

## 紅磡站周邊和海濱一帶用地的 初步發展建議

### 目的

應政府早前邀請，香港鐵路有限公司（港鐵公司）完成了有關重新規劃紅磡站周邊及海濱一帶的土地用途研究。本文件旨在向議員簡介政府經審視上述研究建議後為用地所制訂的規劃願景和定位，以及土地用途建議。

### 規劃願景及定位

2. 紅磡站周邊及海濱用地，地理位置優越，交通便利，坐落海濱地帶，鄰近尖沙咀商貿區，乘坐渡輪前往對岸的中環核心商業區只需約十六分鐘。隨着東鐵線過海段兩年前通車後，由紅磡到金鐘及羅湖只分別需時約七分鐘及約四十分鐘。作為東鐵線及屯馬線的交匯點，紅磡現時是重要的轉乘樞紐，具條件通過規劃把握最新發展機遇。為此，《2023年施政報告》提出重新規劃紅磡站周邊及海濱用地，以釋放該區的發展潛力。《2024年施政報告》進一步提出在上述用地毗鄰的水體建設和營運遊艇停泊設施，推動遊艇旅遊。

3. 為了充分發揮此用地的獨特地理優勢，我們現建議將該用地打造成**海濱新地標**，從四方面為用地以至紅磡社區帶來裨益：（一）優化大眾出行體驗、（二）提升行人暢達度、（三）搞活紅磡海濱，豐富遊人體驗；以及（四）建立新地標，善用優質地段並為維港海濱增添繽紛活力。建議內容包括一系列改善市民候車環境的措施、優化他們在區域內四方八面的行人暢達度、增強此海濱地段的暢達性以及可供選擇的陸上及水上休閒活動，並建設遊艇停泊設施，與岸上新建的零售、餐飲及娛樂設施結合起來，為旅客及居民提供嶄新及多元的體驗。紅磡站和紅磡體育館（紅館）會完整保留，但我們會建議改善兩者外圍的公共空間、行人連接和交通配套設施布局等。

4. 我們期望透過重新規劃展示紅磡新面貌，吸引公眾前去探索，感受香港的都市魅力及維多利亞港（維港）獨有的景色之餘，亦為香港建設新地標，為到訪者創造獨特而富有香港特色的美好回憶。

## 建議概覽

5. 研究用地大約為 24 公頃，當中包括約 14 公頃的土地和約 10 公頃的水體（見圖一）。我們現建議從四方面將用地打造成海濱新地標，構想如下：

### （一） 優化大眾出行體驗

6. 現時港鐵紅磡站周邊設有各種公共交通運輸設施，包括露天公共運輸交匯處、海底隧道（紅隧）過海巴士轉乘站、跨境及跨區旅遊巴士泊車位及停車處、的士站以及一般上落客區等。不過，現時上述設施散落在紅磡站周邊不同的位置，乘客有時需橫過馬路，而等候區域大部分亦沒有上蓋，乘客要日曬雨淋。另外，紅隧自 2023 年 7 月起實施「易通行」後，紅隧的收費廣場設施已被拆除，這發展亦提供了契機，讓我們探討如何更好運用釋放出來的土地<sup>1</sup>。為了優化市民在紅磡一帶的出行體驗，並同時釋放紅磡站<sup>2</sup>附近的發展潛力，我們現建議將紅磡站與周邊發展成為**商業及交通樞紐**，整合及優化現時散落在紅磡站附近的多項運輸設施，期望在將來為到訪紅磡的人士提供便捷舒適的出行體驗。以下為研究建議的三個優化方向 –

(a) **合理重整轉乘安排** – 我們建議在一小段的梳士巴利道以及前紅隧收費廣場的南行巴士站位置上構建一個約 7 300 平方米的平台，平台地面層用作重新配置現時紅隧過海巴士轉乘站，並興建上蓋大樓（見圖二）（有關大樓見下文第 9(c)段）。紅磡站與此大樓會以新建的有蓋通道連接。而目前位於紅磡站以北的露天公共運輸交匯處<sup>3</sup>會遷至大樓內紅隧過海巴士轉乘站的上一層。在改變布局後，市民可以透過有蓋及人車分路的環境由紅磡站直達公共

