



A4

美再次認定中國未操縱匯率
近期變動乃市場行爲

A17

會見香港傳媒高層訪京團
張曉明：一國兩制底線必須堅守

商報

責任編輯 李彥然 美編 黃坤華
頭條

港珠澳大橋總設計師孟凡超： 大橋效益或達幾十萬億



孟凡超（左）昨日受訪時表示，港珠澳大橋對大灣區建設有重大支撐作用。（受訪者提供圖片）

「明日大嶼」應結合大橋發展

【香港商報訊】記者周偉立報道：港珠澳大橋即將通車，大橋總設計師孟凡超接受媒體專訪時表示，大橋是粵港澳大灣區最重要的交通基礎設施，大橋通車後將形成三地「1小時生活圈」的戰略目標，珠三角同城化、一體化的時代即將到來。同時，他表示支持香港特區行政長官林鄭月娥提出的「明日大嶼」計劃，認為可以配合港珠澳大橋及大灣區發展。

孟凡超指出，大橋對大灣區經濟增長有重大的支撐作用，經濟價值遠超大橋本身一千多億（港幣，下同）的投資，因此他對大橋收回成本很有信心，並為區內經濟產生幾十萬億經濟效益。他還表示，即使特區政府投放數千億元於港珠澳大橋建設，也並非過度耗費，因為投資基礎設施建設對經濟發展的拉動作用是十分巨大且不可小覷的。

孟凡超表示，支持行政長官林鄭月娥提出的「明日大嶼」計劃，認為該計劃將會是建設大灣區的重要舉措，未來應該結合大灣區及港珠澳大橋去發展。他還建議，日後在大嶼山東部人工島建立多個大型智能停車場，讓使用大橋來港的外地車輛停泊，既能夠避免車輛進入市區導致交通堵塞，也可以促進經濟和市民就業。他認為「明日大嶼」有望產生十幾萬億的經濟效益。

不會有天價維修費

孟凡超在訪問中談及大橋的設計充分考慮天災影響時指出，港珠澳大橋上月經歷超強颱風「山竹」的吹襲後，主體橋樑、海底隧道未有受損。大橋在設計時充分考慮所在位置的風浪流影響，能承受每秒100米以上的風速，而當時橋面測到「山竹」的風速是每秒50米左右。

孟凡超還提到，大橋的設計使用壽命為120年，主體結構均使用當今最具耐久性的建築材料，並且將會使用自動化檢測和養護儀器，全覆蓋大橋各部分，以作月檢和年檢。他形容，維修保養工作沒有難度，不會出現天價維修費的情況。

另外，孟凡超在專訪中還說道，港珠澳大橋從設計至施工經歷了很多困難。他舉例稱，澳門和珠海政府曾就大橋西岸的登陸點有不同意見，三地政府亦討論了各種通過口岸的方案，最終以「三地三檢」方式化解分歧。孟凡超還提到，各方曾經圍繞「全橋」、「全隧」、「橋隧島」等，經過多番爭論，技術標準亦存在比較大的困惑，三地政府最終同意以「就高不就低」原則應用在不同工序。

保護區白海豚有增無減

對於大橋選址位於中華白海豚保護區水域，孟凡超強調，施工期間已經避免大量施工人員、船舶和機器下海作業，因此減少了对白海豚的傷害。他稱，留意到有報道指區域內的白海豚數量有增無減，相信與人工島和橋墩聚集浮游生物，為白海豚覓食提供便利有關。孟凡超認為，大橋通車後有助減少海上交通，屆時會更有利於白海豚的保護。

大橋跨境巴覆蓋全港20客點

【香港商報訊】記者馮煒強報道：下周二（10月23日）港珠澳大橋將在珠海舉行開通儀式，本港冠忠巴士集團宣布推出港珠澳大橋跨境巴士服務，並於昨日在圓方過境巴士站舉行港珠澳大橋跨境巴士服務啓動禮。冠忠巴士集團旗下「環島中港通」在大橋通車後每日將提供高達400班跨境巴士來往粵港兩地，目的地包括橫琴、陽光、江門、中山等，還將覆蓋香港、九龍、新界等多達20個上落客點。其中，直達珠海口岸的每程120元，而香港到澳門的車票每程則為160元。



以圓方出發為例，往珠海口岸車程約75分鐘。車費方面，跨境巴士東九龍線（站點包括將軍澳中山、觀塘裕民中心、黃大仙中心等）、西九龍線（站點包括尖沙咀海港城、九龍圓方、旺角新世紀廣場、太子上海街等）及新界線（站點包括沙田新城市廣場、大圍火車站、荃灣德海街等）單程為120元，雙程為220元；港島線（站點包括銅鑼灣時代廣場、灣仔史釗域道、上環信德中心等）單程則為130元，雙程為230元。而從每晚7時至明早7時，由香港太子上海街出發的深宵線，將收10元附加費。

港澳快線方面，每日將提供62班跨境巴士，24小時來往香港及澳門，香港站點將設於太子上海街及圓方跨境巴士站，而澳門的上落客點則位於多間大型酒店。以太子出發為例，到澳門氹仔車程約100分鐘，車費單程為160元，星期六日及公眾假期則會有20元附加費。

