

討論文件

2021年9月28日

立法會  
發展事務委員會

市區重建局油麻地及旺角地區研究

目的

市區重建局(下稱「市建局」)已完成油麻地及旺角地區研究(下稱「研究」)。本文件旨在向委員簡介研究的結果和建議，以及未來路向。

背景

2. 油麻地及旺角兩區人口稠密，區內舊樓比例甚高，當中不少超出現行規劃標準及法例框架所准許的發展密度限制，為市區更新工作帶來嚴峻挑戰。市建局在2017年5月展開研究，旨在探討如何提升該兩區目前土地使用效益及重建潛力。市建局亦會根據研究結果，尋求更具效益和可持續的方法在區內推動市區更新的工作，並在適當情況下推展至其他地區。

3. 由市建局行政總監出任主席的督導委員會為研究提供指導，督導委員會成員包括政府相關決策局和部門的代表。由市建局編制的油旺地區研究結果和建議摘錄載於**附件**。

4. 研究按不同的發展密度，為市區更新大綱發展概念藍圖(下稱「概念藍圖」)制訂出三個方案，並在該兩區提出五個具市區更新潛力的地區，各具不同規劃主題和發展節點。發展節點將為高層建築項目，成為具規模的地區地標。此外，研究建議新的規劃工具，以加快市區更新的步伐。

## 政府的意見

5. 政府大致歡迎研究所建議的方向。我們會採用概念藍圖其中一個方案，即相比現有分區計劃大綱圖所訂定的限制，增加額外建築樓面面積。該概念藍圖(視乎市建局諮詢結果而可能提出微調)將被採納作規劃願景，為日後逐步改劃相關的分區計劃大綱圖，以及城市規劃委員會考慮市建局或私人市場就發展建議提交的規劃申請時，提供指引。同時，我們支持推行研究中建議的新規劃工具(例如地積比率轉移、整合街區發展及住用和非住用地積比率互換)，以促進該兩區的市區更新，並在適當情況下推展至其他地區，以提高重建項目的商業可行性和吸引私人發展商參與。

## 未來路向

6. 市建局在短期內會就重整計劃和擬議規劃工具的推行模式諮詢不同專業團體及相關持份者的意見。同時，發展局連同相關部門正與市建局密鑼緊鼓，敲定載於**附件**的摘錄中第34段提到的各項實施細節。視乎進一步評估(如有需要)，市建局期望於2022年公佈指引及展開首批的改劃建議<sup>1</sup>(以適用者為準)。

## 徵詢意見

7. 請委員察悉研究的結果和建議，以及未來路向。

## 發展局

2021年9月

---

<sup>1</sup> 在合適的情況下，市建局會就個別發展及項目的實施，進行進一步的詳細評估。

# 油麻地及旺角地區研究 結果及建議摘要

## 文件用途

本文件概述由市區重建局(市建局)委托進行的「油麻地及旺角地區研究」(研究)的結果及建議，並簡述未來路向。

## 研究目的

2. 研究涵蓋油麻地及旺角(油旺)地區，面積約二百一十二公頃(地圖見**附錄 A**)。研究透過以地區為本的市區更新方法，主要目標是為重整和重塑舊區制定發展藍圖，以提高土地使用效益，增加重建潛力。為鼓勵市場參與，研究制定可由市建局及私營機構共同參與的全新市區更新策略，當中亦包括政策框架及實施機制，以在油旺地區及其他地區(如合適的話)應用。

## 研究結果

3. 研究共分為三個部分。第一部分是基準和數據分析<sup>1</sup>；第二部分是特定課題的研究，包括實施機制；第三部分是制訂市區更新大綱發展概念藍圖(概念藍圖) 及建議。研究流程可參考**附錄 B** 的簡化圖。

---

<sup>1</sup> 全面性的基準分析包括研究範圍的實況(例如樓齡和樓宇設施狀況、樓宇密度、環境及基建容量)、各項城市議題、現行規劃和實施機制，市區更新和重整機遇，以及油尖旺區議會過去五年曾表達的關注。

## 人口密度高，空間密集

4. 研究範圍內的人口及其密度是全港十八區當中最高的(平均每1000平方米約180人，是全港平均水平的六倍)，人均居住面積只有18.7平方米(全港中位數為21.4平方米)。道路佔土地面積40%以上。研究範圍內普遍缺乏泊車設施，內街違例泊車問題嚴重。區內交通網絡繁忙，三十四個主要路口中有四個已超過剩餘交通容量，另有六個已接近容量飽和點。此外，與現行規劃標準相比，公共休憩用地嚴重不足(欠19公頃)。

## 城市老化，重建步伐緩慢

5. 在研究範圍內的3350幢現有樓宇中，約65%的樓齡超過五十年。其中47%的樓宇狀況為「欠佳」、「失修」和「明顯失修」；37%為「三無」大廈<sup>2</sup>。至2047年，大約80%的樓宇樓齡將超過70年。預計新建住宅單位的數量將遠遠落後於現有樓宇的大規模老化。

6. 研究範圍的重建步伐緩慢。在過去二十年，當局只簽發了53份(住宅及綜合用途建築物)入伙紙。剩餘建築樓面面積<sup>3</sup>約為7%，分散在研究範圍內較小的地塊。超過800幢樓宇無重建潛力或其重建潛力為負數<sup>4</sup>。

---

<sup>2</sup> 「三無」大廈是指沒有業主立案法團，或任何形式的居民組織，或沒有聘請物業管理公司管理的樓宇。

<sup>3</sup> 剩餘總樓面面積或地積比率是指分區計劃大綱圖(或《建築(規劃)規例》，兩者以較低者為準)所准許的最高總樓面面積／地積比率，與現有建築物的容積之差別。

<sup>4</sup> 此包括約400幢樓宇的地積比率已超過分區計劃大綱圖或《建築(規劃)規例》許可的水平，以及約400幢樓宇的地積比率與分區計劃大綱圖許可的水平相約。

## 概念藍圖

7. 研究的規劃願景是「重塑油旺成為一個宜居、可持續、多元化及具活力的都市核心圈，並加強其作為代表本港潮流文化和傳承特色的地區」。整個研究區分為五個「市區更新潛力地區」，各有下列「地方營造」主題：

### 旺角 - 「動力商貿區」

- (a) 旺角東：增強旺角東獨特的商業活力和特色，成為「步行娛樂和購物目的地」。
- (b) 旺角西：透過強化亞皆老街沿線的商業/零售用途，提升社區的混合土地用途特色，及把旺角東的購物網絡延伸至旺角西，並鞏固向南發展的社區歸屬感，從而創建一個獨特的「休閒商業和混合土地用途社區」。

### 大角咀 - 「綠悠社區」

- (c) 大角咀／太子：逐步淘汰傳統工業用途，推動綜合社區發展和綠化空間，以改善大角咀及太子地區的生活環境，成為「綠悠社區」。

### 油麻地 - 「歷史文化生活區」

- (d) 油麻地北 - 善用區內廣泛的歷史文化資源，進一步豐富區內濃郁的歷史文化特色，打造一個「保育及文化勝地」。
- (e) 油麻地南 - 創造一個獨特的「多功能城市樞紐」，作為西九龍新發展的延伸，提供商業和混合式用途。

8. 研究根據發展密度、設計人口規模和對資源的影響，制定了「正、負、零」三個概念藍圖方案。「正」方案的設定是增長與宜居，重點是促進經濟增長，旨在於基礎設施和規劃容量的限制下增加總樓面面積(較側重非住宅樓面面積)。「負」方案透過進行大規模重組和

減少人口，創建一個宜居城市，此方案需要政府採取更多主導措施。「零」方案處於兩者之間，在維持現行分區計劃大綱圖容許的總樓面面積基礎上，改善宜居環境。設計人口上限設定為現有水平(213 000人)，並介乎 150 000 人(比現有水平少 30%)至 213 000 人。研究採用的主要假設摘要錄於**附錄 C**。

9. 儘管三個概念藍圖的設計人口和發展密度不盡相同，但它們大致採用相同的規劃、設計和地方營造框架，從而在點、線和面方面，形成不同的可擴展網絡或層次結構。研究建議的不同節點和整體土地用途策略(地圖見**附錄 D**)，將配合在第七段所述的地方營造主題。

