

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)及觀塘線延線的主要工程進展，以及路政署的監察工作。

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)。

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(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)。

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)。

項目推行方式及資助模式

5. 按照兩鐵合併後政府與香港鐵路有限公司(港鐵公司)在 2007 年簽訂的《營運協議》，鐵路項目是採用「服務經營權」模式或「擁有權」模式推展。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。

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. 南港島線(東段)及觀塘線延線項目，政府是以「鐵

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。

路加物業發展」模式推展，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)及觀塘線延線項目。

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。

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，政府在 2009 年決定提供 127 億元(按 2009 年 6 月淨現值計算)的非經常補助金，作為財務資助以填補項目的資金差額。提供非經常補助金的用意，是將港鐵公司建造西港島線的成本盡量降低，以推動這個項目的開展，而港鐵公司需要承擔建造和營運這條鐵路的商業風險。為保證公共資源用得其所，以及保障政府的利益，西港島線設有退還機制，假如實際的項目費用低於估算的項目費用²，相關差額會連同利息退還政府。相反，若實際的項目費用高於估算的項目費用，則港鐵公司便須自行承擔有關的額外費用。換言之，非經常補助金是政府在西港島線項目上資助港鐵公司的上限。

10. 政府與港鐵公司分別於 2009 年 7 月就西港島線項

2 項目費用包括工程的合約價格，以及港鐵公司支付的收地賠償和處理收地的行政費用。

目及於 2011 年 5 月就南港島線(東段)與觀塘線延線項目簽訂項目協議。西港島線、南港島線(東段)和觀塘線延線的目標通車日期分別為 2014 年 8 月、2015 年 12 月和 2015 年 8 月。就西港島線，港鐵公司在 2014 年 5 月 27 日以書面向政府表示通車日期將更改為 2014 年 12 月。

11. 為配合鐵路通車，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，以便為市民提供安全、方便和無障礙通道，往返港鐵車站，令各條鐵路能充分達致相應的社會及經濟效益。這些「主要基建工程」與鐵路工程一同進行，範圍包括：

(a) 西港島線（工程計劃55TR號）- 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條單向自動扶手電梯；一條橫跨薄扶林道連接香港大學百周年校園的行人天橋；以及在堅尼地城站建造一個專線小巴上落客區。目前，山市街的行人連接系統已經啟用，而橫跨薄扶林道的行人天橋和堅尼地城站的專線小巴上落客區的工程進度良好，預期可在西港島線通車時使用；

(b) 南港島線（東段）（工程計劃56TR號）- 在黃竹坑站底層建造公共運輸交通交匯處、改善海洋公園站及黃竹坑站附近的現有道路網絡；修建現有一段由海洋公園道至南朗山道的黃竹坑明渠；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

荃洲邨西面和寶血小學附近的怡南路；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。截至今年4月底為止，上述主要基建工程已完成接近七成，預期可在南港島線（東段）通車時使用；及

- (c) 觀塘線延線（工程計劃 60TR 號）- 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；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；以及在忠孝街近何文田站建造一個公共運輸設施。截至今年4月底為止，上述主要基建工程已完成接近六成，預期可在觀塘線延線通車時使用。

12. 以上「主要基建工程」屬政府的工程項目，港鐵公司只是受政府委託進行設計和建造工作，工程完成後有關設施將由政府擁有，並交回政府相關部門負責管理及維修。一如其他政府工務計劃項目，這些工程的費用乃從基本工程儲備基金撥付。

港鐵公司的責任

13. 西港島線、南港島線（東段）及觀塘線延線是以「擁有權」模式進行，並由港鐵公司擁有，因此建造工程支出的監控工作亦由港鐵公司負責。港鐵公司按月向路政署提交工程進度報告，並向路政署報告任何對工程進度有重大影響的

事宜。根據項目協議條款，港鐵公司須盡最大努力按協議時間表完成相關鐵路工程項目，而港鐵公司本身亦期望及早完成項目以開始營運而獲取收益。

路政署協調及監察的角色

協調的角色

14. 不論以那種模式推展鐵路項目，路政署均會致力進行協調工作，包括統籌相關政府部門和港鐵公司成立地盤聯絡小組及其轄下工作小組，協調及審批所有建造工程相關的臨時交通管理措施，包括臨時改道或封路措施的方案，以及監察落實臨時交通管理措施後的交通情況。路政署專責小組按月與相關政府部門及港鐵公司舉行地盤聯絡小組會議。此外，路政署亦會協調其他部門包括地政總署、運輸署、土木工程拓展署、機電工程署、屋宇署及消防處，就鐵路工程的工地範圍、工程建造和鐵路設計等建議進行審批。當中包括處理港鐵公司進行工程時所需的許可證申請程序，例如與土木工程拓展署的礦務部及屋宇署跟進爆破設計的審批，及申請燃爆許可證；與環境保護署跟進港鐵公司承建商就延長進行低噪音工序的施工時間的申請等。路政署亦經常透過定期實地視察了解施工情況，與港鐵公司討論及協助港鐵公司解決施工上遇到的問題。

監察的角色

15. 在「擁有權」模式下，港鐵公司承擔所有建造鐵路的風險，路政署由一名總工程師帶領的專責小組負責協調和監察，按月與港鐵公司舉行「進度會議」及進行實地視察，

聽取港鐵公司匯報各工程合約的進度，並檢討項目各方面的實施情況。

16. 至於政府委託港鐵公司進行的「主要基建工程」，屬政府的工程項目。因此，港鐵公司每月須就工程進展、財務狀況和其他重大而需政府關注的事宜提交報告。政府和港鐵公司會於按月舉行的「進度會議」檢視有關事宜。路政署亦透過定期實地視察以檢視「主要基建工程」進度及其他需要政府關注的事宜。

工程最新進展

17. 因應公眾對新鐵路線通車時間的關注，運輸及房屋局要求港鐵公司就三個鐵路項目的進度作最新的評估，並提交報告詳細交代各項目的進展情況，港鐵公司的文件載於附件四。路政署就三個鐵路項目的進度報告作出下列的分析和補充。

