



鐵路網絡

一以貫之

兩鐵合併後，現有鐵路網由91公里增加132%至211.6公里。加上承諾建造和未來發展的鐵路項目，網絡總長將由211.6公里增加28%至271.6公里



執行總監會管理報告

香港網絡拓展



南港島綫(東段)將連接金鐘站和鴨脷洲，途經海洋公園、黃竹坑和利東

兩鐵合併、政府表態支持優先發展多個鐵路基建項目，加上公司繼續推行資產提升及更換計劃，令2007年成為公司新鐵路項目的一個里程年。踏入2008年，公司在設計和規劃未來鐵路綫方面將會特別忙碌。

網絡拓展

香港行政長官在其2007年10月的施政報告中表明政府對發展香港鐵路網絡作為客運系統骨幹的長遠承諾，並將三條新鐵路綫列為優先的基建項目，包括南港島綫(東段)、廣深港高速鐵路香港段(高速鐵路)，以及沙田至中環綫。此

外，西港島綫及九龍南綫的工程正在進行，而公司早前已向政府提交觀塘綫延綫的計劃。由於需要設計這些新拓展項目及繼續推行現有的拓展項目，2008年將是公司特別活躍的一年。

進行中項目

西港島綫

作為新拓展項目的第一個，西港島綫取得了明顯的進展。這條建議中的港島支綫包括三個地下車站，分別位於西營盤、大學及堅尼地城。該項目已於2007年10月根據鐵路條例刊憲。在2008年，我們將繼續與政府緊密合作，解決西港島綫的主要技術及財政問題。

全長3公里的西港島綫造價估計約89億港元，政府將分兩階段以撥款的方式提供資助，估計約為60億港元。已批出的首階段撥款為4億港元，將用作項目設計。次階段即資助餘額須待香港立法會(立法會)進一步通過。我們與政府已於2008年2月6日就項目的詳細設計訂立初步的項目協議。預期西港島綫可於2013年年底或2014年年初竣工。

九龍南綫

九龍南綫為兩鐵合併的一部分，將連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站。該條新鐵路綫全長3.8公里，預期於2009年下半年啟用，將為西鐵綫及東鐵綫乘客提供直接通道，並將於西九龍設立中途站。九龍南綫所有資金成本將由九鐵公司支付，而通車後該伸延路綫將歸入服務經營權之內，據此九鐵公司將擁有該路綫而我們將負責營運及維修。通車後應付的服務經營權費用只會是根據兩鐵合併所訂明的結構而支付的每年非定額款項，毋須對年度固定款項或最初款項作出調整。作為兩鐵合併的一部分，我們與九鐵公司簽訂項目管理合約，收取監督興建九龍南綫的費用。



擬建的西港島綫是港島綫的延綫

九龍南綫

鑽挖隧道

1.6 公里 (76%)

將軍澳南

為於日出康城的車站鋪設

3.3 公里新路軌

西港島綫

2007年10月

行政會議決定

進行進一步規劃和詳細設計

2007年10月

根據鐵路條例

西港島綫計劃刊憲

2007年12月

立法會財務委員會

通過撥款

南港島綫(東段)

2007年12月

行政會議決定

進行初步規劃和設計

沙田至中環綫和觀塘綫延綫

2008年3月

行政會議決定

進行進一步規劃和設計

新項目

南港島綫(東段)

南港島綫(東段)預計為一個中等容量的鐵路系統，連接金鐘站和鴨綠洲的海怡半島，途經海洋公園、黃竹坑及利東。公司已於2007年6月向政府提交修訂項目建議書，當中載有經更新的財務數據及經改善的金鐘站至現有路線及未來沙田至中環綫的轉乘安排。政府其後決定就全長7公里的南港島綫(東段)進行項目的初步規劃及設計，估計造價逾70億港元。在香港賽馬會表達意見後，政府要求公司進一步探討興建跑馬地站的方案。公司將繼續與政府商討該路線的具體範圍、執行方案及財務安排。目前的意向是該綫將會以「鐵路和物業綜合發展經營」模式來填補資金的差額。該鐵路伸延路線預期於2011年動工，並於2015年竣工。

