

中環灣仔繞道通車



主禮嘉賓 體驗繞道便捷

中環灣仔繞道通車儀式盛大日子，特首林鄭月娥、財政司司長陳茂波、立法會主席梁君彥等一眾主禮嘉賓，乘坐紅色開篷巴士，從繞道的天后入口出發，直達中環出口的會場，特首透過鏡頭向在場人士揮手，全程透過Facebook直播，並在會場台上大屏幕上同步播放。片段所見，特首以身作則，五分鐘車程緊緊繫上安全帶，雖然坐在前排「食風位」，但秀髮絲毫沒有吹亂。特首更向身旁的運輸及房屋局長陳帆表示：「好彩我尋晚剪頭髮，唔係實吹到頭髮亂晒。」

中區往北角五分鐘 港島塞車迎大改善

繞道舒緩大塞車，港島交通邁進新時代！中環灣仔繞道及東區走廊連接路今早八時首階段通車，駕車來往中環至北角只需五分鐘，相信可舒緩港島大塞車情況，實際交通分流效果，明天首個上班日便會揭曉。繞道項目耗資360億元，早於八十年代構思，歷時十年興建，行政長官林鄭月娥昨日在通車儀式致辭，以繞道為例，慨嘆今時今日推展基建並非易事，強調為香港長遠利益，政府須「迎難而上」，同時亦需「換位思考」。

大公報記者 陳卓康

中環灣仔繞道通車儀式昨早在中環的繞道隧道出入口舉行，林鄭月娥與一眾官員及議員，乘坐開篷巴士由天后連接路經隧道到達會場，過程只需約五分鐘。林鄭月娥致辭提到，繞道成就了提升香港城市發展的兩大重要契機，其一是保護維港，政府當年宣布在完成中區第三期和灣仔第二期的填海來配合繞道的建設後，便不再在維港內填海，並成立具有廣泛代表性的「共建維港委員會」，即現在「海濱事務委員會」前身；其二是促成香港保護文物的新政策，加快歷史建築的評級和成功活化多座歷史建築。

特首：迎難而上推展基建惠香港

林鄭月娥表示，對繞道通車百感交集，早於1987年政府首次提出有需要沿港島北岸興建一條策略性道路，幾經波折包括填海爭議、群眾運動、清拆天星和皇后碼頭、司法挑戰、工程延誤等等，足足三十年，終於到今日通車。

林鄭月娥提到，她曾兩次參與繞道的建設，包括2003至04年擔任房屋及規劃地政局常任秘書長時，處理填海的爭議及官司，以及2007年以發展局局長身份向公眾解說為何要遷拆皇后碼頭，令她體會到在香港推展基建並非易事，「但為了香港的長遠利益，我們須迎難而上；我們亦需換位思考，嘗試去了解反對者所持的理由，看看有沒有化解的方法」。她認為，香港面對大型基建和土地發展帶來的種種問題，應該仍然以「迎難而上」、「求同存異」的精神，全力讓香港能向前發展。

林士街天橋東行落斜永久封閉

全長4.5公里的行車隧道及連接路今早八時實施第一階段通車，駕車來往中環至北角只需五分鐘，相信可舒緩港島大塞車情況。林士街天橋東行落斜位永久封閉，以進行繞道西環方向支路改建工程，所有繞道中環出口的車輛，須左轉返回干諾道中，有區議員擔心國金二期「蘋果橋」十字路口造成新樽頸；運輸署及警方呼籲，前往西區及西隧的駕駛人士，宜繼續取道告士打道及夏慤道。



睇片即上



記者實測

中環至北角
繁忙時間：40分鐘
正常車程：10分鐘

繞道預計時間：5分鐘
勁慳35分鐘

◀中環灣仔繞道及東區走廊連接路今早八時首階段通車

中新社

林鄭：落實「三隧分流」契機

【大公報訊】政府本周三將就「三隧分流」方案向立法會提出無約束力動議，建議紅隧及東隧私家車收費40元，西隧減至50元，直至西隧2023年專營權結束。林鄭月娥昨日在中環灣仔繞道通車儀式上致辭時，不忘向議員及公眾推銷「三隧分流」方案，稱繞道通車後，西隧連接路的擠塞情況將獲舒緩，造就善用西隧剩餘容量的條件，是落實「三隧分流」和中區「電子道路收費」的契機，方案的額外好處是將西隧私家車的收費由70元減至固定50元，直至營運期於2023年中完結，避免駕駛者承受未來幾年的大幅加價。

運輸及房屋局局長陳帆昨早接受電台表示，政府與西隧公司的談判過程艱巨，是特首林鄭月娥親自到北京與西隧公司「極高層」商討，「曉以大義、動之以情」，才令西隧公司原則上同意分流方案，若再與西隧公司

談判，難度會較之前更大，「我下次再回去商討，對方會問我，陳帆，你上次講過不算數，今次又會否不算數？大家想想公司會如何處理，就算處理到時間又要多久？」陳帆稱，現有的「三隧分流」方案，是推算了40個不同情景後得出的最有效方案，亦是與西隧公司長時間商討後達成的共識，任何改動不但需時，亦要考慮是否值得，否則結果只是原地踏步。



▲繞道中環隧道出口採用流線型天幕及綠化設計

中新社

路牌「出8」標記有段古

【大公報訊】記者陳卓康報道：前發展局局長馬紹祥昨日出席見證中環灣仔繞道的通車，他於2004年任職顧問公司時作為中環灣仔繞道的項目總監，負責繞道的設計和施工方案，與繞道淵源深厚。他在儀式後接受大公報專訪時透露，原來中環灣仔繞道一個不起眼「8」號數字，背後也有一段故事。繞道出口中區方向的藍色路牌有個「出8」小標記，一般駕駛者不會深究「8」。馬紹祥說，當年設計的初期方案，「從工程師角度，每一條路都希望整到

有連接口」，但在諮詢過程有很多限制，加上有些位置實在未能填海，只好妥協減少支路數目，但就沿用最初8號支路，跳過了中間的編號，所以出現現時「8號」但數起來不夠8條支路的情況。馬紹祥憶述，當年為了預備回應外間的提問，會分數次由上環行路到北角，「每個路口、每個建築物都睇過晒」。他認為，整項工程最高難度的環節是在紅隧下方「偷個窿」挖行車隧道，「好擔心會唔會郁，做咗好多precaution（預防措施）」。



再贏爭先賽
李慧詩今戰凱琳賽

A5



新盤小陽春
本月成交衝2000宗

A3