

# 紅磡站周邊和海濱一帶用地發展

## 發展規劃建議

街道變革  
2025 年 7 月

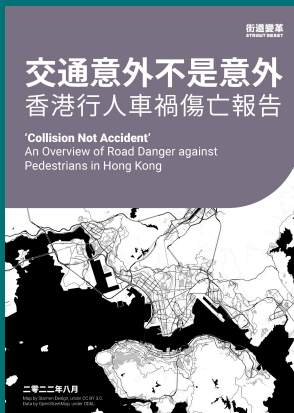
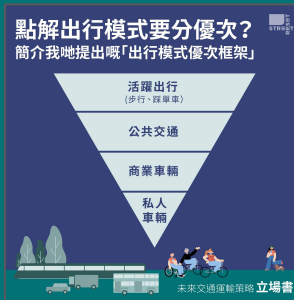
# 街道變革

## STREET RESET

街道變革是一個匯聚支持人本交通、改變街道設計的共同體，由從事城市規劃、建築設計及社會創新的成員於 2020 年創立。

我們致力透過研究、倡議和公眾教育，推動以人為本的運輸規劃和街道改造，使其更適切可持續和健康的出行模式，令本港成為更宜居的城市。

Facebook 專頁：[fb.com/StreetResetHK](https://www.facebook.com/StreetResetHK)



## 我們對紅磡站周邊進一步發展的願景

紅磡站及海旁位處城市核心，進一步發展涉及城市更新，其中建築物、公共空間及海濱長廊的設計將佔據相當大的份量。優良的室內及戶外空間設計，將有助改善城市肌理，解決長久以來交通基建帶來的行人通道連接問題。提升空間體驗，為遊人及使用者帶來更大吸引力，商業價值有望提高，更能提升市民的健康、幸福感和社區宜居度。

這發展項目更提供重要契機，推動**活躍出行**和**人本街道及公共空間設計**。建議局方把握機會，指引未來發展商積極引入有關設計概念。此舉將為鄰近地區樹立未來市區及海濱更新的典範。



發展局官方圖片

## 我們的建議

### 採用人本交通設計——更積極進取改善行人環境 (p.6)

1. 檢討及重新規劃行人流動、停留及活動空間 (p.7)
2. 改善道路，讓行人優先安全使用平台主樓層 (p.9)
3. 加設同層公共交通轉乘通道 (p.13)
4. 接通平台上層，組成「空中街道」網絡 (p.14)
5. 提供直接通道及活動空間，連接平台及海濱 (p.15)

### 為行人及單車享用海濱創造條件——提供充足的海濱空間 (p.17)

6. 確保海濱闊度充足，並永久由政府及公營機構管理 (p.18)
7. 在海濱發展區內提供單車停泊處及輔助設施 (p.19)
8. 研究將紅磡繞道行人路改成單車通道的可能 (p.20)

### 設立陸上交通展覽館——彰顯地區歷史及善用旅遊資源 (p.23)

9. 善用平台各層，設立多層展覽及活動空間 (p.24)

### 「輕汽車」(Car-lite) 的發展項目規劃——讓城市繼續宜居 (p.26)

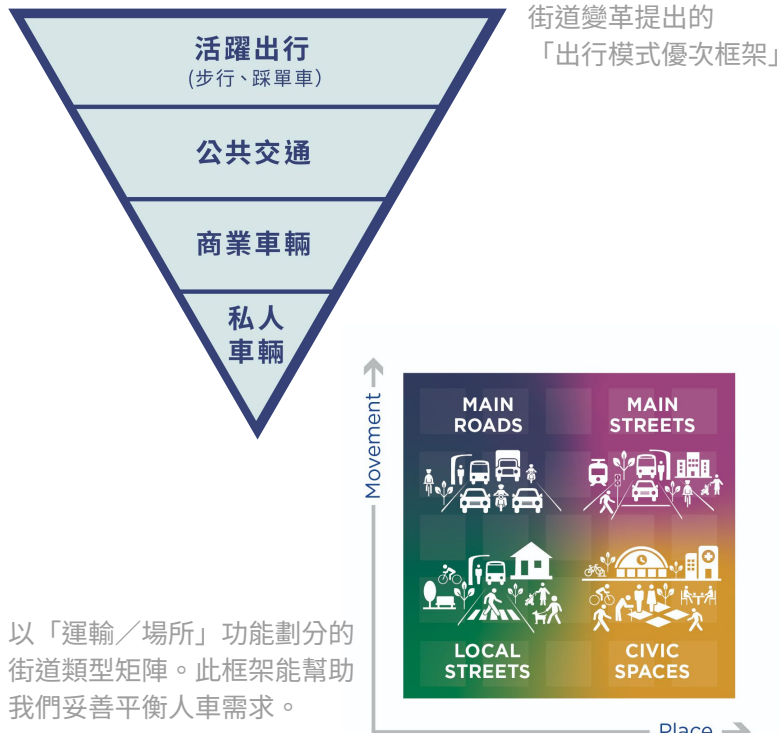
10. 收緊新發展項目之泊車位供應 (p.27)

