

二零零三年十一月二十七日  
討論文件

立法會規劃地政及工程事務委員會  
環境事務委員會

二零零三年十一月二十七日聯席會議

---

進行中環灣仔繞道在交通運輸方面的理據

目的

本文件闡述興建中環灣仔繞道（繞道）及各條在中區填海計劃第三期（填海工程）地面道路在交通運輸方面的理據。

**中環灣仔繞道**

背景

2. 中環灣仔繞道建成後，會成為港島北岸一條策略性主幹路，經東區走廊連接路（連接路）連接林士街天橋與東區走廊（見附件A圖則）。繞道及連接路會與現時的干諾道中／夏道／告士打道走廊（走廊）平行，補其不足，減輕該處的交通負荷。繞道會在灣仔香港會議展覽中心附近設有中途出入口通路處，讓繞道的東西行車輛駛出繞道，也可讓灣仔的車輛經繞道駛進東區走廊。

3. 拓展署在一九八七年進行的《中環灣仔填海工程可行性研究》提出了多項建議，其中一項是在上環至銅鑼灣一帶海旁填海，為建造繞道及其他主要運輸基建開闢土地，以改善告士打道走廊及商業中心區的交通情況。

4. 當局在一九八九年完成的《第二次整體運輸研究》<sup>1</sup>一再確定有需要興建繞道，並預計如不建造繞道，到二零零一年時，告士打道走廊一些關鍵路段在繁忙時間的行車量便會超出其實際容車量，令走廊沿路及中環和灣仔區內道路出現長車龍。一九九九年完成的《第三次整體運輸研究》再三確定需要興建繞道。

5. 二零零三年剛完成的《第三次整體運輸研究》模型再行預測顯示，雖然土地用途規劃的各項假設已經修訂，而本港的人口推算亦已調低，但興建繞道仍有確切需要。根據《第三次整體運輸研究》模型所作的預測，如不及時興建繞道，到二零一一年，走廊一些關鍵路段在繁忙時間的行車量將會超出容車量的 30%。

### 交通方面的理由

6. 走廊的行車量現已超出其容車量。沿路擠塞的情況不限於典型的早晚繁忙時間，即使平日上午八時至下午七時，亦經常出現擠塞。往商業中心區的東行車龍往往沿林士街天橋伸延至西區海底隧道引道，而西行車龍則沿告士打道伸延至灣仔運動場。林士街至畢打街之間的一段干諾道中相距 0.7 公里，但是在早上八時至九時的繁忙時間取道干諾道中東行線由林士街往畢打街卻需時 5 分鐘以上。換言之，車速剛好超過每小時 7 公里；但實際上該處容許車輛以每小時 50 公里的速度行駛。如不興建中環灣仔繞道，預期到二零一一年，車輛只能以約每小時 5 公里的速度行駛，要大約 45 分鐘才走完這 4 公里長的走廊。走廊上的車輛不能前進，無法再容納的車輛就會駛進鄰近中區和灣仔的道路，令這些地點出現擠塞。當中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程完竣後，告士打道關鍵路段沿路的行車量就能保持在該道路容車量的

---

<sup>1</sup> 進行整體運輸研究的目的，是提供綱領，讓政府可制訂一套兼顧各方的運輸策略，以配合環境持續發展的方式促進香港的客貨運輸流通。整體運輸研究的模型按土地用途規劃、經濟增長、本港車輛總數及道路網絡資料作出假設，並根據實地交通考察所得數據加以校正，用以推算本港日後對運輸系統的需求。這項研究的模型模擬本港的客貨車流通情況，探討道路網絡系統的局限。

範圍之內，交通擠塞便得以紓緩。現把不同地點的預測行車量／容車量比率<sup>2</sup>概述如下：

地 點	沒有興建 中環灣仔繞道和 P2 道路 <sup>3</sup>		興建 中環灣仔繞道和 P2 道路	
	二零一一年	二零一六年	二零一一年	二零一六年
干諾道中	1.3	1.3	0.8	0.9
夏道	1.3	1.3	0.8	0.9
告士打道	1.3	1.3	0.9	0.9
中環灣仔繞道	-	-	0.7	0.7

