



A2

各界支持填海造地多贏大計
明日大嶼締造香港未來



A4

郭炳湘病逝
享年68歲

商報

責任編輯 董逸薇 美編 王彬彬

頭條

27名官員詳解港珠澳大橋交通安排

議員上橋探路增信心



立法會交通事務委員會議員昨早考察港珠澳大橋香港口岸及香港連接路，認為大橋會為經濟、旅遊等帶來新機遇。 政府新聞處

【香港商報訊】記者莊海源報道：距離港珠澳大橋通車運營僅有三天，立法會交通事務委員會20名議員昨早考察港珠澳大橋香港口岸及香港連接路，議員在聽取當局的介紹和解釋後對大橋充滿信心，認為大橋會為經濟、旅遊等帶來新機遇。特區政府昨日公布，行政長官林鄭月娥將於22日下午前赴珠海，出席翌日早上在珠海口岸旅檢大樓舉行的港珠澳大橋開通儀式。

林鄭將率多名官員出席開通儀式

出席當天通車儀式的政府官員包括政務司司長張建宗、律政司司長鄭若驊資深大律師、保安局局長李家超、運輸及房屋局局長陳帆、政制及內地事務局局長聶德權、行政長官辦公室主任陳國基等。

跨境巴士營辦商已領「禁區紙」

張建宗指出，毋須過分擔心跨境巴士方面，因絕大部分營辦商在去年年底領取配額後已領齊「禁區紙」，已做好有關工作，問題不大；另有小部分的新營辦商也已領取配額。他說，一定要有配額才有「禁區紙」，只要去申請，運輸署就會即時、盡快為他們處理，溝通工作已做好。

立法會交通事務委員會20名議員昨日上午獲安排視察港珠澳大橋香港口岸及香港連接路，以便議員在大橋通車前進一步了解有關設施，以及跨境和本地的交通安排。在運房局局長陳帆、路政署署長鍾錦華及多個政府部門的代表陪同下，議員首先視察香港口岸旅檢大樓，參觀入境大堂的出入境設施，以了解大橋的出入境安排。

議員關注交通配套

其後，議員視察本地公共運輸交匯處，了解各公共交通路線及公共車輛的上落客區。議員之後視察旅檢大樓出境

大堂及往珠海/澳門方向的公共運輸交匯處。議員亦視察香港連接路，包括高架橋、隧道及地面道路，並藉此機會視察香港連接路接近粵港分界線的部分。陳帆希望，議員透過實地考察，親身體驗大橋的規劃及運作，提出改善建議。

立法會交通事務委員會主席、民建聯議員陳恒鏞非常關注大橋通車後的交通配套問題。他表示，現時車輛由港珠澳大橋到赤鱲角機場只能使用機場路，而機場路一帶交通相當繁忙，擔心大橋通車後機場路能否負擔車輛流量。他說，由於有27位各個政府部門的官員出席講解，解答也算清晰，令大家了解更多通車細節。

陳恒鏞還在其臉書（Facebook）上載其與陳帆在粵港分界線打卡的圖片，並配以「最後我們坐車登上大橋連接路，到達分界線，大家都對見證歷史時刻表現得興奮，整個過程氣氛良好！」的文字。

旅檢大樓令人讚嘆

葛珮帆議員形容，旅檢大樓又大又靚，設計很特別，天幕尤其壯觀，設施亦很齊備，但擔心車位不足夠。她稱，「最開心以後去珠海唔使花3.5小時兜一個大圈去塞虎門大橋，經港珠澳大橋75分鐘就到，去澳門唔想搭船又有多一個選擇，真係好方便」，相信港珠澳大橋一定會為區域經濟、旅遊等發展



陳恒鏞在其臉書上載與陳帆在大橋粵港分界線打卡的圖片。在23日舉行開通儀式後，分界線上的石臺和隔離網將拆除。

帶來新機遇。

工程界立法會議員盧偉國參觀旅檢大樓後指，大樓是本世紀令人讚嘆的建築和工程，其中大樓的天幕在中山預製後運到香港，只用9個月便完成組裝，相信旅客屆時到旅檢大樓時，亦會欣賞和讚嘆建築。他又指，行程中曾向負責工程的工程師交流，指大橋可抵受強颱風吹襲，而人工島防波堤的弱波石，是按工程規範進行，質量相當好，認為市民可放心。

建議興建多層停車場

實政圓桌田北辰指出，聽取運房局局長陳帆及相關部門人員講解配套設施及運作，解釋得很仔細，令他對大橋有信心。但他指出，人工島口岸停車場只能提供600個泊位予私家車，數量太少。他認為，這些泊位設在平地，建議當局應該考慮興建多層停車場，提供更多泊位。他預計，大橋通車後會有不少旅客由珠海經大橋到香港機場搭飛機，但目前旅檢大樓只得4間主要航空公司的櫃位，未必方便到旅客。

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21日 星期日

今天出版2疊共16版

1952年創刊 第23667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



隧道箱涵構件最重達五千噸

【香港商報訊】全長55公里、貫通三地的港珠澳大橋為全球最長的橋隧組合跨海通道，當中香港連接路全長約12公里。施工期間，路政署致力減低連接路對周邊影響，克服種種技術困難。其中，在機場快線地底建設兩個大型行車隧道管道時，是香港首次採用箱涵頂進方法，最大的箱涵構件重達5000公噸，相當於20座天壇大佛的重量。

