

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 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 月修訂西港島線的預計造價為 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，港鐵公司於 2015 年 8 月提交予立法會鐵路事宜小組委員會的報告中表示，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，港鐵公司於 2015 年 8 月提交予立法會鐵路事宜小組委員會的報告中表示，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

島線原以 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原為 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

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。

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。

### 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(位置圖見附件四)

- (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(位置圖見附件五)

- (i) 在黃竹坑站底層建造公共運輸設施、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(位置圖見附件六)

- (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 12 月 31 日)的進度報告分別載於附件七至九。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. 奇靈里出入口與第一街及第二街出入口之間的行人

隧道的結構工程已經完成，奇靈里出入口的結構工程、裝修、屋宇裝備、機電及扶手電梯安裝工程仍在進行。除一部升降機外，港鐵公司預計奇靈里出入口將於 2016 年第一季啟用。根據 2015 年 12 月底的工程進度，如要達到這個目標，港鐵公司必須按照一個緊迫的時間表來完成餘下工程，以及適時向相關政府部門提交文件及圖則以進行相關法定檢查及審批工作。港鐵公司表示已增加人手及延長工作時間，務求如期完成各項餘下工程。路政署會密切監察工程進度及施工情況。至於餘下的一部升降機，港鐵公司預計將於 2016 年第二季啟用，而西營盤站的其他出入口現時已有 10 部升降機連接車站大堂與路面，供有需要乘客使用。

### 南港島線(東段)

14. 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 米的沙田至中環線(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，為港島線、荃灣線、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(按付款當日價格計算約為 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 2015 年 8 月 12 日告知路政署港鐵公司已完成南港島線（東段）金鐘站擴建工程費用的檢討，其結果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。路政署已就港鐵公司提供的初步資料提出問題及意見，並要求提供進一步資料。當港鐵公司提供更詳細資料後，路政署會聯同其監察及核證顧問，繼續就港鐵公司提供的預算進行嚴謹的審核。

15. 金鐘站擴建工程需要在現有港島線隧道下進行支撐架工程，以便挖空現有隧道的下方，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。支撐架工程的挖掘工程已於 2015 年 12 月完成。但由於挖掘進度未能追回早前滯後的時間，影響到接續進行的車站擴建部分結構工程的進度。港鐵公司於 2014 年 11 月向立法會鐵路事宜小組委員會報告南港島線（東段）以 2016 年年底為通車目標，並於 2015 年 9 月初正式向路政署提交以 2016 年年底為通車目標的修訂工程計劃。截至 2015 年 12 月 31 日，車站擴建部分的結構工程進度較預期目標落後約一星期，整體進度大致符合經修訂後的工程計劃，但餘下的工程安排將會非常緊迫，港鐵公司須有效地加快進度。

16. 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，整體進度亦大致符合修訂的工程計劃。路政署會繼續密切監察有關工程進度，檢視港鐵公司定期提供工程進度的資料。

17. 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，現有一段由海洋公園道至南朗山道的黃竹坑明渠已修建完成，而連接鴨脷洲邨西面和寶血小學附近的怡南路有蓋行人天橋，以及在鴨脷洲徑和鴨脷洲橋道交界處進行道路改善工程時完成的新支路亦已開通。因受地下管線及電源接駁工程較預期複雜的影響，連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道工程，會較委託協議中列明的完工日期延遲約 8 個月完成，並以 2016 年第一季完工為目標。此外，因受到現有地下管線較預期複雜影響，建造黃竹坑站底層的公共運輸設施和擴闊香葉道工程，會較委託協議中列明的完工日期延遲約 9 個月完成，將以 2016 年上半年完工為目標。連接黃竹坑站與鄰近工業區的有蓋行人天橋已大致完成，並將與黃竹坑站附近的道路網絡改善工程同時開放。上述工程的進度均不會影響南港島線（東段）於 2016 年年底通車的目標。

18. 根據港鐵公司在 2015 年 8 月 12 日告知路政署的修訂估算，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。而港鐵公司於 2015 年 12 月 14 日通知路政署，超支金額會增加至約 2.2 億元，路政署已要求港鐵公司提供進一步資料以作審視。

19. 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。雖然各段工程的整體進度大致符合修訂的工程計劃，但按該計劃，金鐘站擴建部分的餘下工程安排將會非常緊迫。港鐵公司須繼續提升金鐘站擴建工程中各個環節的效率，有效地加快餘下工程的進度，以達到 2016

<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。



年年底通車的修訂目標。路政署已要求港鐵公司提供更詳細資料，以審視餘下工程安排的可行性。

### 觀塘線延線

20. 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 2015 年 8 月 12 日告知路政署港鐵公司已完成觀塘線延線工程費用的檢討，其結果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。路政署已就港鐵公司提供的初步資料提出問題及意見，並要求提供進一步資料。當港鐵公司提供更詳細資料後，路政署會繼續就港鐵公司提供的預算進行嚴謹的審核。

