

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線工程的最新進展

引言

本文件旨在向委員匯報西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線(截至 2015 年 6 月 30 日)的主要工程進展。

背景

西港島線

2. 西港島線是現有港島線的延線，由上環站起，終點站設於堅尼地城，兩個中途站分別設於西營盤和香港大學，全長約 3 公里(走線圖見附件一)。根據 2009 年的估算，西港島線的建造費用為 154 億元(按 2008 年 12 月價格計算)，而香港鐵路有限公司(下稱「港鐵公司」)在 2014 年 11 月預計西港島線的最新造價為 185 億元(按付款當日價格計算)。

南港島線(東段)

3. 南港島線(東段)是連接港島南北部的新鐵路線，由鴨脷洲海怡半島至金鐘，途經利東、黃竹坑和海洋公園，全長約 7 公里(走線圖見附件二)。南港島線(東段)在金鐘站連接港鐵港島線、荃灣線和日後的沙田至中環線(下稱「沙中線」)。

現有金鐘站會擴建為上述四條鐵路線的綜合車站，為乘客提供完善的轉車安排。根據 2011 年的估算，南港島線(東段)的建造費用為 124 億元(按 2009 年 12 月價格計算)。港鐵公司於 2014 年 11 月表示南港島線(東段)的建造費用已增加至 152 億元(按付款當日價格計算)。由於工程複雜及持續遇到各種不同的困難及挑戰，港鐵公司表示南港島線(東段)項目建造費用的估算，需要進一步上升至 169 億元(按付款當日價格計算)。

### 觀塘線延線

4. 觀塘線延線全長約 2.6 公里，由現時觀塘線油麻地站延伸至新建的何文田站及黃埔站(走線圖見附件三)。根據 2011 年的估算，觀塘線延線的建造費用為 53 億元(按 2009 年 12 月價格計算)。由於工程複雜及持續面對各種不同的困難及挑戰，港鐵公司表示觀塘線延線項目建造費用的估算，需要向上修訂至 72 億元(按付款當日價格計算)。

### **項目推行方式及資助模式**

5. 西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線皆屬現有港鐵公司所擁有鐵路網絡的延伸，因此屬於「擁有權」項目。根據「擁有權」模式，港鐵公司會負責該鐵路項目的融資、設計、建造、經營和維修，並會擁有該段鐵路。政府與港鐵公司分別於 2009 年 7 月就西港島線項目及於 2011 年 5 月就南港島線(東段)和觀塘線延線項目簽訂協議。其中訂明西港島線以 2014 年 8 月為目標通車日期，而南港島線(東段)和觀塘線延線的目標通車日期分別為 2015 年 12 月和 2015 年 8

月。

6. 由於建造鐵路的費用龐大，若單以車費及其他非車費的收益計算，西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線項目在財政上並不可行，因此政府需要向港鐵公司提供資助，以填補項目的資金差額<sup>1</sup>。

7. 政府是以「鐵路加物業發展」模式推展南港島線(東段)和觀塘線延線項目，藉著批出物業發展權，以填補項目的資金差額，原則是批給港鐵公司的土地不應多於填補資金差額所需的土地。就此，政府在 2011 年分別批出黃竹坑車廠及何文田車站的上蓋物業發展權，以推展南港島線(東段)和觀塘線延線項目。

8. 港鐵公司獲批物業發展權，須負責物業發展的全部成本，以及鐵路項目的建築及營運成本。此外，港鐵公司亦須承擔項目融資、鐵路營運、鐵路及物業發展的市場動盪等方面的長遠風險。「鐵路加物業發展」模式的設計理念，是平衡對政府及港鐵公司雙方的風險與效益。由於南港島線(東段)和觀塘線延線屬「擁有權」項目，港鐵公司將會負責承擔鐵路工程延誤所引致的額外開支。

9. 至於西港島線，由於沿線或毗鄰地方缺乏合適土地可供物業發展，因此政府於 2009 年決定向港鐵公司提供 127 億元(按 2009 年 6 月淨現值計算)的非經常補助金，以填補項

---

1 鐵路項目在扣除預計總開支後的預計總收入現值，若少於預期的資本回報，即屬財務上不可行。根據 2000 年地鐵公司首次公開招股時，政府在公開招股章程向投資者確認，港鐵公司的預期資本回報，為該公司的加權平均資本成本加 1% 至 3%。不足之數稱為資金差額。

目的資金差額，並作為政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。

## 鐵路項目相關的「主要基建工程」

10. 為配合西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線的通車，政府亦委託了港鐵公司負責進行有關的「主要基建工程」，包括興建及改善行人和連接設施，以方便市民往返港鐵車站，令新建鐵路能充分發揮其社會及經濟效益。這些「主要基建工程」與鐵路工程同步進行，範圍包括：

### 西港島線主要基建工程

- (i) 在山市街建造一項有蓋行人連接系統，當中包括一座在山市街和石山街交界處的升降機塔和一條單向自動扶手電梯；
- (ii) 一條橫跨薄扶林道連接香港大學百周年校園的行人天橋；以及
- (iii) 在堅尼地城站建造一個專線小巴上落客區。

### 南港島線(東段)主要基建工程

- (i) 在黃竹坑站底層建造公共運輸交匯處、改善海洋公園站及黃竹坑站附近的現有道路網絡；
- (ii) 修建現有一段由海洋公園道至南朗山道的黃竹坑明渠；
- (iii) 建造有蓋行人天橋連接黃竹坑站與鄰近工業區、及有蓋行人天橋連接鴨脷洲邨西面和寶血小學附近的怡南路；以及
- (iv) 建造連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道、及

