

## 財務委員會 工務小組委員會討論文件

2025 年 6 月 4 日

總目 706 – 公路

運輸 – 鐵路

69TR – 港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段

請各委員向財務委員會建議，把 **69TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **70TR** 號工程計劃，稱為「港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段 – 勘查及設計」；按付款當日價格計算，估計所需費用為 3 億 380 萬元。

### 問題

為推展港深西部鐵路(洪水橋至前海)(下稱「港深西部鐵路」)，以促進大灣區基礎設施互聯互通，並配合《北部都會區發展策略》，我們須就港深西部鐵路香港段進行勘查及設計工作。

### 建議

2. 路政署署長建議把 **69TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **70TR** 號工程計劃，為港深西部鐵路香港段進行勘查及設計工作，以及進行相關的工地勘測工程。按付款當日價格計算，估計所需費用為 3 億 380 萬元。運輸及物流局局長支持這項建議。

## 工程計劃的範圍和性質

3. 港深西部鐵路香港段工程(即 **69TR** 號工程計劃)(下稱「擬議工程計劃」)的範圍主要包括－

- (a) 興建 1 條長約 7.3 公里的地下鐵路線(走線由屯馬線洪水橋站毗鄰的新鐵路站開始，途經夏村和流浮山 2 個中途站，跨越后海灣至香港邊界，連接港深西部鐵路深圳段)及車廠；
- (b) 採購列車及其他相關的鐵路設施，包括鐵路軌道、列車控制系統、通訊設施、機電設備和信號系統等；
- (c) 配合擬議車廠及鐵路站上蓋物業發展的備置工程；以及
- (d) 進行其他相關工程，包括道路及渠務、附屬建築物、機電裝置、拆卸和重置受擬議工程計劃影響的設施、環境美化工程，以及實施緩解環境影響措施等。

4. 我們建議把 **69TR** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **70TR** 號工程計劃(下稱「本項目」)，範圍包括－

- (a) 邀請市場上的相關承建商及營運者提交擬議工程計劃意向書；
- (b) 為擬議工程計劃進行財務評估，制定財務方案；
- (c) 制定合約採購安排，包括擬備合約條款，並協助進行有關的招標工作；
- (d) 檢視擬議工程計劃的走線及車站位置；

- (e) 制定擬議工程計劃相關的設計標準和進行初步設計<sup>1</sup>，並委託深圳市政府為后海灣的海底鐵路隧道香港段進行詳細設計；
- (f) 就擬議工程計劃對環境、交通、文物、土地徵用和其他方面的影響進行評估，並制定緩解措施；
- (g) 為擬議工程計劃刊憲；
- (h) 制定相關營運、管理及維護的技術細節，以協助制定相關的規管框架；
- (i) 處理與採購、招標、建設、營運模式等相關的法務事宜；以及
- (j) 進行相關的工地勘測工程及其監督工作。

5. 為盡快推展擬議工程計劃，我們早前已就勘查及設計工作進行招標，並已完成標書評審工作。我們已更新本項目的估計費用，以反映相關結果。我們計劃在獲得立法會財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款後，隨即批出本項目的相關合約，並展開勘查及設計工作。

## 理由

### 港深西部鐵路的策略價值和必要性

6. 建設跨境鐵路項目可加強粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，助力香港更好融入國家發展大局，是深入貫徹落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的重要舉措。配合「一地兩檢」的通關安排，新建的跨境鐵路項目更可顯著提升兩地人員跨境往來的便利性和體驗，達到全面打通港深兩地地鐵網絡的效果。按照構建「軌道上的大灣區」的願景，香港特別行政區政府(下稱「香港特區政府」)與深圳市人民政府(下稱「深圳市政府」)在 2021 年設立「港深跨界軌道基礎設施建設專班」(下稱「專

