穿越港島北 10分鐘就得

郭偉強試行繞道讚省時「直來直去」通勤北角中環

繞道通車

由構思到建造再到通車，中環及灣仔繞道對於居住或工作於港島區的市民而言，可謂千呼萬喚始出來，駕駛人士更是期待萬分。工聯會港島區立法會議員、東區區議員郭偉強經常駕車往返北角寓所與立法會，或到港島區其他地方出席活動，香港文匯報記者昨日特地登上郭偉強的座駕，陪他試用繞道。他表示，繞道的啟用起了很大的分流作用，試用後的感受更深，並形容可以「直來直去」北角與中西區，令他在下班繁忙時間從立法會返家的時間有望從30分鐘大幅縮短至10分鐘。 ■香港文匯報記者 聶曉輝

■郭偉強關注從糖水道上東區走廊後，約百多米便到達繞道入口，擔心駕駛者未必有足夠時間切線。 香港文匯報記者莫雪芝 攝

郭偉強昨日要到上環出席工聯會的寫揮春活動，之前就在香港文匯報記者陪同下，試用繞道各個不同出入口。上午約10時半，記者與郭偉強從北角港鐵站出發，然後沿英皇道轉入糖水道上東區走廊後，約百多米便到達繞道入口。

郭偉強在開車前已表明關注該處是否有足夠時間，讓駕駛人士切越兩線以順利使用繞道。

由於昨日僅是試行繞道並非趕時間，他在繞道內只以時速五六十公里行走，並無開到80公里上限。

他沿繞道直往中環出口，沿途十分暢順，但繞道內行駛的車輛比想像中略多，及至出口繞經港鐵香港站時始略見車龍，到達上環荷李活道公園一帶，全程約12分鐘。

其後，郭偉強又先後嘗試從中環、灣仔北及天后清風街入口進入繞道，並試過從灣仔北出口離開。基本上，可謂整條繞道都試行過。

標示可改善 免行冤枉路

整體而言，郭偉強認為，無論是東區走廊或連接路上的指示牌也算清晰，只是初次試用時，駕駛人士或未必太清楚灣仔北的出入口在哪個位置，有可能走了一點冤枉路。

同時，由於中環出口在首階段通車時，林士街天橋未能使用，以致最右線暫時被圍欄圍着，惟該處並無明確標示，駕駛人士或許駛至圍欄前才得知該處暫時封閉。

郭偉強並擔心，有從筲箕灣方向沿東區走廊循快線駛來的司機，本身並不打算走繞道，臨到繞道入口時才切線往銅鑼灣方向，或會令繞道入口出現混亂情況而造成車龍，否則不會有任何阻滯。

起分流作用 避路面擠塞

整體而言，郭偉強認為繞道的啟用起了很大的分流作用，「如今從港島東區往中西區，再不用行經銅鑼灣及灣仔。」由於他經常需往返寓所與立法會，現時有了灣仔北的出入口，可謂十分方便。

他說：「舉例周三（立法會）大會一般晚上7時半散會，過往如我即時駕車返家，需時約30分鐘，當中單是告士打道便塞足20分鐘，到過了紅隧口位置才暢順，相信如今10分鐘就返到家了。」

特稿

惠民紓塞 物有所值

繞道開通對港島區居民是一大福音，銅鑼灣、灣仔一帶塞車之苦可望紓緩。回想從區議會討論興建繞道階段便參與，歷經開鑿海底隧道等多年施工階段，至今終於「有得用」，郭偉強認為就算斥資360億元、過程中耗費不少人力物力，也是物有所值的。

郭偉強憶述，東區區議會當年曾建議將繞道的東面出入口由現時炮台山近城市花園一帶，再延伸至遠一點的舊北角邨對開位置，政府相關部門經研究後，仍採用現時的出入口位置。

由於要興建繞道，出入口位置汽車發出的聲浪一定比以前大，所以政府亦因此在擴闊天橋階段，在城市花園對開的橋面加裝隔音屏障，令該處居民受東區走廊聲音的滋擾大大降低。

郭偉強指，繞道開通前，不少東區街坊均表示關注，「如果平日不駕車，對主要乘搭交通工具的市民而言，未有太大感覺，始終不知道會否方便了，或方便了多少，但駕駛人士均對有一條往返東區與中西區的專線讚好，特別是走線拉直了，不用再經過這麼多彎位，一定能節省不少行車時間。」 ■香港文匯報記者 聶曉輝

