

CB(1)2835/09-10(01)

致房屋及運輸局局長：

香港高鐵大角咀段

高鐵調徵現有走線，不影響或極少影響樓宇之結構。如有任何影響，請交真實數據，不要把那些不是理由的理由來搪塞了事，現已知的兩條新走線(S2 S3) 都是政府聘請的顧問公司提出。而高鐵認為 S3 不可行，怎證明 S2 可行？如果兩條走線都不可行，當時政府是怎樣選擇顧問？而港鐵工程師到大角咀講解高鐵時，就像當年政府推出 23 條法案，高官所說一樣：「信我啦，無呢你呀！」互信是很重要的，但信任是建基於過往的表現，而高鐵在大角咀段的做法，大家有目共睹。現有以下問題，請問運輸局：

1. 為何政府在短短四個月(2008 年 4-8 月) 放棄規劃八年的深水埗走線？
2. 為何政府不選擇和隱瞞 AECOM 顧問公司建議不擾民的 S3 連翔道走線？
3. 市民提出由深旺道轉入海底道之方案不可行，是港鐵工程師認為因奧海城商場之樁柱所阻，但要改短三層高建築物之樁柱和在拾幾層高有幾拾年樓齡的樁底下經過那一樣之風險大(不計其他大廈，就中興樓已有伍佰幾條預製鋼筋混凝土樁：16"x16" 165+144 條、14"x14" 74+137 條。以高壓方法打在風化的岩層內，最長有 25 米，而高鐵頂部離主水平基準約 26.1 米)
4. 政府委托港鐵進行勘察和評估，但港鐵表示，上門做目視勘察只是萬匯公司的普通職員，並非有專業資格的測量師。所以政府及港鐵，於施工前所做的其他勘察和評估，是否都是非專業和粗疏？

副本送(只發出傳真文件) 25377053

5 位九龍西立法局議員 23916882, 27823137, 25239201, 25

鐵路事宜小組主席 21210420

港鐵項目傳訊經理 35801188

莫漢宜 20/6
中興樓 9/F 11 室莫漢宜

致：立法會 – 鐵路事宜小組

由：大角咀高鐵關注組

關於：高鐵(大角咀段)走線及工程勘察和評估 - 立法會申訴部 2010 年 8 月 25 日舉行之會議

以下問題資料，為大角咀每位街坊們都急切關注的事項，懇請議員幫忙向政府部門深入查究事實真相，謝謝！

一. 走線

運輸及房屋局選聘為承辦商的香港鐵路公司，特首曾蔭權稱由 2000 年策劃，在 2008 年 4 月之工程項目簡介中，選取由 AECOM 提供之 S1 深水埗走線，推介予公眾為唯一最佳可行性走線 (附件一)；及至 2008 年 9 月突然使用另一疑似 S2 大角咀舊區線作為工程項目簡介資料 (附件二)。

根據政府資料：香港特區政府使用 22 億公帑，聘用 AECOM 作為廣深港高鐵香港段的環境評估顧問公司，AECOM 於 2008 年 8 月 19 日經詳盡專業研究後，推薦出九龍市區段 3 條可行性走線，包括 S1 深水埗線、S2 大角咀舊區線、S3 連翔道線。(附件三)

1. S1 深水埗走線在 2008 年 4 月的工程項目簡介中出現，
 - 是否政府最初選取而推介給公眾的最佳可行性高鐵走線？
 - 負責選擇此走線的是哪個部門？哪個機構？哪位負責人？
 - 把 S1 深水埗走線，推介給公眾的原因？
 - 此工程項目簡介 (即附件一、二) 是否等同招標書？還是有甚麼用途？
2. 2008 年 6 月 4 日 (附件四) 的財務委員會 – 工務小組委員會討論文件：
 - 在 6 月 4 日文件中所討論的，是以哪條走線作設計及地盤勘测工作？
 - 文中第 6 頁第 15 點：“我們在 2008 年 5 月 2 日諮詢立法會交通務委員會轄下鐵路事宜小組委員會。委員對工程計劃的擬議設計及地盤勘测工作沒有異議，但要求當局提供補充資料，內容包鐵路項目的財務釐定安排。”
當時在會議中，獲委員所認同的是哪條走線？
 - 以文中第 3 頁提及之走線附圖所見，此 HRWXRL001-SP0001 走線之位置，弧度明顯與 S1 深水埗走線極為相似。請問此圖內顯示之走線，實為哪條走線？

3. 2008 年 9 月突然使用另一疑似 S2 大角咀舊區線作為工程項目簡介資料：
- 甚麼原因放棄規劃了 8 年，且曾被選為最佳可行性走線的 S1 深水埗走線？
 - 決定放棄的確實日期是哪日？

另使用疑似 S2 大角咀舊區線作為工程項目簡介資料時，

- 政府是否採納此疑似 S2 大角咀舊區走線，作為代替早前已受推介的 S1 深水埗線？
- 負責決定採納此走線的是哪個部門？哪個機構？哪位負責人？
- 決定採納此走線方案的確實日期？

4. 在 2008 年 4 月至 8 月期間，高鐵工程項目簡介 (附件一及二) 中

- 附件一及二，發生甚麼事件變化，致令此 S1 深水埗走線改為 S2 疑似大角咀舊區走線？
- 附件二，所提及途經的路線，是否包括大角咀舊區，即直接受影響的 19 幢民居樓宇？可於資料中那部份，清晰知道此走線情況及位置？
- 附件二，在第 7 頁 4.1 現存及計劃中感應強的地方，表 4.1 - 300 米內的主要敏感受體
 - i. 文中提及此疑似 S2 大角咀舊區走線的情況、方向、位置如何？
 - ii. 文中所提及的疑似 S2 大角咀舊區線，是否與現時之 S2 大角咀舊區線完全相同？若不同，兩者之間的走線情況有甚麼分別？
 - iii. 在此文件中，主要敏感受體是如何定義？
 - iv. 若是同一走線，當中有關敏感受體，甚麼原因未能找到大角咀舊區樓宇/相關樓宇名稱？
 - v. 若是同一走線，為甚麼 19 幢住宅樓宇民居，不被列入為主要敏感受體？

據悉，路政署(運輸及房屋局)研究高鐵走線方案，考慮的因素，包括對鄰近居民及社區的影響，徵收土地情況、地理環境、建造可行性、對社區設施及公共設施之影響、環境保護、建造風險、緊急救援安排等。

相信根據此原則下，有關被委聘的 AECOM 公司在 2009 年 5 月發出，而專為解釋突改走線的 Environment Impact Assessment Report – EIA S2 Project Description.doc，其中 Alignment Options (附件五)，Table 2.4 Evaluation of Alignment in Preliminary Design Study 文件報告中，提及有關選擇 S2 大角咀走線狀況：

5. 對鄰近居民及社區的影響：

- 在 2-7 頁中 “avoiding the need to pass under the developed area of Sham Shui Po” 提及避免穿越已發展的 S1 深水埗區；S2 大角咀區亦同樣具有大量 40 年樓齡，而且樓高十多層的樓宇，甚麼原因大角區不被列為已發展的區域？
- 在 2-11 頁中 “the tunnel to pass below densely populated areas in Sham Shui Po” 提及 S1 深水埗區人口密集，跟 S2 大角咀區相比較，請提供沿此兩走線有關居住人口數據供參考；

6. 徵收土地情況：

- 在 2-8 頁中，既然 S1 深水埗走線無需要徵收私人土地；為何竟選取 S2 大角咀舊區走線，當中大量業主都擁有 999 年期的地權？
- 更者，由於有關建造工程主要以鑽挖方式進行，途經大角咀地底，穿過很多私人物業地層。

為了保障政府及港鐵利益，政府將高鐵地底隧道範圍受影響之 38 幢建築物，強行收回地層而不作出任何補償。此等做法與基本法第 105 條訂明「香港特別行政區依法保護私人和法人財產的取得、使用、處置和繼承的權利，以及依法徵用私人和法人財產時被徵用財產的所有人得到補償的權利。」，有所違背，政府至今就侵害私人地權，仍未有出任何補償方案。

7. 地質：

在 2-8 頁中所述，S1 深水埗地區為高風險的全風化岩石層；S2 大角咀為低風險的全風化岩石層；兩者同為全風化岩石層，如何分辨為高風險和低風險？

以中興樓為例：

根據資料，中興樓最長的鋼筋混凝土樁柱有 25 米深，並位處全風化岩石層，而高鐵隧道頂部離主水平基準約 26.1 米，相距高度只有 1.1 米 (只是一個 8 歲小孩高度)；除了有關地底岩石層情況外，對施工期及完工後的噪音、震動等民生重要問題，促請立刻交出有關詳盡岩土、地質、土質勘察報告及詳盡環境評估報告。

8. 建造可行性：

既然 S1 深水埗線為較初選取的走線，其建造可行性當然不容置疑；而另外 S3 連翔道走線，AECOM 突然在 2-8 頁中，認為其建造可行性低，並被說成：鑽挖工程在 30 米深處，會出現 3.4 Bar 高氣壓，構成維修時出現高風險；及在此走線上存在有很多基建設施和鐵路路線。

- 若 S3 連翔道走線出現建造可行性問題，為何當時竟提供此線作為可行性走線選擇？
- 而認為鑽挖工程在此線存有高風險，是根據甚麼時期的技術方法？

據渠務署資料，淨化海港計劃第一期中，1994 年 - 2001 年時亦採用此技術，當時深入地底 80 米亦可有工人工作；更者，近年第二期工程，工人亦準備於 160 米地底下展開工程。

9. 對社區設施影響：

由於 S2 大角咀線以鑽挖方式施工，在地底下穿越大量 40 年以上樓齡，樓高十多層的樓宇，有關民生基本設施，如水管爆裂會漏水、煤氣管爆裂會爆炸、地底電纜受壓會爆炸…，甚至可能出現地陷、塌樓等情況，影響民生、危及大量人命安全問題；現時，有關政府部門是根據甚麼數據評估為絕對安全無誤？

10. 環境保護：

- 在施工期間有關空氣污染、噪音滋擾、水土流失、震動等，關乎居民健康生命安全問題；政府是根據甚麼數據評估為安全，並適用於大量長者居住的大角咀區？
- 完工後，可能出現的噪音和震動，政府是否已在施工前作出有效預防，詳情安排如何？
- 通車後，高鐵速度所產生的震動會否影響樓宇結構安全，提供數據加以證明。

11. 建造風險

- 雖然 AECOM 選擇走線報告時，完全未直接提及有關路線所途經處，對居民及樓宇結構安全情況影響，但明顯地 S3 連翔道線，實為一條不涉及民居的可行性路線選擇。
- 另外，根據渠務署在淨化海港計劃第一期資料，採用有關鑽挖技術時，無可避免地出現地下水流失情況，亦曾致使將軍澳出現沉降，多處地區亦出現地陷；若此事件重覆發生在樓齡高而且沒有樁柱的大角咀區樓宇時，此等沉降、地陷、塌樓等危機，由那部門承擔責任？若發生此等大災難時，人命傷亡又該用甚麼抵償？而有關風險危機評估的數據又如何？

總結：

根據行政長官在《一九九九年施政報告》中清楚闡述，可持續發展的概念，是在追求經濟富裕、生活改善的同時，減少污染和浪費；並在滿足各種需要與期望的同時，不損害子孫後代的福祉；以及減少環保負擔，保護資源。

就現時高鐵穿越大角咀地層而言，對鄰近居民及社區的影響、保障私人土地財產、樓宇地質狀況、建造技術可行性、對社區設施影響、環境保護狀況和建造風險等評估，皆容易地從以上資料可預計情況。

因此，當選擇哪條是最佳走線方案時，相信一個以民為本的政府，顧及對鄰近居民及社區的影響，及是否真正存在技術上風險時，一定堅持尋找解決方案，並有所進退取捨；使所有大角咀居民期盼政府在走線上，選取 S3 連翔道作為最終惠民方案。

二. 工程勘察和評估

1. 報告及評估

請立刻公開已完成之岩土評估報告、地質勘察報告、土質勘察報告、樓宇勘察及結構安全評估、工程期對地下水土流失的評估等報告；另有，極為重要的《定量危險評估》報告，作為計算工程潛在的安全風險是否達到標準，亦需立刻提供予公眾討論。

2. 危機應變方案

據港鐵提供予各業戶的簡易版樓宇結構報告中：提及工程建造期間，會令樓宇受到不同程度甚或永久性的損毀時，

- 政府將如何幫助居民修復樓宇？
- 若發現樓宇結構不適合居民居住，政府將如何安置居民及如何賠償給居民？

由於根據過去工程經驗，政府必須要制定監測計劃情況；同時，若遇上不幸發生於大量長者住居的大角咀區，出現的沉降、地陷、塌樓等嚴重危機時，所採取的安排詳細情況如何？

若以全風化岩層作為解釋理由，有沒有數據證明在全風化岩層鑽挖隧道，而不影響沒有地基的40多年舊樓結構？

3. 獨立專業測量員

過去數月來，港鐵所派遣的非專業普通職員入屋，只作非專業和粗疏的目視勘察，其有效性實難認同；據港鐵職員一項目傳送經理譚錦儀女士及馮偉聰高級工程師提供，若業主查閱有關樓宇結構的詳細報告，只提供業主本人查閱，若業主授權予信任的專業人士替其查閱，港鐵將完全拒絕所有業主授權之人士，甚至連租客也不可了解居住地是否安全，實為難以理解。再者，2010年5月由路政署為大角咀19幢大廈居民，所提供的物業測量專業諮詢服務文件中，提及免費諮詢服務範圍，只包括口述解釋條款、條例、文件內容，完全沒有配合實際有效的專業測量行動；就算事故發生後，亦只能於事後根據《鐵路條例》(第519章)附設賠償機制，以書面作申索申請。

由此可見，在高鐵的重大工程上，究竟政府對大角咀居民的生命安全和保障，其重視程度的情況如何？

總結：

相信作為一個負責任的政府理應以公平、合乎情理情況下，以“預防原則”對可預見的風險絕對應加以預防，不應再視而不見、聽而不聞；請立刻落實2010年3月邱誠武副局長曾於油尖旺區議會中，承諾向受影響大角咀區，作財務上全數全面資助居民，以聘請專業測量師做獨立測量。