### **發展節點**

10. 在各「市區更新潛力地區」的主題框架下，研究提出了五個發展節點(地圖見**附錄 E**)。它們均位處策略性位置，交通便利，與港鐵站的距離屬可步行範圍內。發展節點是區內的重點發展，將可帶動四周的市區更新。在規劃發展節點時，研究已充份考慮到現有和建議的基建容量，以及有需要時作出適當的容量提升。發展節點乃佔地較大的建築群，由高密度及高樓層數目的地標組成，是人流匯聚和社會及經濟活動的核心點。另外，發展節點亦提供大量的休憩用地(最少佔可發展用地面積的 30%)、交通樞紐和公眾停車場，以推動「泊車後步行至內街」的概念。

11. 五個發展節點於設計上均各自有獨特主題。建議的面積、密度，以及實際外觀(在某些情況下)會因應所選取的概念藍圖方案而有所不同。五個發展節點如下：

- (a) **旺角東水渠道城市水道**：建議將現時位於花墟徑的水渠改建為水道，供市民消閒康樂之用，並興建大型水道公園、改建界限街遊樂場及於界限街興建新的政府綜合大樓。配合花墟道的活化以及太子道西的唐樓保育，公園將使花墟及其周邊地帶成為該區的樞紐，在旺角煩囂的環境中，提供一個消閒康樂場所。這條水道將會由太子道西延伸至彌敦道，水道兩邊均建有商業(包括高層建築和低層精品商業街)和住宅發展，以進一步促進現有特色主題商業街的活力和協同作用。

- (b) **旺角東亞皆老街商貿／聯繫樞紐**：擬在旺角東的門戶位置建立一個綜合性混合發展，並在該項目入口處，面對亞皆老街位置興建一個大型露天廣場。該發展位於一個匯聚節點，連接兩條具地區特色的商業街(通菜街和花園街)、高架行人天橋(旺角道天橋系統)，以及旺角東和旺角港鐵站，可促進行人連繫及增加易行度。
- (c) **旺角西旺角街市更新活化**：位於旺角西的門戶位置，鄰近朗豪坊的旺角街市將成為一個供市民及遊客匯聚的新景點。研究建議透過在一個特色市集大堂內整合周邊的小販攤檔，重現「街」的氛圍，並加入餐飲和零售，構成一個休閒和社區地標，體現地區文化和特色。平台的頂部將提供一個呈波浪形的大型休憩用地(1.8 公頃)，以及住宅和商業的混合發展。市集大堂的設計將體現「園中市集」的氛圍，把這個舊區打造成一個新的休閒和社區地標及旅遊勝地。
- (d) **油麻地北油麻地果欄**：建議把擁有豐富歷史、文化及建築價值的油麻地果欄活化成為一個具特色的旅遊景點，同時保育其特別價值。果欄毗鄰巧翔街的一幅用地將興建一幢多層的商業大廈，其基座用作水果批發市場，以重置現時果欄的批發作業。現時果欄的建築群則將保留作水果零售和其他與旅遊相關的用途，在果欄以南的土地則用作興建新的精品酒店、休憩空間和藝術及文化用途。
- (e) **油麻地南西九龍門戶綜合發展**：節點位處西九龍站及柯士甸站旁，並為多條鐵路的匯聚，研究建議提供高端甲級寫字樓、零售商業、酒店、文化藝術及住宅等混合用途。節點將提供一系列大型及具吸引力的休憩用地、配合公共交通交匯處和便捷的行人通道，該處將發展成為受歡迎的匯聚點。這項新地標發展項目將是西九龍和尖沙咀的延伸。

## 整合街區發展

12. 研究範圍內的道路佈局屬於網格狀的形式，道路空間比例相對較高(40%)。研究提出合理化整合道路網絡，封閉多餘的道路，以提供更多行人路及休憩用地。建議透過「整合街區」的措施將小型街區整合成為較大和較完整的發展地盤，可提供資助房屋及其他私人住宅/混合用途發展。整合街區發展位處擬議發展節點以外，建議的地點可參閱附錄 F。

13. 整合街區內的發展項目可以綜合形式推行，或分成較細型的地盤作整全發展。研究建議在計算總樓面面積時，將封閉道路面積計算在內，以鼓勵私人參與市區重建。簡而言之，整合街道區這個概念預計將取得以下成果：

- (a) 避免零碎的發展，從而有效重整市區結構；
- (b) 減少道路空間，以更有效利用土地，同時維持網格式街區的格局，以改善空氣流通，增加休憩用地和行人通道；及
- (c) 把封閉道路的樓面面積計算在總樓面面積內，以增加重建潛力。

14. 整合街道的選址主要是基於封閉道路及市區老化的考慮。整體交通及運輸網絡並不會受到影響。街道整合所產生的休憩用地約為 5.44 公頃。

## 其他特色規劃／社區發展地區

15. 除了發展節點及整合街區發展外，研究亦確立了幾個規模較小但具特色的特別地區（見附錄 G），進行發展或活化，以增加油旺地區的多樣性。較具代表性的地區如下：



- (a) **大角咀活動節點**: 研究建議將現時晏架街污水泵房遷移並進行升級工程，並將其現址與新九龍廣場及鄰近地區的老化樓宇合併，構建成一個更大型的混合式發展，作為鄰近社區的社區/商業核心。此活動節點只在概念藍圖「正」方案中建議。
- (b) **旺角「青年文化點」**: 規劃方案建議將市建局的上海街618活化項目附近的樓宇重建成青年文化點，以產生協同效應。方案建議提供混合式功能包括共用工作空間及青年「共居」空間，及一系列適合年輕人的文化藝術和表演場地。
- (c) **油麻地文化帶/ 多層社區活動中心**: 建議重整沿甘肅街一帶的政府用地，以榕樹頭(天后廟)為中心，組成一個「文化帶」。在油麻地多層停車場現址，興建一棟具建築特色的地標式發展，作為社區活動中心，以重置周邊社區設施包括一個新「玉器市場大堂」、熟食小販市場、政府合署、社區會堂等，並建立一個休憩空間系統，與鄰近的廟街夜市、歷史建築物及整合街區互相配合。
- (d) **歷史文化建築群**: 研究識別了具歷史價值或建築特色的建築物，並建議仿效銅鑼灣的白沙道，將熙龍里一帶打造成一個富地方特色低密度小區，提供混合用途。研究同時建議以文物徑將這些歷史建築連接鄰近的油麻地果欄活化項目，形成一個特色歷史文化旅遊景點。
- (e) **富地區特色商業街**: 現時的花墟道、通菜街、花園街及廟街是油旺地區的獨有特色。為了配合發展及特色演變的需要，研究提出了規劃和設計指引，其中包括擴闊行人路、規範商業標誌牌、部分時間設立行人專用街道及更改相連土地的使用地帶作混合用途，以增加未來商業發展的彈性，及加強商業街的活力。

## 其他主要建議

16. 研究建議在適當地點可將現行住宅用地更改為「其他指定用途」註明「混合用途」地帶<sup>5</sup>，以增加未來發展面對市場改變的彈性，並藉此提升重建潛力。另外，為加強合適地區的商業功能，研究建議可提高彌敦道商業帶的地積比率，並更改亞皆老街、佐敦道及特色主題商業街的土地用途為「商業」或「其他指定用途」註明「混合用途」地帶，以鼓勵重建。

## 休憩空間

17. 通過興建新的市區公園或擴建現有公園、以及在發展節點(至少30%的發展面積)和其他指定的重建地點內提供綜合的休憩空間、封閉特定的道路或加入建築物後退以興建休憩空間走廊及翻新現有公園，以構建一個全面及加入互相連接的休憩空間網絡。在概念藍圖「正」和「零」的方案中，規劃中的休憩空間為人均 2.5 平方米，而概念藍圖「負」的規劃休憩空間為人均 3.5 平方米，概念藍圖「正」、「零」和「負」整體的休憩空間分別為 48 公頃、43 公頃和 45 公頃。主要組成部分(建議載於**附錄 H**)包括：

