

連繫八方 延展動力





香港網絡拓展



沙田至中環綫將

加強

新界與香港島的



交通連繫

南港島綫(東段)將

縮短車 程時間

及紓緩

交通擠塞



高鐵香港段將 **加強**
與內地連繫

公司為擴展香港鐵路網絡而進行的五個主要項目，均取得理想進展。公司加緊進行西港島綫和高鐵香港段的建造工程，並展開南港島綫(東段)、觀塘綫延綫，以及沙田至中環綫前期工程的建造工程。

公司現有逾7,000名工人在我們的工地工作，工地的安全運作必然是我們的首要考慮。儘管公司員工與承建商已竭盡所能，我們的承建商於2011年仍然發生了兩宗致命工業意外，而我們的須呈報意外率則仍較香港建造業界的表現為佳。我們繼續與承建商緊密合作，致力將意外事故的數目減至最低。為此，公司近期於我們的工地推出了五個新措施，以提高安全意識和加強安全工作態度。

西港島綫

這條全長3公里的港島綫延綫預期於2014年通車。經重置後，新戴麟趾康復中心和堅尼地城游泳池(第一期)的設施已於2011年4月移交相關的營運商。這兩項為配合鐵路延綫工程而重置的設施，現已開始為區內居民提供服務。上環站的軌道更新工程極具挑戰，經已在2011年8月關閉上環站54小時內順利完成。在關閉期間，我們將對鐵路乘客和區內道路及行人交通所造成的干擾減至最低。

同月，我們為項目展開永久結構工程，於堅尼地城站進行混凝土板澆灌。而項目的隧道挖掘工程亦創下重要里程碑，其中上環至西營盤一段列車隧道的鑽挖工程經已展開，而以爆破方法進行挖掘的西營盤至香港大學列車隧道的第一段亦已貫通。項目的詳細設計工作已於2011年12月大致完成，而所有的機電工程合約亦已經批出。

南港島綫(東段)

2011年5月，公司就興建及營運南港島綫(東段)與政府簽署項目協議。全長7公里的南港島綫(東段)將港鐵服務由金鐘伸延至港島南區，而該路綫的車廠將設於黃竹坑。項目大部分的主要土木工程合約已經批出，建造工程進度良好。機電工程合約的採購工作已進展順利，而搬遷金鐘配電站的關鍵前期工程亦已於2012年1月大致完成。

我們於2011年向市民及其他有關人士進行廣泛的諮詢活動，當中包括進行了三次社區聯絡小組會議。

觀塘綫延綫

2011年5月，公司亦與政府簽署觀塘綫延綫的項目協議。觀塘綫延綫全長2.6公里，將由觀塘綫的油麻地站途經新建的何文田站，連接至新建的黃埔站，預期於2015年通車。

項目的建造工程已於2011年5月展開，而所有土木及機電工程合約已於2012年1月前批出。於2011年7月，公司與和記黃埔有限公司簽訂協議，興建出入口連接擬建的黃埔站與鄰近的發展項目。公司並於同月在何文田站工地舉行了動土儀式。

公司於2011年繼續與業務相關人士保持聯繫，並每季向社區及居民組織提供有關工程進度及活動計劃的最新情況。



南港島綫(東段)將鐵路服務擴展至港島南區

高鐵香港段

全長26公里的高鐵香港段將提供過境的高速鐵路服務，連接香港至深圳、廣州以及中國內地的高速城際客運鐵路網絡。高鐵香港段預期於2015年投入服務。

高鐵香港段的隧道挖掘工程於年內取得重大進展。八鄉隧道引道和大江埔第二豎井分別於2011年5月及11月開始進行爆破工程。首部隧道鑽挖機於2011年9月在米埔工地投入運作。葵涌隧道引道的爆破工程於2011年10月完成後，主隧道的鑽挖工程相繼展開。截至2011年年底，我們已完成15%的隧道鑽挖及爆破工程。

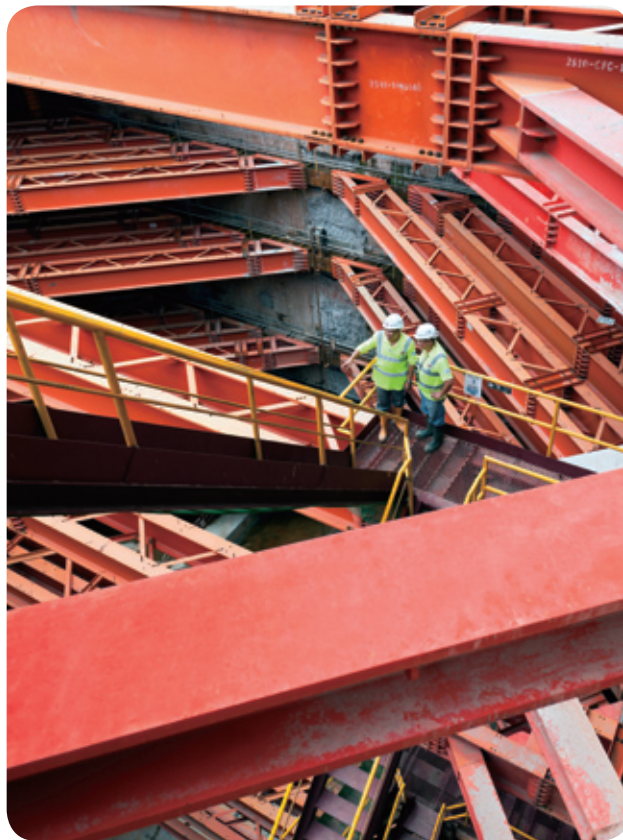
西九龍總站建造工程方面，地基工程已於年內完成，而大規模挖掘工程亦已於年底前完成14%。

