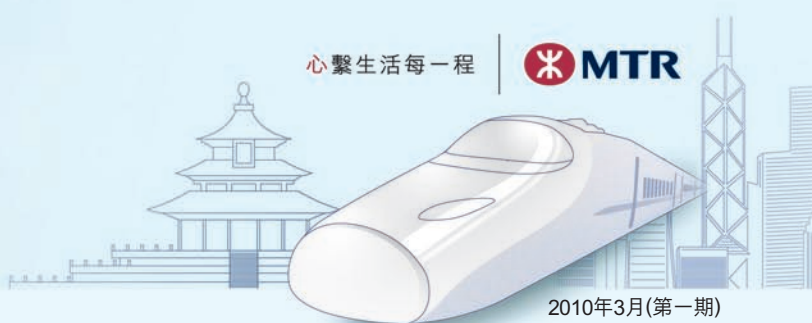


高鐵路香港段

工程簡訊

Express Rail Link



2010年3月(第一期)

高鐵路香港段建造工程正式展開



高鐵路香港段為策略性的鐵路項目，全長約26公里，由西九龍直達與港深邊境，連接16,000公里長的國家高速鐵路網，以加強本港作為內地南大門的重要角色。項目的建造工程於2010年1月底已正式展開。

按項目時間表，高鐵路香港段將於2015年通車，通車初期，每日將有24對列車來往全國15個城市，之後會逐步增加至每日33對列車，到達內地的廣州、廈門、上海、武漢、長沙、西安、北京等16個主要城市。

高鐵路香港段落成後，由廣州至香港的行車時間會減半至約48分鐘，項目的發展可直接提升香港的可持續發展潛力及經濟利益，當中包括施工高峰期間可創造約11,000個職位，以及於營運期間創造約10,000個職位。另外，高鐵路作為較環保的集體運輸工具，將令本港空氣質素得到進一步改善。

高鐵路通車後，由香港往內地高鐵路網不同城市的車程：



高鐵路香港段主要資料

走綫 > 由西九龍至港深邊境

全程長度 > 約26公里

車站 > 總站位於西九龍

鐵路系統 > 高速鐵路系統

行車班次 > 最密行車班次每班相距3分鐘

車速 > 最高行車速度每小時200公里(香港段)

