

三隧分流見效 紅隧車龍減逾1公里

早晚繁忙時段明顯縮短 西隧成最繁忙隧道

香港特區政府三隧分流方案第二階段的「分時段收費」於去年12月17日起實施。運輸及物流局昨日在社交網站上發帖表示，自「分時段收費」實施以來，已見成效，整體車龍和塞車情況已有所舒緩。初步數據顯示，尤其是在早晚繁忙時段，三隧整體車龍縮短，尤以紅隧和東隧的成效顯著，其車龍普遍減少超過1公里和0.5公里，而在繁忙時段以外的時間，三隧的交通整體暢順。根據運輸署向香港文匯報提供的數據顯示，在剔除受冬至、聖誕節及新年假期所影響的日子後，三隧平日總過海交通流量與實施前相若，其中上月平日平均每日使用紅隧及東隧的車流分別減少11.5%及9%，西隧則上升約10.6%，並且已取代紅隧成為最繁忙隧道(見表)。

運輸及物流局根據初步數據指出，在「分時段收費」實施後，尤其在早晚繁忙時段，三隧整體車龍縮短；即使佔全日近80%時間的非繁忙時段，三隧包括以往經常出現擠塞的紅隧，整體交通亦暢順，鄰近隧道的非過海交通亦有所改善。

局方表示，西隧收費整體下調吸引部分駕駛者轉用西隧符合政府的預期，政府的目的是更有效地利用三隧的容量，理順過往因價格差距而出現分配不均的交通情況。

局方提醒，三隧的收費隨時段而變化，駕駛者可更靈活地選擇出行時間和隧道，節省時間同時減少耗油耗電，保護環境。

紅隧車流減少11.5%

運輸署在回覆香港文匯報查詢時表示，自「分時段收費」實施以來，一直密切監察過海交通狀況，初步顯示紅隧和東隧交通情況有所改善，西隧在繁忙時段的交通亦維持相若水平，整體過海交通大致暢順。

根據「分時段收費」實施後的初步觀察，剔除受冬至、聖誕節及新年等假期影響的日子後，平日總過海交通流量與實施前相若，1月份平日日均車流量為26.5萬架次，較實施「分時段收費」前輕微減少1萬架次。其中西隧車流上升約10.6%至98,300架次，紅隧及東隧車流分別減少11.5%及9%至94,400架次及72,600架次。

若按車種劃分，可見「其他商用車」由紅隧轉用西隧的情況最明顯，同期間西隧平日日均流量由16,200架次大幅增至25,500架次，紅隧則由34,600架次減至21,800架次，東隧則變化輕微(見表)。不過，使用西隧及東隧的的士則分別減少17.5%及12.3%，紅隧卻增加15.4%。

繁忙時段過海車流平均減約4%

運輸署亦觀察到，繁忙時段的整體過海車流平均減少約4%，而緊接繁忙時段前或後約半小時，整體過海車流則平均上升約3%，相信或與部分駕駛者選擇改於繁忙時段以外時間出行，以較低隧道費過海有關。

署方強調，由於「分時段收費」是一個新收費安排，駕駛者需要時間適應，包括調整出行模式、出行時間、路線選擇等習慣，因此初期的過海交通狀況會有所反覆，預計一段時間後才漸趨穩定。運輸署會繼續密切監察情況，並根據交通需要考慮作出進一步調整。



◆自去年12月三隧實施「分時段收費」後，紅隧的車龍普遍減少超過1公里。圖為紅隧往港島入口，平日傍晚繁忙時間交通暢順。 資料圖片



◆西隧今年1月平日日均過海車流量為98,300架次，較去年12月實施三隧「分時段收費」前增加約10.6%。圖為西隧往港島入口。 資料圖片

三隧「分時段收費」實施前後概況

◆分時段收費實施前、後的平日每日過海隧道交通流量

	西隧	紅隧	東隧
分時段收費實施前(2023年12月7日)	88,900架次	106,700架次	79,800架次
分時段收費實施後(2023年12月)	102,100架次	93,400架次	74,600架次
分時段收費實施後(2024年1月)	98,300架次	94,400架次	72,600架次

