

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)(截至 2015 年 3 月 31 日)及觀塘線延線(截至 2015 年 3 月 31 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，港鐵公司表示會根據項目進度適時檢討項目的建造費，並可能會上調建造費的估算。

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遇到各種不同的困難及挑戰，港鐵公司表示會根據項目進度適時檢討項目的建造費，並可能會上調建造費的估算。

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¹。

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

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。

億元(按 2009 年 6 月淨現值計算)的非經常補助金，以填補項目的資金差額，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)(截至2015年3月31日)及觀塘線延線(截至2015年3月31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. 受到早期工程進度所影響，奇靈里出入口與第一街及第二街出入口之間行人隧道的凍土工程仍在進行。當凍土工

程完成後，便可展開餘下約二十米行人隧道的挖掘工作。同時，出入口的結構工程亦正在進行。港鐵公司預計奇靈里出入口可於 2015 年第四季啟用。

14. 近日西港島線的三個車站部分地方出現滲水情況，位置分佈在車站行人通道、升降機大堂或車站月台的牆壁或天花。港鐵公司表示滲水事件主要是地下水經由混凝土牆身的施工接縫滲入。就有關事件，港鐵公司已即時在香港大學站展開修補工程，並於出現問題的牆身進行灌漿，現時情況已有改善。路政署及屋宇署亦已要求港鐵公司盡快完成其他出現滲水地方的修補工程，減少對乘客的影響。

15. 此外，機電工程署，屋宇署及路政署亦已在車站及行人通道實地視察，發現滲水只在局部地方出現，情況並不嚴重，而這種情況在一些地下結構亦曾發生，初步認為滲水應不影響車站結構，鐵路運作亦不應因此有所影響。屋宇署和機電工程署亦正安排在鐵路隧道內實地視察，了解隧道內有否出現類似情況。同時，港鐵公司正就滲水事件進行詳細調查，預計三個月內會向有關部門提交詳細調查報告。

南港島線(東段)

16. 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。

17. 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撑架工程，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。

18. 港島線隧道支撑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撑架的設計，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 3 月底，支撑架工程的挖掘工程已完成約 83%，預計將於 2015 年 6 月全部完成。雖然挖掘進度已有明顯改善，但仍未能追回滯後的時間。而港島線隧道支撑架工程的滯後，亦影響到接續進行的車站擴建部分結構工程的進度。自 2015 年 2 月起結構工程的進度已有所改善，但仍未能追回滯後。

19. 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。但要達至此修訂目標，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。路政署會繼續密切監察港鐵公司此部分工程的進度。

20. 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。路政署會密切監察該出入口的工程進度，並已要求港鐵公司提交工程進度的詳細資料。

21. 至於上文第 10 段提及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將比委託協議中列明的完工日期延遲半年完成，預計可於 2015 年第 2 季開通。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，將比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。但上述工程的進度不會影響南港島線(東段)的開通。

22. 根據港鐵公司最新的初步估算，南港島線(東段)主要基建工程的建造費用²可能出現超支約 1.63 億元。港鐵公司

² 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。

正就工程費用進行檢討，路政署已要求港鐵公司盡快提供詳細資料以作檢視。

23. 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。港島線支撐架工程依然是影響南港島線（東段）項目進度的最關鍵工程。

24. 路政署曾多次於工程進度會議中，以及透過去信港鐵公司，就港島線隧道支撐架工程的挖掘進度，表示極大的關注，並要求港鐵公司提交進度報告及追回挖掘進度的建議，港鐵公司因應路政署的關注，定期提供進度簡報。另外，鑑於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關注，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

25. 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。

26. 由於觀塘線延線何文田站早前須以明山爆破方式進行挖掘工程，而爆破的位置比較靠近主要幹道及民居，所以爆破保護裝置採用了比傳統保護措施更為複雜的配置，令何文田站的挖掘工程出現滯後情況。隨著何文田站爆破工程於2014年4月完成後，車站的結構工程亦緊接展開，預期今年第二季完成。而餘下在何文田站西面的隧道，隨著爆破工程於2014年12月完成後，結構工程亦隨即展開，現正按施工計劃進行，預期今年年中完成。現時港鐵公司正透過優化工序、增調人手及機械、以及調整機電和裝修工程等措施，全力進行建造何文田站的結構、以及相關的機電和樓宇設備安裝工程。此外，隧道結構及鋪砌路軌工程亦在進行中。

