

港深西部鐵路 加設深圳灣站

研究兩地同步各自興建 最快2034年落成

►港深西部鐵路將在深圳灣（圖）加設車站，議員贊同可提高成本效益。



港深西部鐵路小檔案

- 由洪水橋站出發，在厦村及流浮山設車站，跨越后海灣經深圳灣接駁深圳前海
- 全長約18公里，當中香港段長約8公里
- 兩地政府透過「港深跨界軌道基礎設施建設專班」推展項目
- 年內展開勘查及設計研究
- 預計2034至2038年落成

大公報記者整理

跨境基建

港深西部鐵路連接香港洪水橋及深圳前海，是加強香港與內地聯繫的重要跨境基建，目標2034至2038年落成。運輸及物流局局長陳美寶昨日表示，項目將增設深圳灣站，政府即將交代方案詳情，目標下半年邀請各鐵路公司提交意向書。

有立法會議員認為，項目增設深圳灣站不但便利乘客，對項目財政安排亦有幫助，期望加快項目建設，並積極研究採用「一地兩檢」模式，便利乘客通關。

大公報記者 易曉彤

港深西部鐵路全長約18公里，香港段佔約8公里，由屯馬綫洪水橋站一帶出發，途經厦村和流浮山，跨越后海灣連接深圳灣再接駁前海。政府早前預計香港段會在厦村及流浮山設車站，內地段則直通前海，預計2034至2038年落成。

目標下半年收集意向書

陳美寶昨日在電視節目表示，政府即將交代港深西部鐵路方案詳情，目標下半年收集意向書。她提到，港深西部鐵路將較原計劃增設深圳灣站，冀藉此提升香港西部的跨境連接性。

陳美寶表示，政府希望港深西部鐵路以「設計、建造，及營運（BOT）」形式的合約去推進，以加快工程進展。她又提到，港深雙方希望以創新模式推進項目，例如香港和深圳同步各自興建，以及讓深圳方面採用的工程承建商，從當地鑽挖到香港段的海底。

陳美寶說，在共同營運時，會透過深港合作的辦公室展開探究，檢視能否共同委聘統一營運者。她又說，項目以公開招標形式推進，各鐵路公司營運者可以自行決定是否投標，政府對港鐵參與投標持開放態度。

議員：鐵路成本效益大增

新界北立法會議員劉國勳表示，在深圳灣設站具有顯著優勢，鐵路由洪水橋至前海，途經深圳灣設站，相比僅設前海一站，能提高成本效益，因為深圳灣一帶發展良好，是南山、后海的重要區域，且臨近口岸，人流大，設站可更好地採集客流；若深圳灣站周邊有鐵路物業或相關開發，對鐵路融資和財政安排有幫助。他又說，由同一個團隊完成



▲港深西部鐵路列車構想圖。來源：土木工程拓展署

興建部分工程，會較為合適，但內地和香港建設標準不同，跨境項目需實現標準對接，同時在法律層面要有操作空間。

劉國勳說，因應洪水橋／厦村核心商業地換地推遲，發展計劃有所調整，政府預期的落成時間合理，但期望可爭取2034年落成，對周邊發展更為有利，若過早建成可能會因商業未發展成熟而造成財政壓力。

立法會鐵路事宜小組委員會主席張欣宇表示，香港北部都會區基建需提速，尤其是跨境項目，更需找到合適的方式，認為港深西部鐵路的建造和營運可以分開考慮，「深圳或內地在基建方面的優勢明顯，推進效率高，建設成本低且速度快；而香港的優勢在於規劃和未來的營運管理，以乘客需求為本，營運效率高，維修保養的可持續性和效益也不錯。建造階段可以公開競爭，營運階段則單獨挑選各方面能力最強的團隊。」

張欣宇又認為，該項目應爭取不遲於2035年通車，「目前項目處於立項階段，立項招標預計需兩三年，建設約六七年，總時長不超十年，以此展現北部都會區政策與技術雙創新下的新速度」。

深圳段兩站擬設「一地兩檢」口岸

便利市民

港深西部鐵路預計年內展開項目的勘查及設計研究，有立法會議員期望在深圳灣站及終點站前海站均設置口岸，並落實一地兩檢安排。

立法會鐵路事宜小組委員會主席張欣宇向《大公報》表示，港深西部鐵路深圳段線路為快線，僅設深圳灣站和前海站，據了解兩站均設「一地兩檢」口岸，「不管乘客在哪一站上車，都能順利到達香港；香港乘客想去深圳灣或者前海，在香港上車時也不用先考慮出入境問題，下車時一次性完成手續。」他

認為，項目若只在深圳灣設「一地兩檢」口岸，乘客需下車通關後換乘另一趟車才能前往前海，運輸效率會很低。

張欣宇說，兩站均設口岸雖然會需要安排增加出入境的人手，但對乘客最方便。他又說，深圳灣站大概率會新建獨立鐵路口岸，而非沿用現有深圳灣口岸。他又說，港深西部鐵路口岸的「一地兩檢」立法程序，可在建造期間同步進行，西九龍和深圳灣等地的「一地兩檢」安排已有豐富經驗作參考。

