

中西區區議會  
二零零四至零五年度  
交通及運輸委員會第十一次會議報告  
(二零零五年九月八日)

(一)	<p><u>建議將堪仕達道(由 14 號樓宇的後背至加列山道 8G)的一段道路劃為只准緊急車輛使用的道路</u></p> <p>委員支持有關建議，認為該段道路非常狹窄，現時開放予公眾車輛使用的安排，對行人造成危險，故認為應順應當區居民的要求，禁止開放該段道路予公眾車輛使用，改劃為只准緊急車輛使用的道路，以便為附近居民提供安全及舒適的行人通道。</p>
(二)	<p><u>進一步減少巴士進入中區的措施</u></p> <p>委員非常關注現時在繁忙時間有大量巴士進入中上環，以致交通擠塞，要求運輸署正視問題。運輸署表示，該署一直進行多項措施，致力減少巴士進入中區，以紓援交通擠塞，當中包括巴士線重組及減少由偏遠地區開出而直接到中上環及灣仔等地的巴士線。委員會通過以下動議：</p> <p>「本會促請運輸署盡快研究及落實在中上環設巴士轉乘站以減少巴士進入中區之數量，以便改善中區交通擠塞情況。」</p>
(三)	<p><u>怎樣應付東隧加價</u></p> <p>委員認為當局一直未能妥善解決現時三條過海隧道交通流量不平均的問題，並認為應該確切落實解決的方案，並檢討現有的隧道加價機制。環境運輸及工務局表示，政府一直密切監察東隧加價後各過海隧道的交通流量，結果發現加價後三條過海隧道的汽車流量沒有顯著變化。政府會再詳細研究立法會文件中所提及有關改善三條過海行車隧道流量分布的各種方案，並就隧道收費及隧道專營權等方面，與隧道公司商討改善流量分布的辦法。</p>
(四)	<p><u>關注中區及半山重建及旅遊發展項目對中區及半山交通的影響</u></p> <p>運輸署表示，暫時並沒有計劃就討論文件中的八個重建及旅遊發展項目，進行整體的交通影響評估。委員不滿運輸署、地政總署、規劃署及屋宇署未能提交未來 5 至 10 年在中區及半山區內已向政府申請發展項目的資料。經討論後，委員會通過以下動議並同意同時致函環境運輸及工務局，反映有關訴求：</p> <p>「中西區區議會交通及運輸委員會強烈要求運輸署就中區及半山舊區重建及旅遊發展項目進行整體對中區及半山的交通影響評估報告。」</p>

(五)	<p><u>質疑政府錯誤評估孫中山博物館的人流及車流對中半山的交通影響</u></p> <p>委員關注孫中山博物館開放後的人流及車流對區內交通的影響，認為該博物館地方非常有限，難以同時接待太多遊客，並擔心遊客發出的聲浪會對附近居民造成滋擾。此外，委員質疑顧問報告以每小時 300 人進入及 300 人離開博物館作為評估基礎，促請該署重新評估及制定相應的人流管制措施。康樂及文化事務署表示，會嚴格控制博物館開放後的人流，並將籌備開放的進展，定期向文化康樂及社會事務委員會報告。</p>
(六)	<p><u>改善皇后大道中/威靈頓街口行人過路燈位擠迫情況</u></p> <p>委員原則上不反對擴闊有關行人過路燈位處行人路的建議，以解決該處行人過路燈位擠迫的情況，但擔心擴闊行人路面後會收窄該處的行車路面，造成交通擠塞。經討論後，委員希望運輸署有任何修訂的改善建議，均以保留該處地下歷史悠久的男公廁為大前提。</p>
(七)	<p><u>從速改善薄扶林道交通安全</u></p> <p>討論文件的背景源於一宗發生於薄扶林道 95-97 號薄扶林分區電力站對開的電單車交通意外，運輸署及香港警務處在會上詳細解釋該宗交通意外的確實事發位置及意外成因。經討論後，委員認為薄扶林道車速一向比較快，意外的事發地點不時有車輛從電力站駛出再進入該段薄扶林道，駕駛者若不小心，容易造成危險。委員會通過以下動議：</p> <p>「請作出具體措施，改善該段薄扶林道之交通安全。」</p>
(八)	<p><u>關注鴨巴甸街長期塞車令半山交通緩慢</u></p> <p>委員指出，鴨巴甸街塞車問題已困擾多年，希望部門作出改善辦法，以免塞車情況日益嚴重。經討論後，委員會同意將議題交由中區交通及行人天橋系統工作小組跟進，聯同「關注中區及半山重建及旅遊發展項目對中區及半山交通的影響」的議題一併討論，以便可以詳細研究整體中區及半山的交通擠塞情況，商討長遠的解決方法。</p>
(九)	<p><u>關注皇后大道中新世界門口與新文華門口的的士停車引致交通擠塞</u></p> <p>經討論後，委員同意要求運輸署與新世界大廈與置地文華東方酒店進一步商討，研究改善方法，以減少兩座大廈門口對開常有的士停泊上落客而引致交通擠塞的問題，如有任何建議，再行諮詢委員會。</p>