謝謝幫忙！

大角咀高鐵關注組
聯絡人：莫漢宜
電話：9014-0960

附件一

廣深港高速鐵路香港段 工程項目簡介 二零零八年四月



	頁碼
1 基本資料.....	1
1.1 工程項目名稱.....	1
1.2 工程項目的目的及性質.....	1
1.3 工程項目倡議人.....	1
1.4 工程項目的地點、規模以及選址歷史.....	1
1.5 工程項目涵蓋的指定工程項目數目及種類.....	2
1.6 聯絡人姓名及電話號碼.....	2
2 規劃大綱及執行計劃.....	3
2.1 工程項目的規劃及執行.....	3
2.2 工程項目時間表.....	3
2.3 對其他工程項目的影響.....	3
3 對環境可能造成的影響.....	3
3.1 潛在的環境影響 — 施工階段.....	3
3.2 潛在的環境影響 — 營運階段.....	5
4 周圍環境的主要元素.....	7
4.1 現存及計劃中感應強的地方.....	7
5 環境保護措施及對環境的其他影響.....	8
5.1 減少環境影響的可行措施.....	8
5.2 潛在環境影響的嚴重性、分佈及時間性.....	10
5.3 環境貢獻.....	10
6 參考以往通過的環境影響評估報告.....	10

圖

圖一	路線圖
圖二	路線圖
圖三	路線縱向斷面圖

1 基本資料

1.1 工程項目名稱

廣深港高速鐵路香港段

1.2 工程項目的目的及性質

廣深港高速鐵路香港段(以下簡稱「工程項目」)連接西九龍總站及內地段的廣深港高速鐵路。接駁點位於落馬洲鐵路車站西南方的紅棉道。廣深港高速鐵路將提供列車服務往來香港、福田、龍華(新深圳站)、虎門、石壁(新廣州站)及其他內地城市。

1.3 工程項目倡議人

香港鐵路有限公司

1.4 工程項目的地點、規模以及選址歷史

概要

廣深港高速鐵路香港段包含於西九龍的新地下總站。該鐵路全程設於地下，經過九龍，並伸延至新界。定線會經過深水埗、石硤尾、石崗、牛潭尾及米埔，然後於落馬洲車站以西的皇崗連接內地段。沿途不設中途站。

廣深港高速鐵路香港段由西九龍至接壤皇崗的邊界全長 26 公里。其概略定線見載圖一及二。隧道會設於深層地底，其縱向斷面可參考圖三。

緊急救援站將設於石崗以東的地底，在此亦設有地下車廠以支援停放列車，以及廣深港高速鐵路香港段設施的基本及緊急檢修。

沿線將設有通風井及通道以符合隧道的通風要求。通風井亦會作為日後緊急進入及逃生點。

總站

西九龍總站為一地下車站。站址在擬建的西九龍文娛藝術區以北，及機場快綫九龍站與興建中的九龍西站之間。總站部分會延伸至西九龍文娛藝術區地底下。擬建多層站樓包括月台、入境大堂、離境大堂、車站大堂及上層公用通道地方。

定線及施工方法

廣深港高速鐵路香港段經過佐敦道及海泓道地底，連接西九龍總站及櫻桃街的施工井。此段將以明挖隨填式方法建造。

隧道繼續向北伸延往石崗，途經大角咀，深水埗，石硤尾，城門郊野公園及大帽山郊野公園地底。隧道在軟土層會以鑽挖式施工，而在岩層則採用鑽爆式。於大角咀、蘇屋及石蔭會設置通風樓或井及緊急出入口。同時，亦會興建通道以連接隧道及設於蘇屋及石蔭的通風樓。

在石崗將設置救援車站，並以明挖隨填式建造。走線會向北行，穿過林村郊野公園，然後通過牛潭尾。由大帽山至林村郊野公園的隧道將以鑽挖式施工，而穿過林村郊野公園則會以鑽爆式建造。於雷公田、七星崗、牛潭尾及和生圍將設置通風大樓及緊急出入口。

在牛潭尾以北，定線將通過新田及米埔濕地地底，並連接內地段位於深圳河以北的接收/啓動井。此過境段會以鑽挖式施工，並在濕地底下經過。在和生圍將建造通風樓。

1.5 工程項目涵蓋的指定工程項目數目及種類

是項擬建工程項目屬單一工程，並為《環境影響評估條例》附表 2 第 I 部 A.2、A.4、A.7 及 Q.1 類別所界定的指定工程項目。

1.6 聯絡人姓名及電話號碼

馮悟文博士
香港鐵路有限公司
持續發展事務主管
電話號碼: 2163 6357

2 規劃大綱及執行計劃

2.1 工程項目的規劃及執行

整個項目將由香港鐵路有限公司內部部門聯同外聘顧問公司及承建商策劃及執行。

2.2 工程項目時間表

建造工程暫定於二零零九年第四季展開，預計於二零一五年竣工。

2.3 對其他工程項目的影響

可能與本項工程互相影響的主要已落實工程，包括西九龍文娛藝術區。

3 對環境可能造成的影響

3.1 潛在的環境影響 — 施工階段

以下各段闡述施工期間對環境可能造成的影響。為了減少環境影響，實際可行而有效的緩解措施將根據評估的影響程度而制定。

3.1.1 空氣質素

在施工期間，挖掘、削土、填土、堆存物料、工程車輛行駛及拆卸工程等活動均會產生塵埃，對空氣質素有潛在影響。

3.1.2 噪音

在進行明挖隨填、打樁、建造樁柱和支柱、以及運送廢土等工程時，會產生由空氣傳遞的噪音。

操作隧道鑽挖機則會引致由地層傳遞的噪音。由於鑽挖機在九龍南線操作時並沒有造成不良影響，因此預計在此項目鑽挖隧道將不會對鄰近敏感受體造成影響，其評估方法亦會相應採用。

3.1.3 水質

工程項目施工期間，下列所產生的潛在污染源可能會影響水質：

- 工地徑流及排水；
- 一般施工活動；
- 來自建築工人的污水；及
- 進行挖掘及隧道工程時抽取的地下水。

3.1.4 廢物管理

建造隧道、總站及救援車站時會產生挖掘物料，而處理這些物料所引起的環境影響，將進行評估，以及研究物料循環再用的機會及棄置的地點。

3.1.5 風險

以鑽爆方式建造隧道時使用爆炸品，將受土木工程拓展署礦務部監管。運輸及儲存爆炸品所帶來的潛在風險，會作風險評估。

3.1.6 生態

廣深港高速鐵路香港段南段位於九龍及荃灣市區的深層地底，故預計這路段的建造不會對生態造成影響。

是項工程在穿過生態敏感的地區，如大幅山郊野公園，林村郊野公園及米埔濕地的地底，會採用鑽挖式及鑽爆式的地下隧道方法施工。於落馬洲支線的塋原段工程亦曾採用鑽挖式施工，並證實能有效地防止對地面的生態造成不良影響。

在石崗、雷公田、八鄉、牛潭尾及和生圍的地面工程，對生態或有潛在影響。由於受影響的地方及附近的生態環境已受滋擾，因此預料是項工程並不會帶來不良影響。

3.1.7 漁業影響

是項工程目並不會對漁業造成顯著的影響。在和生圍的魚塘亦預料不會受到直接的影響。因施工而引起的河道污染可造成間接的漁業影響，但採取適當的建築工地管理守則可避免這些影響。

3.1.8 歷史及文化遺產影響

是項工程對歷史建築物可能造成滋擾，但由於隧道位於地底深處及歷史建築物離定線甚遠，因此預期是項工程對這些建築物並不會帶來不良影響。

八鄉上村的古蹟地點位於擬建的救援車站附近，因此環境影響評估階段將會進行詳細評估。

3.1.9 土地污染

定線將會穿過一些有潛在土地污染的地方，包括貨櫃場、工廠及加油站。因此在環境影響評估時將會進行適當勘察及評估以確定施工期間會否接觸到受污染的土地及地下水。此工程在實施補救措施後不會有剩餘的土地污染影響。

3.1.10 景觀及視覺影響

是項工程施工期間所建造的地面設施，會對附近的自然景觀及景觀特色帶來不同程度的影響。此外，因施工而受影響的草木也會造成視覺影響。

3.2 潛在的環境影響 — 營運階段

3.2.1 空氣質素

廣深港高速鐵路列車以電力運作，並不會影響空氣質素。

3.2.2 噪音

廣深港高速鐵路香港段營運時所產生由地層傳遞的噪音，可能對鄰近在西九龍、石崗、牛潭尾及米埔的噪音感應強的地方構成影響。在環評期間將會評估其影響及確定所需的緩解措施。潛在的固定噪音來源包括通風井、通風大樓及車站機械裝置的噪音影響亦會進行評估。合適的評估方法會在環評中採用。預計在實施紓緩措施後，將不會造成不良影響。

3.2.3 水質

在項目營運期間，所有來自隧道及西九龍總站的廢水和污水會被排放至附近的公共污水渠。

3.2.4 廢物處理

鐵路營運時將會產生垃圾、食物渣滓、塑膠、木料、辦公室廢物及清潔物料等都市廢物。

3.2.5 風險

此鐵路的定線並不位於具潛在危險設施的諮詢區域內。

3.2.6 生態

受影響的生境類型與項目建造時期相類似，但程度較輕微。項目的環境影響評估會對潛在生態影響作出詳細研究，並建議所需的緩解措施，務求將潛在的不良影響減至最低。

3.2.7 漁業

鐵路的營運預期不會對漁業帶來影響。

3.2.8 歷史及文化遺產影響

鐵路的營運預期不會對歷史及文化遺產帶來影響。

3.2.9 土地污染

鐵路的營運預期不會產生土地污染影響。

3.2.10 景觀及視覺

是項工程會引致永久喪失景觀及樹木，從而產生潛在的景觀影響。由於鐵路以地底為主，故此視覺影響甚微。車站、通風井及樓宇等地面建築物均可能會對周圍的自然景觀及視覺景象帶來影響。在環評期間將會評估所需的緩解措施，公眾諮詢將因應需要而繼續。

4 周圍環境的主要元素

4.1 現存及計劃中感應強的地方

下表 4.1 列出可能受此工程項目影響的主要感應強的地方及自然環境中的敏感部份。此表只列出部分敏感受體，在環評階段會進行覆檢。

表 4.1 主要的敏感受體

類別	敏感受體
住宅樓宇發展	凱旋門、漾日居、帝柏海灣、沿文昌街的住宅樓宇、富榮花園、柏景灣、海富苑、頌賢花園、港灣豪庭、李鄭屋邨、蘇屋邨、寧峰苑、石蔭東邨、雷公田、門口仔、張屋村、上村新村、祠堂村、橫台山羅屋村、七星崗村、攸潭尾村、加州豪園及在和生圍擬建的住宅。
教育機構	油麻地天主教小學、香港管理專業協會李國寶中學、聖芳濟書院、保良局莊啓程預科書院、鮮魚行學校、新會商會(九龍)學校、天主教善導學校、崇正中學及佛教大雄中學。
健康護理設施	長沙灣賽馬會診所及松柏國際(香港)協會護理安老院。
公眾崇拜場所	四方福音會大角咀堂、武帝廟、三太子宮、深水埗浸信會、聖老楞佐天主堂、聖公會基愛堂及八鄉古廟。
表演場地	位於擬建的西九龍文娛藝術區的表演場地
水域	維多利亞港沿岸水域、流入錦田河的河流及溝渠、及位於和生圍及米埔的魚塘。
自然保育價值的地區	大欖郊野公園、林村郊野公園、米埔濕地、在和生圍近的草地及米埔拉姆薩爾濕地。
文化遺產地點	沿南昌街 117-125 號的已評級歷史建築、武帝廟、三太子宮、八鄉古廟及八鄉上村古蹟地點。

5 環境保護措施及對環境的其他影響

5.1 減少環境影響的可行措施

減少環境影響的可行措施概述如下，這些措施將會在環境影響評估階段中作進一步檢討。

5.1.1 施工階段

空氣質素

《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》中訂明的標準抑制塵埃技術應足以控制塵埃對附近易敏感受體造成的影響。在採用這些緩解措施下，建造工程塵埃所帶來的影響能減至可接受的程度。

噪音

在施工階段將因應需要採納措施控制噪音影響，包括一般工地措施控制噪音影響，如把嘈吵的機器設置在遠離易受噪音影響的地方；在機械裝置上加設減聲器、減音器及隔音屏障；定期維修機械裝置；以及減少同時使用的機器數目。

水質

在施工階段將會根據《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則－建築工地的排水渠》（專業守則 1/94）實施多項水質影響緩解措施，例如設置排水設施以控制工地徑流；裝設車輪清洗設施；提供適當的洗手間設備；以及制定全面的廢物管理程序。

廢物處理

控制廢物的緩解措施包括良好的工地管理措施；把廢物分類及分隔，以備循環再用或廢置。在詳細設計階段將進行評估，以及研究物料循環再用的機會及棄置的地點。

風險

在環境影響評估階段中，將評估及考慮使用爆炸品作鑽爆隧道方法建造時，所帶來的潛在風險，以制訂有關的緩解措施。

生態

在施工間會盡量避免對生態造成影響，及制訂適當的緩解措施，以緩解工程項目所引致的潛在影響。

漁業

在施工期間會採取適當的建築工地管理守則，以避免因河道污染而引起的漁業影響。

文化遺產

在環評期間將評估此項工程對文化遺產的潛在影響及所需的緩解措施。

土地污染

棄置受污染物前是否需要特別處理將取決於環境影響評估階段相關的勘探及評估的結果。是項工程項目只會聘用持牌的廢物收集公司收集及運送需要棄置的受污染物，而運送車輛亦會妥善覆蓋，以防產生塵埃，同時車身及尾板均被封妥，以防滲水。

景觀及視覺影響

下列概述一些在施工階段所建議實施的景觀及視覺緩解措施：

- i) 盡量減少臨時工地面積以避免對鄰近景觀造成影響；
- ii) 避免影響已成長的樹木，並建議僅在無可避免的情況下才進行移植，及別無他法時才砍伐樹木；
- iii) 為任何受工程影響的公眾休憩地方設置臨時休憩地方；
- iv) 控制晚間燈光；及
- v) 豎立裝飾圍板。