高鐵香港段的機電工程合約於2011年1月開始批出，而西九龍總站最後的大型土木工程合約則於2011年10月批出。

西九文化區管理局與公司已成立聯合設計專責小組，藉以協調有關西九龍總站與西九文化區的設計工作。

沙田至中環綫

沙田至中環綫由兩個部分組成，其中全長11公里的馬鞍山綫延綫將從大圍伸延至紅磡，並在此連接西鐵綫而形成東西走廊；而6公里長的東鐵綫延綫將由紅磡伸延至香港島，成為香港第四條過海鐵路並形成南北走廊。沙田至中環綫



卓越的項目管理有賴所有參與單位的緊密合作

共有十個車站和六個新的轉車站，連接現時與日後的鐵路綫，為乘客帶來更方便和快捷的旅程。大圍至紅磡段的詳細設計已於2011年年底大致完成。

2011年5月17日，公司與政府簽署兩份合約，包括沙田至中環綫的金鐘站擴建項目及新何文田站相關前期鐵路工程的委託協議，以及搬遷新國際郵件中心的非鐵路工程合約。搬遷新國際郵件中心的建造合約，以及新郵件分揀設備和服務的採購合約已經批出。而鐵路工程首份大型合約的採購工作已於2011年12月展開。

項目的兩個鐵路方案修訂案已按《鐵路條例》分別於2011年7月15日及11月11日刊憲。建議的修訂案主要是設計發展帶來的改動，以及配合公司在2012年上半年內完成法定諮詢程序的目標。



高鐵香港段的列車隧道已有大型隧道挖土機投入運作以爆破方法進行挖掘

企業責任焦點

推廣安全 重視操守

為保障市民大眾安全，我們時刻都多走一步為建設工程採取額外的安全措施，並細心策劃每一個細節。例如，我們會適時安排承建商的員工於受工程改道影響的道路，協助有需要的路人，尤其是幼童、長者和殘疾人士，安全橫過馬路。我們還與承建商通力合作，盡力在可行之情況下，實施國際最佳的安全實務。至於環境保護方面，我們致力控制噪音、空氣及食水各方面之污染，以確保公司的工程項目對環境的影響能減至合理可行的低水平。



在港珠澳大橋項目環評程序進行司法覆核期間，我們於2011年4月撤回已提交的项目環境影響評估報告，隨著上訴庭於2011年9月裁決政府於大橋項目勝訴後，我們已於2011年10月12日提交了项目的最終環評報告。公司仍繼續與政府磋商沙田至中環綫的委託協議。

其他發展

為方便公眾使用港鐵現時的鐵路網絡，公司繼續進行多項隧道及行人通道工程，其中加拿分道隧道更獲得政府的政策支持。我們現正進行利東街隧道項目的設計工作，並準備為尖沙咀站A1出入口的擴建工程進行招標。

此外，公司現正支持及回應政府對第二次鐵路發展研究的檢討及修訂(RDS-2U)工作，這研究將敲定未來鐵路項目發展的策略。

項目融資模式

我們在香港的五個新鐵路項目將因應個別項目的性質而採用不同的融資模式進行發展。其中西港島綫、南港島綫(東段)和觀塘綫延綫等三個項目，由公司出資興建及擁有。而餘下的高鐵香港段和沙田至中環綫，由政府出資興建及擁有，而公司將會獲邀請以「服務經營權」模式負責營運及維修這兩條鐵路。

西港島綫採用現金資助模式發展，公司已全數收訖政府的126.52億港元現金資助。南港島綫(東段)和觀塘綫延綫是以「鐵路加物業綜合發展經營」模式出資興建，而公司已就此分別獲得黃竹坑和何文田地塊的物業發展權。

至於高鐵香港段，包括鐵路及非鐵路工程在內的整體建造成本為669億港元(按付款當日價格計算)，而立法會財務委員會已於2010年1月16日通過這項撥款。這總額中包括公司收取的45.90億港元項目管理費用，而公司將在鐵路建成後獲邀請以「服務經營權」模式負責營運。政府將出資興建沙田至中環綫，而立法會財務委員會已於2011年2月18日通過沙田至中環綫的金鐘站擴建項目及新何文田站有關的前期鐵路工程，以及搬遷新國際郵件中心非鐵路工程的撥款。

香港網絡拓展一覽

網絡拓展	估計路綫長度	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	鐵路加物業綜合發展經營
觀塘綫延綫	2.6公里	鐵路加物業綜合發展經營
高鐵香港段	26公里	服務經營權
沙田至中環綫		
— 大圍至紅磡段	11公里	服務經營權
— 紅磡至港島段	6公里	