

南區區議會（2024-2027）屬下
交通運輸委員會
第八次會議記錄

日期： 2025 年 3 月 20 日
時間： 下午 2 時 30 分
地點： 南區區議會會議室

出席者：

彭兆基先生（本委員會主席）
張偉楠先生（本委員會副主席）
朱立威先生, MH
何沅蔚女士
李嘉盈女士
林玉珍女士, BBS, MH
林詠欣女士
林穎儀女士
張展聰先生
梁進先生, MH
陳文俊先生, JP
陳郁傑教授, MH, JP
陳榮恩女士
黃才立先生
黃雨程女士
趙式浩先生
楊上進先生
劉毅先生
蕭煒忠先生
賴家智先生
李卓然先生
林浩瑋先生
林澤輝先生
魏潤發先生

秘書：

林梓峰先生

南區民政事務處行政主任（區議會）3

列席者：

陳芷羚女士

南區民政事務助理專員

陳浩怡女士

運輸署高級運輸主任／南區

李耀文先生

運輸署高級運輸主任／房屋及計劃

周德俊先生

運輸署工程師／南區 1

李晉陽先生

運輸署工程師／南區 2

陳穎傑先生

路政署區域工程師／南區

劉恩怡女士

運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1

廖學怡女士

運輸署運輸主任／巴士發展（港島 1）

梁孫偉先生

城巴營運主管（港島）

黃嘉俊先生

城巴經理（策劃）

黃霆軒先生

營運經理（港島）

曾健鋒先生

高級企業傳訊主任

胡碧芯女士

康樂及文化事務署康樂事務經理（樹木）香港西

黃彩珍女士

一級助理康樂事務經理（樹木）香港西 1

楊國聰先生

香港警務處西區警區交通隊主管

參與議程二
的討論

參與議程三
的討論

參與議程四
及五

開會辭：

主席歡迎委員及以下常設政府部門代表出席會議：

- (i) 運輸署高級運輸主任／南區陳浩怡女士；
- (ii) 運輸署高級運輸主任／房屋及計劃李耀文先生；
- (iii) 運輸署工程師／南區 1 周德俊先生；
- (iv) 運輸署工程師／南區 2 李晉陽先生；以及
- (v) 路政署區域工程師／南區陳穎傑先生。

2. 主席表示，委員有責任準時出席及避免在中途離開。委員出席會議的記錄，會公開讓公眾查閱。

議程一： 通過 2025 年 1 月 14 日第七次會議記錄

3. 主席表示，上述會議記錄已於會前送交各委員參閱。秘書處暫時沒有收到修訂建議。
4. 主席詢問委員是否通過上述會議記錄。
5. 主席表示，委員會通過上述會議記錄。

議程二： 2025-2026 年度南區巴士路線計劃
(此議程由運輸署提出)
(交通運輸文件第 6／2025 號)

6. 主席歡迎運輸署及城巴有限公司（城巴）代表出席會議，參與議程二的討論：
 - (i) 運輸署高級運輸主任／巴士發展（港島）1 劉恩怡女士；
 - (ii) 運輸署運輸主任／巴士發展（港島 1）廖學怡女士；
 - (iii) 城巴營運主管（港島）梁孫偉先生；
 - (iv) 城巴經理（策劃）黃嘉俊先生；
 - (v) 城巴營運經理（港島）黃霆軒先生；以及
 - (vi) 城巴高級企業傳訊主任曾健鋒先生。