在鴨脷洲徑和鴨脷洲橋道交界處進行道路改善工程。

#### *觀塘線延線主要基建工程*

- (i) 建造一個以行人天橋、有蓋行人道及行人隧道組成連接何文田站與何文田邨、愛民邨及漆咸道北以南紅磡一帶的行人連接系統；
- (ii) 建造一條與現有行人天橋接合，橫跨漆咸道北，並連接何文田站與蕪湖街的行人天橋；以及
- (iii) 在忠孝街近何文田站建造一個公共運輸設施。

### **工程最新進展**

11. 港鐵公司提交就西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線(截至2015年6月30日)的進度報告分別載於附件四至六。路政署就有關進度報告內容有下列的分析和補充。

#### 西港島線

12. 西港島線連同香港大學站和堅尼地城站已於2014年12月28日通車，而西營盤站(除奇靈里出入口外)亦相繼於2015年3月29日落成啟用。西港島線全線三個車站已開放給市民使用。與西港島線有關的主要基建工程亦已全部完成。

13. 受到早期工程進度影響，奇靈里出入口與第一街及第二街出入口之間的行人隧道仍在建造中。現時正在進行餘下約八米的隧道挖掘工程。由於挖掘過程中遇到不少大石，進度較預期為慢。當挖掘工程完成後，便可展開隧道壁的建造工程。

而出入口的結構及機電工程亦正在進行。由於挖掘進度較預期為慢，港鐵公司在八月初表示奇靈里出入口的完成目標由 2015 年第四季修訂為 2016 年第一季。我們會密切監察工程的進度。

14. 就早前西港島線的三個車站部分地方出現滲水情況，港鐵公司已即時展開修補工程，以減少對乘客的影響。港鐵公司亦就滲水事件進行詳細調查，並向有關部門提交詳細調查報告。報告載述滲水出現在三個車站共 20 處地方，主要在施工接縫地方出現，情況並不嚴重，亦不會影響車站結構以及鐵路運作。報告已獲有關部門接納。港鐵公司會繼續留意車站的情況，如再有滲水出現，會即時進行修補工作。

### 南港島線(東段)

15. 南港島線（東段）的金鐘站擴建工程包括在現時車站東面的夏慤花園地下增設三層，以及建造一段長約 200 米的沙中線越位隧道。增設的三層分別是一層轉車層及兩層月台層；上層月台預留作日後的沙中線使用，而南港島線（東段）月台將位於最底的一層。擴建後的金鐘站將成為一個綜合車站，為沙中線及南港島線（東段）的乘客提供服務。因此，除沙中線越位隧道的建造費用(3.0 億元)由沙中線項目全數支付外，金鐘站的擴建費用會由沙中線和南港島線(東段)項目根據繁忙時段在該車站的預計乘客量以 70:30 的比例分攤。根據 2011 年的估算，由沙中線項目承擔的費用約為 27 億元（按付款當日價格計算），以支付金鐘站沙中線部分的車站建築工程、屋宇裝備工程和機電工程等費用。此外，沙中線項目亦須承擔 3.5 億元以支付金鐘站通風設施供沙中線使用部分的費用，因此沙

中線在金鐘站所需承擔的工程費用共約 33.5 億元（按付款當日價格計算）。港鐵公司在 8 月 12 日告知路政署剛完成的南港島線（東段）金鐘站擴建工程費用檢討顯示，需要上調沙中線項目在金鐘站擴建工程所需承擔的相關工程費用。根據上述的“70:30”攤分比例，沙中線項目所需承擔的相關工程費用需由約 33.5 億元向上調整至約 46.5 億元，增加約 13 億元。路政署會要求港鐵公司提供進一步資料，並會聯同其監察及核證顧問，就港鐵公司提供的預算進行嚴謹的審核。

16. 在建造方面，港鐵公司以明挖回填方式在夏慤花園工地進行挖掘，然後進行車站結構工程。在現有的車站、使用中的隧道和滿佈樓宇地基的地下開挖，在確保施工安全的大前提下，工程面對相當大的挑戰。在挖掘過程中發現實際的岩石節理間距比探土報告中的預計較為疏落，即岩石受風化的程度較預期為少，因而大大增加了挖掘工程的難度。此外，擴建工程亦需要在現有港島線隧道下進行支撐架工程，以便現有隧道的下方可以挖空，讓車站擴建部分能夠與南港島線（東段）及沙中線的月台接通。

17. 港島線隧道支撐架工程的挖掘工序於 2014 年 1 月展開，並以機械方式進行，但挖掘速度及效率極不理想。為了改善挖掘進度，承建商從 2014 年 12 月開始更改挖掘工程所需的臨時支撐架的設計，以擴闊挖掘區內的施工空間，藉此利便挖掘工程的進行。此外，承建商亦於 2015 年 1 月底開始以爆破方式輔助機械挖掘，藉此加快挖掘工序的速度。截至 2015 年 6 月 30 日，支撐架工程的挖掘工程已完成約 89%，而支撐架工程關鍵部分的挖掘工程已於 6 月上旬完成。雖然挖掘進度在過去半年有明顯改善，但仍未能追回滯後的時間，影響到接續進行的車站擴建部分結構工程的進度。而自 2015 年 2 月起，結

