

中環及灣仔繞道和東區走廊連接路工程項目  
東區走廊西行至告士打道的交通優化方案  
委員對諮詢文件的跟進意見(綜合回應)

我們接獲以下意見／查詢：

楊雪盈議員辦事處 (4月13日)

1. 請署方提供告士打道近堅拿道行車安排。
2. 請提供東區走廊往跑馬地紅隧及中區流量。
3. 有否評估東區走廊往舊灣仔警署巴士線，在新安排下需切至最右線再返回最左線埋站的影響？

楊雪盈議員辦事處 (4月25日)

4. 就告士打道近堅拿道行車安排，目前使用該巴士專線位置的路線，常設的包括新巴18、18P，以及經紅隧的102、106及170。其中18及18P，目的地為往灣仔北的行車線，而三條往紅隧的路線，為使用設於近紅隧入口的巴士專線，亦多繞經灣仔北，使用告士打道往紅隧天橋的巴士少之又少，署方考慮修訂行車線時，有否考慮此因素？曾否就此方案諮詢巴士公司？  
署方修訂行車線安排後，往紅隧的行車線將會排滿輪候入紅隧的車龍，而往中區及灣仔北由三條行車線收窄為兩條行車線。上述巴士路線進入修訂後的巴士專線後，需立即切線往第二條往九龍（中）的行車線，然而再需切線往中區的行車線，會否構成更大危險？
5. 能否提供繞道通車前後，上述路段流量變化的數據？
6. 能否提供東區走廊近銅鑼灣消防局外一段行車線的安排圖示作參考？  
即東區走廊西行（近維園道下行斜路）及維園道西行（近維多利亞公園小山丘位置），改道後的行車線的安排圖示作參考？

邱汶珊議員 (4月10日)

7. 建議遷移告士打道近信和廣場巴士站至海宮大廈外。

麥景星議員 (5月4日)

8. 能否提供現時各個入口使用繞道往中區的车流量數據？
9. 因此改動對很多路使用者做成影響，改道進行前及工程期間，如何通知道路使用者？

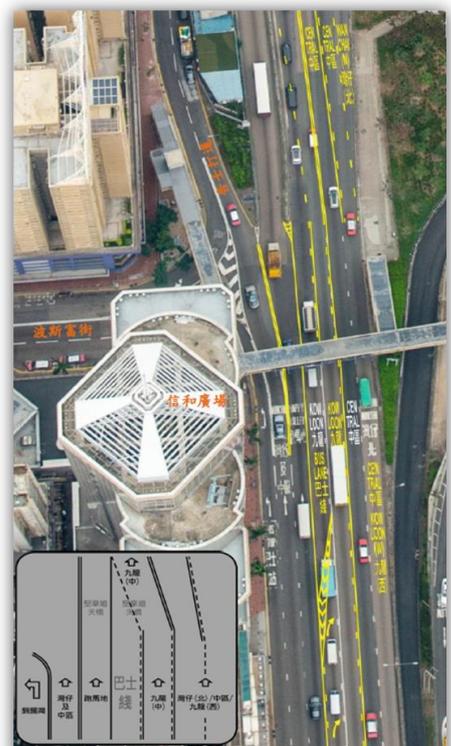
10. 由署方提供的數據可見，告士打道往中環下午繁忙時段每小時車流量高達 1253，改道後餘下一條行車道，能否承受？
11. 改道後進入紅隧前有「2收1」的行車線收窄位置，會否增加交通意外風險？
12. 能否提供東廊西行（近維園道下行斜路）及維園道西行（近維園小山丘位置），改道後的行車線安排圖示作參考？（同問題6）

就委員對題述諮詢文件進一步之意見，我們現綜合回覆如下：

### 1. 告士打道近堅拿道行車安排

在優化方案下，現時告士打道西行近堅拿道（即信和廣場對出）前往紅磡海底隧道（「紅隧」）的巴士專用入口將會優化成為一段巴士專線，令巴士可以更安全及順暢地利用這段新增巴士專線駛入前往紅隧的行車線；前往紅隧的其他車輛則會使用巴士專線右面的行車線前往紅隧。其他行車線的行車安排將大致維持現狀，即左一、二及三線仍保持現有分別前往銅鑼灣、灣仔／中區以及沿經堅拿道天橋前往跑馬地等方向，而右一及二線則保持現有前往灣仔（北）、中區及九龍（西）方向。

請參閱附件一的放大版本。



## 2. 東區走廊往跑馬地紅隧及中區流量

據我們觀察所得，現時當東區走廊（「東廊」）西行的車流與維園道西行的車流滙合後，在不同的繁忙時段分別有車龍出現，造成交通擠塞。工程團隊在設計優化方案時已將有關交通數據及情況納入一併考慮，並善用因中環及灣仔繞道和東區走廊連接路（「繞道」）通車後使用現有東廊高架天橋前往中區行車量減少的契機，增加前往紅隧及跑馬地的行車線，以紓緩繁忙時段的交通擠塞。

