

■路政署設計圖片



(由東涌海堤灣畔拍攝)

香港文匯報訊（記者 鄭佩琪）受環評司法訴訟影響而延誤近1年的港珠澳大橋香港段工程終於啟動，大橋香港口岸人工島昨天動工。香港行政長官曾蔭權表示，雖然工程被延誤，港府會修改施工方法、增加人手及機器，壓縮工程時間，有信心如期完成香港段工程，以配合大橋於2016年通車。大橋落成後，珠三角西部將進入「香港3小時車程可達」的範圍內，意味粵、港、澳三地正昂然邁向「3小時生活圈」的目標。

大橋口岸上馬

特首：追回一年延誤如期
2016 通車

港 珠澳大橋香港口岸動工典禮昨日於赤鱗角亞洲國際博覽館附近空地舉行，該址對開海面即為香港口岸的選址。行政長官曾蔭權、中聯辦副主任郭莉、運輸及房屋局局長鄭汝樺等主持典禮。曾蔭權在典禮上敲響銅鑼，宣告香港口岸項目正式「開工」。

橋隧組合長度冠全球

港珠澳大橋香港段工程，立法會財務委員會上月中批出485億元撥款。曾蔭權昨日在動工禮上致辭時表示，港府會透過修改施工方法，增加人手及機器，壓縮工程時間，有信心會如期完成本地工程，配合大橋主橋在2016年通車的目標。

他續說，港珠澳大橋是連接粵、港、澳三

地的跨珠江口陸路通道，包括島、隧、橋等多項大型工程。建成後，港珠澳大橋將成為世界上最長的6線行車沉管隧道，也是世界上跨海距離最長的橋隧組合公路。

粵西將成「香港生活圈」

曾蔭權強調，珠三角西部人力和土地資源充裕，能為港商提供大量商機，拓展內地業務。項目開通後，大橋將為香港與內地的交通連繫開創新局面，為香港長遠的經濟發展注入新動力，對香港旅遊、金融、貿易、商業及物流等各主要行業帶來新機遇。藉着大橋的聯繫，珠三角西部將會納入香港方圓3小時車程可達的範圍內，成為3小時生活圈的一部分。

港珠澳大橋香港口岸人工島位於香港國際機場東北水域，是大橋香港段三項主要工程之一。香港口岸面積約150公頃，呈正方形，填海及口岸設施造價為304億元，將提供旅客及貨物過關及檢查的設施，並與大橋的香港接線、屯門至赤鱗角連接路及屯門西繞道組成策略性交通網絡。

根據路政署資料，港珠澳大橋香港口岸距離東涌約2公里，採用香港首次使用的「不浚挖式」（又稱「鋼筒填海」）較環保的填海方式建造（見另稿），海堤全長6.14公里，工期50個月。

香港口岸其中130公頃土地供港珠澳大橋香港口岸發展，其餘20公頃土地供建造屯門至赤鱗角連接路海底隧道的南出入口。



■特首曾蔭權（左三）、中聯辦副主任郭莉（左二）和運輸局局長鄭汝樺（右三）等人主持港珠澳大橋香港口岸動工典禮。疊船後方海面即為口岸選址。
香港文匯報記者黃偉邦 攝

鋼筒填海 淤泥銳減97%

香港文匯報訊（記者 陳寶瑤）港珠澳大橋工程將會填建一個人工島作為香港口岸，並首次採用不浚挖式填海方法，代替傳統的挖掘淤泥後再填海方法。新方式將毋須開挖海床的淤泥，減少97%浚挖淤泥和傾倒量，亦可減少一半工程船隻航行次數，大幅降低工程期間對海豚的滋擾。為保護施工海域的生態環境，工程成本較傳統方法高10%。

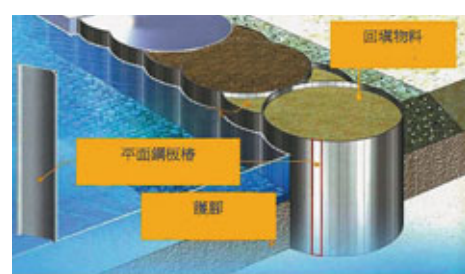
港珠澳大橋香港口岸的主體工程，是在香港國際機場對開東北海面，以填海方式打造一個150公頃的人工島，其中130公頃用作口岸設施，其餘20公頃則用以建造海底隧道出入口。該工程將會首次採用不浚挖式填海方法。

過往填海須挖出淤泥，再回填海砂，工程人員要小心處理大堆淤泥外，工程亦會對海洋生態造成嚴重影響，但新填海技術預料可

減少97%、即2,200萬立方米淤泥量，相等於9,000個游泳池的容量，並可省卻一半、即1,200萬立方米的海砂填料。

工期短4個月 成本增10%

不浚挖式填海方法，是把56個直徑約27米及78個直徑31米的大口徑鋼筒聚壓在海床，穿越淤泥，並固定在下層較穩固的沖積層



■「不浚挖式」填海。路政署設計圖片

上；其後再將惰性建築及拆卸物料回填進鋼筒內，形成一筒筒的周邊海堤；再打入碎石樁進一步鞏固鋼筒，以及在海堤建斜面，以免海浪直接衝擊鋼筒；最後工程人員便可在鋼筒上注漿及興建建築物。

