

油尖旺區議會

市區重建局「油麻地旺角地區研究」

目的

本文件旨在向油尖旺區議會簡介由市區重建局(下稱「市建局」)委托顧問公司進行的「油麻地及旺角地區研究」(下稱「研究」)的研究結果和建議，並簡述未來路向。

背景

2. 油旺地區研究於 2017 年開展，為研究範圍制訂以地區為本的市區更新藍圖(研究範圍見**附件一**)，及探討新的規劃機制以加快推動市區更新工作。研究共分為三個部分。第一部分是基準和數據分析¹；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」(下稱「概念藍圖」)及建議。研究流程可參考**附件二**的簡化圖。市建局曾於 2017 年 1 月 30 日出席油尖旺區議會會議，就籌備研究向議員介紹內容，並於 2019 年 1 月 24 日出席區議會會議，向議員簡要介紹研究的基準分析結果和初步方向。

區議會關注議題

3. 參考過去五年的油尖旺區議會及轄下委員會的會議記錄，得悉油尖旺區議會一直關注居民的生活質素及城市老化方面的議題，包括希望改善區內低收入居民的居住環境，以改善位於老化舊樓分間樓宇

¹ 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。

單位(劏房)欠佳的樓宇狀況，及區內缺乏優質的休憩空間、綠化環境及政府、機構及社區設施。就交通容量及易行度方面，區議會亦關注如何解決區內車位不足、交通擠塞及人行道不足的問題，以及位於內街及主要道路的行人過路安全問題。

主要規劃議題

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²。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。可發展的剩餘建築樓面面積³約

² 「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。

³ 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。

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⁴。

「概念藍圖」

7. 考慮了前述的規劃議題和區議會的關注，研究設定對當區的規劃願景為「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」。

8. 整個研究區分為三個「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」。

⁴ 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。

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。
9. 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。
- a) 「正」方案：增長與宜居為主導，重點是促進經濟增長，冀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)。
 - b) 「負」方案：透過進行大規模重組和減少人口，而維持現有樓面面積以締造一個宜居環境，此方案需要政府採取更多主導措施。
 - c) 「零」方案：處於「正」和「負」方案之間，在維持現行分區計劃大綱圖容許的總樓面面積基礎上，改善環境，以達到宜居的目的。
10. 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件三。
11. 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(地圖見附件四)，將配合在第 8 段所述的地方營造主題。

發展節點

12. 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**附件五**)。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。

13. 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。研究建議整合周邊的小販攤檔納入在一個特色市集大堂內。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大型休憩用地(1.5至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」的氣氛，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

14. 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，以更有效利用土地。雖然道路空間有所減少，但網格式街區的格局會維持不變，以改善氣流通和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，避免

零碎的發展，從而有效重整市區結構，並提供機遇作資助房屋(例如「首置」)及其他私人住宅/混合用途發展。

15. 整合街區內的發展項目可以綜合形式推行，或劃分成數個地盤作整全發展。研究建議在計算總樓面面積時，將封閉道路面積計算在地盤內，增加重建潛力，以鼓勵私人參與市區重建。

16. 整合街區建議的地點可參閱附件六。整合街道的選址主要是基於封閉路段的可行性及市區老化的考慮。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

17. 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（見附件七），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用途地帶作混合用途，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

18. 為加強合適地區的商業功能，研究建議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

19. 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(建議載於附件八)包括：

- a) 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。
- b) 城市水道及「綠廊」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」。
- c) 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、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。透過改善在旺角西內的多個細小及零散的休憩空間，成立一個「微型公園系統」與在未來新發展的公園融合，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，為公園安排相連貫的功能和主題。
- d) 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。
- e) 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。

政府、機構或社區用途

20. 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

21. 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、技術可行性和當時政府政策而定。

交通和易行度(建議載於附件九)

22. 研究提出以下建議，以解決交通和易行度問題：

- a) **公共停車設施：**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(附件十)，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。
- b) **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。
- 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

23. 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。

- 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，並引入不同的高度帶，由低層建築物至位於發展節點的高層建築(附件十一)。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。(建議載於附件十二)
- 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、整體環境質素及樓宇設計，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

24. 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裨益

25. 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，並可帶來以下公眾裨益(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 3 公頃至 8 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% 的地區性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、完善休憩用地網絡、智慧城市建議、綠色建築、綠色走廊及滲透性的設計，以提升環境質素及宜居性。

