

港珠澳橋主橋貫通

路政署：香港段明年底通車目標不變



港珠澳大橋主橋貫通猶如「長龍臥波」。

記者 陸紹龍攝

【香港商報訊】記者陸紹龍、王曉蕾、馮仁樂報道：昨早 11 時，港珠澳大橋管理局局長朱永靈宣布，港珠澳大橋主體工程橋樑工程全線貫通。由此，港珠澳大橋主體工程將全面進入橋島隧工程項目最後的「收官戰」與「總決戰」。至於整座大橋能否於明年年底開通，則要視乎香港段進展情況。本港路政署最新評估指，香港段明年底完成達致通車條件目標不變。



港珠澳大橋主體橋樑貫通儀式現場。

香港到珠海澳門半句鐘

港珠澳大橋總長 55 公里，是連接香港、珠海和澳門的超大型跨海通道，也是迄今世界最長的跨海大橋，包括海中橋樑主體工程，以及香港、珠海、澳門三地口岸和連接線。

其中，主體工程由 6.7 公里的海底沉管隧道和長達 22.9 公里的橋樑工程組成，隧道兩端建有東、西兩個人工島；主體橋面是橫亘在伶仃洋海面上的 22.9 公里主橋橋樑，包括青州航道橋、江海直達船航道橋、九洲航道橋三座通航斜拉橋和 20 公里通航孔橋。作為世界上最長的鋼結構橋樑，僅主樑鋼板用量就達到 42 萬噸，相當於 10 座鳥巢或 60 座埃菲爾鐵塔的重量。

港珠澳大橋一旦建成通車，將大大縮短香港到珠海、澳門三地的時空距離，從香港到珠海澳門驅車僅需 30 分鐘。而今如陸路往來三地只能繞道東莞虎門大橋，車程需 3 小時左右，水路乘高速客輪亦要 1 小時。目前，港珠澳大橋橋面鋪裝和交通安全設施施工正在進行當中。