# 採用人本交通設計—— 更積極進取改善行人環境

---

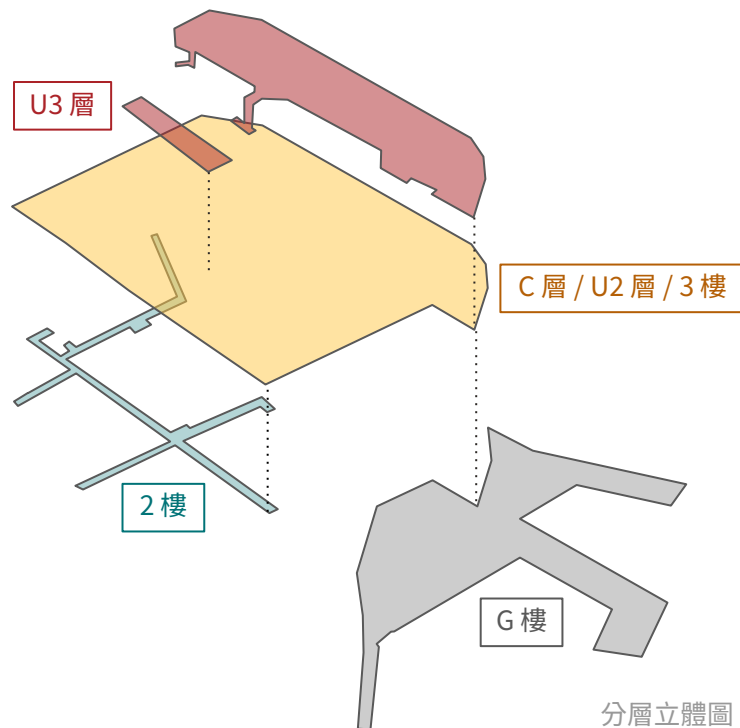
## 採用人本交通設計——更積極進取改善行人環境

- 紅磡站及海濱地區本屬運輸及物流基建，於1970年代啟用時，以巨型平台結構開創當時嶄新的城市面貌。作為交通設施，行人絡繹不絕本屬常態，**運輸**功能明顯，唯獨未具條件成為鼓勵停留之**場所**。然而現有住宅、商場及體育館在某程度上已提供參考基礎，引發社會對未來增設任何設施及改善公共空間的想像及研究。
- 紅磡站平台情況特殊，街道在建築內外上下穿插。但地盤面積廣闊，行人通道密集，設計流程同樣應以「**出行模式優次框架**」（見右圖）為考慮基礎，優先照顧活躍出行和公共交通的需要，進行一體化設計。
- 建議局方為未來發展商制訂更加積極進取的行人空間框架，讓未來發展發揮最大的潛力和發掘更多可能性。



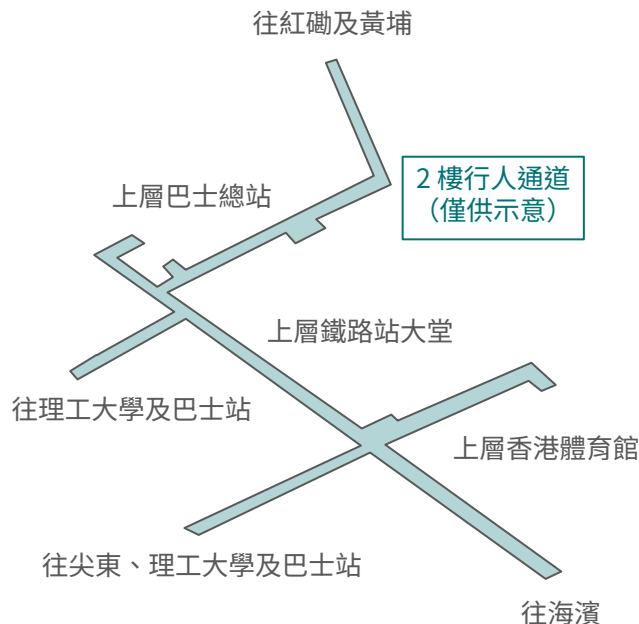
# 1. 檢討及重新規劃行人流動、停留及活動空間

- 紅磡站一帶主要行人通道及空間分佈大致如下：
  - **U3 層**：鐵路站餐廳層、置富都會商場大約高度
  - **C 層 / U2 層 / 3 樓**：鐵路站大堂、平台主樓層及街道
  - **2 樓**：鐵路站A/B/D出口、室內通道及行人天橋
  - **G 樓**：地面層，將集中於海濱
- 可以重新檢視每個空間的角色和功能，檢討在改善連接通道的效率外，能否增加停留及活動空間、增強各個空間之間的視覺連繫及層次，擺脫現時空間過度分割及壓迫的觀感。在局方之規劃建議作為基礎之上，改動工程的規模可以更加進取。



