

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會

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南港島線(東段)及觀塘線延線(截至 2016 年 6 月 30 日)的主要工程進展。

背景

南港島線(東段)

2. 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(走線圖見附件一)。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)或 135.2 億元(按付款當日價格計算)。

觀塘線延線

3. 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(走線圖見附件二)。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)或 59 億元(按付款當日價格計算)。

項目推行方式及資助模式

4. 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、建造和營運，並會擁有該段鐵路。政府與港鐵公司於 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。

5. 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，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。

6. 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。

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。

7. 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。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)，而觀塘線延線項目建造費用的估算則需要向上修訂至 72 億元(按付款當日價格計算)。

鐵路項目相關的「主要基建工程」

8. 為配合南港島線(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：

南港島線(東段)主要基建工程(位置圖見附件三)

1. 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；
2. 修建現有一段由海洋公園道至南朗山道的黃竹坑明渠；
3. 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

4. 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(位置圖見附件四)

1. 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；
2. 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
3. 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

9. 港鐵公司提交就南港島線(東段)及觀塘線延線(截至2016年6月30日)的進度報告分別載於附件五和六。路政署就有關進度報告內容有下列的分析和補充。

南港島線(東段)

10. 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 億元上調至約 46.5 億元，增加約 13 億元。路政署已就港鐵公司提供的資料提出問題及意見。港鐵公司亦已提供進一步的資料，供路政署聯同其監察及核證顧問進行審核。

11. 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。於 2016 年 9 月，金鐘站擴建部分的機電和消防設施安裝工程仍在進行，隨後相關政府部門會分階段展開法定檢測工作以爭取時間，各項工作非常緊迫。

12. 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的裝修工程、機電工程和樓宇設備安裝工程已大致完成。相關政府部門的法定檢測工作截至2016年9月仍在進行。整體進度大致符合修訂的工程計劃，而一系列的列車試行測試工作亦繼續按計劃進行。路政署會繼續密切監察有關工程進度。

13. 至於上文第8段提及政府委託港鐵公司進行為配合南港島線(東段)通車的「主要基建工程」，截至2016年9月已大致完成。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分別於2015年1月及7月開通。至於連接黃竹坑站與鄰近工業區的有蓋行人天橋，以及黃竹坑站底層的公共運輸設施和附近的道路網絡改善工程，已分別於2016年4月及6月完成並開放予公眾使用。連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道，亦已於2016年8月開放予公眾使用。

14. 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²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，路政署已就港鐵公司提供的初步資料提出問題及意見，並要求提供詳細資料。隨着「主要基建工程」已大致完成，港鐵公司現正就建造費用進行進一步評估。當港鐵公司完成評估後，路政署會就港鐵公司提供的建造費用預算進行嚴謹的審核。

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。

15. 總體而言，港鐵公司維持以 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和相關法定檢測工作仍是非常緊迫。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及預留足夠時間讓相關政府部門進行法定檢測工作，以達到 2016 年年底通車的修訂目標，否則將有很大機會不能在 2016 年年底通車。

16. 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，監察南港島線（東段）項目各方面的實施情況，並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。有關政府部門已調配足夠人手以進行相關的法定檢測工作，但前提是須接受檢測的工程能及早完工。路政署會繼續密切監察港鐵公司餘下工程的進度。

觀塘線延線

17. 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³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。由於「主要基建工程」的建造截至 2016 年 9 月已大致完成，港鐵公司現正檢視最新的建造費評估。當港鐵公司提供詳細資料後，路政署會就港鐵公司提供的資料進行嚴謹的審核。

18. 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。港鐵公司於 2016 年 6 月的鐵路事宜小組委員會會議上，表示觀塘線延線將以 2016 年第四季初為通車目標。其後，港鐵公司於 2016 年 8 月 6 日公布以 2016 年 10 月為通車目標。於 2016 年 8 月，觀塘線延線何文田站及黃埔站的裝修工程、機電工程和樓宇設備安裝工程，以及觀塘線延線的隧道設備安裝工程均已大致完成，一系列的列車試行測試工作亦繼續按計劃進行。相關政府部門須進行的法定檢測工作亦在 2016 年 8 月底全部完成。

19. 至於上文第 8 段提及政府委託港鐵公司進行為配合觀塘線延線通車的「主要基建工程」，截至 2016 年 9 月已大致完成。連接何文田站與何文田邨和愛民邨的「主要基建工程」，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。至於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

