

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 9 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

---

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(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 9 月 30 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

隧道的挖掘工程已經完成，而隧道壁的建造工程於今年十月展開。奇靈里出入口的裝修、屋宇裝備、機電及扶手電梯安裝工程亦正在進行。按目前工程進度，港鐵公司預計奇靈里出入口將於二零一六年第一季啟用。我們會密切監察工程的進度。

### 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）。港鐵公司在今年 8 月 12 日告知路政署港鐵公司剛完成南港島線(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。

15. 金鐘站擴建工程需要在現有港島線隧道下進行支撑架工程，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。支撑架工程關鍵部分的挖掘工程已於今年6月上旬完成。截至2015年9月30日，支撑架工程的挖掘工程已完成約93%。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9月30日，車站擴建部分整體進度大致符合經修訂的工程計劃。

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，位於鴨脷洲橋路接駁鴨脷洲徑的新支路已於2015年7月開通。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5個月完成，港鐵公司仍以2015年第四季為完成目標。要達至此目標，將視乎港鐵公司能否提升餘下各個工作環節的效率。但上述工程的進度不會影響南港島線（東段）的開通。

18. 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，以達至 2016 年年底通車的修訂目標。路政署已要求港鐵公司進一步提供資料，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。港鐵公司在本年 8 月 12 日告知路政署港鐵公司剛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

---

<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。

費用<sup>3</sup>可能出現超支約7千5百萬元。路政署已要求港鐵公司盡快提供進一步資料以作檢視。

21. 港鐵公司現正按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。此外，油麻地至黃埔之間的鋪砌路軌工程已於9月完成，而安裝隧道設備工序亦正在進行。
22. 黃埔站東、西大堂之間的月台隧道挖掘工序已於今年8月完成，而月台隧道的結構工程亦於9月底大致完成，至於餘下的鋪軌、設備安裝等工序亦隨即展開。港鐵公司現正透過調整工序及增調人手等措施，以改善施工計劃及進度。至於車站的結構工程，預計於今年第四季完成。
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。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。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。至於餘下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，港鐵公司已於今年第三季完成大部分工序，而餘下的工作預計可於第四季完成。
24. 路政署現時透過港鐵公司提供的工程進度報告，以

---

<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。

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。

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 年第三季或第四季通車為目標，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，鑑於月台隧道結構工程已於今年第三季大致完成，倘若車站的結構工程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

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進一步提供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。我們認為如果港鐵公司能於今年第四季完成車站的結構工程，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 11 月**

