

灣仔區議會  
沙田至中環綫  
臨時搬遷灣仔碼頭公共運輸交匯處 (補充資料)

引言

1. 本文件旨在向灣仔區議會介紹沙田至中環綫(沙中綫)項目下臨時搬遷灣仔碼頭公共運輸交匯處的補充資料，包括交通安排詳情以及相關交通評估。

背景資料

2. 沙中綫會展站將設於現時灣仔碼頭公共運輸交匯處、港灣道體育館、灣仔游泳池及附近道路的地底，並以明挖回填方式興建。在工程展開前，須為這些設施進行臨時或永久重置，然後才會拆卸現有設施騰出空間興建車站。

3. 灣仔游泳池及港灣道體育館的永久重置工程已於二零一三年開展，目前工程進展順利，新設施預計分別於二零一六年及二零一七年啟用。而灣仔碼頭公共運輸交匯處將於今年五月臨時遷往灣仔發展計劃第二期近馬師道的新填海區，待會展站工程完成後將會遷回原址。

4. 由於沙中綫港島段工程範圍涉及灣仔發展計劃第二期及中環灣仔繞道工程，因此自二零零八年沙中綫的規劃開展以來，路政署與港鐵公司一直與其他部門溝通，商討工程內容和協調相鄰工程包括施工程序及工程進度。而鑑於沙中綫會展站的工程須利用灣仔發展計劃第二期的新填海區重置公共運輸交匯處及進行臨時交通改道，兩個項目在工程時間上的配合十分關鍵，故此港鐵公司與各部門從未間斷就工程安排進行討論。

5. 就臨時公共運輸交匯處的行人路連接而言，原訂路綫是利用連接鷹君中心和灣仔渡輪碼頭的行人天橋，再沿鴻興道北面新建的行人路前往該處，而這段行人路須穿越灣仔發展計劃第二期的工地。

但在過去數月與有關部門商討後，得悉灣仔發展計劃第二期工程仍須繼續進行相關工程，未能提早釋出工地交予沙中綫興建行人通道以配合臨時公共運輸交匯處的啟用。港鐵公司與政府部門隨即尋找替代方案，經研究後提出在鴻興道 / 馬師道路口增設行人過路處，讓行人可使用灣仔運動場附近現有行人路來往該處。基於上述土地的限制，這是現時行人通道方案的唯一選擇。我們理解這行人通道並非最理想的走綫，會繼續與有關部門協調，希望能盡早取得灣仔發展計劃第二期工程現時使用的工地以建造較直接的行人通道(圖一)。

## 交通安排

6. 為方便乘客，我們會盡量在最接近原有公共運輸交匯處的地點增設臨時巴士站，供乘客上車(如會議道西行的巴士站)及下車(如會議道東行及菲林明道的巴士站)之用。同時，兩條居民巴士綫及由灣仔開往皇崗的過境巴士亦會在港灣道設置車站(圖二)。附近現有巴士站的安排大致維持不變。由於這個安排，我們估計只有很少量乘客會使用臨時公共運輸交匯處上落。

7. 為配合臨時公共運輸交匯處的運作，下面兩組路口和其交通燈設計亦會作出相應改動(圖三)：

- 鴻興道 / 馬師道交界 – 更改為十字路口，以容許車輛進出臨時公共運輸交匯處。
- 會議道 / 菲林明道交界 – 原菲林明道北行右轉往原有公共運輸交匯處的行車綫，將改為供巴士掉頭沿菲林明道南行。

## 交通評估

8. 因應搬遷公共運輸交匯處的安排，港鐵公司已委託顧問公司進行相關交通評估，以確保相應改動對周邊交通的影響減至最低。在進行評估前，顧問公司已先就現時公共運輸交匯處周邊情況進行調查，並從巴士公司取得相關資料。

9. 就以上調查所得數據，顧問公司就臨時公共運輸交匯處啟用後對附近道路及行人路在繁忙時間的狀況進行分析。評估過程中亦考慮了預測車輛增長率以及工程車輛嚴禁在上下午繁忙時間進出工地的相關因素。

## 道路交通

### *(I) 車輛流量*

10. 就灣仔北整體交通而言，由於臨時重置方案是將公共交通總站的位置遷移而非增加路綫數目，故此並不會增加進出該區的車流。然而，由於所有原以灣仔碼頭為總站的巴士路綫，將會途經會議道和鴻興道來往臨時總站，故此交通評估集中研究臨時重置方案對附近路段（包括會議道、鴻興道、菲林明道、港灣道和杜老誌道）和相關路口的行車狀況。

11. 根據實地進行的交通調查，現時該區車流最多的路段為介乎馬師道及杜老誌道之間的一段鴻興道東行綫，在繁忙時間的流量約為每小時 1870 個小客車單位<sup>1</sup>，而西行綫在繁忙時間的流量約為每小時 710 個小客車單位。參考路政署的《交通影響評估指引及交通敏感路線日間禁止道路工程要求》，這行車路段可容納每小時每方向約 2250 個小客車單位的流量。

12. 下表列出了臨時公共運輸交匯處啟用後預計使用會議道和鴻興道的新增車輛架次。預計在最繁忙時段的額外車輛（主要為巴士）數量約為每小時約 130 架次，轉化後約相當於 250 個小客車單位。這是基於使用現有進出總站的車流量和臨時重置後路綫安排的預算。評估顯示即使是最繁忙路段加上臨時重置方案下的額外車輛（ $1870 + 250 = 2120$  個小客車單位），現時路面仍有足夠容量應付新增的車流。

