席的委员人数不足6位，而又有委员向他提出，他便会立刻中止讨论。他又提醒与会人士关掉手提电话的响闹装置或将其改为震动提示，以免会议受到干扰。

3. **主席**表示在会议举行之前，秘书处收到梁婉婷议员按《会议常规》第52(1)条的要求，以附录 VI 的通知书向秘书呈交的缺席申请，理由为「产后需要调理身体」。他请委员审批是否接纳梁婉婷委员所呈交的缺席申请。

4. **主席**在咨询委员的意见后，宣布接纳梁婉婷委员所呈交的缺席申请。

议程一

通过第二十次会议记录

5. 主席宣布第二十次会议的会议记录无须修订，并获得委员会一致通过。

议程二

有关开通绿灯时车辆可于新柳街左转往漆咸道北方向问题事宜

(交通及运输委员会文件第 21/23 号)

6. 杨永杰委员介绍文件第 21/23 号，他表示经常有车辆在新柳街违法左转至漆咸道北，对行人构成危险。由于有关问题已持续多年，他要求更改该道路的交通安排，容许车辆于新柳街左转至漆咸道北，以保障行人安全。他又提出以下意见及建议：

- (i) 他表示部分不熟悉区内道路的司机于前往漆咸道北时误入新柳街后，需绕一大圈才能驶往漆咸道北，故有误入新柳街的司机会违法左转至漆咸道北；
- (ii) 为保障居民安全，他建议运输署考虑于道路设计及交通灯号的安排上作出调整，例如加设附属灯号，让误入新柳街的车辆可于该路口左转至漆咸道北，以减少交通意外；以及
- (iii) 他邀请署方及警方一同进行实地视察，以便讨论。

7. 运输署工程师/红磡黄臻先生回应，重点如下：

- (i) 现时新柳街有 3 条行车线，车辆只可直去或右转至漆咸道北，并不能左转至漆咸道北南行方向。署方曾派员实地视察及检视该处路口的 3 个「不准左转」交通标志，认为其位置合适并符合标准；
- (ii) 就容许车辆于新柳街左转至漆咸道北南行方向的建议，由于车辆已可经新柳街附近的三个路口，包括新围街、北拱街及鹤园街，左转至漆咸道北南行方向。而开通新柳街左转至漆咸道北，须为该路口的交通灯号增加一个阶段，此举会增加行人的等候时间及减少车辆的行车时间，加重漆

咸道北的交通负荷，署方因此未能接纳有关建议；以及

- (iii) 就有车辆违法左转的情况，署方已向警方反映，并促请警方加强执法。

8. **香港警务处九龙城区交通队主管伍志成先生回应，重点如下：**

- (i) 为加强道路安全，警方会调配装有流动拍摄及侦速仪器系统的警车在区内巡逻，配合使用流动录像执法，以打击违规行为并提升执法效能，改善驾驶人士的不良驾驶态度；以及
- (ii) 于 2022 年 10 月至 2023 年 3 月期间，新柳街与漆咸道北交界并没有发生交通意外。九龙城警区人员会持续留意有关情况，并会加强人员巡逻上述地点及采取适当的执法行动，保障道路安全。

9. **主席**作出总结，表示有关问题的着眼点应为保障市民安全，而非车辆是否可于新柳街左转至漆咸道北。有关问题已持续多年，惟仍未能得到解决。他希望署方研究杨永杰委员提出的解决方案的可行性，并与有关委员保持沟通。

议程三

有关反对小巴加价及建议分段收费事宜

(交通及运输委员会文件第 22/23 号)

议程八

要求本港全线小巴提供小童优惠

(交通及运输委员会文件第 27/23 号)