27. 隨著黃埔站東、西大堂的挖掘工程於2014年年底大致完成後，車站的結構工程亦隨即展開，預期今年第三季完成。而兩大堂之間的月台隧道挖掘工序仍在進行，但進度較預期緩慢。根據路政署掌握的資料，認為如果有關工序未能於今年第二季完成，則有可能影響到觀塘線延線的目標通車日期。按港鐵公司的計劃，承建商需要於地下月台隧道內進行24小時施工，才可趕及今年年中完成挖掘工序的目標。因此，港鐵公司的承建商經過申請後，曾在今年年初，獲環境保護署發出為期兩個月(2015年1月12日至3月11日)的建築噪音許可證以進行24小時工作。期間，曾有居民投訴，雖然港鐵公司進行的實地量度，沒有顯示工作期間發出的噪音超出許可證的規限，但基於睦鄰關係，港鐵公司的承建商主動自2月中開始將全日24小時進行的挖掘工程，縮短至早上7時到晚上11時。而在上述許可證到期後至今年四月下旬，港鐵公司的承建商向環境保護署申請建築噪音許可證，延長許可

施工時間至晚上 11 時。因而施工時間較預期短，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。

28. 港鐵公司除了透過調整工序、增調人手及機械等措施，以改善滯後的情況，亦有需要與環境保護署商討在月台隧道內進行 24 小時施工的可能性和相關消減噪音措施，以延長工作時間，令月台隧道挖掘工序能夠盡快完成。在完成隧道挖掘工序後，餘下工程包括隧道壁、鋪軌、安裝電纜等會隨即開展。

29. 由於何文田站工程出現滯後情況，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橫跨漆咸道北行人天橋，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，預計工程可如期於今年年中完成。

30. 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。

31. 港鐵公司現時以 2016 年年中為觀塘線延線的目標通車日期。根據路政署已掌握的資料，認為若黃埔站東西大堂之間的月台隧道能夠於 2015 年第二季完成，則觀塘線延線可於 2016 年年中通車。然而，由於黃埔站東西大堂之間的月台隧道的關鍵性挖掘工作仍未完成，加上承建商現時未能獲得在隧道內進行 24 小時工作的建築噪音許可證，港鐵公司須繼續檢討工程的進展情況，有需要時更新通車的目標時間。路政署會繼續密切監察工程的進度。

總結

32. 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本年第四季啟用。就南港島線（東段），雖然金鐘站的港島線隧道支撐架工程的挖掘速度有所改善，然而工程卻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尚在進行中，仍要面對遇到複雜地質的不明朗因素，因此，要於 2016 年年中通車仍有一定的風險。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。

33. 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5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