◆按車種劃分的平日每日平均流量(架次)

	西隧				紅隧				東隧			
	私家車	電單車	的士	其他商用車	私家車	電單車	的士	其他商用車	私家車	電單車	的士	其他商用車
分時段收費實施前(2023年12月7日)	43,600	1,600	27,500	16,200	52,700	5,000	14,300	34,600	46,200	3,000	14,600	15,900
分時段收費實施後(2023年12月)	50,500	1,800	24,300	25,500	50,800	4,000	15,100	23,600	41,800	2,800	13,500	16,500
分時段收費實施後(2024年1月)	48,000	2,100	22,700	25,500	51,700	4,300	16,500	21,800	40,600	3,000	12,800	16,000

註：已剔除受冬至、聖誕節及新年假期所影響的日子。

資料來源：運輸署 整理：香港文匯報記者 聶曉輝

經民聯花車行大運 冀樓市撤辣減印花稅

香港文匯報訊(記者 藍松山)經民聯昨日舉行新春花車巡遊團拜活動，經民聯立法會議員、區議員等，乘坐賀年花車途經港九新界多區向街坊拜年，祝願全港市民龍年行大運，各行各業躍躍龍門，香港經濟民生開創新氣象。經民聯主席盧偉國表示，他們已就即將發表的新年度財政預算案向財政司司長陳茂波反映業界意見和街坊心聲，期望政府為樓市「撤辣」、為股市減印花稅，加強投資者信心，着力招商引才，加快疫後經濟復甦。

經民聯榮譽主席、立法會主席梁君彥，主席盧偉國，副主席梁美芬和林健鋒，立法會議員陸瀚民等在九龍塘出席了花車巡遊啟程儀式。梁君彥祝香港經濟龍飛鳳舞，市民行好運；盧偉國化身財神爺，祝福全港市民六六大順，出入平安；林健鋒祝願市民龍年行大運，各行各業躍躍龍門，梁美芬祝香港搞活經濟、市民荷包「脹卜卜」；陸瀚民希望經濟復甦。之後，各立法會議員、區議員、青委會和地區成員一行數十人乘坐新春賀年花車，前往各區向市民和遊



客拜年，以及慶祝國慶75周年。

盧偉國在接受媒體訪問時表示，因應新年度財政預算案將於本月底發表，經民聯已於上月提出多項提振經濟、改善民生的建議，期望特區政府吸納民意，包括為樓市「撤辣」、續減股票印花稅等，積極把握國家發展帶來的機遇，加強投資者信心，着力招商引才，進一步增強「興」的動能，加快疫後經濟復

◆經民聯昨日舉行新春花車巡遊團拜，經民聯立法會議員、區議員等乘坐花車途經全港多區向街坊拜年。香港文匯報記者 郭木又攝

甦，讓更多市民受惠，切實增加市民的獲得感、幸福感、安全感。

出席花車巡遊的還包括經民聯深水埗區議員林家輝，大埔區議員陳灶良、李華光，南區區議員趙式浩、賴家智，九龍城區議員左滙雄、何華漢，油尖旺區議員黃舒明、陳少棠、黃建新、李思敏，北區區議員周天意，葵青區議員劉興華，以及一眾青委會和地區成員等。

浸大推跨學科課程 提升學生學習應用力



◆衛炳江(右六)昨日與多名浸大管理層成員和各學院代表出席新春傳媒午宴。香港文匯報記者王鼎煌攝

香港文匯報訊(記者 王鼎煌)香港浸會大學昨日舉行新春傳媒午宴，校長衛炳江指，因應當今科技的急速發展，傳統文理分科已過時，校方致力設立跨學科課程及研究中心，以提升學生學習應用能力。他又透露，鑑於浸大九龍塘校園較細小、空間緊張，大學有意因應施政報告提出「北部都會區」大學教育城發展，把全部或部分校園搬遷至「北部區」，並已向相關部門表達意願，校方對具體安排及現時校園處置方案持開放態度。