黃良柏：已為通車做好準備

冠忠巴士集團主席黃良柏表示，政府暫時未公布港珠澳大橋具體通車時間，估計會於本月底或下月初正式通車。公司已為通車做好準備，通車初期預計公

司的七至八成車隊可投入服務，通車後一個月車隊便能百分百投入服務。他透露，公司將新增50部，每部價值約180萬元的歐洲高檔旅遊巴迎接大橋開通。除跨境巴士服務外，冠忠巴士在港珠澳大橋通車後，亦新增了兩條雙層巴士路線，B4和B6，分別由大橋香港口岸開往香港國際機場和東涌。

冠忠巴士集團行政總裁黃焯安指出，乘客除可到傳統售票站點購票外，亦可進行線上購票，包括網上購票及手機支付程式等，乘客只需透過微信流動應用程式中的香港錢包，綁定銀行卡或信用卡後，選擇「交通」中的跨境巴士車票，就可以按需要購買「環島中港通」港珠澳大橋跨境巴士車票。

民建聯冀政府留意泊車需求

民建聯立法會議員劉國勳表示，港珠澳大橋的開通，便利了港人到粵西地區的出行，大大減省了出行時間，而跨境巴士服務則為市民提供搭船以外的選擇。但他提出，隨著更多直通車服務的推出，大橋香港出入口附近的泊車需求會大增，政府有關部門要密切留意，以免加劇交通擠塞情況。

港珠澳大橋跨境巴士班次、服務時間及票價

地區	擬定班次	服務時間	單程票價
香港至珠海口岸			
港島線	64班	星期一至日 07:00至22:00	130港元
東九龍線	44班	星期一至日 06:40至22:00	120港元
西九龍線	128班	星期一至日 06:30至01:00	120港元
新界線	60班	星期一至日 07:00至22:00	120港元
香港至澳門			
九龍	62班	星期一至日 24小時	160港元

時評

申訴專員公署昨公布本港公屋閒置空間使用安排的調查報告，發現全港87個公共屋邨提供的共2462個儲物室中，竟有959個儲物室空置未使用，總面積達近11萬平方呎，空置率高達四成。調查結果一出，實在令人愕然，在如今香港房屋資源如此緊缺、數十萬人還在輪候公屋的情況下，卻有多達11萬平方呎的公屋面積正在被浪費，既不應該，也不能繼續任其被閒置了。相關部門實要好好檢討，採取相應政策措施，盡快將空置的儲物室改建成住宅單位出租予有需要的市民。

香港現時有多缺房缺地相信不用多說，公屋輪候時間已延長至5.3年，還有數以萬計的市民蝸居在環境惡劣的劏房之內，這種形勢下，半呎房屋資源都

不該浪費。申訴專員公署於去年7月展開調查，最終發現多達959個儲物室竟被空置，雖然其中有些單位由於採光或通風不足，抑或設定為通風通道功能，不符《建築物條例》，很難被改建成住宅，但排除掉這些，還是有不少剩餘單位可被改建來供人居住。其中，儘管近68%的空置儲物室面積小於100平方呎，但這與許多市民蝸居只有幾十平方呎的劏房相比，那簡直是寬敞明亮幸福許多，房署沒理由不善用它們；再則，這些儲物室中，還不乏見到一些面積較大的單位被長年空置，比如彩雲邨內就有多个700多呎的儲物室被空置了4年以上，市民都在感歎「如此『豪宅』卻被浪費未使用，太可惜！」，因此，房署更應珍惜這樣的房屋存量，讓它們發揮效用、用之於民。

盤活資源 莫任存量空置

昨報告一經公布，房屋署也及時作出了回應，表示已完成及正在進行中的儲物室改建工程已有40個單位，未來會更積極改建更多空置儲物室作住宅，將善用儲物室作更有效益的用途，我們期待房署的改建成果。當然，本港要善用盤活的資源不只公屋儲物室，在新造土地資源有限的前提下，利用好現有的土地房屋資源也是緩解住房壓力的必用之法，因此活化工廈改裝為住宅、公屋「長者換細」、重建公務員建屋合作社樓宇、大坑西部重建、「社會房屋共享計劃」、「組合社會房屋計劃」等大可一齊實施，讓已有存量最大限度地利盡其用。

然而歸根到底，要想從根本上解決香港房屋問題，讓廣大市民有屋住、有樓買，還是要大力開拓土地，興建房屋，因為無論是活用現有存量改建為

住宅樓宇，抑或提供過渡性房屋，其資源都是有限的，時間也是短期的，只能滿足少量市民短期內的需求。要想大範圍最終解決市民的住屋需求，大面積開發土地建屋才是根本辦法，在充分利用已有土地房屋存量的同時，更要加快覓地拓地，無論是「明日大嶼計劃」、新界棕地發展，還是「土地共享先導計劃」、發展邊陲郊野公園等都應盡快着手研究落實，香港沒有土地資本和底氣可以等，也等不起了。

解香港土地房屋之困的辦法有許多種，但原則萬變不離其宗只有一條，那就是盡力增供應，既要珍惜善用現有的房屋存量，亦要加快開闢土地、大量建屋，多管齊下，多法同使，才能盡快讓市民安居樂業！

香港商報評論員 趙燕玲

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19日 星期五

今天出版2疊共24版
1952年創刊 第23665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