構工程的進度雖然已有所改善，但仍未能追回滯後。

18. 由 2014 年 9 月底至 12 月中旬，金鐘夏慤花園工地附近的道路持續封閉，影響了工程車輛進出工地。隨着工地附近的交通情況於 2014 年 12 月 11 日回復正常，夏慤花園工地各出入口於翌日亦恢復正常運作。港鐵公司表示，由於道路封閉的時間相對於南港島線（東段）的整體建造期只屬短暫，相信對項目整體工程進度的影響有限，港鐵公司正與承建商就此方面作出跟進。

19. 連接金鐘站及海洋公園站的南風隧道及其他位於黃竹坑及鴨脷洲的鐵路設施，建造進度雖然出現不同程度的滯後，但不及金鐘站擴建工程的嚴重。港鐵公司於 2015 年年初表示利東站利東邨出入口的工程會由 2015 年下半年延遲至 2016 年上半年才能完成。目前出入口及豎井的結構工程進度較預期輕微滯後，但相信仍然能夠配合目前南港島線（東段）的修訂通車目標。路政署會繼續密切監察該出入口的工程進度，港鐵公司亦因應路政署的關注，定期提供工程進度的資料。

20. 至於上文第 10 段提及政府委託港鐵公司進行的主要基建工程方面，因受現有地下管線較預期複雜影響，位於鴨脷洲橋路接駁鴨脷洲徑的新支路較委託協議中列明的完工日期延遲半年完成，但已於 2015 年 7 月開通。同樣原因，建造黃竹坑站底層的公共運輸交匯處、擴闊香葉道和建造連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道工程，較委託協議中列明的完工日期延遲約三個月完成，預計可於 2015 年第 4 季完成。上述工程的進度不影響南港島線（東段）的開通。

21. 根據港鐵公司在本年 8 月 12 日告知路政署的最新估



算，南港島線(東段)主要基建工程的建造費用<sup>2</sup>會超支約 1.9 億元。路政署會要求港鐵公司盡快提供進一步資料以作檢視。

22. 總體而言，港鐵公司現時仍以 2016 年年底為南港島線(東段)的修訂目標通車日期。要達至此修訂目標，將視乎港鐵公司能否繼續提升金鐘站擴建工程中每一個環節的效率，有效地加快餘下工程的進度。當中，雖然港島線隧道支撐架工程關鍵部分的挖掘工程已於 2015 年 6 月上旬完成，但鑑於承建商仍未能追回金鐘站擴建部分結構工程的累積滯後，路政署已要求港鐵公司交代追回進度的措施。路政署亦已多次要求港鐵公司就其餘工程的施工方案和進度報告的內容作出解釋和補充。港鐵公司因應路政署的要求，定期提供結構工程的進度簡報。路政署會繼續密切監察工程的進度。

### 觀塘線延線

23. 何文田站是一個綜合車站，連接沙中線及觀塘線延線，為這兩條鐵路線的乘客提供服務。因此，沙中線和觀塘線延線兩項工程計劃會根據繁忙時段在該車站的預計乘客量以約 74:26 比率分攤何文田站的建築費用。根據 2011 年的估算，由沙中線項目承擔的費用約為 29 億元(按付款當日價格計算)，以支付何文田站沙中線部分的車站建築工程、屋宇裝備工程和機電工程等費用。港鐵公司在本年 8 月 12 日告知路政署剛完成的觀塘線延線工程費用檢討顯示，沙中線項目所需承擔何文田站的建築費用仍維持在開支估算範圍之內，但政府委託港鐵

---

<sup>2</sup> 根據 2011 年的估算，所需費用為 9.27 億元(按付款當日價格計算)，用以進行南港島線(東段)的主要基建工程。

公司進行的觀塘線延線主要基建工程的建造費用<sup>3</sup>可能出現超支約7千5百萬元。路政署會要求港鐵公司盡快提供進一步資料以作檢視。

24. 觀塘線延線何文田站車站主體結構已於今年5月平頂。而餘下在何文田站西面的隧道結構工程亦於6月大致完成。港鐵公司現正按施工計劃全力進行站內的機電和樓宇設備安裝工程。此外，安裝隧道設備及鋪砌路軌工程亦正在進行。

25. 現正進行中的黃埔站東、西大堂之間的月台隧道挖掘工序仍然是觀塘線延線最關鍵的部分。港鐵公司承建商曾獲環境保護署發出建築噪音許可證，容許承建商在地下月台隧道內進行24小時工作，以趕及今年年中完成月台隧道挖掘工序。雖然港鐵公司進行的實地監控，沒有顯示工作期間發出的噪音超出許可證的規限，但由於接獲居民投訴，基於睦鄰關係，承建商主動將全日24小時進行的挖掘工程，縮短至由早上7時到晚上11時，因而施工時間較預期為短，加上遇上複雜的地質情況，因此挖掘工序的進度較預期緩慢。至於車站的結構工程以及部分接連隧道的結構工序，亦因受到月台隧道挖掘工程影響，進度亦較預期緩慢，預計今年第四季方可完成。

