

環評案拖累 橋通路不通

屯門至赤鱸角延通一年 勢現大塞車



屯門赤鱸角貫通3大好處

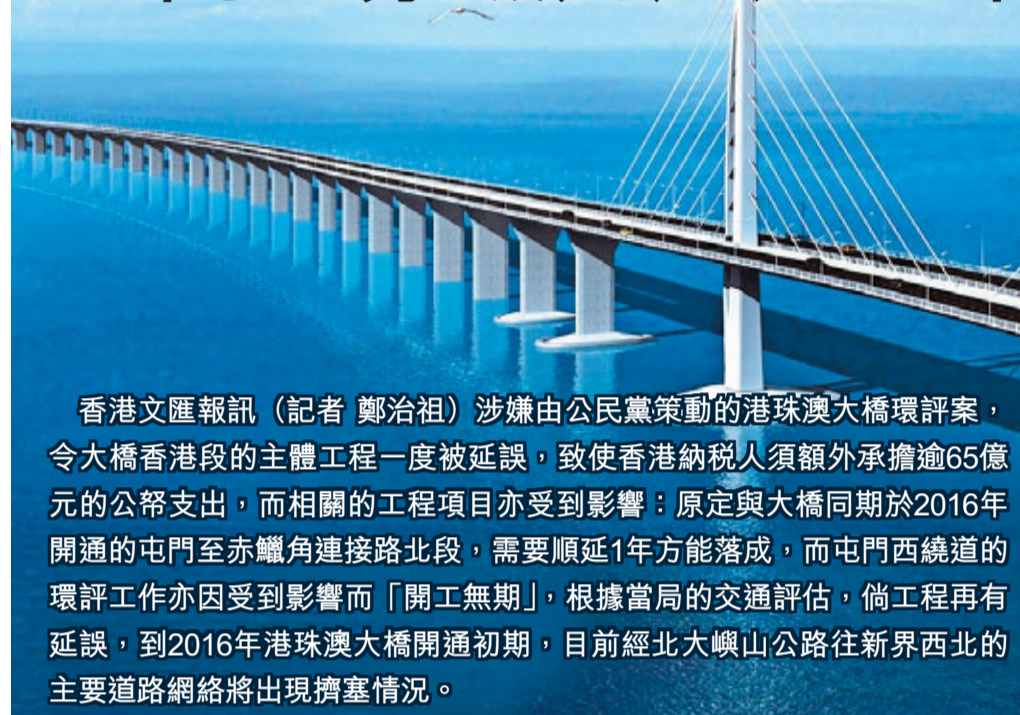
小資料 屯門至赤鱸角連接路是連接北大嶼山、港珠澳大橋香港口岸和屯門的策略性通道，再經由規劃中的屯門西繞道貫通新界西北，以配合未來的發展。

據當局介紹，屯門至赤鱸角連接路和屯門西繞道通車後有3大好處，包括：第一、大幅縮短新界西北往來大嶼山的行車路程和行車時間，並騰出有主要幹道，包括青嶼幹線、屯門公路等的部分容量，以紓緩前往市區的車流。

第二、屯門至赤鱸角連接路將會成為現有的北大嶼山公路以外的一條替代通道，接駁香港國際機場，加強機場的交通網絡，有助鞏固機場作為國際及區域航空樞紐的地位。

第三、有助促進跨境交通，因屯門至赤鱸角連接路北面可經屯門西繞道、港深西部公路和深圳灣公路大橋通往深圳，南面則連接港珠澳大橋香港口岸和北大嶼山公路，對促進香港與珠三角地區更緊密經濟融合十分重要。

■香港文匯報記者 鄭治祖



香港文匯報訊（記者 鄭治祖）涉嫌由公民黨策動的港珠澳大橋環評案，令大橋香港段的主體工程一度被延誤，致使香港納稅人須額外承擔逾65億元的公帑支出，而相關的工程項目亦受到影響：原定與大橋同期於2016年開通的屯門至赤鱸角連接路北段，需要順延1年方能落成，而屯門西繞道的環評工作亦因受到影響而「開工無期」，根據當局的交通評估，倘工程再有延誤，到2016年港珠澳大橋開通初期，目前經北大嶼山公路往新界西北的主要道路網絡將出現擠塞情況。