西港島線

18. 如港鐵公司報告，西港島線的整體工程已接近完成。三個車站的結構工程已經完成，以及由上環站至堅尼地城站的鐵路隧道已經貫通。現時正在進行機電工程及列車測試等工作。而堅尼地城站和香港大學站的車站出入口結構工程已接近完成。但西營盤站奇靈里出入口與第一街及第二街出入口之間的行人隧道（奇靈里出入口行人隧道）的建造工程出現滯後的情況，間接影響奇靈里出入口的工程進度。

19. 港鐵公司在 2013 年 3 月的進度會議中表示奇靈里

出入口行人隧道因凍土工程問題影響進度，計劃向政府提交建議應變措施，以備奇靈里出入口未能如期完工時採用。

20. 及後數個月路政署曾多次要求港鐵公司詳細解釋滯後的原因，並制定追回進度的緩解措施，以期奇靈里出入口能早日運作。路政署亦密切監察有關凍土工程的進度，並不時作實地視察。港鐵公司表示會與承建商商討追回進度建議，但奇靈里出入口建造工程的預計完工日期則需要等待凍土工作完成後才可確定。港鐵公司於 2013 年 11 月的進度會議上指出奇靈里出入口行人隧道首階段的凍土工作已經完成，挖掘工作亦已展開。其後於 2014 年 3 月，港鐵公司向政府提交的報告顯示，指西港島線可於 2014 年年底投入服務，但奇靈里出入口則需要延後至 2015 年下半年才可完成啟用。路政署除了要求港鐵公司提供西港島線的最新時間表外，亦協調其他部門包括機電工程署、屋宇署及消防處審批港鐵公司上述應變措施的相關設計，亦密切監察相關工程的進度。

21. 在 2014 年 5 月 22 日，港鐵公司向政府表示，除了奇靈里出入口外，第一街及第二街出入口的工程亦受挖掘工程的進度影響，預計於今年年底才能完工。因餘下時間非常緊迫，若工程一旦出現滯後，第一街及第二街出入口將無法於今年年底開放使用。在此情況下，基於消防安全考慮，西營盤站亦將未能同步啟用。為審慎起見，港鐵公司已擬定後備方案，以備西營盤站第一街及第二街出入口未能如期竣工時採用。港鐵公司的後備方案，是當西營盤站未能開放使用時，列車途中將不會停靠西營盤站。屆時，港島線列車經過上環站後會直接駛往香港大學站，然後以堅尼地城站為終點站。假若上述的後備方案亦未能付諸實行，則整個西港島

線的通車日期將會順延至 2015 年第一季。港鐵公司預計今年 10 月便可確定第一街及第二街出入口的確實完工日期，以及西港島線的通車安排，包括會否需要啟動後備方案。

22. 政府一方面要求港鐵公司盡可能追回進度，以期西港島線可於 2014 年 12 月通車，另一方面亦認同港鐵公司有需要就西港島線的通車安排擬定後備方案。路政署就此在 6 月 5 日與港鐵公司和其他相關政府部門舉行會議，商討港鐵公司建議的後備方案。路政署及相關政府部門會繼續緊密監察西港島線的工程進度，致力為西港島線的設施進行安全檢測及批核，以期西港島線能如期順利全線通車。

南港島線(東段)

23. 南港島線（東段）的金鐘站擴建工程是在現時車站東面的夏慤花園地下增設三層，包括一層轉車層及兩層月台層，而南港島綫（東段）月台將位於最底的一層。港鐵公司以明挖回填方式在夏慤花園工地進行擴建的挖掘，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題下，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為疏落，即岩石受風化的程度較預期為少，因而增加了挖掘工程的難度。此外，亦需進行現有港島線隧道的支撐架工程，讓現有隧道的下方可以挖空，令車站擴建部份能和南港島線（東段）及沙中線的月台接通。

24. 自 2012 年 3 月起，路政署察覺金鐘站擴建工程及南風隧道工程開始滯後，已不斷於每月的「進度會議」中表達關注，並於 2013 年 3 月起多次去信港鐵公司要求交代所

採取的追回進度措施。港鐵公司多次在「進度會議」中表示正與承建商商討，而有關措施亦須獲得港鐵公司詳細審視才可實施。港鐵公司於 2014 年 2 月書面回覆路政署，表示將透過優化工序、增調人手及機械，以及調整機電和裝修工程等措施追回進度。而為加快挖掘工作的進度，承建商已從 2013 年 12 月中開始，在金鐘站夏慤公園工地以爆破方式取代部份機械方式進行挖掘。路政署過去亦有去信港鐵公司，多次要求提交經修訂的完工時間表。雖然港鐵公司曾於 2014 年 5 月的回覆，重申正努力改善地盤工序，以 2015 年底作為竣工的目標，但在 2014 年 6 月 5 日，港鐵公司通知運輸及房屋局及路政署，金鐘站的工程相當複雜，滯後大約 6 個月的時間，而在現有港島線行車線地下進行支撐架工程時，首要任務是要確保安全，因而會局限追回工程延誤的能力。南港島線（東段）將未能達至原訂在 2015 年年底開通的目標。當港鐵公司在本年年底確切地掌握項目進展情況後，港鐵公司會更新進度及通車的目標時間。路政署會繼續密切監察工程的進度。

25. 與此同時，路政署積極協調其他政府部門協助港鐵公司落實追回進度的措施，包括促成土木工程拓展署的礦務部以更配合工程需要的時間表派送炸藥往金鐘的香港公園豎井及夏慤公園工地，以配合於該處進行的爆破工程。

觀塘線延線

26. 由於觀塘線延線的何文田站非常接近漆咸道北等主要交通幹道及民居，為了確保公眾安全，明山爆破採用了較傳統保護裝置更為複雜的配置，令何文田站的挖掘工程於今年 4 月才完成。至於黃埔站則位處於人口密集、交通繁忙

及地下公用設施密集的地區，加上變化相當大的地底石質，為免工程對附近居民和交通造成影響，及回應居民與持份者的訴求，除了需要進行繁複的臨時交通改道措施以及增加臨時支撐以配合地底石質變化外，亦需要將發出較大聲響的工序集中在日間進行，因而增加了推展工程的時間。黃埔站東西大堂的的挖掘工程預計在今年第四季完成，至於兩大堂之間的月台隧道挖掘工序預計於今年第三季開展，明年第一季完成。

