

編號零二零/一七 二零一七年二月二十三日

新沉管鐵路隧道即將鋪放維港 東鐵綫將延伸過海

東鐵綫服務港人超過一百年，在沙田至中環綫(沙中綫)項目中，將包括把這條過百年歷史的鐵路由九龍延伸至香港島。新過海鐵路隧道全長 1.7 公里，十一件大型隧道預製件現已準備就緒，稍後會拖曳至維多利亞港中沉入海床上。沙中綫過海段將於二零二一年投入服務，屆時，東鐵綫乘客將毋須轉綫，便可更直接及便捷地乘搭鐵路的列車服務往返羅湖／落馬洲及金鐘。

新過海鐵路隧道將採用沉管隧道方式興建，這些隧道預製件早於二零一五年中開始，在前石澳石礦場建造，每件預製件長約一百六十米、重約二萬三千噸，預計於本年年中起逐一沉放至維港海床已挖掘的坑道內，在海中進行接駁，構建成為香港第四條過海鐵路隧道。

港鐵公司總經理－沙中綫及機電工程總管李子文先生解釋：「沉管隧道建造方法為沙中綫過海鐵路隧道提供最適切方案，這不但可以克服複雜的海床土質地理環境因素，也可以將現有東鐵綫以最短及最直接的走綫由紅磡站連接至灣仔北，為市民提供更方便的鐵路網絡，貫通新界東北及港島。」

李先生續指：「在進行大型基建工程時，如何盡量減低對公眾的影響，亦是我們的重要考慮。沉管隧道工程只需要在維港內佔用較小的空間，工程期間，對船隻運作及海港活動可能的影響較低。本港現有五條過海鐵路及道路隧道都是以沉管方式建造，可見這是最適合及有效貫通維港的建造方法。」

(轉下頁)

沙中綫建造團隊中不乏擁有豐富經驗的成員，其中港鐵公司建造經理相川文宏先生自一九八六年起加入建造業，過往曾參與香港三條過海隧道工程，對沉管隧道建造工程十分熟悉。他指自己十分榮幸可以把自己過去的經驗和技術，應用到今次的建造工程中：「過去能有如此多機會參與那些極具挑戰性的過海隧道建造工程，感恩之餘，亦成為我的職業生涯中最寶貴的回憶。相隔二十年後的今天，我再次有機會在香港參與建造沉管隧道，令我十分自豪。我定必會竭盡所能，連同我一班團隊同事，一起建設及完善香港鐵路網絡。」

沙中綫過海隧道會將東鐵綫由紅磡站延伸過海，到達香港島連接將來位於灣仔北的會展站以及現有金鐘站，形成「南北走廊」，預計於二零二一年通車。現時往返紅磡及金鐘需時十八分鐘，期間並須轉綫兩次；當沙中綫落成後，將有助紓緩路面和鐵路過海段的繁忙情況，日後乘客往返紅磡及金鐘只須約五分鐘，且中途毋須轉綫。

(完)

關於港鐵公司

港鐵公司在安全、可靠程度、顧客服務和成本效益之表現卓越，被公認為全球首屈一指的鐵路系統。港鐵植根香港，共營運十條客運鐵路綫、一個輕鐵網絡及一條高速的機場快綫，每周日的總乘客量超過 550 萬人次。公司在中國內地、英國、瑞典及澳洲營運的鐵路綫，每天服務的乘客亦達 500 萬人次。此外，港鐵公司在世界各地參與鐵路建造項目，以及提供顧問及承包服務。港鐵公司運用在鐵路方面的專業知識，參與發展與鐵路相關的住宅及商業物業項目，並提供物業管理、商場租賃及管理、車廂及車站內的廣告媒體和電訊服務。

如欲進一步了解港鐵公司，請瀏覽 www.mtr.com.hk。

圖片說明：

1. 沙中綫工程下，東鐵綫將會經新建約 1.7 公里的過海鐵路隧道延伸至香港島。



2. 港鐵公司總經理－沙中綫及機電工程總管李子文先生(左)及建造經理相川文宏先生(右)會致力克服沉管隧道的挑戰，以期盡快完成香港第四條過海鐵路隧道。



3. 沙中綫過海隧道由十一件沉管隧道預製件組成，每件預製件長約一百六十米、重約二萬三千噸。

