

數碼平台工作者工傷補償將獲立法保障

香港文匯報訊（記者 康敬）工聯會慶祝五一國際勞動節酒會昨日在港舉行，香港特區行政長官李家超、中央政府駐港聯絡辦主任周霽出席主禮。李家超致辭時宣布，特區政府重視勞工權益，將會立法完善外賣、送貨等數碼平台工作者的工傷補償機制，保障新就業形態下的從業員，並將僱員再培訓局升格為「技能提升局」，推動全民持續進修，以及繼續優化職安健的法例和守則，持續提升職安健水平。



●工聯會慶祝五一國際勞動節酒會，祝酒儀式昨日舉行。
香港文匯報記者北山彥攝

五一勞動節將至，李家超致辭時感謝香港每一位打工仔日復日的付出和汗水，既撐起自己的家庭，亦為香港社會和經濟發展打好基礎。

李家超表示，特區政府重視並持續完善勞工保障，例如引入最低工資「一年一檢」新機制；取消強積金對沖，並推出為期25年的資助計劃，協助企業適應；修訂《僱傭條例》下「連續性合約」規定，讓更多兼職和工時不穩定的僱員，也能享有全面的僱傭權益；實施修訂的《職工會條例》，完善職工會規管制度，加強維護國家安全；在職安健方面引入創新科技，利用小型無人機輔助巡查執法，並研究以無人偵測車視察高風險的渠務工程，加強密閉空間的工作安全，以及進一步優化工作暑熱警告系統。

李家超強調，保障勞工，不會停步。未來，政府將會立法完善外賣、送貨等數碼平台工作者的工傷補償機制，讓新就業形態下的從業員，無論送貨還是送件同樣獲得勞工保障。另外，僱員再培訓局將升格為「技能提升局」，推動全民持續進修，同時繼續優化職安健的法例和守則，持續提升職安健水平。

李家超肯定工聯會不遺餘力地促進勞資溝通、反映勞工訴求、投入社會事務、支持和參與香港融入和服務國家發展大局。期待工聯會繼續和政府緊密合作，撐勞工、為基層，同心改善民生，締造和諧社會。

工聯會盼更多勞動者共享發展成果

工聯會理事長黃國致辭時指，工聯會一直以維護國家安全、維護勞工權益、推動經濟發展、改善民生福祉為使命。今年是國家「十五五」規劃開局之年，也是香港編制首份五年規劃的關鍵年，工聯會將一如既往全力支持特區政府行政主導，依法有效施政，以新時代愛國工運理念推動香港工運事業高質量發展，與社會各界一道營造風清氣正、團結奮進的良好社會氛圍。

他說，工聯會將進一步加強調研、建言獻策，主動配合特區政府做好對接「十五五」規劃的各項工作，助力香港編制好首份五年規劃，推動香港經濟高質量發展，構建就業友好型社會，讓更多勞動者共享發展成果。

出席活動的主禮嘉賓還包括中央駐港國安公署副署長孫青野、外交部駐港副特派員李永勝、解放軍駐港部隊保障部部長王成。一同祝酒的嘉賓有房屋局局長何永賢、民政及青年事務局長麥美娟、勞工及福利局局長孫玉菡、發展局署理局長林智文、政制及內地事務局副局長胡健民、運輸及物流局副局長廖振新。

工聯會會長吳秋北主持祝酒，與現場近千名社會各界人士舉杯同慶。

北都首個大型運輸基建落成 創下兩個全球第一

粉嶺繞道東段周日通車 車程省10分鐘

香港文匯報訊（記者 吳健怡）由土木工程拓展署興建的粉嶺繞道（東段），連接粉嶺公路到粉嶺北新發展區，全長約4公里，將於下月3日早上8時通車，成為北部都會區首個落成的大型運輸基建。土拓署昨日介紹，工程引入多項創新技術，更創下兩個全球第一，包括全球第一大彎曲度的轉體橋及全球第一例採用S960國產超高強度鋼材的行人天橋，通車後上水及粉嶺居民使用繞道進出九龍，可避開區內繁忙道路，節省約10分鐘車程，有效分流交通，紓緩區內擠塞。