# 1. 檢討及重新規劃行人流動、停留及活動空間（續）

- 2樓行人通道具備策略角色，連接紅磡站外圍各區及交通設施。現時通道空間擠迫，人流密集，高度依賴指示牌辯認方向。為追求城市形象和地方吸引力，值得積極改善路線及設計。除局方擬議引入的天窗外，更可嘗試直接在停留及活動區域採用較高天花「樓底」，提供上下兩層的視覺連繫，換言之可以互相對望，分享天色，增添活力，令空間更易辨識。個別位置亦應擴闊，例如轉角及交匯點。有關改動需要與建議2、3及9的設計互相配合。
- 期望局方優先考慮和研究建議2至5的可行性及設計選項，及探索更多其他空間改善措施。



分層立體圖

## 2. 改善道路，讓行人優先安全使用平台主樓層

- 建議研究整合道路，方案二選一：

### 方案 1：

安運道（鐵路站大堂西側）向西改道至擴建平台邊緣，將擬議巴士站貼近現有大堂結構

### 方案 2：

安運道（大堂西側）改道至擴建平台邊緣，並封閉暢運道（大堂南側），將整套環迴路改成雙程路

- 方案 1 和 2 均提供條件，為紅磡站及擬議巴士總站（上層）之間提供直接行人通道，毋須使用升降機或扶手電梯。（詳見建議 3）



## 2. 改善道路，讓行人優先安全使用平台主樓層（續）

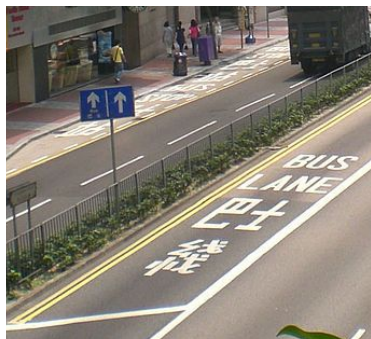
- 方案 2 更能為紅磡站大堂及香港體育館之間提供廣場空間，行人聚集點將集中於鐵路站大堂南側，配合未來政策、體育館舉行更多演出活動所帶來的恆常使用量，為人潮管理提供彈性。
- 以廣場空間代替一段馬路及行人過路處，除避免影響道路交通外，更能擴大交通樞紐與體育館之間的行人通道容量，方便各種交通工具的乘客。此舉能舒緩 2 樓行人通道的人潮壓力，甚至毋須興建額外行人天橋，亦能發揮分流作用。
- 增設廣場後，相信有更多彈性，可以重新整理緊急車輛通道及上落客貨區域，妥善安排車輛與行人空間。



鐵路站南面廣場想像效果

## 2. 改善道路，讓行人優先安全使用平台主樓層（續）

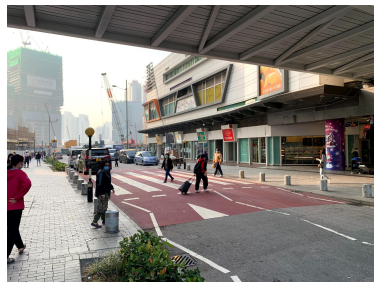
- 當局應研究在鄰近主要道路上**實施公交優先的路面設計**（如公交專用綫及優先燈號）。此舉能長遠確保路面公共交通的可靠性，改善乘客體驗和提升公交的吸引力，並將道路網絡的運載效率最大化。
- 於存在行人過路處的路段，應考慮**調低道路的設計速度至時速 30 公里，並採用交通緩行措施**。此舉能令設計速度更容易被駕駛者所遵從，並容許套用更舒適、多元的街道設計。
- **時速 30 公里**為人體可承受車輛撞擊的極限，及後致命機率則大大提高。收緊設計速度及實施交通緩行措施，可以減低行人車禍傷亡機率。