---

<sup>1</sup> 由於各類型車輛佔用路面空間的比例有所分別，故此會將交通調查所得的車輛數量按類別轉化為小客車單位 (Passenger Car Unit, PCU)，再進行評估。例如一輛私家車等於 1 個小客車單位，而一輛巴士等於 2.5 個小客車單位等。

行車方向	上午繁忙時間	下午繁忙時間
會議道 / 鴻興道東行	每小時 130 架次 (約 250 個小客車 單位)	每小時 110 架次 (約 205 個小客車 單位)
會議道 / 鴻興道西行	每小時 110 架次 (約 205 個小客車 單位)	每小時 100 架次 (約 180 個小客車 單位)

13. 至於介乎菲林明道與會議道之間的一段會議道西行，預計在臨時公共運輸交匯處啟用後的行車流量約為 1300 個小客車單位。根據路政署的《交通影響評估指引及交通敏感路線日間禁止道路工程要求》，該行車路段可容納每小時每方向約 2250 個小客車單位的流量，可應付新增的車流。

## (II) 路口運作

14. 交通評估詳細研究了臨時重置方案所帶來的車流改變對現有路口運作的影響，考慮現有不同行車方向的車流、預計進出臨時總站的車流及燈號時間等因素，以檢視各路口會否處於理想的運作水平，包括在交通燈前輪候的車龍會否延伸至上游路口而造成擠塞、綠燈時間是否足夠讓所有在排隊的車輛通過等。

15. 如上文所述，使用現時總站的車輛主要曾經會議道及鴻興道往返臨時總站。故此評估中審視臨時重置安排對以下沿途主要燈號控制路口的影響，並與現有交通調查所得資料作出比較。

### 鴻興道 / 馬師道交界

16. 此處將會由 T 字路口改為十字路口，以讓車輛進出臨時公共運輸交匯處，同時亦增設橫過鴻興道的行人過路處。在燈號前 50 米的一段鴻興道東行亦會增設行車綫供車輛左轉往臨時交匯處。

17. 交通評估的結果顯示，這個路口在臨時公共運輸交匯處啟用後仍處於正常運作水平，綠燈時間足夠讓所有在排隊的車輛通過。下

表比較了鴻興道東行和馬師道北行（右轉）現有和遷站後預計在每次綠燈亮起前等候的車龍長度：

	上午繁忙時間		下午繁忙時間	
	現時	預計	現時	預計
鴻興道東行	約 60 米	約 75 米	約 70 米	約 80 米
馬師道北行	約 40 米	約 45 米	約 45 米	約 50 米

[註：一小客車單位約延伸車龍 6 米]

18. 鴻興道東行所增加的車流主要是轉入臨時公共運輸交匯處的車輛，綠燈時間足夠讓所有在排隊的車輛通過，而等候燈號的車龍並沒有影響其他相鄰路口的運作。

#### 會議道 / 杜老誌道交界

19. 此處路口佈局將維持現狀。與鴻興道 / 馬師道交界一樣，遷站後會議道的車流會增加，故此預計等候燈號的車龍將稍為延長，但路口仍處於正常運作水平，綠燈時間足夠讓所有在排隊的車輛通過，亦不會影響其他相鄰路口的運作。下表比較了現時和遷站後預計在每次綠燈亮起前等候的車龍長度：

	上午繁忙時間		下午繁忙時間	
	現時	預計	現時	預計
會議道東行	約 50 米	約 55 米	約 50 米	約 55 米

#### 會議道 / 菲林明道交界

20. 由於現時總站將會關閉，故此菲林明道北行右轉入現時總站的燈號將會取消，原有行車綫改予巴士掉頭南行，其餘的行車方向維持不變，而路口的燈號時間將會重新調整。

21. 當臨時交匯處啟用後，大部分現時在菲林明道北行右轉入總站的巴士路綫將會改為轉往會議道東行。而從臨時交匯處開出的巴士路綫亦會在會議道西行新增臨時巴士站上客後左轉往菲林明道南行，沿原有路綫繼續行駛。交通評估比較了這些改動對每次綠燈亮起前等候車龍長度的變化。結果顯示路口在臨時公共運輸交匯處啟

用後仍處於正常運作水平，綠燈時間足夠讓所有在排隊的車輛通過，亦不會對其他路口構成影響：

	上午繁忙時間		下午繁忙時間	
	現時	預計	現時	預計
菲林明道北行	約 65 米	約 75 米	約 60 米	約 65 米
會議道西行	約 85 米	約 100 米	約 80 米	約 90 米

22. 另外，交通評估中亦已考慮會議道西行兩組新增臨時巴士站對路口運作的影響。這兩組巴士站是由臨時公共運輸交匯處開出後的第一個中途站，方便灣仔北一帶乘客上車。為了讓巴士能更有效率地接載乘客上車，兩組巴士站共設有五個巴士停泊處，前面一組供港島區路線（2A, 2X, 8, 8P, 40 及通宵綫 N8）使用，而後面一組則供西區海底隧道路綫（373A, 905, 930, 930A 及 960）使用。巴士泊位最前端與菲林明道路口約有 40 米的距離，而這路段共有三條行車綫供車輛輪候燈號。

