

## 運輸及房屋局局長張炳良教授會見傳媒的談話

首先我很高興有機會請大家和我以及路政署的同事來到港珠澳大橋香港方面的工程：主要有兩個，一個是香港口岸的人工島，剛才大家已看過人工島上旅檢大樓的興建進展情況；而另一方面便是香港接線。香港接線有三個部分，有高架橋、觀景山隧道和路面上的道路。今日很好天氣，亦是新年。我今年是第一次來（這裏），去年十一月時亦曾到過一次，當時看過旅檢大樓，和今日（相比）進展得是很快的。我們其實是見證着一個非常重大的工程——港珠澳大橋。港珠澳大橋的特別地方在哪裏呢？當它建成之後，就是世界上最長的（跨海）橋隧項目，還有一個特點，它是由三地的政府，粵、港、澳三地的政府一齊合作共建，建成之後將來的營運和管理都是牽涉三地的政府。三地政府在「一國兩制」下，大家都有自己的制度和做事的方式，所以在協調整個工程，其實都是很創新和很大的挑戰。

在整個項目的推展方面，三地政府成立了一個聯合工作委員會，簡稱三地委（三地聯合工作委員會），每一年都至少（召）開三次甚至更加多的會議，有些是工作層面的會議，以協調三地之間不同工程的進展。我所說的三地，並不只是港珠澳大橋三地的工程，因為還有一個是主橋，就是在內地伶仃洋的主橋。大抵上就是主橋，以及三個地方，即珠海、香港和澳門都有連接路前往主橋，然後每個地方都有自己口岸的地區，所以為何香港部分有口岸的工程和連接路的工程。主橋是在內地，所以亦有內地的法人組織，就是大橋管理局負責興建的事項，大橋管理局受到三地委的監督。主橋的工程三方的政府都是有出資的，細節在當初立項時已向立法會介紹得很清楚，可能大家都有些印象。

除了三地委之外，在國務院亦成立了一個中央專責小組，由國務院國家發改委一個副主任作為這個中央專責小組的主任。這個專責小組包括粵港澳三方的代表，所以我亦是（其中）一個成員，另外都有中央的一些部委，例如港澳辦、交通運輸部等等。

我先講講主橋，雖然今日的主題並非主橋，但大家可能有興趣知道有關主橋的進展情況。三方的工程都要配合主橋才能夠令港珠澳大橋開通。主橋現時的進展是如何呢？它分為兩個部分，一個是橋樑段，一個是海底隧道段，所以我說這個是橋隧工程。橋樑段於去年九月已經貫通了，現正進行橋面的鋪裝工作。海底

隧道段是一個很大工程上的挑戰，因為它牽涉要沉放 33 個隧道管節入海底內，而水深是超過 40 多米的。沉放一個管節並不簡單的，因為每個管節的重量有八萬公噸，一般人很難理解八萬公噸等於甚麼呢？八萬公噸就等於一隻小型航空母艦的重量，即是說 33 隻小型航空母艦無縫對接，因為我們要通車，亦要安全。沉放一個管節亦絕不簡單，要考慮風速、水流的狀況，還有伶仃洋海洋複雜的情況，技術上是很大挑戰的。過去試過有一個管節用了三個月時間才（沉）放到，為甚麼呢？因為第一次去時，放不到，天氣有變化，或者水流情況有急變，要拖回原地，又要再選擇很恰當的時間再拖出去，那次好像要兩次才最後放得到。所以想透過在這裏向大家介紹一下，整個港珠澳大橋（工程）的挑戰是很大的。現時，在上月底已放了 31 個管節，還有兩個管節和最後的接頭，時間還是很緊湊的。

除了沉放管節之外，我說的是主橋，還未說到香港段，主橋工程還需要安裝公用系統，即公用設施和測試運作，還有其他交通工程，所以目前大橋管理局預計主橋工程可以在今年十二月，即年底完成。這是目前的評估。

