

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 9 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9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。路政署在審核港鐵公司呈交的最新造價估算後，認為有關工程費用有下調的空間，現正聯同其「監察及核證顧問」與港鐵公司繼續商討。

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 10 月，金鐘站擴建部分的機電和消防設施安裝工程均已大致完成，相關政府部門現正按計劃分階段進行法定檢測工作。若有關工程能夠如期通過檢測，南港島線(東段)可以在

今年年底通車。路政署會繼續密切監察工作進度。

12. 當南港島線（東段）投入服務時，市民可以利用金鐘站現時的出入口前往南港島線（東段）的月台。港鐵公司亦於樂禮街附近新設置了一部升降機，主要方便有需要的人士，可以由連接中信大廈和統一中心的行人天橋面或地面直達金鐘站大堂。至於樂禮街附近的其他出入口，將於沙中線南北走廊於 2021 年通車時全面投入服務。而夏慤花園則預期於 2017 年年底重新開放。

13. 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經完成，列車試行測試工作亦繼續按計劃進行。相關政府部門的法定檢測工作亦在 2016 年 9 月底全部完成。港鐵公司現正進行營運前的準備。

14. 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明渠及道路網絡改善工程，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。

15. 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³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。其後，港鐵公司就建造費用進行進一步評估，於 2016 年 8 月 17 日通知路政署，超支金額須增加至約 2.9 億元。根據港鐵公司提交的資料顯示，「主要基建工程」建造費的增加，主要因為(i)不利的地質情況；(ii)較預期複雜的地下管線；(iii)設計修訂以配合工地的實際情況；以及(iv)為價格調整需增加撥款等事項。路政署正就港鐵公司所提供的最新建造費用進行嚴謹的審核，我們擬於今年 12 月向委員會提交文件，尋求委員支持增加「主要基建工程」的核准工程預算費用。

16. 就南港島線(東段)所採用的全自動列車控制系統，我們已於 2012 年 12 月向立法會鐵路事宜小組委員會，提交港鐵公司所預備的相關資料，並於 2013 年 1 月 4 日舉行的會議上討論。一如其他港鐵線，在南港島線(東段)開始運作前，有關政府部門會進行詳細的測試及列車試行，以確保列車安全運作。

觀塘線延線

17. 觀塘線延線已於 2016 年 10 月 23 日通車，將現有觀塘線延伸至全新的何文田站和黃埔站。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」，其中連接何文田站與何文田邨和愛民邨的「主要基建工

³ 根據 2011 年的估算，56TR 號工程計劃的核准工程預算費撥款為 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」。

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的行人天橋，以及位於忠孝街近何文田站的公共運輸設施，亦已於觀塘線延線通車當日，全面開放給公眾使用。此外，因應觀塘線延線通車後所收到有關車站指示牌，以及連接何文田站與何文田邨及愛民邨的行人通道上設置協助視力受損人士的引路設施的意見，運輸署、路政署及港鐵公司正作出跟進。

18. 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建築費的額外開支，仍在沙中線前期工程相關預算之內。至於政府委託港鐵公司進行的觀塘線延線「主要基建工程」，港鐵公司已就建造費用作進一步評估，結果顯示有關建造費用應會維持在 2011 年的估算之內。

總結

19. 隨著觀塘線延線於 2016 年 10 月 23 日通車，觀塘線服務已延伸至何文田站及黃埔站，為當區居民提供多一個對外公共交通的選擇。

20. 另外，港鐵公司已於2016年11月10日公布，預計南港島線（東段）可於2016年12月通車。現時各段工程的整體進度大致符合經修訂的施工時間表，在各政府部門的努力下，相關的法定檢測工作正全力按計劃進行。若有關工程能夠如期通過檢測，南港島線（東段）應可以在今年年底通車，為在南區居住及工作的市民提供服務。

運輸及房屋局

路政署

2016 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)