10. 由于议程三及八均与小巴收费有关，**主席**在征询委员的意见后，宣布一并讨论该两项议程。

11. **杨永杰委员**介绍文件第 22/23 号及 27/23 号，并有以下意见及建议：

- (i) 关于文件第 22/23 号，他表示 27M 及 28M 号线小巴提供来往旺角及何文田房屋署及学校一带点对点的服务，是许

多市民常用的出行选择。他认为相关小巴路线加价将迫使更多市民换乘铁路，令小巴路线客量更低，最终会因无法经营而停止运作；

- (ii) 关于文件第 27/23 号，他指出现时巴士设有学童优惠，却未见小巴为学童提供任何优惠，故要求小巴增设学童优惠以减少市民交通开支；
- (iii) 另外，他认为小巴于交通规划中扮演重要角色，运输署应循多方面协助小巴营办商生存；以及
- (iv) 他表示何文田的居民使用港铁前往旺角的路线迂回，有关小巴营办商应活用能提供点对点服务的优势，如开办特快线增加客量，从而提升竞争力。

12. **副主席**的意见及建议综合如下：

- (i) 他表示近期有业界人士呼吁以高薪吸引小巴司机入行以解决司机短缺的问题，令小巴营办商需以加价的方式补贴因司机薪酬上升而产生的额外开支。他认为引入更多海外劳工可更有效解决司机短缺的问题；
- (ii) 另外，近年油价持续高企，令小巴营办商需以加价补贴油价，因此他要求政府跟进油价高企的问题；
- (iii) 他表示小巴路线已多年没有作出检讨，因此他建议运输署应重新检视全港小巴路线的服务及营运情况，并调整部分路线；以及
- (iv) 他指出政府有补贴由香港铁路有限公司(下文简称「港铁公司」)及巴士公司提供的各种优惠，因此，他要求运输署积极考虑委员的意见，为小巴营办商提供补贴。

13. **李慧琼委员**表示政府现时的交通政策过份依赖铁路交通，令巴士及小巴的经营日益困难，她要求有关部门重新检讨交通政策，以改善铁路以外的交通工具的竞争力。

14. **林德成委员**的意见综合如下：

- (i) 他表示运输署应从源头检视小巴路线载客量低的原因，从服务及路线覆盖等各方面作出检讨；

- (ii) 他批评署方在规划或调整小巴路线时，没有从市民的角度考虑，令小巴服务不能方便市民，导致小巴营办商因载客量低而申请加价。他要求署方在规划或调整小巴路线时推行试验计划，让小巴路线更符合市民需求。

15. **运输署高级运输主任/九龙城汤洛彤先生回应，重点如下：**

- (i) 署方在处理小巴加价申请时会考虑包括营运状况、乘客量、营运成本、服务质素及乘客的接受程度等相关因素。由于小巴营运成本持续上升，加上港铁屯马线全线通车及早前疫情关系令 27M 号线的乘客量下跌，署方在审慎考虑各项因素后，认为有关小巴路线有需要适度调整票价以维持其营运，及确保小巴营办商能改善司机待遇以雇用足够司机提供适当的服务以满足乘客需求。在调整收费时，署方会要求营办商必须继续维持良好的服务水平及持续改善服务质素；
- (ii) 有关小童乘车优惠的意见，现时公共小巴，包括绿色专线小巴及红色小巴，均由营办商按商业模式营运。就专线小巴而言，署方鼓励营办商因应其营运状况及财政能力，尽可能推出优惠措施，以减轻乘客的车费开支。至于是否提供票价优惠，则属个别营办商的商业决定；
- (iii) 至于有关增设 27M 号特快路线的建议，该路线已获批准营运，但由于不少乘客会于佛光街一带落车，故乘客需求并不如营办商预期般大；
- (iv) 另外，他指有关的小巴路线已营运多年，乘客量的增长空间不大，小巴营运亦受铁路的竞争影响；
- (v) 署方在进行专线小巴路线改动或调整前会考虑不同的因素，并会透过民政事务处及交运会委员聆听及了解地区及市民的意见；以及
- (vi) 署方会持续监察小巴的服务质素，并会就有关事宜与小巴营办商保持紧密沟通，确保市民有良好的乘车体验。他亦会将各委员有关交通政策的意见向有关部门反映。

