

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