建議新的規劃工具

26. 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：**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」）的發展權⁵，或重建潛力非常有限的土地⁶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」）。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」指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、社區或機構設施和在現有機制下，在原址重建並不吸引或不可行的建築物。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。
- **整合街區：**整合街區為一套鼓勵私人市場參與市區更新的機制。同時間，透過整全的重建發展，可避免零碎發展之餘，亦可增加休憩空間的供應，在封閉後的道路，可用作行人街或休憩空間，其可建建築面積亦按比例增加發展地盤的樓面。
- **地積比率的互換：**在維持分區計劃大綱圖相關分區用途地帶之總體地積比率的前題下，容許住用及非住用地積比率的互換，以更靈活回應公共需求及迎合市場變化。
- **額外樓面面積或寬免：**研究亦提議屋宇署根據《建築物條例》所賦予的權力提供額外樓面面積或建築物總樓面面積寬免，以

⁵ 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。

⁶ 在研究範圍內，除了分散的小型及夾在新或體積龐大的建築物之間的地盤，亦有超過 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。

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

27. 研究進行了區域性的技術評估，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。在技術層面上並無不可克服的重大問題。

實施及未來工作

28. 市建局會向區議會、專業團體、城規會及其他有關的持份者諮詢研究建議及有關的規劃工具及機制。根據收到的意見，市建局將會與政府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。

29. 此外，市建局亦會根據概念藍圖確立並適時啟動早期項目，在開展項目時，會一如既往，將按既定程序諮詢區議會及收集公眾意見。

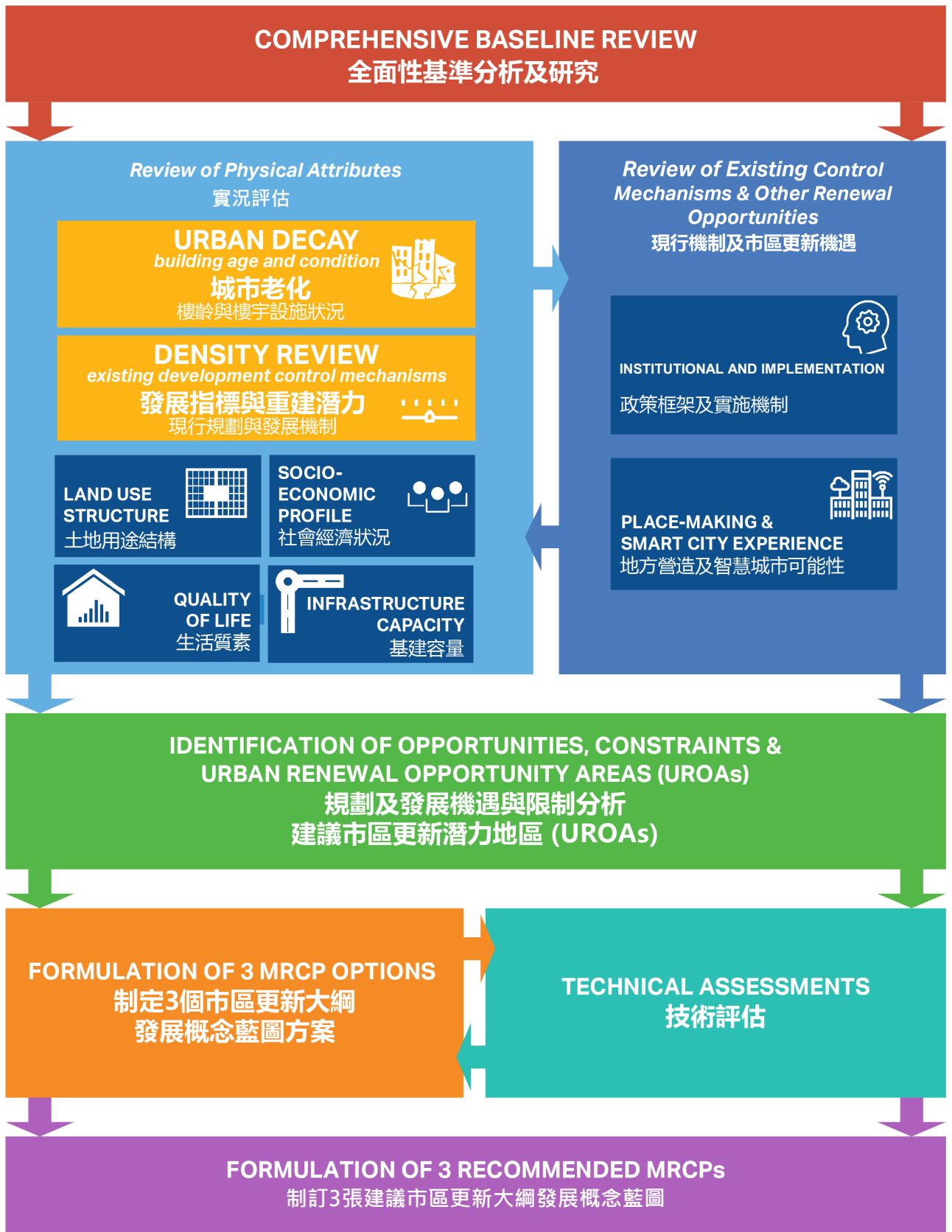
30. 市建局會在概念藍圖「正」的基礎上先展開工作，並視乎資源和土地供應情況，逐步向「零」或「負」方案的最終目標邁進。

