



到2020年  
香港鐵路網絡的  
長度將增加  
**56公里**

# 銳意擴展

光明前路共邁進

西港島綫  
採用新鑽挖技術  
**減少聲響  
及泥塵**

南港島綫(東段)  
**可縮短車程  
時間及紓緩交  
通擠塞**

## 香港網絡拓展

沙田至中環綫將  
**加強**  
新界與香港島的  
**連繫**

透過高鐵香港段  
香港  
**與內地的**  
**交通連繫**  
**更緊密**

年內，公司為擴展香港鐵路網絡而進行的五個主要項目，包括西港島綫、南港島綫(東段)、觀塘綫延綫、高鐵香港段及沙田至中環綫，均取得理想進展。

### 西港島綫

西港島綫是港島綫一條全長3公里的延綫，預期於2014年通車，屆時由堅尼地城前往上環將只需八分鐘。項目團隊以兼顧地區傳統色彩和創造市區重建機會為目標，盡力考慮和採納區內居民的意見。

該項目的土木工程合約已於2010年4月前全部批出，而堅尼地城游泳池(第一期)及戴麟趾康復中心的土木基建工程已於2010年年底大致完成。項目的一項創新建築特色，便是在西營盤佐治五世紀念公園挖掘建築用豎井時，利用電子雷管並以水作為緩衝來吸收爆破工程所產生的壓力，這不但使豎井挖掘工程較原定時間提前兩個月完成，同時也將工程所產生的聲響及泥塵對區內的影響減至最低。

於2010年內，西港島綫的機電工程合約大部分已經批出，承辦商亦已開始籌組資源及人手，以便啟動工程。

### 南港島綫(東段)

全長7公里的南港島綫(東段)將為金鐘與港島南區之間提供客運服務。政府已於2010年6月4日公布此鐵路方案的刊憲修訂，而項目已於2010年11月30日獲得行政會議授權。項目的環境影響評估報告已於2010年10月獲環境保護署通過，其環境許可證亦於12月發出。

南港島綫(東段)的詳細設計工作已經大致完成，而六份主要土木工程合約中，有四份已進入採購階段。公司正繼續與公眾及其他有關人士進行磋商。

### 觀塘綫延綫

觀塘綫延綫全長3公里，將由觀塘綫的油麻地站途經新建的何文田站，伸延至新建的黃埔站，而何文田站將成為連接沙田至中環綫的轉車站。此鐵路方案的修訂案已於2010年6月25日刊憲，項目已於2010年11月30日獲得行政會議授權。而項目的環境影響評估報告於2010年8月獲環境保護署通過，其環境許可證亦於9月發出。觀塘綫延綫的詳細設計工作已大致完成，現正進行土木工程合約的採購工作。

# 全面覆蓋 持續增長



## 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。

項目的建造工程於2010年1月展開，施工進度良好，包括西九龍總站的護土牆及打樁工程在內的地基工程，截至年底為止已經完成了80%。於2010年10月，我們已訂購了工程所需的全部六台隧道鑽挖機，同時批出了全數十份隧道工程合約。公司於2010年11月在石蔭的施工豎井，進行了第一次隧道挖掘爆破工程。項目預期於2015年完成。

## 沙田至中環綫

沙田至中環綫由兩部分組成，其中全長11公里的馬鞍山綫延綫將從大圍伸延至紅磡，並連接西鐵綫而形成東西走廊。而6公里長由紅磡伸延至香港島的東鐵綫延綫，則會成為香港第四條過海鐵路並形成南北走廊。沙田至中環綫的鐵路方案已於2010年11月26日刊憲。

公司向社區及包括區議會在內的有關人士進行進一步諮詢，同時設立網站這個公眾溝通平台，將收集到的意見融入此項



高鐵香港段將連接中國內地的高鐵網絡

目的車站設計及建築規劃內。沙田至中環綫由大圍至紅磡段的詳細設計工作進展理想，其機電系統的初步設計已經完成。紅磡至港島段的詳細設計工作將於2011年展開。為保留



西港島綫的土木工程進度理想

鐵路方案過海段的走綫，相關的防護工程已納入政府正在興建中的灣仔發展計劃第二期及中環至灣仔繞道項目。

### 項目融資模式

我們在香港的五個新鐵路項目將因應個別的具體情況，審慎設計切合其需要的不同融資模式進行發展。

公司將會擁有的西港島綫是採用現金資助模式發展。我們已於2008年從政府收取第一部分為數4億港元的現金資助，而為數122.52億港元的餘額亦於2010年3月全數收訖。

同樣由公司擁有的南港島綫(東段)和觀塘綫延綫，將採用公司行之有效的「鐵路和物業綜合發展經營」模式。我們正繼續與政府磋商，以確認這兩個項目能達至財務上可行所需的物業發展權。南港島綫(東段)方面，把黃竹坑車廠用地規劃



鑽石山

沙田至中環綫將提供一條重要的全新過海路綫

為綜合發展區，用作綜合物業發展的建議，已於2010年6月獲得城市規劃委員會通過，預期可於2011年根據城市規劃條例正式獲得批准。觀塘綫延綫方面，我們建議使用何文田站上蓋物業發展權來補貼所需的項目成本。

高鐵香港段和沙田至中環綫將會採用「服務經營權」模式，由政府支付這兩條鐵路的資本開支，而公司將負責鐵路的營運、維修、資產翻新及更換。按付款當日價格計算，包括鐵路及非鐵路工程在內，高鐵香港段的整體建造成本為669億港元，而立法會財務委員會已於2010年1月16日通過這項建造工程撥款。根據公司與政府於2010年1月26日簽訂的委託協議，我們負責規劃、設計、建造及調試高鐵香港段，並就這些委託工作向政府收取項目管理費用合共45.90億港元。此外，按照該協議，政府在鐵路落成後將會邀請公司負責營



運高鐵香港段。公司仍然就高鐵香港段的營運規定及業務模式，與政府及內地機構進行積極磋商。沙田至中環綫方面，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，而有關費用由政府支付。包括擴建何文田站

及金鐘站在內的沙田至中環綫前期工程，其撥款已於2011年2月18日獲得立法會財務委員會通過。

### 香港網絡拓展一覽

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
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	



全新的金鐘站佔地20,000平方米，將連接四條現有及未來的港鐵路綫