2026 年 2 月 3 日

新聞稿

持續智庫建議建造「北都快線」 加強南北中心連繫

持續智庫最近就建造「北都快線」向財政司司長提交建議書，加強「北創科、南金融」雙中心的南北連繫，以早前「洪港鐵路」走線為基礎規劃「北都快線」，發揮香港優勢。

持續智庫主席劉智鵬教授表示：「連繫(connectivity)是香港成功之道，目前北都鐵路的建設聚焦內部成網及與深圳的跨境外通，其實北都與香港其他地方的連繫，同樣重要，特別是北部都會區和維港都會區是香港創科、金融兩大中心，用高速鐵路或快速軌道連接，可產生巨大經濟效益。」

他續說，「如能參考「機場快線」概念，有一條「北都快線」快速連通這兩個經濟引擎，將通勤時間壓縮在半小時內，就能優化勞動力配置，提升整體生產效率，增加北都的吸引力，使更多企業願意進駐，居民願意遷入，快速激活該區的住宅，商業和創科用地價值，促進兩大優勢產業的協同互動。」

據《香港主要運輸基建發展藍圖》顯示，政府曾規劃的其中一條南北走線鐵路是連接洪水橋至港島的「洪港鐵路」。其規劃走線途經欣澳等幾個主要站點，便可由洪水橋直達香港島。這不僅有助大嶼山發展，也等同把機場納入快線網絡。惟因交椅洲人工島計劃被暫時擱置，洪港鐵路去留存疑。



洪港鐵路原規劃走線

持續智庫提出，洪港鐵路的走線具備跨海直達的價值。既然政府已完成前期的走線規劃，與其重新規劃或使之荒廢，不如善用資源，在其走線基礎上，以連接南北兩中心為目標，建造「北都快線」。即使人工島計劃擱置，政府可研究調整工程形態，用橋墩取代人工島進行修築，縮減工程規模。工程前期亦可先接通洪水橋至欣澳段，並將欣澳站加入機場快線的站點，接駁機場和兩大都會區。

劉智鵬教授補充：「甚至可在原有基礎上，將終點站擴展到牛潭尾。這樣，日後北都大學城的科研人員和師生要到金鐘、中環，或者回到大學校園就十分方便。」

建議書提出，鐵路基建落成需時，政府在規劃「北都快線」時可利用低空經濟發展的契機，考慮先行開闢一條「北都─中環」低空快線，優先服務短期內往來兩個都會區的商務、科研等高淨值人士的需要。

為舒緩北都與維港兩大都會區日益增加的人流壓力，建議書亦提出另一選項，即提速興建原訂於 2039 年後落成的中鐵線，將北都人流直接連通至九龍市中心，並考慮以伊利沙伯醫院搬遷後的京士柏用地作為中鐵線的終點站。可於地鐵站上蓋興建物業，擴充本港商住建築供應，同時減輕基建所帶來的財政負擔。



中鐵線建議終點站示意圖

持續智庫認為，香港地形複雜，跨海段工程難度與成本尤為高昂，一條新快線的造價可能超過千億港元。僅依靠票務等直接收入，通常難以回收如此龐大的基建投資。因此，項目的合理性應從其帶來的「外部效益」進行評估，包括：土地增值、經濟與稅收增長；同時亦可減省通勤時間和舒緩交通擁堵，並促進區域均衡

發展等可量化效益。若能藉此推動北部都會區的整體發展，所獲得的綜合財政與經濟回報，將使項目成為一項具戰略價值的投資。關鍵在於，政府能否透過稅收或發展收益等機制，有效「收回」因基建提升所創造的外部價值，實現項目的財務可持續與社會效益最大化。

劉智鵬教授表示：「目前北都處於發展初期，政府必須在財政上做好長期基建規劃，融入北都快線的概念。持續智庫聚焦社會的可持續發展，希望以此倡議拋磚引玉，引發社會討論，推動政府與各界攜手研究具體技術細節。」

傳媒查詢：電郵：info@sdahk.com