建台海通道 技術資金有保障

港珠澳大橋總設計師孟凡超籲盡快啟動前期研究

特別關注

習近平總書記前日下午在參加福建代表團審議時，強調要探索海峽兩岸融合發展新路，迅速引發會內會外熱議。港珠澳大橋總設計師孟凡超昨日接受香港文匯報獨家專訪時表示，今年初習近平總書記在紀念《告台灣同胞書》發表40周年講話時指出，可以率先實現金門、馬祖同福建沿海地區通水、通電、通氣、通橋，前日的講話將讓兩岸融合發展趨勢被推向新的高度。「連接台灣海峽的跨海大通道是一個前所未有的大工程，前期準備最少需要十年。」孟凡超說，港珠澳大橋的經驗增加了在台灣海峽建跨海大通道的信心。

■香港文匯報記者 馬靜 兩會報道

■製表：香港文匯報記者 蔣煌基

■孟凡超接受香港文匯報獨家專訪時表示，台海大通道建設前期工作要馬上啓動。 香港文匯報記者馬靜 攝

在孟凡超看來，台灣海峽通橋在兩岸已經具有充分的民意基礎。「從2007年開始，兩岸民間就針對台灣海峽通道舉行了研討會，並形成機制，目前已經舉行了11屆。這個研討會雖然都是技術層面的探討，但是兩岸民間特別是學術界已經有充分的共識，那就是台灣海峽的跨海通道應該建設，特別是港珠澳大橋建成開通之後，中國橋樑設計和建設方面的能力皆位居世界前列，修建跨海通道在技術和資金方面都不成問題。」

學界提四種方案

孟凡超已經多次受邀出席台灣海峽通道的研討會。他告訴香港文匯報記者，在去年8月的研討會上，兩岸的專家基本上有了共識。目前，兩岸學界關於台灣海峽跨海通道的建議方案主要有四種，分別是北線的福清－平潭島－新竹；中線的莆田笏石－南日島－苗栗、崇武－彰化以及南線的廈門－金門－澎湖－嘉義。

提議以北線試水

孟凡超表示，他個人認為最可行的應該是公鐵分建、北公南鐵、橋隧組合的方式，「公鐵分建即鐵路與公路分開建設，北公南鐵就是北線公路南線鐵路，可以先從北線建設，建造方案可以採取橋隧結合。」

「因為北線在三線之間距離最短，規模較小。大約為122公里，而且目前平潭與大陸之間已經有三座橋，前期準備的基礎條件比較好，在北線先用橋島隧組合的方式建橋實施難度也相對容易。我們業內將公路橋稱為『接地氣』的經濟交通方式，成本也低，挑戰、風險、難度都在可控範圍之內，北線建成之後可以成為南線的試水之作。」孟凡超說。

孟凡超表示，北線公路橋可建成雙向十車道，以滿足兩岸居民往來需求。待南線鐵路橋建成之後，將在台灣海峽形成一南一北、北公南鐵的合理佈局，足夠輻射到台灣島內所有腹地。

從業數十年的孟凡超分析，一般的橋樑工程前期可行性研究只需要一兩年時間，港珠澳大橋因為工程複雜而費時長達6年，「台灣海峽通道需要的前期準備時間更長，至少要十年。前期的可行性研究，包括工程技術方案、工程技術標準、地質、司法等等，涉及的內容特別多，現在就應該馬上啟動前期程序，如果等到兩岸政治關係非常成熟再啟動，那就太遲了。」孟凡超說。

倡「小通道」打頭陣

孟凡超指出，與台灣海峽跨海大通道相比，金門、馬祖同福建沿海地區通橋被稱為「小通道」，也是當前最可能實現的，可進入實質性推動的工程。

「現在條件已經很成熟了，隨着兩岸共享融合時代的到來，在這裡實現通橋是完全可以的。此外，馬祖－連江也可以通過先建島再建橋的方案實現。」孟凡超說，這兩個「小通道」可以成為台灣海峽跨海大通道的「前奏」。「小通道速度可以更快，大通道前期工作可以啟動」。

■孟凡超表示，港珠澳大橋的經驗增加了在台灣海峽建跨海通道的決心。 資料圖片

「孟母」遷大陸 盼橋通利探親

家住台灣新竹市的趙小姐，近期在四處諮詢孩子赴大陸讀書事宜。「這兩天好不容易說服了家人。」她告訴香港文匯報記者，「兩岸未統一，很多台灣人都分隔兩地，也可以說是台灣人的悲歌。期盼兩岸早日通橋，方便我們回家看親人。」