21. 港鐵公司於 2015 年 8 月向立法會鐵路事宜小組委員會報告觀塘線延線將以 2016 年第三季或第四季為通車目標，並於 2015 年 10 月中正式向路政署提交修訂的工程計劃。港鐵公司現正按著經修訂的施工計劃全力在觀塘線延線何文田站內進行機電和樓宇設備安裝工程。

<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。

22. 何文田至黃埔段的路軌鋪砌工程和黃埔站的結構工程，已分別於 2015 年 11 月及 12 月大致完成。港鐵公司現正按著經修訂的施工計劃全力在黃埔站內推展機電和屋宇裝備安裝工作，並透過調整工序及增調人手等措施，以進一步改善施工進度。此外，港鐵公司亦已完成大部分觀塘線延線的隧道設備安裝工序，並計劃於 2016 年第一季開始進行一系列的列車試行測試工作。

23. 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，預期會在觀塘線延線通車時同步開放給市民使用。至於餘下的主要基建設施，包括忠義街、常樂街及佛光街的行人天橋以及有蓋行人通道等，已於 2015 年 12 月中完成並開放予公眾使用。

24. 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，要求港鐵公司確定觀塘線延線的通車時間表，並提供一些主要工序的進度簡報及詳細工作時間表。港鐵公司因應路政署的要求，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，以進一步改善工程的進度。

25. 港鐵公司於 2015 年 8 月向立法會鐵路事宜小組委員會報告觀塘線延線將以 2016 年第三季或第四季為通車

目標，並於 2015 年 10 月中正式向路政署提交修訂的工程計劃。根據路政署目前掌握的資料，鑑於車站的結構工程已於 2015 年第四季大致完成，港鐵公司經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

26. 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），雖然各段工程的整體進度大致符合經修訂以 2016 年年底為通車日期的施工時間表中的目標，但該施工時間表顯示金鐘站擴建部分餘下的工程安排非常緊迫。路政署已要求港鐵公司提供更詳細資料以引證經修訂的施工時間表是可行的。至於觀塘線延線，港鐵公司已將目標通車日期修訂至 2016 年第三季或第四季。我們認為港鐵公司已於 2015 年第四季大致完成黃埔站的結構工程，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。

27. 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。政府會全力協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，並密切監察港鐵公司餘下工程的進度，以達到預期的通車目標。

