

港珠澳橋注重環保 主體工程下月上馬

港珠澳大橋追蹤系列 ①

港珠澳大橋建設即將進入新階段，據日前舉行的南海區海洋可持續發展論壇透露，內地主建的長達23公里的橋樑主體工程建設將於下月正式啓動。最新的監測結果表明未發生海洋環境污染和中華白海豚傷亡事件。據介紹，港珠澳大橋東西兩個人工島已經填成，現正在進行陸上施工。橋樑主體工程的招標已經完成，下月施工的隊伍和設備將進駐工地。

【本報記者方俊明珠海十一日電】

由於港珠澳大橋工程地處珠江口海上交通咽喉要道，穿越中華白海豚保護區，周邊環境敏感區域眾多。有關工程負責人強調，由於東人工島所處海域離香港很近，加上地質條件複雜，將加強對工人環保安全等培訓，盡量減少施工過程中的噪音、懸浮物、沉積物等造成的環境破壞，盡最大可能保護好中華白海豚。據大橋島隧工程項目部近期對東人工島鋼圓筒沉降位移、分層沉降、水位觀測、沉降標等例行監測顯示，目前全島各項環境指標均處於合理範圍之內，整體狀態受控穩定。

工程期間，監測單位根據主管部門批覆方案開展大橋建設期跟蹤監測，已收到月度海洋環境監測報告十份、年度中華白海豚監測報告一份，監測結果表明未發生海洋環境污染和中華白海豚傷亡事件。

從近處俯瞰東、西人工島，猶如「蠔貝」漂於海上。設計方中交公路規劃設計院聯合體有關負責人對本報記者透露，流線型「蠔貝」設計是從海螺形、白海豚形等脫穎而出，以生態離島為理念，既符合降低人工島對海洋環境影響的要求，也體現珠海盛產生蠔的人文特色。如今，這「蠔貝」上已成為港珠澳大橋建設的主戰場。

舉行防颱風應急演練

港珠澳大橋海中東、西人工島自去年成形以來，經島內回填砂並加固地基等工序，如今兩個堅實的人工島已「拔海而起」。其中西人工島建設「快走一步」，施工全面鋪開，島內與海底沉管隧道對接的「西小島」樁基施工成為近期的重中之重。



▼港珠澳大橋西人工島全景，島上施工已全面鋪開，圖中基坑為「西小島」 本報攝

「西小島」將在原海底再挖深四點五米至負十二點五米，預計今年十一月可完成對接海底隧道結構施工，首節隧道沉管將於十二月實現對接。

在珠江口開闊的海面上，這兩個長六百二十五米、最寬處分別達二百一十五米、一百九十米的人工島並不顯眼；但從無到有，在水深十米、軟土厚達五十米的海中築島，非一日之功。港珠澳大橋管理局人士告訴本報記者，譬如西人工島由六十一個鋼圓筒（每個直徑二十二米、重五百多噸、最高達五十點五米），如同一串項鍊，在海面上合圍出一個面積達十萬平方米的橢圓形；如此人工島島壁結構施工中創下了鋼圓筒體量、高度、垂直精度及萬噸輪運載等多項世界紀錄。

進入六月颱風活躍季節，西人工島鋼圓筒圍堰加高施工已完成，只見環島沿岸均鋪設三層管袋沙，人工島全面「長高」。參與建設的施工單位有關人士表示，鑒於人工島處於伶仃洋颱風區，近兩月已相繼舉行防颱風應急演練、大型防台防汛專項演練等，以檢驗各部門和協作隊伍應急預案和現場處置能力。而今年僅西人工島島體、船舶便將有上千人參與施工，從防颱風部署到員工營地建設均跟

施工生產同步推進。據悉，項目總經理部專設智能化調度中心，實現對島隧工程建設及海上施工船舶全天候遠程綜合監控。

四艘砂樁船同時作業

該施工單位人士透露，隨著上月島上辦公臨時建築基本完成、兩個混凝土拌和站全部建成啓用，西人工島施工目前已全方位鋪開。其中，與海底沉管隧道對接的「西小島」內防滲止水牆三百一十一根的高壓旋噴樁全部打設完畢，各項作業加快推進，「西小島」基坑內已具備二次開挖條件。

同時，「西小島」與隧道沉管對接的過渡段地基處理也是今年島隧工程設計施工的重點與難點。因為海底的地基土質很軟，若沉管直接放置上面，沉重的管節會迅速沉降，撕裂與人工島的接口。因此，今年以來四艘近三十層樓高的砂樁船同時作業，推進西人工島擠密砂樁施工，以排開海底軟泥，為隧道沉管鋪設堅實的海底基礎，至今已注入海底砂量逾二十萬立方米。大型砂樁船如此高密度、高速度的施工，在世界工程建設歷史上尚屬首次，加快向今年十二月實現首節沉管隧道對接目標邁進。

