

新界鐵路 逼餐飽 泊車轉乘 位不足

民建聯倡隧橋錯峰收費紓緩擠塞

香港特區現有750萬人口，民建聯昨日指本港九成人口均使用公共交通出入，惟道路交通近乎飽和，經常出現交通擠塞情況，新界更是重災區，現時每日大量新界居民早上南下九龍上班上學，令九龍主幹道早上繁忙時段汽車時速減慢至20.6公里，比約十年前下降13%，港鐵多條綫路亦告飽和。隨着新界即將成為重點發展重鎮，逾百萬新居民搬入，加上毗鄰內地，跨境產業對接也使新界交通負荷瀕臨「爆煲」邊緣。民建聯建議特區政府未雨綢繆，透過泊車轉乘站多元化發展、推行「智慧出行」及調整隧道收費模式，重塑香港交通運輸承載力。有學者亦認為，特區政府可在各隧道和幹線大橋等收費點實施「按時收費」模式，以減少繁忙時段出行的車流，紓緩交通擠塞情況。

● 香港文匯報記者 文森



● 新界居民早上南下九龍上班上學，獅隧早上繁忙時段汽車時速比十年前下降13%。

資料圖片

民建聯立法會議員陳恒鎮昨日發表「重塑本港交通運輸承載力」倡議書，指每日新界居民南下返工返學，使九龍區主幹道上繁忙時段的塞車問題加劇，該區汽車時速已由2010年每小時23.7公里，減至2019年的20.6公里，反映新界人口大幅增加，對九龍道路已出現超負荷情況。

他又指，新界是增加土地供應的一大來源，現時新界北已有洪水橋、古洞北及粉嶺北新發展區、新田/落馬洲發展樞紐等四大重點發展區域，若計及新界北不斷新建的屋苑，新增人口隨時逾百萬人，將對本港交通運輸構成極大壓力。

他提出重塑「泊車轉乘」概念，即駕駛者駕車到地鐵站後，將車停泊並轉乘鐵路，以減少市區的路面交通負荷。但陳恒鎮指出，現時「泊車轉乘」站存在車位不足、環境欠佳等問題，候車居民反映「車位又唔夠，有時又要日曬雨淋」，難吸引駕車人士使用，建議擴展泊車轉乘站至各區，多增設泊車位和增加轉乘優惠，且轉乘站多元化發展，一地多用加設銀行和食肆等社區設施，吸引駕駛者使用。

倡引入城市交通管理系統

陳恒鎮表示，本港上世紀七十年代開始發展智能運輸系統，為東南亞首個電腦化區域交通控制系統，惟數十年過去仍停留在研究、試驗等階段，相反內地不少城市已引入智慧交通系統並取得成效，如浙江省杭州市引入城市大腦系統，兩年內由全國擁堵城市排行榜第五位跌至第五十七位，大幅改善擠塞情況。故建議特區政府引入城市交通管理系統，結合車輛、道路及交通燈，利用大數據調度車流，解決「路路皆塞」、「一路多燈」等問題。

他並提出改變隧道收費結構，指出現時紅隧、東隧及西隧未能成功分流，與隧道全日劃一收費、三隧價格有別有關，建議政府引入「時變收費系統」，即在繁忙時段按不同時段逐步調升收費，其他時段逐步調低收費，以鼓勵市民錯峰出行，緩解時段性交通擠塞情況。

大欖隧道收費貴逼車繞道

香港運輸研究學會資深會員熊永達昨日接受香港文匯報訪問時表示，民建聯的相關建議值得考慮。他指出，隨着新界西北發展令人口激增，未來有需要加強交通運輸配套，而即將興建連接古洞至錦上路

的11號幹線，有助應付交通的增長，但要改善交通，則必須調整隧道等收費，「其實與錢有關，好似大欖隧道收費貴，不少車輛改用免費的屯門公路、青山公路入市區，繁忙時段自然擠塞。」他認為，該隧

道經營權將於2025年屆滿，特區政府收回後若免費讓駕駛者使用，自然可分流屯門公路等車流。

熊永達亦認同「按時收費」概念，更認為不止隧道，其他所有政府的收費幹線和橋樑都可實施按時收費，按實時車流情況調整收費，「繁忙時段車流多便較貴，車流較少則便宜些，甚至不收費，就會令一些沒有必要在繁忙時間出行的駕車人士，選擇非繁忙時段出行。」

至於增加泊車轉乘的車位，熊永達認為成效要視乎泊車站收費，「如果收費便宜會一早爆滿，如果太貴，又不會吸引駕車人士使用以改乘公共交通工具，所以要研究一個合理的收費，才能達至良好的成效。」



◀ 紅隧九龍往港島大部分時間都塞車。 資料圖片



大數據助司機繞道暢行

香港文匯報訊（記者 文森）道路交通擠塞一直是不少大城市面對的難題，香港亦不例外，但科技發達下，塞車難題並非「死症」，陳恒鎮昨日引用內地杭州透過智慧交通系統管理，令擠塞情況大幅改善的實例指出，大數據配合實時道路監控，有效助駕駛者避開塞車路段，有關系統已引進到20多個內地城市，成功例子比比皆是，惟香港社會近年以無謂的私隱疑慮，作繭自縛，耽誤「智慧出行」措施推行，使經濟活動承受沉重的時間成本。

