

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 2014 年 12 月 31 日)及觀塘線延線(截至 2014 年 12 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)。

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)，港鐵公司表示暫未有需要調整有關建造費用估算。

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)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。

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。

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和兩段單向自動扶手電梯；
- (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2014年12月31日)及觀塘線延線(截至2014年12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日通車啟用，相關的「主要基建工程」包括橫跨薄扶林道連接香港大學百周年校園的行人天橋，以及在堅尼地城站的專線小巴上落客區亦於通車當日同步啟用。而山市街的行人連接系統已於2012年12月底啟用。

13. 至於西營盤站，由於該站奇靈里出入口與第一街及第二街出入口受早期工程進度所影響，未能於2014年年底完成。基於乘客的安全考慮，西營盤站未能與香港大學站和堅尼地城站同步啟用。現時該站及其五個出入口(除奇靈里出入口

外)的結構、機電工程、和「系統的法定檢測工作」已經大致完成。當通過相關的法定檢測後，該站便可投入服務。港鐵公司預計西營盤站(除奇靈里出入口外)可於 2015 年 3 月啟用。

14. 而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中，港鐵公司的承建商正在安裝冷凍喉管，以冷凍及鞏固泥土。當冷凍工程完成後，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。

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，其建築費用會由該兩項工程計劃攤分。

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。

17. 目前，港島線隧道支撑架工程的挖掘工序仍在進行。挖掘工序初期是以機械方式進行，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，由 2014 年 12 月開始，挖掘進度已有明顯改善，但仍未能追回滯後。因此，港鐵公司於 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。目前，路政署正等待港鐵公司交代採用爆破方式的實際成效及呈交經修訂的施工時間表。此外，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。
18. 港鐵公司現時以 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每一環節的效率，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。
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。港鐵公司於今年年初表示位於地底深層的利東站，其利東邨出入口的豎井工程受到複雜地質情況影響，加上建造工人人手短缺，令進度較預期緩慢。經參照同樣位於地底深層的西港島線香港大學站的出入口建造經驗，港鐵公司預計利東邨出入口建造工程所需的工期將較原先預算的為長。因此，港鐵公司預計利東邨出入口的工程需由 2015 年下半年延長至 2016 年上半年才能完成，不過仍然能夠配合目前南港島線(東段)的通車目標。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。至於由政府委託港鐵公司進行的主要基建工程方面，連接海怡寶血會小學外行人道及鴨脷洲邨的行人橋已大致完成。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，但此新支路的進度不會影響南港島線（東段）的通車日期。

20. 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。目前，港鐵公司正審視該段時期的道路封閉對金鐘站擴建工程的影響。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。港島線支撑架工程依然是影響南港島線（東段）項目進度的最關鍵工程。

21. 路政署曾多次於工程進度會議中，以及透過去信港鐵公司，就港島線隧道支撑架工程的挖掘進度緩慢，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。根據港鐵公司於 2014 年 12 月底提交的報告顯示，由 2014 年 12 月開始，支撑架工程的挖掘進度已有明顯改善，但仍未能追回滯後。另外，金鐘站擴建部分結構工程受支撑架工程進度影響，進度亦未如理想，路政署已要求港鐵公司交代追回進度的措施。路政署並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。路政署會繼續密切監察工程的進度。

觀塘線延線

22. 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 4 月完成。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，預期今年 6 月完成。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及相關的機電工程。此外，隧道結構及鋪設路軌工程亦在進行中。

23. 至於黃埔站東、西大堂的挖掘工程，均已在 2014 年年底大致完成。而兩大堂之間的月台隧道挖掘工序仍在進行中，預計今年第二季完成，然後便會進行有關隧道壁、鋪軌、安裝電纜等餘下工程。

24. 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，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。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內完成。

25. 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，就黃埔站工程進度持續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。

26. 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，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

27. 我們會繼續密切監察西港島線西營盤站餘下工程及各項系統檢測工作的進度，以期車站及奇靈里出入口能分別在本年 3 月及第四季啟用。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，但暫時未能追回已損失的時間，加上建造車站擴建部分的結構工程出現滯後，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，由於有關鐵路皆屬「擁有權」項目，港鐵公司將會負責承擔鐵路工程延誤所引致有關的額外開支。