這些建議的可行性會根據環境影響評估所得的詳細結果而決定。

5.1.2 營運階段

噪音

採用適當的軌道設計，可以紓緩由地層傳遞的噪音。從固定機器產生的噪音則將會採用適當的噪音控制方法去減低，如裝置滅聲器、吸音百葉簾及低噪音的機器。

生態

在環境影響評估程序中將會建議適當的緩解措施，以緩解發展此工程項目所引致的潛在生態影響。

景觀及視覺

營運時將實施景觀及視覺措施，如移植樹木、修復工地、種植樹木緩衝區、及採用融入附近環境的設計，以盡量減少此項目工程的地面建築物所帶來的景觀及視覺影響。

5.2 潛在環境影響的嚴重性、分佈及時間性

預期建造工程將於二零零九年第四季展開，並於二零一五年完竣。空氣、噪音、廢物、生態以及景觀視覺等影響皆是施工期間受關注的事項。預計在採用已證明有效的紓緩措施後足以紓緩對環境造成的不良影響。

5.3 環境貢獻

廣深港高速鐵路將會提供來往香港與中國內地多個大城市的安全舒適及優質高速運輸服務。新鐵路通車後，香港將與珠江三角洲及內地地區有更密切的聯繫。

廣深港高速鐵路將會提供多一個交通系統給公眾選擇。同時，亦減少由車輛造成的噪音及空氣污染問題，為環境作出貢獻。

6 參考以往通過的環境影響評估報告

是項工程並沒有已批准的環境影響評估報告。然而，可以參考研究範圍內相關的報告：

- i) 九鐵落馬洲支線環境影響評估報告 (EIA-071/2001)
- ii) 九龍南線環境影響評估報告 (EIA-098/2004)

此外，亦會在環境影響評估程序中參考有可能受是項工程影響的發展項目，及其他在《環境影響評估條例》登記冊上已獲批准的環境影響評估報告。

廣深港高速鐵路香港段
工程項目簡介
二零零八年九月



	頁碼
1 基本資料.....	1
1.1 工程項目名稱.....	1
1.2 工程項目的目的及性質.....	1
1.3 工程項目倡議人.....	1
1.4 工程項目的地點、規模以及選址歷史.....	1
1.5 工程項目涵蓋的指定工程項目數目及種類.....	2
1.6 聯絡人姓名及電話號碼.....	2
2 規劃大綱及執行計劃	3
2.1 工程項目的規劃及執行.....	3
2.2 工程項目時間表.....	3
2.3 對其他工程項目的影響.....	3
3 對環境可能造成的影響	3
3.1 潛在的環境影響 — 施工階段.....	3
3.2 潛在的環境影響 — 營運階段.....	5
4 周圍環境的主要元素	7
4.1 現存及計劃中感應強的地方.....	7
5 環境保護措施及對環境的其他影響	8
5.1 減少環境影響的可行措施.....	8
5.2 潛在環境影響的嚴重性、分佈及時間性.....	10
5.3 環境貢獻.....	10
6 參考以往通過的環境影響評估報告	11

圖

圖一	路線圖（圖一）
圖二	路線圖（圖二）
圖三	路線縱向切面圖

1 基本資料

1.1 工程項目名稱

廣深港高速鐵路香港段

1.2 工程項目的目的及性質

廣深港高速鐵路香港段(以下簡稱「工程項目」)的總站由西九龍開始，經由落馬洲鐵路車站西南方的紅棉道，連接內地段的廣深港高速鐵路。廣深港高速鐵路將提供列車服務往來香港、福田、龍華(新深圳站)、虎門、石壁(新廣州站)及其他內地城市。

1.3 工程項目倡議人

香港鐵路有限公司

1.4 工程項目的地點、規模以及選址歷史

概要

在廣深港高速鐵路香港段的設計發展期間，港鐵進行了工程可行性研究及地點調查工作，以決定在 2008 年 6 月 5 日發出的環評研究概要(ESB-189/2008)內對於興建工程項目的技術性因素。

港鐵為改善全面的鐵路網令普羅大眾受惠，以及考慮到可能與本工程項目有相互影響的已落實及計劃中的工程和限制，故同時研究了其他方案。其後，原本方案得以改善及發展。

此工程項目簡介包含改善了的方案(以下簡稱「工程項目」)。

工程項目的定綫與原本方案的定綫相類似，即由西九龍至位於邊境的皇崗，除了石崗停車側綫的安排及南面定綫，由原來通過深水埗及石硤尾地區改成通過南昌、荔枝角及葵涌地區。

廣深港高速鐵路香港段由西九龍至接壤皇崗的邊界全長 26 公里。其概略定綫見圖一及二。隧道會設於深層地底，其縱向切面可參考圖三。

沿綫通風樓設於米埔、牛潭尾、大江埔、八鄉、城門、葵涌、南昌及旺角西，通風樓亦會作為日後緊急進入及逃生點。

位於石崗的停車側綫及維修設施將提供停泊、維修及清潔活動，而緊急救援站將設於石崗停車側綫旁，以助乘客於意外中緊急逃生及讓緊急維修人員通過處理事故。

工程項目或有需要進行其他工程和設施(如新/修建道路及躉船轉運站)，其營運所引伸的環境影響將在環評中根據技術備忘錄的相關條例進行研究。

定綫及施工方法

廣深港高速鐵路香港段由西九龍總站出發，先以明挖隨填式方法建造隧道，途經佐敦道地底，再以鑽挖式施工由海泓道連接位於深旺道旁的施工井。

隧道繼續於地底向北伸延往南昌、荔枝角、葵涌、城門郊野公園、大帽山郊野公園至石崗。該段隧道在軟土層會以鑽挖式施工，而在岩層則採用鑽爆式施工。於城門、葵涌及南昌將設置通風樓及緊急出入口。同時，亦會興建通道以連接主隧道及葵涌的通風樓。

石崗將設置緊急救援站，並以明挖隨填式建造。定綫會向北伸延，穿過林村郊野公園，然後通過牛潭尾。由大帽山至林村郊野公園的隧道將以鑽挖式施工，而隧道穿過大帽山郊野公園及林村郊野公園之間的部分則會以鑽爆式建造。於八鄉、大江埔及牛潭尾將設置通風樓及緊急出入口。同時，亦會興建通道以連接主隧道及八鄉的通風樓。

在牛潭尾以北，定綫將於地底深處通過新田及米埔濕地，並連接中國內地段的深圳河以北的接收/啟動井，此過境段於濕地底下的部份會以鑽挖式施工，而在米埔將建造通風樓。

1.5 工程項目涵蓋的指定工程項目數目及種類

是項擬建工程項目屬單一工程，並為《環境影響評估條例》附表 2 第 I 部 A.2、A.4、A.7 及 Q.1 類別所界定的指定工程項目。

1.6 聯絡人姓名及電話號碼

馮悟文博士
香港鐵路有限公司
持續發展事務主管
電話號碼: 2688 1552

2 規劃大綱及執行計劃

2.1 工程項目的規劃及執行

整個項目將由香港鐵路有限公司內部部門聯同外聘顧問公司及承建商策劃及執行。

2.2 工程項目時間表

建造工程暫定於二零零九年第四季展開，預計於二零一五年竣工。

2.3 對其他工程項目的影響

可能與本項工程互相影響的主要已落實工程，包括西九龍文化區。

3 對環境可能造成的影響

3.1 潛在的環境影響 — 施工階段

以下各段闡述施工期間對環境可能造成的影響。為了減少環境影響，實際可行而有效的緩解措施將根據評估的影響程度而制定。

3.1.1 空氣質素

在施工期間，混凝土整合、挖掘、削土、填土、堆存物料、工程車輛行駛及拆卸工程等活動均會產生塵埃，對空氣質素有潛在影響。

3.1.2 噪音

在進行明挖隨填、鑽爆式建造、打樁、建造樁柱、支柱和通風樓、以及運送廢土等工程時，會產生由空氣傳遞的噪音。

操作隧道鑽挖機及機動設備（包括液壓破碎機、鑽機和打樁機等），則會引致由地層傳遞的噪音。由於鑽挖機在九龍南綫操作時並沒有造成不良影響，因此預計在此項目鑽挖隧道將不會對鄰近敏感受體造成影響。雖然如此，由地層傳遞的噪音影響評估亦將會進行。

3.1.3 水質

工程項目施工期間，下列所產生的潛在污染源可能會影響水質：

- 工地徑流及排水；
- 一般施工活動；
- 來自建築工人的污水

- 河流改道；及
- 進行挖掘及隧道工程時抽取的地下水。

3.1.4 廢物管理

建造隧道、總站及緊急救援站時會產生挖掘物料，而處理這些物料所引起的環境影響，將進行評估，以及研究物料循環再用的機會及潛在的棄置地點。

3.1.5 風險

以鑽爆方式建造隧道時使用爆炸品，將受土木工程拓展署礦務部監管。運輸及儲存爆炸品所帶來的潛在風險，會作風險評估。

擬建定綫或可能進入潛在危險設施而需諮詢的區域，但由於隧道建在地底深處，故預期不會造成不能補救的生命危害。如有需要會進行定量風險評估。

3.1.6 生態

廣深港高速鐵路香港段南段位於九龍及荃灣市區的深層地底，故預計這路段的建造不會對生態造成影響。

工程項目將穿過生態敏感的地區，如大帽山郊野公園，城門郊野公園及米埔濕地的地底，會採用鑽挖式及鑽爆式的地下隧道方法施工。於落馬洲支綫的塋原段工程亦曾採用鑽挖式施工，並證實能有效地防止對地面的生態造成不良影響。

在石崗、錦田、牛潭尾及和生圍的地面工程，對生態或有潛在影響。

3.1.7 漁業影響

工程項目預期並不會對漁業造成影響。在和生圍的魚塘亦預料不會受到直接影響。因施工可能引起的水道污染或會造成間接的漁業影響，但採取適當的建築工地管理守則可避免這些影響。

3.1.8 歷史及文化遺產影響

廣深港高速鐵路香港段的隧道位於地底深處，已確認的法定古蹟/已評級的歷史建築物與隧道的距離甚遠，因此預期工程項目對這些建築物不會造成不能補救的影響。

預期工程不需拆毀法定古蹟/已評級的歷史建築物。所以，工程對已評級的歷史建築物不會有直接的損害。

工程項目並不處於已確認的考古遺址之中。然而，有四個考古遺址位處項目工程的三百米範圍內，分別是米埔、牛潭尾、圓山及七星崗。

3.1.9 土地污染

地面工程或會在有潛在土地污染的地方進行，例如貨櫃場、汽車維修工廠及垃圾場。因此在環境影響評估時將會進行適當勘察及評估以確定施工期間會否接觸到受污染的土壤及地下水。此工程在實施補救措施後不會有殘餘的土地污染影響。

3.1.10 景觀及視覺影響

工程項目施工期間所建造的地面設施，會對附近的自然景觀及景觀特色帶來不同程度的影響。此外，建築工地也會造成視覺影響。

3.2 潛在的環境影響 — 營運階段

3.2.1 空氣質素

廣深港高速鐵路列車以電力運作，因此並不會影響空氣質素。

3.2.2 噪音

由於工程項目的隧道位於地底深處，故此預期絕大部分的定綫於營運時所產生的空氣傳遞及地層傳遞噪音是極微的。營運時所產生的地層傳遞噪音，可能對鄰近西九龍、葵涌、石崗、牛潭尾及米埔的敏感受體構成影響。列車在石崗停車側綫及緊急救援站的露天部份通過時，由空氣傳遞的鐵路噪音或會影響敏感受體。在環評期間將會評估由空氣和地層傳遞的噪音影響及確定所需的緩解措施。

工程項目營運時的固定噪音來源包括石崗停車側綫的列車轉軌及維修活動、通風樓、西九龍總站和石崗停車側綫的通風系統及輔助設備，在環評期間亦會對這些噪音源的影響進行評估。

3.2.3 水質

在工程項目營運期間，主要的水質污染源包括：

- 路軌徑流及隧道排水；
- 西九龍總站營運時所產生的污水；
- 西九龍總站海水冷卻系統的排水；
- 石崗停車側綫營運時的徑流；
- 在石崗停車側綫列車清潔及維修設備所產生的廢水；及
- 來自石崗停車側綫的員工餐廳及工人的污水。

3.2.4 廢物處理

廣深港高速鐵路香港段營運時將會產生垃圾、食物渣滓、塑膠、辦公室廢物及清潔物料等都市廢物。列車及鐵路維修活動，會產生金屬廢料及化學廢料，包括用過的潤滑油、溶劑及酸/鹼等。

3.2.5 風險

如有需要會進行定量風險評估，並建議所需的預防及緩解措施，從而控制和已確認的潛在危險設施相關的風險水平至在可接受的準則之內。

3.2.6 生態

受影響的生境類型與項目建造時期相類似，但程度較輕微。項目的環境影響評估會對潛在生態影響作出詳細研究。

3.2.7 漁業

鐵路的營運預期不會對漁業帶來影響。

3.2.8 歷史及文化遺產影響

廣深港高速鐵路香港段的營運預期不會對歷史及文化遺產帶來直接影響。

3.2.9 土地污染

鐵路的營運預期不會產生土地污染影響。

3.2.10 景觀及視覺

由工程項目引致的永久喪失景觀及樹木，將構成潛在的景觀影響。由於鐵路以地底為主，故此視覺影響主要來自通風樓、停車側綫及維修設施等地面建築物。

4 周圍環境的主要元素

4.1 現存及計劃中感應強的地方

以下列表列出可能受此工程項目影響的主要感應強的地方及自然環境中的敏感部份。此表只列出部分敏感受體，在環評階段會進行覆檢。

表 4.1 300 米內的主要敏感受體

類別	敏感受體
住宅樓宇發展	凱旋門、漾日居、帝柏海灣、近欣翔道計劃興建的住宅項目、港景峰、沿文昌街的住宅樓宇、富榮花園、柏景灣、富昌邨、港灣豪庭、油麻磡村、秀山樓、謝屋村、七星崗村、攸潭尾村、加州豪園及在和生圍擬建的住宅
教育機構	油麻地天主教小學、香港管理專業協會李國寶中學、聖公會聖安德烈小學、聖公會聖馬利亞堂莫慶堯中學、德貞女子中學、聖瑪加利男女英文中小學、英華書院、保良局唐乃勤中學、荃灣信義學校及錦田蒙養公立學校
表演場地	擬建的西九龍文化區的表演場地
水域	維港沿岸水域、流入錦田河的河流及溝渠、及位於和生圍及米埔的魚塘
自然保育價值的地區	大帽山郊野公園、城門郊野公園、林村郊野公園、米埔濕地、在和生圍鄰近的農地和草地及米埔拉姆薩爾濕地
文化遺產地點	米埔、牛潭尾、圓山及七星崗考古遺址，及荔枝角醫院

