持續智庫
SD ADVOCATES

陳茂波司長

財政司司長辦公室

香港添馬 添美道二號

尊敬的陳茂波先生：

《財政預算案》公眾諮詢

持續智庫建議建造北都快線加強南北中心連繫

閣下宣布於 2025 年 12 月 17 日正式就新一份《財政預算案》展開公眾諮詢，市民對此十分關注，期望《預算案》能進一步發展經濟、改善民生。北都都會區作為香港經濟發展新引擎，持續智庫認為，應充分發揮北都內聯外通的作用，加強「北科創、南金融」雙中心的南北連繫。謹此提出倡議，致函回應。

司長表示，政府鞏固提升香港的國際金融中心地位和競爭力，以及全方位推動經濟及創科發展的政策。南、北雙產業中心之間要有便捷的交通配套，才能協同發揮香港的兩大優勢。持續智庫建議政府建造北都快線，以加強南北中心的互動，謹供司長參考。

持續智庫一直堅守核心使命，致力推動經濟、環境和社會的可持續發展。冀能為香港的長遠經濟發展略盡綿力，積極對接好國家「十五五」規劃。

望撥冗查閱。肅此奉達，順祝安康！

劉智鵬教授

持續智庫主席

附件：建造“北都快線”連通“北科創、南金融”雙中心

二零二六年一月六日

建造“北都快線” 連通“北科創、南金融”雙中心

近日，2026/27 年度《財政預算案》公眾諮詢已正式展開。市民對於《財政預算案》最關心的莫過於政府改善民生有何作為；而要推動民生，首先要發展經濟。今年是國家「十五五」規劃的開局之年，香港需積極主動對接好「十五五」規劃，其一，是建設好「北科創、南金融」的雙中心格局；其二，是發揮好國家賦予香港「內聯外通」的角色。清晰自身定位與發展路徑，才能夠更好地拼經濟、謀發展。

要將香港的兩大優勢結合，朝著雙中心目標格局發展，持續智庫對此提出三點倡議，冀能促進南、北中心連通，及應對所帶來的挑戰：

一、建構「北都快線」，聯繫北都科創中心與港島金融中心，促進雙中心互相帶動發展；
二、提速興建中鐵線，並研究在伊利沙伯醫院搬遷後的京士柏用地設置九龍終點站，銜接西九龍高鐵；
三、積極規劃洪港鐵路，連通機場與南、北中心，強化對外通達能力。

「北都快線」聯通南北 釋放雙中心協同紅利

南、北兩個產業中心要有便捷的交通配套，才能釋放「1+1 大於 2」的協同紅利。隨著北都發展如火如荼，無論是科研成果轉化、企業融資上市，還是產業園招商落戶，都離不開與金融、貿易相關的專業服務合作，在未來十數年間，「兩大都會區」之間的人流和物流往返將更頻繁。在政府 2023 年發布的《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》中，其中一個長期目標，就是完善「北部都會區」與「維港都會區」的南北連接。

惟現時，南、北都會區的連接仍面臨著幾方面的挑戰。首先，南、北兩產業中心的聯繫不足。目前，政府在鐵路建設的重心集中於北都內部成網及與深圳的跨境外通，而欠缺北都與南產業中心的聯繫。

據《香港主要運輸基建發展藍圖》和近期的資料顯示，三條目標在 2034 年前通車的鐵路包括北都的主要幹線北環線主線及支線工程，以及連接北都和深圳西部的深西鐵路（香港段）。而原本計劃由北都直達九龍和港島市中心的兩條鐵路：“中鐵線”的落成時間要到 2039 年後，另一條“洪港鐵路”則由於交椅洲人工島計劃暫緩，去留存疑。

就現階段的地鐵線而言，北部都會區與維港都會區的連接主要依賴東鐵綫與屯馬綫。目前兩線的運力過飽和，構成另一大挑戰。尤其是東鐵綫，作為運送新界居民到市區工作的主要交通線，在平日的通勤中已十分擠迫，節假日則更為吃緊，常常要等幾趟車才能迫上，更遑論日後還要承受北環線的人流。在耗時上，即使未來兩產業中心的乘客可透過北環綫等新線路在接駁站轉乘，基於轉乘與繞行的通勤時間，仍可能維持在「一小時以上」甚至更長，甚至超過北上深圳的時間，對於南、北都會區通勤的人士並不友善，亦不符合雙中心高頻互動的需求。

