

廣深港高速鐵路香港段
項目進展匯報

1. 引言

- 1.1 本文件旨在向元朗區議會匯報廣深港高速鐵路香港段（下稱「高鐵香港段」）項目的進展。

2. 跟進事項

- 2.1 高鐵香港段自 2010 年初動工至今，路政署及港鐵公司與相關鄉事委員會、村代表、屋苑管理公司及居民代表一直保持緊密的聯繫，期間進行了超過 100 次的會議、會面或實地視察，以聽取居民的意見及其關注、並講解工程進展及解答相關問題。
- 2.3 除了與村代表、村民及屋苑居民會面及溝通外，路政署及港鐵公司亦於元朗區的新田、錦田及八鄉分別舉行了 6 次社區聯絡小組會議，我們於會議上匯報了工程進度及講解有關隧道建造詳情、通風樓外貌、臨時交通安排及高鐵香港段總站的設計等，並聽取了居民代表的意見。
- 2.4 此外，港鐵公司在 2011 年 7 月 27 日邀請了元朗區區議員到柯士甸站內的高鐵香港段訪客中心參觀，期間匯報了元朗區內之工程進度及時間表，並介紹了高鐵香港段在各區的工程進展及高鐵香港段總站的綠色車站概念。場內亦展示了多個與高鐵香港段工程有關的模型，包括總站、緊急救援處及列車停放處、隧道鑽挖機、鑽爆工程等，以加深議員對高鐵設施及建造方法的了解。

3. 工作進展

- 3.1 高鐵香港段於元朗區內總共有 6 個土木工程合約，分別為 822、823A、823B、824、825 及 826，有關工程在元朗區內將採用隧道鑽挖、鑽爆方式及明挖回填形式建造隧道、緊急救援處及列車停放處、通風樓或緊急救援入口等，並會興建相關的連接道路等工程。自 2010 年初動工以來，我們已完成了約 18% 的土木工程，其餘的工程現正全速進行，預計於 2015 年竣工。

- 3.2 興建皇崗至米埔段隧道的隧道鑽挖機會在 2012 年 6 月啟動，預計其中的南行隧道將於 2012 年年底首先完成。
- 3.3 米埔的豎井挖掘工程已在 2011 年 5 月完成，首部隧道鑽挖機「昭君」之大型組件亦於 2011 年 6 月上旬由錦田河上岸運抵米埔工地，在運送期間並沒有收到任何查詢及投訴。隧道鑽挖機已於同年 9 月初向南啟動，開始南行隧道的鑽挖工程。
- 3.4 該部隧道鑽挖機經已穿越青山公路（米埔段）及新田公路地底，並沒有帶來不良影響，現時正由碧豪苑向圍仔村及攸潭美(一)村邁進。我們預計南行隧道的鑽挖工程將於 2012 年第三季完成，而北行隧道預計於 2013 年第三季完成。
- 3.5 在牛潭尾工地內的豎井挖掘工程正在進行中，並已挖至堅硬石層，稍後將轉為鑽爆方式興建牛潭尾至大江埔的隧道工程。至於大江埔工地內的豎井挖掘工程亦已在 2011 年 11 月展開，牛潭尾至大江埔段隧道的土木工程預計將於 2013 年竣工。
- 3.6 新田鄉鄉事委員會及攸潭美（一）村村代表曾建議將通風樓附近之道路稍作遷移，以更符合附近居民的需要。港鐵公司與有關部門經初步評估及研究後認為該方案原則上可行，現正進行設計，相關工程預計可在 2014 年展開。
- 3.7 一條連接大江埔緊急救援入口及江大路的新建 6 米闊行車通道已接近完成。另外，由江大路至錦慶路的一段治河路現已臨時封閉以配合治河路的擴闊工程，該段道路將在本年 5 月 10 日重開。
- 3.8 於元朗區內的第二部隧道鑽挖機之大型組件於 2012 年 2 月下旬已由錦田河上岸運抵七星崗工地。而第三部隧道鑽挖機之大型組件預計於同年 8 至 9 月間運抵錦上路以北的謝屋村工地。
- 3.9 位於石崗的緊急救援處及列車停放處的工程已陸續展開，整項土木工程預計於 2014 年完成。