5 環境保護措施及對環境的其他影響

5.1 減少環境影響的可行措施

減少環境影響的可行措施概述如下，這些措施將會在環境影響評估階段中作進一步檢討。

5.1.1 施工階段

空氣質素

《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》中訂明的標準抑制塵埃技術應足以控制塵埃對附近易敏感受體造成的影響。在採用這些緩解措施下，建造工程塵埃所帶來的影響能減至可接受的程度。

噪音

在施工階段將因應需要採納措施控制噪音影響，包括一般工地措施控制噪音影響，如把嘈吵的機器設置在遠離易受噪音影響的地方；在機械裝置上加設減聲器、減音器及隔音屏障；定期維修機械裝置；以及減少同時使用的機器數目。

水質

在施工階段將會根據《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則－建築工地的排水渠》（專業守則 1/94）實施多項水質影響緩解措施，例如設置排水設施以控制工地徑流；裝設車輪清洗設施；提供適當的洗手間設備；以及制定全面的廢物管理程序。

廢物處理

控制廢物的緩解措施包括良好的工地管理措施；把廢物分類及分隔，以備循環再用或棄置。在詳細設計階段將進行評估，以及研究物料循環再用的機會及棄置的地點。

風險

在環境影響評估階段中，將評估及考慮使用爆炸品作鑽爆隧道方法建造時，所帶來的潛在風險，以制訂有關的緩解措施。

生態

在施工期間會盡量避免對生態造成影響，及制訂適當的緩解措施，以緩解工程項目所引致的潛在影響。

漁業

在施工期間會採取適當的建築工地管理守則，以避免因河道污染而引起的漁業影響。

文化遺產

在環評期間將評估此項工程對文化遺產的潛在影響及所需的緩解措施。

土地污染

土地污染的程度及所需的補救方法將取決於環境影響評估階段相關的勘探及評估的結果。工程項目只會聘用持牌的廢物收集公司收集及運送需要棄置的受污染物，而運送車輛亦會妥善覆蓋，以防產生塵埃，同時車身及尾板均被封妥，以防滲水。

景觀及視覺影響

下列概述一些在施工階段所建議實施的景觀及視覺緩解措施：

- i) 盡量減少臨時工地面積以避免對鄰近景觀造成影響；
- ii) 避免影響已成長的樹木，並建議僅在無可避免的情況下才進行移植，及別無他法時才砍伐樹木；
- iii) 為任何受工程影響的公眾休憩地方設置臨時休憩地方；
- iv) 控制晚間燈光；及
- v) 豎立裝飾圍板。

這些建議的可行性會根據環境影響評估所得的詳細結果而決定。

5.1.2 營運階段

噪音

採用適當的軌道設計，可以紓緩由地層傳遞的噪音。從空氣傳遞的鐵路噪音及固定機器產生的噪音則將會採用適當的噪音控制方法去減低，如裝置減聲器、吸音百葉簾及低噪音的機器。

生態

在環境影響評估程序中將會建議適當的緩解措施，以緩解發展此工程項目所引致的潛在生態影響。

景觀及視覺

營運時將實施景觀及視覺緩解措施，如移植樹木、修復工地、種植樹木緩衝區、及採用融入附近環境的設計，以盡量減少此項目工程的地面建築物所帶來的景觀及視覺影響。

水質

隧道的排水經收集後會經最近的公共污水管排放。西九龍總站的污水及廢水亦會經最近的公共污水管排放。

因郊區現時並無主要污水管，沿定綫（例如石崗停車側綫）產生的污水及廢水，會收集到貯水池或化糞池，再由領有牌照的承辦商清理。

廢物處理

實施廢物管理措施能減少廢物產生和增加廢物重用及回收的機會。

化學廢料將根據廢物處置(化學廢物)(一般)規例及包裝，標識及存放化學廢物的工作守則，經收集、處理、運送及棄置來處理。

5.2 潛在環境影響的嚴重性、分佈及時間性

預期建造工程將於二零零九年第四季展開，並於二零一五年完竣。空氣、噪音、水質、廢物、生態以及景觀視覺等影響皆是施工期間有潛在問題的事項。預計在採用已證明有效的緩解措施後足以紓緩對環境造成的不良影響。

5.3 環境貢獻

廣深港高速鐵路將會提供來往香港與內地多個大城市的安全舒適及優質高速運輸服務。新鐵路通車後，香港將與珠江三角洲及內地地區有更密切的聯繫。

廣深港高速鐵路將會提供多一個交通系統給公眾選擇。同時，亦減少由車輛造成的噪音及空氣污染問題，為環境作出貢獻。

6 參考以往通過的環境影響評估報告

工程項目並沒有已批准的環境影響評估報告。然而，可以參考研究範圍內相關的報告：

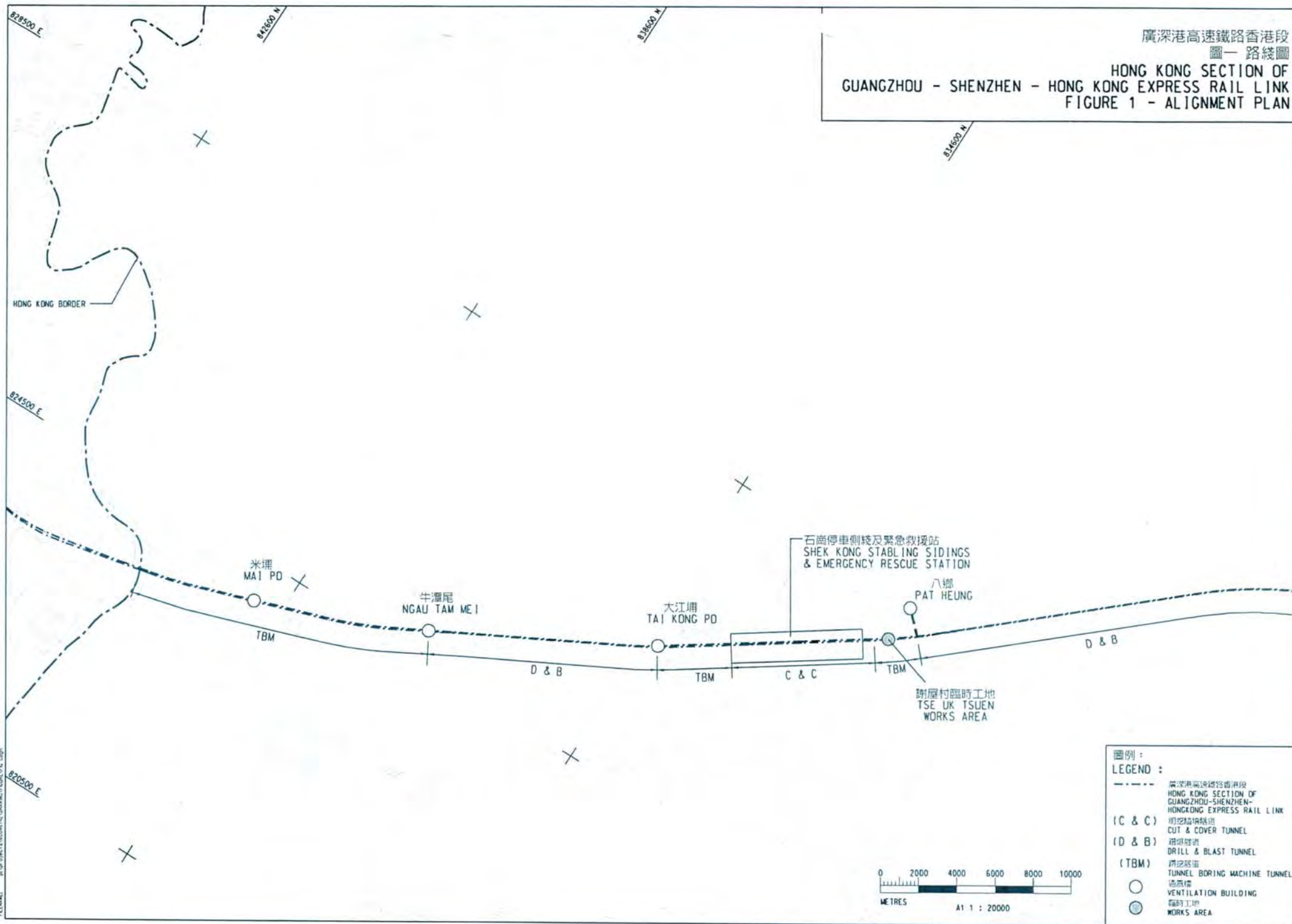
- i) 九鐵落馬洲支綫環境影響評估報告 (EIA-071/2001)
- ii) 九龍南綫環境影響評估報告 (EIA-098/2004)

此外，亦會在環境影響評估程序中參考有可能受工程項目影響的發展項目，及其他在《環境影響評估條例》登記冊上已獲批准的環境影響評估報告。

廣深港高速鐵路香港段

圖一路綫圖

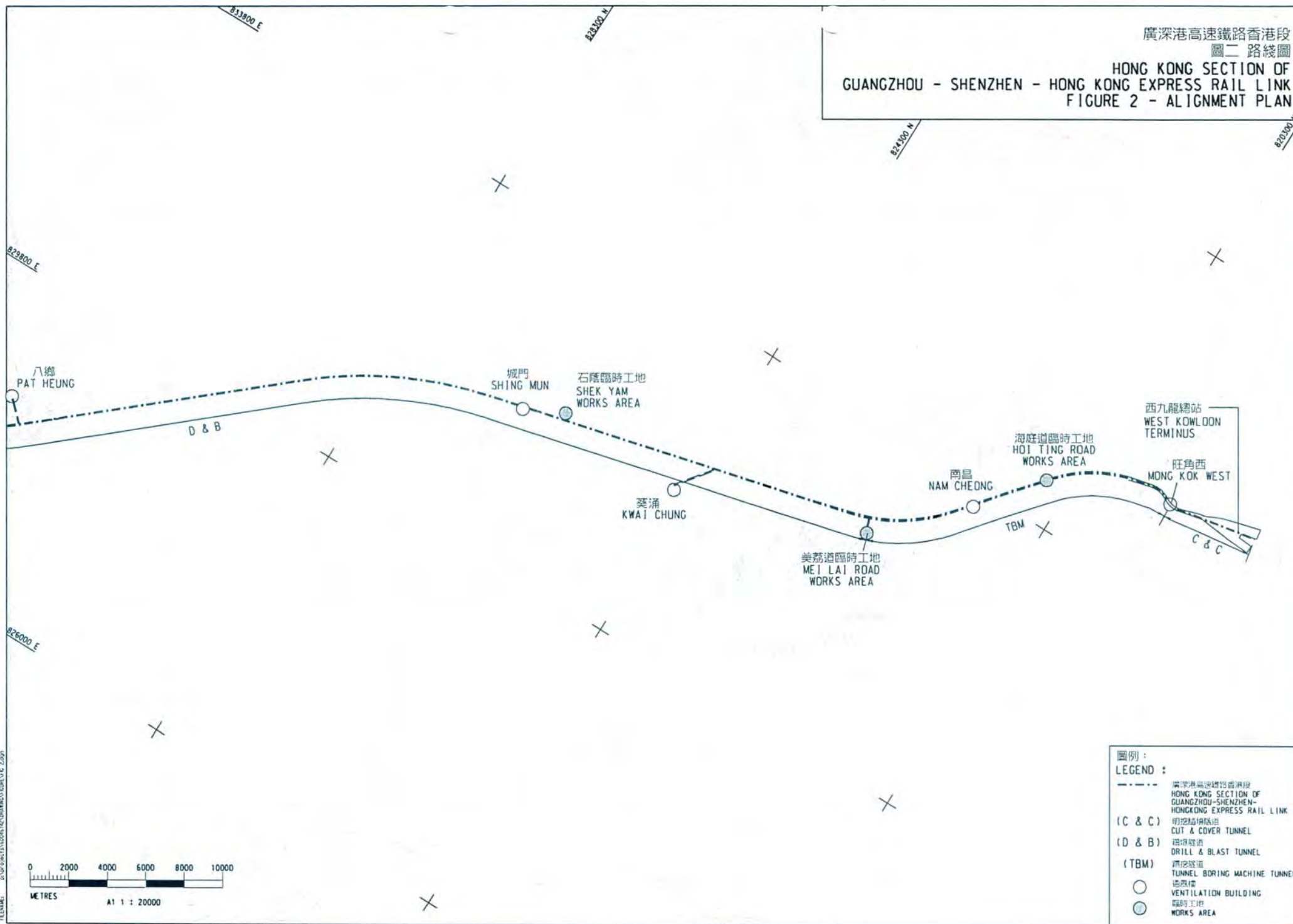
HONG KONG SECTION OF
GUANGZHOU - SHENZHEN - HONG KONG EXPRESS RAIL LINK
FIGURE 1 - ALIGNMENT PLAN

