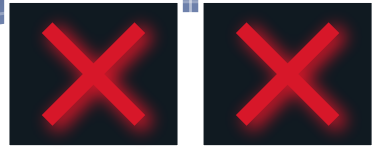


交通問題探究 8



香港交通擠塞問題困擾市民多年，《大公報》連日以專題探討本港交通擠塞問題，引起廣泛關注。近日《大公報》再接獲讀者投訴，指由南區經香港仔隧道出灣仔或接駁紅隧的塞車問題極為嚴重，每逢繁忙時間，單單過隧道出灣仔就要花上逾30分鐘。有駕駛者憂慮黃竹坑站上蓋多個大型屋苑落成啓用，會令現時香港仔隧道擠塞情況更嚴重，希望當局推出「貼地」的政策，紓緩塞車問題。

運輸署回覆表示，一直密切監察上述路口的交通情況，並按實際交通情況分配行車燈號予各方向的車輛，以平衡車輛及行人的需要，並在鴨洲洲大橋及黃竹坑道安裝了行車時間顯示器，提供利用不同路線前往灣仔的預計行車時間。

大公報記者 黃浩輝（文） 突發組（圖）



掃一掃 有片睇

南區人噩夢 出灣仔塞足30分鐘 香港仔隧道塞爆 新樓落成恐惡化

《大公報》早前報道中灣繞道導致塞車的「死亡交叉位」，以及內告士打道上堅拿道西天橋「樽頸」位嚴重塞車問題後，引發不少司機共鳴，《大公報》再接獲讀者投訴，指由南區經香港仔隧道往灣仔或九龍方向的塞車問題極為嚴重，每逢繁忙時間，車輛往往需要花上逾30分鐘才能暢通行車，使駕駛者和乘客難以預算交通時間。

下游勁塞 車龍排到入隧道

大公報記者連日在繁忙時間駕車實地了解，由黃竹坑港鐵站出發途經黃竹坑道進入香港仔隧道往九龍方向，未進入香港仔隧道時，道路已開始繁忙，繳付了隧道車費後，左邊隧道入口往灣仔方向已擠塞，右邊隧道入口往九龍或北角方向更嚴重擠塞，雖然隧道的速度指示牌標示70公里車速，但進入隧道後往往需要停車或慢駛，車速只能得10公里內，行完整條隧道往往需時10分鐘，以為出了隧道後可以迅速駕駛，但在左邊線天橋落斜出口，前往黃泥涌道、跑馬地及皇后大道東交匯處附近的路段，每逢繁忙時間，車輛往往需要花上10至15分鐘才能通過。至於右邊前往北角方向或往九龍海底隧道，亦需要花上15至20分鐘才能通過，使乘客難以預算交通時間。

關於香港仔隧道塞車問題，運輸署回覆《大公報》查詢時表示，根據署方觀察，由於受下游一帶道路（包括連接紅隧的堅拿道天橋的擠塞情況）的影響，上述路口於繁忙時段在皇后大道東的車龍長約450米至堅尼地道交界；而黃泥涌道的車龍則長約550米至近跑馬地馬場公眾席入口位置。

運輸署：按實際情況分配燈號

署方指出，一直密切監察上述路口的交通情況，並按實際交通情況分配行車燈號予各方向的車輛，以平衡車輛及行人的需要。並在鴨洲洲大橋及黃竹坑道安裝了行車時間顯示器，提供利用不同路線前往灣仔的預計行車時間，以方便駕駛人士及早預計行車時間和選定適合的路線，市民亦可透過「香港出行易」流動應用程式獲取相關資訊。

因應黃竹坑站上蓋發展大型屋苑，港鐵公司已進行交通影響評估，提出相關改善交通措施，包括改善車輛入口設計和提升附近路口的車容量等，以配合其發展。署方指審視有關評估報告後，認為在實施相關改善交通措施後，發展項目不會對附近公共道路網絡帶來不可承受的交通影響。

另外，運輸署於2019年7月展開「擠塞徵費」研究，全面檢討並重新制訂所有政府收費隧道的收費水平，包括紅隧。「擠塞徵費」是按交通管理的需要，可於同日不同時段適度增減車輛收費以調節交通流量，紓緩繁忙時段的交通擠塞。同時，政府亦正積極在各隧道推廣不停車繳費系統，讓駕駛人士可更便捷地以繳費貼近距離繳付隧道費，避免因車輛須在收費亭停車或減慢車速以人手繳費而導致阻礙交通的情況。



▲繁忙時段經香港仔隧道往灣仔或九龍方向的塞車問題極為嚴重，往往需要花上逾30分鐘才能正常行車。



▲黃竹坑站上蓋有多個大型屋苑即將落成，恐加劇香港仔隧道塞車情況。



▶「躍動港島南」大力發展南區旅遊，重點項目海洋公園可吸引更多遊客，勢必加劇交通擠塞。



行車線太少 車流倒灌

陳先生：我經常需要往返南區及九龍區，會駛經香港仔隧道再入紅隧，在繁忙時段特別是返工放工時間，至少在香港仔隧道出口塞車10至30分鐘，感到非常困擾。隧道出口只有兩條行車線，太多車需要切線，繁忙時段出九龍及落銅鑼灣及灣仔區最多，但市中心又「塞返轉頭」。



