| 2026-11-04 | 文匯報 | A18 | 論壇集思匯 | 姚銘 |

口岸疏導宜標本兼治 更好承接盛事人潮

本港近期舉辦多項盛事活動，吸引大批旅客訪港，也令新皇崗口岸使用率攀升。新口岸受大眾青睞固然是一件好事，然而，人潮逼爆導致周末夜間出現嚴重塞車，高峰時段大量車輛集中過關，車龍倒灌至新田迴旋處及新田公路，影響整體交通。面對這一情況，特區政府應變迅速，以跨部門會議及時統籌應對，提出公共交通優先、加密班次、嚴打跨境白牌車等一系列措施，反應之快、方向之務實，值得肯定。在此基礎上，筆者認為問題的核心不在口岸設計容量不足，而在於時段性流量過度集中與出行預期管理不足，宜從資訊透明、現場管制、專道規劃及延長其他口岸服務時間四個方向進一步優化，標本兼治。

多方位優化措施

首先，全面提升口岸通行時間的資訊透明度，是分流的第一步。筆者建議特區政府建立實時通報機制，於網站、應用程式及各大平台即時發放口岸車流與過關狀況，並參考內地「i 口岸」平台經驗，同時提供新田交匯處至口岸段的車流速度、預計排隊時長及巴士實時到站資訊，讓旅客與駕駛者得以精準規劃行程、靈活錯峰，建立合理的通關預期。

其次是加派人手，在新田交匯處實施更具彈性的臨時交通管制措施。筆者建議可參考林村農曆新年期間「香港許願節」的做法，透過有序排隊及現場引導，即時紓緩車流堵塞。例如在迴旋處、新田公路及青山公路等接駁位置加派人手，進行交通管制與現場疏導，確保車流有秩序地進入口岸。同時，目前口岸設有緩衝區供巴士及的士等候，特區政府可靈活運用相關區域，考慮設立臨時排隊區，利用水馬引導私家車等車輛有序進場，避免車輛在外面道路爭先恐後、插隊，甚至發生交通意外，進一步延長等候時間。現場秩序一旦理順，瓶頸位置的通行效率便能顯著改善。

第三，善用集體運輸的專道優勢。長遠而言，筆者認為應積極研究在大型活動期間的特定時段，於新田公路劃設「巴士專用線」，充分發揮集體運輸系統的高效優勢，從根本上加快疏導龐大的人流。在道路資源有限的前提下，讓載客量高的專營巴士、專線小巴及跨境巴士優先通行，是效率最優的選擇。同時，巴士營辦商亦應配合加密班次，強化往來活動場地與口岸之間的接駁運力，有助將部分私家車客流引導至集體運輸工具。

與其他口岸聯動　分攤人流

第四，積極爭取蓮塘口岸、深圳灣口岸實施 24 小時通關，從源頭減輕新皇崗口岸的單點壓力。筆者認為，特區政府應把握盛事經濟持續升溫的契機，與深圳方面加快磋商，盡早落實蓮塘/香園圍口岸及深圳灣口岸通宵運作。現時港深之間陸路口岸中僅皇崗通宵開放，其他口岸持許可證的跨境私家車在凌晨時段只能集中使用皇崗，客觀上造成深夜「千軍萬馬過獨木橋」的局面。若蓮塘、深圳灣兩口岸能同步提供 24 小時通關，不僅可即時分流私家車與跨境巴士客流，更能形成多點互補的通關網絡，讓旅客與駕駛者有真正可選擇的替代方案。多一個通宵口岸，就多一條疏導動脈；兩個口岸同步延長，更是從結構上解決高峰集中的問題，這一方向值得兩地政府持續磋商。

總體而言，本港盛事經濟方興未艾，跨境出行需求只會有增無減。任何高峰時段的疏導都不可能做到「零等候」，關鍵在於等候是否可預期、是否有替代和應急方案。從這個標準看，特區政府的方向值得肯定，而筆者上述建議，正是希望在香港推動盛事經濟的同時，兩地能夠始終保持順暢的交通以至交流，讓香港融入和服務國家發展大局的道路更穩、更順暢。