28. 上述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 3 月

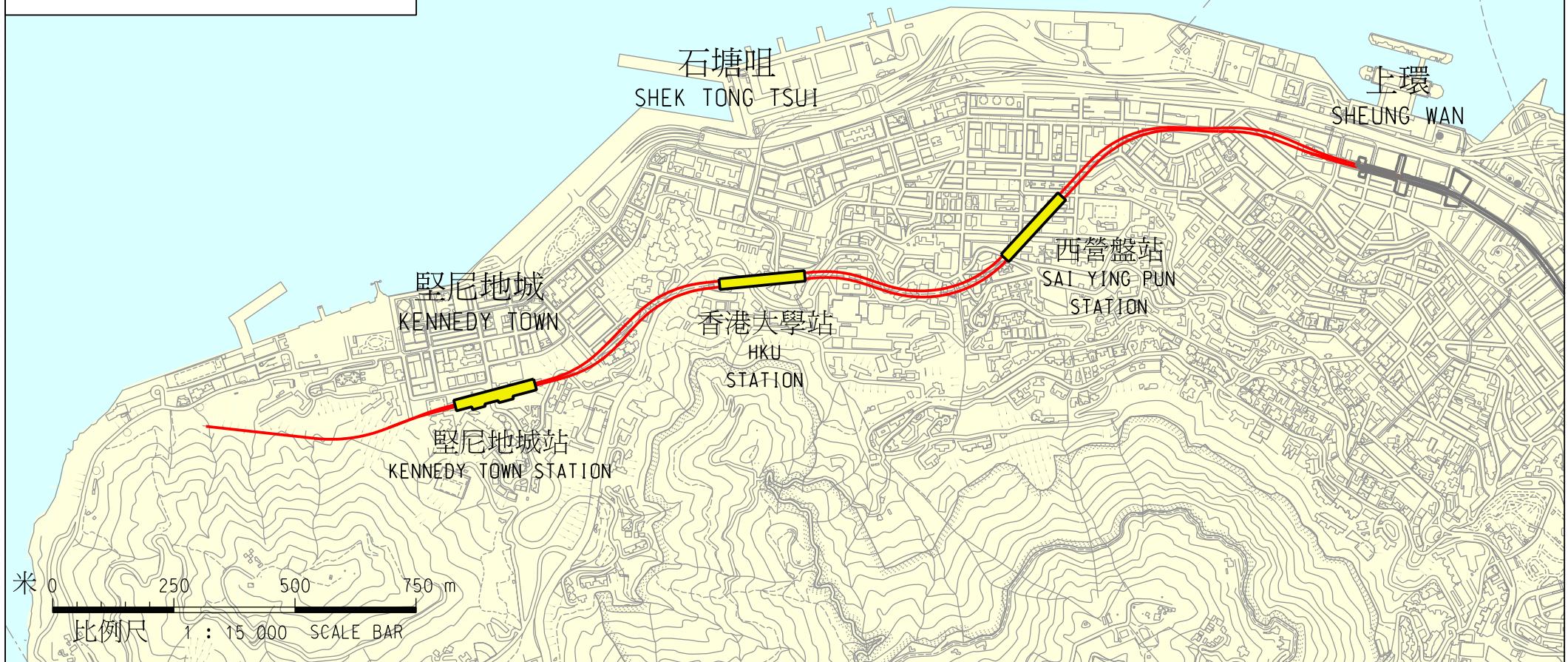
圖例
LEGEND

- 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

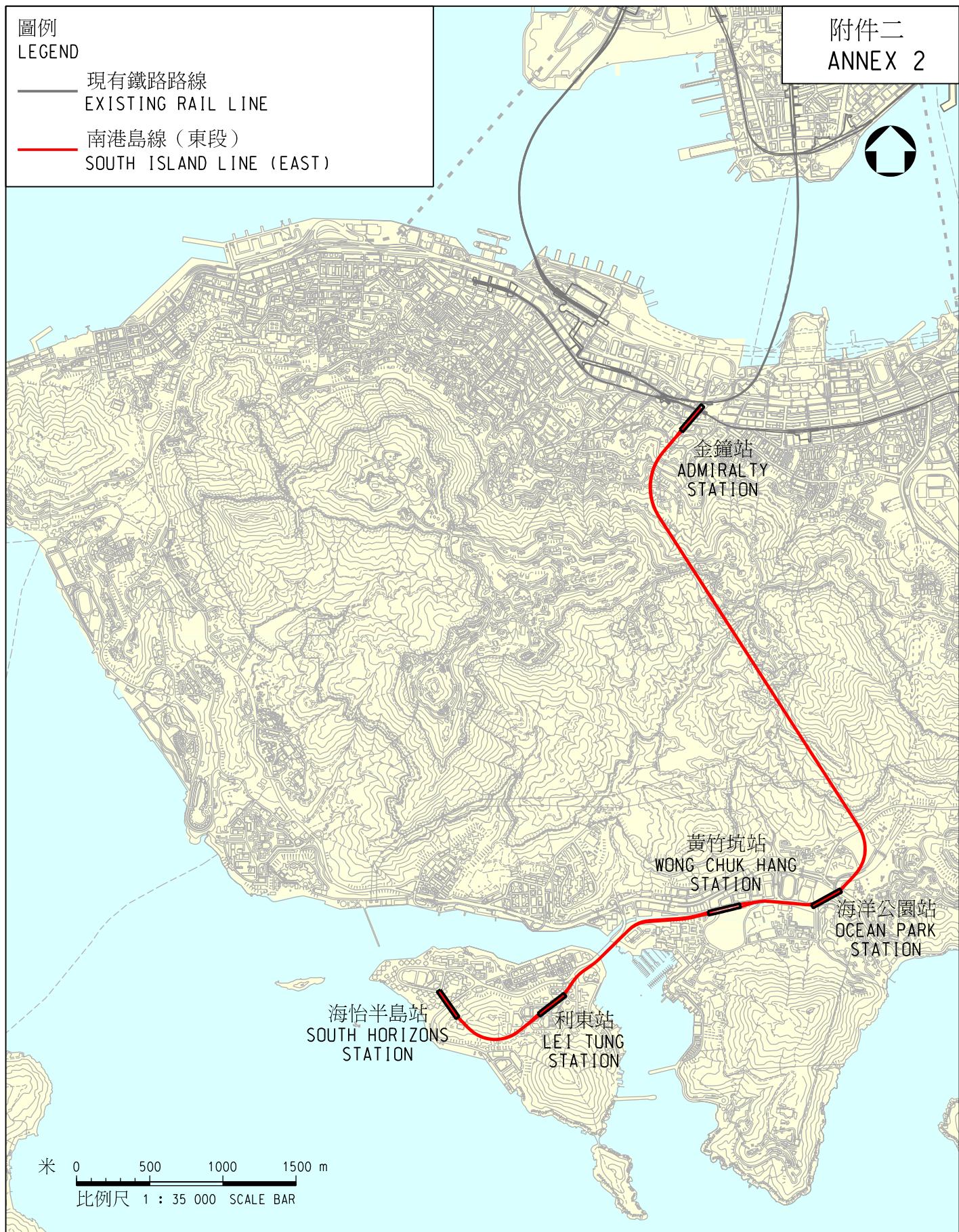


西港島線
WEST ISLAND LINE

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
西港島綫最新進展及通車安排**

本文件旨在向議員簡介西港島綫西營盤站的最新進展及通車安排。西營盤站預期於二零一五年三月投入服務¹。

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，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，由上環至堅尼地城站的車程需時約七分鐘。香港大學站及堅尼地城站已於二零一四年十二月二十八日投入服務，西營盤站則預期於今年三月啓用。

工程最新進展

3. 截至今年二月，西營盤站（除奇靈里出入口外）的機電及屋宇設備安裝工程已完成。車站大堂內的乘客資訊顯示系統、售票機、出/入閘機及客務中心亦已安裝。車站各項機電系統包括消防裝備、電腦、閉路電視、車站廣播系統、升降機及扶手電梯亦已完成測試。相關政府部門已完成西營盤站設施的安全檢測，正確定是否通過批核。

