

# 運輸署試驗「交通燈號調節系統」 實時按人流車流分配訊號時間

## 智能紅綠燈 過路免「乾等」

香港路面交通管理即將進入智能新世代，運輸署將透過不同的智能科技，緩解市民等過馬路、繳付隧道費、搵車位等難題。日常生活中，不少市民都遇過馬路上明明無車經過，偏偏交通燈遲遲未轉燈，唯在烈日下等了又等；駕駛人士也面對同類的苦惱，就算馬路上無路人橫過也要苦苦等轉燈。運輸署正試驗「交通燈號調節系統」，實時按路面人流車流調節交通燈訊號，可減少路面5%至18%的交通延誤，更能合理分配紅綠燈時間，讓行人等待過馬路時不用「乾等」。該系統目前在5個複雜性較低的路口試用，並準備在東涌市8個路口測試較為複雜的路面，進一步測試系統的應用情況。 ◆香港文匯報記者 廣濟

運輸署由昨日開始至10月間在全港6個地點舉辦「智易出行」巡迴展覽，介紹署方最新推行的智慧出行措施，其中，實時「交通燈號調節系統」是不少道路使用者的福音。

### 料減5%至18%交通延誤

運輸署高級工程師（智慧出行）張競思在接受訪問時表示，「交通燈號調節系統」的先導計劃試行一年多來，系統運作暢順，成效令人滿意，「根據使用前後統計，能有效減少5%至18%的交通延誤。」

該系統的交通燈上裝有雷達感應器以探測路面車流量情況，「當車流量較大時，就會延長綠燈時間讓更多車輛通行。」除了改善車輛使用道路空間的效率外，還為過馬路的行人帶來便捷。

張競思介紹，除雷達感應器外，新訊號燈上更裝有熱能感應器以探測路口等待過馬路的行人，「當有行人行至感應器探測範圍逗留一定時間，訊號燈下方的『拍手掣』就會自動亮燈，無需行人用手操作，同時訊號燈系統會結合雷達感應器探測的車輛數據，計算及分配合理的紅綠燈時間，讓市民能在沒有車輛通過時更快過馬路。」

### 將來配合不同路口細化設計

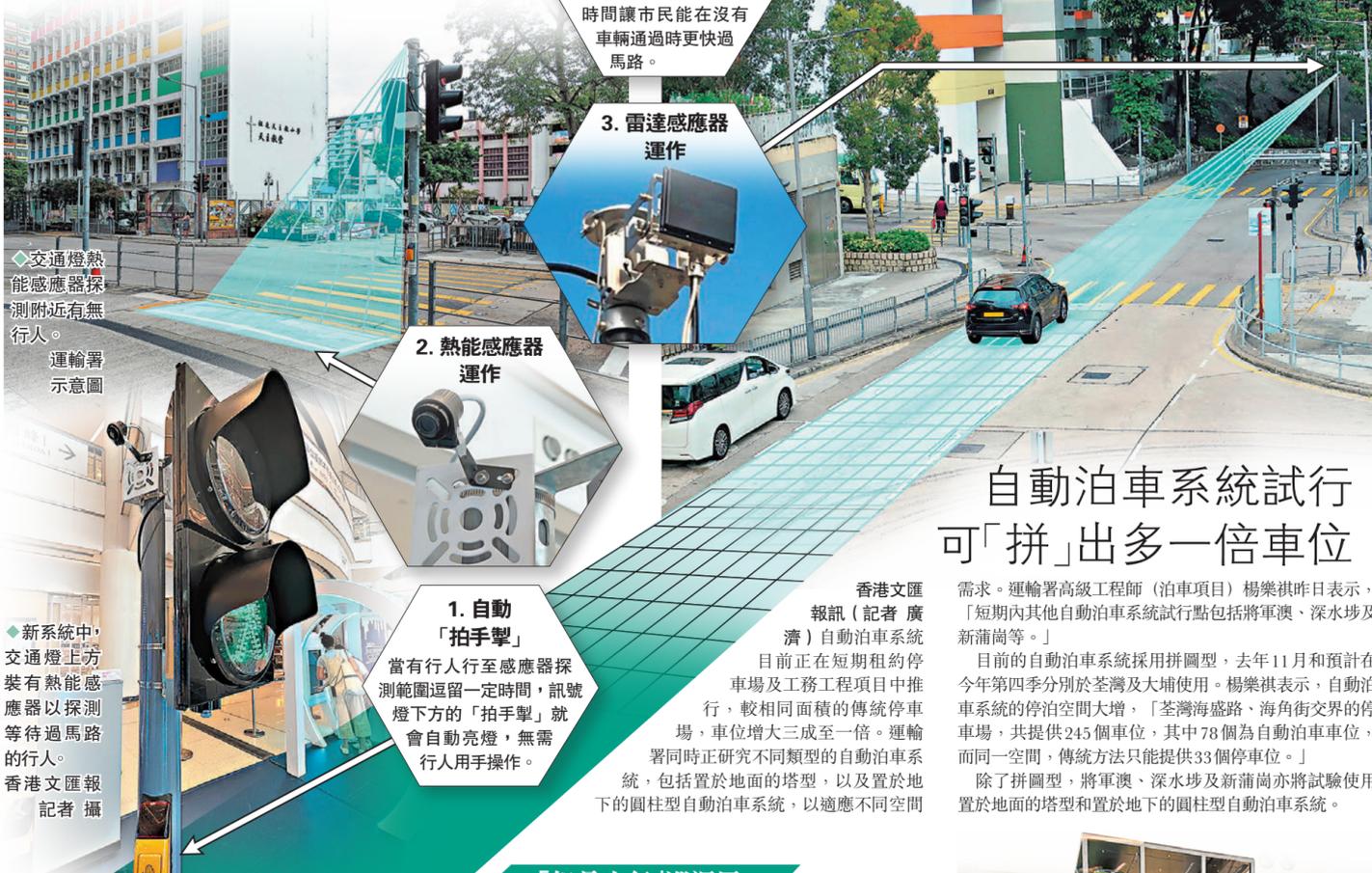
目前，「交通燈號調節系統」尚處於初步研究階段，不同路口需配合不同設計，包括儀器種類、安裝位置、探測範圍、感應時長等都需要因應實際情況調整，「譬如學校附近的路口，熱能感應器範圍就要避開等候接送學生的家長，以避免誤判為等待過馬路的行人。」張競思說。