提前西進適應快

事實上，趙小姐的四個小孩，最大的才就讀小學五年級，最小的今年9月剛要進幼稚園。「孩子還小，早點到大陸，才不會被台灣改得亂七八糟的課本洗腦。」趙小姐尤為擔心，島內教育亂象，影響孩子未來。她說，島內最好的職業是科學家和醫生，但無法保證每個小孩未來都從事這兩項職業，而經商的市場都在大陸，為何不提前先帶孩子西進適應？

「在台灣這個小確幸的社會，雖然最近大陸對台生免試入學更加優待，但是待孩子大學了再到大陸就學，或者是在島內唸完書再到大陸打拚，如何與14億人口競爭？」提前西進使孩子更早適應大陸生活，成了她替孩子未來着想的出路。

「當局不搞好島內民生，讓民眾安居樂業，民眾只能自尋出路。這次能夠說服長輩把孩子帶到大陸接受教育，也說明他們在逐漸認同大陸。」趙小姐說，「但是他們也擔心我們去了不回來，其實兩岸就隔了一道海峽。如果通了橋，從大陸回台灣僅一個多小時而已。」

■香港文匯報記者 蔣煌基 兩會報道

■福建平潭澳前鎮的猴研山海邊豎立的碑，上面刻有「祖國大陸—台灣島最近距離68海里」。 資料圖片

倡借鑒港珠澳橋 允國際企業參與

「與港珠澳大橋一樣，台灣海峽跨海通道將產生的戰略意義絕對不是簡單用財務指標可以衡量的，它的意義和作用是非凡的，將解決這麼多年來台灣的『孤懸』問題，也能彰顯和提升中國的強大國力」。孟凡超表示，台灣海峽跨海通道的融資和建設都可以複製港珠澳大橋模式，「因為都是在『一國兩制』框架下所建」。

就台灣海峽北線跨海大橋的造價預估，孟凡超給出5,000億元的回覆。

「可能還不只這麼多，如果啟動再晚，隨着各種成本的增加，需要的資金會更高。」他說，在大橋的融資方式上，完全可以借鑒港珠澳大橋方式，「可以社會融資，向國際公司開放，允許國際企業參與其中。」

戰略意義大 難用錢衡量

「建成後的台灣海峽通道戰略意義作用不能以財務來衡量，但是所產生的經濟效益絕不會太差。」孟凡超說，「隨着兩岸融合進一步發展，台灣擁有2,300萬的人口量，交通量也應該可以由此預估，這些將來都需要在前期規劃研究過程中進一步深入研究。」

孟凡超表示，港珠澳大橋成功開通足見中國在大規模跨海通道建設方面不存在技術性的難題，當前最要緊的還是兩岸盡快達成共識，盡快展開相關工作。「我還有一年時間就要退休，但是我不會離開橋樑設計行業，我和我的團隊都很希望能參與到台灣海峽跨海通道的建設過程中來。」

■香港文匯報記者 馬靜 兩會報道

委員倡工程提速 台商願出錢出力

習近平總書記全國兩會期間參加福建代表團審議，並提出福建要成為台胞台企登陸第一家園。福建對台「應通盡通」，尤其借鑒港珠澳大橋建設經驗修築跨越台灣海峽大橋，引爆關注。

「全國兩會期間我聯合多名台聯、台盟界別全國政協委員提交了《關於盡快啟動京台高速鐵路海峽西段建設的提案》。」全國政協委員吳志明表示，「該提案建議國家加快北京至台灣高速鐵路海峽通道西段的建設，打通平潭島到台灣本島的海底隧道，把海峽兩岸連接起來，為兩岸人民深度融合創造條件。」

吳志明表示，習近平總書記提出希望福建要成為台胞台企登陸第一家園，福建尤為需要積極推動閩台「基礎設施聯通」，並適時啟動京台高速台灣海峽通道西段工程和人工島項目建設。

綠營縱妨礙 規劃不能停

「錢不是問題，廣大台商一定會積極出錢出力。」廈門台協會長吳家瑩表示，雖然當前民進黨執政會有政治障礙，「但規劃工作不能停滯」。

「通橋可以縮短兩岸距離，屆時兩岸一日生活圈就建立了，也拉近了兩岸同胞情誼。」吳家瑩說。全國台企聯副會長楊榮輝亦表示，去年福建晉江水直供金門，造就了兩岸交流史一段佳話，福建應借此機遇，進一步率先實現與金門通橋，並推動與台灣本島通橋，「橋一通，則百通」。

全國政協委員姚志勝表示，習近平總書記參加福建團審議期間講話「語重心長，且對福建充滿期待」。「作為在福建出生的委員，我認為修建跨越台灣海峽大橋，不僅僅是福建人的事，也是所有福建籍的海外及港澳同胞的大事，所有海內外的福建人要有覺悟率先站出來響應，出錢出力。」姚志勝說。

■姚志勝

■楊榮輝

香港文匯報記者蔣煌基 攝

■香港文匯報記者 蔣煌基 兩會報道