---

<sup>1</sup> 為充分利用承建商的技術專長及建造設備，主體工程的詳細設計工作將於下階段由承建商負責。

班」)，共同規劃和推展跨境鐵路項目，推動形成布局合理、功能完善、銜接順暢、運作高效的基礎設施網絡，藉著優勢互補、融合發展的紅利，促進大灣區城市經濟長遠發展。

7. 政府《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》(下稱「《策略性研究》」)中指出，洪水橋／廈村與深圳前海合作區一灣之隔，各有優厚發展潛力，香港可藉着中央公布的《全面深化前海深港現代服務業合作區改革開放方案》<sup>2</sup> (下稱「《前海方案》」)的契機，提升洪水橋／廈村新發展區為新界北核心商業區，促進金融及專業服務、現代物流業和科技服務的高端經濟合作發展。香港特區政府在 2023 年 10 月公布的《北部都會區行動綱領》亦提出，將洪水橋／廈村新發展區打造成北部都會區四大區域中的「高端專業服務和物流樞紐」，可與前海合作區和南山區在金融、專業服務、物流服務等領域推動和深化高端經濟合作，成為現代服務業中心，並輻射至整個大灣區，聚集頻繁往返兩地的服務人才。

8. 現時，香港與深圳的鐵路網絡連接集中在深圳羅湖和福田一帶，而連接香港與前海合作區以及深圳西部地區的交通則主要依靠深圳灣公路大橋及深圳灣口岸。港深兩地合作規劃推展的港深西部鐵路，將以鐵路服務直接連接香港洪水橋／廈村新發展區至深圳前海，加強香港北部都會區與廣深科技創新走廊的銜接，提升兩區的區位優勢，配合公路網絡，使兩區聯合成為珠江東岸交通走廊的策略性樞紐，並發揮「香港-深圳」帶動大灣區發展的作用，提升整體實力和全球影響力。作為大容量的鐵路基建，加上相應的口岸配套設施，港深西部鐵路可大大提升港深西部發展走廊跨境客運服務的能力和水平，並豐富跨境旅客的出行選擇，進一步便利旅客使用香港和深圳的地鐵網絡往返兩地。此外，港深西部鐵路兼備跨境城際及香港境內城市通勤雙重功能，除了服務深港都市圈西部跨境客流，亦同時會成為香港境內洪水橋／廈村／流浮山新發展區超過 22 萬居民日常出行使用的重要交通基建，對支持北部都會區發展至為關鍵。

---

<sup>2</sup> 中央在 2021 年 9 月公布《前海方案》，把深圳前海深港現代服務業合作區(下稱「前海合作區」)的總面積由約 15 平方公里擴展至約 120 平方公里，並強調推動前海合作區高水平對外開放，推動現代服務業創新發展，加快建立與香港聯通、國際接軌的現代服務業體制。《前海方案》不但可提升前海合作區的功能，更能促進香港不同專業服務界別的長遠發展。

## 港深西部鐵路的規劃進展

9. 「專班」已通盤考慮粵港澳大灣區整體布局及港深兩地的發展需求，包括洪水橋／廈村新發展區及深圳前海合作區的規劃發展藍圖及推展時間表，確立了港深西部鐵路的策略價值和必要性，亦已初步研究鐵路方案的規劃、工程可行性、效益、環境影響，以及建設和營運安排等。兩地政府透過「專班」於 2024 年 11 月審議並通過港深西部鐵路的研究成果，重點概述如下—