23. 根據交通調查，以上各綫巴士在下午繁忙時間每小時共有約 450 多人上客，最高峰輪候人數合計約為 90 人，平均每綫約十人左右（不計通宵綫 N8；930A 為 930 的輔助綫，下午繁忙時間由灣仔開出兩班車），配合上述巴士站泊位安排，每部巴士上客的時間並不會太長。儘管如此，交通評估亦就此作出較保守的估算，預計在臨時公共運輸交匯處啟用後的會議道西行行車流量約為 1300 個小客車單位。如上文所述，根據路政署的《交通影響評估指引及交通敏感路線日間禁止道路工程要求》，該行車路段可容納每小時約 2250 個小客車單位的流量，可應付遷站後的車流。同時，假設七條綫的巴士同一時間在該處輪候上客，佔用會議道西行綫慢綫，等候燈號的車龍將稍受影響而延長，但不會影響其他相鄰路口的運作。結果顯示，即使慢綫被巴士完全佔用，也不至於影響會議道 / 菲林明道路口的通行能力。

24. 綜合交通評估結果所見，灣仔北道路的車流分佈會因應臨時公共運輸交匯處啟用而有所改變，部分路口輪候燈號的車龍會稍為延長，但各路口運作仍會維持在正常水平，車龍亦不會令相鄰的路口

出現阻塞。相關路口主要路段輪候燈號的車龍長度比較（現時和遷站後預計長度）請參閱圖四及圖五。

25. 為確保路面交通情況在臨時公共運輸交匯處啟用後能維持正常運作，港鐵公司與相關政府部門會在搬遷前後密切監察上述路段及附近的交通情況，並進行相應交通調查以進一步覆核交通評估結果，有需要時就交通管理措施作出調整。另外，亦會就車站上落乘客安排與巴士公司保持緊密聯繫，監察巴士站的使用情況，並提醒巴士車長在停站時避免對餘下的行車綫造成阻塞。

### 行人及乘客

26. 除了道路交通之外，交通評估中亦檢視了新增臨時巴士站的安排和對行人路的影響，並提出適當方案以方便原有乘客及維持行人路暢通。下表列出了為配合臨時公共運輸交匯處啟用而額外增設的臨時巴士站：

位置	路綫
<b>1. 往灣仔總站方向（主要為落客之用）</b>	
菲林明道北行（近萬麗海景酒店）	2A, 2X, 8, 8P, 40, N8 <sup>^</sup>
會議道東行（近舊灣仔碼頭）	5P*, 930, 930A*, 960, 960P*, 960S*
鴻興道東行（近臨時公共運輸交匯處）	5P*, 960P*, 960S*
<b>2. 離開灣仔總站方向（主要為上客之用）</b>	
會議道西行（近舊灣仔碼頭）	2A, 2X, 8, 8P, 40, N8 <sup>^</sup>
	373A, 905, 930, 930A*, 960
博覽道東南行	25A, 961

\* 只在平日繁忙時間開出數班車的路綫

<sup>^</sup> 通宵路綫

27. 預計臨時公共運輸交匯處啟用後，乘客將主要使用以上車站前往目的地或候車，故此前往臨時公共運輸交匯處的人流相對較少，評估顯示現有行人設施及新增行人過路處已足夠應付需要。

28. 規劃新增巴士站的位置時已考慮多方面因素，包括對道路交通影響、現有空間限制、乘客便捷度、路綫走向等。主要供巴士上客的車站會設置在有足夠闊度的行人路，以期在乘客排隊時仍有充裕空間讓其他行人經過。

29. 另外，位於港灣道東行近新鴻基中心的現有巴士站將繼續用作 104 號綫的中途站。此站現時亦為 373A 號綫的總站，當臨時公共運輸交匯處啟用後，373A 的總站將遷往該處，而這裏則會成為中途站，主要供落客之用。位於菲林明道北行近萬麗海景酒店及會議道東行近舊灣仔碼頭的兩個現有中途站將會繼續使用。

#### *往灣仔總站方向的新增車站*

30. 菲林明道北行（近萬麗海景酒店）：原有巴士站已於較早前進行工程，由一個延長至三個巴士泊位，以容納新增巴士站，主要供港島區往灣仔北的路綫在進入總站前作落客之用。

31. 會議道東行（北面行人路，近舊灣仔碼頭）：新增巴士站主要供一條堅尼地城開出及五條西區海底隧道往灣仔北的路綫在進入總站前作落客之用。當中 930 及 960 為全日服務路綫，其餘的只在早上繁忙時間提供往灣仔方向的服務。

32. 交通評估中亦檢視了這段位於會議道北面的行人路最繁忙時段的行人流量。根據現有的交通調查及新增車站後的預算，顯示人流集中於渡輪落客時段，而其餘時間人流則較少，在新增車站後仍能維持適當的服務水平（圖六）：

渡輪落客時段	其餘繁忙時段
每分鐘約 72 人次	每分鐘約 7 人次



33. 鴻興道東行（近臨時公共運輸交匯處）：只供三條早上繁忙時間路綫作終點站之用。

#### *離開灣仔總站方向的新增車站*

34. 會議道西行（南面行人路，近現有總站）：共設有兩組巴士站，分別位於行人天橋底及現有公共洗手間附近。正如上文所述，這兩組巴士站是由臨時公共運輸交匯處開出後的第一個中途站，方便灣仔北一帶乘客上車。兩組巴士站共設有五個巴士停泊處，而每個停泊位置的行人路上亦會相應髹上一組黃色綫指示乘客排隊，讓巴士可以更有效率地上客，同時亦可維持行人路的秩序（圖七）。

