

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¹

引言

本文件旨在向委員匯報南港島線(東段)及觀塘線延線的主要工程進展。

背景

沙中線

2. - 4. [有關沙田至中環線(下稱「沙中線」)的部分包括附件一和附件四已被刪除。]

南港島線(東段)

5. 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

1 除了刪除有關沙田至中環線部分，以便討論南港島線(東段)及觀塘線延線項目的最新進展，本文件與於2014年11月發出的立法會CB(1)260/14-15(03)號文件一致。

鐵港島線、荃灣線和日後的沙中線。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

6. 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)。

7. 南港島線(東段)和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。政府與港鐵公司於2011年5月簽訂的項目協議，南港島線(東段)的目標通車日期為2015年12月，而觀塘線延線的目標通車日期，則為2015年8月。

8. 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)和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²。

2 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。

9. 南港島線(東段)及觀塘線延線項目，政府是以「鐵路加物業發展」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。

10. 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。

11. 為配合南港島線(東段)和觀塘線延線的通車，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，令南港島線(東段)和觀塘線延線能充分達至其社會及經濟效益。這些「主要基建工程」與鐵路工程一同進行，範圍包括：

- (i) 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；
- (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；
- (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；

- (v) 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；
- (vi) 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
- (vii) 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

12. 港鐵公司就鐵路項目提交截至 2014 年 9 月 30 日的進度報告(南港島線(東段)及觀塘線延線的報告載於附件五)。路政署就有關進度報告內容有下列的分析和補充。

沙中線

13.-27. [有關沙中線的部分已被刪除。]

南港島線(東段)

28. 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所攤分。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撐架工程，以便現有隧道的下方可以挖空，讓車站擴建部份能夠與南港島線(東段)及沙中線的月台接通。

29. 直至 2014 年 10 月底，金鐘站擴建部份的主體挖掘已大致完成，但受「佔領行動」影響，建築物料未能如常地運送往夏慤公園工地，而挖掘出來的泥石亦未能及時處理，引致車站結構工程未能如期展開。礦務處於 9 月 29 日至 10 月 22 日期間，亦未能運送炸藥至工地，令沙中線的越位隧道工程未能以爆破方式挖掘。

30. 目前港島線隧道支撐架工程的挖掘工序，是以機械挖掘的方式進行。根據港鐵公司在施工期間的評估，為進一步減低港島線運作受隧道支撐架工程影響的風險，須較原計劃進行更多的加固及臨時支撐工作，因此有關的施工時間需大幅延長。直至 2014 年 9 月底，由於挖掘速度不斷落後於目標進度，令支撐架工程的滯後持續擴大。根據路政署的觀察，由 5 月開始實施的挖掘工序的重點施工時間表，低估了機械挖掘石層的難度，實際進度未能達致預期目標。為了追回進度，港鐵公司於 2014 年 8 月建議採用爆破方式加快支撐架工程的挖掘工序，但尚未向路政署提供進一步的資料，交代採用爆破方式的

預計成效。根據路政署的資料，以 6 月中至 9 月底港島線隧道支撐架工程的進度推算，港鐵公司於 2014 年 6 月時對整個項目所評估的 6 個月滯後，將大幅延長。路政署會密切注視港鐵公司能否遏止滯後持續惡化，並追回進度。

31. 連接金鐘站及海洋公園站的南風隧道已於 2014 年 10 月 17 日貫通。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。至於由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。此新支路的進度不會影響南港島線（東段）的通車日期。

32. 港鐵公司於 2014 年 10 月 23 日舉行的工程進度會議中，通知路政署金鐘站的港島線隧道支撐架工程滯後進一步擴大，南港島線（東段）會以 2016 年年底通車為目標。惟「佔領行動」對建造工程所構成的影響仍在估算中，未能向路政署呈交經修訂的通車時間表。路政署認為，港島線隧道支撐架工程至 10 月底只完成了 33%，進度如未能顯著改善，要達至 2016 年年底通車的目標將存在極大的風險。