- (a) **初步布局**：港深西部鐵路全長約 18.1 公里(香港段及深圳段分別約 7.3 公里及 10.8 公里)。走線由現正興建的屯馬線洪水橋站西面出發，途經廈村和流浮山，跨越后海灣經深圳灣口岸連接至前海。全線以地下形式興建，共設 5 個車站，香港境內設 3 個車站(分別位於洪水橋、廈村及流浮山)，深圳境內設 2 個車站(分別位於深圳灣口岸及前海)。為配合兩地沿線的土地規劃發展，車廠將設於廈村。擬議港深西部鐵路的初步走線載於附件 1。
- (b) **口岸設置**：港深西部鐵路不僅提供跨境鐵路服務，也兼備香港境內城市通勤功能，滿足北部都會區內的本地出行需求。為提升通關便利性和出行體驗，更好發揮跨境鐵路的吸引力和效益，港深雙方同意於深圳設「一地兩檢」口岸，香港境內不設清關設施。兩地政府將進一步商討「一地兩檢」安排及按實際運作需要劃分香港和內地口岸區範圍，並適時開展相關諮詢及立法工作。
- (c) **建設和營運安排**：為便利港深西部鐵路建造工程盡快展開，兩地政府同意採用「同步建設、統一營運」的模式推展下一階段工作，即深港雙方分別同步首先處理深圳段和香港段的設計及建造工程，隨後採用單一營運商統一營運及採購全線的鐵路系統，以提高港深西部鐵路的成本效益、營運效率和靈活性。
- (d) **開通目標**：經考慮港深西部鐵路的規模、工程的複雜程度、沿線發展步伐及運輸需求等各相關因素，兩地

政府的目標是於 2035 年同步開通港深西部鐵路香港段和深圳段。

(e) **效益**：擬議港深西部鐵路開通後，從洪水橋出發，只需約 15 分鐘便可直達前海。港深西部鐵路將打通港深兩地西部的地鐵網絡，有利構建港深優質生活圈，方便兩地居民跨境商貿、工作、居住、學習及旅遊，是支持香港深度融入大灣區發展的策略性鐵路項目。港深西部鐵路亦可滿足洪水橋／廈村新發展區以及流浮山、尖鼻咀及白泥一帶的本地出行需求，是推動北部都會區發展的重要運輸基建設施。根據初步估算，港深西部鐵路在開通初期及遠期每日的總客流量(包括跨境及本地)可達約 29 萬至約 38 萬人次，會帶來一定的社會經濟效益。我們會於下一階段進行詳細成本估算，屆時亦會進一步評估其經濟效益。

10. 為加強兩地工作對接，兩地政府已在「專班」的框架下設立 2 個專項小組，緊密合作推進跨境鐵路項目的下一階段工作—

- (a) 「跨界軌道項目推展辦公室」負責推展鐵路項目的可行性研究、勘測、設計、建設及營運等工作；以及
- (b) 「法務小組」負責討論及釐清有關投資、建設、營運模式所涉及的兩地法律法規事宜，以及港方在內地境內行使司法管轄權的具體安排等。

### 跨境鐵路項目的挑戰與機遇

11. 因應其跨境鐵路項目的性質，我們須與內地相關單位就港深西部鐵路的不同範疇進行緊密溝通和協調，當中包括財務安排、設計標準、跨境乘客量預測、技術細節、兩地的營運及維護要求、深圳境內口岸的設計、深圳灣口岸站建造期間跨境口岸交通的臨時安排，以至一系列的跨境法律事宜，例如採購合約、委託設計安排等。過程中，我們亦須確保擬議工程計劃，將來能夠與北部都會區內洪水橋／廈村／流浮山新發展區的發展互相配合。

12. 我們在推展跨境鐵路項目時，必須小心處理港深兩地在設計標準和施工規範上的差異。這既是挑戰，同時亦是新機遇。作為港深雙方共

同推進的項目，建造跨境鐵路為雙方提供契機互相借鏡推展鐵路項目的優勢及經驗，精益求精，以進一步提升鐵路發展的效率及質素。我們會着力研究結合香港的靈活多變和內地基建建設的優勢，透過政策和技術「雙創新」，探索不同推展方法，包括靈活善用市場資源，引進嶄新材料和創新建築技術，並借鑑內地和海外相關做法和經驗，務求降低建造成本和壓縮建造時間。在符合本地情況和法律框架的前提下，我們正積極探討在跨境鐵路項目中善用內地建造方式和能力，包括除香港既有標準和規範外，亦適度採用內地的設計標準及施工規範<sup>3</sup>，以及協助相關內地承建商和分包商根據香港法例在香港註冊<sup>4</sup>，並為內地建造的機械和建築物料取得認證。