運輸及房屋局

路政署

2016 年 2 月

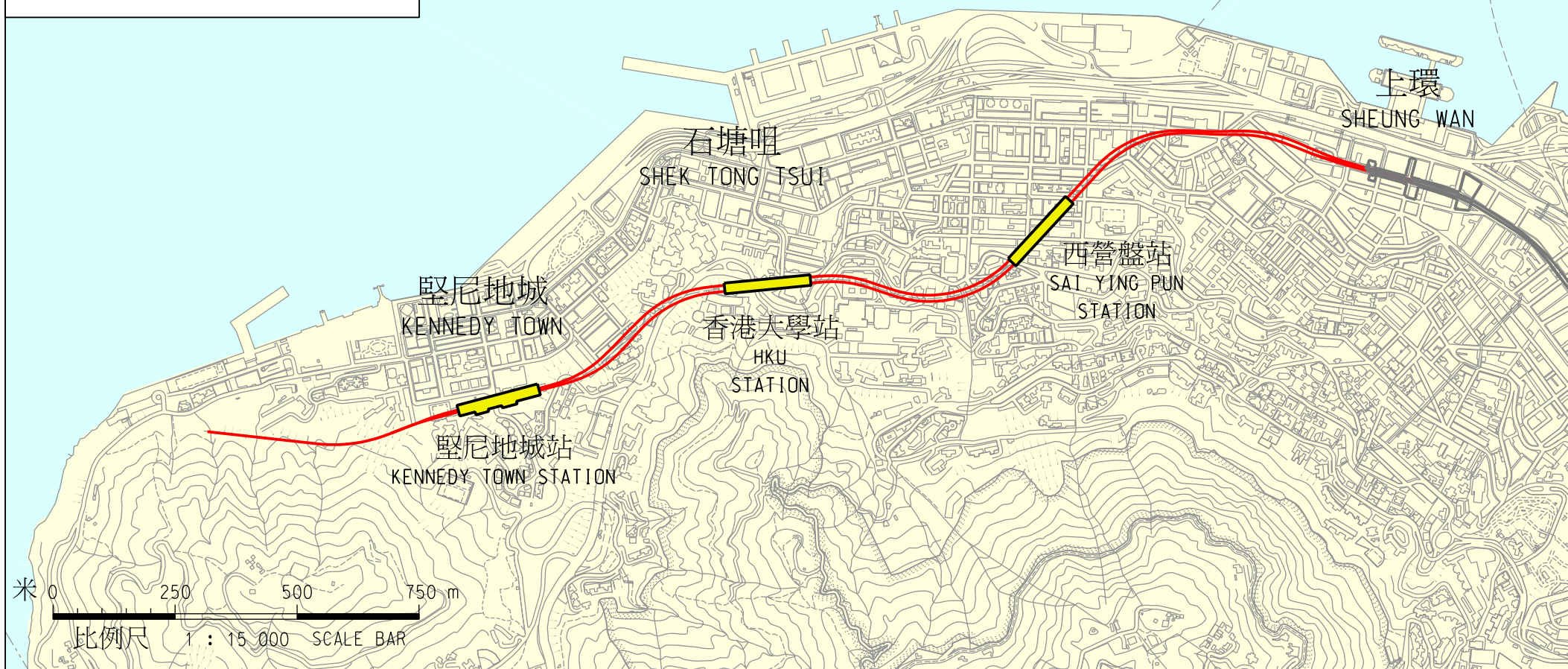
圖例  
LEGEND

- 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



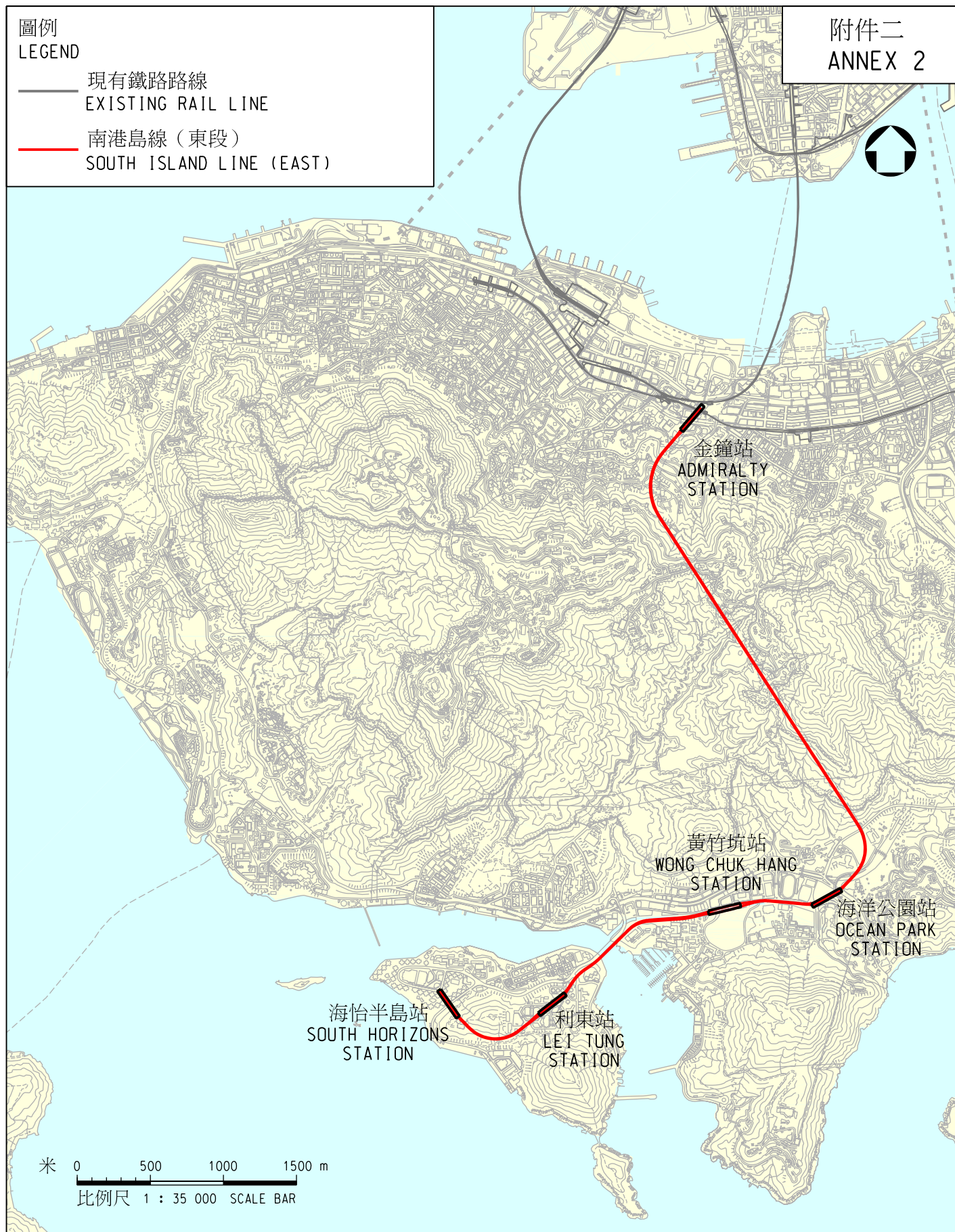
西港島線  
WEST ISLAND LINE



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)