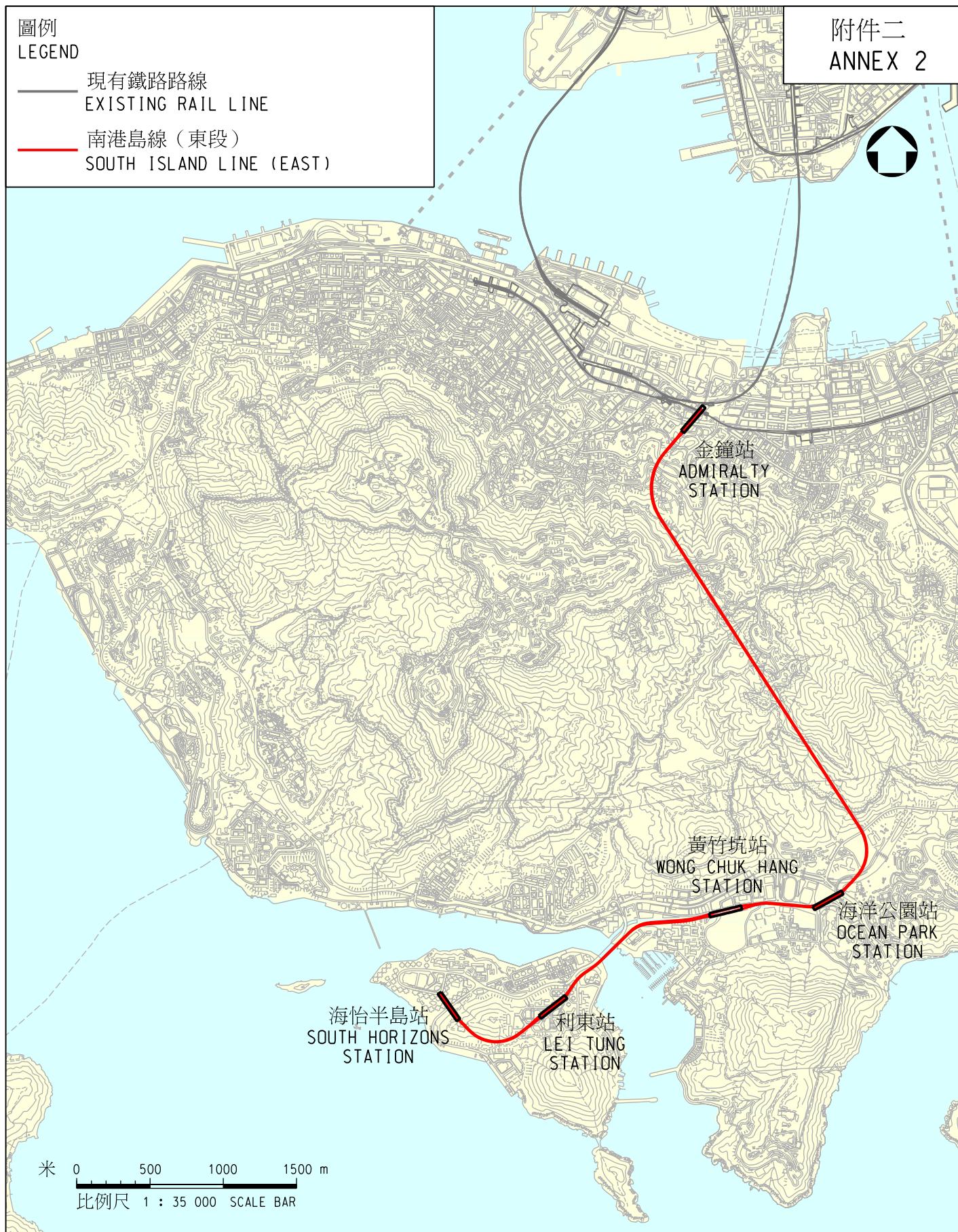


西港島線
WEST ISLAND LINE

圖例
LEGEND

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

附件二
ANNEX 2



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

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。

西營盤站啟用

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，而奇靈里出入口預計於二零一五年第四季啟用。

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工程，以便進行其後的隧道挖掘工程及隧道壁的建造。

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. 西營盤站投入服務後，來往堅尼地城站與柴灣站的列車班次與車站開通前的安排相同，即在繁忙時段約兩分鐘一班車，平日非繁忙時段則約四分鐘一班。頭班車與尾班車開出時間亦維持不變。

7. 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。為照顧乘客對列車服務增加的需求，港島綫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

8. 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，例如參考乘客反映的意見，加強了香港大學站 A 出入口行人通道的通風，以及為三合一自動售票機作出調校，讓乘客使用時更感方便。

9. 西營盤站及香港大學站深入地底，並建於地下水位以下。車站結構的設計已具備防水功能，然而現仍需進行灌漿工作以填封或於建造工程完成後才出現的滲水情況，有關工作亦需時進行。這些情況於本港其他深入地底的建築結構而言亦非罕見。輕微的滲水情況不會對車站結構造成影響，而出現水滴的位置一被發現便會即時遮擋和分隔開，確保乘客和列車服務不受影響。此外，港鐵

公司已在車站加強清理，以及安排職員協助乘客，盡量減少對乘客的不便。

宣傳與推廣

10. 為讓社區人士及乘客認識西營盤站的新車站設施及出入口位置，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。

香港鐵路有限公司
二零一五年五月

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
(截至二零一五年三月三十一日)

目的

本文件旨在提供南港島綫（東段）截至二零一五年三月三十一日的工程進度資料。

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. 截至二零一五年三月三十一日，南港島綫（東段）的總體工程進度約為 85%，而按原訂二零一五年底通車的計劃，有關進度應約為 95%。南風隧道建造工程進展順利，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二零一五年下半年延至二零一六年上半年完成。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底為通車目標。當金鐘站港島綫隧道支撐架工程完成後，港鐵公司將可更清楚掌握南港島綫（東段）最新通車時間表。

7. 正如二零一四年十一月提交予鐵路事宜小組委員會的報告中指出，港鐵公司較早前已根據項目的修訂時間表完成開支估算的檢討。南港島綫（東段）項目建造費用的最新估算，由港幣 124 億元（按二零零九年價格計算）上升至 152 億元（按付款當日價格計算）。但由於工程複雜及持續面對種種挑戰，我們將根據項目進度再檢討其估算造價，並有機會向上修訂建造費用的估算。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，擴建部分建造費用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站建造費用的三成，其餘七成的建造費用則由政府承擔。