香港方面的工程，一個就是我們站在的香港接線。香港接線剛才我們的同事都介紹了有高架橋，那裏有 9.4 公里；有 1 公里長的觀景山隧道，即剛才大家看到的地方，以及在連接香港口岸的 1.6 公里路面上的道路。高架橋段的陸上橋面已經完全貫通，海上橋面的一些安裝工作、隧道部分和地面道路都是如火如荼。剛才在觀景山隧道，同事都向我介紹其實在（工程）進行期間，挖掘都是受到很大的挑戰，一個例子就是遇到一個非常罕有的、無石紋的岩石。這令到在那裏較預計時間用多了許多，因為開掘方面遇到工程上的難度很高，還有所有工程，無論口岸或連接路，其實都是接近機場，而機場有限制高度的要求，所以都不可以很隨便地去進行一些大規模的工程，許多時候要計算在限高下我們要符合的條件。

當然還有環保方面的要求，但無論如何，香港段工程在去年十二月已經全部貫通，但當然貫通後還有一些剩下來要做的種種裝置的工作。香港口岸工程，剛才大家較早前到過，那裏牽涉到人工島。人工島是 150 公頃，150 公頃是多少呢？如果和大家說整個機場島約 1,200 公頃，大抵上知道所佔的比例是怎樣，但口岸就不是使用全部 150 公頃，大抵上用 130 公頃，內裏包括大家

觀察到正興建的旅檢大樓，當然填海（工程）已完成；旅檢大樓一些相關的過關設備及設施；道路設施；公共交通交匯處；一些相關土木工程；交通控制和監察系統；一些環境美化工程。有關的進展目前來說我們覺得是良好的，而現時預計可以在今年年底會完工，屆時會具備通車條件。當然具備通車條件仍需要三地之間在工程上要好好協調，以及一些屆時跨界通行安排能夠準備就緒，這才正式通車。具體的通車時間三地委和中央專責小組都是一直跟進和商討。較早時，應為去年，當時有傳媒朋友關心人工島當時叫做「移位」（的情況），實際上指甚麼呢？是指人工島海堤的圓銅管頂部向外伸延問題，有些伸延是（路政署）署長也和我們說是很正常的，問題是它伸延的狀況是否穩定等等。大抵上部門對我說現時的情況是穩定的，沒有出現一些異常的情況，所以在各方面的工作現時看來都是進行得如火如荼。

我想提一點，剛才提到通車時間需要三方同步，這是現時三地委和中央專責小組的目標。三地工程之間當然各有大家遇到的困難和挑戰，這是自從工程立項以來各地工程和主橋工程都是遇到這樣的情況。曾經我留意到有些說法指香港（方面工程）「好遲」，（連）累到其他（工程）受影響，通不到車，這個絕對不是事實。我們香港方面的工程進度與主橋工程是大致相若，而講到三地工程來說，我們不是最遲、最滯後，即遇到工程上的挑戰，我們絕對不是最遲的一個。

最後我想說些關於將來通車的一些安排。剛才我提到是需要跨境，所以許多跨界通行的政策是需要三地政府商討，有些是三方一起商討，牽涉到三方；有些是雙邊的，香港和廣東、香港和澳門，這些商討其實在過去兩、三年都是持續進行，亦有一些初步安排方案。在去年年初我們曾經到立法會交通事務委員會初步介紹將來通車後，無論跨境、或者是本地的交通安排。這是初步情況，我們會因應三方政府最後商討的結果，包括將來大橋通車對不同車輛的收費等等，我們會及時向立法會、向業界通報，亦都會在過程中聽取業界的意見。將來通車後由人工島，即口岸區駕車，如果去澳門或珠海，分別都是大約 45 分鐘。現時珠海市有內地人士來香港國際機場轉飛機，在珠海市如駕車來香港國際機場是 4 小時，將來是 45 分鐘，所以看到將來對跨境交通連繫應該是起到很大促進作用，有很清楚在運輸方面、在社會方面的經濟效益。