7. 其他東西行的次要走廊，如軒尼詩道及金鐘道並不能紓緩這條主要走廊的擠塞問題，因為這些次要走廊的容量會受交通燈號及巴士、的士及貨車上落客／貨活動限制，因此亦會相當擠塞。

### 中環灣仔繞道更改定線的可能性

8. 中環灣仔繞道的定線受以下發展項目所限制：

- (a) 林士街天橋(中環灣仔繞道西端)，已設置某些設施以配合日後的擴建工程；
- (b) 已建的樓宇和日後逐一落成的樓宇，包括海港政府大樓、交易廣場、國際金融中心第一、二期、四季酒店、灣仔政府大樓和中環廣場；
- (c) 現有道路，包括干諾道中、夏道、告士打道和民祥街；
- (d) 現有地下建築，包括現有地鐵荃灣線和機場鐵路；

2 行車量／容車量比率是道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。1.3 可視為這個行車量/容車量比例的上限。有關道路不能容納更多車輪數目，當需求超越這水平，則車龍會越來越長。

3 見下文第 12 段有關 P2 道路。

- (e) 現有地鐵過海隧道(荃灣線)，包括隧道管道的接駁點；
- (f) 香港會議展覽中心、會展新翼和連接的天橋走廊；
- (g) 銅鑼灣的海底隧道；以及
- (h) 現有的東區走廊(中環灣仔繞道東端)。

9. 基於上述各點限制，中環灣仔繞道的水平定線不能再向南移或內移。

10. 行車會產生污染物和噪音，對環境造成不良影響，因此把中環灣仔繞道以地面或高架道路的形式重新定線通往已發展的商業中心區的方案亦不可行。此外，如落實地面或高架道路方案，須拆除一些建築物，又或會干擾現已不勝負荷的道路網絡。

### 中區填海計劃第三期的幹路

11. 目前，來往交易廣場以北已建成的中區填海地段的車輛，必須取道中區一些負荷已很繁重的道路和路口。東行車輛可用的主要通道是民耀街和康樂廣場，但車輛要待交通燈號轉換數次才可駛出干諾道中。到二零零六年時，國際金融中心第二期及其酒店會全面啟用，屆時這條主要東行通道的行車量會增至目前的兩倍，造成圍繞機場鐵路站和國際金融中心第一、二期的康樂廣場／民耀街／民祥街的行車道全段擠塞，出現長車龍。隨干諾道中東行車輛的數目持續大幅增加，問題將會更為惡化。中環灣仔繞道工程完竣後亦不會解決擠塞問題，因為預期到二零一一年，區內仍會有大量車輛使用干諾道中。由於車輛難以駛出干諾道中，干諾道中以北一帶的交通預期會出現癱瘓，嚴重影響交易廣場、機場鐵路站、國際金融中心第一、二期及渡輪碼頭的運作。這一帶交通一旦出現癱瘓，畢打街和皇后大道中等通往新中區填海地段的道路，就會出現車龍。

12. 為應付已建成的中區填海計劃第一、二期路段與日俱增的交通，我們有需要在填海工程範圍內興建數條路面道路，包括東西行主要幹路 P2 道路和新填海區相關的地區幹路（位置圖見附件 B）。P2 道路網亦會提供支路連接中環灣仔繞道在灣仔的出入通路處。新路可讓車輛直接往來中區填海區和灣仔北，而無須取道現已十分擠塞的夏道和告士打道，亦無須行經中區和灣仔區現有的區內幹路。

## 其他紓緩走廊沿線交通擠塞的措施

### 交通限制和交通管理措施

13. 運輸署分別在二零零零年和二零零三年進行的商業中心區交通研究，找出商業中心區的多個塞車地點；這些地點不但在全日不同時間內經常嚴重擠塞，在一周內某些日子也會出現嚴重擠塞的情況。這些地點當中，有部分位處樓宇密集區，因礙於實際環境不能再擴闊路面而造成交通擠塞。另有一些地點交通擠塞的情況，則可望於新填海區的新路建成後得以紓緩。