<sup>1</sup> 主要為貼近研究用地的前紅隧設施使用的範圍。至於其他騰出的路面空間，運輸署會配合交通管理和道路安全需要加以運用，並通過拉直行車線，以進一步理順紅隧九龍出入口的交通。

<sup>2</sup> 這次的規劃及土地用途建議不涉及改動港鐵紅磡站的車站大堂、地底列車路軌和月台，列車服務不會受到影響。

<sup>3</sup> 擬議的公共運輸交匯處將包括現時以港鐵紅磡站為終點站的巴士路線和途經該站的巴士路線。

運輸交匯處及紅隧過海巴士轉乘站，在任何天氣情況下都能夠輕鬆轉乘另一交通工具，縮短轉乘路程，並會增設無障礙設施。整合交通設施後，乘客需橫過馬路的情況大減，由紅磡站前往的士站和小巴士站，步行環境亦將得到改善；

- (b) **改善候車環境** – 由於公共運輸交匯處會遷至上述大樓內，候車環境將較現時在戶外位置優勝。我們亦會研究能否在搬遷後的公共運輸交匯處設置空調。另外，我們亦建議在將來紅隧過海巴士轉乘範圍設置具空調的候車室，大幅改善過海巴士乘客的候車環境；及
- (c) **增加公眾休憩空間** – 第一，在上文提及的露天公共運輸交匯處遷至擬議大樓後，可騰出部分空間在紅磡站北面及東面加入綠化公眾休憩空間，發展成車站廣場，作為旅客的集合點，甚至拍照留念。第二，為了配合紅館<sup>4</sup>在舉行節目（例如演唱會）期間的交通需求，我們建議將港鐵紅磡大樓及暢運道以南，供旅遊巴士使用的停車處及泊車位置，遷至紅磡站以東近紅館的位置，並將原本的位置改建為公眾休憩空間，令環繞紅館的廣場更為完整。兩項工程都可優化現時紅磡站周邊的環境，讓市民及旅客有更佳的出行體驗。

## （二） 提升行人暢達度

7. 要吸引旅客及市民前來造訪這個紅磡海濱新地標，我們必須做好區內的行人連接，初步構思（見圖三）如下 –

- (a) **優化現有行人連接** – 現時市民由紅磡站前往紅館，可使用一條長約 140 米的有蓋行人通道。惟此行人通道已建造多時，設計較為陳舊。我們現建議優化此行人通道的內部飾面，並引入天窗設計，利用穿透的光線提升環境。同時，我們亦建議加闊及翻新現有兩條分別連接紅磡站至尖東及香港理工大學的行人天橋，並且進行綠化，改善市民的步行體驗；及
- (b) **三組新的行人連接** – 為便利紅磡海旁及內陸地區聯繫起來，加強區域暢達性，我們建議在擬議發展內建設新的行人連接，包括(i)新建一條橫跨紅磡繞道的高架有蓋行人天橋，連接紅磡站、紅館以東區域以及海濱，令公眾輕易舒

---

<sup>4</sup> 這次的規劃及土地用途建議不涉及改動紅館的主體建築，其恆常運作不會受到影響。

適從紅磡站步行十多分鐘，直達海濱新地標；(ii)現時由紅磡站出發的市民，大都需要經過露天地方，再橫過馬路方可到達紅館。我們建議興建有蓋行人天橋，將紅磡車站大堂與紅館範圍連接起來，為公眾提供另一選擇；(iii)雖然尖東至紅磡的海濱地帶現已駁通，但步行的舒適度仍有提升空間。我們因此建議在紅磡繞道底臨海一段興建行人板道，在最接近海濱位置將尖沙咀海濱長廊與紅磡海濱長廊連接起來。這條擬議行人板道亦會在途中連接及通往未來位於前紅磡鐵路貨運碼頭（下稱「前碼頭用地」）的海濱新地標。項目團隊將在稍後的詳細設計階段進一步研究上述行人天橋及板道的設計。