4. 西營盤站奇靈里出入口工地現正進行結構工程，連接

¹ 西營盤站奇靈里出入口預計於二零一五年第四季啟用。

西營盤站第一街及第二街出入口餘下二十米的行人隧道正進行安裝冷卻喉管的工程。奇靈里出入口預期於今年第四季啟用。

通車前準備

5. 鐵路安全是港鐵公司的首要任務。公司正進行各種演練，培訓員工處理不同情況的能力及如何與相關政府部門作出配合。
6. 為確保西營盤站運作暢順，港鐵公司已展開一系列試運行工作，務求將車站啟用初期可能出現的磨合問題減至最少。
7. 因應萬一出現列車服務受阻時，需確保人流暢順，港鐵公司已制訂相關應變措施，包括提供港鐵免費接駁巴士及安排接駁巴士上落客的位置、採取車站人流管理措施，以及透過車站及車廂廣播、車站資訊顯示屏及港鐵 MTR Mobile 手機程式的 Traffic News 資訊平台，為乘客提供最新列車服務資訊。
8. 西營盤站的營運、應變及服務程序將與現時港島綫相同。如同香港大學站，港鐵公司已為西營盤站只有升降機之出入口特別制定了火警疏散程序，包括設置緊急疏散專用升降機、車站廣播及指示牌。

列車服務

9. 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將與現有安排相同，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與現時相同。