35. 上文已指出使用這兩組巴士站的路綫在下午繁忙時間較為多人輪候，預計最高峰輪候人數合計約為 90 人。而五組排隊位置總共可容納約 260 人，故此行人路上會有足夠位置讓乘客候車。交通評估亦預計了相關行人路段在最繁忙時段的人流約為每分鐘 9 人，絕大部分均為前往巴士站候車的乘客（圖六）。

預計最高峰 輪候人數	排隊位置 可容納人數	最繁忙時段 行人流量
約 90 人	約 260 人	每分鐘約 9 人次

36. 博覽道東南行：主要提供由金紫荊廣場開出之路綫上客之用，巴士綫無須再繞經舊有總站，經過會議道路口之後直往菲林明道南行。

#### *港灣道東行巴士站*

37. 在臨時公共運輸交匯處啟用之後，原本於灣仔碼頭巴士總站候車的 104 號綫乘客須改用港灣道東行的中途站。這兩站於下午繁忙時間最多乘客使用。根據交通評估，預計下午繁忙時間每小時有大約 500 名乘客輪候 104 號綫。

38. 從實地視察所見，現時港灣道巴士站最高峰時期的輪候 104 號綫的人數約為 50 人，預計臨時公共運輸交匯處啟用後的最高峰候車人數約為 120 人。此位置將可同時容納四部巴士停泊，其中靠近海

港中心一端的泊位會預留作過境巴士中途站。由於 373A 號綫的總站會遷往臨時公共運輸交匯處，故乘客排隊位置可完全預留予 104 號綫使用。整個排隊位置可容納約 150 人，可以應付高峰期的輪候人數。而乘搭過境巴士的人士亦可利用附近的行人路（特別是海港中心行人天橋下的空間）作輪候之用（圖八）。

## 計劃實施

39. 從以上評估結果所見，在臨時公共運輸交匯處啟用後，各周邊主要路段的車輛流量比現時情況增幅不大，而影響亦在可接受水平之內，而臨時巴士站的行人路亦可應付預計的人流包括行人及候車乘客。儘管如此，港鐵公司和相關政府部門會密切監察附近一帶的交通情況及定期進行交通調查，有需要時會就臨時交通措施作出調整。

40. 隨著會展站工程陸續開展，灣仔北一帶預計會於 2016 年起分階段進行改道措施，而會議道一帶的巴士站位置亦會相應調動，屆時亦會因應臨時公共運輸交匯處啟用後的車流及乘客模式再作出適當調配。

41. 在現有公共運輸交匯處搬遷前以及臨時公共運輸交匯處啟用初期，承建商會在附近安排關懷大使派發單張及指示方向，協助乘客適應新交通安排，讓公眾可預先準備；有關巴士站安排的單張亦會向附近大廈以及相關人士派發。同時，承建商亦會在當眼位置張貼告示和指示牌，提醒行人及駕駛者公共運輸交匯處和巴士站的搬遷安排，亦會設立 24 小時熱線供市民查詢詳情。

## 應變計劃

42. 如在臨時公共運輸交匯處啟用後，交通情況在預計之外，以致灣仔北的交通出現嚴重影響，港鐵公司會啟動已制定的應變計劃，包括：

- 在臨時公共運輸交匯處啟用後的兩星期內，原有灣仔碼頭公共運輸交匯處將不會開始會展站工程，以預留在必要時用作緩衝之用。倘若道路情況因臨時安排而受影響，會安排巴士利用部分原有總站的空間上落乘客，確保交通維持正常。
- 鴻興道/馬師道路口的交通安排可因應實際路面情況而作出調整，如取消由臨時公共運輸交匯處左轉往鴻興道東行方向的行車綫，騰出更多綠燈時間予其他方向的車流，使路口能維持正常運作。

43. 除此以外，港鐵公司亦與貿易發展局及香港會議展覽中心於三月中會面，講解工程的內容及搬遷臨時公共運輸交匯處的安排，了解會展即將進行大型活動的情況，並協定會保持緊密聯繫，在香港會議展覽中心大型活動進行期間，與相關政府部門協商交通安排及人潮管制措施。屆時，港鐵公司亦會安排人手，指示增加的人流往適當巴士站位置候車，以協助盡快疏導人潮。

## 總結

44. 綜合交通評估分析結果，預計臨時公共運輸交匯處啟用後，附近道路和行人路仍能維持正常運作。交通評估已呈交地盤聯絡小組(由路政署、運輸署和警務處等部門組成)，部門同意其分析結果，亦要求港鐵公司繼續與各政府部門和巴士公司緊密協調，並密切監察整體交通情況，適時就臨時交通管理措施作出調整。

