

陳美寶接受香港文匯報專訪 強調引進多元運輸科技 壓縮規劃程序多步驟並行 「雙創新」推基建 東九改走線更便民

本報專訪 改革求變、改善民生是香港特區政府的工作重點之一。履新近一個月的特區政府運輸及物流局局長陳美寶昨日接受香港文匯報專訪時表示，改革求變不是口號，政府會以創新思維改善現有的工作，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」，以擬議中涉及觀塘上地地區逾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，額外惠及藍田的興田邨、藍田邨及德田邨三條公屋邨數萬居民，技術上則會考慮引進內地多元化的運輸科技，並會壓縮個別程序。

(尚有專訪相關新聞刊A3)

●香港文匯報記者 唐文



●陳美寶接受香港文匯報專訪時表示，運輸及物流局在運輸基建規劃層面將以技術與規劃程序兩方面進行「雙創新」。



▲在德田邨、藍田邨附近車站，可見不少居民也要「爬坡」歸家。香港文匯報記者鄭福強攝



▲多名居民搭乘扶手電梯出入藍田站與啟田道。香港文匯報記者鄭福強攝

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。

研更多採用「設計及建造」招標模式

她說：「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。而洪水橋/廈村項目，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。

擬建藍田北站連接三屋邨居民

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，住在上山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，可連接三個屋邨的居民，經過該站後，再落去部分隧道，連接油塘站。」陳美寶指，政府對規劃方案秉承開放態度，樂意傾聽市民意見，亦注重提升效率、效益，稍後會與當區團體及居民作進一步解說。

陳美寶1989年7月加入政務職系後，曾在多個決策局及部門服務，包括出任運輸署署長、運輸及物流局常任秘書長等。上月5日，她獲任運輸及物流局局長。回顧上任近一個月工作，陳美寶表示，雖已在相關部門工作多年，但任局長後地位更高，應更宏觀地布局工作，力求創新與改革。

她說：「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，亦不只是一句口號。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。」

她強調，改革不可觸及社會穩定，但推進改革時，也不能避免會對業界、持份者帶來轉變甚至影響，「如何做到盡量順暢、和諧地推進，是一項很重要的任務。」

藍田站爬坡行路 15分鐘入邨「一身汗」



●在藍田站啟田道出口，多名居民出入。

香港文匯報記者鄭福強攝

本報實測

藍田邨、興田邨、德田邨依山而建，與毗鄰的藍田港地鐵站雖然近在咫尺，但上下坡卻相當辛苦，居民都歡迎東九龍綠色集體運輸系統能覆蓋該區。香港文匯報記者昨午從藍田港地鐵站出發進行實測，步行需要約15分鐘至25分鐘才到達該三條屋邨，部分路段為上坡，清涼天氣下亦汗流浹背，一些居民需要拖着手拖車等重物爬坡更吃力。有80多歲居民期望東九龍線盡快動工及啟用。

記者昨午5時到達藍田港地鐵站，與出站的居民一起前往藍田邨等屋邨，體驗他們平日出入的情況。

走出藍田站，記者跟隨居民先向上搭乘三段扶手電梯，穿過商場見到一條「長命斜」，途中不少居民拖着手推車出街買菜，亦有背着重書包的學生放學，記者跟隨他們慢步向上爬坡，雖然時值冬天，記者無提重物亦行至輕微出汗，爬坡以及行路約10分鐘，記者到達德田邨附近，先後共花約15分鐘。

「老友記」要轉車 冀新走線快動工

居民黃先生說，德田邨居民還需要再向上行一段路才到大樓。平田邨靠近藍

田站入口較近，出入搭乘扶手電梯約幾分鐘到步，但晚上電梯停運，居民需要爬坡，「非常辛苦，尤其是我這種上年紀的人，更何況是之後還要爬坡向上的其他邨市民。」

德田邨居民司徒先生正在慢悠悠落坡，他表示自己八十多歲，平時選擇行路到藍田站，因為年紀大、行得慢，每次大約需要行20分鐘到地鐵站，得知政府計劃在德田邨、藍田邨、興田邨附近設置東九龍線站點，司徒先生直言：「這樣做非常好，可以方便附近的居民出入，不需再步行或搭一程巴士到藍田站。」他希望今年或明年就動工。

剛放學的朱同學居住在德田邨，平時上學和放學都是步行十分鐘到地鐵站或回家，他指出家樓下不遠處有接駁巴士往港鐵站，繁忙時段幾分鐘一班，但他認為車資較為昂貴，因此選擇步行。

