



共創 香港鐵路網絡

貫通香港未來發展脈絡

堅尼地城
Kennedy Town

柯士甸
Austin

大學
University

馬頭圍
Ma Tau Wai

海怡半島
South Horizons

黃埔
Whampoa

利東
Lei Tung

西營盤
Sai Ying Pun

何文田
Ho Man Tin

黃竹坑
Wong Chuk Hang

啟德
Kai Tak

海洋公園
Ocean Park

土瓜灣
To Kwa Wan



新站匯集先進設計，充滿現代色彩。

香港網絡拓展

兩鐵順利合併，加上政府承諾支持優先發展多個鐵路基建項目，令2008年成為公司在設計和規劃未來香港鐵路項目方面的另一個里程碑。

新香港項目

公司正在規劃和設計在香港的五個新鐵路項目，加上已大致完成的九龍南綫(包括新的柯士甸站)，全部落成後將使我們的網絡延長約60公里。這五條新綫是公司有史以來最大規模的網絡拓展工程，將為公司的未來增長作出貢獻，同時提升鐵路服務作為香港公共交通骨幹的地位。

沙田至中環綫

政府於3月批准就沙田至中環綫展開規劃及設計。沙田至中環綫由兩個路段組成，將令鐵路網絡延長17公里，包括新建多個轉車站和連接點，形成南北和東西兩個鐵路走廊。全長11公里的大圍至紅磡段(即東西走廊)預計於2015年完成，使馬鞍山綫途經鑽石山伸延至紅磡，包括在東九龍興建四個新站，並於紅磡連接西鐵綫。六公里長的過海段(即南北走廊)則預計於2019年完工，將成為香港第四條過海鐵路綫，使東鐵綫由紅磡伸延至港島，初期將設有會展和金鐘兩個新站，最終以中環為終點站。沙田至中環綫的初步設計已於9月展開，以便制訂一個方案於2009年底根據《鐵路條例》刊憲。



西港島綫將發展成為一條「社區鐵路」。

九龍南綫

2008年3月 – **隧道鑽挖工程** 大致完成

2008年4月 – **柯士甸站** 平頂

2009年1月 – **建築及樓宇
設施裝修**
工程大致完成

將軍澳南

2008年11月 –
建築及樓宇設施裝修 工程完成

西港島綫

2008年2月 – **詳細設計** 展開
2008年12月 –
環境許可證 發出

南港島綫(東段)

2008年2月 –
初步規劃和設計 展開

沙田至中環綫

2008年5月 –
立法會財務委員會 批准撥款
2008年11月 –
公司與政府就設計和
地盤勘测簽訂 **委託協議**

觀塘綫延綫

2008年6月 –
初步規劃和設計 展開

高速鐵路

2008年4月 –
政府決定展開 **進一步規劃和設計**
2008年11月 –
高速鐵路計劃 根據《鐵路條例》刊憲



觀塘綫延綫

觀塘綫延綫全長三公里的規劃和設計亦已於3月批准進行，將由觀塘綫現時的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為連接沙田至中環綫東西走廊的轉車站。這條延綫將提供此區146,000名市民期待已久的鐵路服務，並且紓緩現時九龍東西走廊的路面擠塞情況。這條延綫通車後，在黃埔上車的乘客可於五分鐘內經何文田抵達旺角。

初步設計已於6月展開，並將於2009年初完成。目前計劃於2009年下半年根據《鐵路條例》刊憲並展開詳細設計。我們預計於2010年與政府簽訂項目協議，於該年年底動工興建。整個項目預計於2015年完成。

廣深港高速鐵路香港段(高速鐵路)

政府於4月邀請公司就高速鐵路展開規劃和設計，這有助於進一步鞏固香港作為中國南大門的策略地位。全長26公里的高速鐵路將提供過境的高速鐵路服務，把香港連接至深圳、廣州和內地新建的高速城際鐵路網絡。

香港段通車後，由新的西九龍總站至深圳福田的車程只需14分鐘，而前往廣州也只需48分鐘。這個香港總站可能是全球最大的地下高速鐵路總站，服務行走珠江三角洲的穿梭列車和其他目的地的長途車。在長途車方面，前往武漢的車程約為五小時，到上海約八小時，到北京約十小時。

在2008年，高速鐵路的初步設計和規劃取得重大進展，環境影響評估研究和其他籌備工作亦已展開。該項目已於2008年11月28日根據《鐵路條例》刊憲。



高速鐵路將連接香港與內地的城際鐵路網絡。

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，連接金鐘站和位於鴨脷洲的海怡半島，途經海洋公園、黃竹坑及利東。隨著政府於2007年12月宣布支持規劃和設計南港島綫(東段)，初步設計已於2008年2月展開，將於2009年初完成。有關設計將為項目提供一個完善的基礎，以便於2009年進入詳細設計階段。我們向當地社區、區議會及其他相關人士進行了廣泛的諮詢，而隨著項目的推進，我們會繼續聽取意見。我們參考至今收集到的意見，優化了有關設計以配合社區的需要。最終藍圖將於2009年初提交政府審閱和刊憲。