現附上東廊（表一）、維園道（表二）及告士打道西行（表三）有關路段的車流量記錄，以供參考。

表一：東區走廊西行（近維園道下行斜路）

起點－目的地	平日車流量（小客車單位／小時）	
	上午繁忙時段	下午繁忙時段
東廊往跑馬地	636	693
東廊往九龍（中）	574	376
東廊往中環	879	1173
總數	2089	2242

註：東廊西行共三線行車，當中慢線往跑馬地及九龍（中），中線及快線往中環

表二：維園道西行（近維多利亞公園小山丘位置）

起點－目的地	平日車流量（小客車單位／小時）	
	上午繁忙時段	下午繁忙時段
維園道往跑馬地	225	214
維園道往九龍（中）	300	280
維園道往中環	73	80
總數	598	574

表三：告士打道西行（近維多利亞公園連接銅鑼灣避風塘行人天橋位置）

起點－目的地	平日車流量（小客車單位／小時）	
	上午繁忙時段	下午繁忙時段
告士打道往跑馬地	861	907
告士打道往九龍（中）	874	656
告士打道往中環	952	1253
總數	2687	2816

有關車流量統計位置，請參閱附件二。

**3. 評估東區走廊往舊灣仔警署巴士線，在新安排下需切至最右線再返回最左線埋站的影響**

本優化方案的新安排對巴士行車影響輕微。當巴士駛進往中環方向的行車線後，沿告士打道西行的右二線行駛（請參見問題1的回應之附圖），便可以繼續前往舊灣仔警署附近的巴士線，並不需要轉換行車線。

**4. 優化通往紅磡海底隧道（港島）入口的巴士專用線安排**

在優化方案下，現時告士打道西行近堅拿道前往紅磡海底隧道的巴士專用入口將優化成為一段巴士專線，令巴士可以更安全及順暢地沿優化的巴士專線前往紅隧的行車線。於重新編訂行車線後，前往灣仔北的巴士線如18及18P的行車安排及所涉及的轉換行車線次數，將維持不變。我們會於落實增加巴士專線前，適時諮詢巴士公司相關安排。

