A3
林鄭指政府不會賤賣土地
新居屋超額認購60倍

A9
中科院與港6大學合作締佳績
6年推172項目 將在港設院屬機構

香港商報
Hong Kong Commercial Daily
中國政府特許在內地發行之報刊

財經大報 商界平台
2018年10月18日 星期四
今天出版2疊共20版
1952年創刊 第23664號
香港政府指定刊登法律廣告有效刊物
港澳台及海外每份零售7元港幣
廣東省外每份零售5元人民幣
廣東省每份零售4元人民幣

香港商報手機版 香港商報官網 香港商報微信

4 892246 888889

責任編輯 董逸薇 李彥然 美編 張俊奇

港珠澳大橋23日通車

本報記者登東島先睹爲快

【香港商報訊】記者何加祺報道：港珠澳大橋開通儀式將於本月23日在珠海舉行。大橋啟用後，由香港往來珠三角地區的距離將大大縮減，可為往來三地旅遊或公幹人士提供新的交通選擇。港珠澳大橋管理局副局長余烈早前接受本港媒體採訪時表示，大橋將香港、澳門及珠海連接起來，完善了珠三角地區的公路網絡、國家的高速公路網，通過大橋的連接，相信三地日後的交流會更頻繁。

港珠澳大橋開通儀式將於本月23日在珠海舉行。大橋啟用後，粵港澳大灣區將形成「一小時生活圈」。 記者 馮瀚文攝

國家主席習近平去年七一視察港珠澳大橋時指出，建設港珠澳大橋是中央支持香港、澳門和珠三角區域更好發展的一項重大舉措，是「一國兩制」下粵港澳密切合作的重大成果。 資料圖片

大灣區形成一小時生活圈

港珠澳大橋跨越珠江口伶仃洋海域，以「單Y」方式，連接香港、珠海和澳門，總長約55公里，其中從香港口岸，到珠海及澳門口岸，全長約42公里，是世界上最長的以橋隧組合方式，三線雙程行車的跨海通道；約30公里的大橋主體工程，由粵港澳三地共同建設，包括以6.7公里長的隧道穿越主要航道。當啓用後，穿梭港珠澳三地的交通時間將銳減，行車時間僅需1小時左右，而且不需要再繞經常塞車的虎門大橋，粵港澳大灣區形成「一小時生活圈」。

本報記者早前率先到大橋參觀，先坐車由珠海口岸出發到靠近香港的人工島東島，車程約在30分鐘內，經過人工島西島，再進入隧道，然後到達東島。東島上設有觀光設施、咖啡店等，讓過橋的公衆可在人工島觀賞風景、購買紀念品；不過，記者到訪時，相關設施還未裝修好，相信在通車後就會對外開放。

記者東島看見，抵達東島只需走上一條長樓梯，便可到達最高處，可以飽覽大嶼山的景色，還可以不時見到附近香港國際機場繁忙的航機升降情況。記者建議公衆在大橋通車後過橋時，不妨到東島歎杯咖啡，打打卡，留個紀念！

若公衆由珠海出發，會先經過收費廣場，再上大橋；收費以人民幣計算，駕駛人士可使用快易通、微信支付、支付寶、銀聯及VISA，但暫時未可以八達通付費。收費廣場來回共有20個收費通道，已於上半年完工驗收。

「大帆裏有小帆」

同行的港珠澳大橋管理局副局長余烈表示，大橋是跨海交通工程，把珠江口的東西兩岸連接起來，亦把香港、澳門、珠海以及廣大的珠江西岸地區連接起來，這是過去沒有的。

他又指，大橋是國家高速公路網的一部分，加上地鐵和未來規劃，形成一個「大帆裏有小帆」，非常方便、便捷的交通網絡，這對今後粵港澳大灣區的建設、三地民衆的往來出行、物資的流動、旅遊合作、經濟發展也有很大幫助；通過大橋的連接，他相信三地日後的交流會更頻繁。

余烈續指，整個珠江口的交通規劃有總體的排序，基礎設施爲地區發展、經濟發展起推動作用，設施愈趨完善，對經濟發展越有好處；大橋將港珠澳連接起來，完善了珠江三角地區的公路網絡、國家的高速公路網等。

至於大橋的交通量方面，余烈認爲，在「深中通道」開通後可能有些影響，但兩者功能不一樣，故發揮的作用有不同，但都是需要的。他又說，大橋花了14年時間興建，這是好不容易的，大橋通車後，他看好未來粵港澳大灣區的發展。

