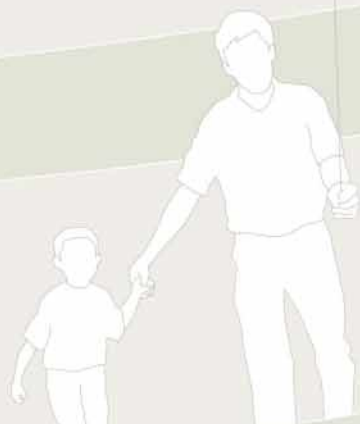




旅客與本地乘客乘坐地鐵共同體驗消閒與娛樂的新世代



未來項目

二零零三年，地鐵繼續進行多個項目發展，以加強其綜合鐵路物業基建設施及提高港人生活質素，致力確保項目按計劃進行，並於竣工時成本不會超出預算。

雖然地鐵堅信現有的「鐵路和物業綜合發展經營」模式在本港及外地均為最有效的鐵路融資及發展方案之一，但鑑於本地的社會及經濟結構的改變，此模式或需作出修正。就此，地鐵會繼續與政府磋商新鐵路項目的可行融資方案，但地鐵認為仍需保留物業發展。例如，基於新鐵路的社會/經濟回報可觀，新鐵路的部分資本成本可由政府支付，而餘下部份及營運費用則由物業發展利潤及車費收入支付。這將有助地鐵就多個新項目取得商業回報，以及為鐵路及道路運輸二者提供更公平的经营環境。

地鐵就所有項目不斷諮詢各界有關人士，務求如何將建築期間的影響減至最低，以及在營運期間盡量為使用者提供方便。該項措施必須包括環境方面的考慮，而公司於二零零三年繼續獲得營運及項目的環境管理系統 ISO 14001 認證，確認地鐵對有關環境管理工作的承擔。

竹篙灣綫項目

連接新香港迪士尼主題公園及地鐵網絡的竹篙灣綫項目有重大進展。在沿綫及於主題公園及大嶼山西北陰澳的（東涌綫的中轉站）兩個地鐵站，所有重大的土木及電機工程合約均按計劃或提早執行。公司深信項目能於二零零五年中的目標時間及在不超過預算的情況下落成。

東涌吊車項目

東涌吊車項目在年內的主要工作為與政府達成項目協議的條款內容，以及充份開展設計工作以取得所有必需政府許可證。隨着東涌吊車條例在六月制定，公司與政府及有關人士進入積極諮詢期。

經有關商討及地鐵成功平衡各方的意見後，公司在十一月與政府簽訂整體項目協議，以及包括涉及在昂坪承建一個綠化廣場及公共交通中轉站的相關工程的委託協議，並簽訂以私人合約方式的批地協議，以在昂坪終站附近興建主題村。吊車及溪流改道的環境許可證亦於十一月獲得批授，而建築及土木工程合約亦於其後批出。

興建吊車及有關主題村的項目將為香港新增一個主要旅遊景點，建築期估計約二十六個月，總支出約九億五千萬港元（包括撥充資本的利息）。工程將於二零零四年初動工，落成日期預計為二零零六年初。

地鐵支綫

二零零三年一月，政府要求地鐵規劃西港島綫及南港島綫，作為現有地鐵市區網絡的延伸。由地鐵員工及顧問組成的工作小組在二零零三年中開始可行性研究。該研究已考慮其他可行綫路並會於二零零四年第二季向政府提交項目建議書。

建議綫路將提供更具成本效益的方案，兩條新綫將在更佳地點結合，並改善與現有網絡的中轉站。建議港島綫由上環地鐵站延伸至位於西港島綫的西營盤新中轉站。西港島綫將途經堅尼地城、香港仔及黃竹坑；而南港島綫將設有鴨脷洲的海怡半島及利東站，與西港島綫在黃竹坑連接，再經跑馬地與港島綫的灣仔和金鐘站連接。

在取得政府的支持後，設計工作將盡快展開。建築期估計需約四十八個月。

這兩條綫路的資金成本有賴政府的直接撥款。有關經濟效益的獨立評估顯示，兩條綫路的經濟效益遠超過其所需投入的現金，而鐵路較建議興建的七號幹線更為廉宜及更加環保。

二零零三年十一月，政府要求公司遞交有關油麻地至黃埔的觀塘綫延綫的建議書。

行人專用區

公司繼續尋求興建新行人專用區項目，以提高潛在的乘客流量。這些項目包括連接地鐵站的新行人通道及鄰近地鐵站的行人專用區擴建工程。

公司在二零零三年完成九龍塘地鐵站的新行人入口，以連接新教育資源中心、仍在興建中的公共運輸中轉站，及預期於二零零四年初落成的九廣鐵路南面大堂。為紓緩乘客擠塞的旺角站新入口亦已完成；同時，另一新入口亦正在興建中，這是市區重建局重建計劃的一部分，預期於二零零四年中落成。

尖沙咀站南面大堂的改建工程已展開，建成後將成為連接九廣東鐵延綫項目行人隧道網絡的一部分，預期於二零零五年底前落成。

金鐘站行人通道項目工程在二零零三年十二月展開，而荔枝角及彩虹站的項目預期於二零零四年初開始。

機場發展

於赤鱗角機場興建的機場快綫新終點車站的磋商及初步設計已大致完成。興建新車站的目的是為建議中的亞洲世界博覽館 (AsiaWorld-Expo) 而設。如此項目能達成協議，新車站可望於二零零五年底前落成。

中轉接駁

公司繼續研究發展地面輕便鐵路支綫為地鐵主綫網絡提供接駁服務的機會，為網絡中步行距離以外的社區及就業地區的人口提供服務。應用這些載客量較低但效率高的中轉技術，可提高地鐵的乘客量，並發揮高成本效益及符合環保的理念。

二零零三年，我們初步研究於九龍灣工業區及西九龍文化區引入輕便鐵路的可行性。



迪士尼樂園啟用後，一切樂趣由地鐵開始