

# 本報記者深圳灣口岸出發 實測新橋首個車流高峰

## 南沙大橋缺指引

## 橋頭擁堵橋上暢



## 逾50班次跨境巴改線 省時20分鐘

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報道)深圳灣口岸距離廣深沿江高速最近，香港文匯報記者採訪發現，絕大多數跨境巴士公司都已根據南沙大橋開通的情況，調整了珠三角及粵西地區多條線路及班次，包括粵港、中港通、永東等多家，涉及班次超過50個。據粵港巴士陳先生介紹，調整班次主要是香港市區經過深圳灣口岸開往開平、恩平、肇慶、新興、廣寧線路，後續將根據南沙大橋開通情況逐步調整四會、三水、羅定、雲浮等線路班次，讓旅客往返香港更省時。

### 「比原路線減少約10公里」

陳先生說，以前去粵西平均堵車耗時要4小時至5小時，節假日時間更是難以估量，如遇上事故堵七八個小時也是有的。比起以往，現在走南沙大橋不但會擁堵，且行駛里程比原路線減少約10公里，至少可以節約車程20分鐘。「以前很多乘客一想到虎門大橋堵車就會有些抗拒，現在路途時間節省了之後就更願意出行了。」

據陳先生介紹，深圳灣口岸的跨境巴士受配額的影響是相對固定的，但是巴士可以及時回來，也能減少運維成本。「旅客坐得舒適了，就會更多地選擇跨境大巴，對業務量增加有好處，這幾日的車就全部都是滿員。」陳先生說。



■新橋開通後，逾50班次跨境巴調整線路。  
香港文匯報記者郭若溪攝

中港通巴士司機呂先生接受香港文匯報記者採訪時正拿着手機查導航，他笑稱是在看哪條路更快，「以往是沒得選，堵不堵車只能看運氣，現在就不一樣了，多了南沙大橋的新選擇，我就有更優的路線選。」

呂先生說，自己已經連續多日走南沙大橋了，一路都較為順暢，開得舒服也降低了事故率。不過通常出發前還是會先看下導航，畢竟哪條線不堵車就走哪條，因為一旦遇到交通事故，哪條路更快也不好說了。據他介紹，目前中港通從香港經深圳灣口岸出發的巴士，往佛山、順德、雲浮、三水等線路都已經改走南沙大橋，涉及近20個班次，相信道路暢順後能加快大灣區內的人流往來。

香港文匯報訊(記者 郭若溪 深圳報道)昨天是清明節小長假首日，新開通南沙大橋迎來首個節日車流高峰考驗。香港文匯報記者從深圳灣口岸出發，沿廣深沿江高速分別經南沙大橋和虎門大橋抵達廣州，實地體驗新橋開通所帶來的出行便利。香港文匯報記者沿途發現，不少車主選擇一睹南沙大橋風采，一路車流密集，但受沿路指示牌不清晰及車主不熟路影響，在距離大橋近7公里處出現嚴重擁堵，橋頭處更是多車輛變線插隊行駛。



■受沿路指示牌不清晰及車主不熟路影響，在距離南沙大橋近7公里處出現嚴重擁堵。  
香港文匯報記者郭若溪攝

清明前夕，南沙大橋正式通車，打破了珠江口兩岸只有一個通道的瓶頸。大橋全長12.89公里、寬49.7米，雙向8車道，設計時速100公里，設計日均標準車流量10萬車次。

為實地體驗南沙大橋的出行便捷，小長假首日，香港文匯報記者從深圳灣口岸出發，沿廣深沿江高速分別經南沙大橋和虎門大橋抵達慶盛高鐵站。早上10點，廣深沿江高速一路順暢，可以以最高限速行駛，但香港文匯報記者沿途發現，幾乎所有指示路標上都沒有「南沙大橋(虎門二橋)」的字樣出現，途中的多個電子牌上打出的也是「虎門大橋車流大，請直行走黃埔大橋」的提示語。

### 標誌不清 橋前近7公里處擁堵

臨近虎門大橋分岔路口時，在廣深沿江高速的右側圍欄上，豎了個「南沙大橋」前行的箭頭。「如果沒有導航，我應該不知道南沙大橋要怎麼走，或者要減慢車速仔細找路牌。因為我開在最左側車道，根本沒看見隔了三個車道的指示牌。」第一次開車體驗南沙大橋的司機余先生感慨道。