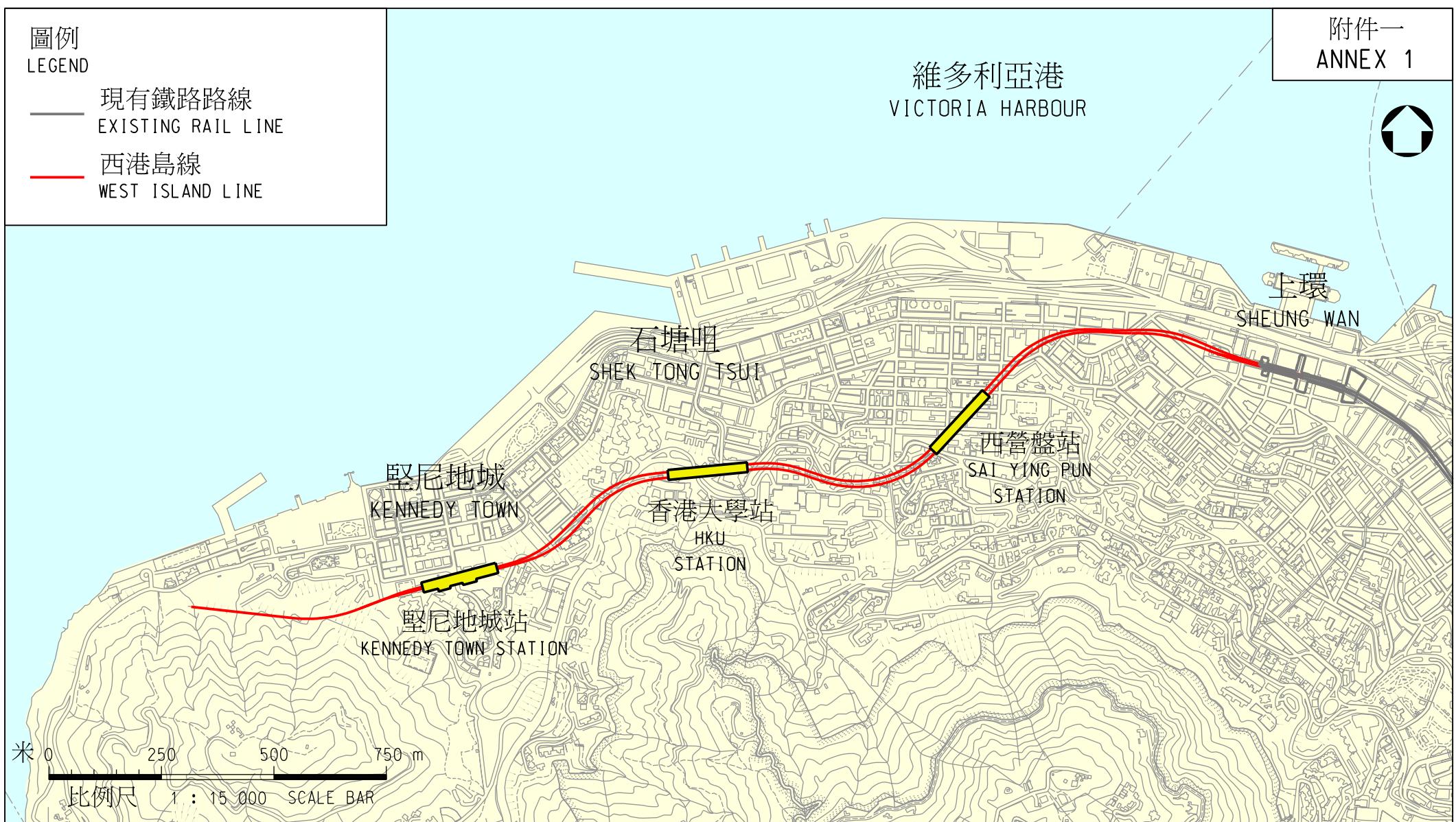
圖例  
LEGEND

- 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