熱點民議

整體滿意 略欠配套

■圖/文：香港文匯報記者 劉友光、陳珈琦、莫雪芝

■中環及灣仔繞道昨日開通。 香港文匯報記者劉國權 攝

唐先生：光猛舒適省時

由將軍澳經東區海底隧道往上環辦事的唐先生說，他昨日順道使用了新開通的中環及灣仔繞道，感覺隧道內照明「光猛」，行車舒適，全程較過往行駛舊路快了約10分鐘，整體感覺滿意，唯一的問題是，東區走廊上的交通牌指示不夠清楚，希望當局盡快改善。

的哥梁先生：多條路利分流

首次使用繞道的的士司機梁先生說，昨晨由北角經繞道往上環信德中心，詎料在中區駛出隧道後，發現不能直接前往信德中心，車輛必須沿干諾道中東行往灣仔方向行駛再兜路前往，加上昨日有不少前往西區的司機不熟路，在上址路段慢駛，致交通出現擠塞，他直言寧願選擇舊路前往信德中心，但「多一條路點都好啲，起碼有分流作用」。

的哥劉先生：遇塞車失預算

的士司機劉先生昨日下午接載乘客由北角至中環香港站、初次使用中環灣仔繞道。他說，在離開出口後需經由民耀街及金融街，才可以轉出中環，但由於太多車輛，兩條道路亦無法疏導車輛，加上需要輪候交通燈，結果塞近10多分鐘才可離開，「平日由北角往香港站大約60元至70元，今日（昨日）結果要80多元，客人亦有些不滿。」

他同意若配套做得好，繞道的確會較快及方便，但現時司機需要在中環「打圈」，「其實可以不用急於通車，繞道可以待整個工程完成才開通，否則可能比平時更差。」現階段，他認爲走告士打道、夏慤道及干諾道中更快，會待第二階段通車後，才再使用繞道。

的哥林先生：去西區較便利

的士司機林先生認爲，中環灣仔繞道僅屬「有好過無」。他說，昨日曾往來中環、灣仔多遍，但亦沒有選擇經由繞道，因爲不知道中環出口的安排，亦不看好使用該路段能節省時間，「經繞道去中環核心地帶會較擠迫，相信去西區幫助會大點。」他說，昨日途經中環碼頭及香港站一帶，發現相關路段十分繁忙，相信與繞道有關。

乘巴東行現塞蹤 慢通車前11分鐘

■記者上周日由中環交易廣場乘坐新巴前往鰂魚涌，需時26分20秒(左圖)，至昨日同時同地出發，則需時37分25秒(右圖)。 香港文匯報記者莫雪芝 攝

香港文匯報訊（記者 陳珈琦）中環及灣仔繞道昨日通車，以縮短來往東區與中西區的交通時間，紓緩交通擠塞問題。香港文匯報記者在上周日及昨日，分別乘坐來往港島東及港島西的巴士，了解繞道開通後對港島交通的影響，結果發現中環一帶較上周擠塞，即使非繁忙時間亦行車緩慢，令車程大增約四成。

同時同地 路況迥異

西向東行方面，香港文匯報記者於上周日下午3時40分，由中環交易廣場乘坐新巴722線，途經中環干諾道中、德輔道中、金鐘、灣仔碼頭及北角，前往鰂魚涌惠安苑，全程交通十分暢順。

計時器顯示，大約15分鐘已到達灣仔會展一帶，19分鐘已走畢東區走廊，最終需時26分20秒到埗。

昨日，記者再在同一時間、同一地點乘搭722線巴士，路面情況卻頗大差異。甫開車，巴士已無法駛出交易廣場總站，大量巴士停在該站的出口，因為干諾道中的車輛甚多，出現稍微擠塞的情況。