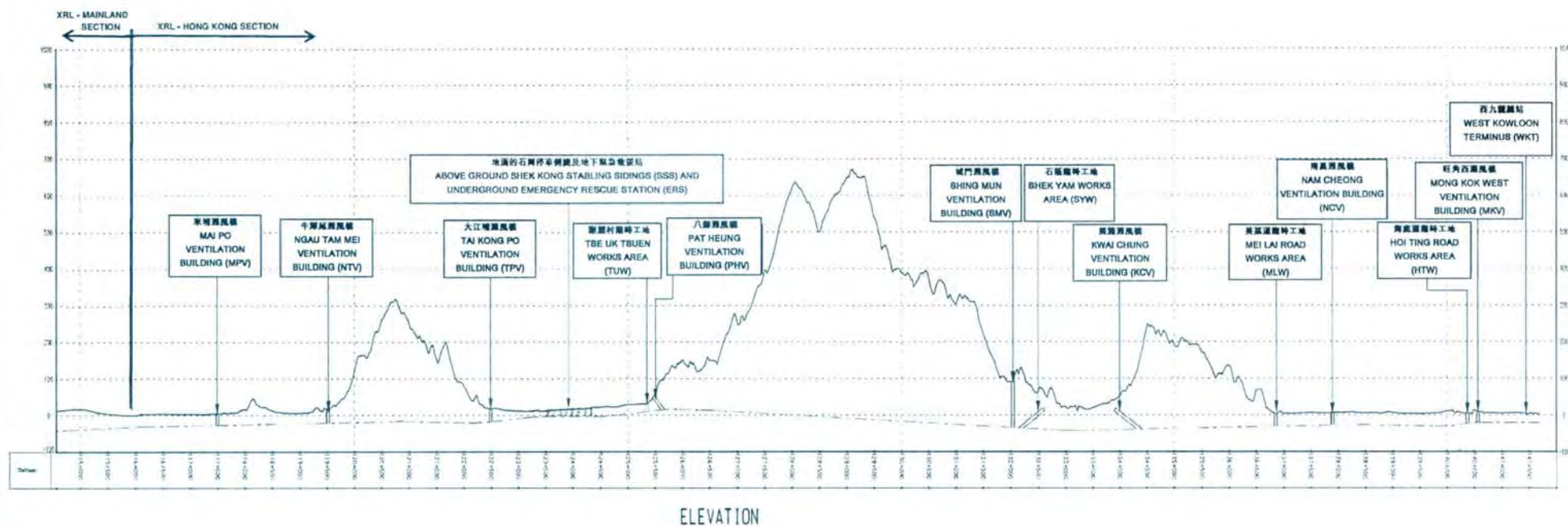


廣深港高速鐵路香港段

圖二 路線圖

HONG KONG SECTION OF
GUANGZHOU - SHENZHEN - HONG KONG EXPRESS RAIL LINK
FIGURE 2 - ALIGNMENT PLAN





廣深港高速鐵路香港段

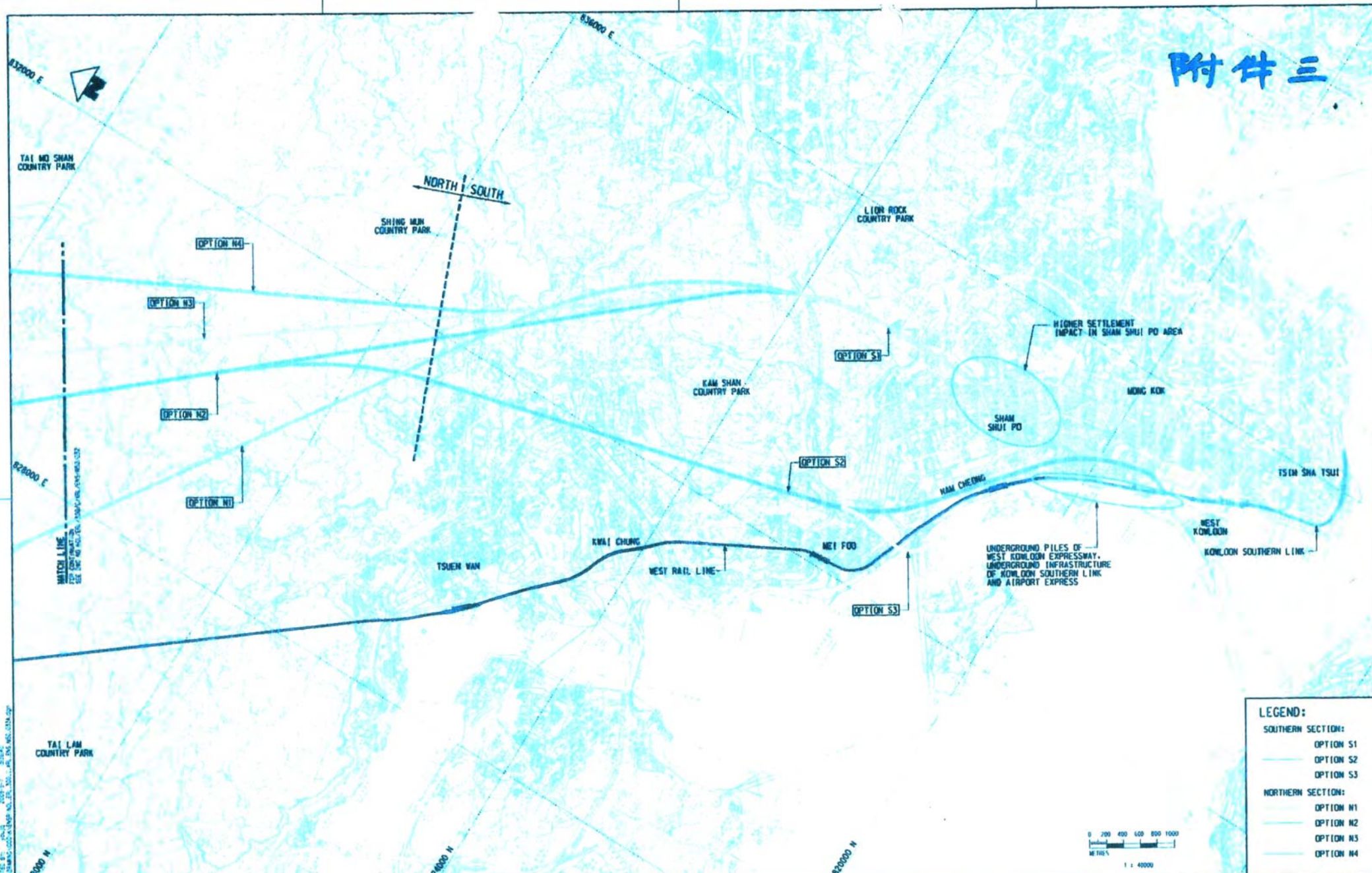
圖三 - 路線縱向切面圖

HONG KONG SECTION OF

GUANGZHOU - SHENZHEN - HONG KONG EXPRESS RAIL LINK

FIGURE 3 - ALIGNMENT VERTICAL PROFILE

附件三



LEGEND:

SOUTHERN SECTION:

- OPTION S1
- OPTION S2
- OPTION S3

NORTHERN SECTION:

- OPTION N1
- OPTION N2
- OPTION N3
- OPTION N4

DEARN	GEM
DE-SCND	TWF
CH-CRED	KCC
APPROVED	PL
DATE	19/AUG./2008

The screenshot shows the MTR Express Rail Link website. The MTR logo is in the top left. The text "EXPRESS RAIL LINK" is centered at the top. Below it, the logos for "ENSR" and "AECOM" are displayed side-by-side. At the bottom, there is a navigation bar with links: "HOME", "ABOUT US", "CONTACT US", "ENSR", "AECOM", "PROJECTS", "SUSTAINABILITY", "CAREERS", and "FAQ".

NOL / ERL-300
ENVIRONMENTAL IMPACT ASSESSMENT
ALIGNMENT OPTIONS OF DEDICATED CORRIDOR

SCALE: 1" = 40000' (AS SHOWN) NOL/ERL/300/C/XRL/ENS/M50/033

[illegible]

附件四

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2008 年 6 月 4 日

總目 706－公路

運輸－鐵路

52TR－廣深港高速鐵路香港段－設計及地盤勘測工作

請各委員向財務委員會建議，把 52TR 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 27 億 8,260 萬元，用以進行廣深港高速鐵路香港段的設計及地盤勘測工作。

問題

我們需要為擬議的廣深港高速鐵路香港段(香港段)進行設計及地盤勘測工作。

建議

2. 路政署署長建議把 52TR 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 27 億 8,260 萬元，用以進行香港段的設計及地盤勘測工作。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. 52TR 號工程計劃的範圍包括－

- (a) 香港段的設計工作，包括與香港段有關的鐵路工程、重置、修葺及改善工程，以及主要基建工程的設計工作；

- (b) 相關的地盤勘測工作、工程監管工作和土力工程研究；
- (c) 對環境、交通、海事、生態、文物和其他相關範疇的影響評估；
- (d) 擬備招標文件和評審標書；
- (e) 顧問費用(用以支付審核香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)提交的設計和評估港鐵公司擬備的工程計劃預算費用所需的開支)；以及
- (f) 由機電工程營運基金提供的服務，包括審核港鐵公司就所有機電裝置提交的圖則，以及就各項機電工程的技術事宜及有關機電工程對工程計劃的影響向政府提供意見。

4. 我們計劃在 2008 年 6 月展開設計工作，在 2009 年年底展開香港段的建造工程，以期在 2014 或 2015 年完成工程。我們會儘快申請撥款興建香港段，以確保工程計劃按上述時間表竣工。

理由

5. 香港段是《鐵路發展策略 2000》¹建議優先發展的鐵路之一，亦是《二零零七年施政報告》所公布的十大基建工程之一。正如《二零零七年施政報告》所承諾，我們的目標是在 2008 年完成香港段的進一步規劃和設計工作，並在 2009 年動工。廣深港高速鐵路會連接香港和廣州，中途站設於福田、龍華和虎門。此外，廣深港高速鐵路亦會成為國家高速鐵路網的一部分。這條鐵路完成後，由香港前往廣州的車程會縮短至大約 48 分鐘。與其他國家高速鐵路連接後，廣深港高速鐵路亦會提供前往廣東省外各大城市(例如北京、上海等)的直接高速火車服務。通過轉乘珠三角城際快速軌道系統，廣深港高速鐵路亦會令旅客前往其他珠三角城市更加便捷。

¹ 《鐵路發展策略 2000》勾劃香港直至 2016 年的擬議鐵路網絡擴展計劃。

6. 香港段包括一條長約 26 公里的鐵路線，設於地底隧道，由西九龍總站為起點，直通皇崗邊界。西九龍總站將設有過境設施。擬議香港段走線圖載於附件。

7. 2008 年 4 月 22 日，行政會議決定在港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式承辦香港段的基礎上，要求港鐵公司推展香港段的進一步規劃和設計。根據服務經營權模式，政府會在基本工程儲備基金下撥款支付興建香港段鐵路及相關輔助基建設施的費用。香港段建成後，港鐵公司會獲批服務經營權以營運該鐵路，並向政府支付服務經營費。因此，香港段會以公共工程項目形式實施。

8. 目前的擬議工程計劃涵蓋鐵路工程、重置、修葺及改善工程，以及主要基建工程等設計工作，包括所有土木、建築、屋宇裝備、機電、訊號和控制工程。此外，我們亦會對環境、交通、海事、生態、文物和其他相關範疇進行影響評估，以確定工程計劃所帶來的影響和須進行的紓減措施。我們會委託港鐵公司進行擬議工程。

9. 根據政府和港鐵公司就這類委託議定的原則，委託方(就這項工程計劃來說，即「政府」)會根據經可核實採購程序確定的價格，支付實際費用。受委託方(就這項工程計劃來說，即「港鐵公司」)就香港段提供的管理和監督服務所需開支，則以間接費用支付。

10. 在詳細設計階段，我們會委聘獨立顧問，就香港段項目的建設費用預算(包括間接費用)，制定審核和監管機制。

對財政的影響

11. 按付款當日價格計算，估計香港段的設計和地盤勘測工作所需費用為 27 億 8,260 萬元(見下文第 12 段)，分項數字如下－

	百萬元
(a) 委託港鐵公司進行以下項目	2,325.0
(I) 鐵路工程、重置、修葺 及改善工程，以及主要 基建工程的設計工作	1,753.0

百萬元

(i) 土木工程	1,064.0
- 隧道及相關構築物	596.0
- 總站	372.0
- 緊急救援站和車廠	96.0
(ii) 上述設施的建築工程	167.0
(iii) 上述設施的屋宇裝備	100.0
(iv) 機電工程(包括牽引動力系統、軌道工程和列車等)	300.0
(v) 有關鐵路運作和通訊的訊號和控制工程	72.0
(vi) 其他研究(包括消防工程、營運及環境影響評估研究)	50.0
(II) 有關隧道和地基工程的地盤勘測及土力工程研究	86.0
(III) 委聘顧問公司協助進行土地行政工作	156.0
(IV) 付予港鐵公司就工程計劃進行規劃和管理，以及港鐵公司經常費用和管理開支的間接費用 ²	330.0

² 項目(IV)包括但不限於港鐵公司專責管理隊伍及總部就支援這項工程計劃所需的員工開支；專責管理隊伍及顧問的辦公室及設施費用；以及公司費用(例如法律、財政、人力資源、公關、運作支援、保險、公司管治和其他有關間接成本)。

	百萬元
(b) 顧問費	57.0
(I) 審核港鐵公司擬備的設計、評估工程計劃預算費用，以及就建設費用預算制定審核和監管機制	33.0
(II) 機電工程營運基金收費	24.0
(c) 應急費用	<u>235.5</u>
	小計 2,617.5 (按 2007 年 9 月價格計算)
(d) 價格調整準備	<u>165.1</u>
	總計 2,782.6 (按付款當日價格計算)

12. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2007 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2008-2009	610.3	1.02575	626.0
2009-2010	1,464.4	1.06293	1,556.6
2010-2011	<u>542.8</u>	1.10545	<u>600.0</u>
	<u>2,617.5</u>		<u>2,782.6</u>

13. 我們按政府對 2008 至 2011 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。我們會以總價形式委聘顧問進行上文第 11 段(b)(I)項所述的工作。由於顧問合約期超過 12 個月，合約會訂定可調整價格的條文。

14. 香港段的擬議設計及地盤勘測工作不會引致任何的每年經常開支。

公眾諮詢

15. 我們在 2008 年 5 月 2 日諮詢立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會(下稱「小組委員會」)。委員對工程計劃的擬議設計及地盤勘測工作沒有異議，但要求當局提供補充資料，內容包括鐵路項目的財務釐定安排。我們會儘快提供有關資料。