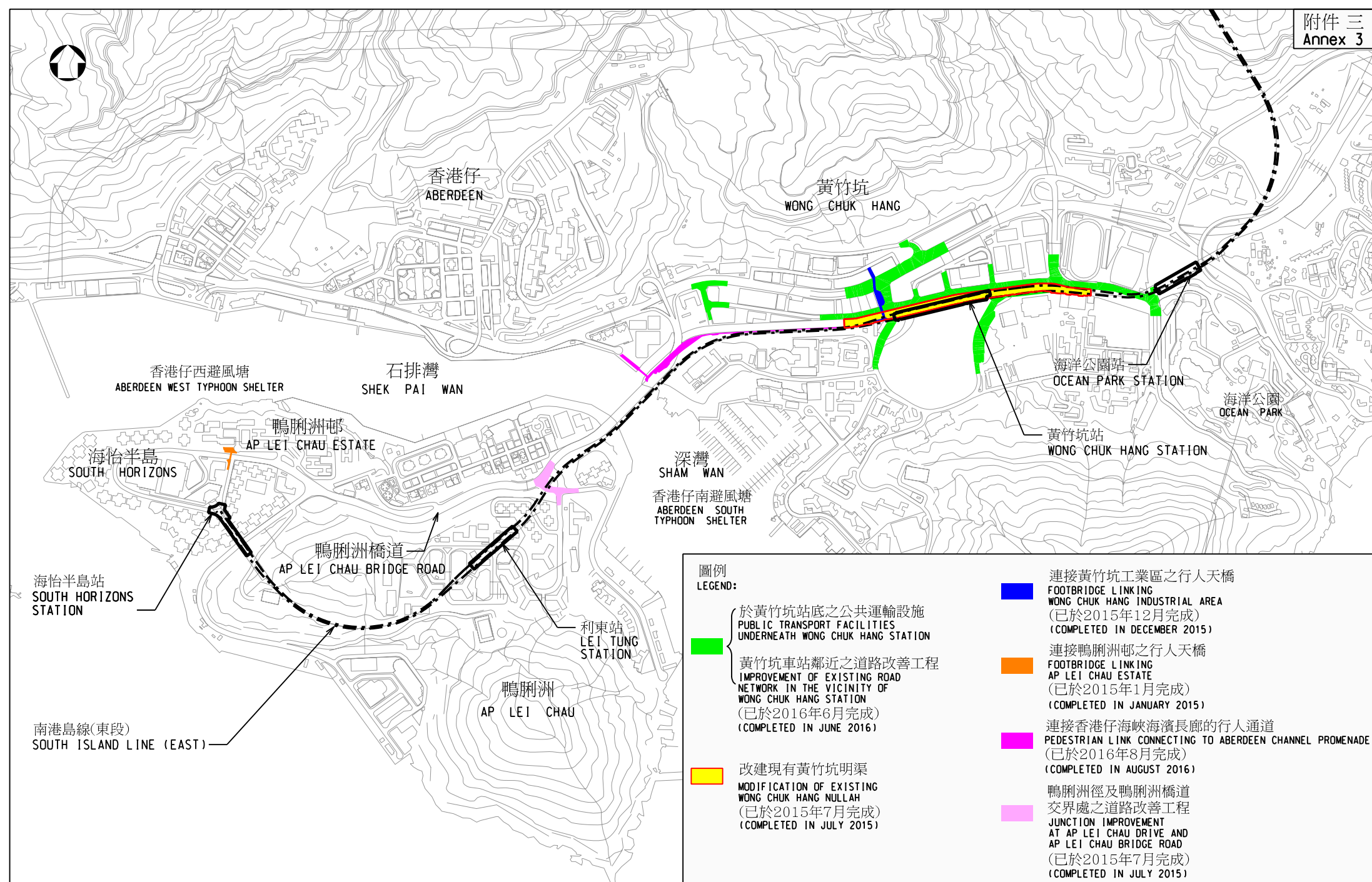
附件一
ANNEX 1



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

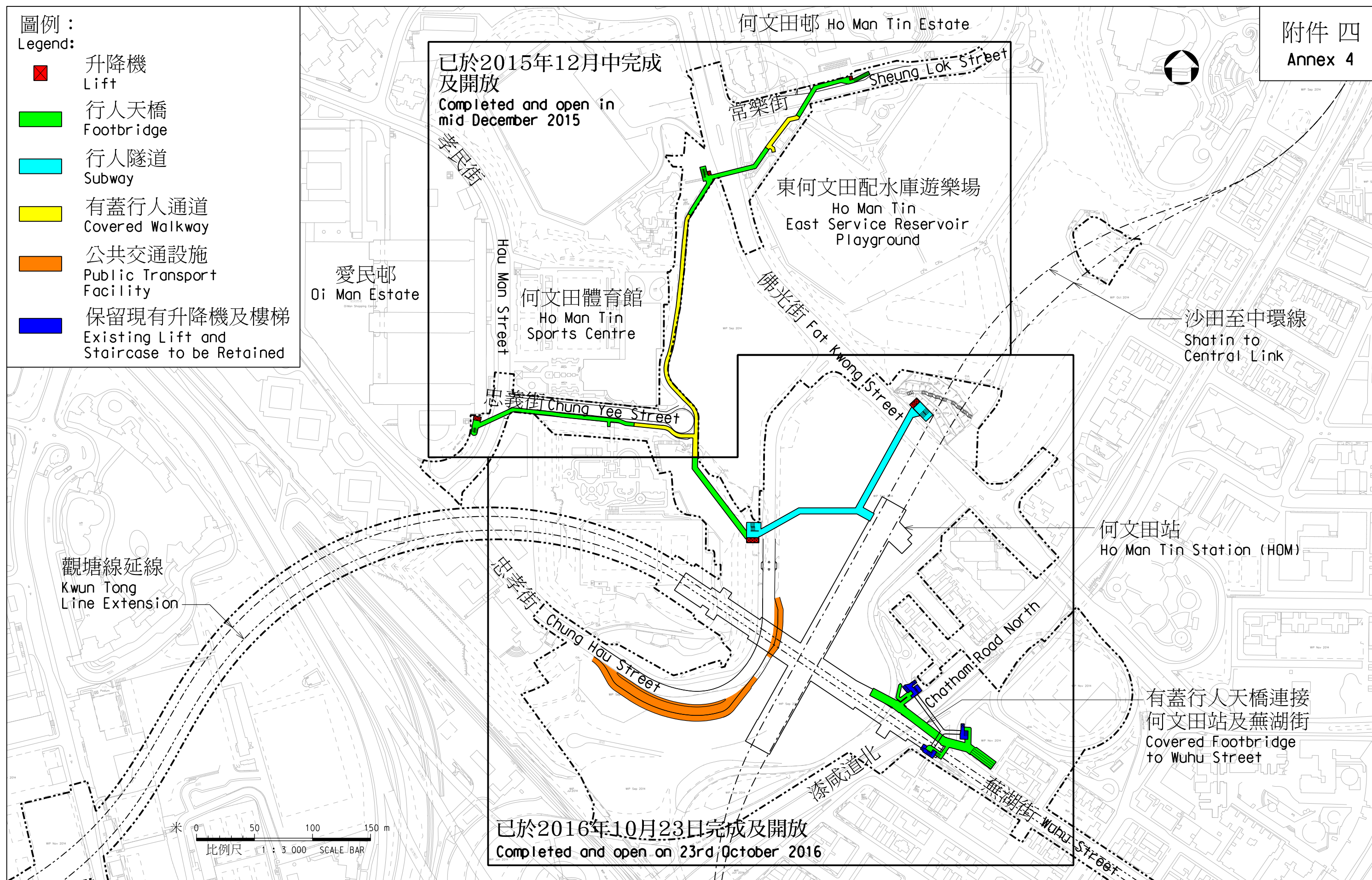


觀塘線延線
KWUN TONG LINE EXTENSION



- 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）項目截至二零一六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。

工程進度

3. 截至二零一六年九月三十日，南港島綫（東段）的整體工程已完成 98.9%，當中土木及機電工程分別完成 99.1%及 98.5%。目前，金鐘站擴建工程已進入最後階段，而相關的法定檢測工作亦正按計劃順利進行，南港島綫（東段）預計於二零一六年年底投入服務。

位於南區的車站及車廠

4. 海洋公園站、黃竹坑站和黃竹坑車廠已進入試營運階段，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，裝修及機電工程已大致完成，現已進入試營運階段。



利東站的建造工程已完成

6. 海怡半島站及其出入口、以及玉桂山機房大樓和利榮街通風大樓的建造工程已完成，現已進入試營運階段。



海怡半島站的建造工程已完成

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。

8. 列車已於二零一六年十月一日展開試營運，並根據日後的營運時間表，在金鐘站至海怡半島站之間的整段走綫行駛。

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. 截至二零一六年九月三十日，主要基建工程已完成，並已全部開放予公眾使用。