### （三） 搞活紅磡海濱，豐富遊人體驗

8. 紅磡站周邊及海濱用地，地理位置優越，坐擁維港景致，能發展成為另一景點並增強香港作為首選旅遊目的地的吸引力。我們建議善用毗鄰用水的水體，並匯聚餐飲零售、休閒娛樂、遊艇旅遊和親水元素，為訪客提供全新獨特的休閒娛樂度假體驗。建議的各個元素如下（見圖四） -

- (a) **綜合娛樂商業設施** - 為打造具吸引力及朝氣蓬勃的海濱新地標，我們建議在前碼頭用地發展具標誌性的綜合娛樂商業設施，提供各種餐飲和「娛樂型零售」體驗。因應前碼頭用地位處維港海旁地帶，該綜合商業設施會是低矮低密度建築，並採用階梯式建築物輪廓，高度由北至南朝海旁方向逐步遞減。現時的構想是設施的頂層可以設置戶外露天餐廳及公共空間，讓到訪的遊人可在比其他海濱地點更接近維港的用地享受維港美景。而前碼頭用地的最南端將發展成為打卡和活動廣場，除提供戶外活動場地外，亦會成為另一欣賞維港煙花的好去處；
- (b) **獨特的休閒娛樂體驗** - 旅遊現時不止局限於遊歷不同地方，而更多的是關於體驗生活和文化以及創造回憶。為了提供多元的旅遊及娛樂體驗，我們建議在位處海旁的商住混合用途新地標建築物的最高層數（請見下文第 9(a)段），考慮在戶外提供一系列獨特並刺激吸引的休閒娛樂設施，例如空中步道/滑梯/滑索、觀景台等，並配以高空室內餐飲體驗，讓旅客和市民能以嶄新角度和高度且充滿樂趣的方式欣賞維港；

- (c) **維港內世界級遊艇停泊設施** – 為推動遊艇旅遊，我們建議邀請私人機構在前碼頭用地以西的水體建設和營運遊艇停泊設施。相關會所設施可建於新地標混合用途大樓高層（請見下文第 9(a)段），樓面面積約 6 000 平方米。我們認為在此維港範圍內設置世界級遊艇停泊設施，並輔以岸上的零售、餐飲及娛樂設施，應可吸引高消費旅客群到訪。研究初步估算該水體可容納最多約 200 艘遊艇，最終設計規模、泊位數字及營運模式會視乎詳細技術評估；及
- (d) **水上休閒元素** – 考慮了海港規劃原則，確保公眾能夠盡量享用海港及其海旁地帶，我們亦建議在前碼頭用地以東的水體提供浮台等水上休閒設施，讓公眾進行不同類型的水上娛樂活動，以及舉辦戶外表演等。

#### (四) 建立新地標，善用優質地段並為維港海濱增添繽紛活力

9. 要讓紅磡成為新地標，我們須在規劃及設計上作出突破，釋放這片難得臨海用地的發展潛力，令此處不單是維港內的其中一個亮點，亦將紅磡重塑為一個集居住與休閒娛樂於一身的社區。我們在這方面的初步構思如下 –

- (a) **結合娛樂和旅遊元素的地標建築物** – 我們建議在海濱發展一座地標性商住兩用大樓。考慮到該大樓須具備上文第 8(b)及(c)段的功能和設施，初步建議大樓高度可達主水平基準以上約 230 米<sup>5</sup>。而這些設施下的樓層作為住宅用途，亦可與遊艇停泊設施產生協同效應；
- (b) **全新零售設施** – 現時紅磡區內缺乏具規模購物商場及零售設施。研究建議在項目內提供合共約 64 600 平方米的零售空間，分佈在海旁以及第 6(a)段所述的擬議大樓內，以吸引市民和旅客在紅磡消費，為社區注入新動力。舉例來說，現時到達紅磡站或從紅磡站啟程的、以及到紅館觀賞不同表演的人士都沒有很多的餐飲選項。擬議計劃落實後，紅磡站一帶也可成為另一「聚腳點」；
- (c) **酒店及其他商業發展** – 我們亦建議在第 6(a)段所述的平台上興建兩幢酒店及其他商業大樓，預計可合共提供約 48 300 平方米的總樓面面積，讓到訪紅磡的旅客在住宿上有更多選擇；及