對環境的影響

16. 香港段屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，當局須就工程的施工和鐵路運作申領環境許可證。港鐵公司會進行環境影響評估研究，以便仔細探討工程計劃對環境可能造成的影響。港鐵公司會根據《環境影響評估條例》的規定，呈交環境影響評估報告予環境保護署署長審批，包括公開評估報告，以徵詢公眾人士和環境諮詢委員會的意見。

17. 擬議的設計及地盤勘測工作只會產生極少量的建築廢物。我們會規定港鐵公司全面研究如何在日後進行香港段建造工程計劃時，盡量減少產生建築廢物，並盡可能再用／循環使用建築廢物。

對文物的影響

18. 擬議的設計及地盤勘測工作不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。我們會在進行設計及地盤勘測工作研究時探討香港段會否影響任何文物地點。

土地徵用

19. 擬議的設計及地盤勘測工作無須徵用土地。

背景資料

20. 2007年1月5日，我們向小組委員會匯報擬議香港段的最新進展。我們告知小組委員會，隨着行政會議2006年1月的決定，我們已要求九廣鐵路有限公司(下稱「九鐵公司」)進行擬議香港段的進一步規劃工作。此外，我們亦告知小組委員會，九鐵公司會研究香港段最新的載客量預測、財務可行性、對經濟的影響和初步地盤勘測工作，以期在2007年向政府提交擬議香港段研究報告。

21. 行政長官在2007年8月2日舉行的粵港合作聯席會議第十次會議後，公布香港段將採用專用通道方案。

22. 2008年4月22日，行政會議決定在港鐵公司日後會獲邀根據服務經營權模式承辦香港段的基礎上，要求港鐵公司推展香港段的進一步規劃和設計。香港段的進一步規劃和設計的費用會由政府支付。

23. 2008年4月，我們把**52TR**號工程計劃提升為乙級。

24. 擬議的設計及地盤勘測工作不涉及任何移走或種植樹木建議。

25. 我們估計為進行第3段所述工程而開設的職位約有810個(120個工人職位和另外690個專業／技術人員職位)，共提供14 500個人工作月的就業機會。

運輸及房屋局

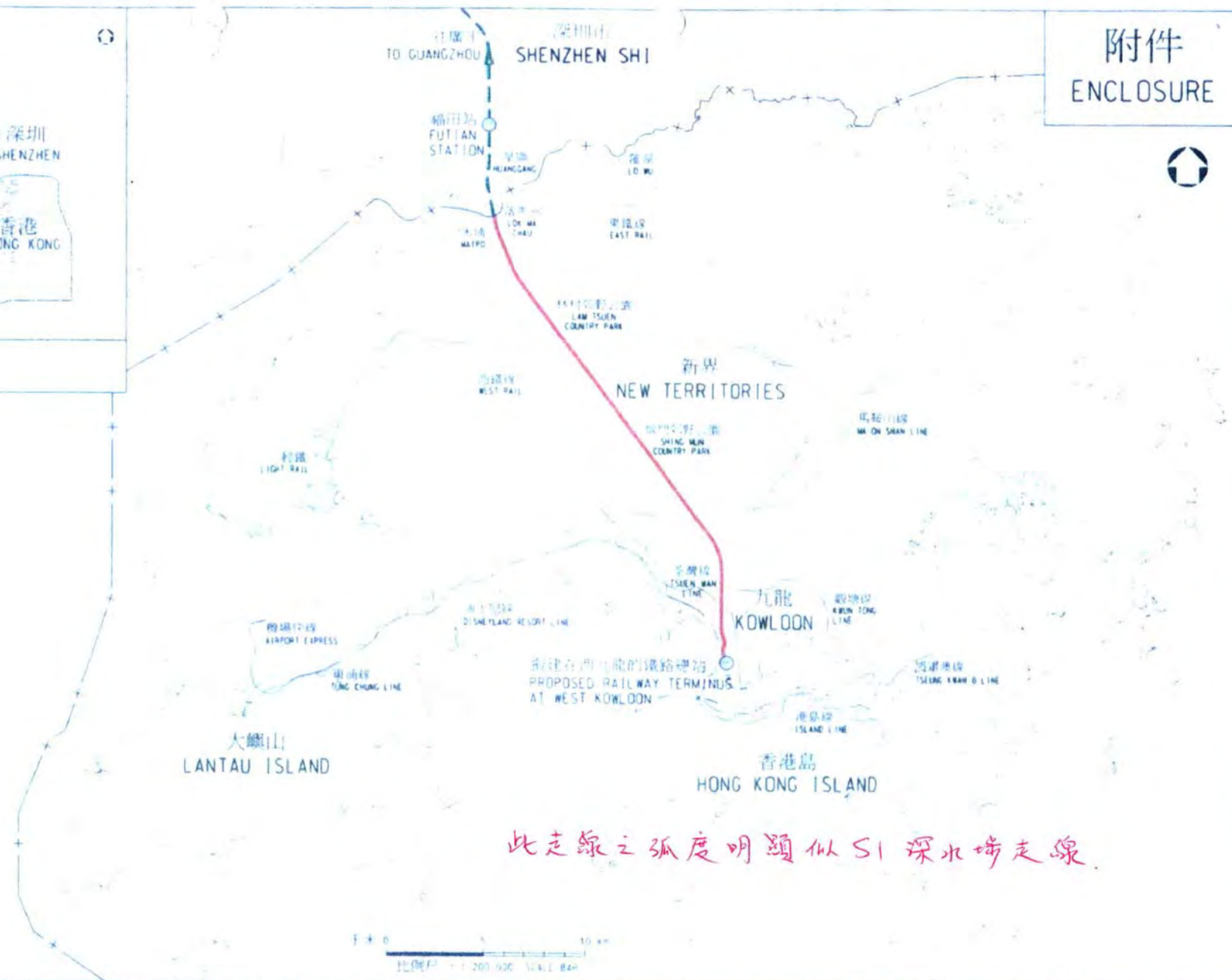
2008年5月

附件 ENCLOSURE



索引圖
KEY PLAN

- 圖例
LEGEND
- 特別行政區界
BOUNDARY OF SPECIAL ADMINISTRATIVE REGION
 - 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE
 - 擬建廣深港高速鐵路香港段
PROPOSED HONG KONG SECTION OF THE GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK
 - 擬建廣深港高速鐵路內地段
PROPOSED MAINLAND SECTION OF THE GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK



此走線之弧度明顯似S1深水埗走線



drawing title

工務計劃項目第52TR號
廣深港高速鐵路香港段 設計及地盤勘测工作
WP ITEM NO. 52TR
HONG KONG SECTION OF GUANGZHOU-SHENZHEN-HONG KONG EXPRESS RAIL LINK - DESIGN AND SITE INVESTIGATION

設計 designed	審核圖號 drawing no.
繪圖 drawn Y. M. LAU, TOC/IRP	HRWXRL001-SP0001
校核 checked Esther TUNG, E/RLI	版權所有 版權保留 COPYRIGHT RESERVED
批准 approved W. T. MA, SE/ER/131	鐵路發展辦公室 RAILWAY DEVELOPMENT OFFICE
	路政處 HIGHWAYS DEPARTMENT

HRWXRL001-SP0001.DGN

Table 2.3 Alignment Options

Option	Approx. Length (km)	Description
<i>Southern Section</i>		
S1 (Base Scheme)	9	The southern alignment starts at West Kowloon, passing beneath Jordan Road, Kowloon Southern Link, Hoi Wang Road, Cherry Street, West Kowloon Corridor, Tai Kok Tsui, densely populated areas of Sham Shui Po and Cheung Sha Wan, beneath Lion Rock Country Park and Kowloon Byewash Reservoir
S2	10	A new alignment for the southern section adopting a westerly alignment through Kowloon, beneath Tai Kok Tsui, Nam Cheong, avoiding the need to pass under the developed area of Sham Shui Po
S3	11	A new alignment for the southern section running along Lin Cheung Road and turn further west after passing Nam Cheong Station and then turn east sharply after passing the proposed Lai Chi Kok DSD Transfer Scheme to Po Lun Street. After leaving Po Lun Street, the SW2 alignment goes north and follows the route of SW1 heading to Futian.
<i>Northern Section</i>		
N1 (Alternative Scheme)	21	This scheme, from Shing Mun trends west to follow an alignment parallel with West Rail before trending north, adjacent to the San Tin Highway and the boundary crossing
N2	13	A northern alignment located 500m to the west of the PPFS Base Scheme to place the ERS facility in land zoned for agriculture use
N3 (Base Scheme)	17	This scheme provided north passing across the middle of the Kam Tin Valley, under Lam Tsuen Country Park, through Ngau Tam Mei to the boundary
N4	14	A northern alignment located east of the PPFS Base Scheme minimizing the length of soft ground tunnelling with the tunnel alignment within rock

Evaluation of Alignment Options

- 2.33 Based on criteria developed in **Table 2.2**, evaluation of each alignment option was conducted. A summary of options assessment are presented in **Table 2.4**.

Table 2.4 Evaluation of Alignment Options in Preliminary Design Study

Criteria	Alignment Option						
	Southern Section			Northern Section			
	S1 (Base Scheme)	S2 ⁽¹⁾	S3	N1 (Alternative Scheme)	N2 ⁽¹⁾	N3 (Base Scheme)	N4
Engineering Factors							
Implementation Programme	Not assessed	Not assessed	Not assessed	Significantly greater length of tunnel, requiring longer construction period of about 70 months	Construction period of about 64 months	Construction period of about 76 – 82 months	Construction period of about 64 months
Operations safety, flexibility and maintainability	Not assessed	Not assessed	Not assessed	Access for fire fighting and escape for evacuation is more difficult due to the deeper ERS	- Better performance with the ease of fire fighting for an open box ERS - Dual access from Kam Tin Road and Kam Sheung Road	Better performance with the ease of fire fighting for an open box ERS	Difficult in fire fighting due to only part of the box ERS open
Constructability	- High risk of deep weathering material in Sham Shui Po areas - Deep alignment with complex tunnelling issues - High risk of extensive ground improvement works in urban Kowloon	- Lower risk of deep weathering - Complex interface with Lai Chi Kok Interchange	- High risk for intervention for TBM maintenance at high air pressure of above 3.4 Bar - Difficult to construct for alignment under a lot of foundations and existing railway lines	- Extensive soft/mixed ground tunnelling - Complex to construct and higher construction risk	- Moderate soft ground tunnelling - Complex to construct and higher construction risks	- Moderate soft ground tunnelling - Complex to construct and higher construction risks	- Relatively less soft ground tunnelling - Less complex to construct and lower construction risks
Land Acquisition	Acquire Land for permanent ventilation buildings	Acquire Land for permanent ventilation buildings	Acquire Land for permanent ventilation buildings	- Mainly agricultural land - Some structures affected	- Mainly agricultural land - Fewer structures affected	- Mainly open storage - Some structures affected	- Mainly open storage - Slightly fewer structures affected

MTR Corporation Limited

Criteria	Alignment Option						
	Southern Section			Northern Section			
	S1 (Base Scheme)	S2 ⁽¹⁾	S3	N1 (Alternative Scheme)	N2 ⁽¹⁾	N3 (Base Scheme)	N4
	• Very few business to be affected • No private land required	• Very few business to be affected • Only one CLP spare equipment building to be resumed	• Very few business to be affected • No private land required				
Environmental Factors							
Ecology	Not anticipated	Not anticipated	Not anticipated	Potential impact on: • natural ecologically important stream KT12⁽²⁾ and surrounding Greater Painted-snipe habitat at Cheung Po • Wooded area in CA near Tai Wo • Bat roosting site east of Pat Heung Maintenance Centre	Potential impact on: • Wooded area within/immediately outside Conservation Area (CA) near Tse Uk Tsuen • Stream and agricultural habitats in Shek Kong	Potential impact on: • Fung Shui Wood of high ecological values near Pat Heung Temple (a graded building)	Potential impact on: • Wooded area in Conservation Area near Chuk Hang and Lam Tsuen Country Parks • Ha Che Egret stream habitats
Environmental Considerations	• Insignificant visual impact from ventilation buildings and terminus by proper architectural	• Insignificant visual impact from ventilation buildings and terminus by proper architectural	• Insignificant visual impact from ventilation buildings and terminus by proper architectural	• Insignificant visual impact from ventilation buildings and Stabling Sidings by proper architectural design • Potential impact on	• Insignificant visual impact from ventilation buildings and Stabling Sidings by proper architectural design • No known direct	• Insignificant visual impact from ventilation buildings and Stabling Sidings by proper architectural design • Landscape impact	• Insignificant visual impact from ventilation buildings by proper architectural design • No known direct impact on cultural

MTR Corporation Limited

Criteria	Alignment Option						
	Southern Section			Northern Section			
	S1 (Base Scheme)	S2 ⁽¹⁾	S3	N1 (Alternative Scheme)	N2 ⁽¹⁾	N3 (Base Scheme)	N4
	design	design	design	Ho Pui Archaeological Site • Cumulative impact from sharing with existing West Rail Infrastructures	impact on cultural heritage	on Fung Shui Wood of high values near Pat Heung Temple • Potential impact on Pat Heung Sheung Tsuen Archaeological Site	heritage • Landscape and visual impact from stabling sidings due to substantial alteration of natural landform
Other Factor							
Avoidance of issues/constraints	-	• Tunnelling in congested Sham Shui Po avoided	-	• Reduction of land take by using existing West Rail land but affecting densely populated area	• Avoidance of locating ERS and SSS in densely populated area	•	• Tunnelling impact on above ground structures minimised • Soft ground tunnelling minimised
Disruption to the Community	• Higher structural impacts	• Lower structural impacts	• Higher structural impacts	• Approximately 370 number of households affected • Few businesses affected	• Approximately 150 number of households affected • Some businesses affected	• Approximately 340 number of households affected • Higher number of businesses affected	• Approximately 230 numbers of households affected • Higher number of businesses affected

Note:

(1) The preferred alignment options are highlighted for easy reference.