最高載客量 > 每個行車方向每小時可接載約10,000名乘客

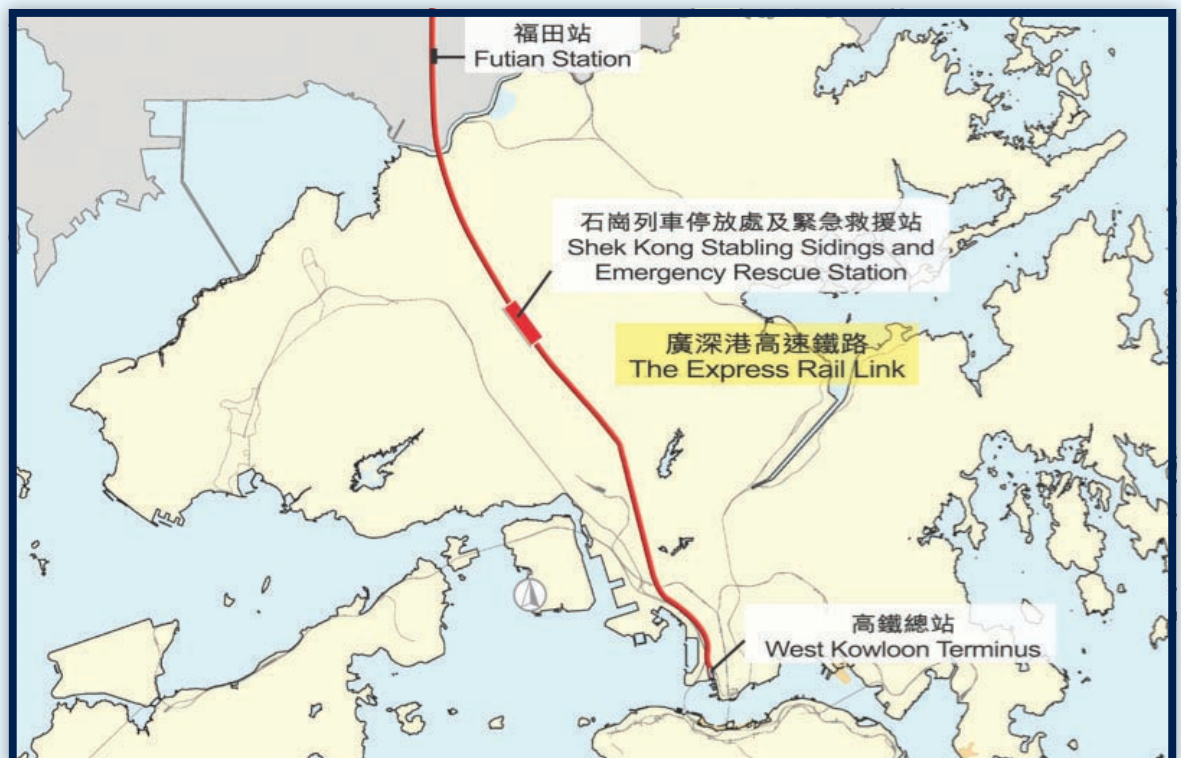
高鐵香港段項目時間表

區域快綫列入香港鐵路策略	2000年
施政報告宣布高鐵項目為十大基建項目之一	2007年10月
展開初步設計	2008年4月
按《鐵路條例》刊憲	2008年11月
展開詳細設計	2009年1月
按《鐵路條例》刊憲修訂方案	2009年4月
展開建造工程	2010年1月
高鐵香港段竣工	2015年



走綫設計

港鐵公司曾探討不同的走綫方案，並作多方面的考慮。現時的建議走綫是由西九龍延伸至米埔邊境，其目的為減少經過樓宇密集的地方，將對民居、社區、交通及現存基建的影響減至最低。



高鐵項目工程不會對樓宇結構安全造成不良影響

安全為港鐵公司在進行鐵路項目的首要重點，所以在項目設計階段，港鐵公司已委託顧問公司，就高鐵項目工程對受影響地區的樓宇結構安全及其他相關方面的影響作深入研究，研究結果顯示高鐵相關項目將不會對樓宇結構安全帶來不良影響。

樓宇影響評估及岩土風險評估

為了保障公眾及樓宇結構的安全，在設計階段，港鐵公司聘用合資格的專業人士，負責擬備及提交圖則，供路政署統籌相關政府部門審閱，並參考有關法例的技術規定而進行審查，在通過審視後方可展開高鐵香港段各項工程。

在提交圖則時，港鐵公司曾就鐵路的隧道挖掘工程對附近樓宇和道路的影響，進行岩土風險評估及制定監測計劃。有關的政府部門，包括屋宇署和土木工程拓展署的土力工程處等，曾就其關注的範疇如建築、結構和岩土等工程進行審查，以確保所有設計均能符合法定標準及其他安全規定。

施工期間設監測點保障安全

在工程展開前，港鐵公司會在相關樓宇業主同意下，在附近範圍設立監測點，以便在施工期間對受影響物業作樓宇現狀二十四小時監測，以策安全。

若發現樓宇結構有不尋常狀況，港鐵公司會立即派員到場檢查及作出適當措施，以確保對樓宇結構安全不會構成不良影響。

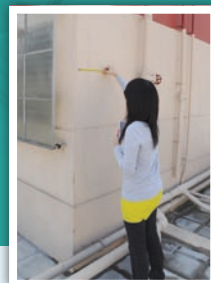
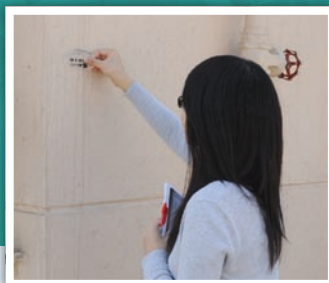
施工前樓宇狀況勘察

為確保安全，港鐵公司在高鐵項目施工前，委託了萬匯建築顧問有限公司（簡稱“ISS”）在2009年底至今年9月期間，到受影響地區之樓宇進行樓宇狀況勘察，旨在取得更詳盡的樓宇狀況資料進一步作覆核樓宇評估之用，勘察後的報告可發予有關業主作記錄，以供日後參考。