---

<sup>5</sup> 目前九龍沿海較高樓宇的高度為 — 西九環球貿易廣場（主水平基準上約 484 米）、尖沙咀維港文化匯（主水平基準上約 265 米）；紅磡海名軒（主水平基準上約 235 米）。

- (d) **臨海住宅發展** – 為充分利用好紅磡此臨海黃金地段並增加整個發展的經濟效益，研究除建議在混合用途的新地標建築物內提供私人住宅單位外，亦建議在部分臨海地帶作住宅發展，預計可合共提供約 1 300 個私人住宅單位，佔用約 80 600 平方米總樓面面積。

10. 總的來說，是次我們為紅磡站周邊及海濱用地提出的初步發展建議預計可以提供約 199 500 平方米的總樓面面積，當中約 57%（約 112 900 平方米）用作酒店、零售和其他商業用途、40%（約 80 600 平方米）用作住宅用途，其餘 3%（約 6 000 平方米）則用作遊艇會用途。如上文所述地標式混合用途大樓在整個建築群中會是最高，初步建議為主水平基準以上約 230 米，其他臨海住宅發展初步建議為主水平基準以上約 90 至 105 米，至於內陸的兩幢酒店及其他商業大樓則為主水平基準以上約 135 至 150 米。另外，正如上文提及，我們亦建議通過重整轉乘安排及改善候車環境以優化大眾出行體驗、建設新的行人連接以提升行人暢達度，以及提供陸上及水上休閒娛樂設施以及公眾休憩空間等。擬議發展的模擬圖載於圖五。

## 短期措施

11. 在開展長遠發展的工程前，我們計劃善用現時閒置的前碼頭用地作短期用途，將該處發展成休憩用地，舉辦不同活動，讓市民「打卡」並欣賞 270 度維港景色及香港島的天際線（見圖六）。我們將於短期內開展有關工程，目標是在 2026 年第一季開放給公眾使用。

## 未來路向

12. 港鐵公司在制訂土地用途建議的過程中進行的初步技術評估（包括運輸及交通、排水、供水、排污及環境等）已確立有關擬議發展的技術可行性，並且確立擬議發展不會引起不可接受的潛在影響。在諮詢立法會發展事務委員會後，我們聯同港鐵公司已於 2025 年 4 月 29 日起展開為期兩個月的公眾諮詢，收集持份者就土地用途的意見。公眾亦可透過郵寄及電郵（[hunghom@devb.gov.hk](mailto:hunghom@devb.gov.hk)）的方式向項目團隊提供意見。

13. 政府亦已邀請港鐵公司稍後為擬議發展開展詳細技術評估，以深化發展建議及敲定發展計劃及詳細發展參數。在過程中，

項目團隊會考慮在公眾諮詢期間所收集到的意見。上述的詳細技術評估將會為隨後展開的法定程序（例如土地用途改劃、環境影響評估及填海工程所須的程序<sup>6</sup>等）提供基礎。項目團隊的目標是在 2026 年下半年開展相關的法定程序，爭取在完成該等程序後早日分階段開展工程，並在十年之內完成第一期發展，主要包括海濱範圍發展例如興建紅磡繞道下之行人板道、遊艇停泊設施、公眾水上休閒設施、前碼頭用地上的綜合娛樂商業設施、住宅發展等。

14. 政府會在日後敲定項目落實模式。由於用地座落於密集的關鍵鐵路和地底設施，當中包括現在運作中的露天及地底列車軌道、東鐵線的通風大樓及防洪閘及平台下的屯馬線列車停放處等，其中一個可能性是由熟識該用地和相關設施的港鐵公司牽頭並聯同其他發展伙伴進行發展，以做好項目銜接和確保發展不會影響鐵路運作。