(2) KT12 is classified as an Ecological Important Stream (EIS) under *Environment, Transport and Works Bureau Technical Circular (Works) No. 5/2005 "Protection of natural streams/ivers from adverse impacts arising from construction works."*

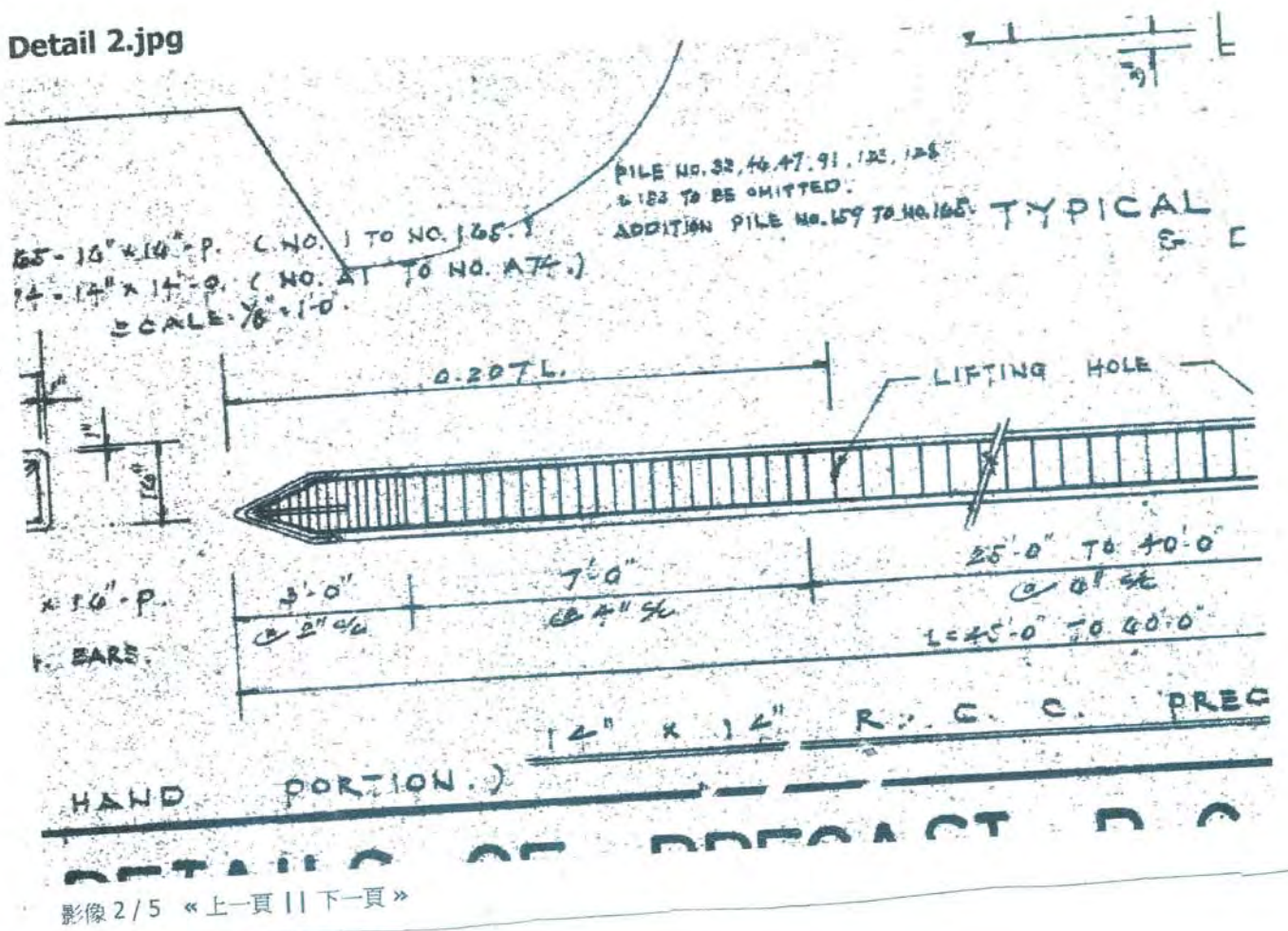
Southern Section

- 2.34 Alignment option S1 (base scheme in PPFS) would require the tunnel to pass below densely populated areas in Sham Shui Po, which is built on soft ground. To ensure the safety of the tunnel and the integrity of the buildings above it, it would be necessary to maintain the tunnel within competent rock. Based on the available site investigation information in the PPFS stage, this option required a deep alignment within rock below the structures. During the PPFS, project specific site investigation was undertaken and the data indicated that the rock head was subject to deep weathering, posing a significant risk. An initial assessment also indicated that settlement from the tunnelling works could impact on over 200 buildings. The dense urban nature of the area restricted access from the surface to undertake underground mitigation works and the deep tunnel alignment posed a significant technical challenge due to the high ground water pressures within the soft ground portion. Construction of this alignment option would require very extensive mitigation measures for ground improvement work in urban Kowloon in order to limit impact to the existing buildings and would have significant impact to construction programme. As such, alignment option S1 is considered inappropriate.
- 2.35 For alignment option S3, this alignment runs along Lin Cheung Road. Stack tunnels configuration will be required to pass through the narrow corridor constrained by existing highways and building foundation on either sides of the road. Deep tunnel of more than 40m below ground will be required. For constructing a deep underground tunnel, intervention of for maintenance of TBM cutter heads at high air pressure of above 3.4 Bar would be required to avoid ingress of groundwater into tunnel. This method would induce higher construction risk and much slower tunnel construction progress rates. In addition, the construction period should be confined after non-operation hours of KSL to avoid potential risk to the passengers of KSL, as such the construction period would be longer and also potential disturbance to the operation of KSL is anticipated on the following day if there is any construction delay. As the extensive infrastructure development and the associated piled foundations along this route would pose a significant constraint on tunnel alignment, alignment option S3 was considered impractical.
- 2.36 Alignment option S2, which runs along the Hoi Wang Road and Sham Mong Road, was preferred over alignment options S1 and S3 as S2 would not be at risk from poor ground conditions, considering that the difficulties of bored tunnelling works deep underground. Furthermore, the possible impact on existing developments in Sham Shui Po could be minimised.

Northern Section

- 2.37 Alignment option N1 (PPFS Alternative Scheme) utilizing the West Rail Depot was not supported from a sustainable development view point. From a social impact perspective, the vacant land adjacent to the existing West Rail Pat Heung Depot is not sufficient to cater for stabling requirements, hence, additional land resumption will be required. Affected areas within the vicinity of the proposed stabling sidings include Tin Sum (Kau Tsuen), Strong Sing Garden, and the estimated number of households affected is approximately 370. From an environmental perspective, the approach tunnels would impose considerable environmental issues adjacent to the portal area in Kam Tin. The associated facilities for this alignment option would also have potential ecological impacts on natural ecologically important stream KT12 and a woodland in Conservation Area (CA) near Tai Wo (portal). In addition, this route would require a longer construction time due to the longer alignment particular for the extended soft ground tunnels.
- 2.38 Alignment option N3 (PPFS Base Case) was not preferred from a sustainable development perspective. This proposal would affect Sheung Tsuen, Cheung Uk Tsuen; and the number of households to be affected was estimated to be approximately 340. Furthermore, the proposed site for stabling sidings would be located within an area of archaeological importance and adjacent to the Pat Heung Temple (a graded building). This alignment would also locate the ERS within an area zoned as "Open Storage, Other Uses". Clearance of the land could have social impact due to the large number of affected households as well as a variety of business and employment opportunities affected within this area. The associated facilities for this alignment option would also have potential

Detail 2.jpg



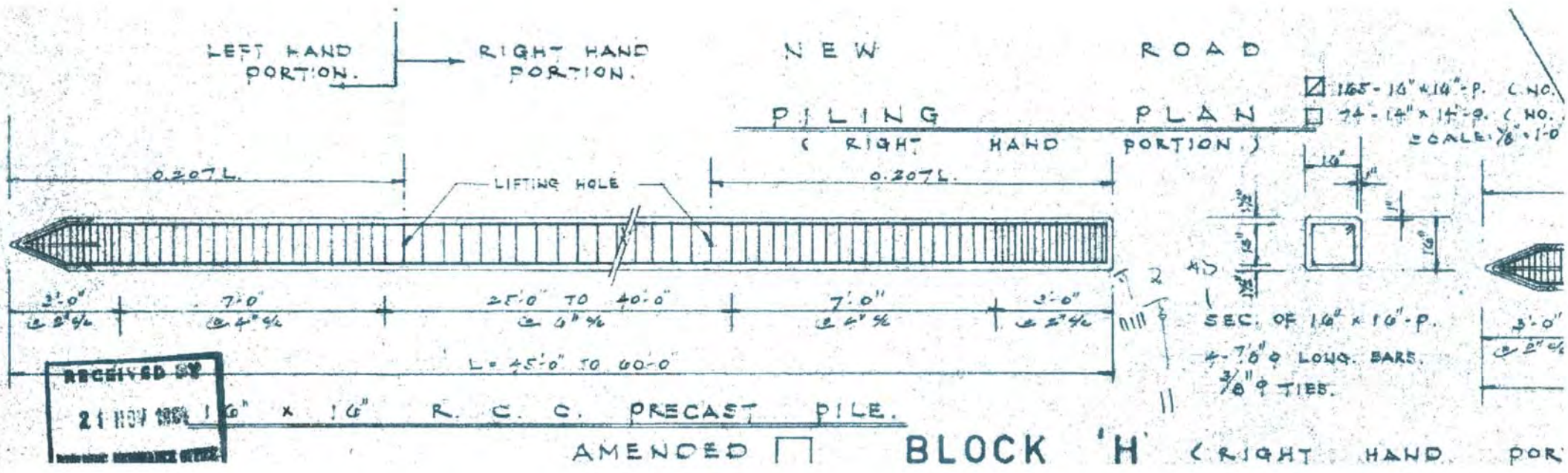
問題 3

$$16" \times 16" = 165 + 144$$

$$14" \times 14" = 74 + 137$$

Depth of piling refer to Detail 1 and Detail 2

Handwritten notes in blue ink, possibly indicating a revision or specific details related to the drawing.



Notes.jpg

NOTE:

1. SECTION OF PILE: 14" x 14" & 14" x 16"
2. ALL CONC. TO BE 1:1:2 MIX. G. A. BY WT.
3. ALL PILES SHALL BE LIFTED AT TWO POINTS.
4. ALL PILES ARE PROVIDED WITH STEEL SPACER FORKS.
5. USE STEEL PILE FRAME.
6. USE SPECIAL STEEL HELMET.
7. USE SPECIAL PLASTIC ROLLEY.
8. USE STEEL FOLLOWER:
WEIGHT = 0.2"
LENGTH = 0.0"
9. WEIGHT OF HAMMER: 5 1/2 TON.

SEC. OF PILE	HEIGHT OF FALL		LAP WITH FOLLOWER	PENETRATION WITH FOLLOWER
	WITH FOLLOWER	WITHOUT FOLLOWER		
14" x 14"	4'-0"	4'-0"	8 BLOW/INCH	4 BLOW/INCH
14" x 16"	4'-0"	4'-0"	4 BLOW/INCH	4 BLOW/INCH

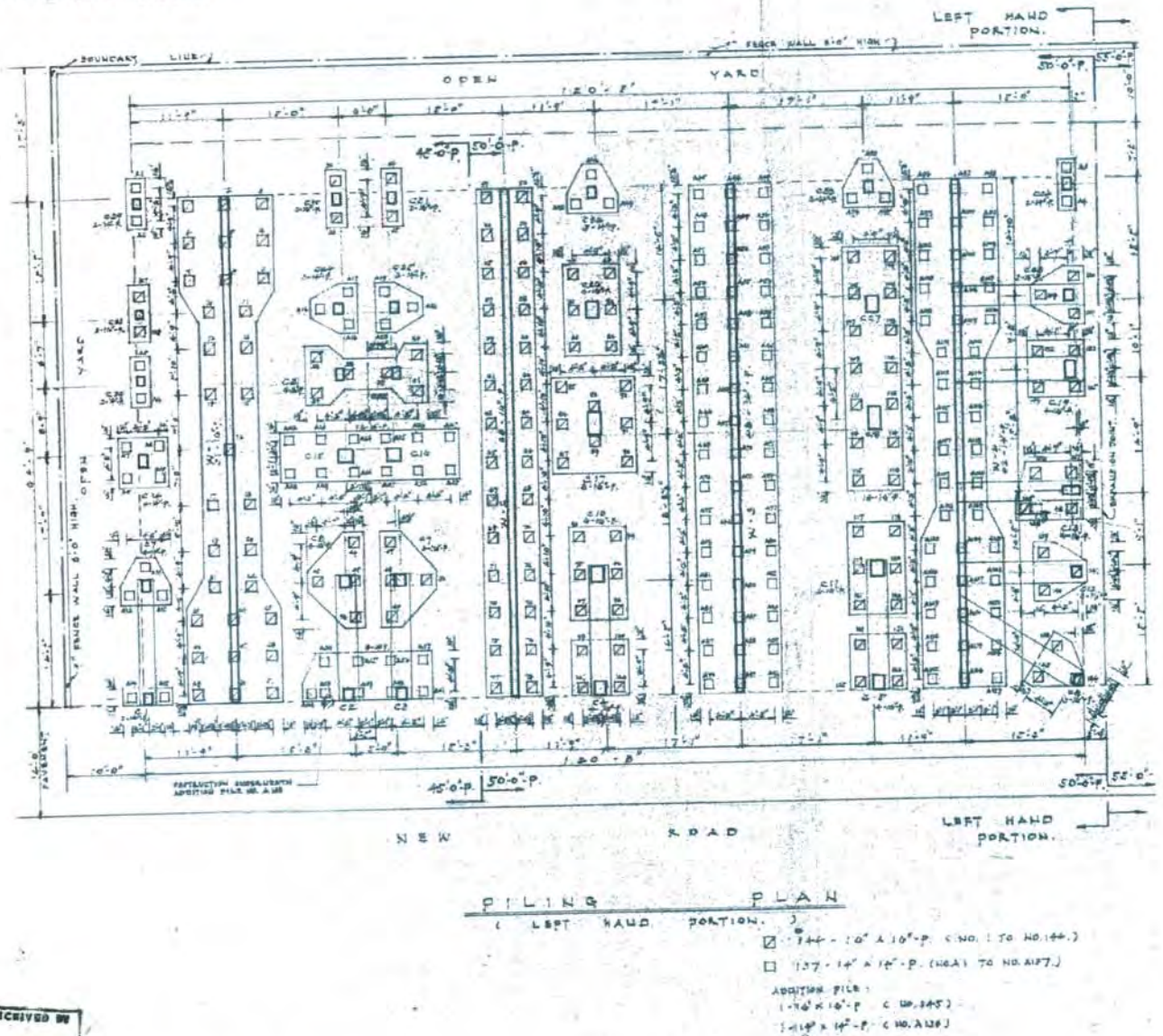
11. SIZE OF AGG. 3/4"
12. FUTURE CUT OFF LEVEL:
1'-0" BELOW GR. FL. LEVEL.
13. 1:1:2 CONC. FOR PILE-CAPE.
14. 2" CONC. BLINDING FOR STRAP BEAM.
15. 2" CONC. COVER TO MAIN REINFORCEMENT FOR
TOP, BOTTOM & SIDES OF STRAP BEAM.
16. 2" CONC. COVER TO MAIN REINFORCEMENT FOR
COLUMN BELOW GR. FL. LEVEL.
17. 3" CONC. COVER TO MAIN REINFORCEMENT FOR
TOP, BOTTOM & SIDES OF FOOTINGS.
18. 1:1:2 CONC. FOR ALL PEDESTALS.
19. SPACING OF PILE:
14" x 14" - 0.24-2.4"
14" x 16" - 0.24-2.9"
20. HEIGHT OF BUILDING: 15'-4"
21. ALL PILES TO BE FOLLOWED DOWN ABOUT 0.0"
BELOW GR. FL. LEVEL.