7. 運輸署代表以電腦投影片簡介南區巴士路線計劃（下稱「路線計劃」）。

8. 委員提出以下意見及提問：

城巴第 33X 號線

- (i) 委員支持相關建議，並希望城巴能加密班次；

城巴第 94A 號線

- (ii) 認為城巴第 94A 號線是區內其中一條主要路線，是利東邨居民來往香港仔及華富邨的唯一公共交通工具。再者，城巴過往已經一再調整來往利東邨的巴士服務（例如城巴第 96 及 97 號線），利東邨居民甚為不滿。如今若再削減城巴第 94A 號線的服務，只會引來更多反對聲音，因此委員促請運輸署及城巴重新檢視路線計劃；
- (iii) 認為削減一輛巴士及縮短服務時間並不足以有效提升營運效益，只會影響居民出行，繼而影響城巴的企業形象，不符合城巴的整體利益。城巴作為公共運輸服務的營辦商，不應唯利是圖，而是要承擔更大的社會責任，與社區建立良好關係，為南區居民提供適切的巴士服務；
- (iv) 目前城巴第 94A 號線只由三輛巴士營運，班次為 12 至 25 分鐘一班，班次本已不多，居民更反映巴士常有延誤，候車時間難以預算。若再削減一輛巴士，班次只會更疏落、更易出現延誤，不便居民出行，繼而減低居民乘坐該路線的意欲，形成惡性循環；
- (v) 若巴士服務只營運至下午 4 時，定會對利東、華富一帶學校的家長、學生及教師造成不便。委員收到十多間學校（包括中、小學及幼稚園）對城巴擬調整第 94A 號線服務時間一事提出憂慮。單以聖公會呂明才中學為例，每天約有 150 名學生及八位教職員由利東邨乘坐該路線往華富邨上學，可見受影響的乘客眾多。就此，建議運輸署徵詢學校的意見，按照學生上下課和參與課外活動的時間表，按需要審慎考慮調整或延長該路線的服務時間，以滿足家長、學生及教職員的需要。此舉亦能有助提升載客率；
- (vi) 雖然城巴打算為受影響的乘客提供轉乘優惠，惟區內的幼童、長者及行動不便者眾多，轉乘巴士會為他們帶來不便，並非理想安排，建議城巴修改路線計劃，並推出適切方案；
- (vii) 根據運輸署文件，城巴第 94A 號線最繁忙一小時的載客率只有約五成。欲了解署方的計算方法及蒐集相關數據的方式，以及該路線在平日下午 4 時後的載客率；

- (viii) 面對營運狀況未如理想，城巴應先考慮如何提升其服務，以吸引更多居民使用該路線，削減巴士服務只是治標不治本的做法；
- (ix) 詢問部分路線削減的車輛數目會否調配至南區其他巴士路線；
- (x) 是次路線計劃爭議較少，委員支持當中大部分建議，希望城巴能繼續聆聽市民的意見，修改城巴第 94A 號線的服務調整建議；
- (xi) 根據過往經驗，委員或地區人士提出的意見往往並未納入路線計劃。希望運輸署日後在擬備新一年的路線計劃前，能事先做好地區諮詢並與委員會討論相關內容；

轉乘優惠

- (xii) 自 2023 年城巴新巴專營權合併至今，城巴轉乘優惠的安排仍有欠完善，漏洞叢生。委員曾收到不少居民投訴指被多收車資。如城巴欲爭取居民支持新的路線計劃，必須先行提供妥善的配套安排和清晰的資訊，以及應在南區全面推行轉乘優惠；以及
- (xiii) 認為城巴轉乘優惠的宣傳不足，建議城巴加強宣傳，鼓勵乘客使用轉乘優惠。

9. 運輸署代表綜合回應如下：

城巴第 94A 號線

- (i) 署方希望藉此會議收集委員的意見，強調運輸署與巴士公司會綜合並充分考慮各持分者的意見後，才決定是否推行以及如何落實有關建議；
- (ii) 署方亦十分關注學校、家長及學生的需求，並備悉有關延後尾班車開出時間的意見，將會就委員提出的意見再與城巴研究；以及

(iii) 受影響乘客使用轉乘優惠後，整體車資維持不變。

10. 城巴代表綜合回應如下：

城巴第 33X 號線

- (i) 城巴計劃今年在南區投放更多資源，以回應地區訴求，例如大幅提升城巴第 33X 號線的服務時間，改為全日服務等；
- (ii) 城巴第 33X 號線將投放共八部巴士行走，以提供 15 至 30 分鐘的班次服務；