- (a) 城市水道及「綠廊<sup>6</sup>」將成為區內兩個主要的公共休憩空間節點，形成一個重要的跨區公共休憩空間「南北軸帶」；

---

<sup>5</sup> 根據城市規劃委員會規劃指引編號 42，「其他指定用途」註明「混合用途」地帶的規劃意向，主要是把各種非工業性質的土地用途作混合發展。地帶內的發展力求靈活，容許在縱向樓宇或橫向空間內發展／重建／改建作住用或其他用途，或同時作多種相協調的土地用途，包括商業、住宅、教育、文化、康樂和娛樂用途，以配合不斷轉變的市場需要。

<sup>6</sup> 建議中的「城市水道」涉及重新開啟水渠道至花墟道之水渠並整合兩旁的園景設計；而建議中的「綠廊」則沿渡船街設立，並聯同重塑後之櫻桃街公園成為西九龍至大角咀之間的主要綠化幹道。

- (b) 各個具獨特主題的特色休憩空間，例如水道公園、城市中心公園、微型公園系統<sup>7</sup>、歷史文化公園以及結合於發展節點內的公共休憩空間，將成為沿「軸帶」上的主要景點；
- (c) 六條東西方走向的綠色走廊和線狀公園將更進一步貫通區內的地區公園、微型公園系統，以及區內的主要富地區特色商業街，使地區更富活力及連接性；
- (d) 建議將窩打老道及登打士街一帶的建築物後退，把這些主要道路打造成綠色林蔭大道；及
- (e) 擬議「綠廊」將連接中九龍幹線的行人設施和西九龍總站的景觀平台，構成一個全面的高架行人網絡，貫通西九龍至大角咀及旺角。

## 政府、機構或社區用途

18. 根據《香港規劃標準與準則》及相關政府部門提供的要求，在所有已規劃的重建地盤內提供足夠的政府、機構或社區用途設施，特別是長者設施。所有受影響的設施亦會適當地重置。

## 資助房屋

19. 目前，研究範圍內只有一小部分公營房屋。市建局會在整合街區發展範圍內尋找合適的地盤，以「港人首次置業」的形式，興建資助房屋。這些選址均有便利的公共交通，並鄰近政府、機構或社區用途設施。實際的供應數量將按資源情況、技術可行性和政府政策而定。

---

<sup>7</sup> 「微型公園系統」透過改善在旺角西內的多個細小及零散的休憩空間，並與在未來新發展的公園融合，構建一個新的休憩空間系統。這個設計方案利用統一設計風格、色彩或其他創新元素等手法翻新現有公園，並為公園安排相連貫的功能和主題，目的是在密集的市區環境中促進公園設施的兼容，跨代共融及功能靈活性。

## 交通和易行度(建議載於附錄 I)

20. 研究提出以下建議，以解決交通和易行度問題：

- (a) **道路網絡：**建議改動道路網絡，包括封閉道路和將部分富地區特色商業街更改為全時間/部份時間的行人專用區。這些建議（約佔地區性道路 20%）將有效減少車輛進入該區，提升油旺區的易行度。
- (b) **泊車後步行至內街：**在發展節點或較大的重建發展地盤內提供大型的地底公共停車設施(附錄 J)，鼓勵訪客或住客泊車後沿建議的整全行人網絡步行至內街。研究提出的智慧出行建議，例如自動泊車系統，亦能提升土地使用效益。
- (c) **易行度策略：**為了進一步加強區內的易行度，方案建議措施包括：擴闊行人道、建築物後退、翻新部分後巷、建議新的行人隧道、高架行人道，內部公共行人通道及劃定行人專用區。結合行人步道和休憩空間，作為公共空間的重要一環及組成一個完善的易行網絡。

## 城市設計/「地方營造」與智慧城市建議

21. 為改善城市景觀，研究亦提出以下建議：

- (a) 維持網格狀的街區格局，以反映其歷史文化價值及保留其相關效益（例如封閉道路後作為休憩空間、空氣流通走廊或非建築用地）。
- (b) 在策略性位置設發展節點及新建築地標。這些建議的建築設計將體現一個錯落有致和嶄新的城市天際線。引入不同的高度帶，由低層建築物至位於發展節點的高層建築（建議載於

附錄 K)。較高的建築物高度可提供更多在地面及不同樓層的休憩空間，供市民享用。

- (c) 保留重要視覺走廊，加上新增的休憩空間，以作視覺緩衝，同時促進空氣流通及滲透。(建議載於附錄 L)
- (d) 以一個明確的休憩空間網絡，作為都市設計倡議的重要元素。透過清晰的等級和加強相互的聯繫，構建一個完整的公共空間系統和達致「地方營造」的成效，並增加區內休憩和綠化空間，以供市民享用。
- (e) 倡議一些可較快推行的城市優化建議，包括翻新部分後巷、行人設施及天橋底的空間。連同翻新和提升旺角西一系列零碎和小型公園的設計，成為嶄新的「微型公園系統」。另外，推廣及優化「油麻地歷史文物徑」，連接不同特色地點亦可在短時間內帶來效益和達致「地方營造」效果。
- (f) 在可行情況下採用智慧城市的措施，包括提升基建容量、流動性、整體環境及樓宇設計，以體現可持續、環保和具抗禦力的城市發展及提升整體生活質素。

## 市建局五大業務考慮

22. 研究同時探討透過重建發展、樓宇復修／改造重設、文物保育、舊區活化五大業務策略，處理舊區內不同的問題。在選取重建項目時，亦探討在周邊範圍推行其他措施的機會，以使同一地區的五大業務策略可整體發展。

## 全面落實後帶來的公眾利益

23. 概念藍圖三個方案長遠有助解決研究範圍內市區老化的問題。全面實施概念藍圖後，可優化研究範圍的發展潛力，並可帶來以下公眾利益(具體情況視乎所採用的概念藍圖而定):

- (a) 將人均居住面積由 18 平方米增至 22 平方米至 26 平方米;
- (b) 將休憩用地供應由目前欠缺 19 公頃增至擁有三公頃至八公頃的盈餘;
- (c) 提供更多資助房屋(以「港人首次置業」形式)及政府，機構或社區設施;
- (d) 帶來有形和無形的經濟利益;
- (e) 透過創造新的發展節點增加就業機會;
- (f) 減少 21%至 22%的道路空間以提升環境質素及易行度;
- (g) 改善交通狀況和易行度; 及
- (h) 提倡「泊車後步行至內街」的概念、智慧城市建議，綠色建築及滲透性的設計，以提升環境質素及宜居性。

## 建議規劃工具

24. 根據基準分析及研究的結果顯示，現有的市區更新模式在嚴重市區老化的高密度地區內，欠缺可持續性和財務可行性。為了加快市區更新的步伐，我們必須引入新的規劃工具，以提高財務可行性和吸引私人市場參與。以下各段列出已採納政府初步意見而提出的規劃工具。

## 地積比率轉移

25. 地積比率轉移一般是指將因受規劃限制的土地(稱為「送出地盤<sup>8</sup>」)的發展權<sup>9</sup>，或重建潛力非常有限的土地的發展權，轉至給擬議增長的地盤或增加密度的地盤(稱為「接收地盤」)。在研究範圍內，有超過 400 幢樓宇的現有地積比率與分區計劃大綱圖及/或《建築物(規劃)規例》所規定的最高許可水平相若，以及有 400 幢樓宇的地積比率已超過其上限。在現有機制下，在原址重建這些建築物在財政上並不吸引或不可行。地積比率轉移可容許將「送出地盤」的建築樓面面積轉移到「接收地盤」，增加重建潛力和有利市區重整。

26. 具體而言，這項構思是在概念藍圖中識別「送出地盤」和「接收地盤」。位於策略性位置的大型重建地盤會被列為「接收地盤」(例如發展節點及活動節點)，並會增加其規劃價值。而「送出地盤」一般將被降低規劃價值，擬改建為公共休憩空間、保育舊建築、特殊設計區或政府、社區或機構設施(較少數情況)。以「連繫地盤」的方式公佈「送出地盤」和「接收地盤」，預計可鼓勵擁有一套這些地段的業主提出重建方案，落實規劃願景。換句話說，擁有將被降低規劃價值的「送出地盤」的業主，可考慮涉及增加規劃價值的「接收地盤」的重建計劃。在概念藍圖「正」方案中，發展節點和活動節點的發展參數已包括「送出地盤」的剩餘建築樓面面積。牽涉「送出地盤」和「接收地盤」的改劃建議，須獲得城市規劃委員會(城規會)的許可。

