

東九集運招標 目標2033年通車

明年3月截標 批20年專營權 採「雙信封制」評審

特區政府昨日就「東九龍智慧綠色集體運輸系統」項目展開公開招標，明年3月12日中午12時截標，中標公司將獲為期20年的「建設—營運—移交」專營權。該項目全長約7公里，設9個車站，預計明年展開建造工程，目標在2033年或之前通車。立法會九龍東議員鄧家彪指出，項目醞釀超過10年，終於能夠「落地」，對東九龍上坡地區逾30萬居民來說絕對是好消息，期望政府評審標書全方位考慮技術水平、安全標準、票價承諾及完工日期，以造福居民（見另稿）。

●香港文匯報記者 文森



◀由安泰邨俯瞰日後順安站的建築位置。運輸及物流局Fb圖片

▲日後擬建的順安站，鄰近安泰邨和順天邨。運輸及物流局電腦效果圖



資料來源：路政署

東九龍智慧綠色集體運輸系統包括建設高架道路段及隧道段，擬設的9個車站，兩端終點為彩虹東站及油塘東站，分別連接港鐵彩虹站及油塘站，走線途經彩雲、順利、順安、秀茂坪、寶達、馬游塘及藍田北，將服務沿線逾30萬市民，以及基督教聯合醫院等社區設施。

特區政府發言人昨表示，該項目走線及設計以人為本，除顯著提升區內與鐵路網的接駁效率，減少居民受路面交通擠塞的影響，亦會為車站設置24小時行人通道以方便居民往返車站，以及透過約20組設有無障礙設施的行人通道，提供更舒適及便捷的途徑來往上落山地區，包括秀茂坪至安達臣道發展區。

提供鄰近3幅地作財務資助

為鼓勵本地、內地及海外投資者及營運者參與，政府採用「建設—營運—移交」模式，並透過公開招標甄選專營公司融資、設計、建造、營運和維修系統，能滿足招標條件的本地及非香港公司均可投標，中標後在港註冊成立公司推展東九龍項目。政府會透過馬游塘的車廠用地、啟德第3E區1號及2號用地組成的啟德用地，以及鄰近觀塘道的茶果嶺道用地共三幅用地的物業發展權，為項目提供財務資助。

是次招標採用「雙信封制」進行評審，全面考慮標書的技術（包括適合上坡地區運作的新型智慧綠色集體運輸系統的技術建議）以及價格方案。非價格建議和價格建議比重分別為六比四。獲選的投標者須向政府提交一筆固定金額，換取系統專營權及用地的物業發展權，同時要承擔推廣及營運東九龍項目的責任。

需保彈性延至慈雲山寶林

發言人指出，政府已制定多項財務管控制度，確保未來專營公司能履行項目下的責任，包括對中標者進行財務審查、要求專營公司提供保證金，以及禁止專營公司在智慧綠色集



●運輸及物流局局長陳美寶早前到安泰邨一帶，實地視察並與居民交流。運輸及物流局Fb圖片

體運輸系統開通前向股東分發由本項目產生的紅利等。

此外，標書評審中鼓勵投標者在車站設計中結合智慧科技元素，為乘客提供優質的出行體驗，並提供全天候無障礙行人連接系統，接駁車站與周邊社區，並鼓勵投標者採用創新建築技術以縮減施工期，以及要求專營公司提供方案和在設計上作出預留，讓系統具備日後延伸至慈雲山及寶林的可行性，為未來規劃保留最大彈性。

運輸署在社交平台發帖表示，該項目亮點包括能顯著提升區內與現有鐵路網接駁效率，預計由寶達/秀茂坪一帶往來油塘或彩虹，車程僅需約10分鐘至15分鐘，時間快一半。另外，沿線覆蓋超過40個屋邨及屋苑、逾50所主要醫療、社福設施及場地，以及超過35所學校，而連接車站的無障礙行人通道設施亦加強區內聯繫，提升步行環境。

此外，安達臣道石礦場用地大型住宅陸續入伙，居民可利用將興建的行人通道網絡直達秀茂坪站、寶達站及馬游塘站，而加設的藍田北站服務德田邨、藍田邨、平田邨、啟田邨街坊，順安站更搬近聯合醫院及設無障礙行人通道，方便探病及就診。