城巴第 94A 號線

- (iii) 資料顯示，下午 4 時後城巴第 94A 號線每小時的平均載客率約為 5 至 20%。為善用巴士資源，建議調整該路線的服務時間。至於服務時間以外的其他時段，市民可改乘城巴第 48、73、91 及 98 號線，並利用轉乘優惠，以 \$4.2 的車費往來利東邨及華富邨，與現時城巴第 94A 號的車費無異；
- (iv) 大部份乘坐城巴第 94A 號線的乘客只往來華富邨及香港仔；或由香港仔往來利東邨。就上述出行模式，城巴已提供更頻密、更直接的替代路線滿足市民需要。資料顯示，下午 4 時後該路線平均只錄得 10 名乘客往來華富邨至利東邨；
- (v) 城巴第 94A 號線多年來持續錄得巨額虧損，因此城巴希望透過調整服務時段以改善經營狀況，亦期望透過上述方案重新分配資源至乘客需求更殷切的路線，以提升南區巴士路線的整體效益；
- (vi) 城巴早前已就路線計劃與委員溝通，非常理解委員對調整城巴第 94A 號線服務的關注。因此城巴已經聯絡區內部分學校，包括位於華富邨一帶的學校，了解師生需要。備悉部分學生在下午 4 時後仍需參與課後活動，並需要乘搭城巴第 94A 號線前往香港仔。就此，城巴將積極與運輸署研究修訂方案，包括調整尾班車時間的安排，以減低對市民

的影響。城巴會適時向委員會彙報進展；以及

- (vii) 城巴一直積極研究如何改善巴士服務的建議，惟亦要考慮人口結構改變的客觀因素，包括適齡學童人口按年減少、南區部分學校面對停辦等趨勢。

11. 主席表示，委員已就 2025-2026 年度南區巴士路線計劃積極發表意見。委員會希望運輸署及城巴認真考慮委員的意見，尤其對城巴第 94A 號線的建議安排，調整相關計劃；同時亦希望署方未來向委員會提交年度巴士路線計劃前，能盡早展開相關諮詢工作，以推出適切的方案。由於南港島線（西段）尚未投入服務，巴士服務對南區居民仍然舉足輕重，期望運輸署和城巴繼續聆聽居民的需要和意見，提供完善的巴士服務。

議程三： 關注行道樹引致路面不平問題

（此議程由何沅蔚女士、黃雨程女士及李卓然先生提出）

（交通運輸文件第 7／2025 號）

12. 主席歡迎康樂及文化事務署（下稱「康文署」）康樂事務經理（樹木）香港西胡碧芯女士以及一級助理康樂事務經理（樹木）香港西 1 黃彩珍女士出席會議，參與議程三的討論。

13. 何沅蔚女士簡介議題。

14. 路政署代表簡述書面回覆（附件二）的內容，並補充如下：

- (i) 路政署備悉有關南寧街路面不平的情形，會後會向相關同事反映並跟進因樹根凸起引致路面不平的問題；以及
- (ii) 路政署未有統計與行道樹相關的路面保養工程數字，故未能提供相關資料。