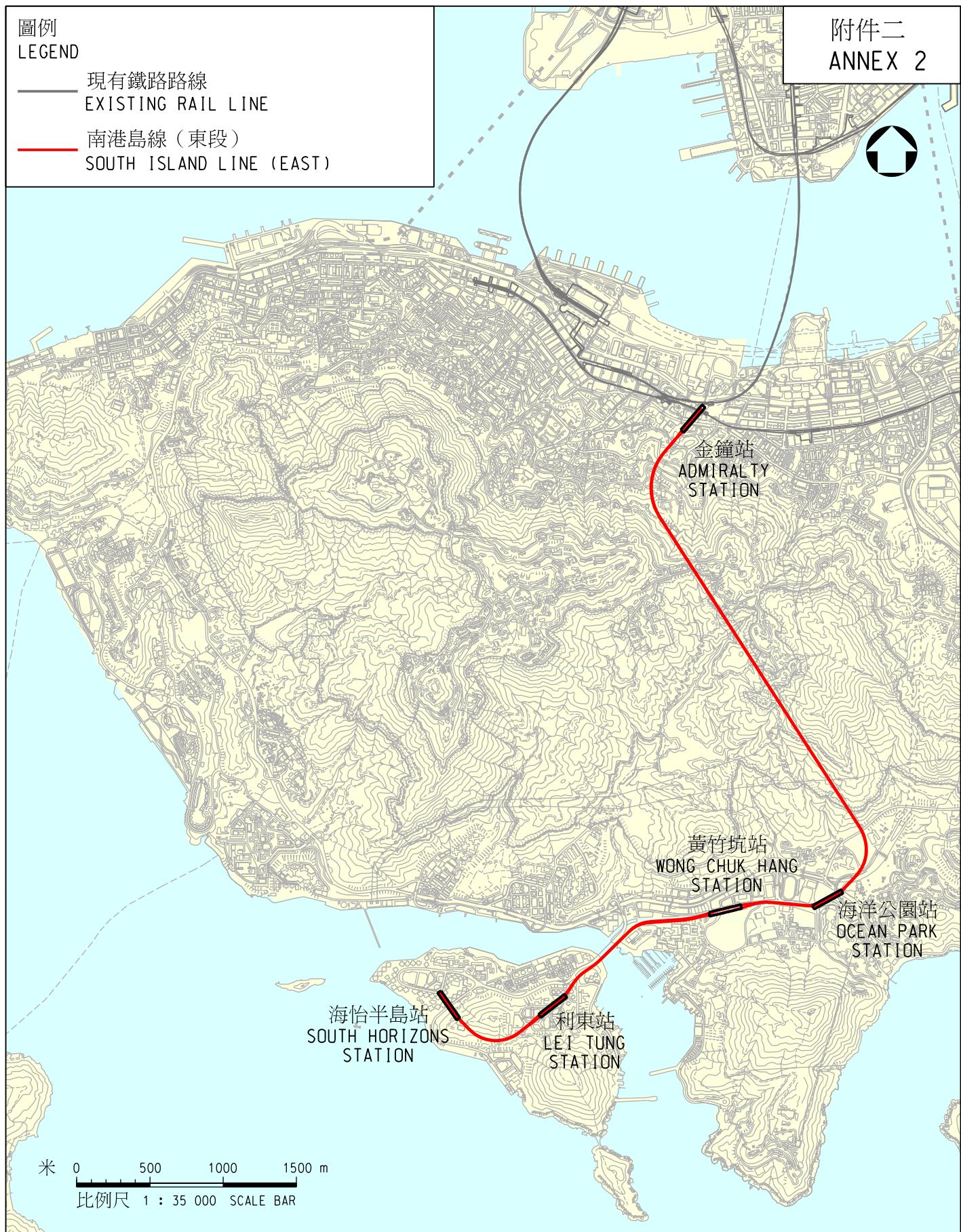


西港島線  
WEST ISLAND LINE

圖例  
LEGEND