何文田  
HO MAN TIN

何文田站  
HO MAN TIN STATION

紅磡  
HUNG HOM

黃埔站  
WHAMPOA STATION

尖沙咀  
TSIM SHA TSUI

維多利亞港  
VICTORIA HARBOUR

圖例  
LEGEND

- 現有鐵路路線  
EXISTING RAIL LINE
- 觀塘線延線  
KWUN TONG LINE EXTENSION
- 沙田至中環線  
SHATIN TO CENTRAL LINK

米 0 250 500 750 m  
比例尺 1 : 15 000 SCALE BAR

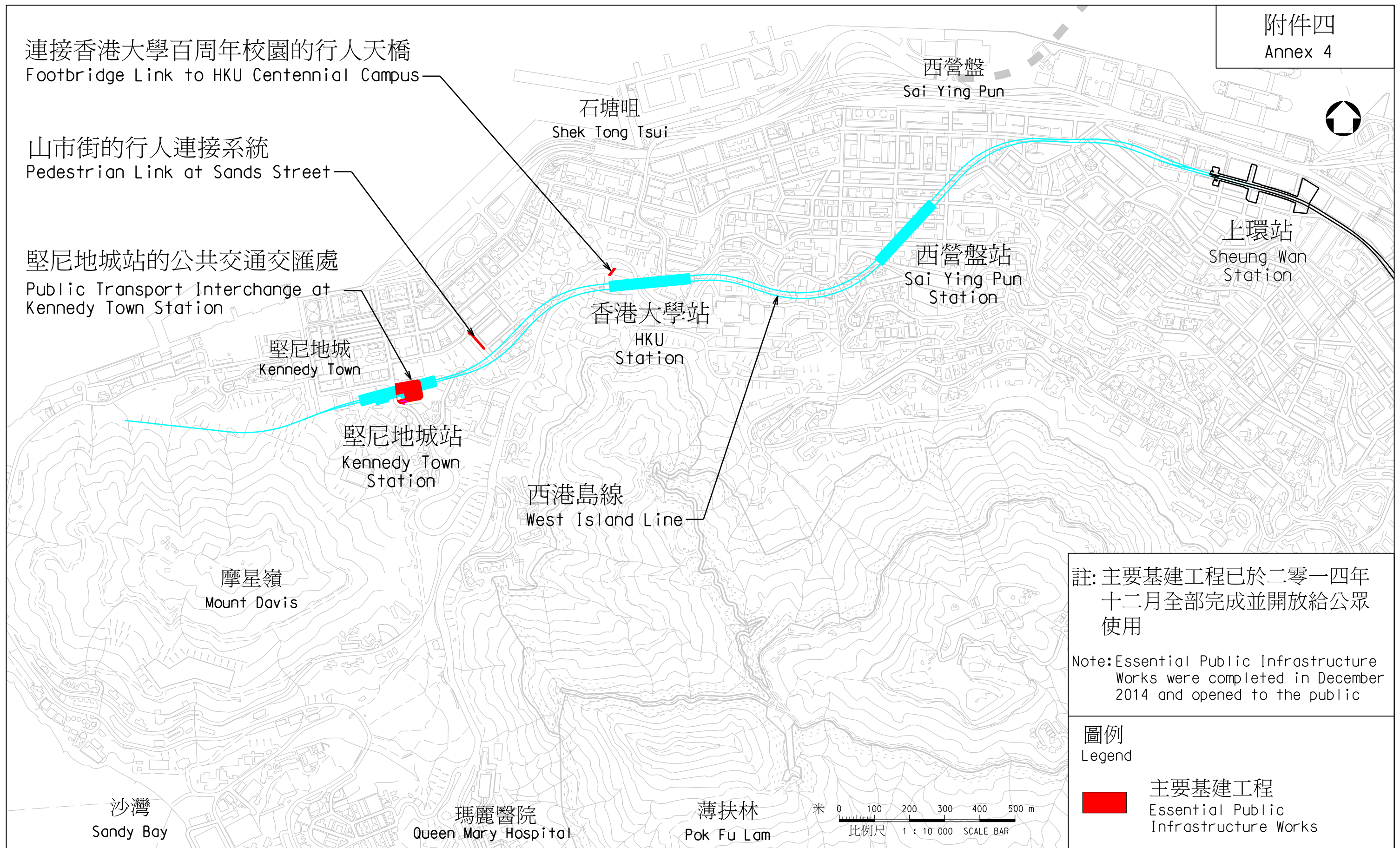
## 觀塘線延線 KWUN TONG LINE EXTENSION



連接香港大學百周年校園的行人天橋  
Footbridge Link to HKU Centennial Campus

山市街的行人連接系統  