³ 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。

的行人天橋，以及位於忠孝街近何文田站的公共運輸設施，港鐵公司將會在觀塘線延線通車時，全面同步開放給公眾使用。

20. 鑑於港鐵公司已於2016年1月展開列車試行的測試工作，而何文田站、黃埔站及隧道設備的法定檢測工作，已在2016年8月底全部完成，並已移交港鐵公司車務部進行營運前的準備，港鐵公司經修訂的目標通車日期(即2016年10月)是可行的。路政署會繼續密切監察通車前準備工作的進度。

總結

21. 就南港島線(東段)，港鐵公司表示，仍維持以2016年年底為修訂目標通車日期。現時各段工程的整體進度大致符合經修訂的施工時間表，但是該施工時間表顯示金鐘站擴建部分餘下的工程及相關的法定檢測工作將會極為緊迫，對達成修訂目標通車日期帶來相當大的風險。換言之，餘下工程的進度和有否足夠時間完成相關法定檢測工作對能否如期於2016年年底通車至為關鍵。路政署會繼續密切監察港鐵公司餘下工程的進度，並繼續與相關政府部門全面推進有關法定檢測工作。至於觀塘線延線，港鐵公司已將目標通車日期訂為2016年10月，而港鐵公司車務部正全面進行營運前的準備工作，路政署認為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。

22. 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 9 月

圖例
LEGEND

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

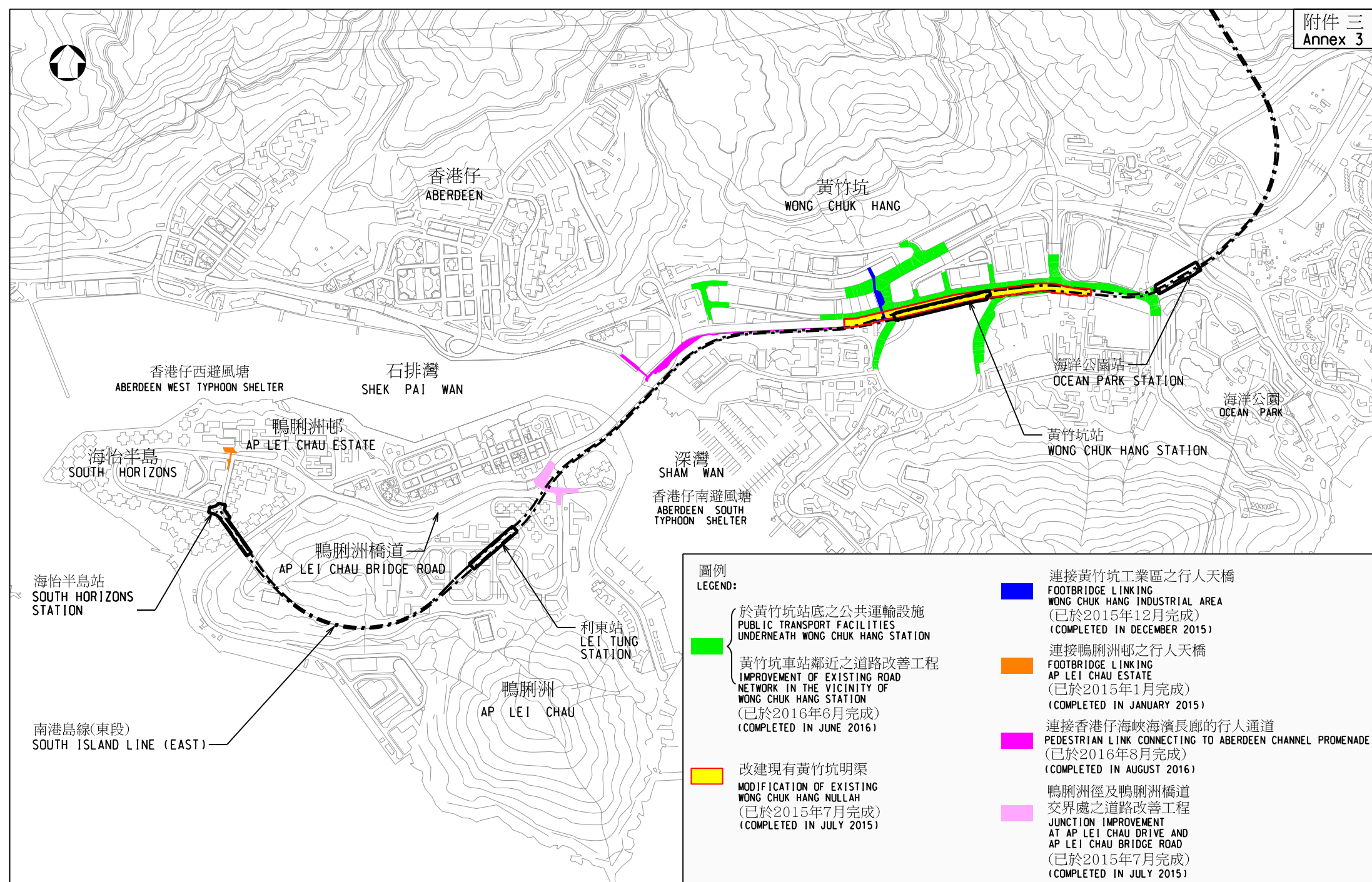
附件一
ANNEX 1



南港島線（東段） SOUTH ISLAND LINE (SIL) (EAST)