公共交通專用綫



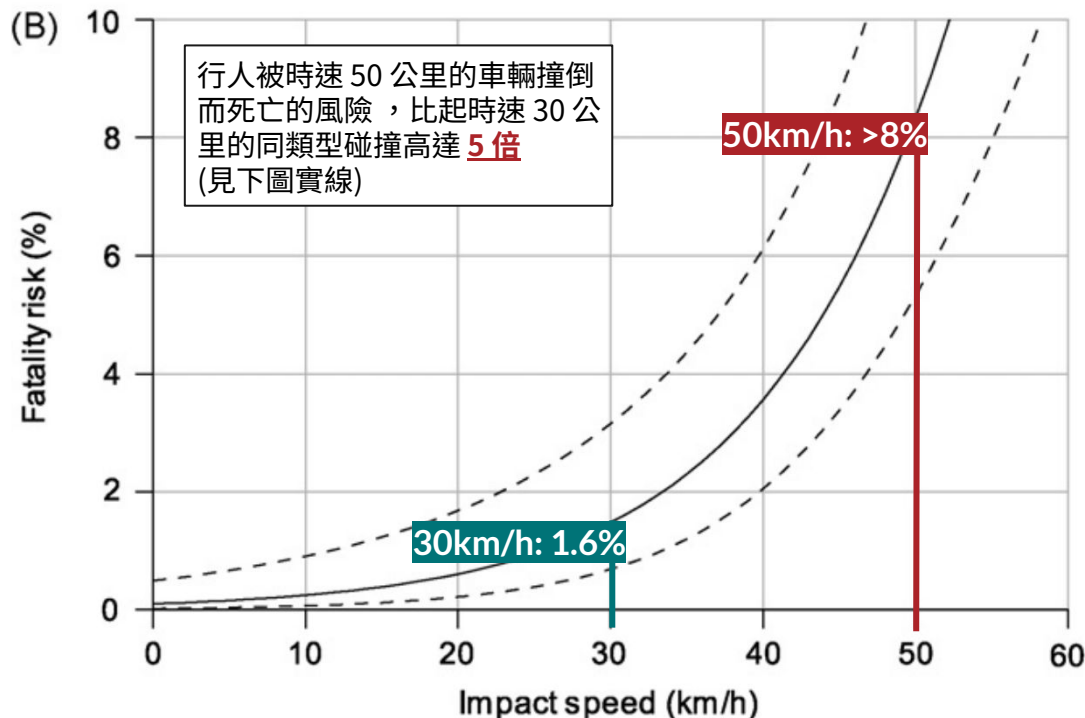
深水埗北河街低速街區



於深水埗和啟德的減速平台

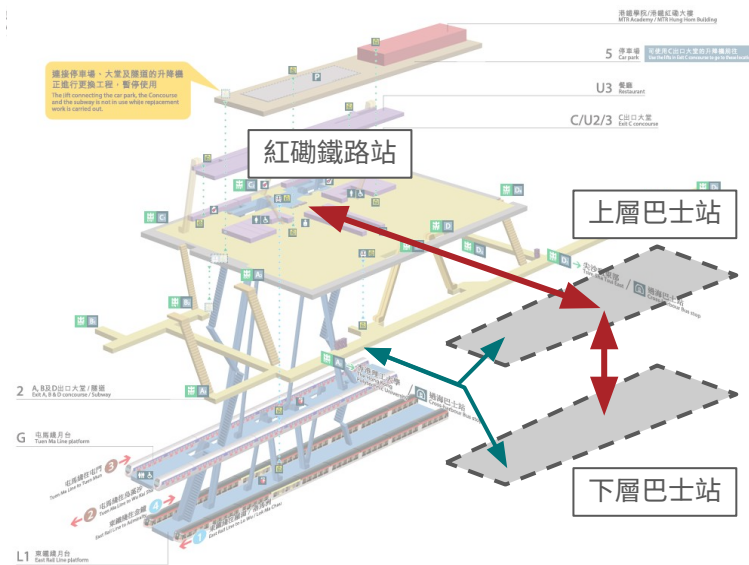
## 2. 改善道路，讓行人優先安全使用平台主樓層（續）

- 根據 Rosén and Sander (2009) 研究所示，時速 30 公里基本上為人體可承受車輛撞擊的極限。
- 而不少主要城市，例如倫敦、紐約及上海等，經已大規模調低人流較多或住宅區街道之車速限制，以減低車禍傷亡機率。
- 當中，上海 2016 年發布的《街道設計導則》，亦明確指出支路應以 30 公里限速為設計基礎。



### 3. 加設同層公共交通轉乘通道

- 建議 2 的兩個方案均可提供條件，為紅磡站加設同層轉乘通道至擬議的平台上層巴士總站，縮短步程、確保「暢道通行」無障礙、增強視覺連繫之餘，更能減少 2 樓室內行人通道的負荷及人潮衝突。
- 如以上改動無法實現，似乎可以擴充現有紅磡站大堂與 2 樓室內行人通道之間的連接，例如闢設寬闊的樓梯及增加扶手電梯數量，以理順人流及改善空間體驗，唯獨需要研究，如何避免過份影響下層鐵路設施的樓層高度。