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）月台及隧道的挖掘工程已經完成，而沙中綫的隧道挖掘工程則預計於二零一五年第二季完成；而金鐘站擴建部分的明挖回填挖掘工程已大致完成，現正進行車站結構建造工程（詳見下文第 12 至 14 段）。香港公園的通風大樓結構工程現正進行。

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。由於南風隧道爆破工程須克服複雜地質的挑戰，隧道結構工程由原來預計於二零一五年第一季完工稍延至二零一五年第二季。



南風隧道的隧道壁工程

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。而高架橋段的隔音屏障安裝工程已大致完成。除金鐘站外，南港島綫（東段）所有軌道鋪設工程預計於二零一五年第三季完成。

11. 南港島綫（東段）十列新列車中的其中四列已由小濠灣車廠運抵黃竹坑車廠，而其餘列車亦將於今年年中陸續運抵車廠。列車亦將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。



南港島綫（東段）十列列車中已有四列運抵黃竹坑車廠

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在進行，而西面及中間部分的挖掘工程則已到達地基層。

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，而工程團隊正盡其所能克服這些困難。由二零一四年十一月起，開挖的每月進度已有改善，然而，工程卻未能追回早前出現的滯後。南港島綫（東段）項目的具體通車日期只能在支撐架工程完成後方能確定。



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大致完成，現正進行結構工程。

15. 海洋公園站和黃竹坑站的結構建造工程已完成，海洋公園站的裝修及機電工程亦已大致完成，而黃竹坑站的裝修及機電工程則正在進行。黃竹坑車廠的結構工程亦已完成，車廠內部裝修及機電工程現正進行，而大部分軌道範圍已通電，為南港島綫（東段）列車測試作好準備。

16. 利東站月台層的結構工程已完成，現正進行車站大堂層的結構工程。利東站設於鴨脷洲大街的行人隧道及車站出入口的結構工程已完成，現正進行裝修及機電工程。利東邨出入口及相關行人隧道鑽爆挖掘工程已完成，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比原訂計劃較遲，同時，工程進度亦受人手供應影響。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及出入口結構工程現正進行。連接鴨脷洲邨的行人天橋建造工程經已完成，行人天橋已於二零一五年一月開放予公眾使用。而玉桂山機房大樓及利榮街通風大樓的結構工程亦正進行。



海怡半島馬路鋼板下的車站結構工程

總結及展望

18. 正如港鐵公司在二零一五年三月向鐵路事宜小組委員會提交的報告中指出，金鐘站支撐架工程的開挖每月進度已有改善，然而，工程卻未能追回早前出現的滯後。現時，南港島綫（東段）項目以二零一六年年底為通車目標，港鐵公司須待金鐘站相關的挖掘及支撐架工程取得一定進展時，方可更清楚掌握具體的通車時間表。工程團隊會繼續致力以安全為首要的前提推展工程，爭取盡早完成及開通南港島綫（東段），並會在未來繼續定期向公眾及立法會匯報項目進展。

香港鐵路有限公司

二零一五年五月

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
(截至二零一五年三月三十一日)

背景

1. 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，港鐵公司將根據項目進度檢討項目建造費用的估算，並有機會向上修訂建造費用的估算。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，有關車站的建造費用由港鐵公司和政府按比例分擔，港鐵公司將承擔何文田站的建造費用約二成六，其餘約七成四的建造費用則由政府承擔。

工程進度

4. 目前，觀塘綫延綫以二零一六年年中通車為目標¹；截至二零一五年三月三十一日，觀塘綫延綫的總體工程進度為 75.6%，而按目前施工計劃，有關進度應為 75.7%。受制於泥石混雜的地質狀況，加上有限的施工用地，黃埔站東、西大堂之間的月台隧道挖掘工程仍然是充滿挑戰，也是項目最關鍵的部分。

鐵路隧道與路軌工程

5. 油麻地至黃埔之間的列車隧道結構工程已大致完成，路軌鋪砌工程正於加士居道及蕪湖街地底進行，鋪砌工程已完成 38%，預計所有路軌鋪砌工作於二零一五年年中完成。



連接油麻地站至何文田站的隧道

何文田站及主要基建工程

6. 何文田站是觀塘綫延綫與沙田至中環綫的轉乘站，車站的結構工程現時正全速進行，預計在二零一五年第二季完成後，將全面展開機電設備、屋宇設備及系統等安裝工程。現時結構工程的進度為 88%，而按目前施工計劃，有關進度應為 92%。