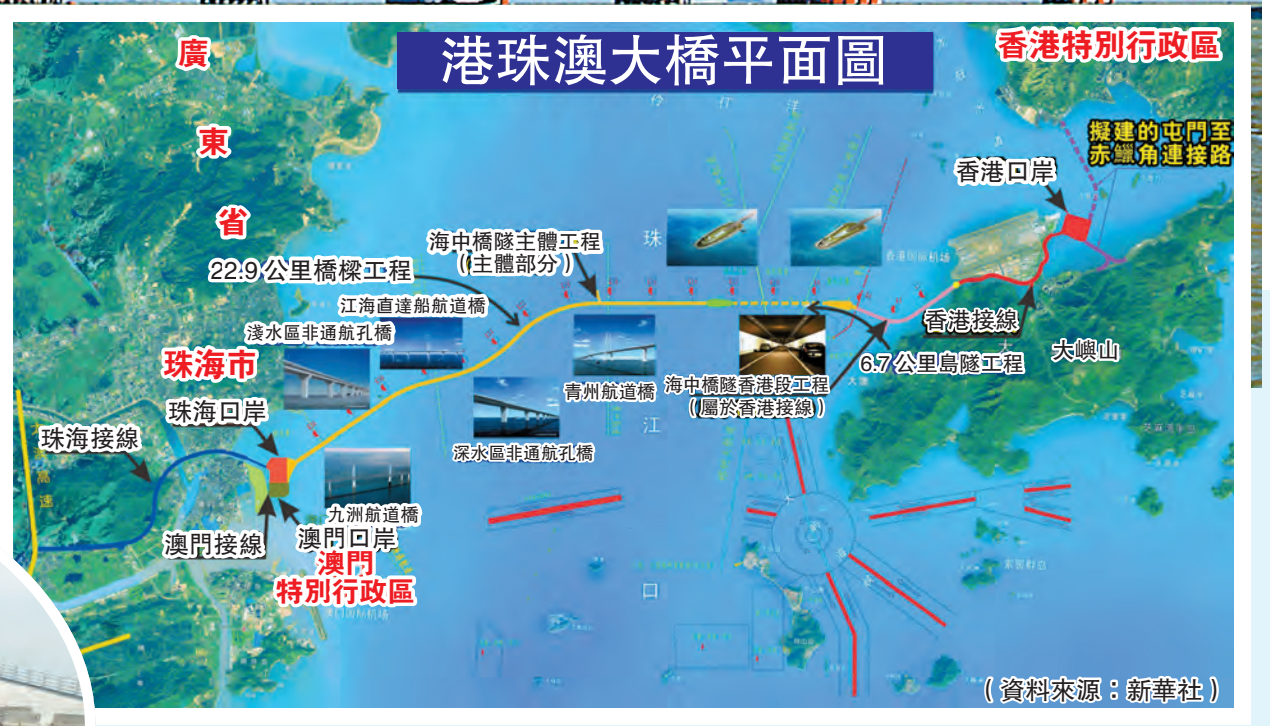
可抗 30 萬噸巨輪撞擊

港珠澳大橋設計壽命 120 年，可抗 16 級颱風、8 級地震及 30 萬噸巨輪撞擊。因內地與港澳三地技術標準存有差異，港珠澳大橋從設計伊始就按「就高不就低」原則確定主要技術標準，即採用最高標準打造「世界級跨海通道、地標式建築」，如平均長度 130 餘米、直徑 2.5 米的深海樁基，以保證 10cm 以內的平面偏差和 1/250 以內的傾斜度，遠超於 1/100 的行業標準，在中國橋樑外海施工中屬首次。

另外，在鋼箱樑製造中大規模採用工廠化製造，3 年內完成了 42 萬噸鋼箱樑的生產和拼裝；非通航孔橋承台墩身和組合樑橋面板的預製亦全面貫徹「大型化、工廠化、標準化、裝配化」建設理念，分別在中山、東莞設置預製基地，體現出國家現有裝備技術水平和生產能力的提高，亦體現了國家於基礎設施建設的整體實力。

再如，江海直達船航道橋三座海豚塔的安裝採用兩台大型浮吊船協同作業，將 2000 多噸鋼塔在海上實現空中翻轉，最後精確定位於承台，其整個吊裝工藝的研究歷時兩年，歷經艱險，屬世界首創。

為解決海上橋樑耐久性問題，在國家科技支撐計劃引領下，科研人員攻克多項技術難題，並因地制宜，創造性地提出「港珠澳模型」等一系列防腐防震措施，系統地保障港珠澳大橋設計使用壽命可長達 120 年。



（資料來源：新華社）

香港段基建進度令人憂

【香港商報訊】記者馮仁樂報道：港珠澳大橋主體橋樑工程昨全面貫通，惟香港段工程進度卻連番受阻，香港口岸人工島早前更披露出現「飄移」，令社會憂慮或未能如期於明年底完工。路政署昨回覆本報查詢時表示，根據目前進度，香港段工程維持明年（2017 年）年底完成達致通車條件目標不變。

整橋評估現正處關鍵階段

路政署表示，港珠澳大橋（簡稱「大橋」）項目主要分為兩部分，即由港珠澳大橋管理局（簡稱「大橋管理局」）在內地水域進行的主體工程（即 22.9 公里橋樑及相連 6.7 公里海底隧道）工程，以及由粵港澳三地政府各自負責的連接路及口岸工程。無論大橋主橋工程還是三地相關工程，均面對各種工程困難和工期壓力。

路政署指，三地政府及大橋管理局於去年底根據主橋及三地相關工程當時的最新情況，對工期進行了進一步梳理及評估，認為大橋項目包括主橋工程於 2016 年年底建成通車已不可行，並向港珠澳大橋中央專責

通車日期需中央專責小組確定

小組匯報。專責小組高度重視大橋完工日期，並要求三地聯合作業委員會作最後評估，在確保工程質量安全前提下，解決工程建設面對的困難和風險，深入審核進度，綜合擬定整個大橋項目建成通車的修訂日期，上報中央。工期評估現正處於關鍵階段，需中央專責小組審議確定。

另據路政署早前公布，截至 7 月底，香港接線工程已完成 74%，口岸填海工程完成 88%，基礎設施工程則完成 26%。

對於社會憂慮香港段工程或未能如期於明年底完工，路政署表示，工程面對物料供應不穩定、勞工短缺及航空限高、環保限制，以及填海沉降表現較預期慢等施工上的困難及挑戰，但重申根據目前進度，將維持香港段工程於 2017 年年底完成達致通車條件的目標不變，署方與駐地盤工程人員會緊密監察進度，在有需要時會採取適當措施。