26. 港鐵公司現正透過調整工序、增調人手及機械等措施，以改善滯後的情況。在完成隧道挖掘工序後，餘下工程包括隧道壁、鋪軌、安裝電纜等會隨即展開。

---

<sup>3</sup> 根據2011年的估算，所需費用為8.269億元(按付款當日價格計算)，用以進行觀塘線延線的主要基建工程。

27. 由於何文田站工程早期出現滯後情況，部分連接何文田站的主要基建工程，包括兩段分別橫過佛光街及忠孝街的行人隧道、部分連接至何文田站的行人天橋，以及位於忠孝街近何文田站的公共運輸設施進度亦受影響。此外，在進行以上兩段行人隧道的挖掘工序時，由於遇上複雜的地質情況，引致工程進度稍為滯後，港鐵公司已透過調整工序、增調人手及機械等措施，以改善滯後的情況，現時按施工計劃推展。與此相關的主要基建工程預期會在觀塘線延線通車時同步開放給市民使用。至於未有受何文田站工程影響的主要基建設施部分，包括橫跨漆咸道北、忠義街、常樂街及佛光街的行人天橋以及有蓋行人通道等，預計工程可於今年第三季完成。

28. 路政署現時透過港鐵公司提供的工程進度報告，以及定期與港鐵公司舉行工程進度會議及實地視察，了解項目各方面的實施情況，並與港鐵公司討論及協調相關政府部門以協助港鐵公司解決施工上遇到的問題。路政署曾多次透過工程進度會議及去信港鐵公司，就黃埔站工程進度滯後的情況表示關注，並要求港鐵公司檢討觀塘線延線通車的目標時間表，提供一些主要工序的進度簡報及詳細工作時間表，以及就如何進行施工時間表內餘下的工程作出解釋和補充。港鐵公司因應路政署的關注，定期提供一些主要工序的進度簡報，及透過優化工序、增調人手及機械、以及調整機電和裝修工程等措施，以改善工程的進度。

29. 如上文第 25 段所述，按計劃，東西大堂之間隧道挖掘工序需要 24 小時進行，經考慮居民的意見後，港鐵公司將挖掘工程的施工時間由全日 24 小時縮短至 16 小時(早上 7 時到晚上 11 時)，黃埔站東西大堂之間的月台隧道的關鍵性挖掘工作因此仍未完成。港鐵公司在本年八月初表示視乎黃埔

站月台隧道的進度，觀塘線延線將以 2016 年第三季或第四季通車為目標。根據路政署目前掌握的資料，認為鑑於最關鍵的黃埔站月台隧道挖掘工作未能於今年第二季完成，要於 2016 年年中全線通車的機會相當低。倘若月台隧道結構工程能於今年第三季完成，以及車站的結構工程和部分接連隧道的結構工序能於今年第四季完成，則港鐵公司新修訂的目標通車日期(即 2016 年第三季或第四季)是可行的。路政署會繼續密切監察工程的進度。

## 總結

30. 我們會繼續密切監察西港島線奇靈里出入口餘下工程及各項系統檢測工作的進度，以期奇靈里出入口能在 2016 年第一季啟用。就南港島線(東段)，雖然金鐘站的港島線隧道支撐架工程關鍵部分的挖掘工程已於 2015 年 6 月上旬完成，然而仍未能追回早前出現的滯後，加上建造車站擴建部分的結構工程的累積滯後，港鐵公司需要加快餘下工程的進度，才能達至 2016 年年底通車的修訂目標。按現時評估，南港島線(東段)要於 2016 年年底通車仍存在一定的風險。至於觀塘線延線，由於黃埔站東西大堂之間的月台隧道的挖掘工作未能於今年第二季完成，要於 2016 年年中全線通車的機會十分低，港鐵公司現時將觀塘線延線的目標通車日期修訂至 2016 年第三季或第四季，我們認為如果港鐵公司能於今年第三季完成黃埔站月台隧道結構工程，以及能於今年第四季完成車站的結構工程和部分接連隧道的結構工序，其修訂目標通車日期是可以達至的。無論如何，由於上述鐵路皆屬「擁有權」項目，港鐵公司將會負責承擔鐵路工程延誤對該鐵路項目所引致有關的額外開支。

31. 有關鐵路工程乃具相當規模的大型地下基建工程，在施工階段，不時遇到各種不同的困難及挑戰，而個別工程合約亦難免會出現與原計劃有所偏差的情況。港鐵公司已因應工地實際情況，調整工序，並針對個別工序增加人手和機械，以期克服不同的困難。政府會密切監察工程進度及施工情況，並協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，並因應工程的最新情況，適時檢討通車時間表。