---

<sup>8</sup> 在概念藍圖的框架下，「送出地盤」將包括被減低規劃價值的用地，例如公共休憩空間、「政府、機構或社區」用地、指定用作保育用途的建築物、區內分散的小型及夾在新或體積龐大的建築物之間的地盤、建築物總樓面面積超出分區計劃大綱圖許可水平的建築物，以及受規劃限制減少地積比率的地盤。

<sup>9</sup> 發展權指在分區計劃大綱圖下最高的容許地積比率／建築面積，並假設若有地契下的發展限制，能作適當的更改。

27. 為提升市場靈活性和釋放更多重建潛力，符合既定先決準則的非指定地盤亦可被列作「送出地盤」和「接收地盤」。「送出地盤」的先決準則可包括分散和小型地盤、地積比率已超過分區計劃大綱圖及《建築物(規劃)規例》的樓宇、面積和樓齡等，詳情有待另作研究。「接收地盤」的先決準則可包括位處鄰近交通節點的策略性地點。這些「送出地盤」的建築樓面面積最終可否轉至給「接收地盤」，將視乎向城規會提交的規劃申請。

28. 研究建議根據概念藍圖，在法定的分區計劃大綱圖上列明「接收地盤」和「送出地盤」，為市場提供確定性，並避免規劃意向以外的發展。政府現時傾向在市建局確實指定地盤的建議後，以行政方式或《城市規劃委員會指引》公佈「送出地盤」和「接收地盤」的選址，以供業界參考。當相關業主提出需要改劃這些選址或提交規劃申請的重建建議時，政府會為選取的「接收地盤」和「送出地盤」進行修訂分區計劃大綱圖。上述做法可提供更大的靈活性，配合項目倡議者修改建議，並避免虛耗時間和精力。同樣，非指定「接收地盤」和「送出地盤」的準則會列載在《城市規劃委員會指引》或以行政方式列明，作為《城市規劃條例》下所提出的申請的指引。

### **整合街區發展的土地徵集**

29. 根據上文第 12 至 14 段所建議的整合街區概念，每個整合街區將劃分成不同的地塊，而封閉道路所帶來的建築樓面面積將按比例分配給各地塊。研究建議發展商應為有關整合街區日後的市區更新工作提供財務資助，包括封閉道路及興建公眾休憩用地，以作增加地積比率之回饋。在重建過渡期間，該道路將用作行人專用道，並為將於較後期才重建的現有建築物提供通道或緊急車輛通道。在整合街區全面發展時，該道路將會關閉，並發展成為永久的休憩用地。

30. 整合街區的概念可藉法定的分區計劃大綱圖的「綜合發展區」或「其他指定用途」機制推行，並會以規劃綱領為指引，說明建議的規劃、設計、運輸、環境及其他規定。



## **靈活運用規劃和建設機制**

31. 研究提出，只要整體地積比率維持在分區計劃大綱圖容許的限度內，可提高住用及非住用地積比率可互相切換的靈活性。在九龍分區計劃大綱圖上，一般而言，「住宅(甲類)」地帶內，在進行發展及/或重建時，訂明住宅樓宇的最高地積比率定為 7.5 而綜合用途樓宇則為 9.0，或不超過現有樓宇體積，兩者以較高者為準。為增加靈活性及配合市場變化，研究認為可在維持分區計劃大綱圖容許的整體地積比率的限度內，放寬住用地積比率<sup>10</sup>。在推行建議時，會在油旺地區內識別具體的地段，作更詳細的評估。

## **基於特定目標而提供額外地積比率及/或建築物總樓面面積寬免**

32. 研究亦提議屋宇署提供額外樓面面積或建築物總樓面面積寬免(視乎個別個案而定)，以提供誘因鼓勵實現有利市區規劃的特定目標。這些目標可包括提供高於政府規定的額外休憩用地，地盤整合及改善整體環境和提高連接性的良好設計，如行人通道、地下廣場、空中花園和柱廊設計等。

## **技術評估**

33. 研究進行了廣泛的技術評估，包括交通、環境、污水、供水、公用事業設施和基建、景觀和視覺，以及文物等。在宏觀層面上並無不可克服的重大技術問題，惟因應概念藍圖「正」中所建議的提高發展密度，研究範圍內將需要進行一定程度公共和基建工程以提升基建容量，當中包括特定的交通／路口以及污水系統的基建改善工程。在有需要的情況下，市建局或私營機構在實施個別發展和項目時將作進一步詳細評估。

---

<sup>10</sup> 舉例說明，在內街的樓宇非住宅建築樓面面積大部分位於地下，它們往往不能盡用所准許的非住宅地積比率。容許這些樓宇更高的住宅地積比率可提供重建誘因，並增加單位供應量。

## 未來工作

34. 在立法會發展事務委員會討論後，市建局會就建議及擬議規劃工具實施細節，諮詢專業團體及其他有關的持份者，包括區議會、地產建設商會及城規會。根據收到的意見目標市建局將會：

- (a) 與政府當局進一步討論及訂立推行細則，以鼓勵市場積極參與市區更新，其中包括：
  - (i) 公布擬議適宜作地積比轉移的「送出地盤」及「接收地盤」，及非指定地盤的準則(在有需要和合適時)，以作其後向城規會提出的規劃申請的指引；
  - (ii) 準備修訂分區計劃大綱圖，為概念藍圖的主要建議提供法定規劃框架，這些建議包括選取的整合街區和實施住宅及非住宅地積比率靈活運用；及
  - (iii) 考慮提供額外地積比率及／或建築總樓面面積寬免，以鼓勵實現有利市區規劃的特定目標，如提供休憩用地；及
- (b) 根據概念藍圖確立並啟動早期項目；如有需要，市建局就其較大型的重建項目，在設計階段時會進行較詳細的技術評估，並解決遷置等問題。開展項目時，會一如既往，諮詢區議會。有關程序與市建局推展現行的重建項目一樣。