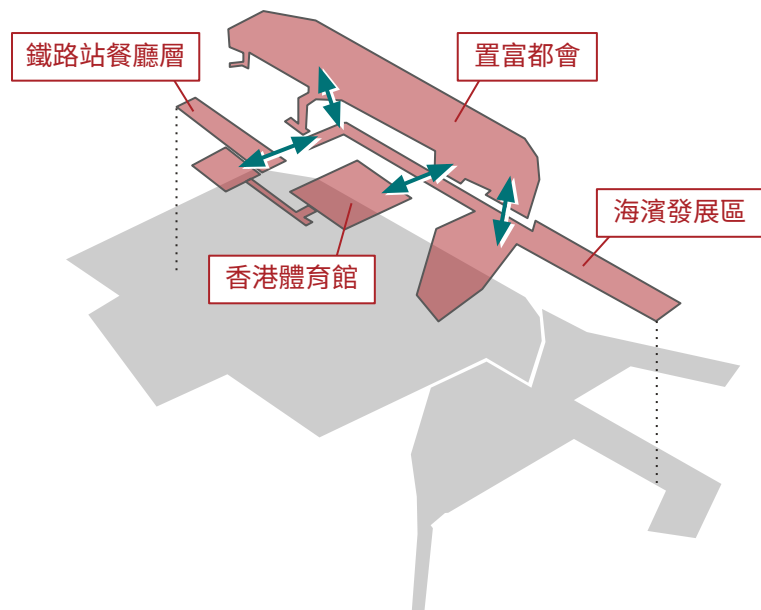


轉乘通道示意通道（紅色箭咀）及局方擬議通道（綠色箭咀）

底圖：<https://www.mtr.com.hk/archive/en/services/layouts/huh.pdf>

## 4. 接通平台上層，組成「空中街道」網絡

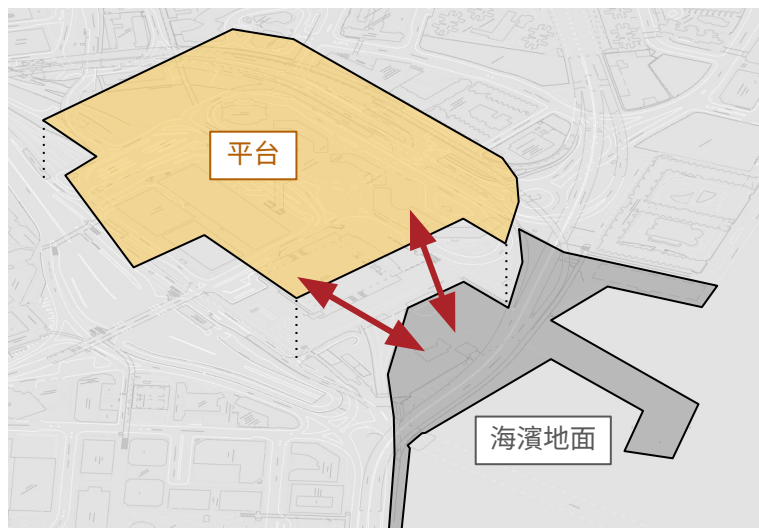
- 平台大堂層（C 層）之上的行人通道及空間，應尋求方式互相連接，確保「暢道通行」無障礙，減少上落路程及時間，空間包括但不限於：
  1. 鐵路站餐廳層（U3 層）
  2. 置富都會入口及商場
  3. 香港體育館上層入口
  4. 擬議連接香港體育館的行人天橋（如果落實）
  5. 擬議海濱發展區（跨越紅磡繞道的高架通道）
  6. 擬議從改造港鐵學院得出的空間及設施



分層立體圖

## 5. 提供直接通道及活動空間，連接平台及海濱

- 為求便利，混合發展範圍（即海濱物業發展）內應提供選擇，讓行人由平台大堂層（C 層）經最直接的通道來往海濱地面（G 樓），減少上落路程，避免過度依賴跨越紅磡繞道的高架商場通道。
- 以上所及的通道可附設任何活動空間，鼓勵停留及各種公共及商業活動。
- 作為重要行人通道，應確保全日24小時開放。