15. 康文署代表簡述書面回覆（附件三）的內容，並補充如下：

- (i) 如發現行道樹的樹枝伸出路面並阻礙車輛或巴士行駛時，康文署會因

應情況適當修剪樹枝或提升樹冠；

- (ii) 康文署未有統計因樹根引致路面不平的數字，故未能提供相關資料；以及
- (iii) 歡迎委員查詢更多有關樹木護養的資訊。

16. 委員提出以下意見及提問：

- (i) 滿意路政署保養道路的工作，惟區內有不少行人路因樹根生長而凹凸不平，情況未獲妥善處理，對居民尤其照顧者及輪椅使用者相當不便。建議路政署即時改善，否則任由樹根肆意生長，即使再重鋪路磚或使用混凝土替代護面仍難以有效解決問題。委員認同保育樹木十分重要，惟認為路政署應以行人安全為首要考慮因素，並舉例指過去有南區居民因行人路路面不平而絆倒，釀成嚴重意外；
- (ii) 委員早前於漁光道視察期間曾目睹路政署承建商在完成修剪工作後將枝葉棄置於附近的斜坡；亦收到居民反映指同樣情況時有發生。就此，希望路政署嚴格監管承建商的服務質素；同時亦希望路政署承建商能參考康文署承辦商修剪樹枝的做法，令效果更美觀；
- (iii) 欲了解路政署按照哪些準則安排承辦商修剪樹枝或移除樹木，以及在哪些情況會聯絡負責樹木保養的相關政府部門跟進；
- (iv) 詢問透過擴大樹穴或拉直樹木等方法能否有效處理路面不平的問題，以及這些方法的效果可以維持多久；以及
- (v) 詢問康文署和路政署會否就處理行道樹引致的路面不平問題制訂時間表及處理時限。

17. 康文署代表綜合回應如下：

- (i) 康文署主要負責行道樹的護養工作。由於樹根為樹木生命的本源，若樹根造成損傷會削弱樹木輸送水分及養分的能力，亦會引致感染，令

樹木健康受損甚至有倒塌風險，因此署方不會考慮切斷樹根。至於因樹根生長引致路面不平的問題，署方會與相關的工程部門商討，研究如何擴大樹穴；

- (ii) 以往普遍在社區栽種的樹木品種，如鳳凰木、石栗等需較多生長空間，不太適合區內路面狹窄及人口密集的道路。就此，康文署現時已改於行人路種植樹冠較細及高度較矮的開花樹木品種，例如黃花風鈴木及金蒲桃等，以減低對行人的影響，同時亦能美化及綠化社區環境；
- (iii) 康文署歡迎委員提出其他樹木品種的建議，並會平衡保育樹木和社區的需要；
- (iv) 康文署並無記錄需重覆維修路面的相關數字；
- (v) 康文署已就修剪樹枝制訂相關指引，承辦商一般採用「三刀法」修剪樹枝，同時操作人員亦須完成相關課程。倘發現承辦商或相關人員的表現未如理想，部門會按機制採取相應措施，例如向承辦商發出勸誠信或警告信等，如多次警告無效或累積違規行為，署方會聯絡樹木管理辦事處，考慮暫停其註冊身分六個月或終止註冊制度下所有註冊資格；
- (vi) 倘發現樹枝影響車輛行駛或其他設施，康文署會因應樹枝下垂的情況進行適當的修剪或提升樹冠；如有關樹木非康文署負責保養，署方會聯絡相關部門作適切跟進安排；以及
- (vii) 不少「古樹」不僅樹冠茂盛，且具欣賞價值，已成為區內居民的集體回憶或重要紀念意義。康文署會設法保育所有「古樹」。

18. 路政署代表綜合回應如下：

- (i) 路政署一直以行人及行車安全為首要考慮，若發現行人路因樹根引致路面不平，會先行臨時修補；
- (ii) 認同康文署選擇更適合的行道樹品種，以改善樹根凸起的情況；

- (iii) 若發現樹枝伸出行車路影響行車安全，路政署會即時聯絡承建商修剪樹木，並要求承建商事後即時清理殘枝。署方會再次提醒承建商注意清理安排；以及
- (iv) 路政署和康文署研究擴大樹穴的過程中，一般會預留足夠空間予樹根生長，故完成後短時間內甚少需要再次處理樹根凸起的情況。