運輸及房屋局

路政署

2015年8月

圖例

LEGEND

- 現有鐵路路線  
EXISTING RAIL LINE
- 西港島線  
WEST ISLAND LINE

附件一  
ANNEX 1

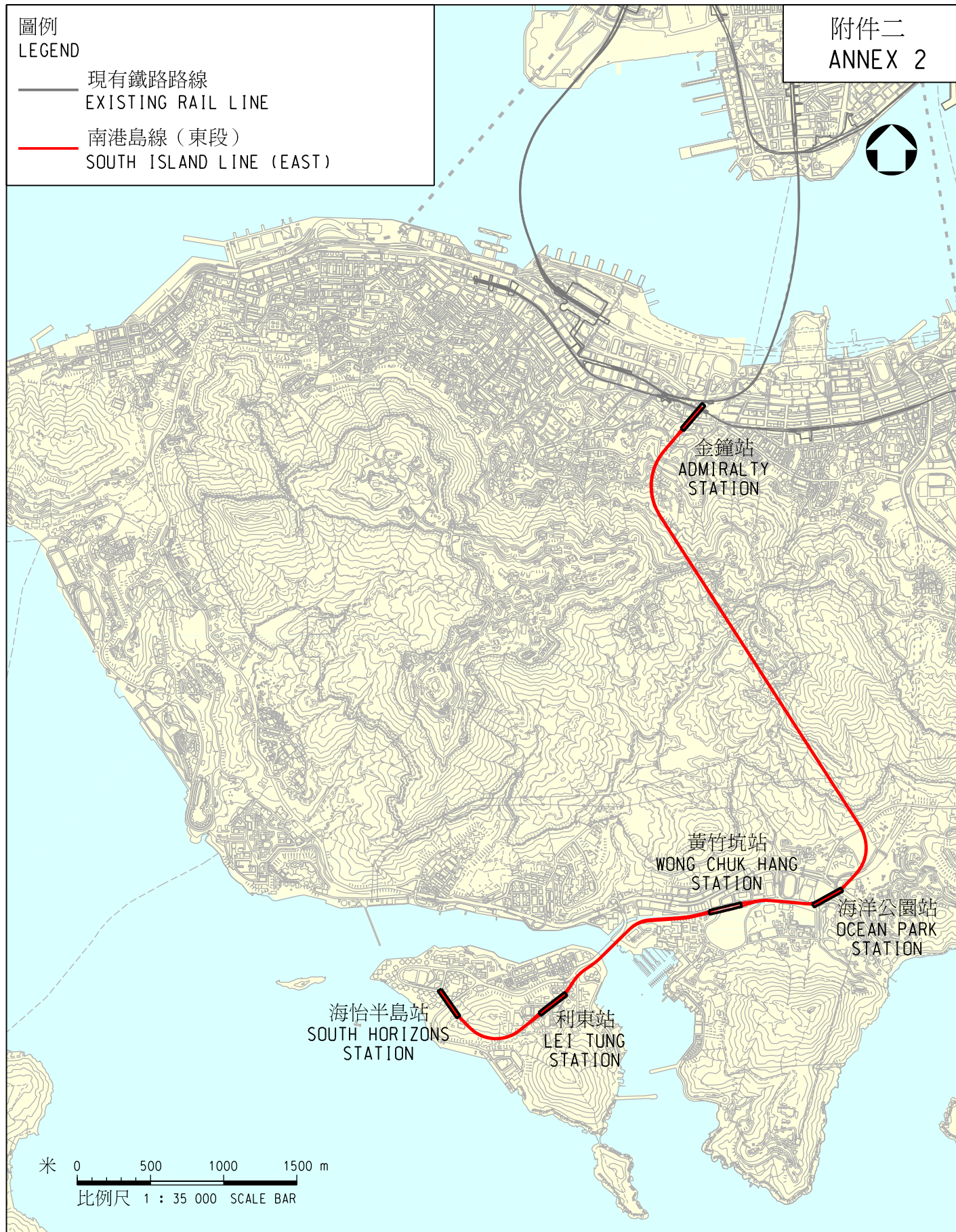
維多利亞港  
VICTORIA HARBOUR



西港島線  
WEST ISLAND LINE

圖例  
LEGEND

- 現有鐵路路線  
EXISTING RAIL LINE
- 南港島線（東段）  
SOUTH ISLAND LINE (EAST)



# 南港島線（東段）

## SOUTH ISLAND LINE (SIL) (EAST)



# 觀塘線延線 KWUN TONG LINE EXTENSION



立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
西港島綫最新進展  
(截至二零一五年六月三十日)

本文件旨在向議員簡介西港島綫的最新進展。

## 背景

2. 西港島綫全長三公里，是現時港鐵港島綫的延綫，由上環站伸延至堅尼地城站，中途設有西營盤站及香港大學站兩個車站。西港島綫提供一個無縫的鐵路服務，由上環站至堅尼地城站的車程需時約七分鐘。

## 西營盤站奇靈里出入口建造工程

3. 香港大學站及堅尼地城站於二零一四年十二月二十八日啟用，而西營盤站亦已於二零一五年三月二十九日投入服務。西營盤站共有六個出入口，除奇靈里出入口外，其餘分別位於皇后大道西、德輔道西、第一街、第二街及般咸道的出入口，已與西營盤站同步投入服務。不過，奇靈里出入口建造工程卻遇到困難，令掘挖工程所需時間比預期長。由於餘下二十米的奇靈里行人隧道遇到相當多的硬石，工程人員需採取額外的措施進行挖掘工程以克服石層狀況。此外，車站出入口結構工程、裝修、屋宇裝備及機電工程同步進行，亦限制了施工用地及令進出工地空間變得狹窄，故工地只能容納小型機器，令工程物料的運送更加困難。基於上述限制，奇靈里出入口現可能於二零一六年第一季啟用。

## 工程最新進展

4. 西營盤站奇靈里出入口的結構工程正繼續進行，連接至第一街及第二街出入口之餘下二十米的行人隧道正進行土層冷凍及隧道挖掘工程，其後將進行隧道壁的建造。此外，該出入口正進