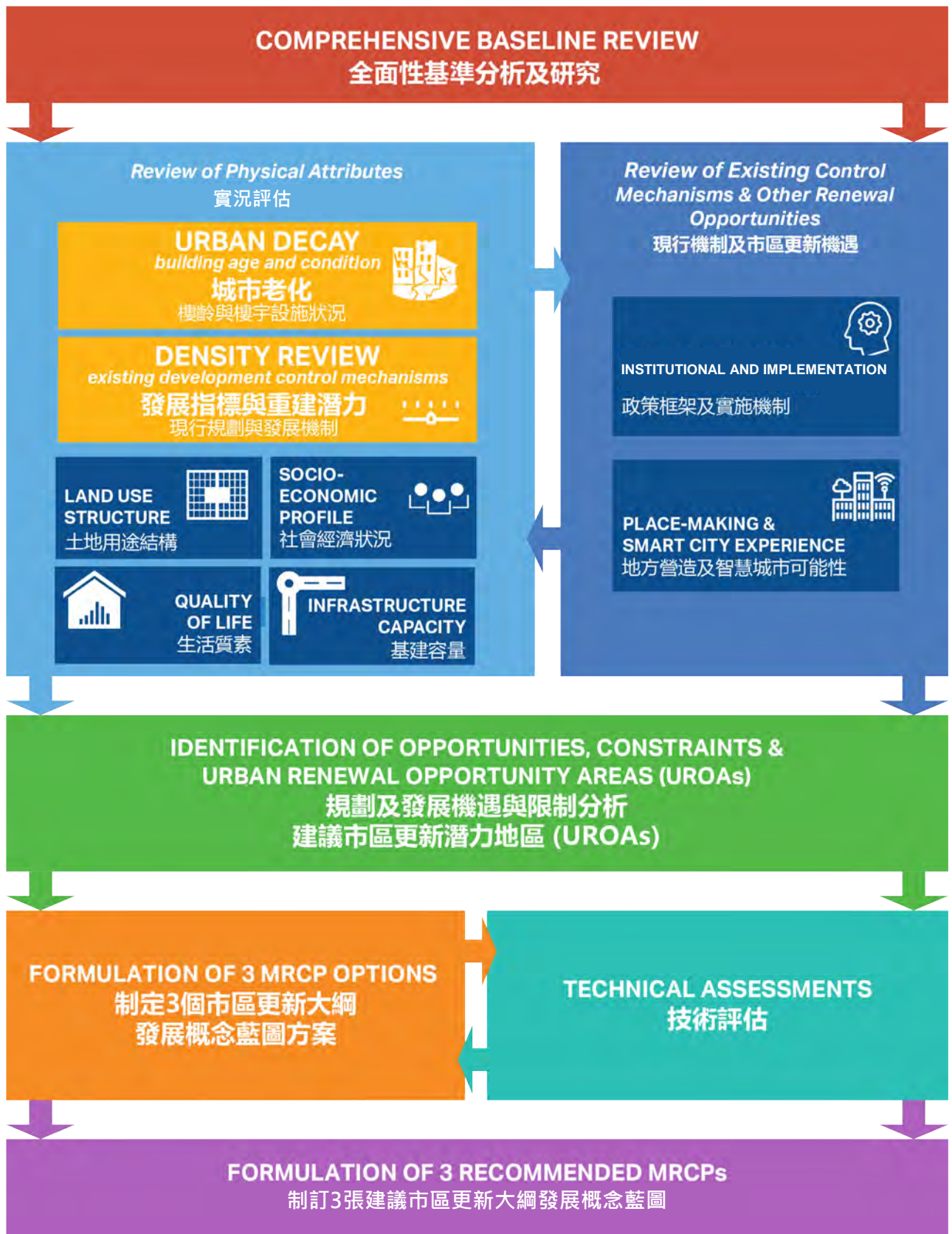
## 總結

35. 市區更新不可能由市建局獨力承擔。要落實概念藍圖，私人市場的參與必不可少。隨著發展潛力的增加和新規劃工具的應用，概念藍圖所帶來的市區規劃重整，將會帶動市場進行更多市區更新工作，為地區帶來經濟效益。作為開端，市建局會在概念藍圖「正」的基礎上展開工作，並視乎資源和土地供應情況，逐步向「零」或「負」方案的最終目標邁進。

36. 研究亦反映了市區重建並不是解決市區更新問題的唯一途徑，一套明確及全面的樓宇復修策略可配合概念藍圖下的規劃重整建議。市建局會繼續運用五大業務的成果以實現各區的規劃願景。

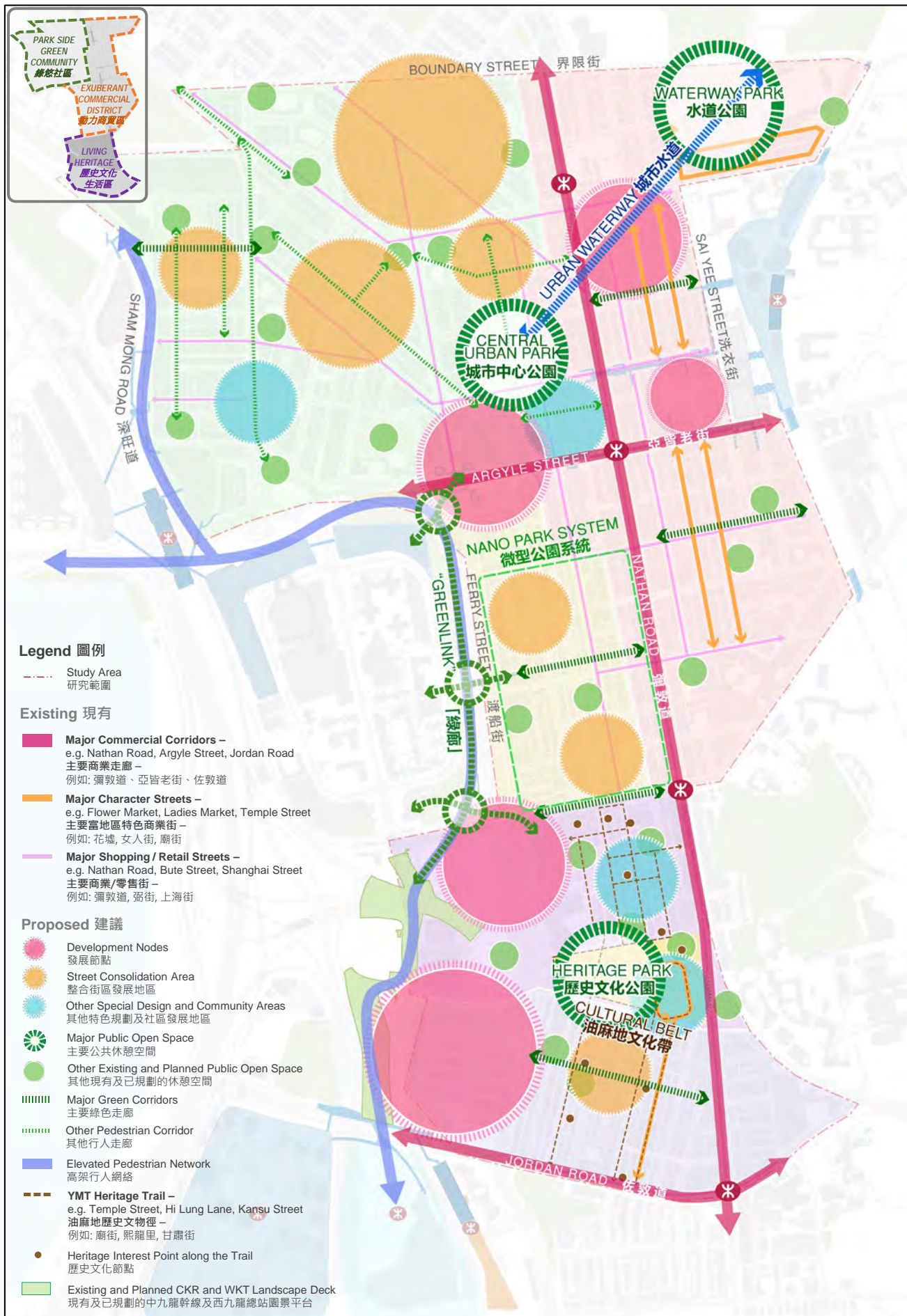
市區重建局  
2021年9月





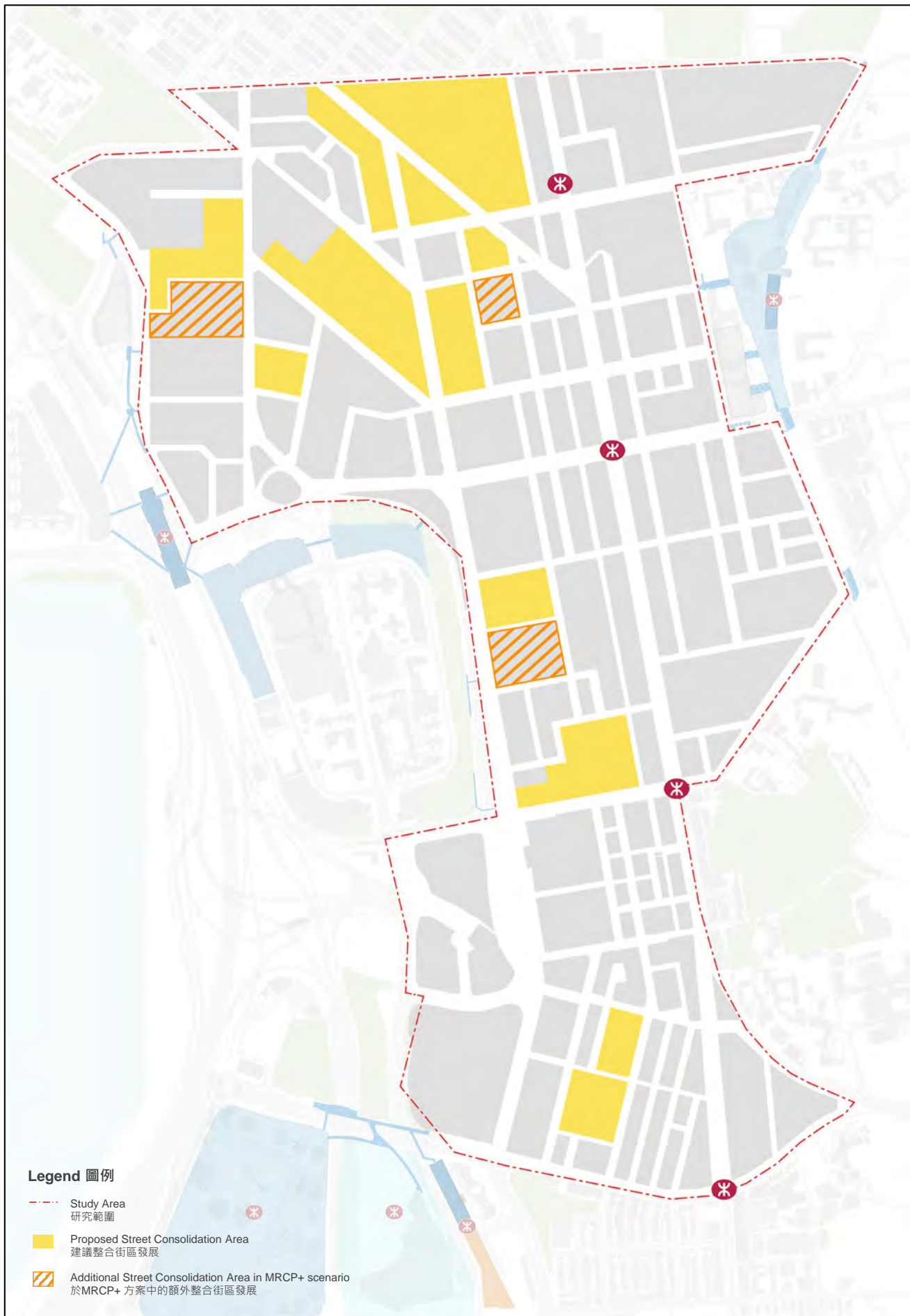
**Key Planning Assumptions of 3 MRCPs**  
 三個市區更新大綱發展概念藍圖方案的主要規劃假設