實時「交通燈號調節系統」由2021年3月開始試行，目前在5個選定路口（即域多利道/大口環道路口、敬祖路/念祖街路口、欽州街/長沙灣道路口、青山公路/掃管笏路路口，以及青山公路/嘉和里山路路口）安裝。上述正試行的5個路口的訊號燈均屬於獨立訊號燈，複雜性較低。

為令該系統更廣泛地適用於不同路段，運輸署正準備在東涌市中心安裝實時「交通燈號調節系統」，範圍覆蓋該區8個路口聯動式訊號燈，以測試在更為複雜的路面，系統如何能安全有效地應用。



◆張競思介紹實時交通燈號調節系統。香港文匯報記者攝



◆交通燈熱能感應器探測附近有無行人。運輸署示意圖

### 1. 自動「拍手掣」

當有行人行至感應器探測範圍逗留一定時間，訊號燈下方的「拍手掣」就會自動亮燈，無需行人用手操作。

### 2. 熱能感應器運作

當有行人行至感應器探測範圍逗留一定時間，訊號燈下方的「拍手掣」就會自動亮燈，無需行人用手操作。

### 3. 雷達感應器運作

雷達感應器探測的車輛數據，計算及分配合理的紅綠燈時間讓市民在沒有車輛通過時更快過馬路。

### 4. 經計算調節燈號

訊號燈系統會結合雷達感應器探測的車輛數據，計算及分配合理的紅綠燈時間讓市民在沒有車輛通過時更快過馬路。

## 自動泊車系統試行 可「拼」出多一倍車位

需求。運輸署高級工程師（泊車項目）楊樂祺昨日表示，「短期內其他自動泊車系統試行點包括將軍澳、深水埗及新蒲崗等。」

目前的自動泊車系統採用拼圖型，去年11月和預計在今年第四季分別於荃灣及大埔使用。楊樂祺表示，自動泊車系統的停泊空間大增，「荃灣海邊路、海角街交界的停車場，共提供245個車位，其中78個為自動泊車車位，而同一空間，傳統方法只能提供33個停車位。」

除了拼圖型，將軍澳、深水埗及新蒲崗亦將試驗使用置於地面的塔型和置於地下的圓柱型自動泊車系統，以適應不同空間



◆高塔型自動泊車系統模型。香港文匯報記者攝

- ◆7月23日至27日上午10時半至晚上8時 西九龍奧海城二期地下活動大堂\*#
- ◆8月4日至17日上午10時至晚上6時 灣仔入境事務大樓一樓
- ◆8月19日至25日上午10時至晚上8時 沙田科學園二期中庭長廊\*
- ◆9月21日至25日上午10時至晚上8時 荃灣愉景新城一樓中庭\*#
- ◆9月28日至10月12日上午10時至晚上6時 西九龍政府合署南座地下大堂\*
- ◆10月17日至31日上午10時至晚上8時 銷場灣時代廣場有蓋廣場

## 「出行易」資訊多預估準 適用規劃特別行程

香港文匯報訊（記者 廣濟）為香港市民提供實時公共交通路線搜尋等道路資訊的手機應用程式「香港出行易」推出了4年，運輸署高級工程師（智慧出行）林宏基表示，該App已陸續新增單車徑搜尋及口岸交通的新功能，並逐步完善綠色小巴實時到站信息、停車場資訊及道路工程實時資訊。香港文匯報記者昨日實測「香港出行易」App，在與坊間的地圖App進行對比後，發現「香港出行易」功能及資訊量較多，巴士到站時間的預估準確性高，但由於該App不具備導航功能，這方面遜於坊間的App。