19. 委員提出以下意見及提問：

- (i) 欲了解康文署會否利用導根板等工具控制樹根的生長方向；
- (ii) 建議路政署設立舉報平台以便市民報告承建商胡亂棄置樹木殘枝的情況；
- (iii) 認同康文署另擇其他樹木品種的做法，此舉可減少樹木倒塌的風險；
- (iv) 留意到過去路政署管理的樹木修剪後外觀未如理想，建議路政署參考康文署的做法和標準，以提高路政署承建商的服務質素；以及
- (v) 認為行道樹會不停生長，對空間的需求只會愈來愈大，擴大樹穴未能根治問題。政府部門應研究長遠的解決辦法。

20. 康文署代表綜合回應如下：

- (i) 重申康文署遵循護養樹木的原則，不會切除樹根；
- (ii) 理解委員關注政府部門處理樹根凸起的做法，康文署會繼續與相關政府部門協調，尋找合適方法解決問題。舉例而言，早前大潭道發生交通事故，導致一棵石栗倒塌，及後該樹需要移除。事後署方在原址補種一棵小樹，並聯絡路政署跟進有關樹穴四周的維修事宜。康文署將繼續於道路和行人路種植樹冠較小的樹木，相信日後成效會逐漸明顯；

- (iii) 倘原址因路面狹窄不宜補種原有樹木品種，康文署不會強而為之，而是會在附近公園尋找合適位置補種該品種，以維持區內樹木總數不變；
- (iv) 康文署會檢視樹木的健康和生長情況，並採取合適的風險緩解措施；如樹木已死或沒有其他可行的護養方法時，署方才會申請進行移除樹木。署方一般會補種顯花植物；
- (v) 康文署致力監管承辦商的服務質素，如發現承辦商修剪樹木的工作有任何錯失，會即時命令承辦商停止相關工作，並按現有監管機制處理；
- (vi) 康文署與路政署會因應樹木品種決定擴大樹穴的範圍。在預留足夠空間後，署方會定期觀察樹木生長的情況。基於樹木的生長習性，預留更多空間並不會導致樹根生長超出正常範圍。此外，若樹根再次隆起引致路面不平，署方會再聯同路政署設法處理；以及
- (vii) 康文署早前與路政署視察多個因行道樹引致路面不平的路段，並研究解決樹穴外圍路面不平的方案。

21. 路政署代表綜合回應如下：

- (i) 路政署會向承建商反映修樹時需注意的事項。一般情況下，署方會派員監管及視察承建商的工作，倘發現承建商的工作出錯，會即時要求糾正；以及
- (ii) 路政署會繼續與康文署合作，共同研究如何解決樹根凸起引致的問題。

22. 主席總結時表示，鑑於南區人口老化，同時區內的行道樹已種植多年，不少路段均有樹根凸起的問題，一直困擾南區居民，尤其對長者及輪椅人士帶來不便。希望相關政府部門加強合作，盡快修補相關路段，並鼓勵委員適時向相關政府部門反映區內有問題路段的位置以便跟進。

議程四： 關注南區違例泊車及泊位不足問題

(此議程由李嘉盈女士、朱立威先生, MH、陳郁傑教授, MH, JP、黃才立先生、張偉楠先生、劉毅先生、蕭煒忠先生、楊上進先生、林穎儀女士及林浩瑋先生提出)

(交通運輸文件第 8 / 2025 號)

23. 主席歡迎香港警務處(下稱「警務處」)西區警區交通隊主管楊國聰先生出席會議, 參與議程四的討論。

24. 蕭煒忠先生簡介議題。

25. 運輸署代表簡述書面回覆的內容。

26. 警務處代表請委員參閱警方的書面回覆, 並補充如下:

(i) 警方歡迎增設泊車位的建議; 以及

(ii) 警方已推行「重點交通執法項目」, 針對列表中的違例事項嚴厲執法。若駕駛者違例泊車, 導致交通擠塞並構成危險, 警方將不予警告, 直接向其發出定額罰款通知書。倘委員發現有車輛阻塞行人路, 可即時向警方舉報。