行裝修工程、屋宇裝備及機電工程，包括安裝扶手電梯。

5. 由於奇靈里出入口仍在施工，西營盤站內已設置臨時圍板分隔車站和工地，確保車站運作及乘客不會受到工程影響。

## 列車服務

6. 隨著西港島綫三個新車站投入服務，港島綫服務已西延至港島西區，整體列車服務運作暢順。為照顧乘客對列車服務增加的需求，港島綫已由二零一五年三月二十九日起逐步加強星期五和星期六晚間，以及星期日日間大部分時間的列車服務，每星期增加共六十三班列車。

## 微調及修正

7. 一如以往的新鐵路綫，營運初期都需時磨合及進行微調和修正。港鐵公司密切監察列車服務表現及車站設施，並進行所需的加強措施，將乘客的不便減至最少。

8. 就三個車站早前出現的滲水情況，港鐵公司已進行詳細檢查及即時採取修正措施，包括進行灌漿及將水引導至排水系統，以確保乘客安全。此滲水情況沒有對車站結構、車站運作及列車服務造成影響。監察工作會繼續進行，並會採取所需措施，以防再出現滲水情況。最終調查報告已於二零一五年七月三十一日提交屋宇署；此報告已考慮了屋宇署所給予的意見。

## 宣傳與推廣

9. 為讓社區人士及乘客認識新車站設施及服務，港鐵公司進行了各項宣傳及推廣活動。港鐵公司會繼續聆聽及回應持份者及社區人士的意見。

10. 請委員備悉上述內容。

香港鐵路有限公司  
二零一五年八月

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

南港島綫（東段）項目的最新進展  
（截至二零一五年六月三十日）

目的

本文件旨在提供南港島綫（東段）截至二零一五年六月三十日的工程進度資料。

背景

2. 南港島綫（東段）為中型鐵路系統，長約 7 公里，以隧道和高架橋形式，由金鐘站伸延至南區，途經海洋公園、黃竹坑、利東至海怡半島，把南區與香港現有鐵路網絡連繫起來。另外，將會在黃竹坑設置維修車廠。

3. 為方便南區居民使用鐵路服務，在建造南港島綫（東段）時，亦會興建一系列主要基建工程，包括於黃竹坑站底層建造公共運輸交匯處、改善海洋公園站及黃竹坑站附近的現有道路網絡、建造有蓋行人天橋連接黃竹坑站與鄰近工業區、建造有蓋行人天橋跨越鴨脷洲橋道連接鴨脷洲邨西面和寶血小學附近的怡南路，以及建造連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道等。

4. 南港島綫（東段）於二零一一年動工，通車後，將為 35 萬名在南區居住及工作的市民提供方便快捷的鐵路服務。由金鐘到海

洋公園的交通時間將由現時所需約 25 至 45 分鐘，縮減至 4 分鐘，而由金鐘至海怡半島的車程亦只需約 11 分鐘，南港島綫（東段）在繁忙時段的班次約為 3 分鐘一班。

## 工程進度

5. 截至二零一五年六月三十日，南港島綫（東段）的總體工程已完成 87.4%，現時的總體工程進度以二零一六年年末為南港島綫（東段）通車的修訂目標的工程進度相符。南風隧道建造工程已大致完成，而鴨脷洲隧道的土木建造工程亦已完成。黃竹坑段高架橋及隔音屏障建造工程亦已大致完成。

6. 除利東站利東邨出入口外，四個位於南區的新車站及其出入口，包括海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站，建造工程大致符合原定目標。正如港鐵公司在二零一五年三月六日向鐵路事宜小組委員會提交的報告中指出，利東站利東邨出入口的豎井結構工程受地基層的地質情況，加上建造工人人手問題影響而令進度較預期慢，該出入口的結構裝修工程及乘客升降機安裝工程預計需由原訂二零一五年下半年延至二零一六年上半年完成。雖然金鐘站擴建工程方面仍面對挑戰，現時南港島綫（東段）項目仍以二零一六年年末為通車目標。

7. 港鐵公司已根據項目的修訂時間表完成進一步的開支估算檢討。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，南港島綫（東段）項目建造費用的最新估算，由港幣 152 億元<sup>1</sup>（按付款當日價格計算）進

---

<sup>1</sup>於二零一五年三月提交委員會的文件中已提到，根據 2011 年的估算，南港島綫（東段）的建造費用為 124 億元（按 2009 年 12 月價格計算）。港鐵公司於 2014 年 11 月表示南港島綫（東段）的建造費用已增加至 152 億元（按付款當日價格計算）。

一步上升至約 169 億元（按付款當日價格計算）。南港島綫（東段）屬於「擁有權」項目，根據「擁有權」模式，港鐵公司會自行承擔有關的額外費用。由於金鐘站擴建工程包括南港島綫（東段）及沙田至中環綫（簡稱「沙中綫」）的建造工程，車站擴建部分經調整的建造費用會由港鐵公司和政府按比例分擔，港鐵公司將承擔擴建金鐘站建造費用的三成，政府則承擔其餘七成的建造費用。

### 軌道及列車建造工程

8. 南港島綫（東段）金鐘站擴建工程包括在夏慤花園建造南港島綫（東段）及沙中綫月台，以及建造兩條各長約二百米的沙中綫越位隧道。南港島綫（東段）月台及隧道以及沙中綫隧道的挖掘工程已經完成，而金鐘站擴建部分的明挖回填挖掘工程亦已大致完成，現正進行車站結構建造工程（詳見下文第 12 至 14 段）。香港公園通風大樓的結構工程、裝修及機電工程則繼續進行。