為行人及單車享用海濱創造條件——  
提供充足的海濱空間

---

- 作為九龍海濱的重要部分，連貫尖沙咀及紅磡灣／黃埔區域，紅磡站海濱的設計將幫助締造完整而優質的維港海濱長廊。此處的東鐵線進入地底，海濱地帶更是九龍僅有十餘個在地面越過東鐵線的地點。作為九龍東西之間的重要連接關口，應運用具前瞻性的規劃和城市設計概念。
- 社會一直有聲音，盼望九龍主要海濱長廊參照港島北岸的成功例子，提供共享徑或專用單車徑，由啟德發展區擴展，讓使用者同時享受美景及選用短途或替代交通模式。在土瓜灣、黃埔及尖沙咀段海濱長廊設立共享徑的討論建立成果之前，紅磡海濱應預留空間，保留未來的規劃彈性。



## 6. 確保海濱闊度充足，並永久由政府及公營機構管理

- 我們希望紅磡站一帶的海濱長廊於完工後永久交由政府及公營機構（如海濱事務委員會）管理，與現時港島北岸多個「海濱共享空間」相似，確保與其他海濱部分管理原則一致。
- 海濱長廊應參照東岸板道的空間分配模式，劃分共享徑及靜態或行人專用區域。有關長廊需要 10 米以上的闊度，當中包括 6 米以上的共享徑。無論共享徑與靜態區域是否分隔，亦應保留將來改動的彈性。以上闊度並不包括遊艇停泊處及水上活動設施的出入口及走道。
- 如果海濱長廊與車輛道路及遊艇停泊處通道相交，應盡量集中於最少數量的交界處，並收窄道路闊度，以減少衝突。



東岸板道西段共享徑

圖片：<https://www.hfc.org.hk/tc/hss/east-coast-boardwalk-north-point>

## 7. 在海濱發展區內提供單車停泊處及輔助設施

- 建議要求發展商提供若干商用及住宅輔助設施的樓面面積，在海濱發展區最接近紅磡站出口的位置預留空間，在未來提供單車停泊及輔助設施。此舉可保留發展彈性，鼓勵住客及遊人使用單車享用海濱之餘，更可成為重要「單車匯合中心」。在單車通道網絡更為完善之際，將方便市民在行程的首尾里程使用單車，到鐵路站及公共交通交匯處轉乘其他交通工具。
- 安全的單車停泊設施應該附設上蓋、並配備 24 小時閉路電視及保安措施，以提高停放單車的安全性。公共及私人範圍的單車停泊設施可作分割，並提供各類型時段及等級選項，滿足不同使用者的需要。
- 其他輔助設施包括淋浴間、更衣室、維修店等，可以與娛樂商業設施綜合規劃，但應容許自主設定開放時間。



蘇黎世火車站單車隧道及地下單車停泊處，於2025年5月啟用  
圖片：<https://brandondonnelly.com/zurich-opens-new-bicycle-tunnel>

## 8. 研究將紅磡繞道行人路改成單車通道的可能

- 現時紅磡站平台入口及紅磡繞道似乎全屬單車限制區，但部分位置定義模糊。騎單車來往尖東與紅磡的街道，似乎只有漆咸道北及漆咸道南一條路線，險象橫生，急需安全、直接而舒適的替代路線。
- 根據局方計劃，將來地面海濱長廊將成為主要活動的通道及場所。現時紅磡繞道的行人路亦有條件成為海濱共享徑之外的替代方案。建議局方包括此選項一併研究，以高架通道提供活躍出行空間。
- 有關通道闊約 4.5 米，以專用單車通道最為理想。輔以重建或新建的出入口連接尖東（海濱及麼地道一帶）、紅磡海濱（紅磡碼頭一帶）及紅磡站單車停泊處及輔助設施，可成為尖東與紅磡之間的策略連接要道，接通兩個區域的街道。