港珠澳大橋大事記

- **●2009年12月** 開工儀式在珠海舉行
- **●2010年6月** 粵港澳三方正式簽署了《港珠澳大橋管理局章程》
- **●2010年7月** 港珠澳大橋管理局正式成立
- **●2011年12月** 港珠澳大橋香港口岸正式開工
- **●2016年6月** 主體橋樑成功合龍
- **●2016年9月** 主體橋樑正式貫通
- **●2016年10月** 海底隧道實現與東人工島成功對接
- **●2017年5月** 港珠澳大橋香港連接線全線貫通
- **●2017年7月1日** 國家主席習近平視察港珠澳大橋香港接線，並聽取特區政府匯報工作。
- **●2017年12月** 港珠澳大橋全線亮燈
- **●2018年2月** 主體工程完成交工驗收
- **●2018年3月** 港珠澳大橋澳門口岸管理區正式交付予澳門使用
- **●2018年5月** 港方開始接受「封閉道路通行許可證」申請
- **●2018年9月** 三地首次舉行聯合試運行

大橋通過五大挑戰

【香港商報訊】記者何加祺報道：港珠澳大橋管理局工程管理部部長李江接受採訪時表示，大橋主體工程防風等級是按照過去120年的風速來建，具備抵抗16級颱風的能力，16級以下颱風絕對保證安全，即使是超過16級以上也未必有問題。早前襲港的超強颱風「山竹」，令香港不少地方備受蹂躪，但大橋在風後無損，可見防風的設計「靠得住」。他又指，橋樑結構和隧道結構也是按抗震來設計，可「頂得住」七級地震。

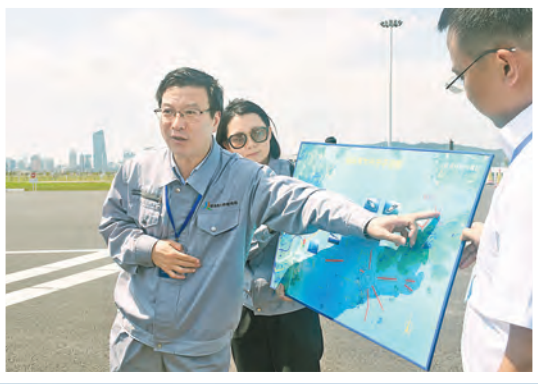
李江又指，大橋的青州航道橋、江海直達船航道橋、九洲航道橋可讓船隻通過；另因九洲航道橋近澳門國際機場，航道橋上最高處跟航管只有2米距離，故橋上經過亦會見飛機在頭上。

選擇120年耐久性設計

他坦言，因大橋號稱規模最大、標準最高、技術最複雜的項目，所以工程上也面對不少挑戰。第一是工程技術方面的挑戰，在建6公里的沉管隧道工程，在國內、國際上也較少，但現有的技術儲備中的經驗不能夠涵蓋工程建設需要。第二是材料和裝備，爲了項目順利實施，要具備水下46米開挖的能力，打樁設備也要配合安裝進度要求。第三是工程項目挑戰，大橋建設前，其他橋都是按照100年耐久性設計的，三地共建共管，故選擇了120年的耐久性設計，對既有的標準規範都有一個提升，在耐久性也帶來不少難度。

李江續指，第四是運營安全保障挑戰，在外海的環境下，近30公里的橋樑和隧道工程如何正常的運營養護，系統設計上也有不少考驗，故在22.9公里的橋樑設計了9座塔內電梯、21座橋面橋下的過渡的檢修平台、28座樑外檢測車、34座樑內檢測車、138座樑內抽濕機，以保證所有工程可以做到可達可檢可維的運營。

第五是綠色環保挑戰，項目在這方面表現非常突出，中華白海豚自然保護區通過了專業單位的認可，一系列保護措施保證了沒有發生因施工而導致的白海豚事故。



港珠澳大橋管理局副局長余烈（左）指，大橋完善了珠三角的公路網絡。

此為港珠澳大橋珠海段，通過隧道後便將抵達東島。

收費以人民幣折算，可使用快易通、微信、支付寶等電子支付方式。 記者 馮瀚文攝

承印人:香港商報有限公司 地址：香港九龍觀塘道332號香港商報大廈 總機：25640768 傳眞：25655456 廣告部：25905305 傳眞：25905553 發行部：25905385 傳眞：25635437 深圳廣告電話：86-755-83881358 傳眞：86-755-83516512 深圳發行電話：86-755-83518737 傳眞：86-755-83518513