大橋訴訟延誤78項基建

香港文匯報訊（記者 羅敬文）港珠澳大橋環評報告的司法覆核案，使本港78項工程被叫停，包括港鐵沙中線、廢物焚化設施，工程總造價逾1,000億元。隨著上訴庭裁定政府勝訴，使多項基建工程逐步上馬，而環保署署長最近已批准沙中線環評報告重新諮詢公眾，以趕及明年立法會休會前爭取撥款。

65歲東涌居民朱綺華患有糖尿病和心臟病，聲稱因擔心大橋動工及通車會影響健康，遂入稟指控環保署署長批准港珠澳大橋港方工程環評報告並不合理，高等法院原訟庭今年4月判決時指出，因環評報告未有涵蓋工程的獨立基線評估，遂宣布環評報告無效，撤回環境許可證，使全港78項基建工程被迫叫停。

涉造價逾十億 影響14萬職位

港府披露訴訟影響多達78項工程，包括港珠澳大橋、港鐵沙中線、6號幹線公路及中九龍幹線公路、T2主幹公路及將軍澳/藍田隧道、落馬洲發展區、啟德發展區、香園圍/蓮塘口岸、沙螺洞保育計劃等。香港建造業總工會表示，涉及工程總造價逾十億元，共14.1萬個職位，延誤工程影響建造業工人生活。

沙中線環評 重啟諮詢一個月

至於受環評訴訟拖累的沙中線工程，港鐵已重新提交環評報告，並於本周一獲環保署長批准可以諮詢公眾1個月。運輸及房屋局曾表示，沙中線鐵路受港珠澳大橋訴訟而延誤8個月，並指工程極度緊迫，但會盡最大努力爭取在明年中前完成有關環評程序，以求明年立法會暑假休會前申請撥款，以期工程於明年內動工。

「四加」趕工 大橋多耗65億

香港文匯報訊（記者 羅敬文）港珠澳大橋港方工程受司法覆核影響延誤近1年，港府會透過「加人、加班、加器械、加施工點」壓縮工程時間表，並指項目已招標，獲批撥款後便可立即動工。

路政署已修改工程的施工方法，當中包括在港方口岸填海工程時會分9個填海區，標書中已要求承建商同步施工，以加快口岸填海工程；承建商亦要製作預製牆及使用大量器械趕工，又要使用較多海砂減少沉降，造價至少上升65億元。因標書已列出施工程序及安全要求，路政署強調不會因趕工而影響工程質素及安全。

港珠澳大橋港方工程原訂於去年初招標，因環評報告受司法覆核影響，至上訴庭裁定工程合法，港府已於上周五獲立法會財委會撥款485億元開展有關工程。運輸及房屋局局長鄭汝樺曾稱，當局會透過「加人、加班、加器械、加施工點」壓縮工程時間表，並指項目已招標，獲批撥款後便可立即動工。

在昨日立法會會議上，民建聯議員張學明指出，因受港珠澳大橋環境評估報告司法覆核事件影響，原定於同年開通的屯門至赤鱸角連接路的北面連接路，即連接港珠澳大橋香港口岸至屯門的部分，將延遲1年至2017年才能通車。屯門西繞道亦較原訂時間延遲通車，或會對新界西北造成額外的交通負荷，並要求當局適時完成屯門公路的改善工程，以解決有關基建工程延誤所引起的交通擠塞情況。



■民建聯議員張學明擔心，受大橋環評案拖累，屯門道路工程延誤，將致區內交通擠塞。

與大橋同一合約 受司法覆核影響

署理運輸及房屋局局長邱誠武承認，在港珠澳大橋的司法覆核案中，雖然申請人明確把屯門至赤鱸角連接路的环境影響評估報告剔出覆核範圍，但由於連接路海底隧道南面出入口與港珠澳大橋香港口岸的填海原安排為透過同一份工程合約，在同一地點一同施工，故連接路的建造工程時間表因而亦受司法覆核事件影響，延後差不多1年。

他續說，當局原先的計劃，是將屯門至赤鱸角連接路與港珠澳大橋一併開通，但受工程延誤影響，當局決定分階段推行工程，包括透過工程安排，確保必須與大橋同時開通，為車輛進出香港口岸提供通道，在大橋香港口岸連接北大嶼山的約3公里高架橋可於2016年通車，而連接路的北段，即連接大橋香港口岸與屯門的海底隧道部分，由於不涉及大橋開通，故工程會於2017年完成。