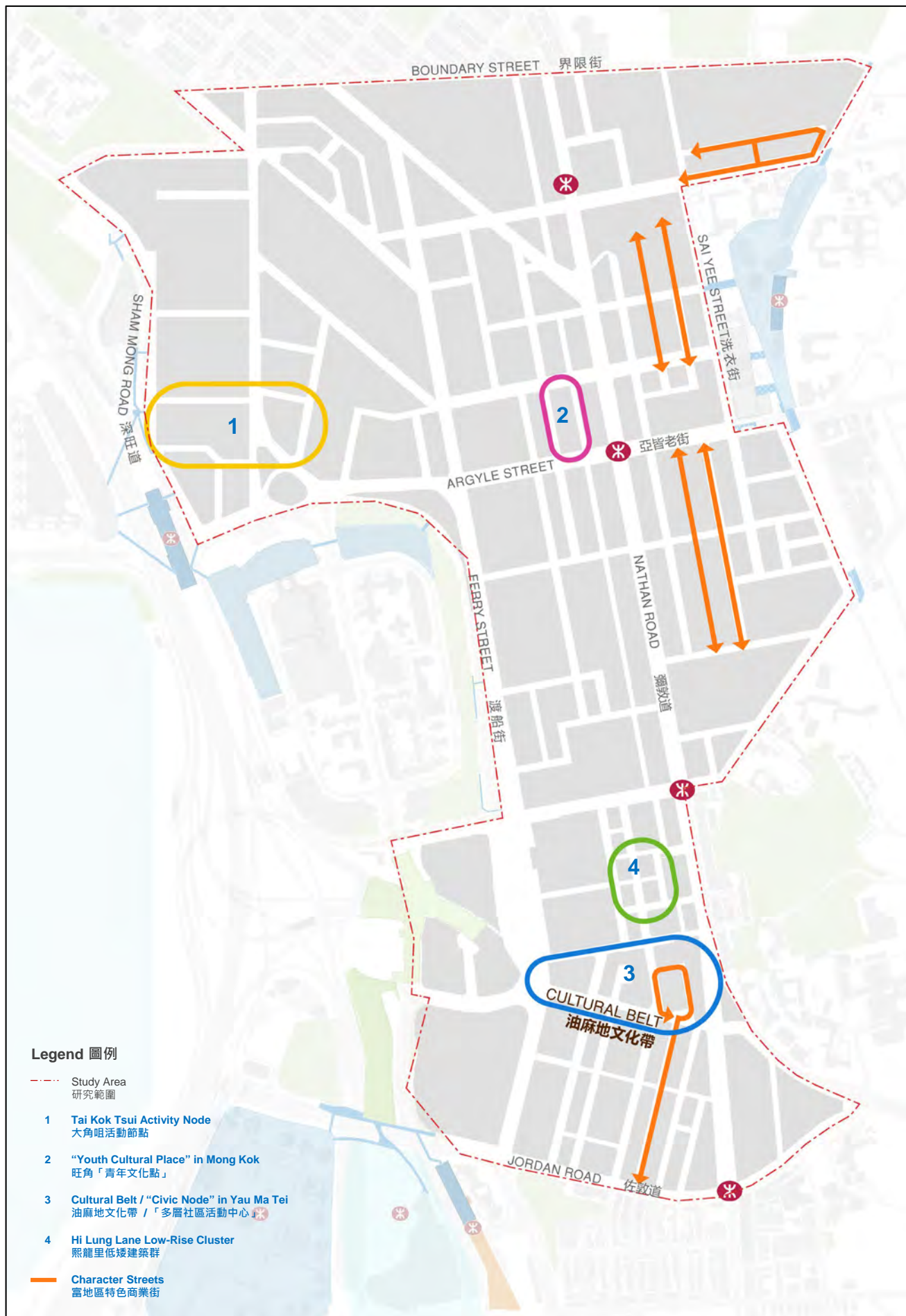
	<b>MRCP+</b>	<b>MRCP-</b>	<b>MRCP 0</b>
<b>Planning Goal</b> 規劃目標	Growth and Livability 增長與宜居	Livability and population thin-out 宜居與減少人口	Livability and moderate population thin-out 宜居與適量減少人口
<b>Development Intensity (Total GFA)</b> 發展密度 (總樓面面積) ( $m^2$ )	Increase Domestic & Non-domestic GFA 增加住宅及非住宅樓面面積 (9.42M)	Overall intensity benchmark existing development level 整體發展密度參照現時研究範圍內的已建樓面面積 (7.0M)	Overall intensity benchmark existing OZP permissible level 整體發展密度參照現行分區計劃大綱圖容許的總樓面面積 (7.4M)
<b>Population</b> 人口規模	Capped at the existing level at 213,000 and ranges from 150,000 (30% decrease) to 213,000 以現有人口規模約213,000作為上限及由約150,000(減少30%)至213,000		
<b>Living Space per Person</b> 人均居住面積	~ 22 $m^2$ to ~ 26 $m^2$ (subject to MRCP scenarios & population size) (根據MRCP方案及人口規模)		
<b>Open Space per Person</b> 人均休憩空間面積	~ 2.5 $m^2$ to ~ 3.5 $m^2$ (to adopt a benchmark above existing HKPSG standard of 2 $m^2$ ) (採納高於現香港規劃標準與準則2 $m^2$ 的標準)		

