



慨嘆交通擠塞嚴重影響民生

鄧家彪 促解決新界東塞車

【香港商報訊】記者林駿強報道：新界東人口逾 170 萬，交通擠塞問題日益嚴重，市民苦不堪言。早前，由新界各界人士成立的「解決新界東塞車」大聯盟，致力為解決問題出一分力。聯盟發言人鄧家彪重申，聯盟希望集結地區、議會力量，逼使政府正視新界東交通問題；他慨嘆新界東交通問題深刻地影響居民的生活，不僅影響工作，也波及他們的家庭生活，去年 11 月更曾出現 11 宗小型交通意外引起北區交通癱瘓的困局。他形容新界東交通問題進入沸點，慨嘆當區的基建遠遠滯後於人口增長及發展。



鄧家彪視察大圍交通，他期望當局能盡快解決新界東塞車問題。 記者 馮俊文攝

倡建沙田繞道 紓緩新城市擠塞

【香港商報訊】記者林駿強報道：新界交通擠塞情況，令居民體會深切。「解決新界東塞車」大聯盟希望逼使政府正視問題，發言人鄧家彪認為新界東長遠要建設沙田繞道，達到分流效果；他亦希望當局在當區進行中型工程，改善交通迴旋處；他贊成政府調整六條隧道收費，甚至進一步建議可免收公共交通工具的隧道費，鼓勵市民使用公共交通工具；鐵路方面，他預計高鐵香港段通車後有潛力取代直通車，故建議政府可檢視未來直通車是否有需要繼續存在；聯盟會約見運輸及房屋局局長陳帆，反映訴求。

沙田繞道的建築規模龐大，他估計當局最少要花 10 年完成。他稱有鑑於早前北環線拖延甚久的例子，因此聯盟一定要盡早向政府提出；他說如果政府不做前期研究等起步工作，施工將遙遙無期。

樂見調整隧道收費分流

沙田繞道是長遠的措施，新界東同時需要過渡措施。鄧家彪指出，北區現時只有兩個交通迴旋處，即雞嶺迴旋處及大頭嶺迴旋處。他建議政府應該在當區施行涉及數億元的中型工程，將迴旋處出入車的行車道擴闊，增加分岔路，令兩個迴旋處可以連接粉嶺公路，令交通更暢順。

去年 11 月，政府曾宣布提議調整三條過海隧道（紅磡海底隧道、東區海底隧道、西區海底隧道）、三條陸路隧道（獅子山隧道、大老山隧道、尖山隧道）的收費，達至分流效果。鄧家彪樂見政府提出上述建議，更進一步建議政府可將隧道收費調整至公共交通不用收隧道費的水平，以增加巴士等交通工具減價的誘因，希望鼓勵市民乘搭公共交通工具。除此之外，他稱香港長遠來說有需要興建第四條海底隧道，政府應盡快就此作研究。

稍後約見陳帆表達居民訴求

鄧家彪指出，新界東長遠而言應建設沙田繞道；聯盟建議由大埔元洲仔一帶，興建不經沙田市中心的道路，直接連接大老山隧道、獅子山隧道，以及尖山隧道。他稱建設之目的是要「搞鬆」新界東的交通，令市民往返北區大埔更為快捷。他估計大埔至大圍的路程縮短約三分之一，同時做到分流效果，紓緩馬場及新城市廣場一帶的擠塞情況。

憂沙中線 9 車卡不夠應付

鄧家彪續說，巴士公司也可以做好工作。他認為現時巴士公司沒有善用轉車站，如大老山轉車系統等；他亦希望巴士公司能增加更多新界東往尖沙咀、金鐘、天后等熱門地區的路線，新路線應運用使用量較低的隧道，同時要調低車費：「很多特快車一程 26 元，對市民負擔太重。」

鐵路是新界東居民最常用的交通工具之一。他說未來沙中線落成時，行走該路線的列車會由 12 卡變成 9 卡：「港鐵及政府雖然聲稱，新系統在一小時內會由 20 班車增至 27 班車，但列車卡數少了，每班車的載客相應減少，新界東的居民都十分憂慮。」他建議沙中線開通後能開特別班次，如從上水直接往旺角東，保留 12 卡的列車。