45. 懇請各委員支持本文件的內容。

路政署鐵路拓展處  
港鐵公司

二零一五年四月

# 往來臨時交匯處行人路線

圖一





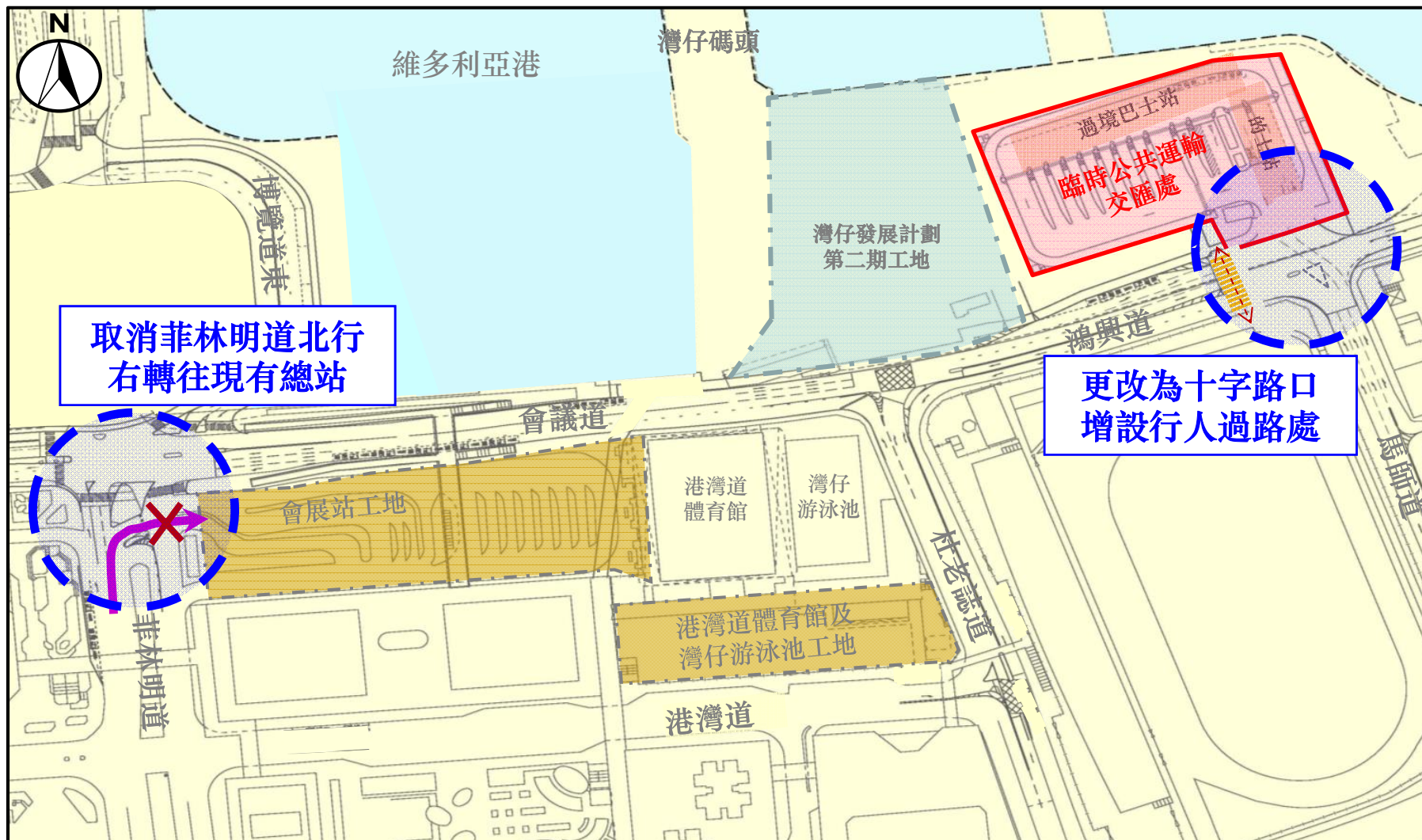