9. 南風隧道的隧道壁及連接高架橋段的高架隧道的結構工程已大致完成。



南風隧道的隧道壁工程已大致完成

10. 海洋公園站至海怡半島站的軌道鋪設工程、架空電纜及軌道旁機電安裝工程已完成，有關工程現正於海洋公園站與金鐘站之間進行。高架橋段的隔音屏障安裝工程已大致完成。

11. 現時停泊於黃竹坑車廠的十列南港島綫（東段）新列車，已於二零一五年四月起在黃竹坑站與海怡半島站之間的行車軌道上進行測試。

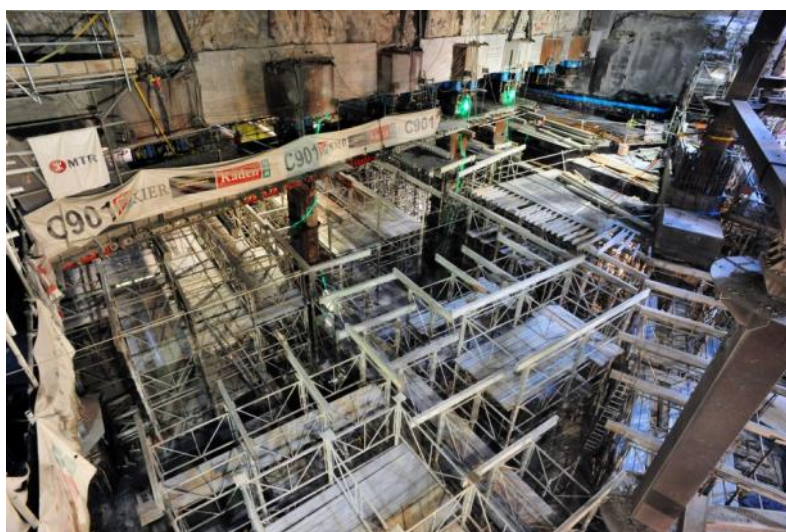


列車已開始在黃竹坑站與海怡半島站之間的行車軌道上進行測試

## 車站建造工程

12. 金鐘站將成為港島綫、荃灣綫、南港島綫（東段）及沙中綫的四綫轉車站，現正進行擴建。現時金鐘站共有三層，包括車站大堂及兩層月台，服務荃灣綫及港島綫的乘客。金鐘站的擴建工程，是在現時車站東面的夏慤花園地下增建三層。現時，車站擴建部分的明挖回填挖掘工程已大致完成，車站結構建造工程現正進行。至於港島綫隧道支撐架工程，其東面部分的挖掘工程正繼續進行，而西面及中間部分的挖掘工程則已完成，結構工程現正進行。

13. 在現時港島綫的隧道地層下進行支撐架工程，涉及安裝臨時鋼樑和鋼柱以支撐現時港島綫的隧道結構，同時在結構底下逐層挖掘原有的岩石。由於支撐架工程是在現時行車隧道底部位置進行，因此必須極為謹慎，以確保鐵路隧道結構安全及不會影響港島綫的列車服務。工程團隊繼續面對嚴峻的挑戰，包括有限且狹窄的工程空間，以及工地部分位置的地質特點，以致必須進行額外的加固及臨時支撐工作。以上因素是令這項關鍵工程出現延誤的原因，而工程團隊正繼續盡其所能克服這些困難。現時，支撐架挖掘工程當中的關鍵部分已大致完成，其餘位置的工程則正繼續進行。截至二零一五年六月三十日，支撐架挖掘工程已完成 89%。雖然支撐架工程中的不確定因素已大為減少，餘下的挖掘工程仍存在挑戰。



金鐘站港島綫隧道支撐架工程

14. 在車站南面擴建部分的洞穴及南港島綫（東段）月台隧道的爆破及挖掘工程已經完成，現正進行結構工程。

15. 隨著海洋公園站、黃竹坑站和黃竹坑車廠的結構建造工程完成，其裝修及機電工程亦已大致完成。而車廠內大部分軌道範圍現已通電，以便進行列車測試。

16. 利東站（除 B 出入口）的結構工程已大致完成，現正進行裝修及機電工程，而位於利東邨的 B 出入口豎井結構和行人隧道壁建造工程則正在進行中。由於豎井地基層出現未能預見的地質困難，結構工程的開展時間早前出現延誤，而現時工程進度亦持續受人手供應影響，因此，利東邨出入口的豎井結構建造工程相對車站其他結構工程較預期慢，該出入口的結構和裝修工程及乘客升降機安裝工程預計須繼續進行至二零一六年上半年。然而，根據南港島綫（東段）目前於二零一六年年底通車的目標，利東站仍能夠於南港島綫（東段）開通前完成。



利東站利東邨出入口結構工程

17. 海怡半島站方面，開挖工程已完成，而臨時馬路鋼板下的車站結構工程亦已完成，裝修及機電工程現正進行。至於車站出入口



的結構工程則正穩定推展。玉桂山機房大樓的結構工程已完成，裝修及機電工程現正進行。利榮街通風大樓的結構工程亦已大致完成。



海怡半島馬路鋼板下的車站結構工程

## 總結

18. 請議員備悉有關項目之最新進展。

香港鐵路有限公司

二零一五年八月

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
觀塘綫延綫項目最新進展  
(截至二零一五年六月三十日)