27. 自 2012 年 12 月起，路政署察覺觀塘線延線工程開始有滯後情況，已透過每月的「進度會議」及實地視察，表達關注何文田站及黃埔站工程進度，及要求港鐵公司交代追回進度的措施。港鐵公司在多次的「進度會議」上表示會透過優化工序、增調人手及機械、以及調整機電和裝修工程等措施追回進度，以期達到 2015 年竣工的目標。由於滯後情況持續，路政署於 2014 年 4 月及 5 月去信港鐵公司，再次要求港鐵公司交代所採取的追回進度措施及項目的竣工時間表。港鐵公司在 2014 年 5 月中的書面回覆表示，他們正再行審視項目的竣工時間表，會適時向路政署提供相關的工程進展資料，目標仍然是於 2015 年竣工。然而，港鐵公司於 6 月 5 日通知運輸及房屋局及路政署，由於黃埔站工程面對的各種困難，出現約六個月的工程滯後，觀塘線延線未能於 2015 年通車。當港鐵公司在本年年底確切地掌握項目進展情況後，港鐵公司會更新進度及通車的目標時間。路政署會繼續密切監察工程的進度。

28. 路政署一直積極協調港鐵公司的追回進度措施，包括曾與土木工程拓展署的礦務部及屋宇署跟進何文田站明山爆破設計的審批，及申請燃爆許可證的進度，以致何文

田站進行的爆破和挖掘工程於今年 4 月完成。考慮到黃埔站工程的複雜性及種種限制，路政署亦繼續協調有關部門，批准港鐵公司在非繁忙時段及不會過度影響路面交通情況下，靈活地使用黃埔區內部分行車線進行起卸工程物料的工序，以配合黃埔站施工。此外，亦與不同部門、公共交通營辦商及持份者磋商，協調在黃埔區實施臨時交通改道措施。

總結

29. 上述三項鐵路工程乃具相當規模的地下基建工程，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，以期克服各種不同的困難。我們會密切監察工程進度，路政署亦會繼續透過定期實地視察及「進度會議」，了解施工情況，並與港鐵公司討論及協助港鐵公司盡快解決施工上遇到的問題，積極跟進西港島線、南港島線(東段)及觀塘線延線的最新情況，以期讓工程項目能按計劃早日竣工。

運輸及房屋局

路政署

2014 年 6 月

圖例
LEGEND

- 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE
- 西港島線
WEST ISLAND LINE

附件一
ENCLOSURE 1



維多利亞港
VICTORIA HARBOUR

石塘咀
SHEK TONG TSUI

上環
SHEUNG WAN

堅尼地城
KENNEDY TOWN

香港大學站
HKU
STATION

西營盤站
SAI YING PUN
STATION

堅尼地城站
KENNEDY TOWN STATION

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

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
ENCLOSURE 2



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

A4 210X297



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、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫工程的最新進展

目的

本文件旨在提供西港島綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫的工程進度。

摘要

2. 西港島綫整體工程已完成百分之 91，預計今年十二月通車。今年四月開始，不載客的列車在非行車時間內於上環站至堅尼地城站的新隧道展開測試工作。西港島綫的三個新車站，已經在不同的完成階段，但西營盤站車站出入口及相關行人隧道的工程，因區內地質複雜，進度未如理想。港鐵公司現階段相信西營盤站可於今年十二月完成六個出入口的其中五個¹，為乘客提供服務，並符合車站營運安全的要求。

3. 由於時間緊迫，為審慎起見，假如西營盤站未能如期啟用，十二月通車時將需要採用不停西營盤站的後備方案。即使如此，西營盤站亦只會順延至 2015 年首季啟用。如西營盤站未能在十二月啟用，而後備方案又未能實行的話，西港島綫全綫會順延至明年首季投入服務。港鐵公司會於本年十月公佈有關西港島綫的通車安排。

4. 南港島綫（東段）工程已完成超過七成。項目的高架橋工程及四個新車站的建造工程進展良好，但由於金鐘站的工程相當複雜，南港島綫（東段）未能達至原訂 2015 年通車的目標。目前，該

¹在奇靈里的第六個出入口預計於 2015 年年底啟用。

部份工程較原訂時間滯後約六個月。在金鐘站現有鐵路行車綫地下進行支撐架工程時，港鐵公司的首要任務是要謹慎及確保安全，避免影響使用鐵路服務的乘客以及位於周邊樓宇的市民。雖然這些謹慎的做法會局限追回工程滯後的能力，港鐵公司仍會致力盡快完成及開通南港島綫(東段)。

5. 觀塘綫延綫項目整體工程已完成超過六成，何文田站以及項目的隧道工程均取得顯著進展。黃埔站的大型挖掘工程，周圍空間有限，地下設施密集，加上路面交通繁忙，需要進行頻繁的交通改道，是項目最大的挑戰。因這部份工程現時滯後約六個月，未能達至原訂 2015 年通車的目標。港鐵公司在盡力完成黃埔站工程的同時，仍會秉持安全第一，將影響周邊社區的情況減至最低。

6. 港鐵公司將於本年 10 月進一步匯報西港島綫的項目進度及通車安排，而南港島綫(東段)及觀塘綫延綫的進度及通車安排則將於今年年底公佈。港鐵公司承諾會定期公佈各鐵路項目的進度，讓公眾人士能得知項目的進展。

西港島綫

背景

7. 西港島綫全長三公里，全綫均建於地底，是現時港島綫的延綫，由上環站延伸至三個新車站，分別是西營盤站、香港大學站及堅尼地城站。（西港島綫的路綫圖可參閱附錄一。）

8. 除了鐵路建設，西港島綫項目亦包括多項社區設施的建設和重置工作，包括於 2011 年落成的戴麟趾康復中心及堅尼地城游泳池重置工程、2012 年落成的山市街升降機及扶手電梯安裝工程及正在興建連接香港大學及香港大學站出入口的行人天橋。

9. 西港島綫途經人口密集的西區的中心地帶，超過九成的西區居民可徒步前往其中一個車站。

10. 西港島綫工程於 2009 年七月展開，以 2014 年十二月通車為目標。西港島綫通車後，可服務約 23 萬名在西區居住及就業的市民，由堅尼地城站乘坐西港島綫前往上環站僅需約 8 分鐘，往尖沙咀站則需要約 14 分鐘。