13. 考慮到港深西部鐵路是新的獨立鐵路路線，政府計劃透過公開招標推展該鐵路項目。由於擬議工程計劃規模龐大且性質複雜，我們認為有需要邀請市場上的相關承建商及營運商就擬議工程計劃的方案、採購安排和財務安排等事宜提供意見，以掌握市場對建造及營運港深西部鐵路的興趣及能力，以便制定更合適的招標細節和條款。如獲財委會批准撥款，我們計劃於 2025 年下半年邀請相關的承建商及營運商提交意向書，並會同步進行多項相關工作，包括財務評估、擬備合約條款、檢視走線及車站位置、初步設計、工地勘測、按《環境影響評估條例》(下稱「《環評條例》」)(第 499 章)進行環境影響評估、按《鐵路條例》(第 519 章)進行刊憲程序，以及就日後的營運制定規管框架。政府會根據財務評估及意向書的意見分析結果，考慮擬議工程計劃的財務安排及制定合適的財務方案<sup>5</sup>，並與深方商討合適的採購安排。

14. 港深西部鐵路走線跨越后海灣，涉及建造 1 條全長約 5.4 公里的海底鐵路隧道，當中香港段及深圳段分別長約 2.8 公里及 2.6 公里。考慮到工程的可行性及成本效益，港深雙方同意採用單向掘進的施工方法建造海底鐵路隧道，並同意先由香港特區政府委託深圳市政府為海底鐵路隧道香港段進行詳細設計，確保兩段海底鐵路隧道設計的相容性。港深雙方其後會進一步商討下一階段的建造安排。就此，我們須於

---

<sup>3</sup> 建築事務監督可根據相關法例，批准鐵路工程項目在符合指明條件的情況下獲得豁免，不受《建築物條例》條文所規限，而相關指明條件可包括須符合的標準和規範。

<sup>4</sup> 根據現行制度，內地承建商及分包商過往相關的工程經驗、技術能力、財務狀況等方面若符合註冊要求，可申請在香港註冊，並在通過審批後參與香港的建造工程。

<sup>5</sup> 包括考慮政府提供財務資助的必要性及合適的方式，以及如需採用「鐵路加物業」模式提供資助，則須就相關物業發展用地的地價作出評估。

後海灣進行相關海上工地勘測，包括垂直勘測鑽孔、原位測試及實驗室測試等，為海底鐵路隧道香港段的設計取得相關的土力及地質資料。

15. 考慮到港深西部鐵路的規模及複雜程度，當中涉及多個專業範疇，包括財務及法務事宜、跨境鐵路營運、鐵路工程相關的影響評估等，我們需要組建擁有相關專業技術和經驗的團隊進行本項目，及監督香港段相關的工地勘測工程，以期盡快完成勘查及設計工作，包括妥善處理港深西部鐵路相關的技術、財務和營運問題。

16. 當本項目開展時，我們會隨即同步進行上述勘察研究中的多項工作，包括盡快推進及完成環境影響評估及刊憲等法定程序，以期在 25 個月內敲定擬議工程計劃的工程範圍和推展方案。視乎最終的財務安排，我們的目標是讓擬議工程計劃具備條件可在 2027 年招標，以盡快開展詳細設計及建造工程，以實現兩地政府於 2035 年開通港深西部鐵路的共同目標。

## 對財政的影響

17. 按付款當日價格計算，我們估計本項目的費用為 3 億 380 萬元，當中包括相關的工地勘測工程開支，分項數字如下－

	百萬元 (按付款當日 價格計算)
(a) 勘查及設計工作所需費用	136.1
(i) 邀請市場上的相關承建商及營運者提交擬議工程計劃的意向書	5.7
(ii) 為擬議工程計劃進行財務評估，制定財務方案	20.4
(iii) 制定合約的採購安排，包括擬備合約條款，並協助進行有關的招標工作	33.2

