





通達四方

心繫生活每一程

# 香港網絡拓展



**已落成項目**

**康城站** 啓用  
2009年7月26日

**柯士甸站** 啓用  
2009年8月16日

**西港島綫**

**立法會財務  
委員會** 通過撥款  
2009年7月  
與政府簽署  
**工程項目協議**  
2009年7月

**南港島綫(東段)**

根據《**鐵路條例**》刊憲  
2009年7月

**詳細設計** 展開  
2009年7月

**在** 取得政府的批准後，我們五條策略性新延綫中首兩個項目西港島綫和區域快綫(廣深港高速鐵路香港段)已經動工。

- 九龍南綫連同新建成的柯士甸站，已於2009年8月16日投入服務。■



#### 觀塘綫延綫

根據《鐵路條例》刊憲  
2009年11月

詳細設計展開  
2009年12月



#### 區域快綫

立法會工務小組  
委員會批准項目  
2009年12月

立法會財務委員會  
批准撥款，並批出土木  
工程合約  
2010年1月



#### 沙田至中環綫

公眾諮詢展開  
2009年6月

初步設計大致完成  
2009年8月

而其餘三條延綫包括南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫的規劃和設計亦正全面進行。這五個鐵路項目加上於年內通車的九龍南綫連同新建成的柯士甸站和將軍澳綫最後一期，標誌著公司成立30年以來為配合香港的發展又邁出了重要一步。這些項目不但將我們的網絡擴展至香港的新集客範圍、新社區和新顧客，更有助公司把握中國內地和海外的商機。

### 已落成項目

九龍南綫連同新建成的柯士甸站，已於2009年8月16日投入服務。九龍南綫策略性地銜接同樣以紅磡站為終點站的東鐵綫與西鐵綫，提供方便的跨月台轉乘安排。透過這互連的鐵路綫，新界西北的乘客可直接到達尖沙咀，而無需轉車或使用其他交通工具。而東鐵綫的乘客亦能前往西九龍多個地點。

將軍澳綫最後一期已經竣工，而新建成的康城站為配合日出康城「首都」入伙在2009年7月26日啓用。我們為此亦加強了這條路綫的列車服務，每四班列車中，有三班往來北角及寶琳站，而第四班則前往康城站。康城站的啓用標誌著將軍澳綫全面落成，將我們鐵路服務的好處帶進不斷發展的新社區。



乘客將可使用南港島綫(東段)，直達南區的香港仔及旅遊景點。

## 香港網絡拓展



香港大學站是西港島綫的三個新站之一，方便大學生輕輕鬆鬆上學去。

### 進行中項目

#### 西港島綫

公司於2009年7月13日與香港特區政府就西港島綫項目的財務安排、鐵路設計、建造以及營運簽署了工程項目協議，並於8月舉行動土儀式。西港島綫是港島綫的一條3公里長延綫，連接現有的上環站至堅尼地城，途經西營盤及香港大學兩個中途站。項目的工程範圍包括興建鐵路隧道、三個新鐵路車站、購買列車以及相關的重要公共基礎設施工程。

西港島綫是非一般的鐵路延綫工程，項目的規劃採用「社區鐵路」的概念，多項設計特色融合了該區有關人士在詳細諮詢中所反映的意見。這些特色包括區內多項公共設施，例如重置堅尼地城游泳池和戴麟趾康復中心。工程項目協議簽署後，公司已批出首期工程的建造合約，這延綫預計於2014年完成。

#### 南港島綫(東段)

南港島綫(東段)已於2009年7月24日刊憲，繼而於9月向有關社區、區議會以及其他相關人士展開公眾諮詢，藉此把他們的需要融入這鐵路的規劃及設計之中。南港島綫(東段)將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，服務港島南區的新顧客和旅遊景點。環境

影響評估研究將於2010年年初完成，而建造工程將緊隨於2011年年初展開。

#### 觀塘綫延綫

觀塘綫延綫的初步設計於2009年6月完成，隨後在11月刊憲，並於12月展開詳細設計。觀塘綫延綫全長3公里，將由現時觀塘綫的油麻地站途經何文田伸延至黃埔，而何文田站將作為轉車站連接沙田至中環綫的東西走廊。建造工程預計於2011年展開。

#### 區域快綫

區域快綫將會是香港有史以來最重要的基建項目之一，使香港前往廣州的交通時間縮短至48分鐘內，而前往上海和北京則分別只需八小時和十小時。快綫的終點站設於西九龍的心臟地帶，位置優越，前往中環或尖沙咀亦僅需數分鐘的車程，為進出香港的乘客提供四通八達的交通網絡。這個大型高速鐵路項目將為香港帶來經濟及環境效益，並讓鐵路服務成為萬千往來香港與內地的旅客在航空服務以外另一可行的交通途徑。

