

2025 年 3 月 31 日

討論文件

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
北部都會區鐵路項目的推展情況

目的

本文件旨在向委員匯報北部都會區鐵路項目的推展情況，以及就**69TR**號工程計劃「港深西部鐵路（洪水橋至前海）香港段」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」，諮詢委員的意見。

北部都會區鐵路項目的推展情況

2. 因應香港的長遠發展需求，政府於2020年12月展開《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》（下稱《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。經綜合考慮公眾諮詢收到的意見和進行技術分析後，政府於2023年12月發表《香港主要運輸基建發展藍圖》（下稱《藍圖》），為香港未來的運輸基建發展提供規劃框架，並勾劃能滿足遠至2046年及以後的運輸及物流需求的策略鐵路及主要幹道網絡。

3. 以下第4至16段簡介《藍圖》下北部都會區各鐵路項目的最新進展。

本地鐵路項目

洪水橋站

4. 洪水橋站設於現有屯馬線天水圍站及兆康站之間，服務洪水橋／厦村新發展區及鄰近地區的居民，提供直接往來洪水橋／厦村新發展區的鐵路連繫，支持新發展區的人口和就業持續增長。為加快推進項目，香港鐵路有限公司（下稱「港鐵公司」）已於2024年4月開展前期工程，在現有屯馬線的高架鐵路橋兩側騰出空間供將來接駁兩側新建的車站月台，現已大致完成。項目的主體工程亦已於2024年12月開展，土地平整工程已大致完成，隨後會進行相關地基工程，整個項目預計於2030年竣工。

北環線

5. 因應北環線沿線的發展步伐，北環線項目分兩個階段推展。第一階段先在現有東鐵線落馬洲支線隧道上方興建古洞站。項目已於2023年9月動工，目標在2027年竣工，以配合古洞北新發展區主要新增居民的遷入時間。車站的挖掘工程已經完成，現正進行車站結構的建造工程。

6. 第二階段為北環線主線，連接屯馬線錦上路站及古洞站。為加快北環線主線的推展，政府與港鐵公司簽訂古洞站項目協議時，已同時要求港鐵公司預留預算進行北環線主線的詳細規劃與設計和部分前期工程。相關詳細規劃與設計已大致完成，前期工程亦已經開展。此外，鐵路方案刊憲程序相信亦可在短期內完成。我們的目標是於2034年完成主線的工程。

跨境鐵路項目

7. 按照共同構建「軌道上的大灣區」的願景，特區政府與深圳市人民政府在2021年設立「港深跨界軌道基礎設

施建設專班」（下稱「專班」），攜手推展兩個跨境鐵路項目（即北環線支線及港深西部鐵路（洪水橋至前海）項目），以全面打通港深兩地的地鐵網絡，方便兩地市民使用地鐵服務往來香港和深圳，提升粵港澳大灣區基礎設施互聯互通水準。規劃建設跨境鐵路項目是深入貫徹落實《粵港澳大灣區發展規劃綱要》的重要支撐和舉措，推動形成佈局合理、功能完善、銜接順暢、運作高效的基礎設施網路，促進大灣區城市更深度融合，並配合北部都會區發展策略所需。

8. 為加強兩地工作對接，兩地政府已在「專班」的框架下設立兩個專項小組，緊密合作推進下一階段工作：

- (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、運營模式所涉及的兩地法律法規，以及港方在內地境內設置司法管轄權的具體安排等。

9. 我們在推展跨境鐵路項目之時，須小心處理港深兩地在設計標準和施工規範上的差異。這些特點既是挑戰，同時也是新機遇。作為港深雙方共同推進的項目，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，進一步提升鐵路發展的效率及質素。同時，我們會利用創新思維，繼續探索不同推展方法，靈活善用市場資源，和引進嶄新材料和創新建築技術，並借鑒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，我們正積極探討便利跨境鐵路項目善用內地方式和能力建造，包括除香港既

有標準和規範外，亦可採用內地設計標準及施工規範¹，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²，並為內地建造機械和建築物料取得認證。

北環線支線

10. 北環線支線連接北環線主線新田站，並途經洲頭及落馬洲河套地區的港深創新及科技園接入深圳新皇崗口岸，為往來大灣區的市民及旅客提供更多出行選擇。我們正積極與深圳當局通過「專班」跟進北環線支線的推展安排，預計於今年內開展詳細規劃及設計。雖然相比北環線主線的進度，北環線支線的規劃尚處於較早期階段，我們會發揮敢於破局的精神，爭取同步推展兩個項目，讓兩個項目的工程能夠受惠於一定的協同效應（例如將北環線主線及支線的部分工程招標合併處理），再配合上文提及利用創新思維及善用市場資源的推展方式，提高項目的成本效益並盡早落成北環線支線。我們的目標是讓北環線支線能提早與北環線主線同步完成開通。我們正積極與港鐵公司磋商，爭取可在2034年或之前同步開通。