▼西人工島兩個混凝土拌和站已啓用，為島內全面施工提供有力保障 本報攝



東人工島全方位施工

【本報記者方俊明珠海十一日電】相比西人工島動用六十一個鋼圓筒圍築，港珠澳大橋東人工島僅五十九個，但其所處海域離香港很近，直線距離僅三百六十六米，施工要求較西人工島更高，地質條件更為複雜，尤其環保要求更為嚴格。參與建設的施工單位有關負責人對本報記者透露，目前東人工島島內回填砂已突破一百萬立方大關，施工建設進入全面衝刺階段。

繼去年九月西人工島圍築成形後，大橋東人工島到去年十二月才成形，隨後施工重點轉為海底地基處理等。在完成島內抽水、圓筒打設和部分粗砂回填任務後，推進副格區和內島塑料排水板打設，擠密砂樁、碎石墊層等多項施工工序也同步展開。

施工單位有關負責人透露，目前副格圍堰區、島內區二百口降水井打設已全部完成；而作為東人工島島內軟基處理的重要組成部分，島內區塑料排水板打設六萬三千五百多根現時也全面完工，為島內回填砂、島內整平、基槽開挖及日後的各項施工均起到很好的奠基作用。

在大橋東人工島施工現場，只見回填砂已成島內施工的重點，施工單位加大人員與設備投入，增設施工作業班組，目前島內回填砂已突破一百萬立方大關。而由三艘砂樁船同時作業的擠密砂樁施工也步入高潮，已累計完成打設近八千根。施工單位有關負責人表示，隨着近期島內區首個發電機組連接完成，島上臨時辦公區建設正式啓動，拉開東人工島施工全方位鋪開的序幕，預計未來數月內施工人員將由目前三百多人激增至上千人。



▲東人工島平整工程進入最後衝刺階段 本報攝



廣州國際玩具禮品城有限公司
GUANGZHOU INTERNATIONAL TOYS & GIFTS CENTRE CO., LTD.

聲明

就昨日有廣州國際玩具禮品城（「玩具城」）業主到本公司香港合作伙伴之辦事處要求商討有關玩具城之發展一事，本公司謹此回應如下：

- 自玩具城開業以來，本公司已投入大量資源，進行不少宣傳推廣活動，包括在業內網站、戶外媒體及國內外權威雜誌如《環球資源》、《TOYS&GIFTS》和《發現資源》等投放廣告；在多個海內外著名展覽會如德國紐倫堡國際玩具展、香港玩具展及廣博會等進行推廣；並先後於玩具城舉辦多項活動，以及組織業主到香港及海外進行考察交流活動。
- 儘管本公司透過舉辦不同之宣傳推廣活動，曾吸引世界各地採購商前來玩具城參觀和採購，惟有海外採購商表示，部分玩具城商戶所提供之玩具產品並不符合歐盟標準，故未能達成合作。
- 事實上，購入玩具城商舖的一部分業主旨在進行地產物業投資，其中有超過一百個商舖從未開業經營，導致玩具城一直未能形成市場氛圍。本公司自2005年開始已向業主提出不同方案，如承擔部分開業成本、免收管理費及推廣費等，以鼓勵業主開業。
- 項目二、三期的發展包括商場、酒店及商務辦公樓等，乃配合黃埔區政府「廣州濱江新城核心區」的規劃，並完全根據政府規劃發展。
- 為推廣玩具城，本公司擬出資重新包裝玩具城，當中包括進行翻新工程。預期在二、三期建成後，隨著地鐵十三號線的開通，會吸引更多人流，為玩具城帶來更多商機，業主除可以繼續進行玩具禮品的經營外，也可以將業務轉型，而本公司將盡力提供必要的協助。
- 本公司已針對業主對項目建設和經營策略的意見進行積極而深入的溝通。本公司、業主代表及黃埔區政府三方已約定，今後將大約每月舉行一次協調會議。
- 廣州國際玩具禮品城由廣州國際玩具禮品城有限公司發展。長江實業(集團)有限公司及和記黃埔有限公司合共佔該公司百分之六十權益，其餘百分之四十權益由內地合作伙伴——廣州國際玩具中心有限公司持有。
- 就昨日玩具城業主在中環長江集團中心一帶之過激行為，引致交通嚴重阻塞及有長江集團中心工作人員受傷，本公司深表遺憾。
- 而就現場有業主之橫額及標語，對本公司合作伙伴公司主席李嘉誠先生作出無理及失實之指控，本公司深表憤慨，特此向李先生致歉。

廣州國際玩具禮品城有限公司
2012年6月12日