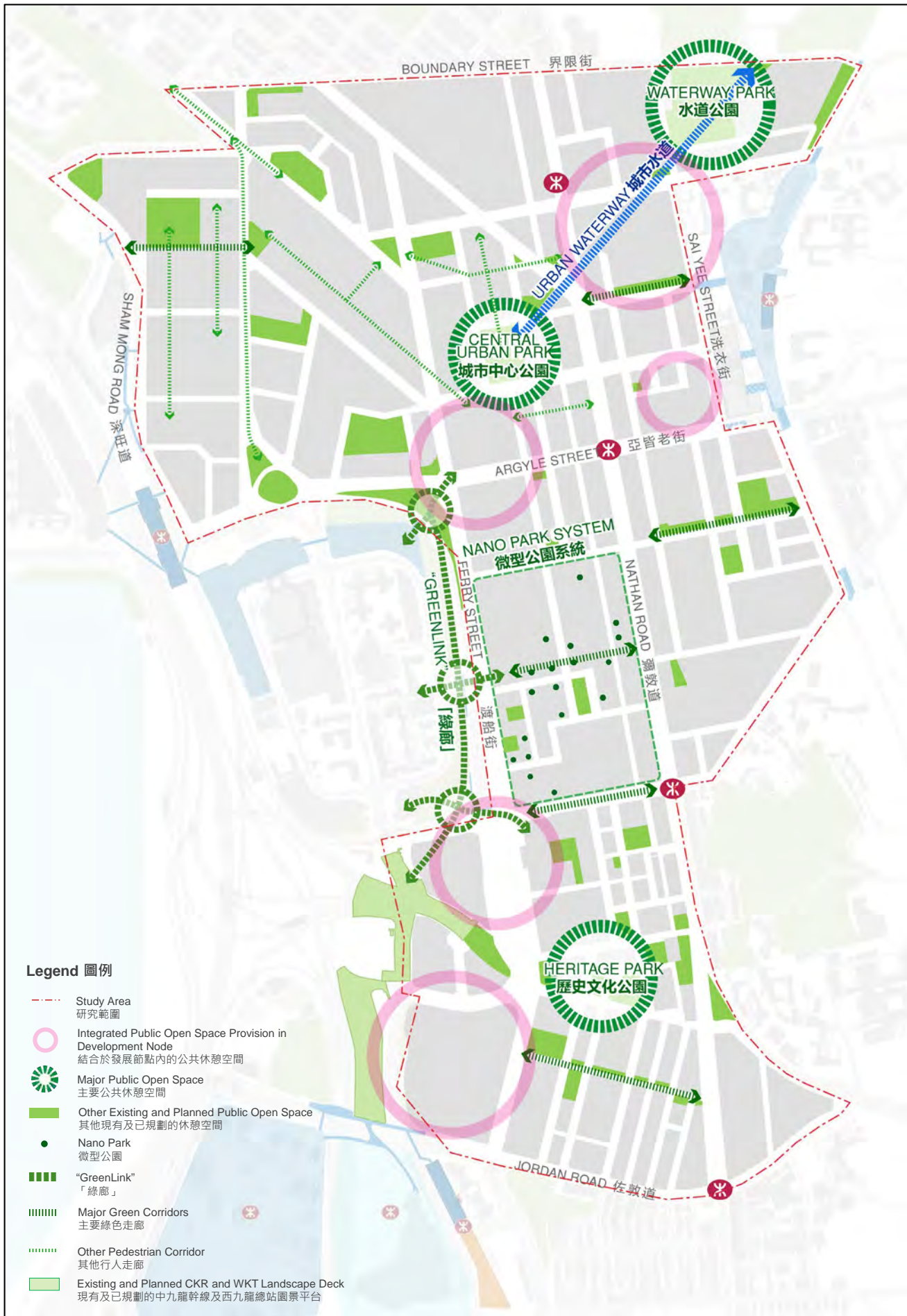












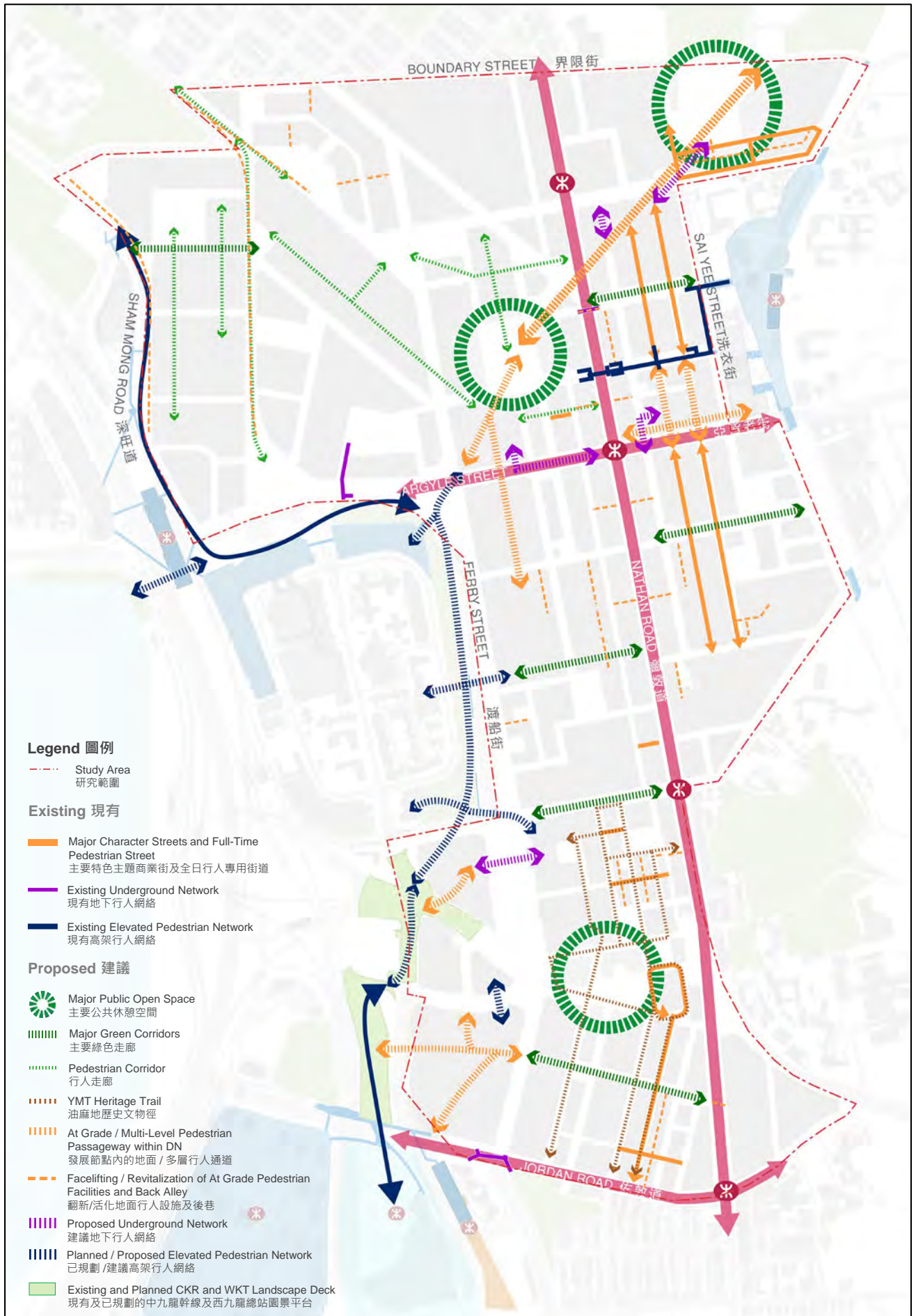
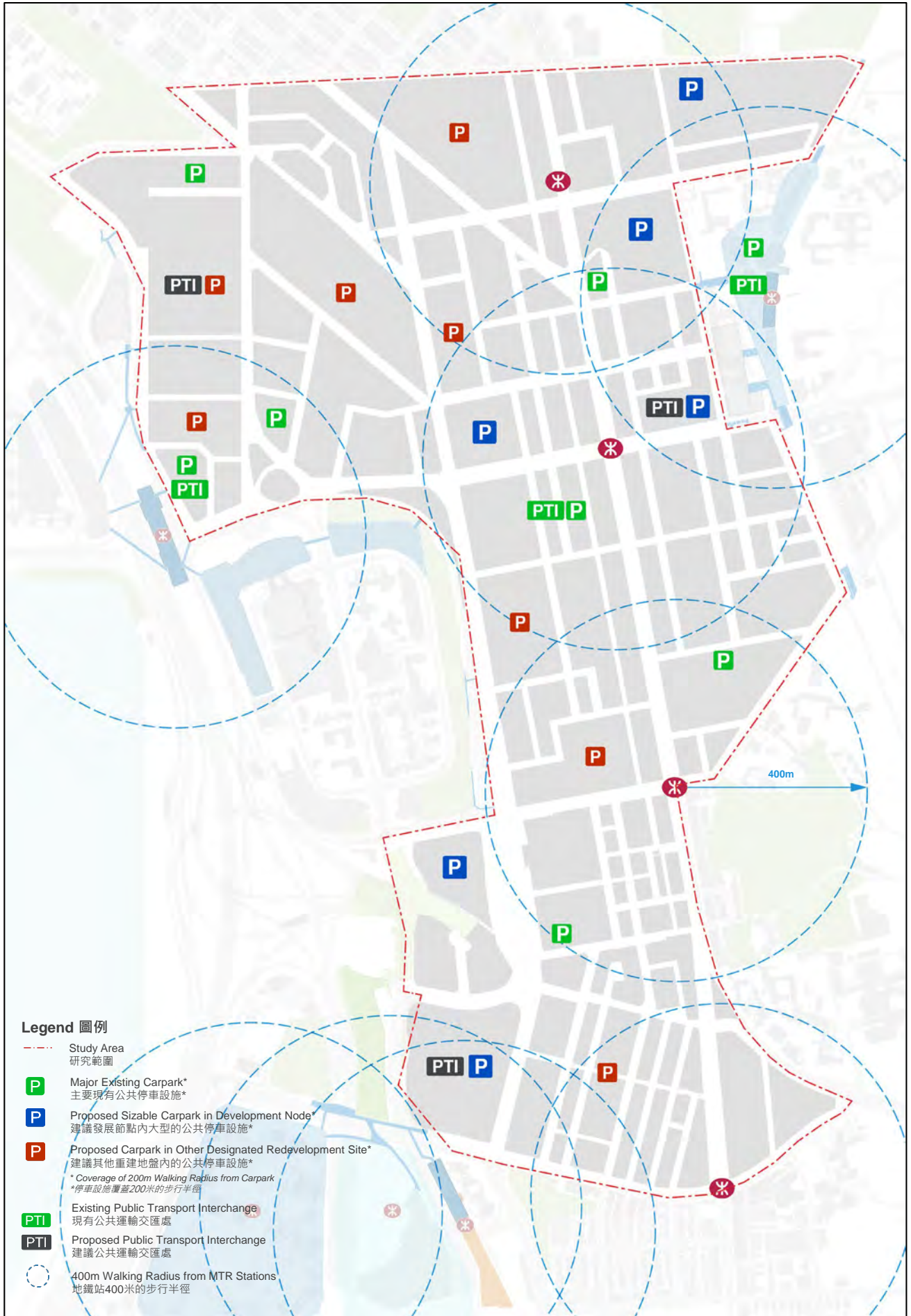
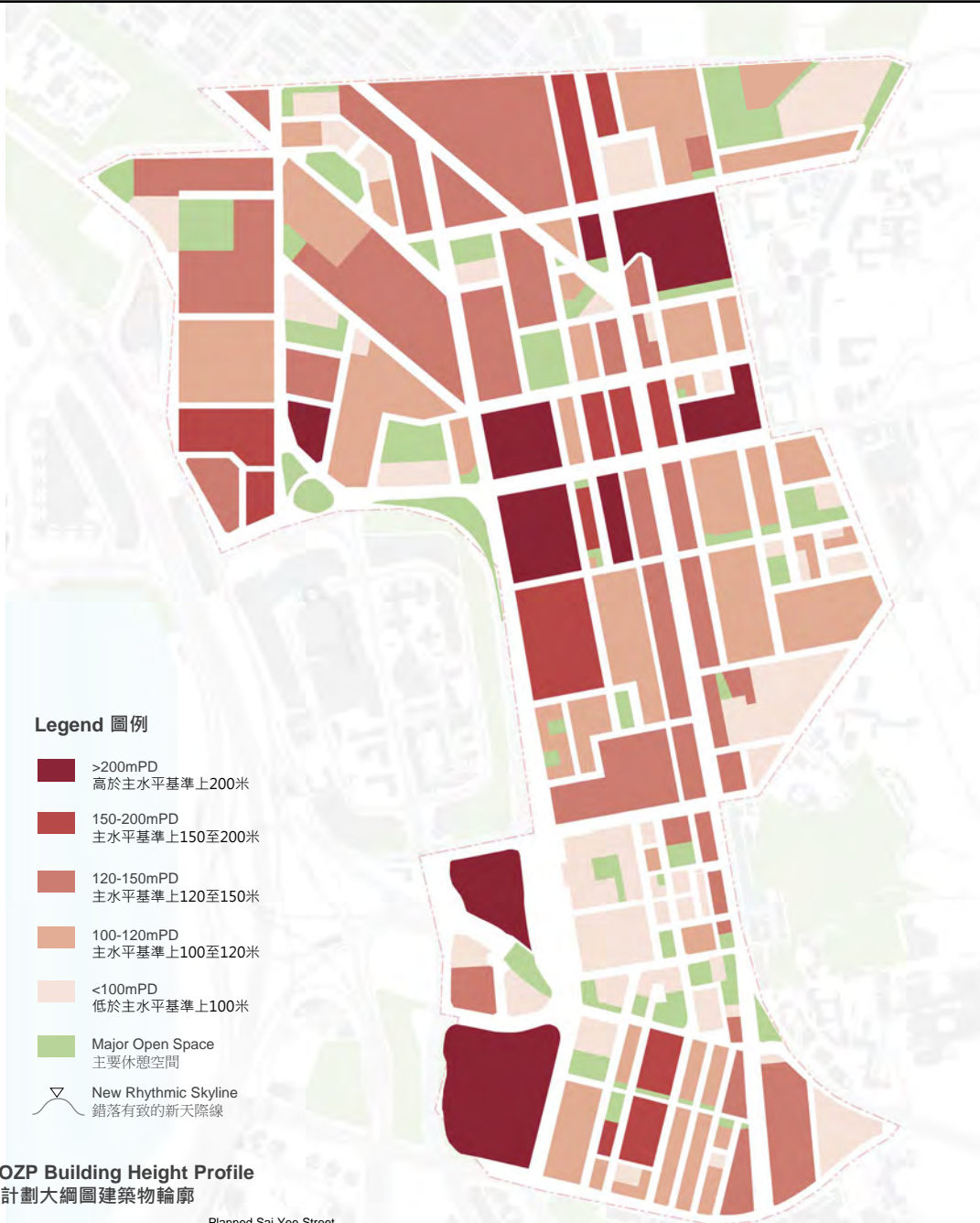


Diagram J “Park n’ Walk” Concept Diagram  
 附錄 J 「泊車後步行至內街」的概念示意圖



**Legend 圖例**

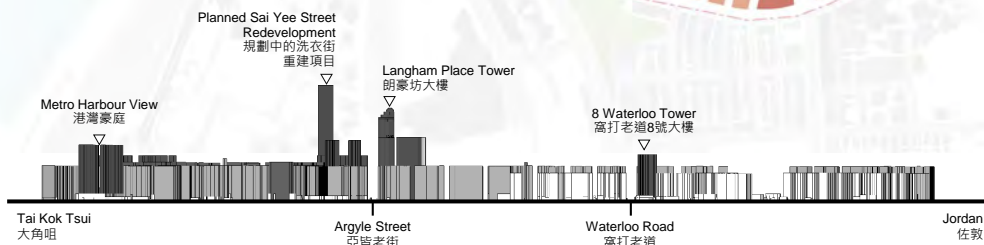
- - - Study Area  
研究範圍
- P Major Existing Carpark\*  
主要現有公共停車設施\*
- P Proposed Sizable Carpark in Development Node\*  
建議發展節點內大型的公共停車設施\*
- P Proposed Carpark in Other Designated Redevelopment Site\*  
建議其他重建地盤內的公共停車設施\*
- \* Coverage of 200m Walking Radius from Carpark  
\* 停車設施覆蓋200米的步行半徑
- PTI Existing Public Transport Interchange  
現有公共運輸交匯處
- PTI Proposed Public Transport Interchange  
建議公共運輸交匯處
- 400m Walking Radius from MTR Stations  
地鐵站400米的步行半徑



**Legend 圖例**

- >200mPD  
高於主水平基準上200米
- 150-200mPD  
主水平基準上150至200米
- 120-150mPD  
主水平基準上120至150米
- 100-120mPD  
主水平基準上100至120米
- <100mPD  
低於主水平基準上100米
- Major Open Space  
主要休憩空間
- New Rhythmic Skyline  
錯落有致的新天際線

**Current OZP Building Height Profile**  
現時分區計劃大綱圖建築物輪廓



**Preliminary Building Height Profile**  
建議建築物輪廓