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

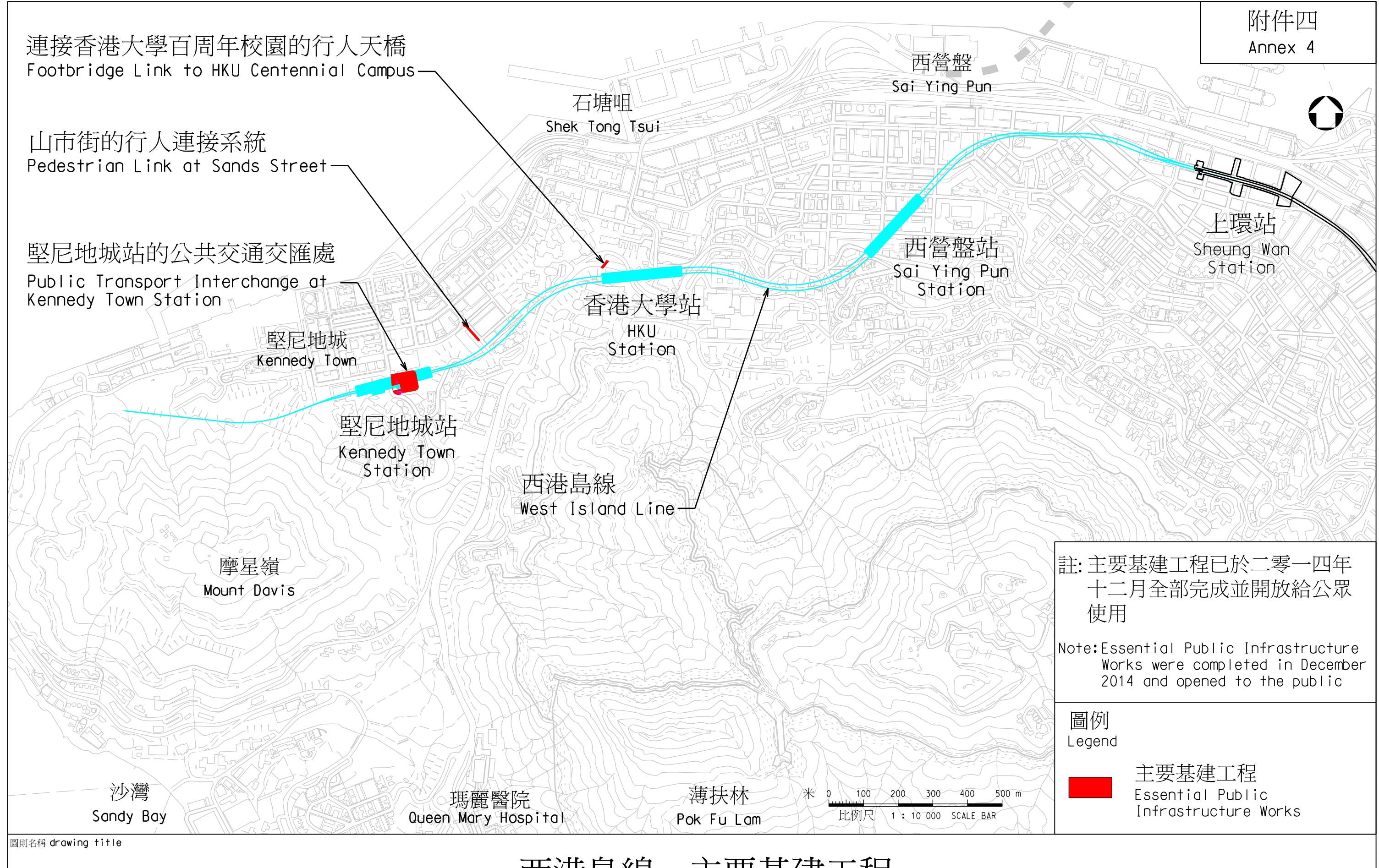
附件二  