14. 研究提出多項建議推行的基本交通限制措施及一系列短期和中期交通管理措施（簡載於附件 C）。然而，推行這些措施前，必須從全面制訂商業中心區運輸系統管理策略的角度去考慮，並且顧及全港整體政策和計劃的架構。運輸署會逐步推出巴士優先使用道路的措施及多項交通管理和道路改善計劃。附件 D載列多項已完成和即將實施的計劃。

15. 要強調的是，上述短期和中期交通管理計劃是為紓緩現有交通擠塞，並盡量提高現有道路和路口的容車量而設的。根據運輸署的交通預測，即使推行上述所有措施，隨着商業中心區行車量進一步增加，到二零零六年，道路網絡便會不勝負荷。因此，中區填海計劃第三期建造中環灣仔繞道和 P2 道路網實有需要。

## 電子道路收費

16. 我們已在二零零一年四月完成《電子道路收費可行性研究》，探討過在本港實行電子道路收費系統是否切實可行，並研究過是否需要利用這樣的系統來達致交通方面的目標。研究的結論是，從技術的角度而言，在本港實行電子道路收費系統確屬可行。不過，從交通管理的角度而言，預計市區繁忙時間的車速會維持在每小時 20 公里以上，假設私家車的增長率每年不超過 3%，則港島區要實行電子道路收費這類極端的限制措施，最早也要到二零零六年才有充分的理據，而九龍區則為二零一一年。研究亦指出，電子道路收費必須獲得市民大眾廣泛的支持，方能行之有效。參考上述結論並研究過所有相關因素後，當局當時決定暫不考慮實施電子道路收費。

17. 當局一向致力研究可紓緩交通擠塞的措施。目前，我們正擴大研究的範圍，包括探討可否實施電子道路收費。海外國家的經驗顯示，要市民支持實行這類計劃，關鍵在於必須提供合理的替代路線。由於預測行車量會大幅增加，除了推行各項交通管理措施外，我們也需要改善基礎設施。因此，不論提出怎樣的建議來解決商業中心區擠塞問題，都必須以興建中環灣仔繞道的形式另行提供一條東西行走廊。

## 徵詢意見

18. 請議員閱覽本文件的內容。

環境運輸及工務局  
二零零三年十一月

## 商業中心區交通研究

### **建議交通限制措施**

- (a) 調整公眾停車場的停車費；
- (b) 車輛按登記號碼單／雙數隔日行駛；
- (c) 專區行車證計劃；
- (d) 車輛共乘計劃；
- (e) 徵收的士附加費；以及
- (f) 向貨車徵費及／或禁止貨車駛入。

### **建議短期至中期交通管理措施**

- (a) 附加禁止上落客貨區限制；
- (b) 各主要走廊的交通改善工程；
- (c) 道路及路口改善計劃；以及
- (d) 巴士優先使用道路的措施。

**在商業中心區實施交通擠塞紓緩計劃**

**已完成的計劃**

- (a) 更改雪廠街的行車線分界，並把介乎遮打道與干諾道中的一段雪廠街改為雙程行車；
- (b) 延長干諾道中東行線近大會堂的匯合段；
- (c) 封閉紅棉路地面北端的掉頭回線，以及在紅棉路天橋下的金鐘道東行線另設右轉設施；
- (d) 擴闊右轉的行車道，以容納巴士和汽車同時由皇后大道中西行線轉入畢打街；以及
- (e) 在畢打街西邊施加禁止上落客貨區限制。在畢打街東邊地面加上黃色影線標記。

**即將實施的計劃**

- (a) 民耀街與民祥街交界的路口改善工程；
- (b) 建議在租庇利街隧道通往林士街天橋上斜西行線興建出口；
- (c) 紅棉路與夏慤道交界的路口改善工程；
- (d) 干諾道中與畢打街交界的路口改善工程；
- (e) 民吉街與林士街天橋落斜西行線交界裝設交通燈；
- (f) 遮打道與美利道沿路的交通改善計劃；
- (g) 摩利臣街的交通改善計劃；
- (h) 在愛丁堡廣場興建臨時道路；
- (i) 康樂廣場、民耀街與港景街交界的路口改善工程；

- (j) 中區警署、裁判司署和域多利監獄重建工程的交通管理計劃；
- (k) 干諾道中與機利文街交界的路口改善工程；以及
- (l) 洛克道的單程迴旋交通系統。