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，港鐵公司現正進行各項宣傳及推廣活動，包括與中西區區議會及區內持份者保持溝通、透過傳媒、社交媒體及本地報章的卡通欄目發放最新資訊、為社區人士舉辦參觀車站活動，以及推出廣告宣傳活動。

香港鐵路有限公司

二零一五年三月

附件五

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 (截至二零一四年十二月三十一日)

本文件旨在提供南港島綫（東段）截至二零一四年十二月三十日的工程進度。

背景

2. 在二零一五年一月二日的會議上，小組委員會曾討論有關南港島綫（東段）項目截至二零一四年九月底的進展情況。港鐵公司現提供有關工程截至二零一四年十二月底的最新進展。
3. 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。
4. 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、及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。
5. 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

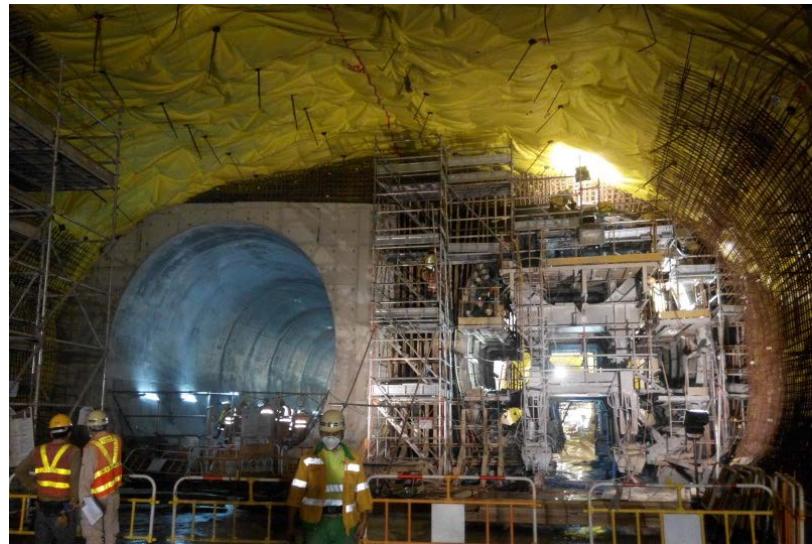
6. 截至二零一四年十二月底，南港島綫（東段）的總體工程進度約為百分之 82，而按原訂二零一五年底通車的計劃，有關進度應約為百分之 92。南風隧道挖掘工程已完成，而鴨脷洲隧道的土木建造工程亦已大致完成。黃竹坑段的高架橋及隔音屏障建造工程亦已大致完成。

7. 除利東站的利東邨出入口外，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。利東站利東邨出入口的豎井工程則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慢，有關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，南港島綫（東段）項目仍以二零一六年底為通車目標。當金鐘站港島綫隧道的支撐架工程完成後，港鐵公司將可更清楚掌握最新時間表。

軌道及列車建造工程

8. 南港島綫（東段）的金鐘站擴建工程包括在夏慤花園建造南港島綫（東段）及沙田至中環綫（簡稱「沙中綫」）月台，以及建造一段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；而車站擴建部分的明挖回填挖掘工程正繼續進行(詳見下文第 12 及 13 段)。香港公園工地的豎井爆破工程已經完成，通風大樓的結構工程現正進行。

9. 南風隧道鑽爆工程已完成，隧道壁及連接高架橋段的高架隧道的結構工程亦已大致完成。由於南風隧道爆破工程須克服地質的挑戰，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。



南風隧道隧道壁工程

10. 由海洋公園站至海怡半島站的軌道鋪設工程已完成，架空電纜及軌道旁機電安裝工程現正進行。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）十列新列車中的第一列已於二零一四年十二月由小濠灣車廠運抵黃竹坑車廠，而其餘列車亦將陸續運抵，以便於今年較後時間在南港島綫（東段）的軌道上進行測試和試行。



首列南港島綫（東段）已運抵黃竹坑車廠

車站建造工程

12. 金鐘站將會成為港島綫、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。夏慤花園工地現時正以明挖回填方式進行金鐘站擴建的挖掘和車站結構工程，除港島綫隧道支撐架工程範圍外，大部分的挖掘工程已到達擴建車站的地基層，車站結構工程亦正進行中。

13. 在現時港島綫的隧道地層下繼續進行支撐架工程，有關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。正如港鐵公司於二零一四年十一月向小組委員會提交的文件所述，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，開挖的進度已能符合目標，然而，工程卻未能追回早前出現的滯後。南港島綫（東段）項目的最新時間表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，結構工程現正進行。