ANNEX 2



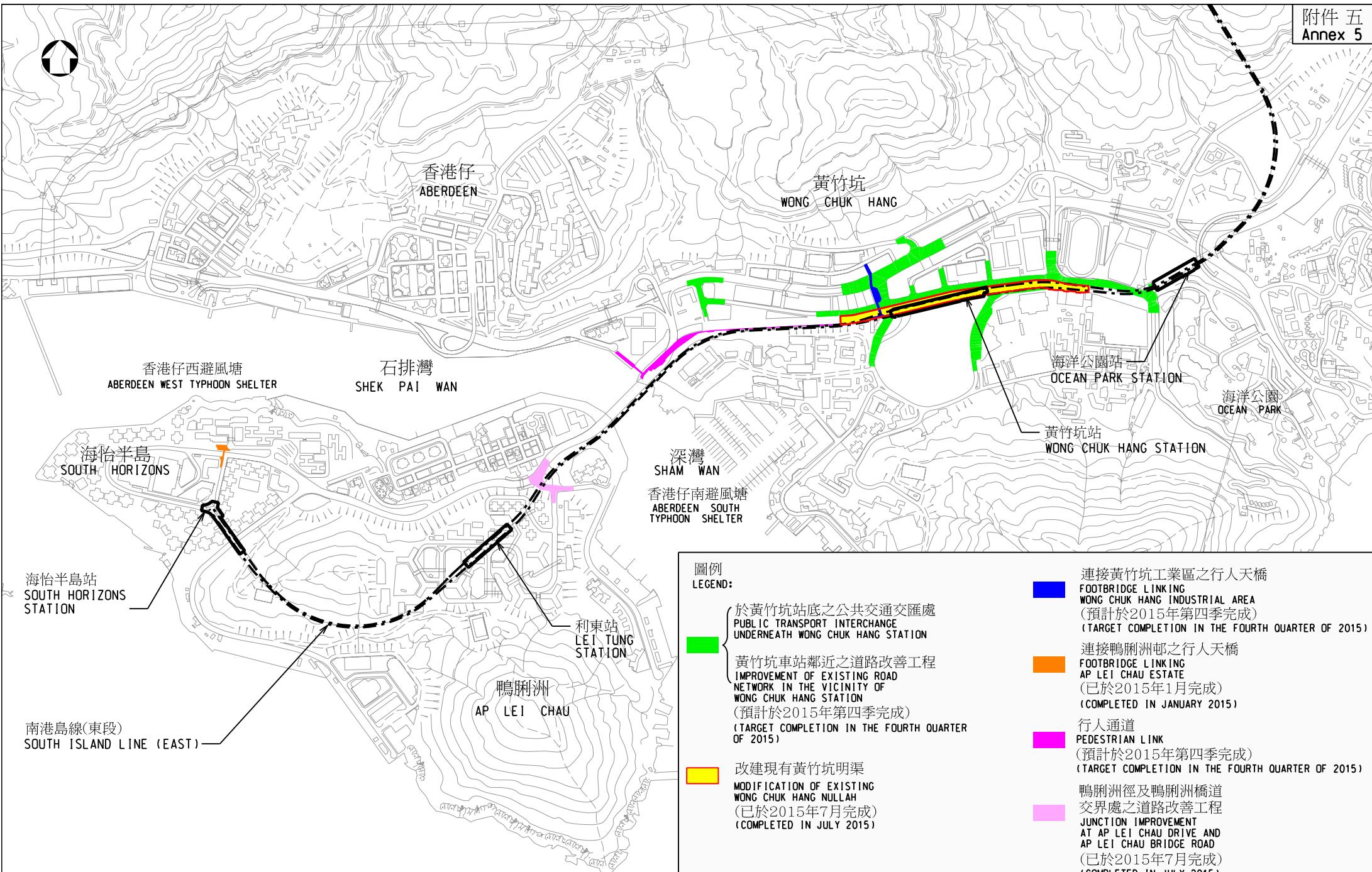
南港島線（東段）  
SOUTH ISLAND LINE (SIL) (EAST)