港深西部鐵路（洪水橋至前海）

11. 《策略性研究》指出，香港可藉着《全面深化前海

¹ 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。

² 根據現行制度，內地承建商及分包商若符合註冊要求，包括過往相關工程經驗、技術能力、財務狀況等，可申請在香港註冊，並在通過審批後參與香港建造工程。

深港現代服務業合作區改革開放方案》³提升洪水橋／厦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。政府在2023年10月公布的《北部都會區行動綱領》亦提出，洪水橋／厦村新發展區與深圳前海合作區只是一灣之隔，作為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。

12. 現時，香港及深圳的鐵路集中連接深圳的羅湖和福田一帶，而連接香港與前海合作區以及深圳西部地區的交通主要依靠深圳灣大橋及深圳灣口岸。因應北部都會區跨境連接的運輸需求在未來將會十分殷切，港深西部鐵路（洪水橋至前海）（下稱「港深西部鐵路」）將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。

13. 擬議港深西部鐵路開通後，從洪水橋出發只需約15分鐘車程便可直達前海。項目可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。特別是項目將大幅提升北部都會區與廣深科技創新走廊的銜接，有助更好發揮港深兩地人才和資源的優勢，進一步推動及深化兩地在金融及專業服務、現代物流業和科技服務的經濟合作發展。

14. 「專班」已分別於2022年及2024年完成港深西部鐵路的首階段和次階段研究，經通盤考慮粵港澳大灣區整體

³ 中央在2021年9月公布《全面深化前海深港現代服務業合作區改革開放方案》（下稱《前海方案》），把前海深港現代服務業合作區（下稱「前海合作區」）總面積由約15平方公里擴展至約120平方公里，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。

佈局及兩地城市發展需求，包括洪水橋／厦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，確立了項目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。「專班」於2024年11月審議並通過港深西部鐵路的次階段研究成果，重點概述如下：

- (a) **初步佈局**：項目全長約 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，途經厦村和流浮山，並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，並設 5 個車站，香港側設 3 個車站（分別位於洪水橋、厦村及流浮山），深圳側設 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，車廠將設於厦村。擬議港深西部鐵路的初步走線載於**附件**。
- (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，滿足北部都會區內洪水橋／厦村新發展區以及流浮山、尖鼻咀及白泥一帶（統稱「流浮山」）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側設「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**：為有利項目盡快開展，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，以提高項目的成本效

益以及營運效率和靈活性。

- (d) **開通目標**：經考慮項目的規模、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。

15. 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來推展項目。我們會蒐集市場意見以物色潛在承建商/營運商、進行財務評估及制定相關營運的規管框架，並分析投標者的經驗、技術、資源及財務狀況，以選定最合適的承建商/營運商。

16. 為與深方同步推展港深西部鐵路，我們需於今年內開展香港段的勘查及設計工作，包括財務評估、市場意見蒐集、籌備招標、初步設計及相關影響評估等。我們於下文第17至36段就項目申請撥款進行勘查及設計諮詢委員意見。

港深西部鐵路（洪水橋至前海）香港段 — 勘查及設計

17. 我們建議就**69TR**號工程計劃「港深西部鐵路（洪水橋至前海）香港段」（下稱「擬議工程計劃」）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」（下稱「本項目」），以進行港深西部鐵路香港段的勘查及設計工作。

工程計劃的範圍和性質

18. 擬議工程計劃的範圍主要包括：

- (a) 興建一條約7.3公里的地下鐵路線（走線由毗鄰屯馬線洪水橋站的新鐵路站開始，途經厦村和流浮山兩

個中途站，並跨越后海灣至香港邊界，以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、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) 其他相關工程，包括道路及渠務工程、附屬建築物、機電裝置、拆卸及重置受擬議工程計劃影響的設施、環境美化，以及環境緩解措施等。

19. 為完成上述擬議工程計劃所需的勘查及設計，本項目的範圍包括：

- (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，包括擬備合約條款和處理相關法務事宜，並協助有關招標工作；
- (d) 檢視擬議工程計劃的走線及車站位置；
- (e) 制定設計標準及進行初步設計⁴，並就后海灣的海底鐵路隧道段進行詳細設計；
- (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評估，並制定緩解措施；