Pedestrian Link at Sands Street

堅尼地城站的公共交通交匯處  
Public Transport Interchange at Kennedy Town Station

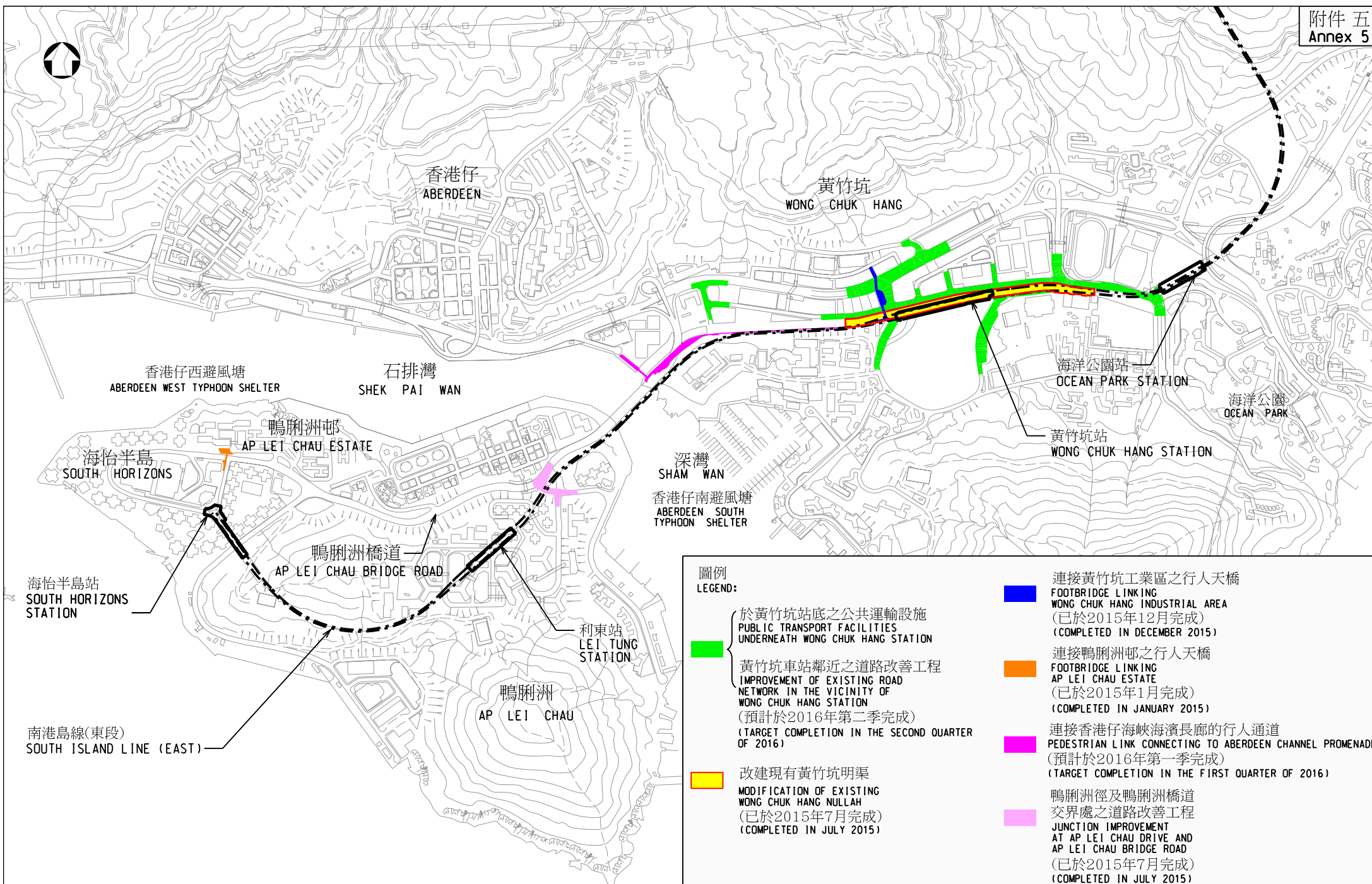


圖則名稱 drawing title

# 西港島線－主要基建工程

## West Island Line - Essential Public Infrastructure Works



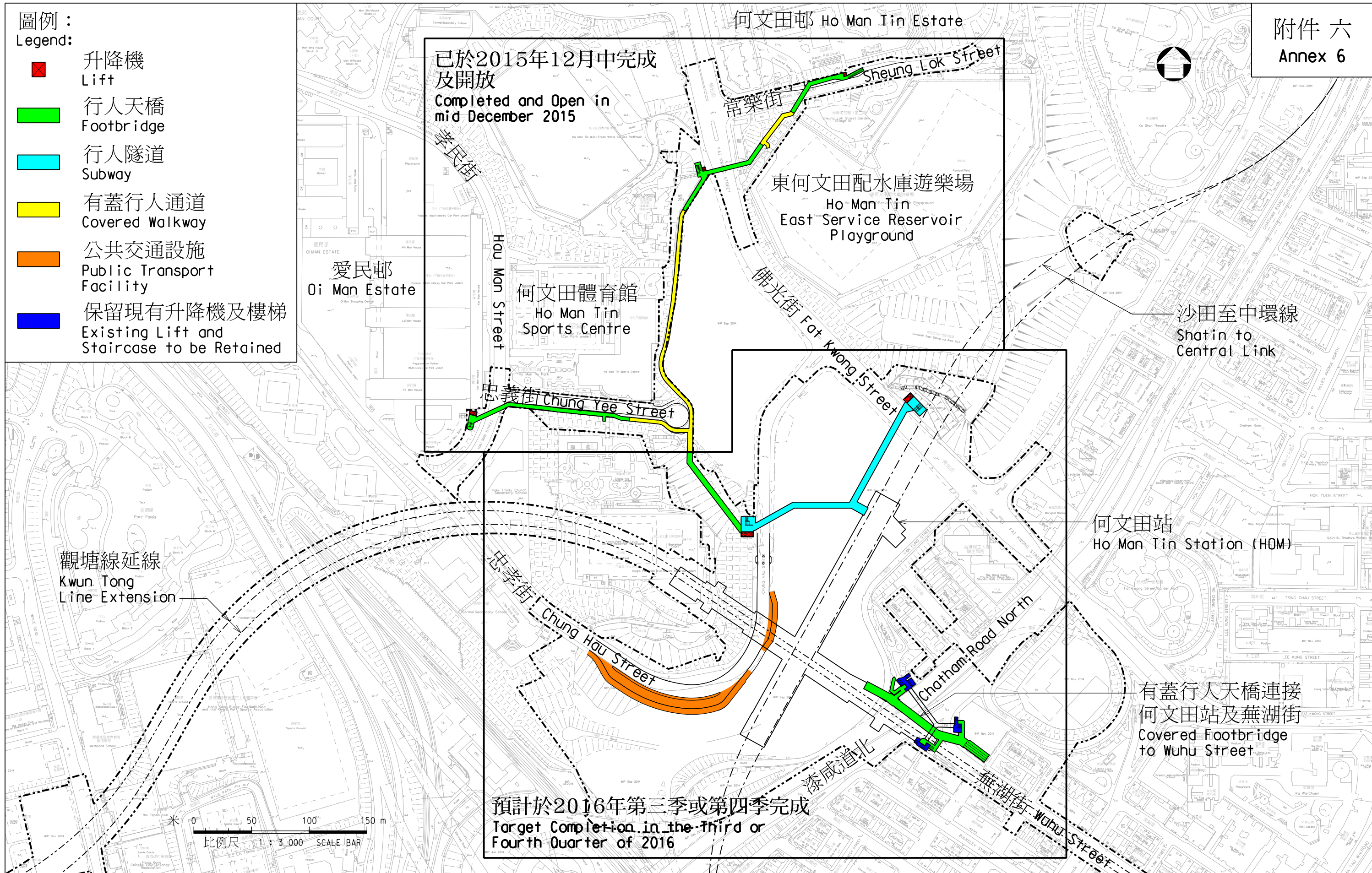


南港島線(東段) - 主要基建工程  
SOUTH ISLAND LINE (EAST) - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS



圖例 :  
Legend:

- 升降機  
Lift
- 行人天橋  
Footbridge
- 行人隧道  
Subway
- 有蓋行人通道  
Covered Walkway
- 公共交通設施  
Public Transport Facility
- 保留現有升降機及樓梯  
Existing Lift and Staircase to be Retained



圖則名稱 drawing title

觀塘線延線 - 主要基建工程  
Kwun Tong Line Extension - Essential Public Infrastructure Works

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會  
西港島綫項目最新進展  
(截至二零一五年十二月三十一日)

本文件旨在向議員簡介西港島綫餘下車站工程的最新進展。

**背景**

2. 港鐵港島綫於二零一四年十二月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。整體而言，列車服務運作暢順。