**5. 告士打道西行（近柯布連道）車流量統計記錄**

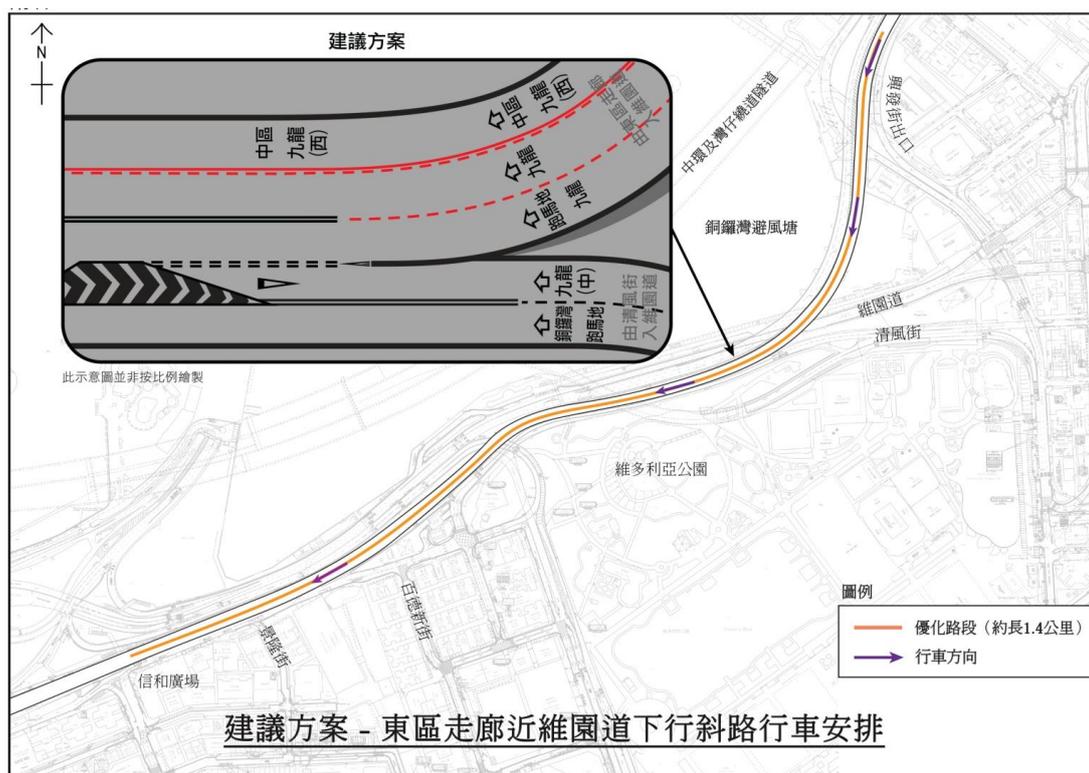
表四：繞道開通前（按2018年5月及11月的記錄）

繁忙時段	平均車流量（小客車單位／小時）
上午	6350
下午	5435

表五：繞道開通後（按2019年3月的記錄）

繁忙時段	平均車流量（小客車單位／小時）
上午	5045
下午	4465

**6 & 12. 東區走廊近銅鑼灣消防局外一段行車線的安排 [即東廊西行（近維園道下行斜路）／維園道西行（近維多利亞公園小山丘位置）一帶之行車線安排]**



請參閱附件三的放大版本。

**7. 建議遷移告士打道近信和廣場巴士站至海宮大廈外**

就有關將信和廣場外的巴士站往東遷移至海宮大廈外的巴士站的提議，由於海宮大廈外的巴士站現時已有約20條巴士線使用，巴士站運作非常繁忙。根據早前的候車乘客統計，在繁忙時間，每小時於該處巴士站排隊候車的乘客人數超過300人。如將信和廣場外的巴士站遷移至此站，將加重該處巴士站的負擔，容易造成巴士及候車乘客擠塞，影響乘客等候及上落。因此建議未必可行。

## 8. 繞道隧道往中區的车流量統計記錄

繞道通車後，駕駛者可使用北角隧道入口或天后清風街入口以前往中區。相關的車流量統計記錄如下：

表六：北角隧道入口（按 2019 年 11 月的記錄）

繁忙時段	平均車流量（小客車單位／小時）
上午	1402
下午	1238

表七：天后清風街入口（按 2019 年 11 月的記錄）

繁忙時段	平均車流量（小客車單位／小時）
上午	401
下午	325

## 9. 臨時交通措施的宣傳渠道

於工程進行期間，路政署會按《道路工程的照明、標誌及防護工作守則》相關要求，制定及實施臨時交通安排並諮詢相關政府部門意見，以確保交通及施工安全並於計劃實施臨時交通措施前，透過以下途徑通知公眾：

- 於繞道工程網站刊登資料；
- 於繞道北角社區聯絡中心派發宣傳單張；
- 向地區人士派發宣傳單張；
- 現場指示牌；
- 由運輸署發放的交通通告；
- 臨時交通措施實施之前及期間分別於東廊西行隔音屏入口（近顯理中學）及告士打道西行近油站位置以「訊息可變標誌」(variable message sign) 通知駕駛人士。

## 10. 告士打道之車流量

據觀察所得，前往紅磡海底隧道或經堅拿道天橋前往跑馬地及南區以及經興發街往銅鑼灣方向的行車線，在不同時段分別有車龍出現，造成交通擠塞。而繞道通車後，部分原用東廊西行高架天橋的駕駛人士改用更便捷的繞道前往灣仔(北)及中西區，使用現有高架天橋前往中區的行車量有所減少。

部門回應：發展、規劃及交通委員會文件第 13/20 號

因此，我們建議優化前往中區的行車線安排，告士打道西行原前往中區的左邊行車線將改為前往紅磡海底隧道之行車線，從而令前往紅磡海底隧道及跑馬地方向的路面空間有所增加，紓緩交通擠塞。

於正常行車的情況下，每條行車線的預計容車量為 1800（小客車單位／小時），遠高於我們首次覆函中提及於告士打道往中環下午繁忙時段的 1253（小客車單位／小時），足以應付車流量需求。

**東區走廊西行（近維園道下行斜路）交通情況（攝於 2019 年 9 月 10 日下午 6 時）**



## 11. 優化後的路面安全

有關的行車安排及道路設計由交通顧問按相關標準設計，通過部門及工程團隊審視，確認符合相關安全規定，保障道路使用者安全。而所指紅隧前的「2 收 1」的行車線匯合情況，與現行的安排一致。

路政署及運輸署

2020 年 5 月

### 附件

附件一：電腦模擬圖 – 優化方案於告士打道近堅拿道行車安排

附件二：繞道通車後進行的車流量統計記錄

附件三：東區走廊近銅鑼灣消防局外一段行車線的安排

[亦即東廊西行（近維園道下行斜路）／維園道西行（近維多利亞公園小山丘位置）一帶之行車線安排]

附件一：電腦模擬圖 - 優化方案於告士打道近堅拿道行車安排



附件二：繞道通車後進行的車流量統計記錄



- 統計位置
-  東區走廊西行 (近維園道下行斜路)
  -  維園道西行 (近維多利亞公園小山丘位置)
  -  告士打道西行 (近維多利亞公園連接銅鑼灣避風塘行人天橋位置)

附件三：東區走廊近銅鑼灣消防局外一段行車線的安排

〔亦即東廊西行（近維園道下行斜路）／維園道西行（近維多利亞公園小山丘位置）一帶之行車線安排〕