¹ 待黃埔站月台隧道挖掘工程取得一定進展時，方可更清楚掌握具體的通車安排。

何文田站工地周邊已展開渠管及電線接駁工程，港鐵公司已採取適當措施，將工程對社區的不便減至最少。而主要機電設備（包括扶手電梯、製冷系統及月台幕門等）亦已運抵工地，以準備安裝。



何文田站結構工程

7. 雖然何文田站及衛理道通風大樓的結構工程進度良好，但由於須處理土木、路軌、機電安裝等各項工程複雜的協調工作，令工程須面對緊迫的時間表，因此須投入額外資源加強上述協調工作。由於工地空間及出入口有限，因而採用了鐵路工程車在非行車時間由荃灣車廠將機電設備運送至油麻地越位隧道。

8. 連接何文田站的行人接駁系統工程已完成超過 72%。位於忠孝街的公共運輸設施的平台結構工程已大致完成，將配合車站的啟用開放予公眾使用。連接何文田站與愛民邨及常樂街一帶的行人接駁系統現正進行結構及裝修工程；至於橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋仍在興建，預計在二零一五年年中完工。而佛光街及忠孝街的行人隧道則正進行挖掘工程。上述設施會配合何文田站開通，開放予公眾使用。

黃埔站及隧道工程

9. 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，增加的重型機械包括鑽孔機、二十噸碎石機及大型挖土機，以提高開挖效率。

10. 此外，承建商曾向環境保護署申請延長施工時間，爭取進行廿四小時工作，以在夜間只進行噪音較低的工序(如隧道內部結構的支撐架安裝工程等)，並提供相應的隔音措施，將對周邊居民的影響減至最低。雖然承建商於今年初，曾獲環境保護署發出為期二個月(二零一五年一月十二日至三月十一日)可以進行廿四小時施工的建築噪音許可證。期間，曾有居民投訴，港鐵公司進行實地檢測，發現噪音並沒有超出許可證的規限。雖然港鐵公司進行的實地量度，沒有顯示工作期間發出的噪音超出許可證的規限，但基於睦鄰關係，港鐵公司的承建商主動自二月中開始將全日廿四小時進行的挖掘工程，縮短至早上七時到晚上十一時。而在上述許可證到期後至今年四月下旬，港鐵公司的承建商向環境保護署申請建築噪音許可證，延長許可施工時間至晚上十一時。因而施工時間較預期短，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。

11. 黃埔站東、西大堂之間的月台隧道挖掘工程的進度為39%，而按目前施工計劃，有關進度應為45%。工程團隊現正透過各種可行的方法，全速推進此部分工程。挖掘工程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，並採用預製組件，以盡量縮短黃埔站建造工期。工程團隊會繼續密切監察挖掘工程的進度及所需資源，以配合緊迫的時間表。



黃埔站東大堂工程

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的結構工程進度良好。環海街工地正繼續進行越位隧道結構工程，預計在今年第二季完成。



黃埔站越位隧道的隧道壁工程

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線改道工程，並於今年年中開始局部臨時封閉船景街行車線，為期數個月。期間，原來駛經受工程影響封閉的一段船景街的車輛，須改行德定街；行人通道及緊急行車通道則會維持。港鐵公司現正與相關政府部門、社區人士及公共交通服務營運商緊密合作，在實施臨時交通管理措施期間，將工程對附近交通及市民的影響

減至最少。

14. 由於黃埔站月台隧道挖掘工程面對相當不穩定的地質狀況，加上有限的施工用地，令此部分工程仍然是觀塘綫延綫項目最關鍵及具挑戰性的部分。由於挖掘工程受制於未能廿四小時開工，儘管港鐵公司已採取額外可行的措施以加快進度，仍然對項目的進度構成風險。因此，月台隧道挖掘工程能否如期在今年年中完工，是觀塘綫延綫項目能否按現時目標在二零一六年年中通車的關鍵。儘管工程團隊正全力推展工程，項目仍面對挑戰。待黃埔站月台隧道挖掘工程取得一定進展時，港鐵公司方可更清楚掌握具體的通車安排。

香港鐵路有限公司
二零一五年五月