- 3.10 由於石崗工地內的石層較預期高，承建商建議在七星崗及謝屋村兩個豎井底部進行鑽爆工程，港鐵公司亦已就有關建議進行評估，認為對鄰近社區影響輕微，並已向受影響之村代表們及當區區議員詳細解說鑽爆方案，期間並沒有收到反對意見。
- 3.11 八鄉上村工地內的鑽爆工程已於 2011 年 5 月展開，現正興建連接高鐵香港段主隧道之通風及臨時行車隧道。預計隧道的土木工程將於 2013 年第三季竣工。
- 3.12 位於大樹下臨時爆炸品倉庫已於 2011 年 5 月開始運作。承建商會與附近居民配合，避免於大型活動（如天后誕）時使用大樹下西路運送爆炸品。
- 3.13 當隧道工程完成後，港鐵公司將會在相關工地內興建通風樓或緊急救援入口。

臨時交通安排

- 3.14 一段原有的橫台山散村路因工程需要已於 2011 年 12 月臨時封閉，港鐵公司與相關政府部門亦因應附近居民的關注，於工地附近提供一條更為便捷之臨時行人路以方便公眾出入錦田公路。
- 3.15 為配合明挖隧道及河道改道工程，錦田公路已於 2012 年 2 月向北臨時遷移直至 2012 年 7 月再向南移。有關改道及影響已向橫台山之村代表及鄉事委員會作詳細說明，並得到他們的同意。承建商亦在改道初期派員在現場協助有需要的村民前往因改道而遷移的巴士站。

勘察及監測點

- 3.16 港鐵公司已委派專業測量行於 2009 年 10 月開始為高鐵香港段在走綫及其附近範圍的樓宇進行樓宇現況勘察工作，有關勘察已於 2010 年 9 月完成。但有部分業主在工程期間表示希望在其單位進行額外樓宇現況勘察工作，港鐵公司將盡量配合。另外，為更緊密地監測工程之影響，港鐵公司已陸續於隧道沿綫安裝不同類型之監測點及進行相關測量工作。直至月前，從各監測點收集之數據所顯示，並未有超乎設計範圍以外的影響，港鐵公司及政府相關部會繼續監測。

水井、地下水及沉降

- 3.17 港鐵公司委託之顧問公司在設計階段已對走綫附近之地質及附近構築物結構作出評估，以制定出審慎的施工方法及作出適當的防護工序。米埔至牛潭尾一段隧道是以密封式隧道鑽挖機建造，有關的建造方法在國際及香港工程項目上已被廣泛應用，包括本港的落馬洲支綫、九龍南綫及西鐵綫等。經驗證明這種建造方法是安全可靠的，不會造成嚴重水土流失，大大減低地面沉降的機會。
- 3.18 隧道牆壁是採用不透水的設計，地下水的水位以及沿綫的水井和養魚水塘等將不受隧道建造及營運而影響。在施工前及建造期間，港鐵公司已在隧道走綫附近設立多個監測點，當中包括鄰近走綫的多個現有水井，以便密切監察工程對附近環境的影響。

鑽爆工程

- 3.19 港鐵公司及承建商會嚴格執行各項安全措施保障公眾安全，當中包括經礦務處批准興建的鋼門或鐵網等保護設施。鑽爆工程為普遍採用的隧道鑽挖方法，可減低工程對附近環境的滋擾，由於執行鑽爆過程維持不到一分鐘，所以並不影響公眾的日常活動。港鐵公司或承建商亦會於鑽爆工程進行前預先告知村代表爆破時間表，並按需要將該時間表張貼於村內報告板。

環境保護措施

- 3.20 為減低工程對鄰近社區及環境影響，承建商會於工地內定時灑水、覆蓋泥石及物料、使用有蓋運泥車輛等以減少塵土飛揚，若有需要亦會於工地內加置臨時隔音屏障及建興隔音蓋等。
- 3.21 港鐵公司根據環境評估報告及環境許可證之要求已設置噪音及空氣質素監察點作定期監察。所量度的數據亦已上載至港鐵公司高鐵香港段工程專用網頁上，大部分數據均符合建議之要求，若遇有超標的，港鐵公司亦會敦促承建商即時跟進。

4. 諮詢及社區聯絡小組

- 4.1 路政署與港鐵公司在高鐵香港段工程項目展開前，已於相關地區成立社區聯絡小組，就工程進展及地區關注的事項，提供一個更直接的溝通平台，並會繼續跟進小組提出的意見。

5. 結語

- 5.1 港鐵公司與路政署將繼續與有關政府部門商討及推展高鐵香港段項目，並按進度適時諮詢區議會。

港鐵公司
2012 年 4 月