

東九集運擬上山 惠藍田三邨

基建技術規劃「雙創新」 陳美寶盼壓縮程序

履新近一個月的運輸及物流局局長陳美寶昨日接受文匯報專訪時表示，改革求變不是口號，政府會以創新思維改善現有工作，其中運輸基建規劃方面，該局在技術與規劃程序兩方面均會進行「雙創新」，她以擬議中涉及觀塘上坡地區逾30萬居住人口的東九龍智慧綠色集體運輸系統為例，局方有意更改走線，將原定途經藍田北的部分隧道改為上山路段，額外惠及藍田興田邨、藍田邨及德田邨三條公共屋邨數萬居民，技術上則會考慮引進內地多元化運輸科技，並會壓縮個別程序。



東九龍綠色運輸系統擬途經藍田上山路段。

陳美寶在專訪中多次強調創新及改革，在長遠運輸基建規劃方面，目前香港共有6條重鐵及4條中型運量的智慧綠色集體運輸系統正處於興建籌備階段，工作量相當龐大。為求在有限資源下完成建設目標，她提出「雙創新」模式，一方面在技術上考慮引入內地最新的集體運輸科技；在規劃程序方面，則可壓縮個別程序甚至同步進行多個步驟，以節省時間。

承建商較早參與工程設計

「香港傳統以來有很多法定程序，例如由初步設計到詳細設計，再到興建和運營，每一步都非常重要，但是否需要一步做完才做另一步，其實並不是。」她舉例指，政府未來或更多採用「設計及建造」招標模式，即項目的設計和建造使用同一合約招標，承建商在較早階段直接參與工程設計，令銜接更為順暢。

其中擬議的3個綠色集體運輸項目，陳美寶指，啟德線去年已完成意向書收集，今年將率先展開招標。至於位於順

利、藍田一帶的東九龍線，因為路線相對複雜，需要更多時間設計，預計於2026年招標。洪水橋/厦村項目，政府亦於上月開始徵集意向書，今年3月底截止，同樣預計2026年展開招標。另有連接黃竹坑至香港大學的南港島線西段，仍有待詳細規劃及設計。

就東九龍線，陳美寶透露，綜合考慮後，政府決定更改走線，將部分藍田穿山隧道改為上山路段。她解釋，項目共收到35份意向書，有建築商反映藍田穿山隧道一段成本較貴，亦有當區居民反饋，住在山上的居民無法使用隧道，故決定將原走線向偏藍田北方向的走線略為移動，覆蓋興田、藍田及德田三個屋邨的數萬居民，「我們在附近都可以找到地點作為車站，暫命名為藍田北站，可連接三個屋邨的邨民，經過該站後，再落去部分隧道，連接油塘站。」

陳美寶上月5日獲任運輸及物流局局長，回顧上任近一個月工作，她指雖已在相關部門工作多年，但任局長後地位更



政府稱參考內地「雲巴」等營運方式。

高，應更宏觀地布局工作，力求創新與改革。她重申「無論是在航空、航運或是交通基建，我們都應該有創新思維，改善現有的工作。而改革求變，亦不止是一句口號。我們需要深化、實施，我們局過去是有一些老大難問題，包括宏觀政策方面，也有公共交通、點對點運輸等民生事務，所有範疇都應該有改革求變的精神。我們要令到市民受惠，業界支持，最重要的是還要有底線思維，在改革中保持社會的穩定。」



政府冀發展高增值海運業。資料圖片

港發展綠色船用燃料加注中心

隨着國際海事組織制訂於2050年前後實現國際航運淨零碳排放目標，業界已開始轉用低碳甚至零碳的綠色船用燃料。運輸及物流局局長陳美寶表示，香港作為世界上最主要的船用燃料加注中心之一，亦要積極發展綠色港口和智慧港口，預計今年內進行首次液化天然氣船對船加注的示範作業；同時要發揮「背靠祖國、聯通世界」的優勢，藉着大灣區「一小時生活圈」，會加強香港跨境鐵路與港口的聯繫，並與大灣區港口的協作，進一步提升競爭力，發展高增值的海運業，促進經濟發展。

香港作為國際航運中心，在2023年全球十大加港中位列第七。陳美寶指出，香港位處華南的最南端，接近國際航道，在燃料加注上享有特別的地理優勢，加上背靠祖國，香港有充分條件再下一城，建設穩定的綠色船用燃料供應鏈，成為綠色船用燃料加注中心。

她指出，去年11月公布的「綠色船用燃料加注行動綱領」，將帶領航運界綠色轉型，設立「綠色船用燃料加注獎勵計劃」，鼓勵於香港開展綠色船用燃料加注業務的先行企業。她續指，政府銳意推動海運服務發展，包括船舶服務、航運金融、海事保險、海事法律及仲裁等，從而在港口和海運業發展可以做到相輔相成、相得益彰的果效。

「港車北上」日處理申請數增至500宗

運輸署昨日宣布，粵港兩地政府同意自即日起，處理「港車北上」的申請數目由現時每天400宗加碼至500宗。運輸及物流局局長陳美寶昨在專訪中表示，「港車北上」計劃相當受歡迎，每日平均有7萬人、1.2萬車次通過該計劃往返廣東。她並透露，正與內地有關部門密切探討推行「粵車南下」的安排。有立法會議員認為，兩地政府需要增加口岸清關櫃位，善用大橋容量，以免造成車輛堵塞的問題。

民建聯立法會議員陳恒鑠表示，如增加太多名額，港珠澳大橋內地口岸在假日時或會更加擠塞。他指問題關鍵主要由於通關時，車上的乘客需要下車，使用櫃位處理出入境手續，但口岸櫃位不足而導致車等人，希望內地部門增加口岸櫃位。他又認為，隨着「粵車南下」日後推出，屆

時港珠澳大橋人工島口岸的交通會更為繁忙，運輸及物流局應提出方案應對。

立法會議員張欣宇亦指出，特別日子港珠澳大橋的清關樽頸嚴重，「現時一小時處理的通過能力，與我們需求仍有一段距離。一是增加更多櫃位讓車輛過，一是令到車通過的速度加快。」他建議長遠應研究利用科技，讓車上的乘客不用下車，都能完成自助過關。



「港車北上」政策廣受市民歡迎。中通社

支援C919維修 需要時引專才

國家自主研製客機C919由本月1日開始執飛香港至上海部分航線。運輸及物流局局長陳美寶形容，這是祖國送給香港的「大禮物」，強調香港作為國際航空樞紐，將會繼續善用「一國兩制」下連接國家和全球的獨有優勢，未來可以在飛機維修、人才培訓等方面助C919開拓國際市場。為充分應對三跑道帶來的客流量，她指會在今年年底採用二號客運大樓，以及與更多「一帶一路」國家的民航合作，開拓更多新航點，以進一步提升香港的國際航空樞紐地位。

香港成為東航C919定期執飛商業航班的第9座城市，也是首個內地以外城市，但對於目前全港只有一名持牌工程師完成相關機型維修訓練，陳美寶解釋，民航處早於2012年已經參與C919在內地認證工作，亦有派員去當地培訓，又稱如果

有需要，可透過專才計劃或工作簽證引入維修人員來港，進行相關維修工作。

此外，隨着三跑道系統已於去年11月正式啟用，陳美寶指香港國際機場的容量將有顯著提升，預計在2035年起的處理能力將增加五成，能每年處理1.2億人次旅客和1,000萬公噸貨物，強調會把握三跑道帶來的龐大機遇和經濟價值。



C919執飛滬港線開通，不少乘客搶搭航班。資料圖片