觀塘線延線
KWUN TONG LINE EXTENSION

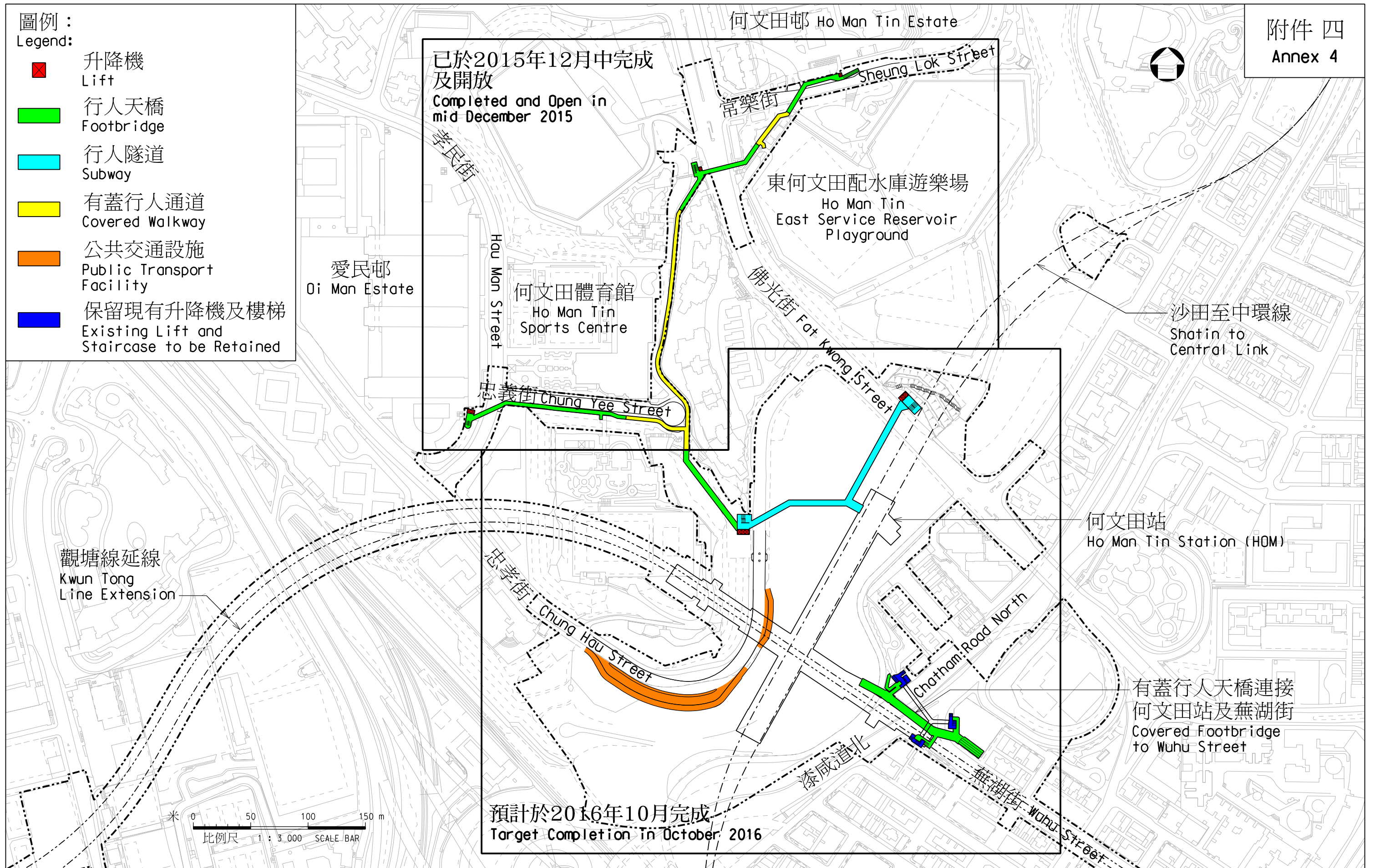


南港島線(東段) - 主要基建工程
SOUTH ISLAND LINE (EAST) - ESSENTIAL PUBLIC INFRASTRUCTURE WORKS

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

附件 四
Annex 4



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

南港島綫（東段）項目的最新進展
（截至二零一六年六月三十日）

目的

本文件旨在提供南港島綫（東段）項目截至二零一六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。

工程進度

3. 截至二零一六年六月三十日，南港島綫（東段）的總體工程已完成 96.8%，當中土木及機電工程分別完成 97.7%及 93.8%。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；然而，金鐘站擴建工程所面對的持續挑戰，對此目標通車日期帶來風險。能否如期通車，將視乎未來數個月的餘下工程、列車測試和法定檢測工作的進度。而餘下的金鐘站裝修、機電及屋宇裝備安裝工程的進度，對能否達到目標通車日期至為關鍵；在上述工程完成後，仍須進行詳細的測試及試運行，並確保營運表現達到相關標準，方能正式投入服務。

位於南區的车站及車廠

4. 海洋公園站、黃竹坑站和黃竹坑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。



海洋公園站及黃竹坑站正進行車站設施及各項系統的測試

5. 利東站及其出入口的結構工程已完成，裝修及機電工程接近完成。B出入口的乘客升降機安裝工程已完成。



利東站結構工程已完成

6. 海怡半島站及其出入口、以及玉桂山機房大樓的結構工程已完成，裝修及機電工程接近完成。利榮街通風大樓的結構、裝修及機電工程均已完成。



海怡半島站的裝修及機電工程接近完成

軌道相關工程及列車測試