## 背景

觀塘綫延綫是現有觀塘綫的延伸，由油麻地站伸延至黃埔站，中途設有何文田站，全長 2.6 公里。延綫興建中的何文田站將會是日後沙中綫與觀塘綫的轉乘站。項目於二零一一年動工。

2. 為方便區內居民使用鐵路服務，在建造觀塘綫延綫的同時，亦會興建一系列主要公共基建工程，包括連接何文田站與何文田邨和愛民邨的行人接駁系統、橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋以及位於忠孝街的公共運輸設施。

3. 根據 2011 年的估算，觀塘綫延綫的建造費用為 53 億元（按 2009 年 12 月價格計算）。由於工程複雜及持續面對種種挑戰，港鐵公司根據項目進度檢討項目建造費用的估算，並已向上修訂有關建造費用的估算至 72 億元（按付款當日價格計算）。觀塘綫延綫屬於「擁有權」項目，根據「擁有權」模式，港鐵公司會自行承擔有關的額外費用。由於何文田站包括觀塘綫延綫及沙田至中環綫的建造工程，何文田站經調整的建造費用會由觀塘綫延綫和沙中綫項目按比例分擔，港鐵公司將承擔何文田站的建造費用約二成六，政府則承擔其餘約七成四的建造費用。

## 工程進度

4. 截至二零一五年六月三十日，觀塘綫延綫的總體工程進度為 81%，而按目前施工計劃，有關進度應為 83%。土木及機電工程分別約完成 88% 及 57%。因應黃埔站月台隧道於七月份貫通的預算，觀塘綫延綫將預計在二零一六年第三季或第四季通車。

5. 正如港鐵公司在二零一五年五月向鐵路事宜小組委員會提交的觀塘綫延綫工程進度報告所指出，受制於泥石混雜的地質狀況，加

上有限的施工用地及時間，黃埔站東、西大堂之間的月台隧道建造工程仍然充滿挑戰，也是項目進度最關鍵的部分。

## 鐵路隧道與路軌工程

6. 油麻地至黃埔之間的列車隧道結構工程已大致完成，架空電纜及軌道旁機電安裝工程繼續進行，而路軌鋪砌工程正於列車隧道內不同地點進行，鋪砌工程已完成 53%，預計大部份路軌鋪砌工程於二零一五年第三季完成。



油麻地至黃埔之間的列車隧道結構工程

## 何文田站及主要基建工程

7. 何文田站是觀塘綫延綫與沙田至中環綫的轉乘站，車站已於二零一五年六月平頂，車站共有八層，為兩條鐵路綫提供共 56,600 平方米的空間。何文田站為十字型設計，設有專供轉綫乘客使用的扶手電梯及轉車大堂，亦設有出入口連接車站部分樓層。

8. 何文田站的機電設備、屋宇設備及系統等安裝工程現正全面進行，站內已開始安裝扶手電梯，並即將準備安裝其他主要機電設備包括製冷系統及月台幕門等。屋宇設備安裝工作則於車站大堂、沙中綫月台、機房樓層及轉車大堂進行。

9. 此外，工程人員亦把握非行車時間，利用鐵路工程車將機電設備由荃灣車廠經油麻地越位隧道運送至何文田站工地。而何文田站工地周邊亦繼續進行渠管及電纜接駁工程。



何文田站已平頂

10. 連接何文田站的行人接駁系統工程已完成約 76%。位於忠孝街的公共運輸設施的平台結構工程已大致完工，而佛光街及忠孝街地底的行人隧道挖掘工程進展良好，有關設施將配合何文田站的啟用而開放予公眾使用。至於何文田站連接愛民邨及常樂街一帶的行人接駁系統及橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋正在進行結構及裝修工程，視乎相關政府部門檢測及驗收結果，預計在二零一五年第三季完工。

### 黃埔站及隧道工程

11. 由於黃埔站遇到泥石混雜的地質狀況，加上有限的施工用地，東、西大堂之間的月台隧道挖掘工程所需的時間比預期長。挖掘工程亦因為在進行廿四小時施工期間，曾接獲個別居民投訴，而令到港鐵公司須將挖掘工程縮短至早上七時到晚上十一時，進一步影響工程進度。截至二零一五年六月底，月台隧道的挖掘工程進度為 84%。為加快工程進度，月台隧道挖掘工程現正由兩邊月台同步進行，透過重整工序，安排多項工序同步施工。



黃埔站月台隧道挖掘工程

12. 黃埔站東、西大堂及連接車站與黃埔花園周邊商場的出入口結構工程繼續進行，環海街工地的越位隧道結構工程仍在進行中，預計在今年第三季完成。為加快黃埔站的工程進度，黃埔站各工地均增加了人手及機械。

13. 為配合位於船景街的升降機、通風設施及緊急通道的綜合結構工程，船景街須分階段進行大型渠道及管綫改道工程，並於二零一五年第三季臨時封閉一段船景街的全部兩條行車線，為期數個月。期間，原來駛經該段船景街的車輛須改行德定街，行人通道及緊急行車通道則會維持。在實施臨時封路措施前會先試運行，如有需要，工程人員會修訂及微調有關封路措施，以切合路面的實際情況。

14. 儘管港鐵公司在規劃及施工期間已盡力採取額外的措施以加快進度，黃埔站的建造工程仍然是觀塘綫延綫項目最具挑戰及關鍵的部分。觀塘綫延綫預計將在二零一六年第三季或第四季通車。

## 總結

15. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司  
二零一五年八月