衛炳江昨日表示，近年如Chat GPT等生成式人工智能技術對大學教學與科研帶來巨大影響，為此浸大早前已開啟課程改革與學術框架重整，陸續推出四個跨學科本科課程，涵蓋藝術科技、全球娛樂管理、醫療社會健康、文理科技等領域。同時，該校成立了包括「生命科學成像中心」、「視覺化研究中心」，以及香港乃至大灣區最大的「動作捕捉與可視化實驗室」，促進大學跨學科學習與科研。

浸大的學術架構亦有所調節。他說，校方去年已整合商學院轄下學系，而有關文學院及社會科學院的合併方案已於早前在教務會議獲得通過，下月將於校董會審議，預計今年可落實。

料二十三條立法無礙海外學者來港意慾

特區政府現正就基本法第二十三條立法展開諮詢，衛炳江強調，二十三條立法不會影響香港學術自由及海外學者來港的意慾，又表示自己曾留美多年，留意到當地的國安法例較香港更「辣」。

大灣區教育交流互動是當前熱門焦點，浸大更早在2005年已於珠海聯合創辦了北師港浸大聯合國際學院(UIC)，是第一所進軍內地設分校的香港院校。浸大副校長(教與學)及署理文學院院長周偉立分享道，校方正加強香港、珠海兩地校園的協作，包括於去年推出「大灣區延伸學習計劃」，讓兩地學生可進行一學期或一學年的交流學習，且學分互通。同時，浸大亦積極擔任聯繫世界的「橋樑」角色，去年10月起讓每位到浸大的海外交換生，可選擇同時到訪大灣區內地城市，於UIC住宿和感受大灣區文化，計劃共吸引來自40個國家及地區的180名交換生參加。

浸大行政副校長暨秘書長鄒靄雲則透露，該校新興建的賽馬會創意校園將於今年中至年底逐步開放，當中由4座住宿書院組成，可提供超過1,700個宿位，而新校園中的「賽馬會點子坊」，則為學生提供如白盒實驗室、大型配音錄音室等設施，成為創意媒體與音樂學院的創意基地。

巨心「打卡」人氣旺 旅界倡增推系列活動豐富盛事

香港文匯報訊(記者 郭倩)由「文化藝術盛事基金」資助的「Chubby Hearts Hong Kong」巨型飄浮紅心，從2月14日情人節起至元宵節於中環皇后像廣場花園展出。有舉辦本地遊的旅遊業人士建議，特區政府舉行盛事時，應推出一系列活動和周邊體驗，以豐富盛事的內容。

文化藝術盛事委員會委員伍婉婷昨日接受電台節目時表示，「Chubby Hearts Hong Kong」活動吸引了很多旅客、情侶，以及市民帶同寵物「打卡」，為市面帶來開心及正面氣氛，對帶動經濟及旅遊業發展有幫助，能吸引旅客訪港。同時，活動有助帶動中外交流，讓文化

落區，與各區市民共同參與。

被問及盛事基金贊助的準則，伍婉婷表示，委員會會考慮活動的規模可否吸引旅客，主辦者本身是否具有大型活動的策展能力，以及項目可為港帶來的意義。她以今次「Chubby Hearts」為例，設計師具知名度，本次亦是首次在亞洲展示，裝置面積較英國展示的大4倍，相信有足夠吸引力。

經濟學者徐家健直言，有關活動未必能在短時間內量化經濟效益，但仍可以用大量數據去分析，例如社交媒體的搜尋度，亦可以成為績效指標之一，即活動愈多人討論和關注，就愈有機會產生經濟效益。

他認同，是次活動或能達到盛事的水平，「因為傳統盛事可能是購票入場，不是所有人都可參與，但今次飄浮紅心可以容許全民參與，又有本地與國際交流的元素，是很有趣的項目。」

活現香港創辦人陳智遠認為，旅客很少因某件盛事到香港，除舉辦盛事之外，香港要豐富本地文化氛圍，令城市本身足夠吸引。

他表示，全世界旅遊模式轉型，不再着重消費，惟本港應對速度較慢，舉辦「打卡」活動長遠難以吸引旅客，建議本港舉行盛事要聯繫城市生活體驗，加強社區參與，令旅客有系統地掌握各區活動資訊。