33. 路政署曾多次於工程進度會議中及透過去信港鐵公司，就港島線隧道支撐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。路政署亦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。此外，路政署亦積極協調相關政府部門加快審批港鐵公司，以爆破方式追回港島線隧道支撐架工程的挖掘進度的建議。路政署會繼續密切監察工程的進度。

觀塘線延線

34. 由於觀塘線延線何文田站早前以明山爆破進行挖掘工程，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今年4月才能完成。餘下在何文田站西面進行中的隧道爆破工程預計於今年年底完成。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。

35. 至於建造黃埔站的工程，除了要克服位處於人口稠密、交通繁忙及地下公用設施密集地區的局限外，仍要面對變化相當大的地底石質。黃埔站東西大堂的挖掘工程，由於遇上地底石質的變化，須進行強化臨時支撐工序，令進度滯後情況持續，預計可在今年底至明年初完成。而兩大堂之間的月台隧道挖掘工序已於今年11月中展開，預計明年第二季完成。

36. 由於何文田站工程有滯後情況，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，由於遇上地底石層的變化，工程進度亦稍為滯後，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。以上的主要基建工程預期可在觀塘線延線通車時使用。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2015年年中完成。

37. 港鐵公司現時定期向路政署匯報及提供工程進展資料，以及遇到的挑戰。路政署按月與港鐵公司舉行工程進度會議，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。路政署人員亦透過定期實地視察，了解施工情況，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，就黃埔站挖掘工程進度持續滯後的情況表示關注，並要求港鐵公司提供一些主要工序的進度簡報及詳細工作時間表，就如何實現施工時間表內餘下的工程作出解釋和補充。根據路政署已掌握的資料，預期觀塘線延線可於 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

38. [有關沙中線的部分已被刪除。]

39. 就南港島線（東段），如金鐘站的港島線隧道支撐架工程的進度未能顯著改善，要達至港鐵公司提出在 2016 年年底通車的修訂目標將存在極大的風險。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，仍要面對遇到地底石質變化的不明朗因素，因此，2016 年年中通車的時間表仍存在一定的風險。無論如何，由於南港島線（東段）和觀塘線延線皆屬「擁有權」項目，港鐵公司將會負責鐵路工程延誤所引致有關的額外開支。

40. 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，適時檢討時間表。

運輸及房屋局

路政署

2014年11月

圖例
LEGEND

— 現有鐵路路線
EXISTING RAIL LINE

— 南港島線（東段）
SOUTH ISLAND LINE (EAST)

附件二
ENCLOSURE 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

南港島綫（東段）及觀塘綫延綫項目的最新進展
（截至二零一四年九月三十日）

目的

本文件旨在提供南港島綫（東段）及觀塘綫延綫截至九月底的工程進度。

摘要

南港島綫（東段）

背景

1. 在二零一四年六月十七日的會議上，小組委員會曾討論有關南港島綫（東段）項目截至五月底的進展情況。因應委員對工程進展的關注，港鐵公司現提供有關工程截至九月底的最新進展。
2. 南港島綫（東段）為一中型鐵路系統，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）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。

4. 南港島綫（東段）於二零一一年動工，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交通時間將由現時所需約 25 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. 截止二零一四年九月底，南港島綫（東段）的整體工程已完成超過百分之 78。南風隧道挖掘工程已完成超過百分之 99，而鴨脷洲隧道的土木建造工程亦已完成超過百分之 99。黃竹坑段的高架橋及隔音屏障建造工程已大致完成。

6. 四個位於南區的新車站，包括海洋公園站、黃竹坑站、利東站及海怡半島站，建造工程進展良好，但由於金鐘站的工程相當複雜，相對原來的工程時間表，截至九月底，滯後工期進一步擴大，南港島綫（東段）項目現時以二零一六年底為通車目標。