# 臨時巴士站安排

## 圖二



# 修改路口設計

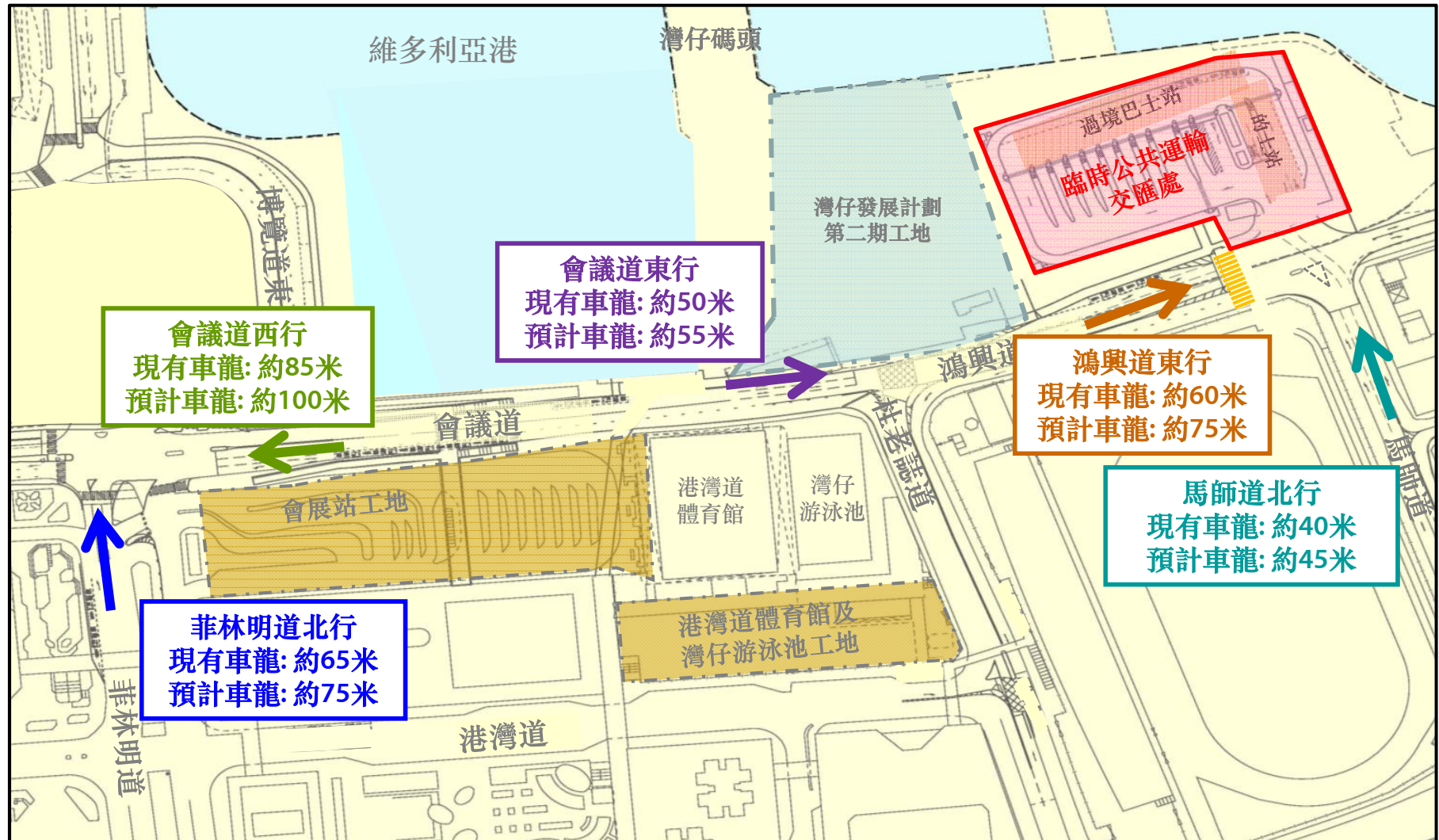
圖三





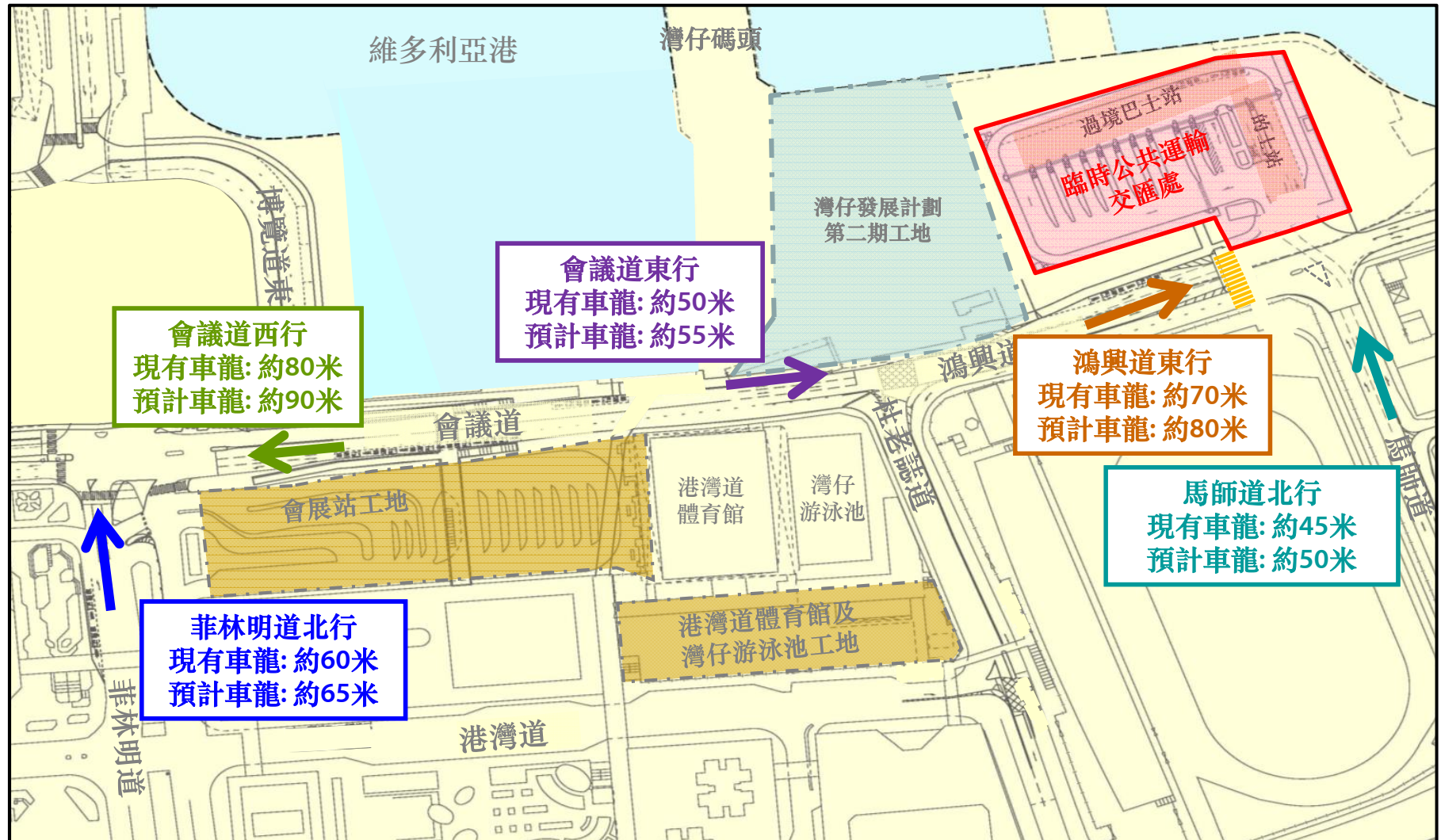
# 預計路面交通情況 (上午繁忙時間)