16. **主席作出总结，表示相关小巴路线的收费与其提供的服务质素不成正比，认为有关车资加幅远高于当区居民的工资加幅。他指加价不**

是维持小巴营运的唯一方法，故要求署方参考各委员提供的意见，改善小巴路线及服务的质素，并向小巴营办商提供更多的补助，以改善小巴的竞争力。

议程四

有关增设阳光广场至浙江街路段 2A 号线小巴站事宜

(交通及运输委员会文件第 23/23 号)

17. **杨永杰委员**介绍文件第 23/23 号，他表示 2A 号线小巴往又一城方向于阳光广场及浙江街之间未设有上落客站，他希望运输署及小巴营办商考虑于江西街近漆咸道北的位置增设小巴站，以方便附近长者及行动不便的人士。

18. **运输署汤洛彤先生**回应表示署方现正与小巴营办商商讨于漆咸道北北行近山西街增设 2 及 2A 号线小巴站的可行性，他欢迎杨永杰委员就小巴站的位置提供意见。

19. **杨永杰委员**认为运输署建议的小巴站位置合适，他稍后将邀请署方代表进行实地视察，并就小巴站的位置向署方提供意见。

20. **主席**作出总结，要求运输署与杨永杰委员就此事宜保持沟通。

议程五

建议立法规管电动滑板车及进行公众教育

(交通及运输委员会文件第 24/23 号)

21. **张景勋委员**介绍文件，他表示电动滑板车的普及将会是大势所趋。惟近年本港及世界各地均有不少涉及电动滑板车的交通意外，令人质疑电动滑板车的安全性。有见及此，他促请有关当局在开放合法使用电动滑板车前，研究及制订适当的规管条例及指引，并提高居民对使用及防避电动滑板车的安全意识。

22. **主席**作出总结，表示由于运输署步行城市策划组没有派员出席会议，他要求在席的运输署代表向负责同事转达张景勋委员的意见。

议程六

要求加强打击电单车违泊

(交通及运输委员会文件第 25/23 号)

23. **吴宝强委员**介绍文件，他表示九龙城电单车违泊情况严重，区内多条街道的公共泊车位被电单车霸占逾两个星期，甚至超过六个月，超出指定停泊时间，故要求有关部门加强打击电单车的违泊问题，妥善管理公共泊车位。他又有以下意见及建议：

- (i) 他指出区内出现多部车辆停泊于同一个泊车位的情况，担心会构成危险，他查询警方会否对有关情况采取执法行动；以及
- (ii) 他感谢警方积极执法，但表示电单车违泊问题仍然严重，认为现时针对屡犯者的罚则过轻，故建议提高多次违规者的罚则。

24. **林德成委员**有以下建议及查询：

- (i) 他认同吴宝强委员指区内的电单车违泊情况严重，部分人士甚至会将电单车停泊在后巷及行人路上，危害市民安全。惟因人手问题，警方不能全日派员进行执法行动。因此，他建议警方于区内的电单车违泊黑点张贴告示，并要求运输署多作监管，亦可加设闭路电视及在牌照登记上加设相关条款，以起阻吓作用；
- (ii) 他表示除违泊问题外，区内的后巷亦有部分无牌电单车长期停泊，他查询有关部门是否设有专线供市民作投诉之用；以及
- (iii) 他要求署方积极考虑各个解决电单车泊位不足问题的建议的可行性。