7. 根據項目的修訂時間表，港鐵公司較早前已完成開支估算檢討。南港島綫（東段）項目的最新資本估算，會由港幣 124 億元（按二零零九年價格計算）上升至 152 億元。由於南港島綫（東段）屬於「擁有權」項目，根據「擁有權」模式，港鐵公司會自行承擔有關的額外費用。

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大致完成，隧道壁及連接高架橋段的高

架隧道的結構工程正在進行。由於南風隧道爆破工程須克服地質的挑戰，隧道建造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. 高架橋段的隔音屏障安裝及軌道鋪設工程已大致完成，而軌道旁機電安裝工程現正進行中。鴨脷洲的行車隧道內的軌道鋪設工程亦已大致完成。除金鐘站外，所有軌道鋪設工程預計於二零一五年第三季完成。



鴨脷洲隧道路軌鋪設工程

11. 南港島綫（東段）的十列新列車已全數抵達港鐵小濠灣車廠。

列車在小濠灣車廠完成一系列初步測試後，將於今年年底運送到黃竹坑車廠作最後的測試和試行。

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，目前的挖掘工程已有部分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部位置進行，因此必須極為謹慎，以確保鐵路結構隧道安全及不會影響列車服務。由於進行工程的位置空間有限且狹窄，加上因應工地部分位置的地質特點，必須進行額外的加固及臨時支撐工作，令支撐架工程進度並未能達致原來的計劃。在克服這些困難同時，安全是施工的首要考慮，而有關工程一直是根據國際最佳做法進行工程監控。雖然個別位置的生產速度能按原定計劃進行，惟仍有其他位置未能做到。以上因素已令這些關鍵工程出現進一步延誤。由於本港在過去並沒有進行過這類工程，工程團隊難以準確地預算工程的效率和進度，因此，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。然而，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，結構工程現已展開。



金鐘站港島綫隧道支撐架工程

14. 自九月底起，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，雖然工程仍繼續進行，惟機件和補給物料的供應，以及將工程物料運離工地的過程均受交通的限制影響。目前道路封閉的情況對工程的影響在現階段仍有限，然而，若道路封閉的情況持續，對擴建金鐘站的車站結構建造和隧道爆破工程進度的影響可能會逐漸擴大。港鐵公司及承建商會密切留意金鐘站擴建工程的進度。

15. 至於位於黃竹坑一帶的車站工程，工程進度順利。其中海洋公園站和黃竹坑站的結構建造工程已完成，車站裝修及機電工程現正進行。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中。

16. 利東站方面，車站大堂層的結構工程現正進行。車站 B 出入口的豎井及行人隧道鑽爆挖掘工程已完成。至於位於鴨脷洲大街的利東站 A 出入口，車站出入口及通往利東站的行人隧道結構工程現正進行，預計於今年第四季完成。



利東站 A 出入口結構工程

17. 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正進行，預計於今年年底完成。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

觀塘綫延綫

背景

18. 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。項目於二零一一年年中開展工程。

19. 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。

20. 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。現時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，項目落成啟用後，可將時間縮短至 5 分鐘。

工程進度

21. 截至二零一四年九月底為止，項目整體工程已完成超過六成半。自二零一四年年中，在港鐵公司匯報工程出現滯後情況後，工程人員已採取多方面措施以期逐步追回滯後的進度，包括在工地情況許可之下，同步推展土木工程、機電工程、屋宇設備工程與現有系統配合的修改工程。現時觀塘綫延綫以二零一六年年中為通車目標。