## 觀塘線延線 KWUN TONG LINE EXTENSION



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

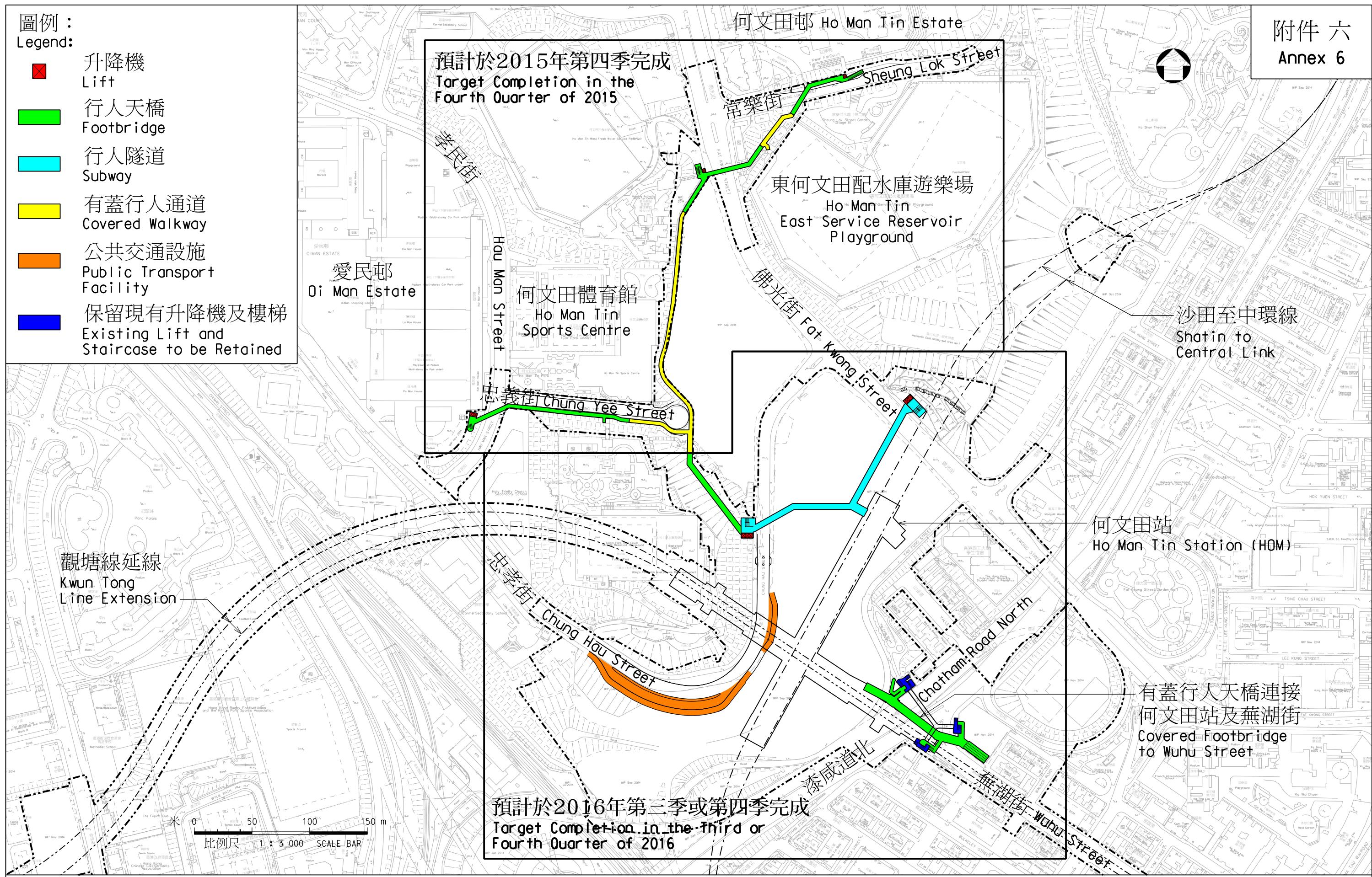
## 圖例： Legend:

• 100

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

## 附件 六

## Annex 6



# 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  
(截至二零一五年九月三十日)

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. 西營盤站現已啟用，但位於奇靈里的車站出入口仍在施工。

**工程最新進展**

4. 西營盤站位於奇靈里的出入口建造工程現正繼續進行。餘下二十米的行人隧道的凍土挖掘工程已經於今年九月完成，隧道壁的建造工程隨即於十月展開。此外，該出入口的裝修、屋宇裝備、機電及扶手電梯安裝工程均進度良好。
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。

**總結**

6. 請委員備悉上述內容。

香港鐵路有限公司  
二零一五年十一月

## 附件八

### 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 (截至二零一五年九月三十日)

##### 目的

本文件旨在提供南港島綫（東段）項目截至二零一五年九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

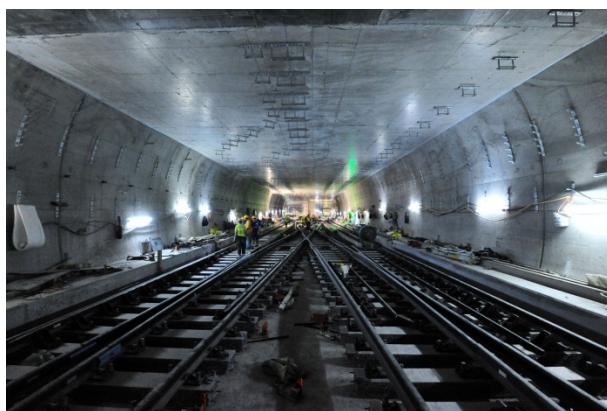
5. 南港島綫（東段）預計於二零一六年年底投入服務。為更準確反映實際工程進度，本文件中所匯報的工程進度均以上述之最新目標完工日期（即二零一六年年底）計算。截至二零一五年九月三十日，南港島綫（東段）的總體工程已完成 90.3%，而按現時工程計劃，有關進度應為 90.5%。南風隧道及鴨脷洲隧道的建造工程均已完成，而高架橋的結構工程亦已完成。