因此，持續智庫建議，政府應在未來運輸規劃中明確引入「北都快線」的政策概念，利用好中鐵線與洪港鐵路這兩條連接南北的線路，通過財政撥款和市場融資提速建設。只有重視香港「雙中心」之間的高效連接，才能令香港的兩大角色優勢不被削弱。

提速中鐵線：京士柏用地作終點 銜接西九高鐵

按照規劃，中鐵線旨在將北都人流直接連通至九龍市中心，再經由轉乘連接至港島金融中心，十分高效便利。惟中鐵線的終點站計劃設於九龍塘，難免會帶來原有站點過飽和的挑戰。

現時，九龍塘站已匯聚東鐵綫與觀塘綫，是全港最繁忙的轉乘樞紐之一。若再增加一條主幹線的終點站，恐會超過車站設施人流的承載能力。加上九龍市區發展成熟，若要再在九龍市中心另行覓地建設大型車站，也是極為困難。

恰逢今年年初，位于佐敦京士柏的伊利沙伯醫院（伊院）的大部分臨床住院服務及急症室正分階段搬遷啟德發展區，而原址京士柏用地尚未有明確的用途規劃。

京士柏用地位於油尖旺區，附近人口稠密，又鄰近西九龍高鐵站。持續智庫建議，政府可把握伊利沙伯醫院搬遷契機，研究在京士柏用地設置中鐵線九龍終點站，作為銜接西九龍高鐵的轉運站，讓南、北都會區的人流都可以更便捷地接入跨境高鐵網絡，亦讓訪港商務旅客能更高效到達南、北都會區進行合作。同時，地鐵站上蓋可規劃興建物業，擴充本港商住建築供應，並透過相關開發收益為鐵路建設融資，開源節流，減輕財政負擔。

積極規劃「洪港鐵路」 開闢「低空快線」過渡

另一條洪港鐵路，按照原有的走線安排，只途徑幾個主要站點便可由香港島直達北都的中心洪水橋，如機場快線一樣，具備跨海直達的高效優勢，可以稱得上是真正的北都快線。且其途經欣澳，不僅有助大嶼山發展，也等同於把機場納入快線網絡，極大便利機場和兩大都會區的連通。

雖然目前交椅洲人工島計劃被暫時擱置，但政府不能因此放棄這條路線的價值。洪港鐵路的本質是跨海鐵路，人工島設置的兩個站點不過是因應當初填海計劃的需求，所佔的路線也並不長。持續智庫建議，當局可研究調整工程形態，例如用橋墩取代人工島進行修築。相信有港珠澳大橋這條全球最長的橋隧組合跨海通道“珠玉在前”，國家的橋隧工程技術更是世界領先，相信政府只要有心去做，一定能夠研究出最佳方案，讓這條北都快線繼續在中長期落成。

考慮到運輸基建工程工序繁複、工期長、成本高，在這兩條溝通南北的鐵路線落成之前，當局不妨利用低空經濟的機遇，先開闢一條「北都—中環」的“低空快線”，優先服務短期內來往兩個都會區的商務、科研等高淨值人士的需要。同步發展北都區內和區外的交通。

現時，政府大力推動低空經濟發展，今年《施政報告》也推出監管沙盒 X，旨在覆蓋更多領域及不同應用場景。既然要「以場景促產業」，低空交通正是最能先試先行、快速落地的代表性應用場景之一。當局何不考慮主動規劃這條低空快線為先例，不僅可以縮減北都到中環的通勤時間，更能打通深圳與香港金融中心的

連接，更好地發揮北都的區位優勢和低空產業的經濟效益。

結語

北都作為國家和香港共同推動的經濟發展新引擎，其規劃以「產業帶動，基建先行」為主軸，在發展邏輯上更偏向供給導向（Supply-driven）而非需求導向（Demand-driven）。在此模式下，公共運輸的「先行到位」，往往決定產業能否形成規模、人才是否願意長期定居、企業是否願意落戶。因此，當局有必要改變過往的交通規劃思路：除了滿足民居往返工作地點的交通目標外，更要服務產業中心往返產業中心的互動需求。

此外，低空經濟雖然能在鐵路成熟之前作為補充運輸，但始終難以取代集體運輸的功能。因此，政府必須在財政上同步做好鐵路和公路的長期基建規劃，在兩大都會區之間逐步建成「鐵、陸、空」多模式、立體化的聯運體系。北都建設已全速起動，要把「北科創」真正轉化為香港整體競爭力，必須以更高效的「北都—維港」連接作支撐，用便利的交通盤活兩個都會區之間的交流，長遠地拉動香港的經濟發展。