## 徵詢意見

15. 請議員就紅磡站周邊和海濱用地的土地用途建議提供意見。

發展局  
2025 年 4 月

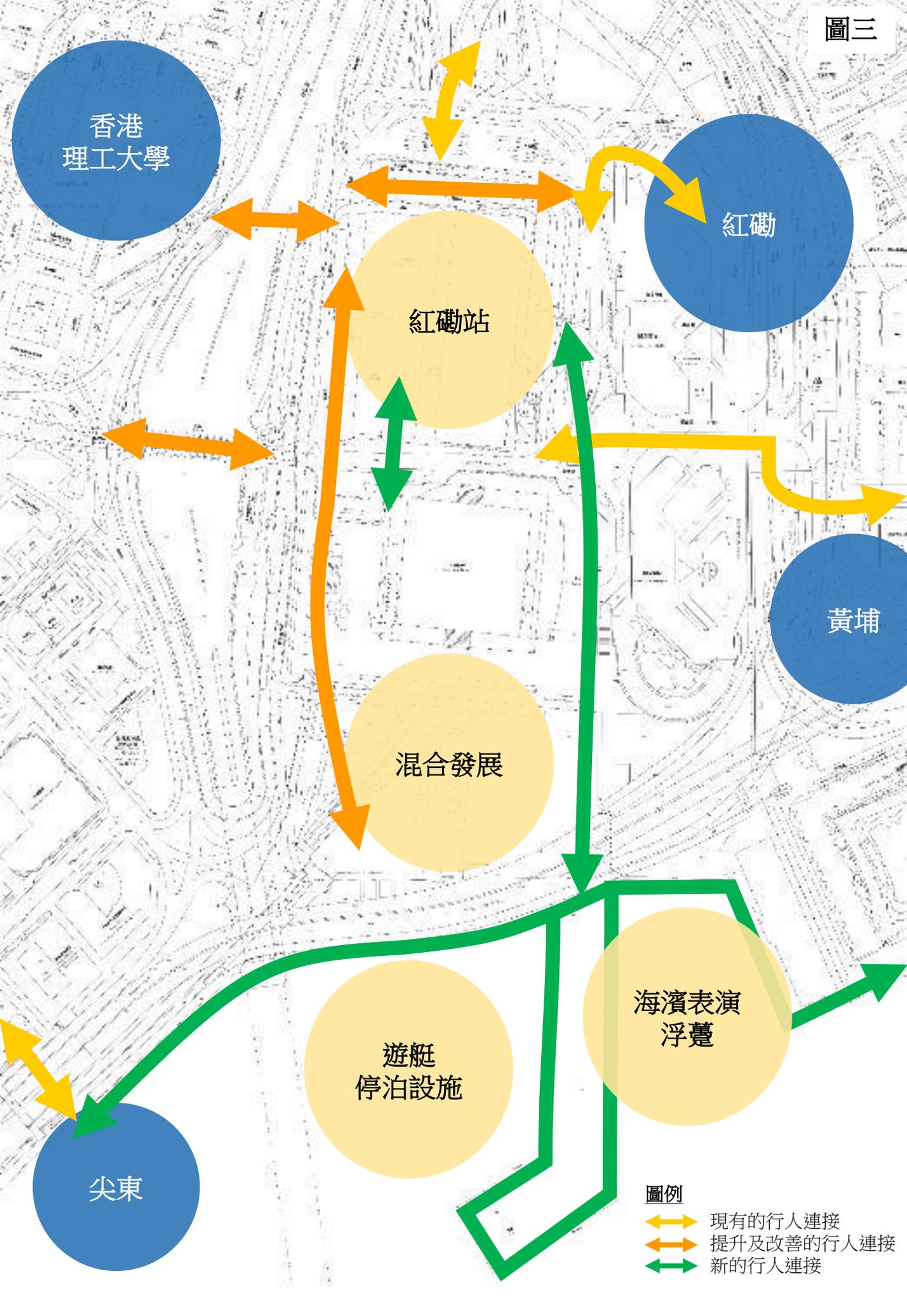
---

<sup>6</sup> 立法會正審議政府就《保護海港條例》提出的修訂建議。若擬議的行人板道及遊艇停泊設施涉及《保護海港條例》下的填海工程，項目團隊將按當時適用的《保護海港條例》行事。





圖三



圖四



僅供說明的構想圖

圖五



僅供說明的構想圖

圖六



所有效果圖及參考圖片僅供參考，並非最後完成的實際效果模樣。