11. 港鐵公司會定期公佈各鐵路項目的進度，讓公眾人士能得知項目的進展，並將於今年十月公佈西港島綫通車方案。

工程進度

12. 截至今年五月底，西港島綫的土木及機電工程已分別完成百分之 93 及百分之 80，整體工程已完成百分之 91。

軌道及列車建造工程

13. 西港島綫上環站至堅尼地城站的全綫隧道已於 2012 年 11 月貫通，所有軌道工程於 2013 年 7 月完成。供電系統安裝工程已於今年二月竣工，西港島綫亦於同月通電。隨著新隧道與原有隧道內的分隔牆於今年四月拆除後，西港島綫已正式與港島綫連接。

14. 今年四月開始，不載客的列車於上環站至堅尼地城站的新隧道展開測試工作，在非行車時間內，測試包括架空電纜系統、牽引控制系統、信號系統、列車以及月台幕門系統等設施。

車站建造工程

15. 三個車站的結構工程已完成，所有機電工程及屋宇設備裝置工程現正進行。

16. 堅尼地城站的裝修工程進展良好，預計將於七月起展開車站裝置的法定檢測，是西港島綫第一個接受檢測的車站。香港大學站的裝修工程，同樣進展良好，車站位於薄扶林道及香港大學的出入口深入地底，這些出入口的升降機安裝工程，是這個車站目前的主要工作，預計將於九月展開香港大學站的法定檢測。（西港島綫的工程進展可參閱附錄二。）

全綫通車的主要挑戰 – 西營盤站出入口

17. 連接西營盤站奇靈里及第一街/第二街出入口的行人隧道位處混合土質及高地下水位地層，土質鬆軟，需要進行額外的預防措施以確保施工安全，否則土層移動將影響地面的建築物。凍土挖掘方法先凍結泥土裡的水，鞏固泥土令挖掘工程能安全地進行，是建造該段行人隧道最為合適和安全的施工方法。然而，凍土挖掘方法緩慢，以及需要以大量臨時支撐確保工地安全。

18. 截至 2014 年五月，奇靈里出入口地面以下的結構工程已大致完成，連接奇靈里出入口及第一街/第二街出入口的行人隧道長約 100 米，其中約 80 米的隧道已完成挖掘，未完成的 20 米的挖掘和隧道壁工程，以及隨後的機電安裝及裝修工程預計仍需時十二個月完成。因此，奇靈里出入口預計於 2015 年年底才能開放。

19. 同時，港鐵公司採取十分謹慎的態度，推展第一街/第二街出入口的結構工程，確保不會對周邊樓宇造成影響。第一街/第二街出入口位於前正街熟食中心，須於工程展開前協助處理部份檔主搬遷，有關搬遷工作、狹窄的工地，以及相關地底挖掘工程等因素均限制了工程的進度。雖然西營盤站的奇靈里出入口未能開放，但若西營盤站開通的話，第一街及第二街的兩個出入口均會投入服務。（西營盤站出入口及行人通道的設計請參閱附錄三。）

20. 西營盤站般含道出入口的情況與第一街/第二街出入口相似，同樣正在進行結構工程，工程預計於七月完成。般含道出入口的工程相對比較簡單，出現延誤的可能性比第一街/第二街出入口的工程低。

21. 西營盤站完成土木工程後，將需要數月安裝升降機。港鐵公司現階段相信西營盤站可於今年十二月完成六個出入口的其中五個，可以為乘客提供服務，（奇靈里出入口預計於 2015 年年底啟用），符合車站營運的安全要求。但時間上非常緊張，已經沒有緩衝時間。

22. 有鑑於施工期時間緊張，港鐵公司為謹慎起見，制定了後備方案，如西營盤站部分出入口未能於今年年底通車前完成工程，通車當日將只開通香港大學站及堅尼地城站，西營盤站則會於2015年第一季投入服務。港鐵公司正就後備方案與相關政府部門商討。如西營盤站未能在12月啟用，而後備方案又未能實施，西港島綫全綫會順延至明年首季投入服務。

23. 港鐵公司現正努力朝向今年十二月西港島綫通車目標工作，亦會為後備方案做好準備，以確保能盡快向西區市民提供安全和順暢的鐵路服務。

營運前的準備

24. 今年四月開始，西港島綫在非行車時間於堅尼地城站及上環站之間進行列車測試，而根據列車服務時間表的列車試運行將於今年十月展開。西港島綫以及三個新車站的營運服務團隊，將包括有經驗的車務員工和新聘請的員工。大部分負責通車前車站營運的主要人員，包括維修員工已經到位及展開現場工作，車站及維修員工的培訓工作已於今年二月展開。

25. 港鐵公司將與相關政府部門緊密合作，進行各項相關安全檢測，以確保鐵路系統投入服務前符合所有法定要求。

南港島綫（東段）

背景

26. 南港島綫（東段）為一中型鐵路系統，把南區與香港現有鐵路網絡連繫起來。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。另外，將會在黃竹坑設置維修車廠。（南港島綫（東段）的路綫圖可參閱附錄四。）

27. 為方便區內居民使用鐵路服務，在建造南港島綫（東段）的同時，亦會興建一系列主要公共基建工程，包括位於黃竹坑站底層的公共運輸交通交匯處、改善海洋公園站及黃竹坑站附近的現有行人路網絡、連接黃竹坑站與鄰近工業區的有蓋行人天橋、跨越鴨脷洲橋道並連接鴨脷洲邨西面和寶血小學附近的怡南路的有蓋行人天橋，以及連接香港仔海峽海濱長廊的行人通道。

28. 南港島綫（東段）於 2011 年動工，通車後，將為 35 萬名南區居民提供方便快捷的鐵路服務。由金鐘到海洋公園的車程將由現時所需約 25 分鐘，縮減至 4 分鐘，由金鐘至海怡半島的車程亦只需約 11 分鐘，南港島綫（東段）繁忙時段的班次約為 3 分鐘一班。

工程進度

29. 截止 2014 年五月，南港島綫（東段）的整體工程已完成超過七成。整體高架橋工程已完成九成，南風隧道已完成百分之 87 的鑽爆挖掘工程，而鴨脷洲主行車隧道的挖掘工程已完成。