22. 根據港鐵公司較早前已完成開支估算檢討，觀塘綫延綫項目現時的最新造價估算會維持在原定之港幣 53 億元（按二零零九年價格計算）。

鐵路隧道建造工程

23. 截至今年九月底為止，鐵路隧道結構工程已完成百分之 65。路軌鋪砌工程自油麻地站開始，並已伸延至接近衛理道通風大樓。



油麻地段路軌鋪砌工程

24. 衛理道通風大樓至何文田站之間隧道現正進行隧道結構工程，如隧道間隔牆。而何文田站至黃埔站之間的隧道壁工程，正沿蕪湖街向黃埔站方向伸延。

25. 港鐵公司已重組土木工程、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二零一五年第二季完成。

何文田站及主要公共基建工程

26. 何文田站是日後觀塘綫與沙中綫的轉乘站，車站結構工程在二零一三年第四季展開，至今已完成百分之 45，並推展至沙田至中環綫月台以上的機房樓層。車站內部分屋宇設備工程亦已經展開。預計在二零一五年上半年何文田站結構工程完成後，即可全面展開機電設備安裝及裝修工程。



截至二零一四九月底，何文田站結構工程約完成百分之 45。

27. 而行人接駁系統工程已完成六成半。連接何文田站與愛民邨、及常樂街一帶的行人接駁系統，橫跨漆咸道北以連接何文田站及蕪湖街一帶的有蓋行人天橋預計於二零一五年中完工，經通過相關檢測和得到相關政府部門驗收後，預期可以如期開放予公眾使用。至於新建橫跨佛光街及忠孝街連接何文田站的行人隧道及升降機樓工程，將配合車站的啟用開放予公眾使用。

28. 位於忠孝街旁的山坡上，毗鄰何文田站的公共運輸設施，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，預期會配合車站的啟用開放予公眾使用。

黃埔站及月台隧道工程

29. 黃埔站的東、西大堂的挖掘工程正在全速進行，現時分別完成百分之 77 及 81，預計明年初完成。為加快工程進度，承建商已增加各工地人手，並引入全新大型挖掘機械，以提高開挖效率。



黃埔站的東、西大堂挖掘工程

30. 目前最關鍵的工序是車站東西大堂之間的月台隧道挖掘工程。月台隧道所在地底部分位置屬於泥石混雜的地質，會增加開挖工程的不明朗因素及難度，例如工程期間因應地質及水文變化而轉換挖掘方式及機械，須在挖掘工序開展前花時間先進行支撐工程以確保挖掘工程的安全。因此原定於今年第三季展開的挖掘工程，延至十一月中展開。儘管如此，工程人員正竭力研究月台隧道施工的詳細安排以期追回進度，包括會從兩邊車站大堂同時向中間開挖。我們亦計劃向環保署申請延長施工時間，以在夜間進行噪音較低的工序如隧道內部結構的支撐工程等，並提供相應的隔音措施，以將對周邊居民的影響減至最低。預計月台隧道的開挖工程可在二零一五年第二季完成。

31. 為加快整體工程進度，除了增聘人手及添置大型機械外，黃埔站內部結構亦會盡量採用預製組件，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二零一五年初展開。

總結及展望

32. 正如我們在今年六月向委員會的報告中指出，受制於金鐘站工程的複雜程度，南港島綫（東段）項目工程當時的進度大約有六個月的滯後，項目未能如期在二零一五年通車。在金鐘站現有鐵路行車綫地下進行支撐架工程時，港鐵公司必須以安全為首要考慮，非常謹慎地施工，避免影響使用鐵路服務的乘客以及位於周邊樓宇

的市民。目前，挖掘的速度仍未如理想，以致支撐架工程的滯後擴大，預計會對金鐘站的工程進度造成進一步影響。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爆破工程取得一定進展時，方可更清楚掌握具體的通車安排。

33. 而觀塘綫延綫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，均因應需要不時作相應的調整。儘管如此，根據現時工程進度，項目預計於二零一六年中通車，港鐵公司將於稍後公布通車安排。

34. 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）及觀塘綫延綫項目，並會在未來繼續定期向公眾及立法會相關小組委員會匯報項目進展。

香港鐵路有限公司

二零一四年十一月