深中通道年底開工

【香港商報訊】記者鍾俠報道：作為連接珠三角「深莞惠」、「珠中江」兩大經濟圈的唯一直連通道，繼港珠澳大橋後的又一項世界級重大跨海交通工程——全長約 24 公里的深圳至中山跨江通道（下稱「深中通道」）主體工程定於今年底開工，2023 年建成通車。該項目總投資逾 420 億元人民幣，今年將完成投資 6.5 億元左右。

建設力度正逐漸加大

據上個月深圳市六屆人大常委會第十次會議「2016 年政府投資計劃調整方案的報告」，今年深中通道建設擬增投資 1.5 億元，這意味着這條醞釀十多年的跨江通道建設力度正在加大。根據報告，深中通道項目前期工作基本完成。

另據報道，未來數年，中山市將投入 1000 億元，建成溝通珠江東西岸、通往粵西乃至大西南的重要戰

借港珠澳大橋打開經濟新空間

時評

從地圖上俯瞰珠江三角洲，廣闊的珠江口既像是一扇開放的大門，吸引着全球資金和人才匯聚在南中國熱土上；卻又像一個難以跨越的峽谷，將珠三角的東西兩岸遠遠相隔，似乎遙不可及。長時間以來，內地的豐富機遇在很多港人口中化作了簡單的兩個字：「北上」，卻似乎少有人想到：為何不「西進」？

可「西進」談何容易？受制於基礎設施和交通條件的限制，珠江西岸乃至粵西的經濟發展長期落後，亦難以享受到珠江東岸經濟發展帶來的各類資源；而希望「西進」的香港資金、產業、人才等，則必須繞行深圳、東莞、廣州，成本高昂更兼車馬勞頓。這也是為何自上世紀 80 年代起，有識之士已

提出構想，以一座橫跨珠江口的伶仃洋大橋來打通珠江兩岸。雖然這一方案後被擱置，但作為這一構想的「升級版」，被譽為「世紀工程」的港珠澳大橋終於 2009 年動工。昨日，大橋主體橋樑工程正式宣布全線貫通，標誌着大橋建設進入衝刺階段。2017 年，港珠澳大橋通車有望，珠江兩岸不再遙遠。

從某種意義上看，經濟的本質就是各類經濟要素的不斷流動。推動經濟發展，就是讓資金、人才、技術、商品、信息等要素，以更便捷和更低成本流向可創造更高價值的區域。因此，港珠澳大橋之所以重要，絕不僅僅體現在對香港經濟的提振，亦不限於對港澳和珠海這三個沿線城市發展的幫助，而更應當從整個珠三角經濟融合、泛珠三角區域乃至更廣闊經濟區域的高度來看。例如，港珠澳大橋的一旦建成，可以與現有的虎門大橋、興建中的深中通道等基礎設施一起，將廣東自貿區的南沙片區、橫琴片區、前海片區連接成一個完整的合作鏈條，進而產生「1+1+1>3」的巨大協同效應；珠海、中山、江門等地的數百萬人口與經濟資源，亦將完美納入珠三角城市群群的「一小時生活圈」，為未來的珠三角經濟注入新動力；而新區域經濟生態的形成，更將帶來新的資源整合、產業聚集、人才匯聚與經濟創新，為珠三角乃至華南經濟的新發展提供源源不斷的新動力。可見，一條港珠澳大橋，將為未來經濟成長打開巨大的想像空間。

對香港來說，新區域格局下的經濟發展更將迎來更廣闊機遇：眾多港企將產品和影響力輸入粵西、西南省市，乃至東南亞和更多「一帶一路」國家；大嶼山將搖身一變，成為珠三角人員和商品流動的樞紐和橋頭堡，吸引更多元化的商機；香港固有的貿易和金融中心地位，亦將得到進一步鞏固。固然，作為一項被稱為「新世界奇蹟」的巨大工程，港珠澳大橋建造難度大、建設周期長、工程造價不菲。但若因此就忽略區域經濟整合的大格局，粗暴地將港珠澳大橋視作浪費公帑的「大白象」工程，片面質疑其經濟效益，則恰恰證明了部分人的眼光之狹隘，見識之淺顯。

香港商報評論員 萬青