司機有Say

黃先生：香港仔隧道出堅拿道天橋中間的紅綠燈，是造成塞車塞回隧道的原因之一，每次都塞車15分鐘以上，所以都盡量避免在繁忙時段出行。特別是天橋上有兩盞紅綠燈距離十分接近，如果減少一盞紅綠燈，可以讓車輛行駛較為流暢，降低「倒灌」的現象。



燈位太近 阻礙行車

專家倡延長雙白線 免太遲切線阻後車

問題癥結

香港汽車會會長李耀培指出，香港仔隧道啟用於1982年，是港島首條行車和唯一付費隧道，每天平均車量逾七萬架次，因此跑馬地黃泥涌峽天橋和堅拿道天橋經常出現交通擠塞。他指出，香港仔隧道出入口每邊只有兩條行車線，左邊出口往灣仔皇后大道東，或者往跑馬地和銅鑼灣，該路段有多個非常繁忙的十字路口，繁忙時間車多路少，交通擠塞得非常嚴重，很多未能疏導車流，令往跑馬地或銅鑼灣方向的車輛「倒灌」回香港仔隧道。

李耀培建議，駛過香港仔隧道至堅拿道天橋方向出口，在繁忙時段可暫時禁止車輛從左面落橋往跑馬地（近香港墳場），以減少車輛在隧道出口改慢駛切線的需要。李亦建議在隧道前後加裝塞車等候時間屏幕，讓駕駛人士預早得知塞車情況，從而可選擇擇薄扶林或黃泥涌行駛。李耀培另提到電子道路收費應用於香港仔隧道的效果未必理想，由於附近並沒有合適的代替道路，對部分駕駛人士來說並不公平。

繁忙時應禁落橋往跑馬地

香港運輸研究學會資深會員熊永達接受《大公報》查詢時表示，香港仔隧道繁忙時段塞車問題長期未解決，右邊出口往堅拿道天橋亦有多個行車交切點，有車輛行經右線駛往紅隧過九龍，切線往天后或上東區走廊到北角和東隧，以及部分車輛需左線出口落灣仔告士打道，加上天橋落成很久，橋窄車多，橋面亦不得不設置交通燈，導致交通擠塞。

熊永達提議，可為橋面的車輛提早分流，來減少車輛太遲切線的情況，例如延長雙白線，令車輛提早在香港仔隧道出口，甚至在進入隧道之前選定行車線。另外，可參考三條過海隧道分段收費的構想，同樣適合在香港仔隧道上，最終達到減少繁忙時段車流的目的。

大公報記者黃浩輝

團體為南區尋「出路」 倡發展水上交通網



▶有地區團體建議，紓緩交通問題，發展水上交通網，紓緩交通問題。

改善建議

政府去年於施政報告提出「躍動港島南」計劃，有意將南區發展成集旅遊、歷史、文化及生活於一身的新地標，重點項目包括制訂海洋公園重生方案，以及活化珍寶海鮮舫。但有地區團體認為當局未有對交通配套進行評估，擔心將來疫情完結，加上大力發展旅遊，以及黃竹坑站上蓋屋苑入伙，勢必加劇南區交通擠塞情況，建議當局以「鐵路為骨幹」，再發展水上交通網絡，紓緩南區交通問題。

南區區議員、交通及運輸事務委員會委員梁進接受《大公報》查詢時表示，大多南區居民並沒有因為「躍動港島南」而釋除對南區未來民生配套及交通規劃的不同擔憂，主因是當局思考南區日後的發展路徑時沒有

正視一貫「鐵路為骨幹」的都市整體規劃。他續指黃竹坑站上蓋有多個大型屋苑即將落成，並會有一個南區近20年來最大的商場項目，加上這個屋苑屬豪宅，這批住客會多數駕車出入還是會乘搭地鐵，相信大家可預計。

梁又提到在現時疫情下，旅客來港數目只是疫情前約百分之一，若疫情完結後旅客「報復式」的來港，將會令南區交通癱瘓。他認為當局需優先處理區內交通超出負荷的問題，他形容，交通問題向是南區「短處」，海洋公園以東、深水灣一帶經常交通擠塞，制定發展方案前應先妥善理順交通規劃，否則將會重蹈覆轍，如同「起動九龍東」後令區內交通惡化。他又指出，現時雖有南港島綫東段「幫

到多少」，惟制定時並未有「躍動港島南」方案，另南港島綫西段則尚未通車，「配套方面一定要下苦功，可以考慮如何以水上交通疏導，南區以水為主，呢個可以成為賣點。」

設自動行人系統連接區內

南區建設力量副召集人陳家珮建議，當局考慮於黃竹坑工商區發展另類「最後一里交通」，建立小型運輸中心，鼓勵遊客及居民在黃竹坑周邊停車場泊車，再利用自動行人系統連接區內，同時為海傍等較寬闊地段設共融通道等；她建議當局積極考慮在黃竹坑、香港仔甚至港島北引入水上交通如水上士作為交通觀光用途。

大公報記者黃浩輝