在施工前進行樓宇狀況勘察工作，是本港大型工程的慣常做法，目的是讓工程承建商了解施工範圍附近的樓宇在工程展開前的現時狀況，以便在工程期間能採取最適當的施工方法及防護工序。此外，有關資料亦可確立日後在施工期間，若有關樓宇或單位內有損壞是否由工程項目所引致，以保障業戶權益。

在進行勘察前，勘察公司會向受影響單位的業主發信，以徵求其同意，方會進入有關單位進行勘察。至於受影響樓宇的公用地方，勘察公司會接洽有關樓宇的業主立案法團、管業處或相關組織，並會在取得同意後，派員進行勘察。

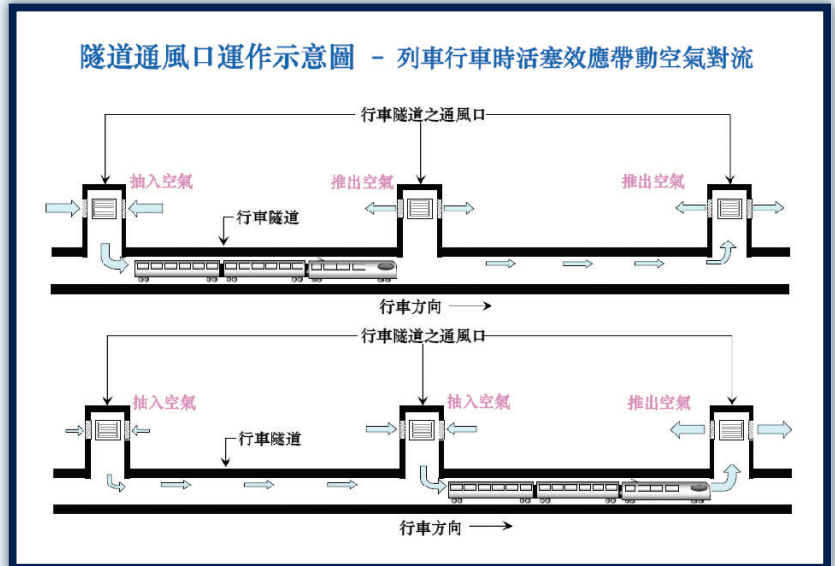
一般樓宇狀況勘察會以目視方式進行，或會對室內狀況進行量度及拍攝，戶主無須搬動室內之傢具。整個勘察工作約30分鐘，視乎單位之面積而定。



在工程期間，港鐵公司亦會在鄰近樓宇及路面裝置沉降監察點，用以監測樓宇結構的穩定性及安全性。於施工期間若出現路面或建築物受工程影響而受損的情況，港鐵公司會立即按既定程序復修有關之損毀，並會檢討施工方法。

高鐵香港段主要設施大檢閱 — 通風樓

通風樓是地下鐵路系統不可或缺的部分，鐵路隧道相隔一段距離便需要設置通風樓，主要作用是作為隧道內外的空氣互作交流，以保持鐵路系統空氣流通。同時，通風樓亦可在緊急情況下作為緊急救援設施，讓救援隊伍於發生事故時進入隧道作救援。由於列車以電力推動，並不會排放廢氣，而通風樓本身亦不會製造廢氣，故此通風樓不會對鄰近民居的環境質素構成影響。



現時通風樓的設計及外觀，已考慮到周遭環境因素及在視覺感觀上盡量作出配合。同時，港鐵公司亦會為周邊環境進行綠化，以減低通風樓對景觀上的影響。



通風樓內裝設隔音綿

高鐵香港段將有八個通風樓，分別設於西九龍、旺角西、南昌、葵涌、城門、八鄉、牛潭尾及米埔。

西九龍：佐敦道以北

城門：象鼻山邨旁之巴士站

旺角西：西九龍高速公路引路及連翔道旁

八鄉：錦上路謝屋村以南

南昌：深旺道鄰近南昌港鐵站交通運輸交匯處旁

牛潭尾：攸潭尾新村以南

葵涌：現有永業街之停車場

米埔：加州豪園東北面