30. 項目的高架橋工程及四個新車站的建造工程進展良好，但由於金鐘站的工程相當複雜，進度較預期滯後六個月，南港島綫（東段）未能如期在 2015 年通車。於今年年底，當金鐘站及南風隧道的工程有進一步進展，屆時港鐵公司會報告項目的整體進度及通車安排的時間表。

軌道及列車建造工程

31. 金鐘站的月台及隧道挖掘工程預計於今年年底完成。香港公園工地的豎井爆破工程已經完成，而隧道爆破工程預計維持至 2014 年第三季。在香港公園旁的通風設施工地，通風大樓的結構工程已於 2013 年十二月展開。

32. 南風隧道鑽爆工程正在進行，預計於 2014 年第三季完成。隧道壁及連接高架橋段的高架隧道的結構工程正在進行，預計於

2014 年第四季完成。南風通風大樓結構工程亦正在進行，預計於 2014 年年底完成。

33. 近香港仔隧道至海洋公園站一段高架橋的隔音屏障裝置工程已大致完成。沿香港警察學院及東華三院賽馬會復康中心對出一段高架橋段現正進行隔音屏障安裝工程，預計於 2014 年第二季大致完成。

34. 2013 年十一月起，在香港仔海峽橋段展開了軌道鋪設的工程，該工程繼續於黃竹坑車廠、海洋公園站至黃竹坑站之間的高架橋段及鴨脷洲隧道內進行。除金鐘站外，所有軌道鋪設工程預計於 2015 年第二季完成。

35. 南港島綫（東段）首三列載客列車已抵達港鐵小濠灣車廠。南港島綫（東段）共有十列新列車，其餘列車將於未來數個月陸續抵港，列車將在小濠灣車廠進行一系列初步測試，並於今年年底在黃竹坑車廠作最後的測試和試行。負責安裝架空電纜的工程車已運抵車廠，並即將展開工作。

車站建造工程

36. 金鐘站將會成為港島綫、荃灣綫、南港島綫（東段）及沙田至中環綫（簡稱「沙中綫」）的四綫轉乘車站，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設三層。擴建了的金鐘站包括一層轉車層及兩層月台層，而南港島綫（東段）月台將位於最底一層。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，目前的挖掘工程已到達擴建車站第四及第五層。（金鐘站的設計請參閱附錄五）

37. 在現時港島綫的隧道地層下亦正進行支撐架工程，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

下位置進行，因此必須極為謹慎，以確保鐵路安全及不會影響列車服務。安全是施工的首要考慮，而有關工程根據國際最佳做法設立工程監控，支撐架工程現時出現延誤。在南面車站擴建部分的洞穴及月台隧道已大致完成鑽爆挖掘工程。

38. 海洋公園站和黃竹坑站的結構建造工程已完成，裝修工程現已展開。

39. 利東站方面，軌道層的洞穴頂壁建造工程已完成，現正在大堂層進行洞穴壁建造工程。車站 B 出口的豎井及行人隧道鑽爆挖掘工程正在進行，預計於 2014 年第二季完成。至於位於鴨脷洲大街的利東站 A 出口，車站出入口及通往利東站的行人隧道結構工程現正進行，預計於 2014 年第四季完成。

40. 海怡半島站方面，主要開挖工程已完成，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正進行，預計於 2014 年年底完成。玉桂山機房大樓的工地平整工程已經完成，結構工程現已展開。利榮街通風大樓的結構工程現正進行。（南港島綫（東段）的工程進展可參閱附錄六。）

通車目標面對的主要挑戰— 金鐘站及南風隧道

金鐘站

41. 為確保現有金鐘站的列車服務、周圍的高樓大廈、路面交通及行人通道不受車站擴建爆破工程的影響，施工必須格外謹慎，而在施工前亦須經過嚴謹的設計及規劃，並獲相關政府部門的審批。在施工期間，工程團隊亦一直對周圍大廈及建築物進行勘測和監察，並持續監察爆破時引起的震動。

42. 當中，港島綫隧道的支撐架工程涉及在建造車站擴建部分的同時，為現有的鐵路結構作出支撐，是一項具挑戰性及相當複雜

的工程。在進行開挖工程前，港鐵公司已完成詳細的設計評估及檢討，並獲相關政府部門的同意。港鐵公司亦已訂立施工程序，確保每項工序必須經詳細檢視後，才可以進行下一步，以監控工地內進行的工程。工地及港島綫的隧道內均已裝置監察儀器，持續進行實時監察，以偵測開挖工程進行期間的任何移動並採取適當的緩解措施。鐵路結構的安全是施工的首要考慮，因此需要維持嚴謹的工程監控。

43. 金鐘站的工程相當複雜，目前進度滯後大約六個月的時間，南港島綫(東段)未能如期在 2015 年通車。在金鐘站現有鐵路行車綫地下進行支撐架工程時，港鐵公司的首要任務是要謹慎及確保安全，避免影響使用鐵路服務的乘客以及位於周邊樓宇的市民，但這些謹慎的做法局限了港鐵公司追回工程滯後的能力。

南風隧道

44. 南風隧道的走綫須經過較難處理及不穩定的地質，工程已經完成通過兩個岩石斷層帶 - 灣仔峽斷層帶和馬己仙峽斷層帶，這兩個斷層帶夾雜岩石與鬆軟的泥土，在鑽爆前，須花上較長時間進行隧道鞏固工程，拖慢了工程的進度。同時，當隧道工程經過斷層帶時，亦增加隧道入水的機會，因此需要進行額外的注漿工程。而在整項南風隧道挖掘工程中，鑽爆工程及其他施工過程的安全是首要考慮。南風隧道是南港島綫(東段)項目最後一段將完成的隧道，預計今年第三季貫通，如這段隧道餘下的挖掘工程遇到困難，將對隧道整體工程、隨後的軌道建造工程以及機電安裝工程造成影響。

觀塘綫延綫

背景

45. 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。現正興建中的何文田站，是

日後沙中綫與觀塘綫的轉乘站。（觀塘綫延綫的路綫圖可參閱附錄七。）

46. 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。

47. 現時市民在繁忙時間使用路面交通工具來往黃埔及旺角，需時約 25 分鐘，將來使用觀塘綫延綫則只需約 5 分鐘。觀塘綫延綫通車後，將為黃埔及何文田 14 萬 6 千名居民提供方便快捷的鐵路服務。