15. 由二零一四年九月底至十二月中旬，金鐘一帶的道路持續封閉，影響了工程車輛進出夏慤花園工地。隨著路面交通恢復，所有工地出入口已於二零一四年十二月中旬回復正常運作。工程團隊會繼續努力推展工程。

16. 海洋公園站和黃竹坑站的結構建造工程已完成，現正進行車站裝修及機電工程。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。

17. 利東站方面，車站大堂層的結構工程現正進行。利東站的鴨脷洲大街出入口，車站出入口及行人隧道結構工程已大致完成。利東邨出入口的豎井及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進行中。由於豎井地基層出現未能預見的地質困難，豎井壁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鴨脷洲大街出入口和車站其他結構工程較慢，並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

18. 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的結構工程現已完成。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

19. 正如我們在二零一四年十一月向委員會提交的報告中指出，金鐘站支撐架工程的開挖進度未如理想，工程出現滯後。在本報告期內，開挖的進度已能符合目標，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安排。工程人員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

二零一五年三月

附件六

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 (截至二零一四年十二月三十一日)

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，是日後沙中綫與觀塘綫的轉乘站。項目於二零一一年中開展工程。
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、何文田邨及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。

工程進度

3. 截至二零一四年十二月三十一日，觀塘綫延綫的總體工程進度為 72%，而按原訂計劃，有關進度應為 74%。為加快工程進度，工程團隊在黃埔站各工地均加派人手及機械，包括鑽孔機、20 噸碎石機及大型挖土機，以提高開挖效率。現時觀塘綫延綫以二零一六年中為通車目標。

鐵路隧道與路軌工程

4. 油麻地至黃埔之間的隧道壁工程經已完成，而鐵路隧道結構工程已完成 85%。路軌鋪砌工程已完成 26%，油麻地站至衛理道通風大樓之間的路軌已完成，並於蕪湖街以下的隧道繼續進行。



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

5. 何文田站是日後觀塘綫延綫與沙田至中環綫之間的轉乘站，車站的結構工程現時正全速進行，預計在二零一五年中完成後，即全面展開機電及裝修工程。



何文田站工地

6. 鐵路項目的土木工程、機電工程及屋宇設備工程，以及與現有系統配合的修改工程正在同步進行，何文田站已展開車站製冷設備安裝工作。何文田站及衛理道通風大樓的結構工程進度良好，但由於施工用地短缺，物料運送每每在擠迫的情況下進行，對於地下結構及設備安裝工程帶來極大限制。工程團隊現正加緊鋪砌路軌，以期為地底部分的車站結構工程提供另一個物料運送渠道。

7. 行人接駁系統工程已完成 70%。橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋在一月初已局部開放予公眾使用，而原有的行人天橋橋身亦會按

計劃於一月中移除。連接何文田站至愛民邨、常樂街及蕪湖街一帶的有蓋行人天橋預計在二零一五年中完工。設於忠孝街的公共運輸設施的平台結構工程已大致完工，橫跨忠孝街及佛光街的行人隧道工程亦正在進行。

黃埔站及隧道工程

8. 項目目前最關鍵的黃埔站東、西大堂之間的月台隧道挖掘工程，已在二零一四年十一月展開。正如港鐵公司早前估計，隧道位於泥石混雜的地質，在建造期間需進行大量支撐工程，並持續帶來困難及挑戰。工程團隊正竭力採用一切可行的方法在安全的情況下推展工程，挖掘工程會從兩邊車站大堂同時推進，並與車站工程同步進行。預計此部分隧道將於二零一五年第二季完成。

9. 黃埔站東、西大堂的挖掘工程已在二零一四年底大致完成，並緊接展開車站結構工程。為追回開挖階段滯後的進度，工程團隊透過重整工序及壓縮工期，安排多項工序同步施工以及採用預製組件，以盡量縮短黃埔站建造工期。我們會繼續密切監察資源調配及進度，確保其配合緊逼的工程時間表。



黃埔站西大堂

10. 與此同時，會在月台隧道及車站工地上開拓施工用地以及延長施工時間，以加快工程進度。我們將採取適當的紓緩措施，減低對周邊居民的影響。

11. 由於月台隧道挖掘工程面臨相當不穩定的地質狀況，加上施工用地有限，仍然是觀塘綫延綫項目最關鍵及具挑戰性的部分，倘要全力追回進度必須全面克服這些挑戰；而在加快工程進度的同時，亦致力減低對周邊居民的影響。工程人員現時已展開回填方案的詳細計畫，當中包括分階段推行複雜的交通措施與地下管線工程。觀塘綫延綫現時以二零一六年中通車為目標，港鐵公司須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。

香港鐵路有限公司

二零一五年三月