⁴ 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將於下階段由承建商負責。

(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，以協助制定相關規管框架；以及

(i) 進行相關工地勘測及其監督工作。

20. 為盡快推展擬議工程計劃，我們已就勘查及設計工作同步招標，本項目的估計費用已反映相關回標價格。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開展勘查及設計工作。

理由

21. 如上文所述，港深西部鐵路將打通港深兩地西部的地鐵網絡，是提升大灣區基礎設施互聯互通的策略性鐵路項目。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，包括財務安排、設計標準、跨境乘客量預測、技術細節、兩地營運及維護要求、深圳境內的口岸設計、建造深圳灣口岸站涉及現時跨境口岸交通的臨時安排，以至一系列跨境法務事宜，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／厦村／流浮山新發展區的發展互相配合。

22. 同時，政府會著力研究結合香港的靈活多變和內地建設基建的優勢，透過政策和技術「雙創新」，降低擬議工程計劃的成本和探討優化及精簡程序，並善用市場力量，廣納內地或海外新技術，進一步提升鐵路發展的效率和質素。

23. 考慮到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提供意見，以掌握市

場對建造及營運擬議工程計劃的興趣及能力，以便制定更合適的招標細節和條款。我們計劃於 2025 年下半年邀請相關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》（第 499 章）進行環境影響評估研究、按《鐵路條例》（第 519 章）進行刊憲程序，以及就未來營運制定規管框架。政府會根據財務評估及分析意向書意見的結果，考慮擬議工程計劃的財務安排及制定合適財務方案⁵，並與深方商討合適的採購安排。

24. 港深西部鐵路走線跨越后海灣，涉及建造一條全長約 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。考慮到工程可行性及成本效益，港深雙方同意採用單向掘進施工方法建造海底鐵路隧道，並同意先由香港政府委託深圳市政府為海底鐵路隧道香港段進行設計，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，我們須於后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土力及地質資料。

25. 考慮到港深西部鐵路項目的規模及複雜程度，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，及監督香港段相關工地勘測工程，以盡快順利完成勘察及設計工作，包括妥善處理項目相關的技術、財務和營運問題。

26. 我們會爭取在 25 個月內完成上文所述的一系列相關勘查研究工作。視乎最終的財務安排，我們的目標是讓

⁵ 包括考慮政府提供財務資助的必要性及合適方式，以及如果需要採用「鐵路加物業」模式提供資助，就相關物業發展用地的地價作出評估。

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

27. 按付款當日價格計算，我們估計本項目的費用約 3 億 3,360 萬元，當中包括(a) 勘查研究及設計工作費用（約 1 億 6,320 萬元）；(b) 法務工作費用（約 2,450 萬元）；(c) 后海灣海底鐵路隧道的設計費用（約 2,530 萬元）；(d) 工地勘測費用（約 8,210 萬元）；(e) 工地勘測工程監管相關費用（約 820 萬元）；及(f) 應急費用（約 3,030 萬元）。

公眾諮詢

28. 政府在 2022 年 12 月至 2023 年 3 月就《策略性研究》的初步建議（當中包括港深西部鐵路）諮詢公眾，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，以及舉辦了兩場公眾論壇，收集社會各界的意見。公眾普遍支持推展擬議港深西部鐵路。

29. 政府亦於 2023 年 12 月 15 日向立法會交通事務委員會介紹《藍圖》，當中包括港深西部鐵路。委員普遍支持推展擬議港深西部鐵路。

30. 路政署將會在諮詢鐵路事宜小組委員會後，就港深西部鐵路香港段的勘查及設計諮詢元朗區議會。待勘查及設計有初步結果後，我們會就擬議工程計劃進行下一階段的諮詢工作。

對環境的影響

31. 擬議港深西部鐵路香港段屬於《環境影響評估條例》

(第499章)(下稱「《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。路政署會按照《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，並建議適當的緩解措施。然而，勘查及設計(包括相關工地勘測工程)均不屬指定工程項目，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。

32. 本項目包括相關工地勘測工程只會產生極少量建築廢物。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

33. 本項目包括相關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/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

34. 本項目包括相關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

35. 本項目包括相關工地勘測工程不會直接涉及任何移走或種植樹木的建議。本項目會審視擬議工程計劃施工階段對樹木的影響、保護樹木的需要、以及種植樹木的建

議。

下一步工作

36. 在諮詢鐵路事宜小組委員會及區議會後，我們下一步會尋求立法會工務小組委員會的支持，並向財委會申請撥款，把**69TR**號工程計劃一部分提升為甲級，編定為**70TR**號工程計劃。

徵詢意見

37. 歡迎委員就本文件提出意見。

運輸及物流局
路政署
2025 年 3 月