工程進度

48. 截至今年五月底為止，項目整體工程已完成超過六成。雖然工程面對不同的挑戰，工程團隊現時正同步推展土木工程、機電工程及與現有系統配合的修改工程。隨著何文田站的工地平整工程在今年四月完成，車站結構工程已展開並到達車站大堂樓層。至於黃埔站施工的工地周圍人口稠密、地下設施密集、路面交通繁忙，為減低工程對附近社區和交通的影響及解決上述各項挑戰，工序的安排及臨時交通管理措施，均需要不時作相應的調整。有鑑於黃埔站工程面對的困難，出現約六個月的滯後，觀塘綫延綫未能達至原訂以 2015 年通車的目標。港鐵公司將在本年底再度審視及匯報工程進度以及通車時間表。

鐵路隧道建造工程

49. 油麻地站至黃埔站之間的隧道已開挖了超過 2 公里，這段隧道已完成百分之 92。現時正開挖衛理道通風大樓至何文田站之間的一段隧道，將於今年第三季完成。

50. 在油麻地站至衛理道通風大樓之間的隧道結構經已大致完成，鋪設軌道的準備工作將會展開。

51. 何文田站至黃埔站之間的隧道開挖工作在今年四月完成後，現正安裝隧道壁。

52. 港鐵公司現時正在重組土木工程、軌道及機電設備的安裝工作的規劃及工序，以加快安裝軌道周邊設施的進度。大部分軌道鋪砌及軌道周邊設施安裝工作預計於 2015 年第一季完成。

何文田站及主要公共基建工程

53. 何文田站是日後觀塘綫與沙中綫的轉乘站，因為車站位置靠近主要幹道及建築物，開挖及建造的過程極為艱鉅。深達八層的車站位於佛光街及漆咸道北交界的前山谷道邨地下，車站設計成十字形，因應轉乘安排，車站內以扶手電梯接駁各層及轉車大堂，不同樓層都設有通往周邊地區的出入口接駁及相關機電設施。

54. 何文田站的開挖工程已於今年四月份完成，期間採用了大型爆破保護網，共移除 70 萬立方米泥石。去年第四季展開車站和月台結構工程，至今已完成百分之 20，並推展至車站大堂底部。屋宇設備工程，亦已經展開。預計在 2015 年初何文田站結構工程完成後，即可展開機電設備安裝及裝修工程。

55. 建設鐵路之外，港鐵公司亦正在何文田興建行人接駁系統，方便何文田及紅磡居民日後使用鐵路，包括興建一條橫跨漆咸道北的有蓋行人天橋連接何文田站及蕪湖街一帶，代替該處舊有的行人天橋，以配合更高人流。相關的建造工序須分階段進行，以便行人可繼續使用沿有天橋來往蕪湖街及漆咸道北一帶，減低工程對於社區的影響。新建天橋的橋身鋼架安裝工程將於今年 6 月完成，橋身結構以及用以接駁的扶手電梯工程亦正在進行。

56. 連接何文田站及愛民邨的行人接駁系統，橫跨孝民街的行人天橋鋼架已在二月份完成安裝，現時正進行連接愛民邨的升降機樓結構及裝修工程。

57. 何文田站的公共運輸設施，位於忠孝街旁的山坡上。在進行平台底部結構工程前，須進行大規模的斜坡鞏固工程及管綫改道。現時大部分地基樁柱已完成，平台的結構工程亦已展開。

黃埔站及月台隧道工程

58. 黃埔站位處德安街及德民街交界，毗鄰黃埔花園。車站分為東、西兩個大堂，中間以月台隧道連接，而出入口則接駁至旁邊的建築物或路面。黃埔站大堂以明挖回填方式建造，周邊須安裝由過千支鋼樁組成，最深處達到地下 70 米的圍堰，以確保工程在安全穩定的情況下推展。在鋼樁及開挖黃埔站工程期間，須實施大規模的臨時交通管理措施，及為大量地下管綫進行改道。

59. 黃埔站的東、西大堂的挖掘工程正在全速進行，並完成百分之 45，預計今年第四季完成。預計在今年第三季，兩個大堂將挖掘至月台隧道同一水平，繼而展開月台隧道的挖掘工程。

60. 月台隧道的挖掘工程將會從兩個車站大堂開始向中間展開，預計在 2015 年第一季完成。

61. 由於工地面積所限，黃埔站內部結構將採用預製組件，以節省在工地進行釘板、紮鐵等工序。車站的機電設備安裝及裝修工程預計在 2015 年初展開，工程人員一直與周邊持份者就交通改道措施等事項保持緊密聯繫，並了解他們對於工程各方面的關注。（觀塘綫延綫的工程進度可參閱附錄八。）

通車目標面對的主要挑戰— 黃埔站

62. 在挖掘工程期間，港鐵公司發現黃埔站的地底石質變化相當大，須增加大量臨時支撐，以確保挖掘在穩定的情況下進行，並保護周邊地質。此外，位於黃埔站東、西大堂之間的月台隧道開挖工序，將在滿佈住宅樓宇及較易受影響的地下管綫設施的地段進行，該工序預計於今年第三季展開，預計挖掘將相當複雜。為

確保隧道工程在安全的情況下推進，港鐵公司將實施各項保護措施及進行緊密監察。

63. 黃埔站的建造工程須在周圍人口稠密，樓宇林立，加上交通繁忙的地段進行，極具挑戰性。為減少建造工程對社區帶來的影響，規劃臨時交通管理措施、以及為地下管綫進行保護措施均相當須時。因應工地空間所限，這些工序只能分階段實施。其中在工程初期分階段進行的管綫改道，令推展各階段臨時交通管理措施的過程更為冗長。在進行圍堰樁及管綫改道期間，已實施了超過 100 項臨時交通管理措施，以騰出行車綫及行人路的空間作施工用地。港鐵公司希望謹此感謝黃埔站一帶社區人士及持份者一直支持工程，沒有他們的理解和合作，港鐵則無法達到今日黃埔站的進展。