25. **何显明委员**有以下意见及建议：

- (i) 他建议运输署效法私家车泊位的安排，于电单车泊车位加设咪表；以及
- (ii) 他表示区内的电单车泊车位严重不足，要求署方设法增加区内电单车泊车位。

26. **杨永杰委员**指高山道一带的电单车泊车位长期被驾驶学校霸占，他建议有关部门考虑禁止商用车辆使用公共电单车泊位，以解决电单车位不足的问题。

27. **潘国华委员**指出现时有很多电单车位被弃置电单车霸占，加剧电单车泊车位不足的问题，故要求有关部门跟进有关情况。

28. **运输署工程师/九龙城李汉阳先生**回应，重点如下：

- (i) 为限制司机长期占用路旁泊车位，《道路交通(泊车)规例》规定车辆停泊的最长时段为 24 小时。而有关长期占用路旁泊车位事宜，则由警方根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第 237 章)负责执法；
- (ii) 署方曾就议员关注的路旁电单车泊车位联络警方跟进，并知悉警方已对长期占用路旁泊车位的电单车作出执法行动。如署方于日后巡查时发现违泊情况，会将个案转介警方跟进；以及
- (iii) 署方已备悉委员的意见，并会积极研究可行的解决方法。

29. **警务处伍志成先生**回应，重点如下：

- (i) 九龙城警区于 2022 年 10 月至 2023 年 3 月期间在侯王道、南角道、衙前塱道及贾炳达道多次作出打击违例泊车的执法行动，共发出 5 845 张定额罚款通知书，并已对违规车辆张贴告示警告及作出记号，作为日后检控的证据。警方会加强人员巡逻上述地点及采取适当的执法行动；
- (ii) 警方在巡视期间发现弃置车辆时，会将有关弃置车辆的数量及位置转交九龙城民政事务处(下文简称「九龙城民政处」)，并由九龙城民政处统筹联合行动清理弃置车辆。在过去半年进行的 5 次打击弃置车辆联合行动中，警方共处理 81 辆弃置车辆。九龙城警区交通队及其分区人员会持续监察有关情况，以确保道路安全及交通畅顺；以及
- (iii) 就吴宝强委员查询多部电单车停泊于同一个车位的问题，由于未能确认车辆的停泊顺序，故要执法有一定困难。警方会持续劝喻电单车司机要正确地使用电单车泊位。

30. 九龙城民政事务处高级联络主任(地区联络)2 廖淑芬女士回应表示九龙城民政处在有需要时，会联同警方、运输署及其他相关部门进行联合行动清理区内的弃置电单车。

31. 主席作出总结，要求有关部门改善电单车违泊的情况。他要求运输署积极考虑各委员提供的建议，包括引入内地的泊车位管理技术，并与委员保持沟通。

议程七

要求在屯马线的客务中心增设职员

(交通及运输委员会文件第 26/23 号)

32. 吴宝强委员介绍文件，重点如下：

- (i) 屯马线内九龙城区各站，包括启德、宋皇台及土瓜湾站只提供自助乘客服务，并没有职员在客务中心当值，有关安排不便利长者，他希望港铁公司能在上述各站增派职员协助市民处理票务问题及查询；
- (ii) 另外，宋皇台站 B 出口长约 300 米的隧道，现时港铁公司虽在隧道中设有座椅供市民休息。但由于大部分座椅均设置于南角道入口位置。他要求于隧道中段增设更多座椅，让长者或行动不便人士在使用行人隧道时有更多休歇地方；
- (iii) 他查询智能客务中心会否于日后推广至其他港铁站；以及
- (iv) 他表示不反对推行智能化，惟现时仍有约三成的长者没有使用智能手机，认为港铁公司应以乘客为本，照顾不同乘客的需要。

33. 林德成委员有以下意见：

- (i) 他指出很多车站的客务中心长期只有一人当值，以致乘客于假日及繁忙时间需长时间轮候协助，故要求港铁公司于特定的时间及日子加派职员于客务中心当值，以方便市民；
- (ii) 他表示有不少市民反映于出入闸时遇上闸机失灵的情况，

故希望港铁公司可加强检查站内设施，减少出现故障；以及

- (iii) 他建议港铁公司于繁忙时间设立临时客务中心，协助有需要的乘客处理票务及其他相关的问题。

34. **杨永杰委员**指出现时港铁公司会于客务中心外与门口等位置安排车站助理协助有需要的乘客，惟有关票务问题仍需由其他职员处理。他表示客务中心并不只协助乘客处理票务问题，同时亦会处理与「八达通」有关的事宜。由于本区有大量长者，他要求港铁公司派员常驻本区地铁站的客务中心，以协助长者处理各种票务问题及查询。