陳恒鎮表示，內地多個城市推動使用智慧交通系統，利用大數據分析道路情況，實時監控以調度指揮，保障道路使用效率和安全。杭州便率先引入城市大腦系統，利用傳感器和人工智能收集車輛訊息，以實時分析協調交通燈號，成功減少市內交通堵塞問題，城市大腦系統現已在內地20多個城市中成功營運，可見大數據處理交通問題已成為大趨勢。

香港特區政府曾制訂《香港智慧城市藍圖》，當中包括研究如何引用創新科技提升交通效率。然而，本港由於在大數據收集、以及相關應用在涉及個人隱私的問題上，尚未與社會達成一致共識，難以推進「智慧出行」相關措施實施。

專家：感應器應用更廣

香港運輸研究學會資深會員熊永達對香港文匯報表示，發展有關「智慧出行」系統並不困難，現時Google地圖便有「即時路況」功能，以不同顏色顯示道路的順暢或擠塞程度，Google也擁有這些駕車人士的出行大數據，特區政府可向其購買數據，以實時了解各區幹道的路況。

另外，現時車輛裝有感應器便可使用隧道的電子收費系統，這些裝置亦可在各區的幹道和隧道等應用，這與電子道路收費的模式相若，只是並非作收費用途，而是收集各幹道車流的實時數據，調控交通燈以疏通交通。不過，他指由於收集車輛出行數據涉及私隱問題，特區政府或要立例才能規定所有車輛安裝感應器。他又指，特區政府亦可立法要求所有私營的停車場提供泊車情況的實時數據，讓政府可發放各區泊位情況，使車主毋須在路面四處尋找泊車位，然而也逃不過私隱的困局。

熊永達：峰段可限貨車

香港文匯報訊（記者 文森）香港作為粵港澳大灣區的一分子，與灣區內其他城市的交流合作將更為密切，深圳前海發展亦令本港與內地交通愈趨頻繁，除往返兩地的人流外，物流運輸亦將更為繁忙，加重新界前往市區的交通負擔。香港運輸研究學會資深會員熊永達接受香港文匯報訪問時認為，不少國家和地區都限制貨櫃車及貨車不能在繁忙時段使用主要幹道，以免路面擠塞，事實上部分物流業界亦毋須在繁忙時段出行，香港特區政府可考慮設立類似限制。

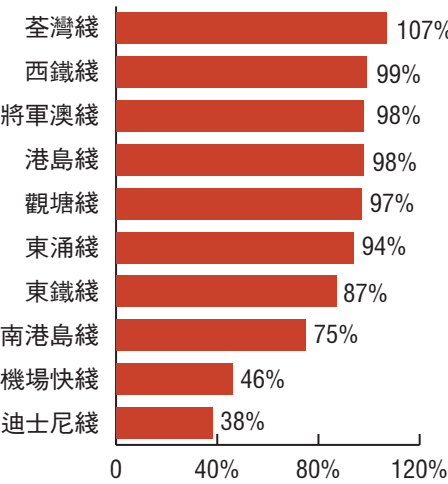
熊永達說：「大灣區打造一小時生活圈，未來有不少市民到區內其他城市生活或工作，一些市民可能每朝過關回港上班，輸港貨物亦不少，如果物流業界亦在繁忙時段使用主要幹道到市區，當然會加重交通擠塞的問題，其實海外很多國家都限制這些大型的貨櫃車及貨車在繁忙時段使用主要幹道，減少阻塞情況。」

他表示相信物流業亦不專挑交通高峰時段進出本港，「他們（物流業）毋須這些時間運貨，可以選擇其他時間運輸，如果24小時通關，他們就更方便。」若隧道及收費的幹線也實施「按時收費」，物流業自然不會選擇收費高的繁忙時間使用有關幹道，與其他車輛爭路。

六隧繁忙時段行車時間

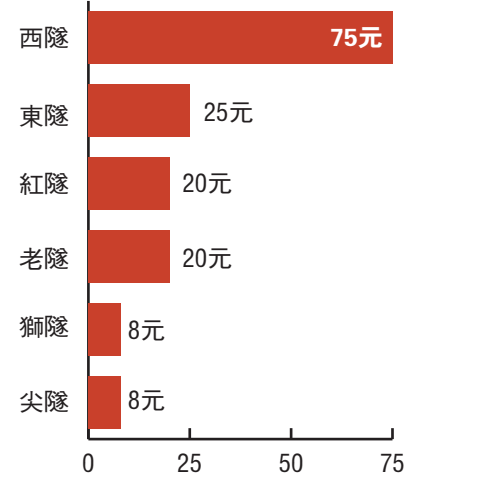
隧道	早上	車龍長度	傍晚	車龍長度
紅隧	31分鐘	2.9公里	36分鐘	3公里
東隧	14分鐘	1.3公里	14分鐘	1公里
西隧	3分鐘	無車龍	3分鐘	無車龍
老隧	26分鐘	1.9公里	14分鐘	1.2公里
獅隧	17分鐘	1.8公里	13分鐘	1.5公里
尖隧	5分鐘	無車龍	5分鐘	無車龍

港鐵各綫載客率



註：2019年上半年數據，載客率以每平方米站立4人計算

六隧私家車收費



資料來源：民建聯 整理：香港文匯報記者 文森

文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行

2021年9月
23 星期四
辛丑年八月十七 是日秋分
大致多雲 幾陣驟雨
氣溫27-31℃ 濕度75-95%
港字第26112 今日出紙4疊9張半 港售10元

文匯報 | 香港仔
爆料專線
(852) 60668769
60668769@wenweipo.com