64. 由於黃埔站工地與社區毗連並立，在實施臨時交通管理措施、進行管綫工程或產生較大聲響的工序前，工程人員須慎重考慮各項工序對周邊居民及地區活動的影響。此外，工程人員在施工期間遇上地下管綫嚴重老化或與紀錄不符的情況，須即時暫停挖掘並聯繫相關部門或服務供應商，商討緊急維修方案（例如原地保護或遷移），同時準備相應的臨時交通管理措施，大大增加了工程的難度及複雜性，令挖掘工序需要更多時間。由於黃埔站工程出現的各種困難，出現了約六個月的滯後。港鐵公司會致力加快完成此項工程。

總結

65. 西港島綫、南港島綫（東段）及觀塘綫延綫均為港鐵以擁有權模式推展的項目，雖然這些項目分別遇到不同挑戰，包括西港島綫的西營盤站、南港島綫（東段）的金鐘站及觀塘綫延綫的黃埔站，但項目工程也取得了實質性的進展。

66. 港鐵公司會定期將三個項目的工程進度向路政署及相關部門匯報，並會透過各種渠道，包括區議會會議、社區聯絡小組及工

程通訊等向公眾發放工程的相關資訊。儘管各項工程面對各自的挑戰，港鐵公司仍會繼續努力去克服所有困難，港鐵工程團隊正積極地尋找緩解措施，以期盡早為公眾提供鐵路服務。港鐵公司會繼續向立法會交通事務委員會的鐵路事宜小組委員會匯報上述三項工程的進度。

香港鐵路有限公司
2014 年六月

西港島綫路線圖



西港島綫工程進度

軌道及列車建造工程	● 所有軌道工程於 2013 年七月完成 ● 港島綫及西港島綫隧道內的分隔牆已於本年四月被拆除，西港島綫正式與港島綫連接	 
------------------	---	---

	● 所有車站已安裝月台幕門	
車站	● 堅尼地城站車站大堂正在安裝各項車站設施 ● 香港大學站正安裝扶手電梯	 

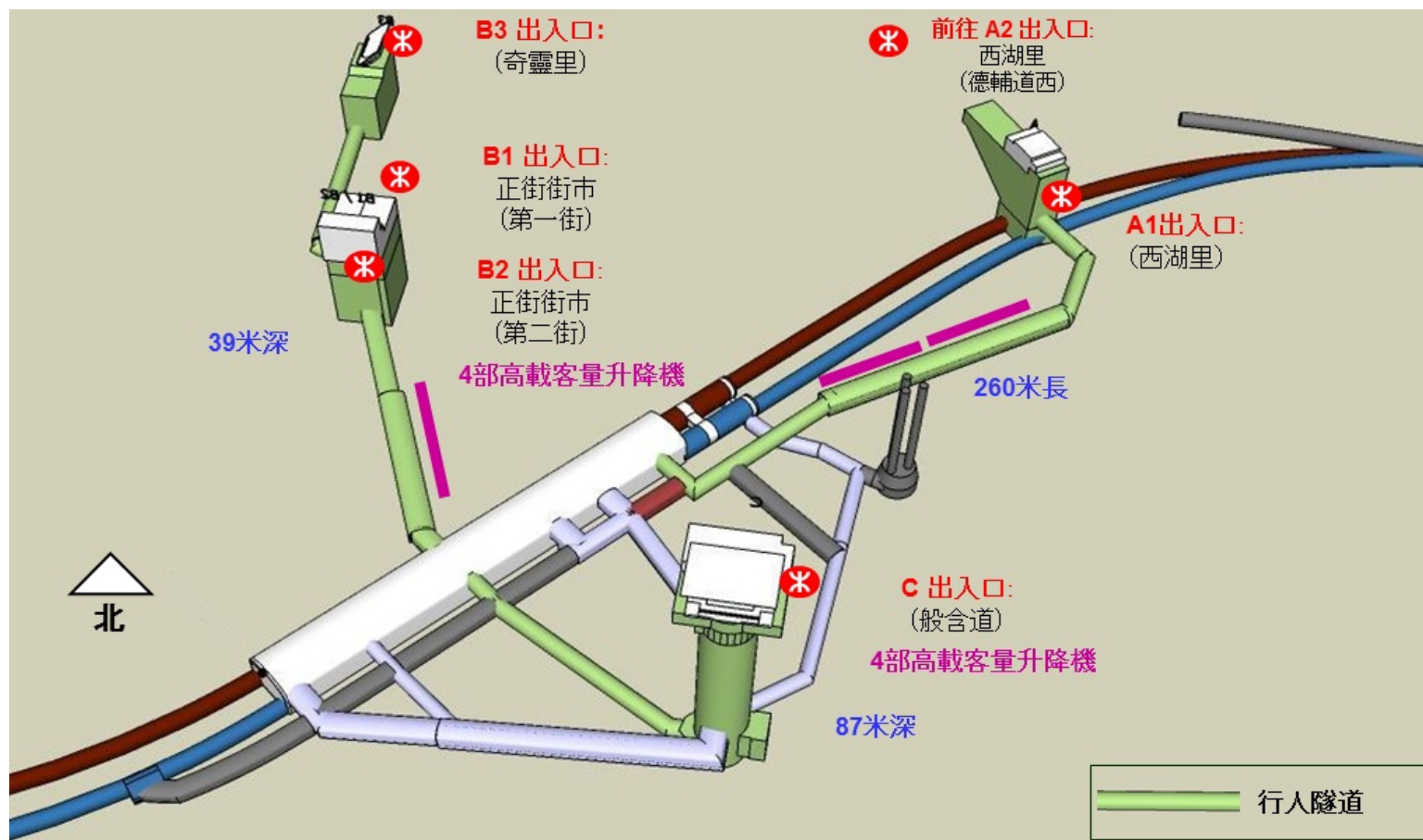
	西營盤站月台工程已完成	
行人系統	山市街扶手電梯及升降機已於2012年十二月開放予公眾使用	