3. 西營盤站位於奇靈里的出入口建造工程現繼續進行。

**工程最新進展**

4. 西營盤站奇靈里出入口餘下二十米的行人隧道結構工程已經完成，現正繼續進行隧道及出入口內的裝修、屋宇裝備、機電及扶手電梯安裝工程，隨後相關政府部門將進行檢測。

5. 按照目前工程進度，正如早前匯報所述，奇靈里出入口預計於二零一六年第一季啟用。施工期間，工程人員已採取適當保護和分隔措施，確保車站運作及乘客不會受到工程影響。

6. 由於升降機豎井須保留作為運送建築物料的通道，令升降機的安裝工程須待通道工程大部分完成後才能進行，因此奇靈里出入口的升降機預計於二零一六年第二季投入服務。

## 總結

7. 請委員備悉上述內容。

香港鐵路有限公司

二零一六年二月

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  
（截至二零一五年十二月三十一日）

目的

本文件旨在提供南港島綫（東段）項目截至二零一五年十二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設施、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. 南港島綫（東段）預計於二零一六年年底投入服務。為更準確反映實際工程進度，本文件中所匯報的工程進度均以上述之最新目標完工日期（即二零一六年年底）計算。截至二零一五年十二月三十一日，南港島綫（東段）的總體工程已完成 93%，而按現時工程計劃，有關進度應為 93.9%。按照現時工程進度，南港島綫（東段）維持以二零一六年年底為目標通車日期。

## 位於南區的车站及車廠

6. 隨著海洋公園站、黃竹坑站和黃竹坑車廠的結構工程完成，其裝修及機電工程亦已完成。現時，兩個車站和車廠已進入籌備營運階段，並已展開一系列的鐵路系統測試，為通車作好準備。



海洋公園站連接至主題公園正門的有蓋行人天橋結構工程已完成



黃竹坑站的裝修及機電工程已完成

7. 利東站（除 B 出入口）的結構工程已完成，現正進行裝修及機電工程。至於位於利東邨的 B 出入口，基於豎井地基層早前出現未能預見的地質困難，結構工程的開展時間出現延誤。現時豎井結構工程已大致完成，並正在進行裝修及機電工程。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。儘管如此，利東站仍可以配合南港島綫（東段）目前於二零一六年年底通車的目標前完成。



利東站 B 出入口的地面結構工程

8. 海怡半島站方面，在臨時路面鋼板下進行的車站挖掘及結構工程均已完成，現正進行裝修及機電工程。至於車站出入口的結構工程亦已大致完成。玉桂山機房大樓及利榮街通風大樓的結構工程已完成，裝修及機電工程正繼續進行。



海怡半島站的裝修及機電工程

## 軌道相關工程及列車測試

9. 南風隧道、鴨脷洲隧道及高架橋的建造工程均已完成。由金

鐘站至海怡半島站的軌道鋪設工程已大致完成。而由海洋公園站至海怡半島站的架空電纜及軌道旁機電安裝工程經已完成，有關工程於海洋公園站與金鐘站之間亦已大致完成。同時，黃竹坑車廠內的所有軌道範圍及由黃竹坑站至海怡半島站的軌道現已通電。

10. 隨著十列南港島綫（東段）新列車運抵黃竹坑車廠，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；預計列車測試工作可在二零一六年第一季起，在海洋公園站與金鐘站之間的軌道上進行。

### **主要基建工程**

11. 跨越鴨脷洲橋道、連接鴨脷洲邨西面和怡南路寶血小學附近的有蓋行人天橋，已於二零一五年一月完成建造工程，並開放予公眾使用。此外，黃竹坑明渠的改建工程已於二零一五年七月完成。而位於鴨脷洲橋道連接鴨脷洲徑的新支路亦已於二零一五年七月開通。

12. 黃竹坑方面，受現有地下管綫較預期複雜影響，位於黃竹坑站底層的公共運輸設施和擴闊香葉道的工程較原來計劃延遲，預計於二零一六年第二季完成。連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道建造工程已大致完成，餘下的照明系統電力供應工程亦預計於二零一六年第一季完成。而連接黃竹坑站與黃竹坑道北面部分的有蓋行人天橋建造工程，則預期於二零一六年上半年完成。

### **金鐘站擴建工程**

13. 金鐘站將成為港島綫、荃灣綫、南港島綫（東段）及沙田至中環綫(沙中綫)的轉車站，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。

14. 在南港島綫（東段）項目下的金鐘站擴建工程，包括在夏慤花園建造南港島綫（東段）及沙中綫月台，以明挖回填方式建造車站，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於二零一五年五月完成。而香港公園通風大樓的結構及裝修工程則繼續進行。