香港網絡拓展一覽表

網絡拓展	估計路線長度	估計完工日期	項目融資模式
九龍南綫	3.8公里	2009年下半年	服務經營權
西港島綫	3公里	2014年	現金資助
沙田至中環綫			服務經營權
— 大圍至紅磡段	11公里	2015年	
— 紅磡至港島段	6公里	2019年	
觀塘綫延綫	3公里	2015年	鐵路和物業綜合發展經營
高速鐵路	26公里	2015年	服務經營權
南港島綫(東段)	7公里	2015年	鐵路和物業綜合發展經營



進行中項目

西港島綫

西港島綫將延續港島綫，於西營盤、大學(香港大學)和堅尼地城各興建一個地底車站。公司透過預先主動與相關人士進行溝通，了解他們的關注，提出了一個以社區為本的鐵路建設方案，務求在設計上兼顧地區傳統特色和市區重建機會，以求開創一條「社區鐵路」。我們就鐵路的設計和出入口位置與當地社區進行緊密溝通，聆聽意見，有助促進項目的規劃、設計和刊憲過程。

西港島綫已於2007年10月根據《鐵路條例》刊憲。詳細設計已於2008年初展開，項目的環境影響評估報告亦已獲得通過。前期工程合約已開始招標。西港島綫預計於2009年動工，並於2014年完成。

九龍南綫

在2008年，九龍南綫的工程取得理想進展，將會連接現時東鐵綫尖東站與西鐵綫南昌站，並於西九龍區提供一個新的轉車站，取名柯士甸站。包括隧道鑽挖工程在內的主要土木工程已大致完成，而柯士甸站的裝修工程亦即將完



九龍南綫將連接東鐵綫與西九龍的西鐵綫。

成。該鐵路的兩端全面連接現有的西鐵綫和東鐵綫，並將於2009年第二季展開試運行。這條鐵路綫預計於2009年下半年通車。為配合九龍南綫項目而擴建的北京道行人隧道系統亦取得重大進展，土木工程現已完成40%。

項目融資

這些新香港鐵路項目將採用切合本身情況的不同融資模式。對於西港島綫，政府已表示會採用現金資助模式，據此政府向公司撥付一筆款項，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、維修和資產重置費用。公司已於2008年2月收取第一部分為數4億港元的現金資助，其餘佔總現金資助的大部分資金，我們正與政府進行磋商。

南港島綫(東段)及觀塘綫延綫很可能會採用公司傳統的「鐵路和物業綜合發展經營」模式，將物業發展權授予公司。我們已選擇適合的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

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，即由政府或九鐵公司支付鐵路綫初期的建造成本，並委託公司進行設計和建造。當項目峻工後，公司將每年支付經營權費用，同時負責相關鐵路營運、資產維修和重置費用。九龍南綫已採用這個模式，而沙田至中環綫及高速鐵路亦將採用。在這個基礎上，香港立法會財務委員會於5月通過撥款24億港元，以投入沙田至中環綫的設計和地盤勘測工程；另於7月撥款28億港元為高速鐵路進行類似工作。於2008年11月24日，公司與政府簽訂委託協議，委託公司就沙田至中環綫和高速鐵路展開設計工作，費用由政府承擔。政府將於適當時候為兩條鐵路綫

安排進一步的工程撥款。九龍南綫的建造工程由九鐵公司按兩鐵合併協議進行出資。

落成項目

將軍澳綫第二期的施工進度符合預期，在日出康城興建一個新站，預計於2009年第二季完成，以配合日出康城首都入伙。

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，將鐵路的神益和客戶服務帶給更多市民。

就位於彌敦道63號的新發展項目，我們在尖沙咀站建立一個綜合出入口(C出入口)，年內工程進展良好。結構貫通和機電改裝工程將於2009年展開。

連接荔枝角住宅物業昇悅居的新行人隧道以及荔枝角站在長荔街的新出入口已開展土木工程，預計於2010年第二季啟用。尖沙咀站北端的新行人隧道擴建及衛星車站大堂項目將按計劃於2009年第一季刊憲及招標。該項目包括改善九龍公園的A1出入口，為方便身障人士加裝升降機；及於隧道擴建項目完成後，加建三個綜合出入口連接The Mira Hong Kong和東英大廈重建項目。



南港島綫(東段)將連接金鐘站至鴨脷洲。