		百萬元 (按付款當日 價格計算)
(iv)	檢視擬議工程計劃的走線及車站位置，並制定相關的設計標準及進行初步設計	40.5
(v)	就擬議工程計劃對環境、交通、文物、土地徵用和其他方面的影響進行評估，並制定緩解措施，以及為擬議工程計劃刊憲	28.6
(vi)	制定相關營運、管理及維護的技術細節，以協助制定相關的規管框架	7.7
(b)	法律工作費用	24.5
(c)	委託深圳市政府為后海灣的海底鐵路隧道香港段進行詳細設計的費用	25.3
(d)	工地勘測工程	82.1
(e)	工地勘測工程監督工作的相關費用	8.2
(f)	應急費用	27.6
	總計	303.8

18. 勘查及設計工作所需費用及工地勘測工程監督工作相關費用的分項數字載於附件2。

19. 我們參考了東九龍智慧綠色集體運輸系統的勘查及設計工作所需的費用，並考慮到本項目涉及跨境鐵路設計和營運安排方面的協調工作，認為相關費用價格屬合理水平。相關資料載列於下表 –

項目	港深西部鐵路 香港段	東九龍智慧綠色 集體運輸系統
勘查及初步設計工作的費用 (百萬元) (按2024年9月價格計算)	127	139

項目	港深西部鐵路 香港段	東九龍智慧綠色 集體運輸系統
預計的人工作月數		
專業人員	442	500
技術人員	670	746

20. 如獲批准撥款，我們預計相關費用將分階段支出如下－

年度	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2025-26	52.0
2026-27	154.2
2027-28	75.8
2028-29	21.8
	<hr/>
	303.8

21. 我們按政府對 2025 至 2029 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新預測，制定按付款當日價格計算的預算。如獲批准撥款，我們會以總價合約形式，委聘專業團隊進行本項目下的勘查及設計工作。至於工地勘測工程，由於涉及的工程數量或會因實際的地質情況有所改變，我們會以重新計算實際工程數量的標準合約進行招標。本項目會採用「新工程合約」模式推展，透過推動立約各方之間的互助互信及合作風險管理，提升管理成效和成本效益。合約會訂明可調整價格的條文。

22. 本項目不會引致任何經常開支。

## 公眾諮詢

23. 政府在 2022 年 12 月至 2023 年 3 月就《策略性研究》的初步建議(包括港深西部鐵路)諮詢公眾，當中包括立法會、交通諮詢委員會、新界鄉議局和區議會，並與專業團體、學術界別、智庫及綠色團體舉行專題小組會議，以及舉辦了 2 場公眾論壇，收集社會各界的意見。公眾普遍支持政府推展擬議港深西部鐵路。

24. 政府亦於 2023 年 12 月 15 日向立法會交通事務委員會介紹《香港主要運輸基建發展藍圖》(下稱「《藍圖》」)，當中包括港深西部鐵路。委員普遍支持政府推展擬議港深西部鐵路。

25. 政府在 2025 年 3 月 31 日就本項目諮詢立法會鐵路事宜小組委員會。委員普遍支持政府盡快推展擬議港深西部鐵路。

26. 政府分別在 2025 年 4 月 3 日及 4 月 23 日就本項目諮詢廈村鄉鄉事委員會及屏山鄉鄉事委員會，並在 2025 年 4 月 29 日諮詢元朗區議會轄下的交通運輸委員會。相關的鄉事委員會及元朗區議會的委員對擬議工程計劃均表支持，並就擬議工程計劃對環境及區內交通造成的潛在影響提出意見。我們會在本項目下跟進有關意見。

## 對環境的影響

27. 擬議工程計劃屬於《環評條例》附表 2 的指定工程項目，其建造和營運均須申領環境許可證。路政署會根據《環評條例》的規定，完成環境影響評估，以評估工程對環境所產生的影響，並建議實施適當的緩解措施。然而，本項目(包括相關的工地勘測工程)不屬於指定工程項目，不會對環境造成長遠的不良影響。我們已在工程預算費內預留款項，用以實施適當的污染管制措施，以緩解本項目下的工地勘測工程對環境產生的短期影響。

28. 本項目(包括相關的工地勘測工程)只會產生極少量的建築廢物。我們會全面考慮如何在日後進行建造工程時，盡量減少產生建築廢物，以及盡量再用或循環使用這些建築廢物。