開過虎門大橋岔口後，車流開始增多，在南沙大橋沙田立交前近7公里處出現嚴重擁堵，最靠近右側兩條車道的車輛更是一度停駛。香港文匯報記者沿着左側車道緩慢前行，途中仍未看到任何一個指示牌直接標明南沙大橋的方向，而是以順德、S6等字樣指引。

### 橋上暢順 時速可達80公里

擁堵約20分鐘後，香港文匯報記者行至南沙大橋沙田立交分岔路口，只見白色導流線內有一個印有「南沙大橋(虎門二橋)」字樣的白色牌子放在地上，此處車流稀少，上橋處更是一路暢順，時速可達每小時80公里至100公里。「原來是指示牌沒裝好，深圳北上的車子全堵在這個岔口了。尤其是在車流量密集的時候，前車遮擋下是根本看不見放在地上的指示牌的。」余先生說，希望相關路牌能盡快安裝到位，隨著更多車主熟悉南沙大橋，通行將會更順暢。

此外，按照建設計劃，莞番高速首期工程將於5月1日前建成通車。屆時南沙大橋、廣深高速、廣深沿江高速等多條高速公路將形成互聯互通，更好地發揮南沙大橋的輻射帶動作用。目前，車輛必須行經部分鎮街道路才能前往南沙大橋，仍容易引發交通擁堵。

### 分流明顯 虎門車流同比降10%

據廣東省交通集團最新數據，南沙大橋開通後兩日，即4日單日就破10萬車次，達到10萬車次/日的設計流量，分流虎門大橋明顯。虎門大橋當日達到14.14萬車次，與去年同比下降了近10%。根據交通部門分析，未來南沙大橋將分流虎門大橋30%的車流，分流黃埔大橋17%的車流。

清明期間，廣東省內跨市返鄉祭祖車流比較集中，受粵東粵西等地「拜正清」習慣，以及假期高速公路七座(含七座)小型客車免費通行利好影響，首日車流量達到假期最高峰，全省高速公路出口日均車流量同比增長約5%。南沙大橋更是迎來開通後的車流量最高峰，預計投用後首個「大考」即超設計流量。



■東莞移動首度將5G應用到道路交通監控中，昨日南沙大橋車流順暢。  
香港文匯報記者郭若溪攝

### 特稿

## 5G 監控交通 及時疏導保通暢

清明節假期是回鄉祭祖的高峰，按照以往的經驗，虎門大橋路段隨便一堵，就是數小時。不過，今年不一樣了，因為多了南沙大橋的新選擇。祖籍佛山的陳先生就特意體驗了一番南沙大橋，「新橋更漂亮，更氣派，單向有四車道，很寬敞，感覺很爽。」南沙大橋全線安裝了70個攝像槍，其中8個航道攝像，實時監控航道安全狀態；在塔頂安裝8

個全景攝像頭，對整個大橋全方位可視化監控。大橋還安裝了3套雷達事件檢測儀、兩套超限檢測器，用於路面安全保障。

昨日，為了應對南沙大橋第一個車流高峰，東莞移動首度將5G應用到道路交通監控中，通過利用5G的傳播速率快、時延低的特點，加載無人機智能巡檢，實時回傳道路車流的情況，以便於監控後台實時查看路面狀況，調

度資源應對突發交通事故，及時疏導交通擁堵，並有效消除道路監控盲區，降低監控成本。

作為國內首條5G覆蓋跨江特大橋，南沙大橋採用宏+微結合的綜合覆蓋方案，建有5個宏站、63個微站，總項目投資節約58%。據介紹，南沙大橋在規劃和施工中，廣東鐵塔就將移動通信基礎設施與大橋本身整體融合，充分

利用橋塔、龍門架和路燈杆安裝通信設備。在主橋橋塔柱體設置通信基站進行主線覆蓋、在路燈杆設置小基站的方式進行補充覆蓋，既保持了大橋的「顏值」，又保證了「信號滿滿」。

據廣州移動相關負責人介紹，「5G+車聯網」將提升用戶的出行體驗，並提升交通管理部門的工作效率。借助移動5G網絡，未來南沙大橋有望開展「人—車—路」的數據交互，交通行為高度可控，路網監測運行、出行信息服務均實時在線。

■香港文匯報記者 郭若溪