

香港66岁老太告停港珠澳大桥

全长近50公里、工程造价逾700亿港元的港珠澳大桥，竟被一位家住香港东涌的66岁老太，通过法律途径挡住建设步伐，计划2016年通车的港珠澳大桥香港段工程或许无法如期完工。

香港东涌66岁的老太朱绮华认为港珠澳大桥工程没有评估臭氧、二氧化硫及悬浮微粒的影响，因而不合理也是不合法的，于去年通过申请法律援助入禀香港高等法院，就大桥香港段环评报告申请司法复核。4月18日下午，香港高等法院裁定香港环保署2009年完成的环保报告无效，败诉的环保署更需支付朱绮华1/3诉讼费。环保署表示，会研究高等法院的判词，并就下一步行动征询法律意见。

内地开工年余香港没有动静

港珠澳大桥内地段已经开工经年，其中人工岛挖泥工程已完成近九成。反观大桥香港段，原定于去年初动工，至今仍未有动静。阻碍大桥施工的正是家住香港东涌富东邨的居民——66岁老太朱绮华。

声称患有糖尿病和心脏病的朱绮华，去年通过法律援助，向香港高等法院申请司法复核，要求推翻环保署2009年10月通过的港珠澳大桥香港口岸段及香港接线段的两份环评报告。朱绮华在司

法复核中指出，环保署署长批准港珠澳大桥的两份环评报告，没有评估臭氧、二氧化硫及悬浮微粒的影响，是不合理也是不合法的，因而要求推翻有关决定。今年3月，司法复核在香港高等法院开庭进行。4月18日下午，香港高院正式裁定港珠澳大桥香港段环评报告不合规，要求环保署署长撤销环评许可证。

法官霍兆刚的判词指出，环保署署长批核的环评报告，欠缺关于空气质素的独立评估，未能符合港珠澳大桥研究

概要及技术备忘录的要求。有关环评报告只提出兴建两段道路对空气造成的影响，而对于不兴建两段路的空气情况则没有给出数据，所以缺乏基础作出判断。

高院判词指出，如新环评报告可提供工程相关的环境影响，环保署署长届时可决定是否批准工程再动工。同时，败诉的环保署需支付朱绮华1/3诉讼费，其余诉讼费则由法律援助按规定支付。

老太：不为私利

家住香港东涌的66岁婆婆朱绮华，作为本次司法复核的申请人，身份神秘一直没有露面。朱绮华三名代表律师之一的黄鹤鸣对记者表示，朱绮华之所以申请司法复核，并非为个人私利，而是为东涌及香港市民的健康着想。“一旦大桥开工引发空气污染，东涌居民乃至整个香港居民会受影响，政府应该详细进行环保评估，这也是朱绮华申请司法复核的初衷。”

有质疑声音认为朱绮华胜诉不能让大桥停建，只会起到拖延效果，反而会导致大桥造价激增，增加社会内耗。黄鹤鸣认为，司法复核的目的不是要求大桥停建，而是希望政府不要在经济利益面前放弃原则，让环保报告草草了事。“港珠澳大桥对三地经济发展、区域融合意义重大，我是支持大桥建设的。但建桥的同时，政府不能放弃行之有效的环评原则，而置公众利益于不顾。”

黄鹤鸣指出，司法复核和法律援助的机制，让小市民获得伸张正义的机会，这正是香港司法机构的价值所在。“司法复核让基层市民可以通过制度挑战政府决定，从而避免了居民上街抗争爆发更严重的冲突。”

在黄鹤鸣看来，法律援助的存在，则让市民有能力进行成本高昂的司法复核。“只要满足收入审查，香港居民均可向民政局申请法律援助，而朱绮华成功申请法律援助，也证明香港法律援助制度的独立性。”黄鹤鸣估计，这次港珠澳大桥的司法复核，朱绮华聘用三位代表律师，诉讼费用起码超过百万港元，“没有法律援助，小市民不可能承担诉讼费。”

综合《南方都市报》、《齐鲁晚报》等

若大桥工程延误造价或增5%

朱绮华的代理律师之一黄鹤鸣获知胜诉后，表示欢迎法庭裁决。黄鹤鸣表示，根据《环境影响评估条例》中研究概要及技术备忘录的要求，环评报告应包括指出、预计及评估有关工程对环境的影响，让环保署长及市民能了解影响。若环评报告未能符合研究概要及技术备忘录的要求，环保署长应该否决该报告。

黄鹤鸣强调，理解港珠澳大桥对三地经济发展和区域融合的重要性，“但政府不应因为经济利益和加速区域融合，而放弃行之有效的监督机制，比如通过环境评估保护生态和公众利益。”

有工程界人士担心，由于大桥香港段迟迟未能动工，预计工程造价将上涨5%。即使当局弃上诉补做环评，亦需半年至两年，2016年通车无望，造价亦升30%至40%，单计大桥主体工程，港方或因而多付68.2亿至91.1亿港元。香港立法会议员何钟泰表示，政府如果要赶上与大桥内地段同步通车，应该提前进行工程招标，分阶段批出土地分阶段施工，通过精确的工程管理或可赶上工期。

就高等法院对港珠澳大桥环评司法复核案件所作出的裁决，香港运输及房屋局表示，会研究判词及其影响，再决定

如何根据法例的要求，尽快处理有关的程序问题。

这位发言人表示，港珠澳大桥是一项规划已久的跨境运输基建项目，对香港与内地的经济进一步融合和发展，有非常重要的策略性意义。项目开通后，将为香港与内地的交通联系开创新局面，为香港长远经济发展注入新动力，对香港旅游、金融、贸易、商业和物流等各主要行业均会带来新机遇。大桥主桥工程已经展开，接下来除推展香港段工程的前期工作外，还会研究在工程上应怎样推进，如分期进行工程、分期落成等。

港府：争取2016年完工如期通车

对于18日法院判决，香港运输及房屋局局长郑汝桦表示，政府会研究法院判词，再决定如何根据法例要求尽快处理这个问题。她重申，大桥主桥工程已经展开，会研究是否分期实施工程、分期

落成等。“政府仍然争取实现大桥2016年完工通车的目标。”

但实际情况不容乐观。据了解，港珠澳大桥香港段工程由香港接线、香港口岸、屯门至赤鱗角连接路及屯门西绕道等组

成，规划进度及动工日期各异，但完工目标均是2016年。现在，除大桥香港段受到司法挑战，能否如期落成存在变数，屯门至赤鱗角连接路及屯门西绕道也因地区咨询时间太长，估计难以于2016年通车。

港珠澳大桥

连接香港大屿山、广东省珠海市和澳门的跨海大桥，建成后将成为世界最长的跨海大桥。主体工程全长约29.6公里，海底隧道长6余公里。主体建造

工程于2009年12月15日开工，预计2015年至2016年完成，大桥投资超700亿元。这座跨海大桥建成后使用寿命长达120年，可以抗击8级地震，施工难度号称世界第一，在促进香港、澳门和珠江三角洲西岸地区经济上的进一步

发展具有重要意义。港珠澳大桥是中国首座涉及“一国两制”三地的世界级跨海大桥，围绕这座大桥的争议持续了26年，协调难度前所未有，大桥着陆点、桥型线位、口岸模式、融资安排等成为三方博弈的四大焦点。