## 對文物的影響

29. 本項目(包括相關的工地勘測工程)不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點／歷史建築／歷史構築物、具考古研究價值的地點，新增擬議評級項目名單中的所有地點／建築／構築物，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。我們會在本項目的環境影響評估研究中就推展擬議工程計劃進行文化遺產影響評估。

## 土地徵用

30. 本項目(包括相關的工地勘測工程)無須徵用土地。本項目會審視在推展擬議工程計劃時所需徵用及／或清理的土地範圍。

## 對樹木的影響

31. 本項目(包括相關的工地勘測工程)不會直接涉及移除或種植樹木。我們為擬議工程計劃進行規劃及設計時會顧及保育樹木的需要，並會在可行情況下於日後的施工階段加入種植樹木的方案。

## 背景資料

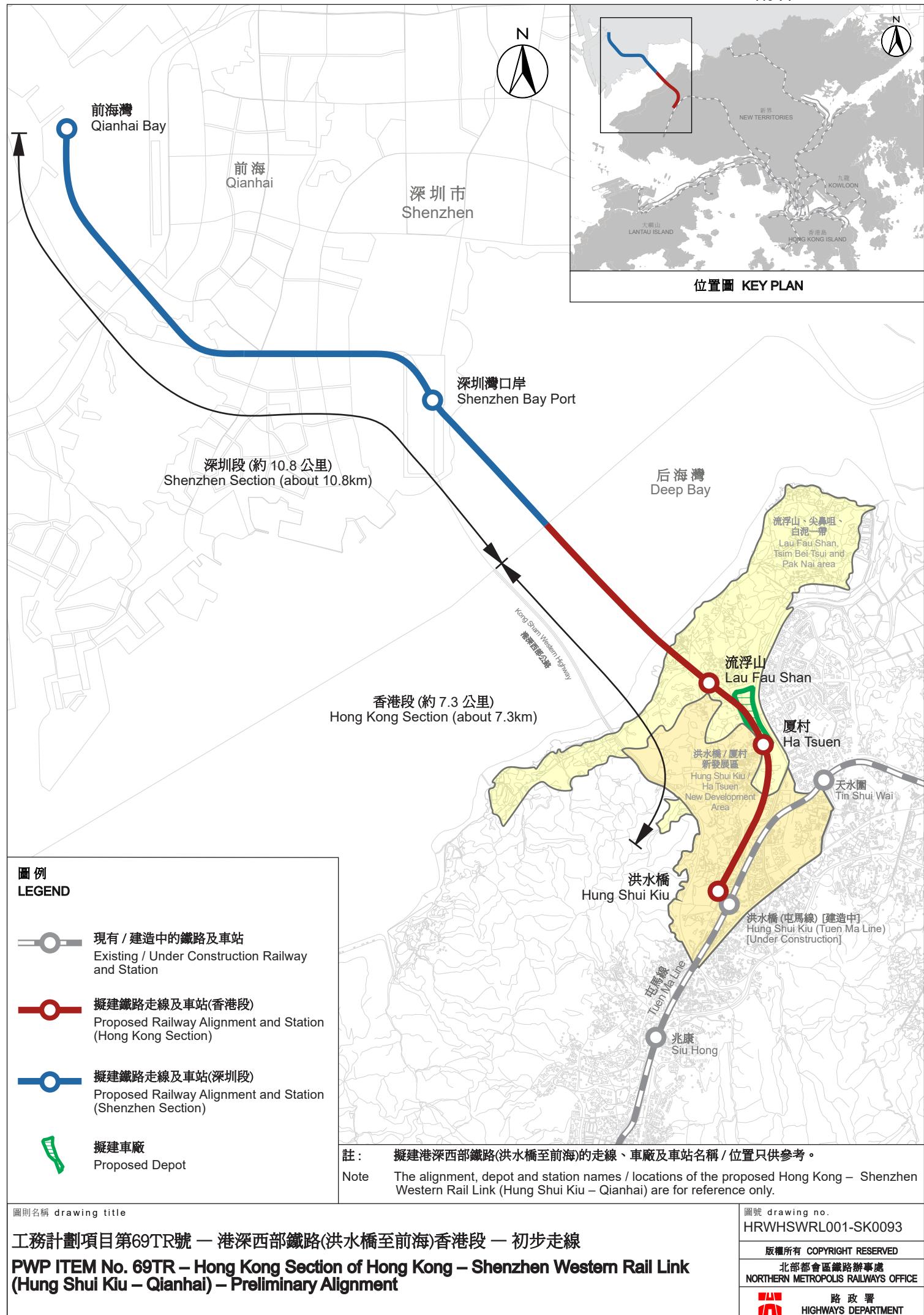
32. 因應香港的長遠社會和經濟發展需求，政府於 2020 年年底展開《策略性研究》，全盤並客觀地分析全港主要運輸基建的供應和需求。結果指出，長遠而言北部都會區跨境連接的運輸需求將十分殷切。因此，政府於 2022 年年底初步建議興建港深西部鐵路。及後，政府於 2023 年 12 月發表《藍圖》，當中建議港深西部鐵路的目標落成時間為 2034 年至 2038 年之間。