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。利東站利東邨出入口的結構裝修工程及乘客升降機安裝工程將繼續進行至二零一年上半年。

## 軌道及列車建造工程

7. 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、裝修及機電工程（詳見下文第 11 至 13 段）。香港公園通風大樓的結構、裝修及機電工程則繼續進行。

8. 南風隧道的隧道壁工程已完成，而連接高架橋段的高架隧道結構工程亦已大致完成。



南風隧道的隧道壁工程已完成

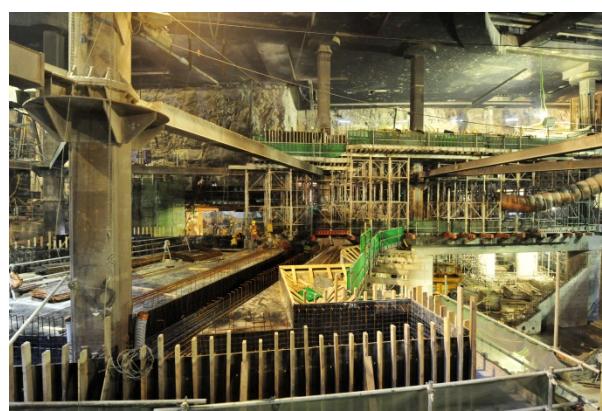
9. 海洋公園站至海怡半島站的軌道鋪設工程、架空電纜及軌道旁機電安裝工程已完成，有關工程現正於海洋公園站與金鐘站之間進行。高架橋段的隔音屏障安裝工程已大致完成。

10. 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。

## 車站建造工程

11. 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。

12. 在現時港島綫的隧道地層下進行支撐架挖掘工程為金鐘站擴建工程中最複雜及最具挑戰的部分。工程團隊正繼續盡其所能，克服各種工程困難及改善開挖進度，包括修改工程設計及將工作時間延長至每天二十四小時。自二零一四年年底起，支撐架挖掘工程的每月開挖進度已達致預期目標。截至二零一五年九月三十日，工程已完成 93%，當中的關鍵部分亦已大致完成。按現時工程進度，南港島綫（東段）維持以二零一六年年底為目標通車日期。

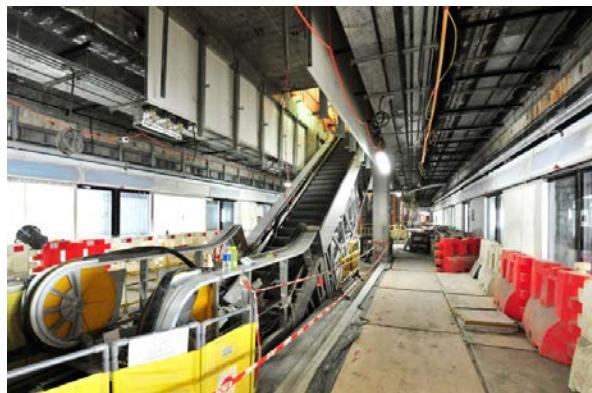


金鐘站港島綫隧道支撐架工程

13. 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於二零一四年四月完成，現正進行結構工程。

14. 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。

15. 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。位於利東邨的 B 出入口豎井結構建造工程正繼續進行，而行人隧道壁結構工程則已大致完成。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短缺影響，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。工程團隊已實施一系列措施以加快這部分工程的進度，當中包括申請建築噪音許可證以延長夜間工作時間，以及於豎井結構工程中採用爬升模板技術以提升工作效率。現時，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，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。