15. 金鐘站擴建工程、特別是在現有港島綫隧道地層下所進行的支撐架挖掘工程，一直面對艱巨的挑戰。在工程團隊不斷努力下，支撐架挖掘工程已於二零一五年年底完成。而金鐘站擴建部分的明挖回填挖掘工程亦已大致完成，現正按計劃進行車站結構、裝修及機電工程，惟餘下的工程仍存在挑戰，港鐵公司會繼續與承建商緊密合作，以確保有足夠的人手供應令工程得以順利進行。



金鐘站擴建工程的結構工程正繼續進行

## 總結

16. 請委員備悉上述內容。

香港鐵路有限公司

二零一六年二月

**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**  
(截至二零一五年十二月三十一日)

**背景**

觀塘綫延綫是現有觀塘綫的延伸，由油麻地站伸延至新建的黃埔站，中途設有何文田站，全長 2.6 公里。興建中的何文田站將會是日後沙田至中環綫(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設施、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. 正如港鐵公司早前向小組委員會提交的最新工程進度報告所述，觀塘綫延綫預計在二零一六年第三季或第四季度通車。

**工程進度**

4. 截至二零一五年十二月三十一日，觀塘綫延綫的總體工程進度為 91.3%，按照項目二零一六年第三季或第四季的通車目標如期推進。而土木及機電工程分別完成約 97.4% 及 71%。

5. 隨著何文田站及黃埔站的結構工程陸續完成，觀塘綫延綫項目的建造工程已經進入最後階段，兩個車站的機電工程，包括架空電纜、通訊系統、列車控制及訊號系統等安裝工程，正全面展開。

**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及路軌鋪設工程已完成。其中油麻地站至何文田站之間的架空電纜已通電，而軌道旁機電安裝工程已大致完成，列車測試預計於二零一六年第一季展開。



德安街地底現正進行架空電纜安裝工程

7. 何文田站至黃埔站一段隧道內的架空電纜及軌道旁機電安裝工程正按施工計劃繼續進行，而主控制系統、通訊及訊號系統等安裝工程亦全速推進。

### 何文田站及主要基建工程

8. 何文田站是觀塘綫延綫與沙中綫的轉乘站。車站共有八層，為十字型設計，設有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，為沙中綫及觀塘綫延綫提供便捷的乘車及轉車服務。

9. 何文田站的機電設備包括屋宇設備、鐵路通訊、訊號及控制系統等安裝工程現正全面進行，站內的扶手電梯及觀塘綫延綫月台幕門已完成安裝，車站的裝修工程亦繼續進行。而車站工地周邊亦繼續進行渠管及電綫接駁工程，受工程影響的路面亦陸續重鋪。

10. 何文田站設有五個出入口，分別位於仁風街、佛光街、漆咸道北及忠孝街，各出入口的結構工程已大致完成，並設有升降機連接路面與車站大堂。



忠孝出入口的升降機大樓結構工程已完成

11. 何文田站周邊的主要基建工程已完成超過九成。連接愛民邨及何文田邨的行人通道及升降機設施已於二零一五年十二月開放予公眾使用。至於位於忠孝街的公共運輸設施、兩段分別橫過佛光街及忠孝街的行人隧道及連接何文田站與漆咸道北的一段有蓋行人天橋等設施，將配合何文田站的啟用而開放予公眾使用。



連接愛民邨及何文田邨的行人通道及升降機設施-

## 黃埔站及隧道工程

12. 黃埔站將會成為觀塘綫未來的終點站，東、西大堂之間的月台以單側式設計，月台隧道的結構工程已完成。東、西大堂的結構工程已大致完成，站內的供電系統已於二零一五年十二月啟動，兩個車站大堂的機電及屋宇設備安裝工程正繼續進行。

13. 黃埔站民兆街及紅磡道的出入口結構工程已大致完成，外部裝修工程即將於二零一六年一月展開。連接黃埔花園周邊商場的船景街及德安街出入口現正興建中，而環海街工地的越位隧道結構工程已完成。



黃埔站東面大堂現正安裝機電設備

14. 因大型渠道及管綫改道工程而須臨時封閉的一段船景街已於二零一五年十一月下旬重開，其中一條行車線已恢復行車，而該處之升降機、通風設施及緊急通道的綜合結構工程則繼續進行，有關工程預計於二零一六年第一季完成。

15. 隨著觀塘綫延綫的土木結構工程已大致完成，何文田站及黃埔站的機電工程已全面展開，並著手準備下一階段的列車試行及各項系統的測試。工程團隊現正全力推展餘下工程，以期觀塘綫延綫可於二零一六年第三季或第四季投入服務。

## 總結

16. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司  
二零一六年二月