計時器顯示，開車後約23分鐘方到達金鐘站，行車緩慢，至26分鐘抵達灣仔碼頭。最終用了逾半小時才走畢東區走廊，以37分25秒到埗，較上周日多花近11分鐘。

在東向西行方面，記者上周日乘坐新巴18X線，由筲箕灣總站前往中環皇后像廣場，途經鰂魚涌、北角、東區走廊等，以26分40秒抵達，沿途交通暢通。

昨日繞道通車後，路面情況變化不大，記者最終以29分23秒到埗。不過，18X會在短期內改為使用繞道，相信屆時車程將會縮短。

工會籲行「舊路」避塞

香港文匯報訊（記者 陳珈琦）中環及灣仔繞道昨日正式通車，但由於林士街天橋接駁工程未完成，駕駛人士須繞道前往中西區，結果繞道的機場快線香港站出口交通一度出現「擠塞」。有的士司機認為繞道配套未完善，有工會代表建議的士業界利用「舊路」前往中西區。

汽車交通運輸業總工會九龍分會主任杜燊棠昨日接受香港文匯報訪問時表示，不少司機反映繞道的行車時間較以往快，惟中環出口的匯合點配套仍然不足，例如交通燈的調節、中環內街的情況，令開通首日出現擠塞。

他認為，要觀望至少3天才可判斷繞道的成效，同時要求政府加派人手疏導今日開通後首個上班日的交通，並派員研究如何改善匯合點的情況，做好配套。

繁忙時間得不償「塞」

因應昨日的情況，杜燊棠呼籲業界在繁忙時間用回「舊路」，避免得不償失，「繞道行車總時間快了，但下面出口擠塞的時間喺番度。」遇上客人要求使用新路，他建議業界應先向客人講解情況及風險，免客人「詐型」。

曾參與中環繞道專家小組、香港運輸研究學會資深會員熊永達指，繞道新增4條行車路，每條每小時可有1,000輛車行駛，相信能幫助港島解決擠塞，但駕駛人士需要時間適應新道路。

他說，運輸署早已呼籲市民在第二階段通車前，繼續使用舊路前往西區，惟可能宣傳不足，大多市民都沒有意識到問題，而昨日下午中環出口一度出現擠塞，政府應視之為一個警示，一旦今天繁忙時間車輛駛進隧道或會「被困」，屆時問題更嚴重。

繞道利三隧分流 學者挺政府方案

香港文匯報訊（記者 文森）中環及灣仔繞道昨日正式開通，特首林鄭月娥日前在繞道開通儀式上表示，繞道通車為實施三隧分流的好契機，政府後日會向立法會提出「三隧分流」收費調整方案的無約束力議案。香港運輸研究學會資深會員熊永達昨日表示，希望立法會可以批准有關方案，因繞道方便了車流通向西隧，可以起分流作用。

熊永達料可疏導兩成車流

熊永達昨日在出席港台節目《城市論壇》時表示，紅隧及東隧使用量已飽和，只有西隧具少許空間，認為中環灣仔繞道通車是實施三隧分流的好時機，因繞道可令車流通向西隧，若分流方案獲批，相信可以分流約20%車流，減少紅隧和東隧的擠塞情況。

他希望立法會可以通過相關方案，以改善現時的交通結構。

有質疑指，分流方案只能令市民節省一兩分鐘，且不少市民過海是以目的地為本，如九龍東、新界東的居民不會因而選擇西隧，市民受惠不大。

熊永達反駁，一兩分鐘對不少市民而言亦相當重要，而目前每日有500萬人使用公共交通工具，大家應宏觀看待大眾利益。

自由黨立法會航運交通界議員易志明在論壇上指出，自由黨全力支持三隧分流方案，但相信要通過議案難度很高。他強調，三隧分流目的不是要消滅車龍，而是要紓緩擠塞情況，又相信繞道可改善空氣質素，長遠可減省公營醫療開支。

香港汽車工業學會會長李耀培表示，汽車會贊成三隧分流方案，但認為方案「唔夠貼地」，政府在實施前應多徵詢道路使用者的意見，他指駕駛者大多重視目的地，所以即使某些隧道會塞車仍會使用。