香港連接路是雙程三線行車道，包括9.4公里的高架橋、一公里的隧道，以及1.6公里的地面道路。路政署工程師潘凱怡表示，香港連接路鄰近機場，並跨越機場西面海上航道，施工須顧及航空安全規定，並確保高架橋與海面保持最少41米垂直淨空高度的距離。當局利用預製組件，以縮短施工時間，並減低對海上交通和環境的影響。工程需要使用超過5700塊構件預製組件，每塊重75至225公噸，這重量相等於3至9輛雙層巴士。

觀景山隧道採用鑽爆法

至於觀景山隧道，雖然僅長一公里，也為路政署帶來不少挑戰。為克服技術困難，路政署以四種不同方法施工，其中貫通觀景山使用鑽爆法，機場路路段地底使用暗挖方式，填海區使用明挖法，機場快線地底則用箱涵頂進方式。

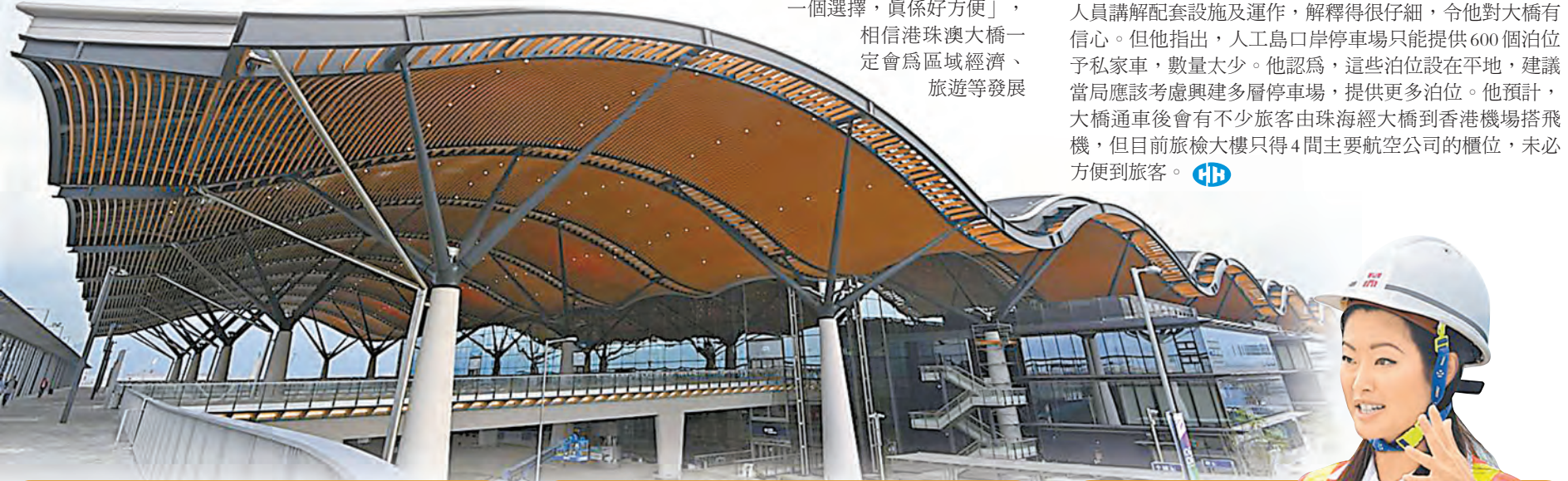
潘凱怡指出，鑽爆法所需安全措施要求非常嚴格，以保護附近的航空燃油庫、昂坪纜車轉向站，以及機場快線。署方特設震動監測系統，作為安全措施之一，確保設施不受影響。箱涵頂進方法屬香港首次採用，以便在機場快線地底建設兩個大型行車隧道管道。最大的箱涵構件重達5000公噸，相當於20座天壇大佛的重量。

路政署預期，港珠澳大橋通車後，由香港國際機場到珠海的行程時間，將由四小時大幅降至約45分鐘，有助於鞏固香港的交通、物流樞紐地位。

口岸區域供冷系統 年省電350萬度

港珠澳大橋香港口岸旅檢大樓頗具特色，從外觀設計到功能劃分均匠心獨運，施工過程也用上創新方法。路政署署理高級工程師鍾志仁指出，香港口岸設有區域供冷系統，與使用冷卻塔的水冷式空調系統相比，區域供冷系統預計每年可節省高達350萬度電，相當於減少2500公噸二氧化碳排放。

功能劃分方面，大樓大致分為檢核和出入境檢查區、海關清關區、清關後等候區，三區按序以短橋連接，劃分清晰。鍾志仁說，離境旅客在大樓一樓落客區下車，即可在同一樓層的離境大堂辦理清關手續，並在同層乘搭跨境巴士或穿梭巴士前往澳門、珠海等城市。入境旅客可在地下入境層完成所有清關手續，過程直接而方便。



香港口岸採用有效節能的區域供冷系統。



觀景山隧道使用鑽爆法。



路政署工程師潘凱怡稱，香港首次採用箱涵頂進方法。