33. 我們估計本項目將創造約 70 個職位(30 個工人職位及 40 個專業或技術人員職位)<sup>6</sup>，合共提供 1 230 個人工作月的就業機會。

-----  
運輸及物流局  
2025 年 5 月

---

<sup>6</sup> 開設的工人職位主要負責進行工地勘測工程，開設的專業或技術人員職位則主要負責進行擬議的勘查及設計工作並監督相關的工地勘測工程。



## 69TR(部分) – 港深西部鐵路(洪水橋至前海)香港段 – 勘查及設計

估計勘查及設計工作所需費用及工地勘測工程監督工作相關費用的分項數字  
(按 2024 年 9 月價格計算)

		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註 2)	估計費用 (百萬元)
(a) 勘查及設計工作所需費用 <sup>(註 1)</sup>					
(i) 邀請市場上的相關承 建商及營運者提交擬 議工程計劃的意向書	專業人員 技術人員	19 27	38 14	2.0 2.0	3.5 1.8
				小計	5.3#
(ii) 為擬議工程計劃進行財 務評估，制定財務方案	專業人員 技術人員	66 102	38 14	2.0 2.0	12.3 6.8
				小計	19.1#
(iii) 制定合約的採購安 排，包括擬備合約條 款，並協助進行有關 的招標工作	專業人員 技術人員	108 163	38 14	2.0 2.0	20.1 10.9
				小計	31.0#
(iv) 檢視擬議工程計劃的 走線及車站位置，並 制定相關的設計標準 及進行初步設計	專業人員 技術人員	131 200	38 14	2.0 2.0	24.4 13.4
				小計	37.8#
(v) 就擬議工程計劃對環 境、交通、文物、土地徵 用和其他方面的影響進 行評估，並制定緩解措 施，以及為擬議工程計 劃刊憲	專業人員 技術人員	93 140	38 14	2.0 2.0	17.3 9.4
				小計	26.7#

		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註 2)	估計費用 (百萬元)
(vi)	制定相關營運、管理及維護的技術細節，以協助制定相關的規管框架	專業人員 25 技術人員 38	38 14	2.0 2.0	4.7 2.5
				小計	7.2#
(b)	工地勘測工程監督工作的相關費用 <sup>(註 3)</sup>	專業人員 28 技術人員 62	38 14	1.6 1.6	4.2 3.3
				小計	7.5#
				總計	134.6#

### 註

- 我們須待選定顧問後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。
- 我們是採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以估計員工開支總額。如駐工地人員由顧問提供，則採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點（目前，總薪級第 38 點的月薪為 93,255 元，總薪級第 14 點的月薪為 33,405 元）。
- 我們須待工地勘測工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的開支。

### 備註

本附件的費用數字以固定價格顯示，以對應同一年度總薪級表的薪點。以#號標記的數字在正文第 17 段中是按付款當日價格計算。