27. 主席表示房屋署的書面回覆已載於附件三, 請委員參閱。

28. 委員提出以下意見及提問:

(i) 雖然房屋署於書面回應指馬坑邨沒有違例泊車黑點, 但不少馬坑邨居民投訴指馬坑邨和龍德苑一帶電單車違泊的情況十分嚴重, 赤柱廣場對出的上落客貨區亦是私家車違泊黑點。就此, 委員建議房屋署檢視情況, 若駕駛者經常違例泊車, 可採取更嚴厲的措施, 加強阻嚇作用。同時亦希望警方能於上述違泊黑點加強執法工作;

(會後補充: 房屋署表示過往在龍德苑及馬坑邨交界的違泊電單車主要停泊於龍德苑範圍內, 惟近期本署馬坑邨物業服務辦

事處（下稱「物管處」）亦留意到問題延伸到馬坑邨邨界內。因此物管處自本年3月下旬起已於該處加密巡邏，驅趕擬違泊的人士，及於違泊車輛張貼警告信並按情況採取所須的管制行動，例如鎖車。而根據記錄，有關車輛多為外賣速遞員駕駛的電單車，短暫停留後便離開。本署會檢視成效，於有需要時進一步加強管制措施。至於近赤柱廣場的公共交通交匯處的情況，現時每日24小時有保安員在場維持秩序，保持車道暢通，未有發現違泊問題。）

- (ii) 欣悉運輸署正研究在香港道港鐵南港島綫高架天橋下增設路邊電單車泊車位。委員亦建議署方考慮於田灣山道天橋下增設電單車泊車位；
- (iii) 詢問運輸署擬於南區推行智慧泊車措施的地點；
- (iv) 議題與居民的日常生活息息相關，故政府部門必須正視問題。增設更多泊車位不單有助舒緩上述問題，更有助吸引更多私家車車主到訪南區，從而帶動區內經濟；
- (v) 欲了解現時南區的政府大樓在非辦公時間開放泊車位予公眾使用的情況；同時亦查詢黃竹坑的「一地多用」項目預料可增加多少泊車位；
- (vi) 由於南區電單車泊車位長期不足，車主只好將電單車停泊於後巷及行人路，危及行人。雖有警方執法，惟解決泊車位不足才是治本之策，故期望運輸署成立專責小組，檢視問題並制定長遠的解決方案。同時亦期望政府部門留意南區棄置車輛問題；
- (vii) 欲了解政府部門現時在違例泊車黑點採取哪些措施，以及會否考慮安裝閉路電視以提升執法效率；
- (viii) 委員關注香港仔利群商場對出的違泊情況。當司機駛離該處的工業大廈停車場時，該處的違泊車輛可能阻擋他們的視線，容易釀成交通意外，期望政府部門跟進；以及

- (ix) 感謝警方和運輸署早前與委員在南區多處視察。警方的執法行動已有效改善區內違泊情況，希望警方能繼續加強執法。

29. 運輸署代表綜合回應如下：

- (i) 運輸署備悉委員的建議，會考慮在田灣山道天橋下增設電單車泊車位。運輸署亦會繼續研究於合適位置增設路旁泊車位，同時確保交通暢順，道路安全；
- (ii) 智慧泊車措施方面署方已於 2018 年推出「香港出行易」流動應用程式，提供個人化交通及公共運輸資訊，包括各類型車輛的實時空置泊車位資訊。運輸署將於會後向秘書處補充有關安裝新一代停車收費錶的資料；