「香港出行易」App首頁的個人化設定，可根據使用者需要新增各公共交通路線搜尋、單車徑搜尋、的士站位置等眾多功能，並在首頁顯示實時天氣，資訊性十足。不過，香港文匯報記者簡單翻看各功能界面發現，該App功能雖齊全但過於複雜，界面顯示也略為混亂，且不具有導航功能，對於輕度使用地圖且著重於導航的市民來說不太友好，目前Google Play用家對「香港出行易」的評分為3.7分，而App Store中評分為2.0分。

然而，「香港出行易」並非Google Maps等坊間地圖App的平行競爭者，而是有其「專用」特點。林宏基解釋，「香港出行易」不是一款導航地圖應用程式，主要是為了市民出行提供豐富、專業、齊全的資訊，「主要用於規劃特定行程。」

香港文匯報記者重點測試了其中幾項特定功能。在公共交通路線搜尋方面，「香港出行易」相比其他導航地圖App，提供的交通工具搭乘選擇更為豐富，且會顯示車資（包含轉乘優惠）、車輛班次實時調整資訊，並詳細提供斜坡、樓梯等路面資訊。總括而言，「香港出行易」最適用群體是駕車人士，App中提供全港停車場實時資訊及路邊咪錶位實時資訊，林宏基表示，目前App已涵蓋全港530個咪錶位停車場，其中400個為私人停車場，將來停車場資訊還會持續增加。

香港文匯報訊（記者 廣濟）目前部分駕駛者過隧道時或要停下來繳付隧道費，影響隧道車流速度。運輸署總運輸主任（不停車繳費事務）甘慧明表示，不停車繳費系統「易通行」將於今年起逐步在各政府收費隧道及青沙管制區推行。實施後，有關隧道將取消人工收費亭及「快易通」系統，汽車通過時無需停車及分流。

運輸署高級工程師（智慧出行）方崇傑表示，車主可在今年底為車輛牌照續期時申請「車輛貼」，或者透過網頁、手機App申請，該「車輛貼」附有晶片，只要車主黏貼於車內後視鏡後方擋風玻璃上，再通過簡單登記，隧道入口會有系統偵測晶片自動收取隧道費。未申請「車輛貼」的車主，隧道系統會透過掃描車牌，向車主發送電子繳費通知要求繳付隧道費。

## 何永賢：細公屋減建不停建 過渡房增高又增量

香港文匯報訊（記者 文森）「住大啲、住好啲」是不少市民的心聲，房屋局局長何永賢昨日表示，隨著發展局即將推出措施限制住宅單位面積下限，未來公營資助房屋項目的細單位數量將會減少，但不會完全停止興建細單位，以便為不同的置業人士提供各類單位選擇，令市場有置業階梯。另外，特區政府正思考如何優化過渡性房屋政策，期望能興建更高、單位數量更多及附設升降機的過渡屋項目。

何永賢昨日接受電台訪問時表示，公營資助房屋的細單位供應量會減少，但不會完全停止興建細單位，「（面積）小一點、樓價會便宜一點，回到去市場有置業階梯，或者你購物都想多一點選擇，買一件衣服有便宜亦有貴，我們都想保留多點選擇。如果市場反應好，可以多建一點，若真的不想太小，我們又會調節。」

「輪候時間當然是一個結果，以前找不到這麼多土地，建屋時間就要人等很久。有時我覺得好像前面有隻大恐龍，要將大恐龍先拉停，先住住形勢，短期措施，或者我剛才解釋的措施，我們都會用，但不能期待一下子就會轉，掉頭就會慢慢回落。」她說。

為加快建屋速度，局方會透過組裝合成法，推出設計及建造合約，建造地庫同時設計上蓋設施，為輪候公屋的基層

的土地供應才會比較充足，故不應期望輪候時間一下子有很大變化。

「輪候時間當然是一個結果，以前找不到這麼多土地，建屋時間就要人等很久。有時我覺得好像前面有隻大恐龍，要將大恐龍先拉停，先住住形勢，短期措施，或者我剛才解釋的措施，我們都會用，但不能期待一下子就會轉，掉頭就會慢慢回落。」她說。

為加快建屋速度，局方會透過組裝合成法，推出設計及建造合約，建造地庫同時設計上蓋設施，為輪候公屋的基層

市民提供過渡性房屋。何永賢透露，局方擬優化過渡屋政策，包括研究項目是否能夠建得更高、更多單位，根據啟德防疫設施的經驗，如果能夠在24小時趕工下，4個月就能夠興建附設升降機的4層高建築，但成本是局方一大考慮。

「可以的話都希望找到一些使用年期較長的土地，興建過渡性房屋，但即使使用年期較短，例如使用年期只有兩、三年的土地，亦能紓緩到現時的問題。」她表示。

被問及李家超提出「公屋提前上樓計劃」，讓基層入住配套未完善的公屋，以壓縮一年輪候時間。何永賢表示，對居住環境欠佳，尤其是住劏房的市民而言，越快上公屋越好，若市民獲安排入住設施延後落成的公屋，政府會考慮提供短期交通線等支援。