新界北立法會議員劉國勳表示，香

港土地相對有限，若口岸設於內地，可騰出更多香港土地發展其他用途；而內地建築成本較低，加上香港段的車站較多，口岸設於內地會較方便本地線乘客，較符合成本效益。

劉國勳說，期望在港深西部鐵路深圳段的深圳灣及前海站皆設置口岸，採用「一地兩檢」的通關模式，方便乘客在不同車站通關。他又建議引入「合作查驗、一次放行」或「一次過檢、無感通關」等先進的通關技術，可以進一步壓縮所需人手及時間。

大公報記者 易曉彤



海發，途經厦村和流浮山，經深圳灣到達前海（右圖）。港深西部鐵路將由洪水橋（左圖）出發。

由北都直達深圳前海 僅需15分鐘

共同規劃

深港兩地政府已宣布將於年內正式啟動港深西部鐵路項目勘查及設計研究工作，標誌着這條連接北部都會區與前海深港國際服務城的關鍵通道將進入實施階段。

2025年深圳政府工作報告中明確提到，在深港互联互通方面，深圳今年將聯合香港做好港深西部鐵路、香港北環綫支綫等規劃建設。

財政司司長陳茂波在新一份財政預算案中明言，年內將啟動詳細勘查及設計研究，深圳市政府工作報告亦強調「聯合推進深港西部鐵路規劃」。港深兩地已成立專項工作組，同步開展地質勘探、線路優化及跨境通關方案設計。

據了解，該項目將與在建的北環綫支綫（新田至新皇崗口岸）形成「深港西部雙鐵路通道」，前者聚焦前海科技創新走廊，後者強化河套深港科技合作區輻射，共同構建「北接新界西北、南通寶安前海」的跨境軌道網。

由於該項目屬於全新的獨立鐵路路線，擬研究引入新運營商機制，或通過公開招標遴選承建及運營團隊，探索「港鐵+深鐵」聯合運營模式，提升跨境服務效率。

推動跨境通勤常態化

鐵路建成後，前海將深度接入香港軌道交通網絡，實現「前海—洪水橋」15分鐘直達。結合前海已布局的深中

通道、穗莞深城際等戰略通道，該區域將加速成為「港深國際服務樞紐」，吸引國際金融機構、科技創新企業等沿軌布局。同時，為港人北上提供「前海工作—北部都會區生活」新範式，推動深港跨境通勤常態化，並將與廣深港高鐵、深中通道等構成「大灣區一小時生活圈」，強化珠江口東西岸聯動。

相關人士表示，當前該項目仍面臨兩大關鍵挑戰，一是跨境協同機制，需深化「一地兩檢」口岸設計、通關流程銜接及跨境運維標準；二是建設時序匹配，香港段預計2034–2038年落成，需與深圳側前海樞紐擴建工程統籌推進。

大公報記者 郭若溪深圳報道

陳美寶：發展低空經濟 首批38項試驗半年

【大公報訊】記者鄭文迪報道：政府致力發展低空經濟，日前公布「監管沙盒」38項首批試點項目名單，首階段試驗半年。運輸及物流局局長陳美寶昨日表示，政府對於無人機在市區應用，包括容許無人機飛越維港等，持開放態度；第二階段會擴大至試飛範圍，甚至可能試行載人，但考慮到效率，屆時試點較多在新界，例如北部都會區，以及離島。

載人試飛須先修例

38個低空經濟「監管沙盒」試點項目獲批，大部分航線圍繞科學園、數碼港、離島及馬鞍山等沿海地區。陳美寶昨日接受電視台訪問時表示，市區人口密集，要找到適合的起降點有限制，加上市區

交通、物流配送已十分高效，要考慮如何最理想地發揮無人機的經濟價值，但當局會積極研究在市區設航線。

被問到會否設跨境航線或考慮在維港兩岸設航線，陳美寶稱，維港海面屬政府飛行服務隊的飛行範圍，亦有不少船泊行駛，要顧及安全，政府會採取開放態度，在兼顧實用及安全下，考慮可能性；跨境航線則要處理清關方面的問題，發展低空經濟工作組曾與內地相關部作初步接觸交流，獲正面反應。

試驗項目暫未有載人項目，陳美寶表示，政府要先修訂附屬法例，容許載人試飛，故「載人項目未必好快開展」；當局未來亦會就可載人的超大型工具，修訂民航的法規框架，或設專屬法例處理。

至於政府是否有估算要興建多少航線及基站，才能夠推動無人機服務成為「經濟」，陳美寶表示，工作組正密鑼緊鼓作準備，將發布一份綱領藍圖，涵蓋試點項目實戰經驗、基礎設施及整體全盤規劃，作出頂層布局。她指出，時間就是金錢，無人機服務的時間效率對整個社會都有價值，亦可帶動科學研究及商機。

被問到若試點項目發生意外，責任誰屬？陳美寶表示，政府要求無人機作多重保障、技術要滿足嚴格要求，機內亦有一定安全措施，例如後備螺旋槳、定位系統等；政府亦已要求載重較多、超視距無人機等要購買保險，並與保險業作初步了解。至於試點項目是否可獲免責，她稱，要視乎每宗個案情況，考慮申請者是否有跟足安全承諾等。



▲特區政府公布「監管沙盒」38項首批試點項目，首階段會試驗半年。大公報記者林良堅攝