至慈雲山及寶林的可行性。

至於特區政府透過三幅用地物業發展權為項目提供財務資助，他指出，該三幅用地也為優質地段，相信可吸引本地以至海內外有實力的集團參與投標，預計必定「優中選優」，但表示招標文件仍未具體交代票價，促政府須確保票價合理和可負擔。

盼盡快上馬及建延線

民建聯黃大仙區議員越毅強表示，民建聯黃大仙團隊歡迎該項目招標，東九龍居民多年來一直期望有更便捷和穩定的集體運輸服務，今次方案透過創新技術連接多個主要依山而建的社區，包括彩雲邨等一帶，另兼顧醫療及民生設施的可達性，充分體現以民為本的規劃方向，值得肯定。他期望項目工程盡快上馬，加快改善交通，讓東九龍依山而建社區的居民早日受惠。

他表示，團隊認為長遠如何進一步擴大東九龍線的服務範圍和效益，增設不同延線是一大關鍵，支持政府在彩虹站預留空間，保留日後向西北延伸的可行性，並期望政府積極進行相關延線的研究，特別是慈雲山、竹園及瓊富一帶依山而建，人口稠密，對外交通需求殷切，若延線最終得以落實，不僅有助完善區內交通布局，亦可進一步提升系統的整體效益。

香港仔隧道新轉乘站月底啟用



▲37條巴士線將停靠轉乘站。香港文匯報記者涂穴 攝

►城巴將開辦770特快線連繫港島東與南。香港文匯報記者涂穴 攝

香港文匯報訊（實習記者 陳胤龍）特區政府運輸署昨日宣布，為更好地利用香港仔隧道原收費廣場騰出的空間，位於隧道黃竹坑出入口的全新香港仔隧道巴士轉乘站將於本月26日正式啟用，為乘客提供更多轉乘路線選擇，便利乘客往返南區，城巴同日將開辦途經新轉乘站的全日來往田灣及柴灣（東）的770號特快線。新設轉乘站分別設置往灣仔及香港仔方向的停車灣，可分別同時容納6輛及5輛巴士停靠，兩個停車灣以現有的行人天橋連接。除透過巴士轉乘外，市民亦可經南風徑及黃竹坑徑，步行往新轉乘站搭乘相應方向的巴士。站內配備有蓋候車區、座椅、風扇，以及由專營巴士營辦商提供的實時巴士到站資訊屏幕，方便市民規劃行程。

城巴有限公司營運總監馬詹唯表示，對比以往的舊車站，新站空間更加寬闊，配套設施更加齊全，同一時間可容納更多巴士上落客，日後將成為南區一個重要的交通樞紐。

37條巴士線停靠

轉乘站啟用當日的日間路線首班車開始，合共有37條巴士線將停靠該轉乘站，當中涵蓋原停靠黃竹坑醫院附近的30條巴士

線、4條來往赤柱及中環或北角的路線、2條早上繁忙時段行車路線，以及新增的城巴770號線。新轉乘站啟用後，原本黃竹坑醫院外及對面的巴士站將更名為「黃竹坑醫院/老人服務綜合大樓」站，並繼續運作。

運輸及物流局局長陳美寶昨日視察轉乘站時表示，到達現場的第一感覺是耳目一新，難以想像這條服務超過40年、一直車水馬龍的隧道，有如此大的轉變。她指出，正是因實施「易通行」這個契機，才得以在香港仔隧道口建設巴士轉乘站。

她感嘆這個轉乘站處處可見部門同事和巴士公司的大小心思，集實用、安全、美觀、環保、創新於一身，其中將轉乘站按區域劃分為不同月台，以及一目了然的乘車指南，均令她留下深刻印象。

運輸署助理署長/巴士及鐵路黃志光表示，在該處轉乘的37條巴士線，涵蓋南區近一半路線，新轉乘站的落成大大擴展了赤柱的巴士網絡，加上新增的城巴第770號線，便利乘客往返南區至柴灣及小西灣一帶。同時，指定路線會提供轉乘優惠，方便乘客靈活選擇合適的出行方案。

運輸署已向相關區議會轄下交通運輸委員會簡介新轉乘站啟用後的巴士服務新安排。新轉乘站已設置合適的交通標誌和道路標記，提醒乘客及駕駛者，市民可參閱巴士公司的通告、網頁及流動應用程式了解路線、轉乘優惠詳情和巴士站位置，或留意巴士車廂廣播。