價約70億元、全長約4公里的粉嶺繞道（東段）自2020年2月起分階段動工，由石湖新村，沿着梧桐河畔，繞過粉嶺北新發展區，途經龍躍頭交匯處，連接粉嶺公路九龍坑段。

土拓署昨日安排記者乘坐旅遊巴士先體驗這條新路，雖然附近地勢令道路設計多起伏，但路面平坦。

駕駛者可避開繁忙道路

土拓署總工程師張柏堅表示，通車後駕駛者可避開上水及粉嶺區內繁忙道路，紓緩交通擠塞，「無需經過沙頭角公路、馬會路，這些（路段）早上返工、返學經常擠塞。」新路更能配合新發展區內首個屋宇項目鳳凰嶺邨今年底陸續落成，以及便利粉嶺北新發展區發展，以及聯繫城鄉。

粉嶺繞道（東段）工程規模龐大，前期需收回超過五成土地，施工過程面對地理及環境限制，極具挑戰，高架橋段工程需避開粉嶺公路繁忙車流及地面大型的東江水管，亦要減低對龍躍頭、塘坑和崇謙堂一帶鄉村的影響。

在建造跨越現有港鐵東鐵線的大跨度橋樑時，為維持鐵路日常運作，工程團隊只能把握凌晨列車停駛後的短暫空檔施工，與時間競賽。

在港首採橫向轉體技術

為了確保工程如期完成，繞道首次在香港採用先進的「橫向轉體技術」，建造跨越東鐵線的繞道橋樑結構，在鐵路

軌道旁完成組裝兩段T形橋段後，再將整段橋樑水平轉體至預定位置。

土拓署高級工程師譚建生介紹指，工程團隊於2023年多次赴內地取經，並結合香港實際環境與設計標準，制定出平穩安全的轉體方案。

他續指，其中一段為全球橋體最大彎曲度的轉體橋，單段橋身長約140米、重逾7,000噸（約400輛滿載乘客的雙層巴士），建造跨越東鐵線的繞道橋樑結構，在港鐵晚上收車後的2小時內，完成橋樑對接安裝，並形容轉體為「螺旋陀螺」。原本預計需要100至200個晚上，但新技術令施工時間縮至兩晚，分別於2024年9月及11月凌晨完成兩次轉體，其中9月的一次僅用約30分鐘完成，較預留的45分鐘快，工期縮短約一年，大幅降低施工風險及對鐵路營運的影響。

形成橋樑轉體施工指引

為推動行業長遠發展，他補充指，團隊已整理兩次轉體工程的技術標準及施工流程，並於2025年11月發布《橋樑轉體施工實務指引》，未來如有跨越鐵路的高架橋工程，可參考相關指引。

這項首次在香港應用的轉體技術，既降低施工風險，亦縮短公眾等待基建落成的時間，讓市民早日受惠於更完善的交通網絡，體現以人為本、安全至上的工程價值，此項目獲得香港工程師學會「安全設計卓越獎2025」的至高榮譽金獎，深受建造業界推崇。



●左起：土木工程拓展署高級工程師譚建生、總工程師張柏堅、高級工程師梁偉樂。



▲龍躍頭交匯處的環形行人天橋及單車徑，已於本月19日率先啟用。



▲粉嶺繞道（東段）將於下月3日通車。

▲香港首次採用「橫向轉體技術」，建造跨越東鐵線的繞道橋樑結構。



粉嶺繞道東段兩大亮點

全球首例：S960 超高強度鋼材行人天橋

- S960 超高強度鋼材是一般鋼材強度約3倍
- 憑藉鋼材強度提升，橋身設計更纖巧，重量比原設計輕90%，碳排放減少達65%，同時保持安全與耐用

資料來源：土木工程拓展署

全港首次：行車天橋轉體操作

- 團隊借鑑內地成熟經驗，於兩個深夜完成兩段行車橋的轉體，工期縮短約一年，大幅降低施工風險及對鐵路營運的影響
- 兩條行車橋分別於2024年9月和11月凌晨順利完成轉體，創下全球最大彎曲度轉體橋的紀錄

香港文匯報記者姬文風 整理 / 黃艾力 攝影

龍躍頭環形天橋成全球首條超強鋼橋

香港文匯報訊（記者 吳健怡）粉嶺繞道（東段）途經龍躍頭交匯處，位於該處的環形行人天橋及單車徑，已率先於本月19日開通。土木工程拓展署表示，該橋採用國產S960超高強度鋼材建造，為全球首個應用達960MPa強度鋼材的橋樑項目，強度較一般鋼材高約三倍，橋身重量減輕90%，碳排放減少65%，設計輕巧之餘，亦期望成為可供市民「打卡」的新地標。