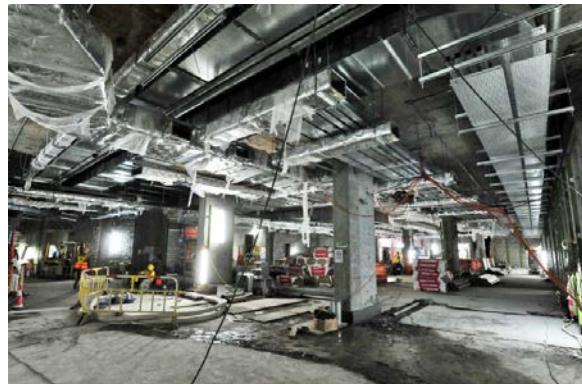


利東站的裝修及機電工程



利東站利東邨出入口結構工程

16. 海怡半島站方面，開挖工程已完成，而在臨時路面鋼板下進行的車站結構工程亦已完成，現正進行裝修及機電工程。至於車站出入口的結構工程則正穩步推展。玉桂山機房大樓及利榮街通風大樓的結構工程已完成，裝修及機電工程現正進行。



海怡半島站裝修及機電工程

## 總結

17. 請委員備悉上述內容。

香港鐵路有限公司

二零一五年十一月

## 附件九

### 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 (截至二零一五年九月三十日)

#### 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。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. 正如今年八月向小組委員會提交的觀塘綫延綫工程進度報告所述，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. 截至二零一五年九月三十日，觀塘綫延綫的總體工程進度為 86.6%，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 93.8% 及 62.8%。
5. 隨著黃埔站東、西大堂之間的月台隧道於二零一五年七月貫通，所有月台隧道的挖掘工程亦已於八月完成。儘管受制於施工用地及物料運送的工序安排，工程團隊仍然努力完成黃埔站的隧道壁建造工程及內部結構工程。

#### 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，而路軌鋪設工程正於德民街朝黃埔方向推進，已完成 87%，預計所有路軌鋪設工程將於今年第四季完成。



德民街地底現正進行路軌鋪設工程

7. 隧道內架空電纜及軌道旁機電安裝工程繼續進行，而主要控制系統、通訊及訊號系統等安裝工程亦已展開。

### 何文田站及主要基建工程

8. 何文田站會成為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約 56,600 平方米的空間。

9. 隨著何文田站於二零一五年六月平頂，機電設備、屋宇設備及系統等安裝工程現正全面進行。站內的供電系統已於今年九月啟動，而升降機、扶手電梯、製冷器及月台幕門等安裝與車站裝修工程亦繼續進行。



何文田站現正安裝機電設備

10. 此外，工程人員亦把握荃灣綫的非行車時間，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按計劃進行渠管及電線接駁工程。

11. 何文田站周邊的主要基建工程已完成約 87%。連接愛民邨及何文田邨的行人天橋及設施，絕大部分的建造工程已於今年九月完成，預計其餘工程可於今年第四季完工，待相關政府部門檢測及驗收後，有關設施將開放予公眾使用。至於位於忠孝街的公共運輸設施、連接何文田站與漆咸道北的有蓋行人天橋、佛光街及忠孝街地底的行人通道等設施，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設施已完工

## 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。月台隧道挖掘工程已於今年八月完成，隧道結構工程現正進行。東、西大堂的結構工程已分別完成 84% 及 90%，預計今年第四季完工，兩個車站大堂的機電及屋宇設備安裝工程亦已展開。

13. 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大致完成。



黃埔站東面大堂的結構工程

14. 船景街須分階段進行大型渠道及管線改道工程，以配合位於該處之升降機、通風設施及緊急通道的綜合結構工程。為此，其中一段船景街全部兩條行車線已於二零一五年八月下旬臨時封閉，為期約三個月。封路期間，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期間，港鐵公司已採取各種緩解措施及微調方案，將對社區的影響減至最少，並適時地回應地區人士的關注。

15. 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。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  
二零一五年十一月