政府於2008年4月決定進行區域快綫的規劃和設計後，隨即展開公眾諮詢。環境保護署(環保署)於9月批准環境影響評估報告，而紓緩環境影響的措施亦上載港鐵公司和環保署的網站以供公眾查閱。除了提供資料外，公司還承諾不時向區議會提供項目狀況的最新資料，並設立通信平台與受影響的居民及相關人士直接溝通。經過這些諮詢後，政府於2009年10月20日批准經修訂的項目計劃，並於同月批出環境許可證。按付款當日價格計算，包括鐵路及非鐵路工程的整體建造成本為669億港元。立法會於2010年1月16日通過這工程撥款後，首批大型土木工程合約已經批出，建造工程亦已展開。區域快綫預期於2015年投入服務，而政府已同意邀請公司以服務經營權模式營運這條鐵路。

#### 沙田至中環綫

立法會於2008年5月通過沙田至中環綫進一步規劃及設計的工程撥款，公司隨即向公眾展開諮詢。經考慮過去一年多從區內所收集到的意見，以及九龍城區最新的規劃和發展，公司修訂了九龍城段的走綫。修訂後的走綫將途經馬頭圍道和馬頭涌道，為土瓜灣區的人口中心提供更完善的服務。

## ■ 香港網絡拓展一覽表

網絡拓展	估計路線長度	項目融資模式
西港島綫	3 公里	現金資助
南港島綫(東段)	7 公里	鐵路和物業綜合發展經營
觀塘綫延綫	3 公里	鐵路和物業綜合發展經營
區域快綫	26 公里	服務經營權
沙田至中環綫		服務經營權
- 大圍至紅磡段	11 公里	
- 紅磡至港島段	6 公里	

公司亦向沙田市民進行進一步諮詢，據此提出興建顯徑站的新建議，藉以提供服務予該集客範圍。沙田至中環綫沙田段工程亦包括馬鞍山綫沿綫車站的改善工程，以配合沙田至中環綫通車後八卡車廂的列車行駛。初步設計已於2009年完成，而環境影響評估的初步報告將於2010年年初提交政府。

### 項目融資

香港的新鐵路項目將採用切合其個別情況而設計的不同模式融資。西港島綫採用現金資助模式，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，並將於2010年第一季內收取為數122.52億港元的餘額。



區域快綫的西九龍總站，是未來通往中國內地的大門。

南港島綫(東段)和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。我們已選擇合適的用地，並繼續就發展權與政府進行磋商。

九龍南綫已採用兩鐵合併中成功使用的服務經營權模式，而沙田至中環綫和區域快綫亦會採用相同的模式。根據此模式，九廣鐵路公司(九鐵)或政府將向公司支付項目的所有資本費用，而公司則負責鐵路的營運、維修，以及資產更新和重置，並向九鐵或政府每年繳付服務經營權費用。於2010年1月26日，我們與政府簽訂委託協議，據此政府委託港鐵公司建造及調試區域快綫。公司在建造階段中將擔任項目經理角色，而政府將邀請港鐵公司負責營運建成後的鐵路。公司仍然就區域快綫的相關營運事宜，與政府及國內有關機構進行磋商。至於沙田至中環綫，我們根據於2008年11月簽訂的委託協議，繼續進一步的規劃和設計工作，而有關費用由政府承擔。至於興建這鐵路的進一步融資安排，仍待日後與政府的協議而定。

### 行人隧道及行人通道

要進一步擴大我們的集客範圍和吸引更多市民採用鐵路服務，提供行人隧道及行人通道是一種非常有效的方法。

尖沙咀中間道行人隧道伸延段的結構工程已於年內全部完成。電機工程進展良好，全部六條自動行人道設施已經付運及安裝。該行人隧道伸延段已於2010年2月10日啟用。

位於彌敦道63號的新發展項目，尖沙咀站的綜合出入口工程已告完成，並於2009年12月17日啟用。

公司修訂了在尖沙咀站北端興建新行人隧道伸延段及新大堂的計劃，現包括興建一個連接東英大廈重建項目的新綜合出入口，並保留改善九龍公園A1出入口的建議，為方便身體殘障人士加裝升降機。經修訂的計劃擬於2010年刊憲。

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新出入口的土木工程進展良好，預期於2010年年中啟用。