35. **主席**表示与屯马线同期投入服务的会展站，附近居民不多却设有职员当值的客务中心，但长者众多的九龙城区内的港铁站却没有类似安排，他查询港铁公司以甚么准则决定车站是否需要设立有职员当值的客务中心。

36. **运输署汤洛彤先生**回应表示署方已备悉委员的意见，并一直鼓励港铁公司探讨更多不同方式以提升乘客的乘车体验，亦要求港铁公司提醒职员留意站内乘客动态及在有需要时提供协助。

37. **港铁公司高级对外事务主任黄伟鸿先生**回应，重点如下：

- (i) 港铁公司近年积极推行智能化，透过应用科技为乘客提供多元服务，包括在部分新建车站设置智能客务中心，辅以流动服务队巡视大堂及出入闸机附近等乘客较常需要寻求协助的位置，主动向乘客提供协助。港铁公司已在设有智能客务中心的车站，包括启德、宋皇台及土瓜湾站安排更多人手在车站不同位置主动向有需要乘客提供协助。港铁公司会继续留意采用新服务模式的车站的运作情况，跟不同持份者保持沟通以完善服务安排；
- (ii) 现时宋皇台站 B 出口行人隧道内共设有 15 个座椅供乘客使用，在考虑加建或改动现有的车站设施时，需顾及多方面因素，包括地理环境的限制、资源配合、消防安全、车站人流及现有设施的使用情况等。港铁公司会加派人手巡视宋皇台站 B 出口的行人隧道，以便了解乘客的需要及在需要时提供协助；
- (iii) 根据观察，有大量旅客使用会展站，由于旅客未必熟识港

铁公司的智能化服务，因此港铁公司于会展站设置有职员当值的客务中心，以解答旅客的查询；以及

- (iv) 他已备悉委员的意见，会向公司的相关部门如实反映。港铁公司会密切观察各站乘客对车站设施的需求，致力提供安全可靠，关怀备至的铁路服务。

38. **主席**作出总结，他认为长者比旅客更需要港铁公司提供的实体服务，现时的安排对长者并不公平，他希望港铁公司可考虑委员的意见，于本区地铁站增设有职员当值的客务中心。

议程九

反对取消 41 号巴士

(交通及运输委员会文件第 28/23 号)

39. **左汇雄委员**介绍文件，他指自九龙巴士(一九三三)有限公司(下文简称「九巴公司」)于 2023 年 4 月 16 日取消 41 号线巴士后，乘客的候车时间增加，对市民造成不便。为此，他提出以下意见及要求：

- (i) 他反对运输署及九巴公司取消 41 号线；
- (ii) 他要求署方及九巴公司加强何文田区的巴士服务及继续提供换乘优惠；
- (iii) 他指出过往署方在有关巴士路线重组的议题上纵使与委员的意见分歧，署方仍一直与议会保持良好沟通。因此，他不满意署方以传阅文件方式告知委员有关 41 号线的安排，要求署方及九巴公司检讨与议会的沟通方式；以及
- (iv) 他要求署方及九巴公司加密 45 号线的班次，作为对取消 41 号线的补偿。

40. **吴宝强委员**有以下意见及要求：

- (i) 他表示 45 号线巴士的车次极不稳定，巴士公司亦没有因应繁忙时间而加密班次，此外，有关路线的报站系统显示的资讯经常出错，不少居民因而改为乘搭港铁，令有关路线的载客量下跌；以及
- (ii) 取消 41 号线对何文田及爱民邨一带的居民造成严重不便，