龍躍頭交匯處的行人天橋闊約7.8米，為本港繼銅鑼灣怡和街天橋後第二條環形行人橋。土木工程拓展署高級工程師梁偉樂表示，工程最艱巨的沙頭角公路—龍躍頭段（即現時龍躍頭交匯處），需在三年內在交通極繁忙的地段建造複雜的「三層式結構」，包括地下行車通道、地面迴旋處及高架行人天橋，而地下的設施錯綜複雜、狹窄及滿布管線，包含多組132千伏高壓電纜、污水管、食水管、電訊網絡電纜及煤氣管道。

港理大開發高效焊接技術

為減少橋樑墩數量及整體結構重

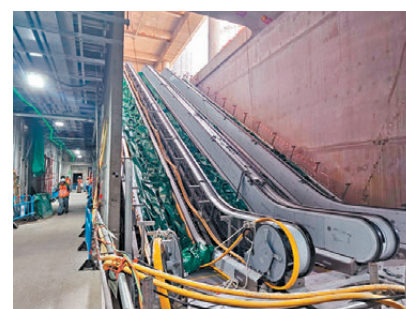
量，該處行人天橋採用國產S960超高強度鋼建造。本港過往橋樑設計多依循歐盟標準，但相關標準只涵蓋最高700強度鋼材，700以上未有規範，因此需透過香港理工大學團隊，將科研數據轉化為工程標準。

而超高強度鋼材會因焊接時的热力影響而降低機械性能，影響其強度。理工大學開發高應用S960鋼材的焊接技術，並對本地焊工進行培訓，通過精準控制焊接的热輸入量，保持鋼材的機械性能，工程團隊史無前例地在4個月內於工地完成1公里的現場焊接。而項目首次採用機械臂進行超高強度鋼材焊接，並與香港建築科技研究院合作，制定操作技術指南與實務指南。

梁偉樂指出，橋身先於江蘇廠房預製拼裝，再運送至屯門碼頭，但橋身闊度超出部分道路7.3米限制，因此土拓署聯同香港大學團隊，利用其研發的三維路徑模擬技術，精確分析運送路線，加上與地政總署、運輸署和警務處協作，成功在12個晚上，安全地將40個大型模組，由屯門運往工地，展現跨部門合作的成果。



●港鐵項目執行主管——北環線（第一期）羅迪高。



●東鐵線古洞站扶手電梯組件裝嵌工程。

東鐵線古洞站進入機電安裝階段

香港文匯報訊（記者 朱欣欣）港鐵東鐵線古洞站工程進展理想，是港鐵第100個車站、北部都會區首個新建車站，同時亦是正在營運中的東鐵線行車隧道上興建的車站。車站已於去年10月封頂，現已全面進入機電安裝及室內裝修工程階段，團隊運用建築信息模型（BIM）、AR（擴增實境）、VR（虛擬實境）、機械狗及模組化建造等多項科技技術，克服施工難題，確保工程安全、高效、精準推進，目標明年年底前啟用。

港鐵公司項目執行主管——北環線（第一期）羅迪高表示，古洞站位於新發展區核心，連接東鐵線水與落馬洲段，未來亦會成為北環線轉車站，大幅提升新界東北交通連接性，對支持北部都會區長遠發展具關鍵戰略意義。

全採BIM技術 實現跨專業協作

項目施工面臨兩大核心挑戰：一是必須在完全不影響東鐵線日常營運的前提下施工；二是周邊發展項目密集，施工空間極為有限。為應對有關難題，團隊廣泛應用科技，由設計、施工到未來營運全面採用

BIM技術，實現跨部門、跨專業精準協作。古洞站亦是港鐵首個全面以AR進行智慧工地巡查的新鐵路項目，工程人員透過手機或平板電腦，即可將BIM模型重疊於現場實境，即時核對消防喉、燈具、電纜及各類管道的安裝位置，將施工誤差減至少於10毫米，有效避免設備衝突，相比傳統2D圖紙的效率與準確度都顯著提升。

截至今年4月，項目已順利完成多個重要節點：全數12組扶手電梯安裝完畢、接通車站電力、月台幕門全數安裝，並展開列車動態測試，包括信號傳輸、列車門與月台幕門同步開關等。這些測試均安排於夜間「黃金兩小時」進行，確保不影響日常列車服務。目前現場有超過50項工序同步推進，整體進度符合預期。

為進一步提升施工安全與效率，項目團隊引入多項智能科技裝備，包括以機械狗執行工地巡查、以機械設備協助鑽孔及高處安裝工序，有效降低高空作業風險。

車站機電系統亦大規模採用組裝合成技術，相關模組在工廠預製完成後，直接運送到現場組裝，既穩定品質，又縮短現場施工時間。