朱同學指出，自己需要在藍田站坐車到寶琳上學，而新路線若接駁油塘站，對他而言不順路，「到油塘站又要花錢轉一程車去寶琳，更加麻煩，我行路到藍田站更快捷。」

記者最後從德田邨超市前的十字路口返程前往藍田站，下坡也要步行約15分鐘才到藍田站。●香港文匯報記者 張弦

熱點民議

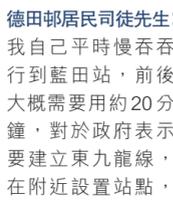
居民盼出入免轉車 不再離電梯太遠



平田邨居民黃伯伯：平田邨位置離藍田站入口比較近，我用大約幾分鐘行路以及坐扶手電梯就可以去到地鐵站，但後面位置的德田邨、興田邨、藍田邨，甚至更遠的廣田邨居民要出入藍田站就非常遠，起碼要行十分鐘以上才到電梯口。我非常希望政府在這幾條邨附近設立東九龍線的站點，這樣幾條邨的居民都方便出行。



藍田邨居民李女士：我平時會搭乘小巴或巴士前往地鐵站，車次頗密，在繁忙時段亦只需等候幾分鐘便可以上車。我非常贊成在屋邨附近範圍設置東九龍線站點，最好行沒多久就有站點出入口，無論這條線是接駁藍田站還是油塘站，只要能接駁到地鐵就已經方便我們出行。



德田邨居民司徒先生：我自己平時慢吞吞行到藍田站，前後大概需要約20分鐘，對於政府表示要建東九龍線，在附近設置站點，我非常同意，最好這一兩年就可以動工開始建，讓我有生之年可以享受到這條路線帶來的便捷。



●前往德田邨的坡道。

●文：香港文匯報記者 張弦
圖：香港文匯報記者 鄭福強

強制的士裝車Cam 堅定推行不走樣

香港文匯報訊（記者 唐文）相對不少臨近城市，香港的士、網約車「點對點」的服務質素、規管都有改善空間。特區政府計劃今年內就規管網約車平台及可提供網約服務車種和數目提交立法建議，同時擬立法規定所有的士必須安裝俗稱車Cam的車廂攝錄機系統，以及規定所有的士司機必須提供電子支付方式。特區政府運輸及物流局局長陳美寶昨日向香港文匯報

表示，香港作為好客之都，交通服務水平應對標其他知名旅遊城市，「我們不能原地踏步，一定要隨著時代需要，不斷發展。」她指，改革可能令部分業界人士適應困難，但政府必須傳遞堅定信號，「不可以讓社會或市民覺得，因為他們有困難，我們就要卻步，或者令政策措施偏離了原本的初心。」

陳美寶以強制的士安裝車Cam舉例指，政府與業

界探討該措施已久，一直等待適合時機推出，「有聲音指應該更早推出，但我的看法是社會氛圍也相當重要，現在是適合的時機，因為我們正好也同步推出了的士車隊，以及的士記分制。」

她表示，近期約見業界代表作進一步政策解說，「希望雙方坦率交流，大家都是為了香港好，為市民好，對他們的業務也好，我很有信心推進。」

車Cam可格價 資助非必需

至於的士業界反映車Cam價格不菲，希望政府補貼，陳美寶表示，有關設備在市場上並不鮮見，價格日趨有競爭力，政府僅是作出一定規格要求，而非限定購買特定型號，同時安裝車Cam會令市民對的士服務更有信心，相信政府資助不是必需。

她續指，首個的士車隊預計今年3月將投入服務，年中後更多車隊亦將落地，車隊將作為行業領頭羊，體驗市民的真實出行需求，同時起到示範作用，將優質服務擴散到全港的士。

網約車方面，陳美寶表示，已邀請交通諮詢委員會成立相關小組，陸續安排與網約車平台營辦商會面，了解對方在營運領域的經驗，「香港有個好處，我們可以了解內地平台的操作經驗進行參考，例如哪一方面要有要求，哪些方面又可以保留彈性，宗旨都是希望市民有保障，放心、安心使用平台。」

她指，規管網約車平台的法例未必需要巨細無遺，例如可以採取發牌制度，並設置一定條款。「對於網約車和的士之間，兩者本質上的利益競爭，我希望可以在開放、耐心、深入地與雙方交流，達到一個好的平衡點。」

另外，城巴、九巴和新大嶼山巴士將於星期日起加價，城巴獲批加7.5%，九巴加4.3%，嶼巴加6.5%。陳美寶表示，今年暫未收到新的巴士公司加價申請，亦明白部分市民反映交通費過高影響日常開支。

她指在維持巴士公司安全運營、財政穩健的大前提下，政府會做好把關，包括在巴士公司提交的財政報表基礎上做獨立審核，下一步將和巴士公司一起積極開拓新的財政來源，例如推出更多服務旅客的開蓬巴士路線，容許車廠開放部分充電設施予非專營巴士使用等。

●圖為立法會交通諮詢委員會在去年12月17日開會期間，展示兩輛裝有不同款式攝錄系統的的士。