主要公共基建工程

- 連接香港大學及香港大學站出入口的行人天橋工程正在進行中
- 於堅尼地城站正興建專線小巴上落客區



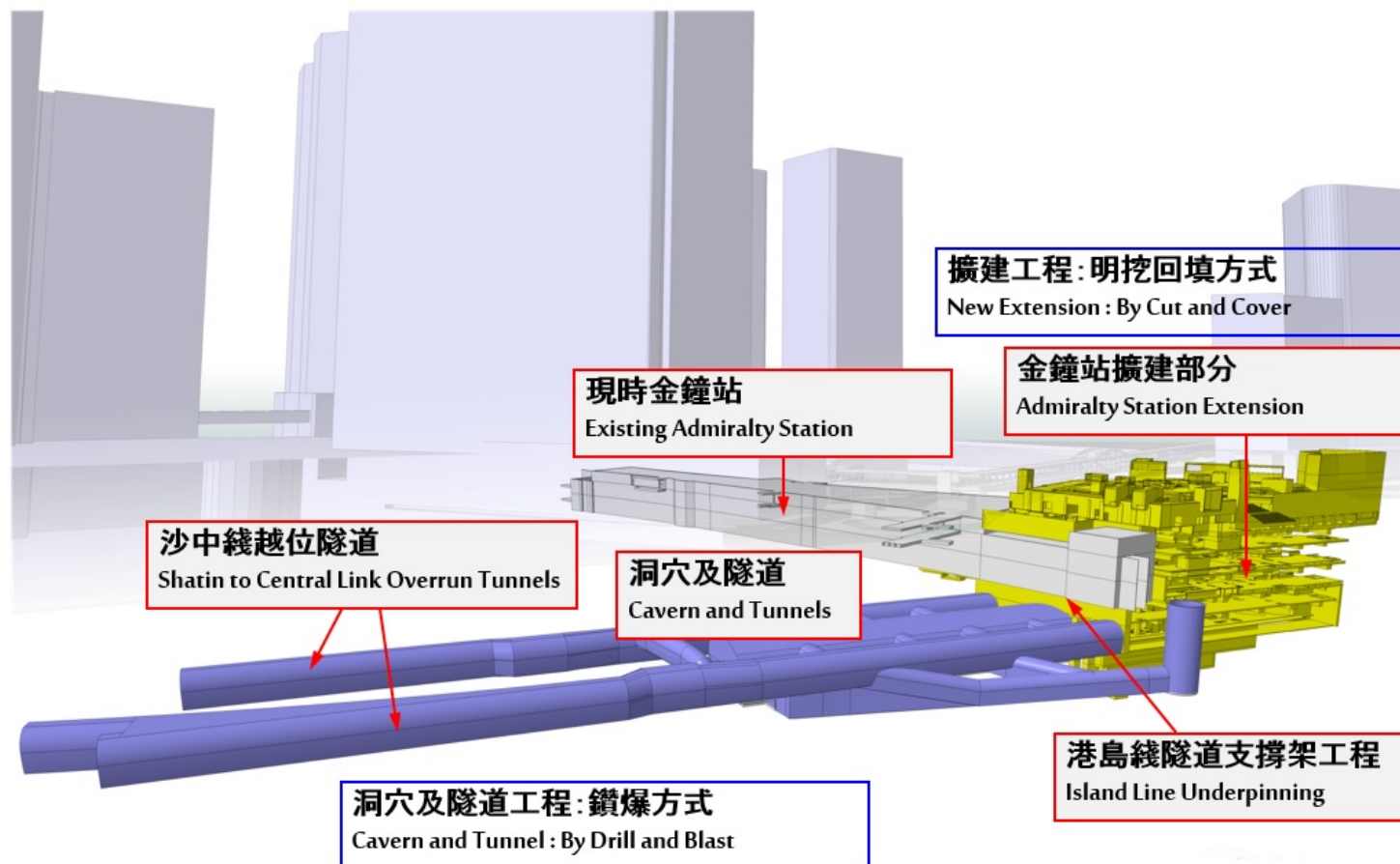
西營盤站出入口及行人通道的設計



南港島綫（東段）路線圖



金鐘站設計



南港島綫（東段）工程進度

軌道及列車建造工程	• 金鐘站的月台隧道及洞穴爆破工程已大致完成 • 香港公園工地的豎井爆破工程已經完成，而隧道爆破工程預計於 2014 年第三季與金鐘站貫通	 
------------------	---	--

- 南風隧道已完成百分之 87 的鑽爆工程，預計於 2014 年第三季完成
- 隧道及高架隧道結構的建造工程正在進行，預計於 2014 年第四季完成
- 鴨脷洲主隧道的鑽爆工程已完成
- 首三列載客列車已抵達港鐵小濠灣車廠，以進行一系列初步測試



	● 整體高架橋工程已完成九成	
車站建造工程	● 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，目前的挖掘工程正在車站第四及第五層進行，而港島綫的隧道支撐架工程亦進行中	

- 海洋公園站和黃竹坑站的結構建造工程已完成，裝修工程現已展開



- 鴨脷洲大街的利東站 A 出口及通往利東站的行人隧道的結構工程現正進行



- 海怡半島站方面，主要開挖工程已完成，而臨時馬路鋼板下的車站及出入口結構工程現正進行



主要公共基建工程

- 跨越鴨脷洲橋道並連接鴨脷洲邨西面和寶血小學附近的怡南路的有蓋行人天橋的結構工程現正進行，預計於本年底完成



觀塘綫延綫走綫圖



觀塘綫延綫工程進度

鐵路隧道建造工程

- 整體鐵路隧道的開挖已完成百分之 92，而隧道結構工程亦已完成百分之 38
- 油麻地站至衛理道通風大樓之間的隧道結構已完成百分之 64，軌道工程亦已在 2014 年四月展開
- 衛理道通風大樓至何文田站之間尚餘的隧道鑽爆工程預計在今年第三季完成
- 何文田站至黃埔站之間的隧道結構工程已完成百分之 22，預計在 2014 年第三季完成



車站建造工程

- 何文田站以明山爆破方式進行的開挖工程已在 2014 年四月完成
- 2013 年第四季開展的車站和月台結構工程，截至五月底完成百分之 20
- 正安裝車站的屋宇設備
- 黃埔站的東、西大堂的挖掘工程已完成百分之 45，預計今年第四季完成



主要公共基建工程

- 橫跨漆咸道北的新建有蓋行人天橋於2014年六月完成橋身鋼架安裝工程
- 天橋橋身以及通往蕪湖街的扶手電梯工程亦正在進行
- 連接何文田站及愛民邨的行人接駁系統，橫跨孝民街的行人天橋鋼架已於二月份完成安裝
- 現時正進行升降機樓結構及裝修工程
- 位於忠孝街旁山坡的何文田站公共運輸設施，大部分地基樁柱已完成，平台的結構工程亦經已展開