7. 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、架空電纜及軌道旁機電安裝工程亦已完成。同時，黃竹坑車廠內的所有軌道範圍及由金鐘站至海怡半島站的軌道現已通電。

8. 新列車自二零一六年二月中起沿全段南港島綫（東段）走綫進行測試。列車必須在通車前反覆進行嚴謹的測試，以確保列車及信號系統在全自動列車控制系統下，得以安全可靠地運作。上述各項測試需時，同時亦是籌備通車計劃中一個十分關鍵的項目。

主要基建工程

9. 為方便南區居民，在建造南港島綫（東段）時，港鐵公司亦受政府委託興建一系列主要基建工程，包括(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(iv) 建造連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道、及在鴨脷洲徑及鴨脷洲橋道交界進行道路改善工程。

10. 主要基建工程現已大致完成。其中，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，已由二零一五年一月起開放予公眾使用。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。連接黃竹坑站與黃竹坑道北面部分的有蓋行人天橋亦已於二零一六年四月開放。

11. 黃竹坑站底層的公共運輸設施及區內的道路網絡改善措施，包括近黃竹坑站的一段香葉道提升至四綫雙程行車的工程，已大致完成，新路段已於二零一六年六月十九日開放予公眾使用。連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道已於二零一六年八月六日開放予公眾使用。



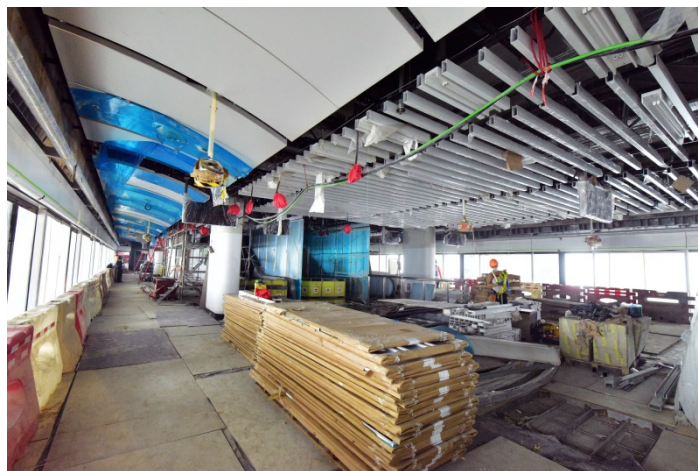
黃竹坑站的公共運輸設施已於二零一六年六月開放

金鐘站擴建工程

12. 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。

13. 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。車站洞穴結構工程現已完成，裝修、機電及屋宇裝備安裝工程亦進展順利，而沙中綫隧道結構工程正進行中。至於香港公園通風大樓的結構工程經已完成，裝修及機電工程已大致完成。