（會後補充：直至 2025 年 3 月，運輸署已於南區安裝約 370 個新一代停車收費錶。）

- (iii) 除了政府產業署（下稱「產業署」）負責管理政府大樓的泊車位外，個別政府部門亦須負責管理其大樓的泊車位。若在非辦公時間開放泊車位予公眾使用，須取得上述政府部門同意。運輸署目前已與產業署合作，在全港 12 幢政府聯用辦公大樓提供逾 1 000 個泊車位，惟現時南區並沒有相關安排。運輸署歡迎議員提出建議，以便署方日後與產業署和其他政府部門跟進此事；以及
- (iv) 由於現時黃竹坑的「一地多用」項目尚在初步設計階段，運輸署待完成詳細設計後，才能向委員彙報該處泊車位的數目。運輸署將與康樂及文化事務署和相關政府部門保持緊密聯絡，向對方反映居民對泊車位的需求甚殷。

30. 警務處代表綜合回應如下：

- (i) 《道路交通條例》適用於私家路及道路，惟私家路違例泊車一般由物業管理公司（下稱「物管公司」）處理。委員剛剛提及赤柱的違泊黑點

大部分屬屋邨範圍，因此由屋邨的物管公司負責執法。不過，若駕駛者在私家路違例泊車，即時危及其他道路使用者，警方會執法；

- (ii) 近日，申訴專員公署公布主動調查行動報告，內容研究房屋署處理公共屋邨違例泊車，並建議房屋署與警務處加強合作，安排聯合行動。警方歡迎聯合行動，亦希望協助物管公司執法，包括向車主發出告票、鎖上或移走涉事車輛。物管公司亦可進一步執法，包括圍封違泊黑點和持續扣留車輛；
- (iii) 若駕駛者在行人路駕駛電單車，就會干犯《道路交通條例》下的「不小心駕駛罪或危險駕駛罪。就此，警方呼籲市民若發現上述情況，可用手機拍攝影片，記錄違例車輛的車牌，再將影片上載至警方的電子舉報平台。警方於會後會和委員分享更多有關電子舉報平台的資訊；
- (iv) 由於停車場出入口附近違例泊車會對附近交通構成即時危險，市民可致電「999」向警方舉報，警方會即時處理。但由於違例泊車十分普遍，警方會按其性質及嚴重程度排序，逐一處理；以及
- (v) 現時民政事務處負責協調和統籌跨部門聯合行動，處理棄置車輛。市民可聯絡 1823、警方或民政處等政府部門反映情況。

31. 委員表示，根據過往經驗，政府部門往往在完成項目的詳細設計後才徵詢區議會的意見，屆時設計已難以大幅改動。因此希望運輸署能於黃竹坑「一地多用」項目的初步設計階段向相關政府部門反映南區泊車位嚴重不足。此外，委員詢問能否向運輸署提議適合增設泊車位的地點。

32. 運輸署代表非常明白南區居民對泊車位需求甚殷，早前已多次聯絡相關政府部門，強調「一地多用」項目需提供足夠泊車位。運輸署會繼續與政府部門保持緊密聯繫，反映居民對泊車位的需求。同時，運輸署亦歡迎委員建議更多適合增設泊位的地點，以便研究是否可行。

33. 主席總結時表示，為了解決南區違例泊車及泊車位長期不足問題，鼓勵委員積極向運輸署部門提交增設泊車位的建議，並向警方了解電子舉報平台的資訊。同時，主席樂見政府部門積極配合，改善相關問題。

議程五： 以往會議曾討論事項進展報告
(截至 2025 年 2 月 28 日的情況)
(交通運輸文件第 9／2025 號)

34. 主席歡迎警務處西區警區交通隊主管楊國聰先生出席會議，參與議程五的討論。

35. 主席請委員就項目進展發表意見或提問。

36. 沒有委員發表意見或提問。

議程六： 其他事項

37. 主席表示，秘書處沒有收到其他事項的建議。

議程七： 運輸署公共運輸服務及交通管理措施報告
(交通運輸文件第 10／2025 號)

38. 委員備悉報告內容。

議程八： 下次會議日期

39. 主席表示，下次會議將於 2025 年 5 月 22 日(星期四)下午 2 時 30 分舉行。

40. 議事完畢，會議於下午 4 時 21 分結束。

南區區議會秘書處

2025 年 5 月