紅磡繞道行人路

圖片：<https://hkroad.fandom.com/wiki/紅磡繞道>

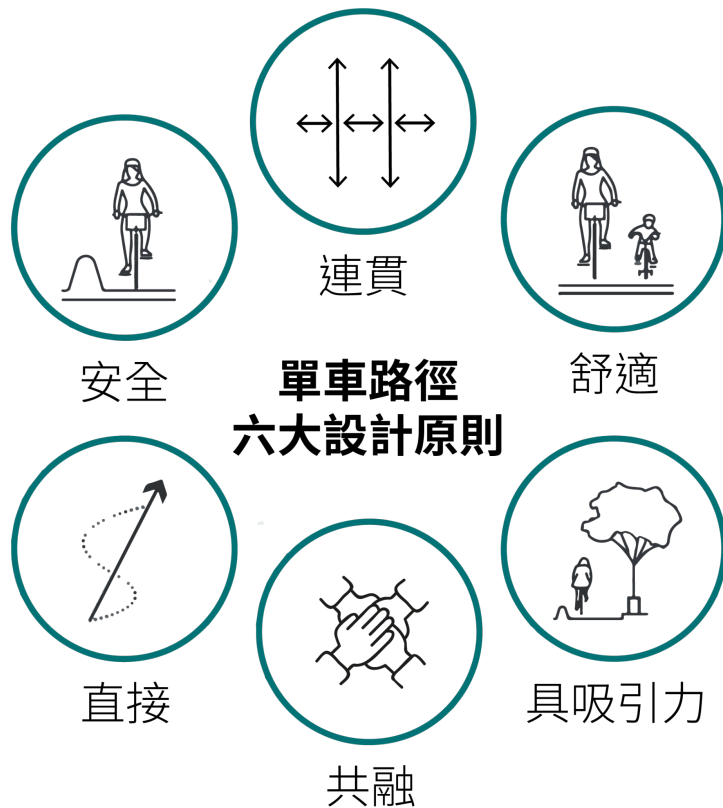


概念單車通道路線圖

## 上述建議均貫徹 單車友善的設計原則

各個元素相互影響、同等重要，  
共同代表單車出行設施的基本要求。

從單車使用者角度理解和改進單車通道設計，  
在其需要與安全之間作出妥善平衡，  
才能真正減少意外風險。



# 設立陸上交通博物館—— 彰顯地區歷史及善用旅遊資源

---

## 設立陸上交通展覽館——彰顯地區歷史及善用旅遊資源

- 紅磡站一帶展現各種運作多年的交通基建，亦有例如紅磡貨場、國際郵件中心、城際直通車等已終止的服務和設施，極具歷史意義，值得在原址綜合介紹和展示。
- 交通與生活息息相關，印象深入民心，更成為流行文化多年的常客和載體。歌影視文化一直將其文化價值帶出世界，中外聞名。
- 「站見」鐵路展已經為此奠定基礎，盼望持續及發揚，引入更多不同元素，一站式展示各樣與香港陸上交通發展有關的內容，提升旅遊及文化價值，展現地區特色。

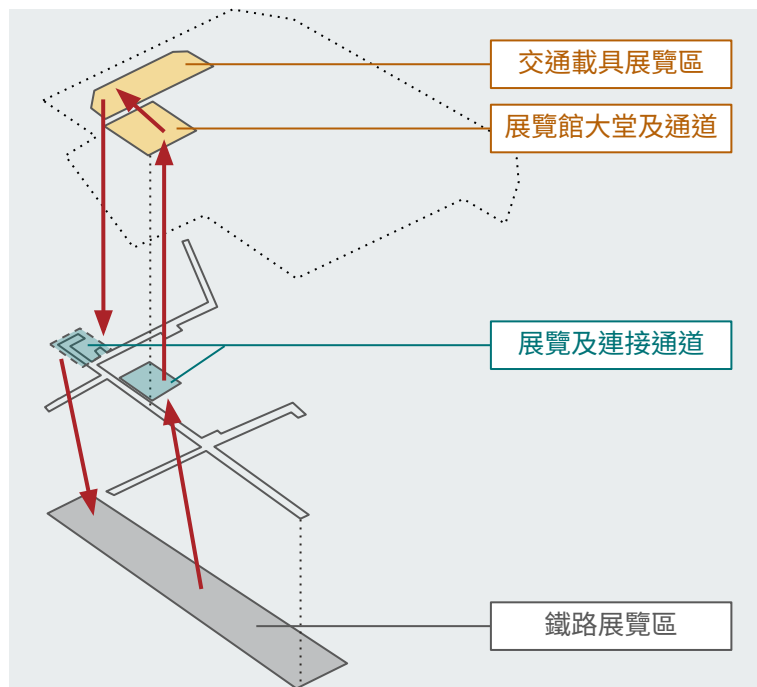


「站見」鐵路展

圖片：[https://media.zenfs.com/ko/am730\\_578/475f54385b5aba68a0deac87782f1891](https://media.zenfs.com/ko/am730_578/475f54385b5aba68a0deac87782f1891)

## 9. 善用平台各層，設立多層展覽及活動空間

- 建議改造現有空間，互相連接，組成陸上交通展覽館：
  - **C 層 / U2 層 / 3 樓**：展覽館大堂、  
現時巴士總站加設天幕，改為交通載具展覽區
  - **2 樓**：加入更多室內通道，改為展覽及連接通道
  - **G 樓**：鐵路展覽區
- 應整合及改動紅磡站 A2、A3 甚至 B2 出口，配合展覽館佈局設計。
- 展覽館主題除包括巴士及鐵路外，亦應包括其他交通工具、道路及街道設計沿革、交通安全、人本及綠色交通願景等多方面主題，突顯歷史及城市特色。
- 建議政府主導並決定最佳管理機構及模式，由政府部門或公營／法定機構營運均可。