沙田至中環綫

政府於2008年3月11日宣布由公司就沙田至中環綫作進一步的規劃及設計。全長17公里的沙田至中環綫，路線以公司於兩鐵合併所提出的方案為基礎，由大圍至港島，連接多條鐵路，為乘客提供更便捷的鐵路服務。大圍至紅磡段，接駁馬鞍山綫到西鐵綫，預計於2015年完成。另一段是將現時的東鐵綫由紅磡伸延過海至港島，預計於2019年完成。公司會繼續與政府磋商以服務經營權的方式營運沙田至中環綫。

觀塘綫延綫

政府於2008年3月11日宣布由公司就觀塘綫延綫作進一步的規劃及設計。全長3公里的觀塘綫延綫，將由現時的油麻地站途經何文田至黃埔，預計於2015年完成。公司將以擁有者的方式與政府磋商該項目的實施細節，並已建議以前山谷道邨的土地物業發展權，來填補資金的差額。



九龍南綫正在施工

高速鐵路

在2006年2月，政府邀請九鐵公司就北環綫及高速鐵路作為一個合併項目展開規劃。由公司與九鐵公司共同管理的綜合研究團隊所進行的可行性研究已於2007年完成。該26公里長的高速鐵路將提供高速的過境列車服務連接香港和深圳、廣州以至中國內地的高速全國城際鐵路網。高速鐵路的西九龍總站計劃成為通往內地的其中一個主要門戶，其與鄰近發展項目，如西九龍文化區及九龍站和九龍西站上蓋發展項目均有完善的連接。

北環綫為西鐵綫提供過境連接。透過連接西鐵綫及東鐵綫的北段，北環綫將於新界東北及西北之間提供一條新的鐵路走廊。北環綫的進一步計劃將取決於政府就發展新界西北地區及關於邊境禁區計劃的檢討。

在2007年，公司繼續與政府商討，爭取於2008年年底完成高速鐵路的初步設計，務求令該鐵路計劃盡快刊憲。

新項目的融資模式

新鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。一如以往，公司將為其投資項目尋求高於資本成本而與項目風險相稱的商業回報。對西港島綫，政府已表示會採用撥款模式，據此政府向公司撥付一筆現時估計為60億港元的款項，使項目具有財務可行性。公司會負責餘下的資本費用和所有營運、維修及資產置換費用。南港島綫(東段)則可能採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。未來鐵路發展可用的第三種模式，是兩鐵合併所採用的服務經營權模式，即由政府(或政府全資擁有的九鐵公司)支付鐵路綫初期的建造成本，而公司則負責經營並每年支付經營權費用，同時負責鐵路的保養及改善工程；九龍南綫已採用此發展模式。公司與政府仍在商討用於高速鐵路的融資模式。

項目完成

位於日出康城(在將軍澳南)的新站之土木及結構工程已於2007年10月大致完工。而路軌鋪設亦於2007年12月大致

完成。機電系統設計已經完成，而安裝工程將按進度預期於2009年竣工。

行人隧道及行人通道

行人隧道及行人通道可擴大公司的集客範圍，將鐵路的裨益和客戶服務帶給更多市民。

就連接尖沙咀站大堂及鄰近彌敦道63號重建項目地庫的兩個地下入口工程預期於2008年4月展開。

長荔街行人隧道已於2007年8月動工，將荔枝角站與荔枝角道南側的新發展項目連接，並將於2009年年底完工。發展商亦已於2007年年初展開連接佐敦谷至九龍灣站的工程，並將於2008年年底完工。公司正考慮太子站的行人通道項目，而葵興、奧運及彩虹站的設計亦在進行中。



擬建的沙田至中環綫的紅磡站電腦構圖