他要求运输署及九巴公司恢复 41 号线的服务。

41. **林德成委员**有以下意见：

- (i) 他表示在早前的巴士路线重组计划的咨询期中，不少委员及市民已表明反对取消 41 号线，并提出改以单层巴士行驶该路线等替代方案，惟运输署及九巴公司依然一意孤行取消有关路线，他批评署方及九巴公司没有重视市民的意见，故要求运输署及九巴公司解释为何在大量声音反对下仍决定取消 41 号线，并要求恢复 41 号线的服务；
- (ii) 他要求署方检讨咨询方式及沟通机制，并于将来进行巴士路线重组计划的咨询时，与相关的地区人士保持良好沟通；
- (iii) 他表示九巴公司部分路线的实时到站资讯不准确，经常出现脱班的情况。他又指署方及九巴公司提出的替代路线与之前的路线相比路线迂回，车程较长，车费亦较高，对市民造成不便之余，亦加重市民的负担。部分市民因而换乘其他交通工具，令有关路线的载客量下跌；
- (iv) 他认为署方对 45 号线的实地调查未能反映取消 41 号线对乘客出行模式的改变，故建议署方针对乘客出行模式的转变再作调查；以及
- (v) 他要求署方及九巴公司加密 45 号线的班次，以减低 41 号线取消后对市民造成的影响。

42. **运输署汤洛彤先生**回应，重点如下：

- (i) 运输署于 2022-23 年度巴士路线计划建议将九巴 41 和 241X 号线合并并更改行车路线，合并后的路线可为来往土瓜湾、何文田及青衣的乘客提供更便捷的服务。而往来何文田/土瓜湾及深水埗/长沙湾一带的乘客可使用九巴 45、6C 及 6F 号线等作替代；
- (ii) 署方于 2022 年 3 月透过九龙城区议会秘书处就 2022-23 年度九龙城区巴士路线计划进行咨询，期间未有收到有关 41 和 241X 号线合并方案的意见；
- (iii) 合并方案于 2022 年 6 月落实，为减低对乘客的影响，署方

及九巴公司已调整 45 号线的服务时间至与当时 41 号线的服务时间相若；

- (iv) 于 2023 年 4 月 16 日落实有关方案后，署方曾于 4 月下旬的繁忙时段对 45 号线进行实地调查，发现该线的乘客量较以往多，各班次的载客率均介乎约四成至八成，而平均载客率则约五成，并没有因巴士满座而留后的乘客；以及
- (v) 署方会与九巴公司密切留意有关路线的班次运作及乘客的需求变化，商讨调整或优化服务的方案，切合市民的乘车需求。

43. 九巴公司高级营运支援主任黎嘉朗先生回应，综合如下：

- (i) 在 41 及 241X 号线的取消及改动正式推行前，九巴公司已在有关路线的沿线各站及九巴公司的网页以告示方式通知乘客。他认为将来可安排更早让相关的地区人士知悉有关的改动；以及
- (ii) 根据九巴公司的调查，现时各条 41 号线的替代路线，包括 45、6C 及 6F 号线等均可应付乘客的需求。九巴公司已备悉议员意见，会密切留意 45 及 241X 号线的最新营运情况，以确保服务能满足客量需求，并适时按需要调整有关服务的安排。

44. 左汇雄委员补充指署方及九巴公司未有正面回应各委员的意见，故要求于下次会议续议此议题。

45. 主席作出总结，他认为取消 41 号线对何文田的居民有重大的影响，他宣布将于下次会议续议此议题，并要求运输署及九巴公司于下次会议提出针对加强何文田及爱民邨一带巴士服务的实质建议。

议程十

其他事项

46. 委员没有其他事项提出。

下次会议日期

47. 主席宣布下次会议日期为 2023 年 6 月 15 日下午 2 时 30 分，截止提交文件日期为 2023 年 5 月 31 日。

48. 主席在下午 3 时 54 分宣布会议结束。

本会议记录于 2023 年 6 月 15 日正式通过。

主席

秘书

九龙城区议会秘书处
2023年6月