倡檢討港鐵直通車存廢

此外，鄧家彪都期望高鐵香港段能盡快開通。他預料有相當部分原本坐直通車的市民，將來會轉乘高鐵；他說現時大埔、北區的居民到廣州，本身很少會坐直通車，他們大多先過關再坐和諧號或巴士；他稱坐直通車較多的反而是香港、九龍的居民；他料未來高鐵可取代直通車，建議政府將來可檢討直通車存在的需要；他稱若果部分時段的直通車取消，可騰空予東鐵線使用。

長遠而言，他建議港鐵建設東鐵二線，以南昌為起點，途經長沙灣、大圍、大埔墟、富亨、華明、清河、古洞，繞過沙田，做到分流效果，同時配合新界東北發展。



鄧家彪(中)就新界交通問題不時與市民交流，聆聽他們的意見。



鄧家彪(前排右五)曾到政府總部請願，向官員表達市民的訴求。

塞車深刻影響市民生活

「解決新界東塞車」大聯盟發言人、同屬民建聯的工聯會新界東總幹事鄧家彪，接受本報訪問，暢談新界東的交通問題。他點出，大聯盟成立之目的，是希望集結多黨派的地區、議會力量，成員既有區議員，也有立法會議員，希望可動用最大的力量，提出各種短、中、長方案，迫使政府將資源不止放在福利、跨境基建上，同時要放在交通基建，改善新界東的交通，情況刻不容緩。

他不諱言，新界東居民對於當區交通的感受愈來愈差：「北區、大埔、將軍澳等區的居民感受甚深；即使沒有特大意外、天氣惡劣，但是(新界東的)行車時間都長了，交通意外次數多了，車龍完全不動的情況也多了。」

作為聯盟的發言人，他不時落區與居民溝通，曾發起簽名行動，細心聆聽他們對於當區交通的意見。他了解到交通擠塞深刻地影響小市民的生活：「有些居民因為交通擠塞而遲到，結果被倒扣工獎，十分無奈；更多的是很多人(因為交通)不能與家人一同吃飯，原本晚上 7 點多(回家)，最終可能要 8 點多才(回家)。」

容車量比率超出設計負荷

鄧家彪指出，新界交通問題的癥結在於塞車情況嚴重。他稱新界東人多、車多、路少，不少路段的容車量比率都超過 1，已超出設計負荷，出現交通擠塞，有些路段情況甚至達到 1.2、1.3 的水平，這些數字都反映新界東的交通擠塞問題嚴重；他舉例，大埔、沙田主要用吐露港公路，當該路段一出現問題，大老山隧道前將出現擠塞，影響整體交通；再者，東鐵其實都面對飽和的情況，凡此種種都令新界東的市民沒有選擇；他形容，新界東道路交通擠塞的情況，已進入了「幾高的沸點」。

「一有風吹草動，(新界東)就會有『意外』。」他如此形容新界東的情況，而他所說的「意外」，是指極為嚴重的交通擠塞情況。他回首道去年 11 月 23 日，北區曾在同一天內發生 11 宗交通意外；雖然這些意外都是小型事故，卻引起骨牌效應，北區不同路段的車龍都難以在短時間內清理，結果導致整個北區的交通癱瘓了 5 小時，情況十分離譜。

基建大幅滯後人口增長

鄧家彪分析，現時出現的交通擠塞問題，與新界東的規劃也離不了關係。他點出，新界東不同地區都陸續有公屋落成，北區的人口更從早期的 10 多萬增至現時的逾 30 萬；然而，他稱北區對外南下，多年來僅靠兩個迴旋處，即雞嶺迴旋處及大頭嶺迴旋處；他引伸道，幾年後北區皇后山將會有新



鄧家彪(右)向市民講解新界東面對的交通問題。



鄧家彪(前排站立舉咪者)出任「解決新界東塞車」大聯盟的發言人。



東鐵面臨飽和情況。

公屋，擔心如果繼續「疊下去」，都只靠這兩個迴旋處，交通將不敷應用；他續舉例，北環線原本在 2006 年應開始動工，來到今年卻仍未有詳細設計；他慨嘆，當區的基建遠遠滯後於人口增長及發展，質疑政府「不長進」，沒將交通問題做好。