金鐘站擴建工程

11. 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。

12. 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，而沙中綫隧道結構工程正進行中。香港公園通風大樓的建造工程已完成。

13. 車站結構工程已大致完成，屬南港島綫（東段）項目部分的裝修、機電及屋宇裝備安裝工程已大致完成，而相關的法定檢測工作亦正按計劃順利進行。

14. 南港島綫（東段）通車後，乘客可使用現有的金鐘站出入口前往車站擴建部分。在鄰近樂禮街位置將設置一部全新的升降機，連接車站大堂、地面和夏慤花園的平台層，方便有需要人士使用。該平台層將設有蓋行人通道連接中信大廈行人天橋和統一中心行人天橋。有關工程仍在進行，並會配合南港島綫（東段）通車，開放予公眾使用。至於樂禮街新建的金鐘站 E 出入口將於沙中綫通車時全面投入服務。



南港島綫（東段）月台層裝修、機電及屋宇裝備安裝工程已大致完成

總結

15. 請委員備悉上述內容。

香港鐵路有限公司

二零一六年十一月

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。何文田站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. 觀塘綫延綫已於二零一六年十月二十三日正式投入服務，將現有觀塘綫延伸至全新的何文田及黃埔站，來往黃埔站及油麻地站的車程約五分鐘。

3. 在新延綫正式通車前，相關政府部門已完成所有鐵路服務及營運安全的法定檢測工作。列車試運行、緊急事故演習及各項壓力測試亦已在新延綫啟用前完成。

何文田站

4. 何文田站是觀塘綫與未來沙中綫的轉乘站，車站設五個主要出入口。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，為未來沙中綫及觀塘綫提供便捷的乘車及轉綫設施。車站及各出入口的結構工程及相關的裝修工程已全部完成。

5. 隨著相關政府部門已完成所有的法定檢測工作，何文田站已在七月移交予車務部作營運前準備。



何文田站的車站設施已安裝。



何文田站的裝修工程經已完成。

6. 何文田站工地周邊的管綫接駁、園境、受工程影響的路面及設施還原工程亦已完成。仁風街的路面重鋪工程亦已完成，並已於九月二十六日重新開放予公眾使用。

7. 佛光街遊樂場及蕪湖街臨時遊樂場的還原工程已完成，有關設施已於九月交還予康樂及文化事務署。

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，包括一系列有蓋行人通道、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亦已配合何文田站的啟用一併開放。

黃埔站

9. 黃埔站成為觀塘綫的新終點站，採用單側式月台設計，設有東、西大堂。繁忙時段往來何文田站的列車約兩分鐘一班，往來黃埔站則約四分鐘一班；而在平日非繁忙時段，觀塘綫所有車站包括何文田站及黃埔站的列車服務維持約三分鐘一班。



黃埔站東大堂設客務中心。

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全部完成，車站的外部裝修工程在二零一六年九月亦已大致完成。

11. 工程人員正逐步展開受工程影響的路面及地下管綫和渠道的還原工程，有關工程將按照相關政府部門所定的標準進行。黃埔站的回填工程在人口稠密及交通繁忙的地段進行，港鐵公司須分階段實施多項臨時交通管理措施，以維持現有行車綫的數目，並確保道路使用者的安全。

12. 工程人員現正逐步重鋪地下管綫及渠道，然後再進行路面回填及還原工程。工程期間，黃埔一帶道路包括部分德民街、紅磡道、德安街、德定街、船景街、環海街、德豐街及民泰街等，將繼續分階段實施臨時交通管理措施。新綫通車後，黃埔站大部分出入口周邊的行人路已重開，而部分行車及行人路面包括在紅磡道及德民街交界仍須繼續進行還原工程，相關工程預計於二零一七年第一季完成。



紅磡道繼續進行路面還原工程。

總結

13. 觀塘綫延綫開通後，乘客從港鐵網絡其他部分往來何文田及黃埔一帶，都可享用無縫連接和更便捷的交通服務。

14. 請各委員備悉以上內容。

香港鐵路有限公司
二零一六年十一月