14. 在現有港島綫隧道地層下所進行的支撐架挖掘工程以及金鐘站擴建部分的明挖回填挖掘工程經已完成。車站擴建部分的結構工程已接近完成，現正全速推展裝修、機電及屋宇裝備安裝工程，同時為預計於今年八月底展開的法定檢測展開籌備工作。然而，受工地空間所限，工程物料運送安排極具挑戰，裝修、機電及屋宇裝備安裝工程的時間表非常緊迫，對南港島綫（東段）於二零一六年年底的目標通車日期帶來風險。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。



南港島綫（東段）月台層的裝修及機電工程進行中

總結

15. 請委員備悉上述內容。

香港鐵路有限公司

二零一六年九月

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
(截至二零一六年六月三十日)

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。

工程進度

2. 截至二零一六年六月三十日，觀塘綫延綫的總體工程進度為 99.4%，而土木及機電工程分別完成約 99.9%及 98%。工程團隊現正全力推展工程，按現時的工程進度，項目以二零一六年十月為通車目標。

3. 由相關政府部門在何文田站和黃埔站內進行的鐵路服務及營運安全的法定檢測工作已完成。

軌道相關工程及列車測試

4. 隨著油麻地站至黃埔站之間列車隧道的路軌鋪設及架空電纜安裝工程完成，港鐵公司已於二零一六年一月底開始安排不載客列車往來隧道以進行列車測試。各項鐵路系統的測試工作現正分別安排的非行車時間內進行；包括架空電纜系統、牽引控制系統、信號系統、列車以及月台幕門系統等設施。

何文田站

5. 何文田站是觀塘綫與沙中綫的轉乘站，車站設五個出入口。地下車站共有八層，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，而出入口亦連接車站不同樓層，為沙中綫及觀塘綫提供便捷的乘車及轉車設施。車站及各出入口的結構工程已完成，相關的裝修工程亦已完成。

6. 車站的消防安全檢測工作已於今年五月完成，鐵路服務及營運安全法定檢測工作亦已完成。車站已在七月移交車務部作營運前準備。



何文田站的車站設施已完成安裝



何文田站的外部裝修工程大致完成

7. 至於有關何文田站工地周邊的管綫接駁及園境工程等正繼續進行，而受工程影響的路面及設施亦會陸續還原。為配合佛光街遊樂場的還原工程，位於佛光街的臨時地盤辦公室已停止相關的支援服務，並已於今年七月拆卸。

主要基建工程

8. 為方便區內居民使用鐵路服務，在建造觀塘綫延綫的同時，港鐵公司亦受政府委託興建有關的主要基建工程，包括一系列行人通道、天橋及隧道等設施。隨著何文田站周邊的主要基建工程大致完成，部分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，將配合何文田站啟用一併開放。

黃埔站

9. 黃埔站將會成為觀塘綫未來的終點站，採用單側式月台設計，連接東西大堂。黃埔站的法定檢測工程亦已於六月展開，亦已在八月底完成。



黃埔站東大堂的設備安裝工程已大致完成

10. 黃埔站四個分別位於民兆街、紅磡道以及連接黃埔花園周邊商場的船景街及德安街的出入口，其結構工程已全部完成。而位於船景街、德定街及環海街的通風設施及緊急通道的結構工程亦已完成，外部裝修工程亦已於二零一六年八月完成。

11. 受觀塘綫延綫工程影響的路面及相關地下管線設施，港鐵公司承建商將按相關政府部門的要求及規定進行重鋪及還原工程。黃埔站的回填工程須在人口稠密、樓宇林立、地下設施密集、加上交通繁忙的地段進行，工程有一定的難度及複雜性。工程期間，港鐵公司須分階段實施多項臨時交通管理措施，同時須維持現有行車綫的數目，並確保道路使用者的安全。

12. 現時，工程人員正逐步展開路面重置工程，包括重新鋪設受影響地下管綫及渠道，隨後將進行路面回填及重鋪工程。工程期間，黃埔一帶街道包括部分德民街、紅磡道、德安街、德定街、船景街、環海街、德豐街及民泰街等，將繼續分階段實施多項臨時交通管理措施。觀塘綫延綫通車時，黃埔站大部分出入口周邊的行人路將會重開，而部分行車路面的重置工程，包括在紅磡道及德民街的部分路段，須在通車後繼續進行，相關工程預計於二零一七年第一季完成。



紅磡道現正進行路面重鋪工程

總結

13. 隨著相關法定檢測工作的已於二零一六年八月底完成及列車測試亦已於何文田站及黃埔站展開，項目已進入最後的鐵路系統測試階段，為接合現有鐵路系統做好準備。港鐵公司現正全力推展餘下工程，以期觀塘綫延綫於二零一六年十月投入服務。

14. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司
二零一六年九月