圖四



# 預計路面交通情況 (下午繁忙時間)

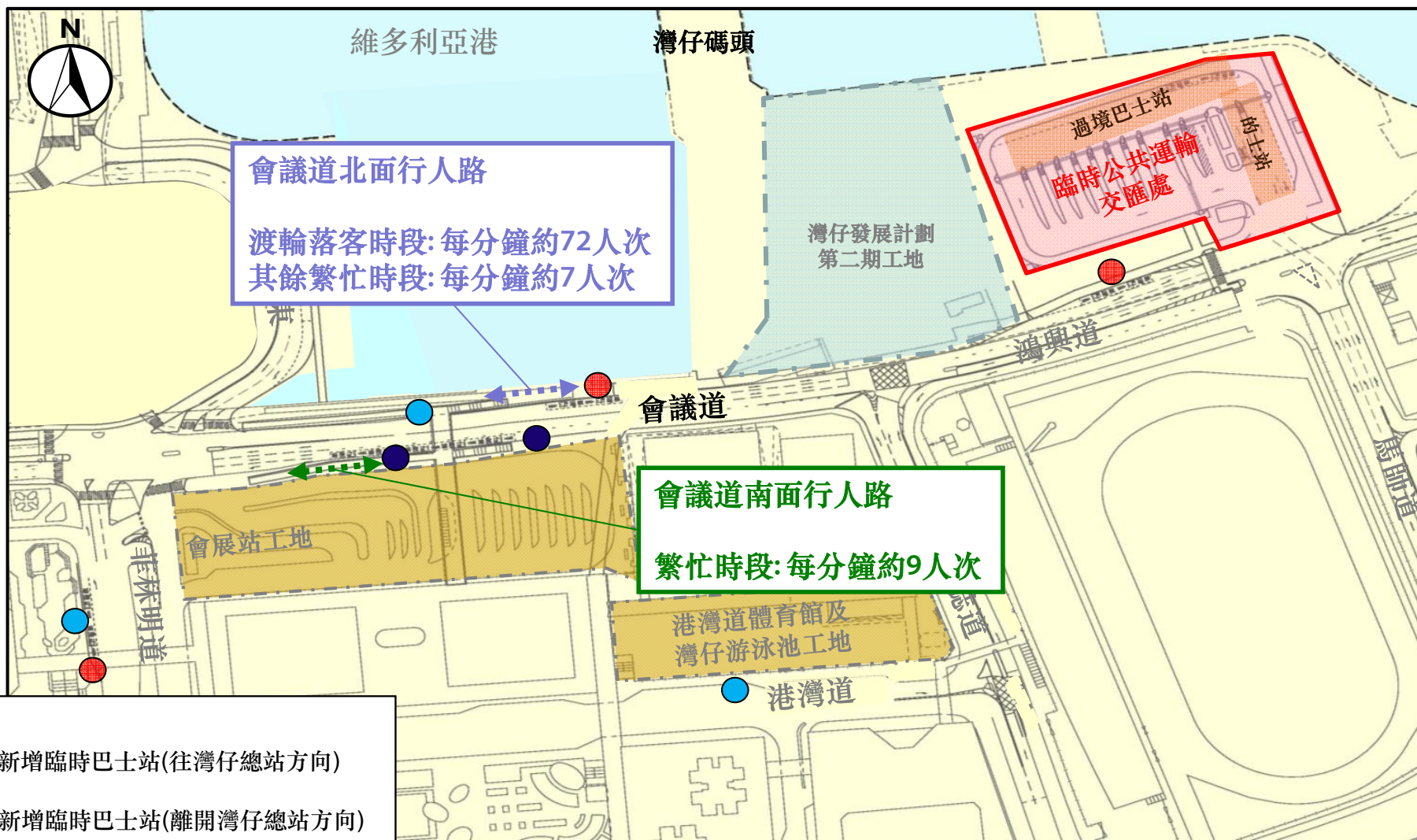
圖五





# 預計行人流量－會議道

圖六



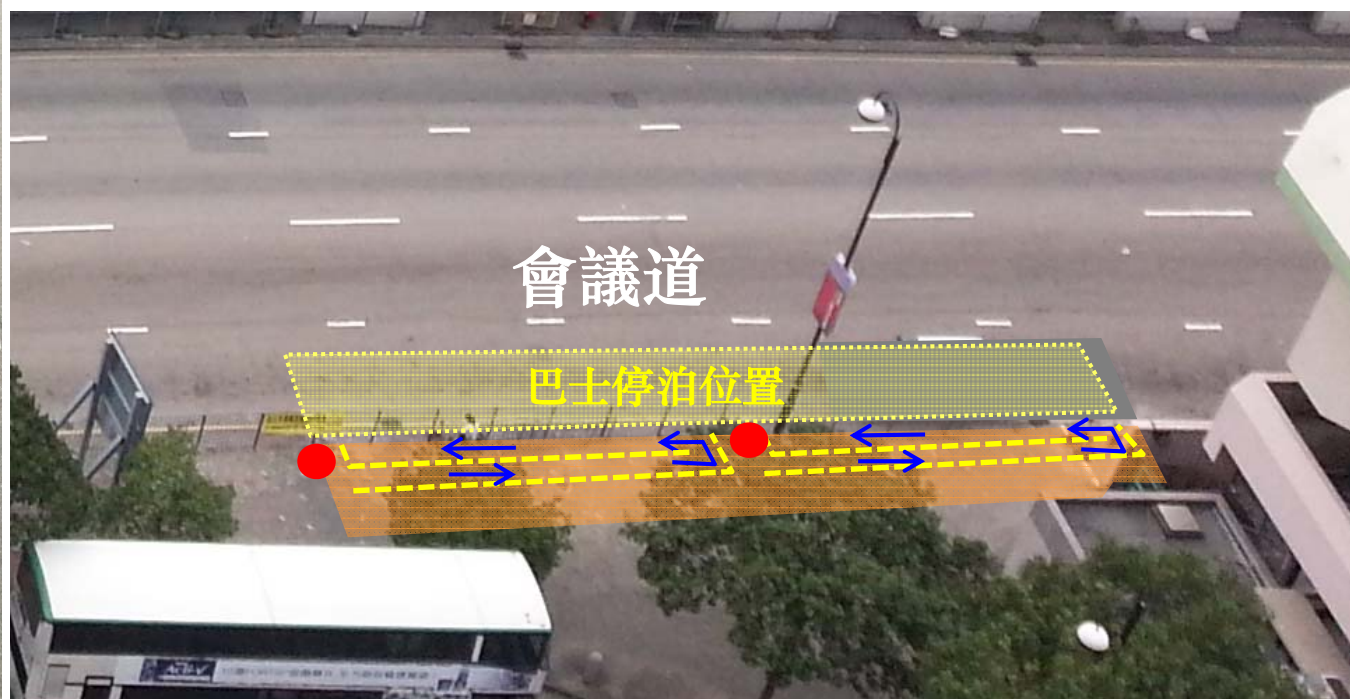
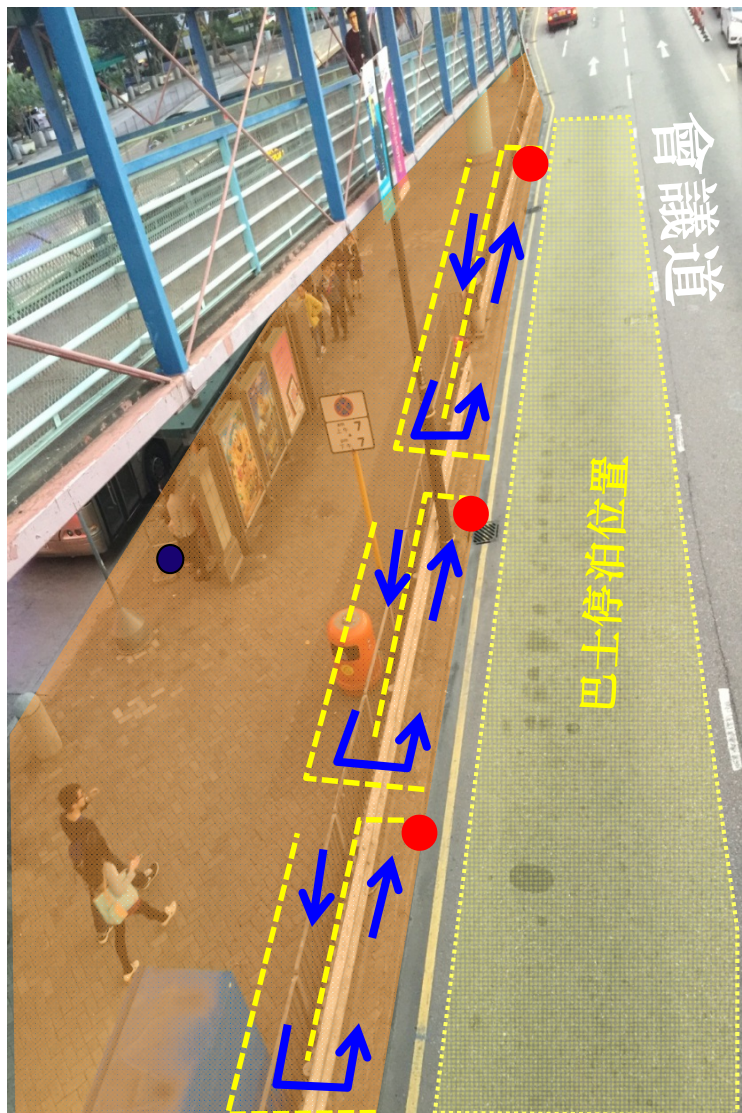
- 圖例**
- 新增臨時巴士站(往灣仔總站方向)
  - 新增臨時巴士站(離開灣仔總站方向)
  - 現有巴士站繼續運作

# 預計候車乘客量－會議道西行巴士站 (近現有總站)

圖七

可容納人數	預計最高峰 輪候人數
約260人	約90人

● 巴士站





# 預計候車乘客量 - 港灣道東行巴士站

圖八