據路政署早前預計，該新方法可縮短約4個月的工期，但成本會因而增加約10%。

地球之友副總監劉祉峰稱，不浚挖式填海方法是環境影響評估法例要求下的最佳技術，但仍然會對海洋生態造成一定影響，尤其是填海地區為中華白海豚及江豚的棲息地。他促請當局，在工程開展後嚴密監測對海洋生態的影響，以便發現問題時及時修訂工程作業，並定期及主動向外公布監測結果。他又建議，大橋建成後當局應規定進入香港境內的汽車廢氣排放標準，起碼要符合歐盟4期，以確保香港空氣質素。

趕工期 無礙航班與環境

三大挑戰

為追回因大橋環評案所引致的延誤，大橋香港段工程要如期落成須面對不少困難。承辦香港口岸工程的中國港灣工程董事長孫子宇，介紹了該工程面對的三大挑戰。

孫子宇昨日在港珠澳大橋香港口岸動工典禮後表示，該工程面對三大挑戰，一是要在相對較短的時間內展開大規模的工程；二是工程地點靠近機場，必須確保航班升降不受工程影響；三是要確保工程不會影響環境。

孫子宇又說，延期施工令建造成本增加，但未有透露上升幅度，強調將會增加設備及人力，追趕工程進度。

機鐵下建隧道 考工夫

香港工程師學會會長陳福祥則表示，要追趕進度有兩個關鍵點，一是填海建造香港口岸工程，幸當局採用「鋼筒填海」，能減省挖掘淤泥，加快工程速度，期間當局要投放更多機械及人力於填海及興建上蓋工程，相信能夠追上整體工程進度。同時，大橋香港接線其中一部分在觀景山附近，在機鐵線底部興建一條隧道是另一個關鍵，「因為不能干擾上方原有的設施，要做足工夫，（相信）香港的技術可應付」。



■孫子宇昨表示，口岸工程將增加設備及人力，追趕進度。
香港文匯報記者黃偉邦 攝

■香港文匯報記者 鄭佩琪

口岸工程創職九千三

香港文匯報訊（記者 鄭佩琪）港珠澳大橋香港段工程獲立法會撥款485億元，這項預計耗時4年多的大型工程，能夠提供1.4萬個職位。單是香港口岸工程已能開設9,290個職位，包括1,410個專業/技術人員職位和7,880個工人職位，是香港段工程人手需求最高的項目。工會指出，透過培訓及吸引新人入行，本地工人相信已足以應付工程的需要。

據運輸及房屋局文件顯示，港珠澳大橋香港接線工程創造4,580個職位，屯門至赤鱗角連接路的詳細設計、工地勘測及前期工程，則可創造380個職位。

模板紮鐵混凝土最缺人

建造業總工會理事長周聯傑昨日表示，香港有28萬建造工人，惟15萬人為一般工人，目前專做模板、紮鐵、混凝土及平水測量的技術人員最短缺。建造業訓練學院已加強培訓，同時勞資推行先聘請後培訓計劃，希望吸引「新血」入行。

同時，建造業會亦與承建商合作，協助一般工人轉型為紮鐵、模板等技術工人，過去兩個月已訓練300多人，其中不乏較年輕的新入行者，「部分是35歲男士」。周聯傑表示，由於香港段工程並非同一時間展開，而是分階段施工，業界增加培訓渠道，使工人不斷投入市場，相信能夠提供足夠專業人手，應付港珠澳大橋香港段工程的需要。

公民黨策動官司 港一年多花65億

黑手禍港

港珠澳大橋香港段因一場環評官司延誤近1年，直至昨日才動工。為趕及大橋於2016年開通，既需「落本」趕工，又因工程延誤而建材漲價，工程造價上漲65億元。另外，港府在該官司的訟費不少於750萬元，原訟人朱綺華婆婆透過法律援助取得149萬元公帑，這場不必要的官司最終要納稅人付鈔。

港珠澳大橋香港段今年初被一名66歲的公民黨義工、東涌居民朱綺華入稟高等法院，提出司法覆核，挑戰環保署署長2009年10月通過的大橋「環境影響評估報告」。港府在今年4月的初審中敗訴。其後有指公民黨操控官司，在背後「發功」利用朱綺華提出司法覆核。

雖然環保署隨即提出上訴，但由於其基礎評估的法律觀點仍未釐清，為免進一步受法律挑戰，全港逾70

項基建工程撤回環評報告，工程被迫暫緩，包括沙中線、石鼓洲焚化爐等。今年9月上訴庭裁定港府得直，港珠澳大橋及其餘70項工程才能陸續上馬，但港府贏了官司，卻賠了近1年時間及大量公帑。

公帑再付訟費法援900萬

當局原本預算連同大橋香港口岸、香港接線，以及屯門至赤鱗角連接路，總造價486億元，但工程延誤近1年，當局既要壓縮工時，又因期間建材價格急漲，造價最少增加65億元。不過，這筆額外造價只計算了香港口岸及接線的填海工程，並未包括大橋香港接線和屯門至赤鱗角連接路工程造價的變化。

同時，當局還要承擔逾750萬元訴訟費，以及朱綺華透過法律援助取得的資助149萬元。

■香港文匯報記者 文森