下載 播放 關閉

影像 3/5 « 上一頁 || 下一頁 »

問題3

Piling (Left).jpg



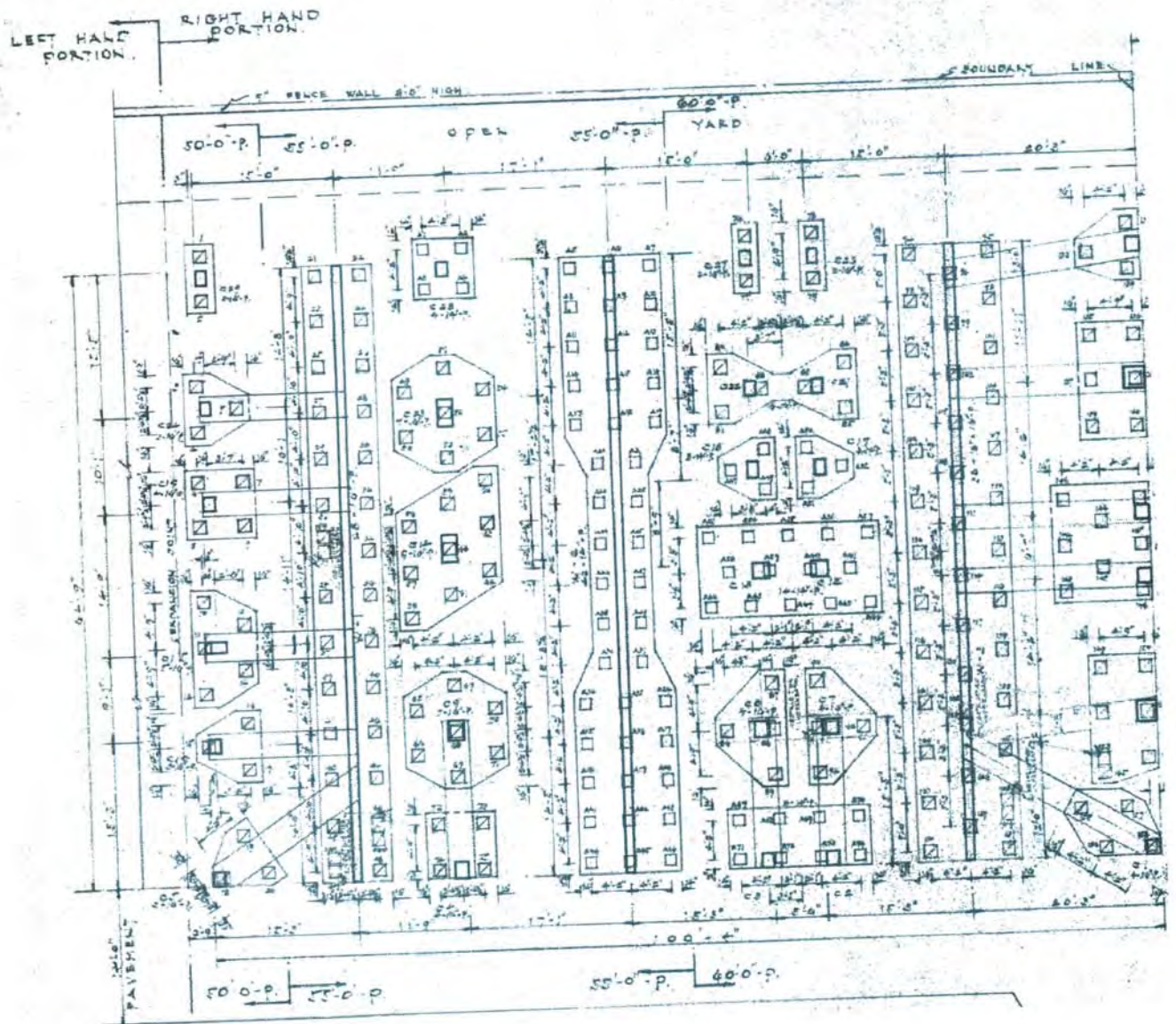
RECEIVED BY
8 AUG 1988

影像 4/5 « 上一頁 || 下一頁 »

下載

問題3

Piling (Right).jpg



影像 5/5 « 上一頁 || 下一頁 »

問題 3

隧道將在中興樓地底之基岩和全風化花崗岩層建造，此類地層比較堅硬且難以壓縮，因此隧道工程不會影響中興樓的結構安全。

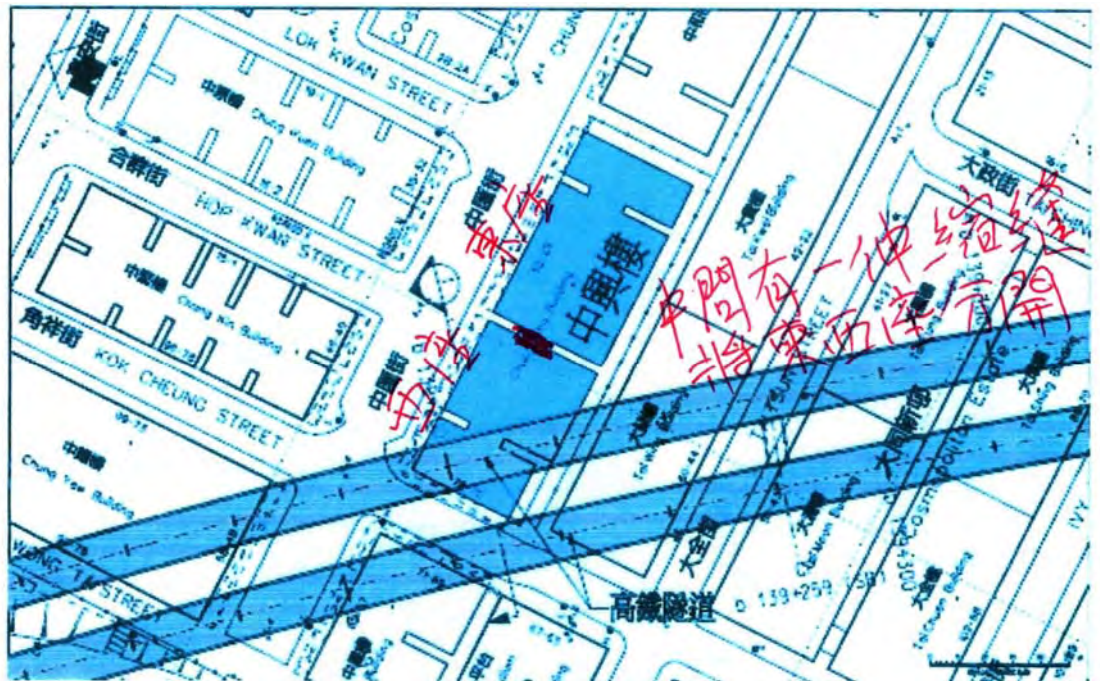


圖2.1 高鐵隧道及中興樓平面圖

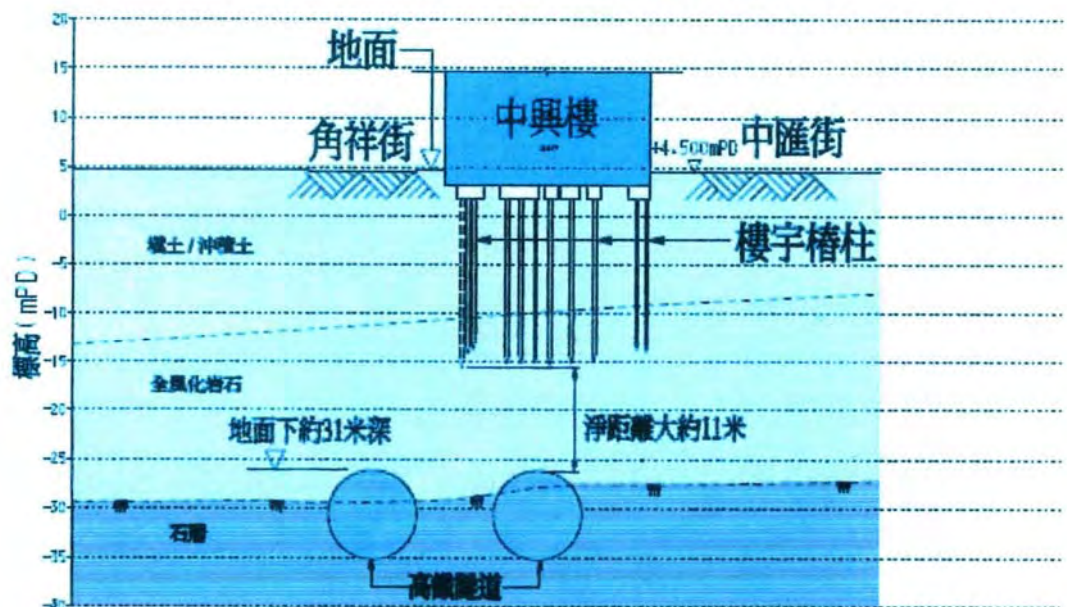


圖2.2 高鐵隧道及中興樓橫地質概況

問題3

第一步

港鐵公司委託了萬匯建築顧問有限公司（簡稱“萬匯”）進行樓宇狀況勘察。萬匯會向受影響單位的業主發出港鐵公司的委託信及勘察工作邀請信，邀請參與施工前樓宇勘察，並有回條供業戶方便回覆萬匯，如業戶對信件及勘察工作有任何問題，可聯絡港鐵公司社區聯絡主任周藹怡小姐（電話：2208 3094）或與萬匯聯絡（電話：2562 7852）

ISS FACILITY SERVICES

客戶編號: ISSC-KRL/00629-0010

項目名稱:
WHOLE OF 1ST FLOOR
TAI FONG BUILDING NO.55 IVY STREET
COSMOPOLITAN ESTATE KOWLOON

服務項目:
實地視察及攝影記錄香港段（高鐵）
施工前樓宇勘察

WHOLE OF 1ST FLOOR TAI FONG BUILDING NO.55 IVY STREET
COSMOPOLITAN ESTATE KOWLOON

為配合廣深港高速鐵路（高鐵）香港段的興建，港鐵公司在工程範圍內，已委託萬匯建築顧問有限公司對毗鄰工程範圍的所有樓宇進行樓宇勘察。測量師會以目視方法，勘察樓宇所有公共及私人地方，並拍攝相片作記錄。有關測量師將會配戴身份證明文件（如下圖），以資識別。

本公司所派測量師會於二〇一〇年二月廿二日至二〇一〇年二月廿三日的上午九時至晚上六時，在該樓宇內進行勘察。如有任何查詢，請致電港鐵公司社區聯絡主任。

查詢及深永珍小姐 周藹怡小姐（電話：2208 3094）
劉翠蓮小姐 林麗萍小姐（電話：2208 3092）

項目傳訊經理
陳錦儀

二零一〇年十月二十日

問題 4

MTR Corporation Limited
香港鐵路有限公司
mtr.com.hk

客戶編號: KPL/2009-0094

敬啟者

廣深港高速鐵路香港段
施工前樓宇勘察

為配合廣深港高速鐵路（高鐵）香港段的興建，港鐵公司在工程範圍內，已委託萬匯建築顧問有限公司對毗鄰工程範圍的所有樓宇進行樓宇勘察。測量師會以目視方法，勘察樓宇所有公共及私人地方，並拍攝相片作記錄。有關測量師將會配戴身份證明文件（如下圖），以資識別。

想請 貴人寫支持是次樓宇勘察，並請測量師進入 貴單位／大廈的範圍內進行樓宇勘察工作。如有任何查詢，請致電港鐵公司社區聯絡主任。

查詢及深永珍小姐 周藹怡小姐（電話：2208 3094）
劉翠蓮小姐 林麗萍小姐（電話：2208 3092）

項目傳訊經理
陳錦儀

二零一〇年十月二十日

廣深港高速鐵路香港段（高鐵）的工程於二〇一〇年年初展開。為記錄樓宇目前的狀況，港鐵公司已委託本公司在毗鄰高鐵工程範圍的所有樓宇進行樓宇勘察。隨函附上港鐵公司的委託書以供參考。

本公司的測量師將會以目視方法勘察樓宇的所有公共及私人地方，並進行視察、拍照、量度及記錄有關勘察。在進行勘察時，測量師會配戴身份證明文件，以資識別。有關的身份證文件樣本的下：