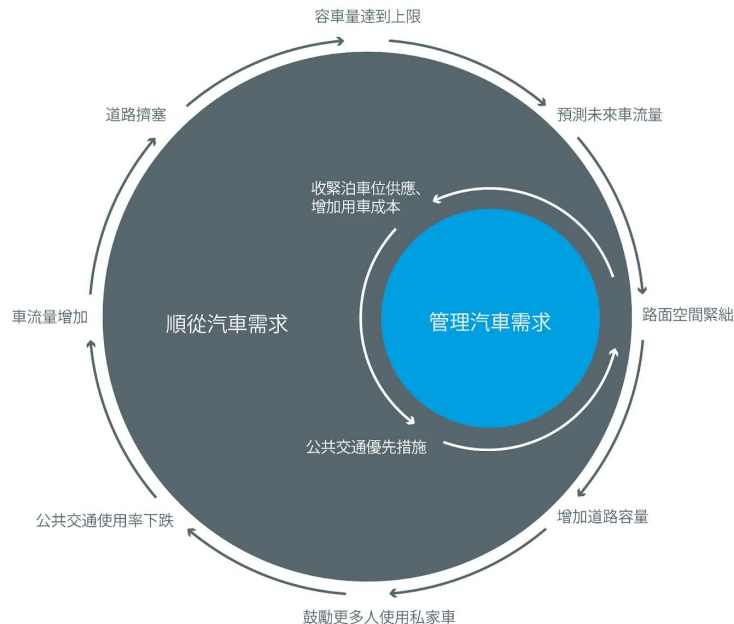
分層立體圖

# 「輕汽車」(Car-lite)的發展項目規劃—— 讓城市繼續宜居

---

## 「輕汽車」(Car-lite) 的發展項目規劃——讓城市繼續宜居

- 為實踐可持續發展願景，我們建議當局採取「輕汽車」(Car-lite) 項目發展模式，避免提高私家車使用量。
- 透過多管齊下的規劃，可減少市民的擁車及駕車意欲，並且增加公共交通和活躍出行的吸引力，使步行、單車和公交持續成為絕大部分來往該區的出行首選。

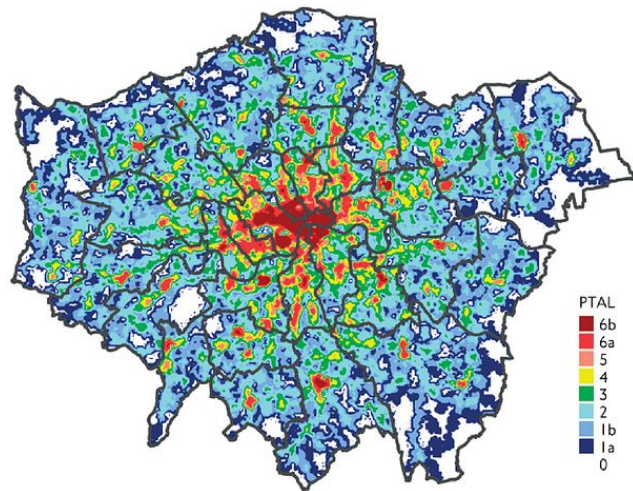


示意圖：汽車需求的惡性 vs 良性循環

Adapted from TUMI (2018), The Vicious Cycle of Predict and Provide

## 10. 收緊新發展項目之泊車位供應

- 當局需要透過收緊發展項目的泊車位供應，以限制供應來減低擁車和駕車誘因，鼓勵可持續出行。
- 因此，我們建議政府應重新收緊《香港規劃標準與準則》中住宅項目的泊車位供應標準，或者透過擬定規劃大綱圖的程序，收緊新住宅、商業和其他發展項目的泊車位供應。
- 泊車位數目的上限，亦應以整體公共交通可達度為基準來決定。若新發展項目的公共交通可達度為高水平，不論住宅及商業樓宇，都不應提供私家車泊車位。但供傷健人士、商用和必要車輛使用的泊位則不應受到影響。
- 當局擬在紅磡站提供的額外泊車位，應以商用車輛為主。同時亦應謹慎安排遊艇設施相關的泊車位數量。



例子：倫敦運輸局為全市釐定「公共交通可達度等級」(PTAL)。根據倫敦政府的現行規劃政策，達到5級以上的新發展項目，都不會提供私家車泊車位。而其他地區的車位供應，亦將因應其PTAL等級而遞減。

# 街道變革

STREET RESET



街道變革 Street Reset



<https://streetresethk.org/>  
[info@streetresethk.org](mailto:info@streetresethk.org)