將軍澳兩行人天橋工程刊憲

香港文匯報訊 特區政府昨日刊憲，建議在將軍澳進行道路工程，以提供兩條新行人天橋，分別橫跨寶邑路和唐賢街，以連接聯用綜合大樓與將軍澳的現有私人住宅發展項目，即分別為將軍澳地段第57號的將軍澳中心，以及將軍澳地段第113號的天晉III A。

其中，連接聯用綜合大樓與現有私人住宅發展項目為一條淨闊約4.5米並橫跨寶邑路的有蓋行人天橋。至於連接聯用綜合大樓與天晉III A的有蓋行人天橋則為淨闊約4.5米並橫跨唐賢街。而招標項目還包括進行渠務、環境美化和機電工程的附屬工程。



●政府正積極推進提升駕駛執照申請人及持有人的體格證明要求，計劃今年內盡早向立法會提交法例修訂建議。資料圖片

施的協同效應，協助商用車司機持續管理健康；時間方面，目標是在明年年中落實新的體格證明要求及其他相關措施。

議員促做好監管 防通車目標「走數」



●鄧家彪 資料圖片

香港文匯報訊（記者 文森）立法會九龍東議員鄧家彪表示，東九龍智慧綠色集體運輸系統方案經4次修改，由最初6個車站增至現規劃的9個站，顯示特區政府已充分回應地區訴求。對於招標採用「雙信封制」作評審，技術評分佔六成，他認為絕對正確，項目採用智慧綠色集運系統，爬坡力強、車身輕巧、無須架空供電，但始終乃首次引入香港，政府評標時定要嚴格審視投標者的技術能力與往績，而非單純考慮價格。

雖然有聲音認為該項目給予20年專營權年期太短，但他認為這正可促使承辦商加快工程進度甚至分階段通車，要求政府須做好監管，確保2033年通車目標不會「走數」。

關注項目未來票價安排

鄧家彪認為，該項目設置24小時行人通道，安裝25組扶手電梯及逾30組升降機等設施作出入連接。其中，順安站透過行人通道快速、無障礙連接聯合醫院，可解決醫院出行難問題，期望系統連接安達臣道發展區的配套須同步落實。此外，他亦非常贊成政府要求投標者預留日後延伸

商用車司機體檢要求擬明年中收緊

香港文匯報訊（實習記者 陳胤龍）香港社會人口高齡化，年長駕駛者人數持續上升，特區政府運輸及物流局局長陳美寶昨日在立法會交通事務委員會上表示，政府正積極推進提升駕駛執照申請人及持有人的體格證明要求，計劃今年內盡早向立法會提交法例修訂建議，並以明年年中落實新要求為目標，正式將商用車司機接受強制體格評估的年齡門檻，由現行的70歲提早至65歲。

提早至65歲強制體檢

陳美寶解釋，根據最新統計數據，現時每三名商用車司機中便有一人為65歲或以上。而在過去五年涉及65歲或以上商用車司機的逾萬宗交通意外當

中，約有700宗屬於致命及嚴重事故，其致命及嚴重意外比率高達6.8%，明顯高於65歲以下司機的5.6%。因此，政府認為現行制度必須與時並進，希望協助長者司機提早預防可能影響駕駛的疾病，在保障道路安全的同時，亦能延長司機的安全駕駛。

經綜合考慮本地情況、海外經驗，並諮詢不同持份者意見後，政府確立三大改革方向。首先是收緊商用車司機須接受體格評估的年齡要求，由70歲提早至65歲；其次是縮短65歲或以上商用車司機的駕駛執照有效期，以提高體格評估的頻率；最後則是效法現行非商用車輛的做法，明確指明不適合駕駛商用車輛的疾病及身體傷殘項目。

為確保新立法建議能順利推行且不會令司機卻步，

局方將同步推行「評估標準化」、「流程電子化」及「資訊透明化」三大配套措施。在評估標準化方面，政府會制定統一的體格評估指引以推行「一站式」評估，並預留彈性供醫生轉介特殊個案。

同步推行三大配套措施

在流程電子化方面，運輸及物流局將與醫務衛生局協作，讓醫生經由「醫健通」系統簽發體格檢驗證明書，便利醫生參考司機過往病歷，同時方便司機申請執照。在資訊透明化方面，當局則會增設「醫生名單」，方便司機搜尋體格評估服務。

陳美寶強調，政府目前正與醫務衛生局積極探討如何將此政策與基層醫療服務協作，以加大政策措