根據路政署委託的顧問公司進行交通影響評估的數據顯示，倘屯門至赤鱸角連接路北段在2017年仍未開通，屯門公路深井段的「車流容車量比率」到2017年預計將增至1.25，即表示在繁忙時間開始出現擠塞；倘屯門至赤鱸角連接路北段能於2017年開通，比率預計可減至1.18，代表交通不會擠塞。這樣可適時地避免了屯門公路深井段在繁忙時間預計可能出現的擠塞情況。

受大橋環評報告司法覆核案中提出的「基線評估」的要求所影響，屯門西繞道的環境及交通影響評估工作亦一度受到影響。邱誠武表示，政府上訴成功後，當局正盡量爭取屯門西繞道與屯門至赤鱸角連接路北段，在相距不太遠的時段內完成通車。

屯西繞道誤工 皇珠路增負荷

他續說，顧問公司就屯門西繞道進行了交通影響評估：在沒有屯門西繞道的情况下，現有連接屯門路市中心段至皇珠路的引路車流容車量比率，將於2019年增至1.28，表示在繁忙時間會出現擠塞；倘屯門西繞道能開通使用，皇珠路的車流容車量比率將逐步減至約0.7，表示即使在繁忙時間亦不會出現擠塞情況。

目前，屯門公路6項改善工程計劃的進度理想，預計可於2014年年底完成，相信屆時足以應付其後多年的交通需求，包括港珠澳大橋於2016年通車初期所帶來的車流，故相信屯門公路屆時不會出現擠塞現象。

會上，被指為港珠澳大橋環評案「幕後黑手」的公民黨，其黨魁梁家傑再試圖為該黨開脫，引用發展局的文件稱，有關的工程複雜，即使沒有大橋環評案，有關工程仍會延誤1年。不過，邱誠武重申，工程延誤的主因，是由於屯門至赤鱸角連接路的海底隧道南面出入口，與港珠澳大橋香港口岸的填海工程為同一張工程合約，而大橋環評案令有關的填海工程無法進行，兩者是緊密相關的。

舊政府總部西座重建有「變數」

■舊政府總部西座。



■古諮會主席陳智思。香港文匯報記者林裕華攝

香港文匯報訊（記者 林裕華）港府提出重建舊政府總部西座計劃出現變數，古物諮詢委員會昨日一致通過為舊政府總部東、中及西座評級，有委員認為西座與另外兩座有連貫性，具歷史價值，有需要保留。古諮會主席陳智思表示，專家小組需時1個月至2個月進行評估，明年初會有決定，若西座最終被評為1級歷史建築，當局屆時便需考慮把有關項目列為法定古蹟，意味不可把西座拆卸重建。

東中西座評級 委員一致通過

古諮會昨日舉行會議討論舊政府總部西座需否作評級，會上委員均支持評級。委員鍾寶賢表示，整座「政府山」各項建築物均有連貫

性，應全數評級並保留。古蹟辦執行秘書明基全表示，「政府山」涵蓋禮賓府、聖約翰座堂等已被評為法定古蹟的建築物，若再評級則做法欠妥。其後委員一致同意只就東、中及西座評級。

若評一級古蹟 西座將禁清拆

委員李浩賢認為3座建築物於1953年至1959年陸續建成，每3年便有1幢落成，故他認為是建築師的刻意安排，應把3座建築物視為一個整體，一併保留其歷史價值。多位委員認同，舊政府總部印證香港數十年歷史，故應保留下來。至於3座建築物應分開評級，還是視為1個建築群評級，委員未有共識。

陳智思會後稱，古諮會已通過交由專家小組評估，至於把3座建築物分開評估，還是一併評估，則由小組自行決定。他續稱，專家小組需時1至2個月後會完成報告，明年初便會決定評級，若西座被評為1級歷史建築，政府便要考慮是否列作法定古蹟，即不能拆卸重建，並指不擔心評級時有關建築已被清拆。

發展局發言人表示，會配合古諮會的工作，強調重視各界就西座重建計劃表達的意見，並已在新修訂方案中回應公眾諮詢所得的主流意見。發言人表示，重建計劃能平衡保育和發展，是負責任的方案，既回應市場對中區甲級商廈持續的需求，同時顧及公眾對優質城市環境的需要，亦符合歷史及建築價值評審報告的建議。

