



二零零五年，地鐵將在東涌站興建吊車，縮短東涌與天壇大佛的距離，屆時旅客倍覺方便。

未來工程項目

地鐵公司興建完善的鐵路基建，組成地鐵網絡，為香港的發展作出重大貢獻。公司人才輩出，專業範疇包括鐵路設計、建造、營運及維修。

此等專業技能目前不僅應用於擴建香港鐵路支線上，也在其他工程及相關物業發展中廣泛受用。公司也設法在其他範疇上善用本身的鐵路基建及專業知識。

地鐵會對每項工程進行詳細評估，確保工程的可行性及盡量降低成本。施工期間，我們會盡力在預算之內準時完成有關項目。因此，新啟用的將軍澳支綫較原訂時間提早四個月於二零零二年八月順利通車，所動用的資金也較預算少百分之四十七點五，節省一百四十五億港元，足證公司能夠完成高水平及具經濟效益的工程。這亦有賴公司採取新的夥伴模式與承辦商合作，當中包括以目標成本方式合力建造特定新工程項目。

竹篙灣支綫

七月，公司就竹篙灣支綫與政府簽訂設計、建造、融資及營運項目協議。此綫將把地鐵網絡與興建中的香港迪士尼主題公園連接起來，而主題公園的建築工程已踏入第二年。竣工後，新綫全長三點五公里，最高載客量每小時可達一萬人次。

這項工程估計造價約二十億港元，包括在大嶼山東北部興建陰澳車站，作為東涌綫與竹篙灣支綫的轉車站。目標訂於二零零五年七月竣工，以適當配合迪士尼主題公園開幕。

政府批准工程後，我們隨即著手批出工程合約，確保盡早動工。七月，我們批出陰澳站的主要合約，該站現正進行地基工程。同月，我們再批出太陰頂隧道工程合約，該地盤南北部分接連，而前期建造工程現已動工。去年底，我們就所有大型土木工程、機電工程及迪士尼站招標並已批出合約。

公司為了符合更具成本效益的原則，決定不購買新列車，而將現有一部分地鐵列車改裝，粉飾及換上新機件，以配合迪士尼公園主題。

東涌吊車

同於七月，公司與政府就興建東涌吊車簽署臨時項目協議。這項令人輕奮的吊車設施將建於大嶼山，把東涌與昂平以至鄰近的天壇大佛和寶蓮寺連接起來，為香港創造一個全新的旅遊消閒勝地。



攀上昂平途中及抵步一刻，旅客將可俯覽山巒起伏，遠洋大海的優美景色，大飽眼福。

以東涌作起點，遊客可經陰澳站及竹篙灣綫前往新迪士尼主題公園，快捷舒適。

目標完成日期定於二零零五年八月。地鐵預期吊車設施將可進一步刺激東涌綫的乘客量，據研究預測，啟用首年的乘客量可達一百二十五萬人次。公司亦將可從附設車站大樓設施，包括商場面積共達一萬一千平方米的東涌車站綜合大樓及五千平方米的昂平車站大樓和主題旅遊村賺取收益。

工程總成本預期為七億五千萬港元。八月，公司就東涌吊車的營運及維修合約與一家資深的吊車營運商簽署諒解備忘錄。其後，公司批出架空索道系統合約和建築及土木工程設計顧問合約，並進行建築及土木工程主要合約招標，待政府實施所需法例及正式簽署項目協議及私人協約土地批授書後隨即動工，預期工程將於二零零三年八月展開。

建議的港島支綫

北港島綫及西港島綫已於政府《鐵路發展策略2000》報告中，列為地鐵現有市區網絡的自然延伸部分。

北港島綫將東涌綫由香港站延伸至炮台山連接港島綫。公司建議有關工程與一項有關將軍澳支綫由北角站延伸至港島綫天后站的項目同時進行。

公司建議的西港島綫將分兩期進行，首先由上環環延至西營盤及寶翠園站，預期於二零零九年完成；第二期則伸延至堅尼地城，惟須視乎政府對該區進一步發展的決策而定。

地鐵視南港島綫為地鐵網絡覆蓋港島西區及南區的自然延伸部分。我們建議將寶翠園站作為西港島綫及南港島綫的中轉站，南港島綫將設七個車站，由數碼港至跑馬地，最後在灣仔連接港島綫。

地鐵在二零零二年四月向政府提交北港島綫及西港島綫的財務建議書，以及六月提交南港島綫的前期可行性建議書，並於年內與多個政府部門商談建議書以待審批。二零零三年一月二十一日，政府公佈決定，批准地鐵開始籌劃西港島綫第一期及南港島綫工程，而北港島綫將延至二零一六年後啟用，視乎人口增長情況而定。

中轉接駁

地鐵近年一直研究發展地面輕便鐵路支綫，有助提供世界級環保公共運輸系統，這對香港保持亞太區商業樞紐及旅遊熱點的魅力尤為重要。輕鐵系統亦可將地鐵服務延伸至人口較稀疏的地區，而且發展地面鐵路的成本亦較地下為低。

將軍澳支綫工程項目

百萬港元	初期預算	最終項目成本估計	截至2002年12月31日之開支	截至2001年12月31日之開支
建造費用				
土木工程	11,232	6,753	6,670	5,866
機電工程/鐵道車輛	7,206	3,358	3,317	2,360
委託政府進行的合約工程	207	469	463	378
相關之建造費用				
地基審查及土地費用	1,261	618	610	258
非建造費用				
顧問諮詢費、公司及融資費用	10,589	4,802	4,743	4,011
總計	30,495	16,000	15,803	12,873

二零零二年六月，公司應政府要求，向政府提交一份有關地面環保運輸系統的概念建議書。構思中的系統將覆蓋前啟德機場連停機坪地段的東南九龍重建區，並在牛頭角站連接觀塘綫。

行人專用區

在地鐵站出入口鄰近街道發展行人專用區以及建造地下及高架行人通道連接至鄰近社區，已成為地鐵網絡的未來發展重點。有關計劃能吸引更多乘客選搭地鐵，令乘客量上升。

香港規劃師學會及特許運輸學會均指出，香港需要增闢更多行人專用區，方配稱為亞洲「世界都會」。在這方面，公司

與私人發展商、市區重建局、房委會及負責市區發展的其他機構通力合作，過去十年以來，我們已完成超過十二個行人專用區計劃。

二零零二年，我們開始在旺角動工興建一條全新的行人隧道，此乃市區重建局重建計劃的一部分，另參與一項由新鴻基地產帶頭的重建項目，在觀塘興建高架行人通道，預計這兩項工程將於二零零三年完成。另外三項分別位於金鐘、荔枝角及彩虹的同類工程預期於二零零三年較後時間展開。