31. 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11月

附件一 研究範圍



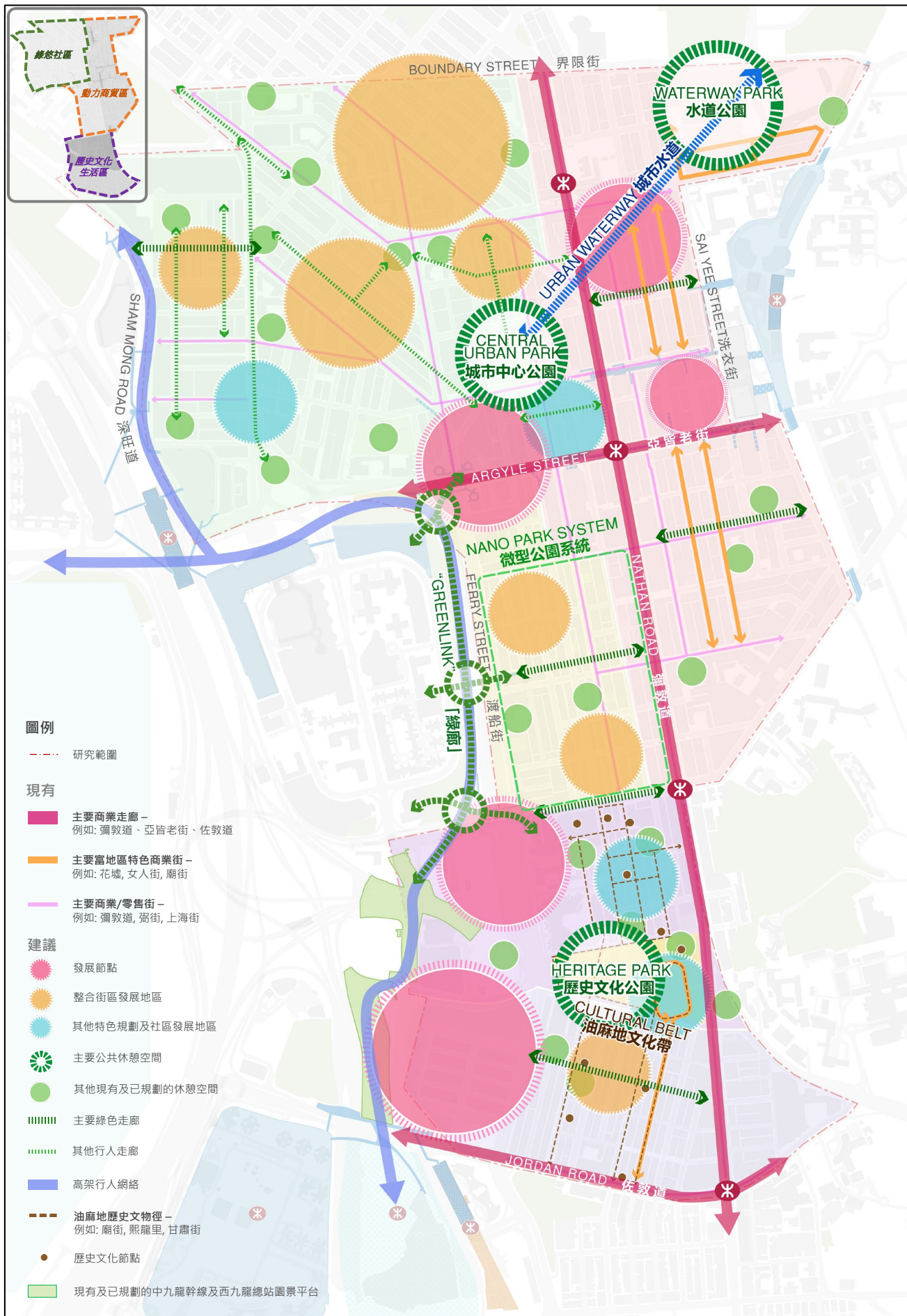


附件三

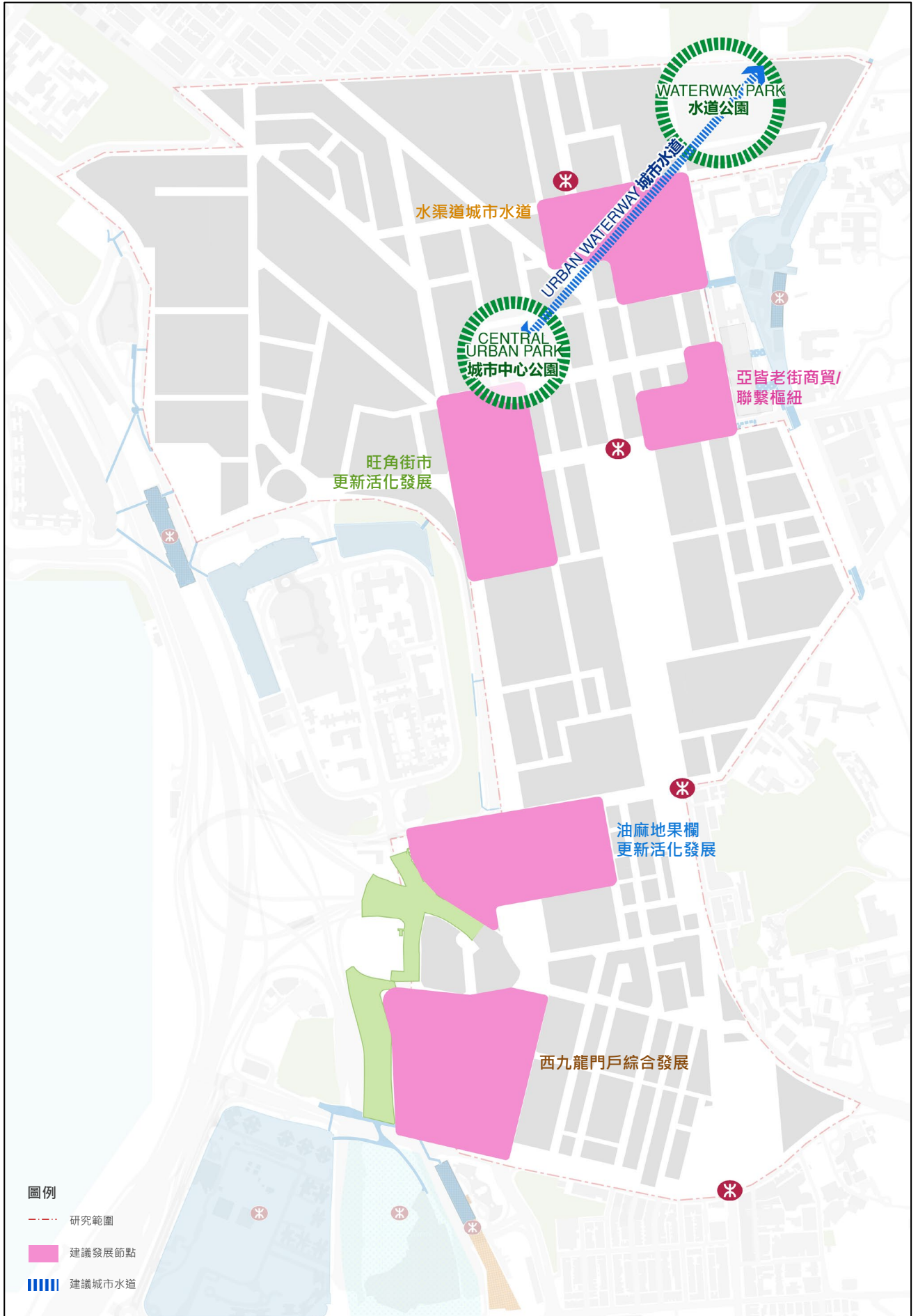
三個市區更新大綱發展概念藍圖方案的主要規劃假設

	「正」方案	「負」方案	「零」方案
規劃目標	增長與宜居	宜居與減少人口	宜居與適量減少人口
發展密度 (總樓面面積) (m^2)	增加住宅及非住宅樓 面面積 (942萬)	整體發展密度參照現 時研究範圍內的已建 樓面面積 (700萬)	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 (740萬)
人口規模	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		
人均居住面積	~ 22 m^2 to ~ 26 m^2 (根據「概念藍圖」方案及人口規模)		
人均休憩空間面積	~ 2.5 m^2 to ~ 3.5 m^2 (採納高於現香港規劃標準與準則2 m^2 的標準)		

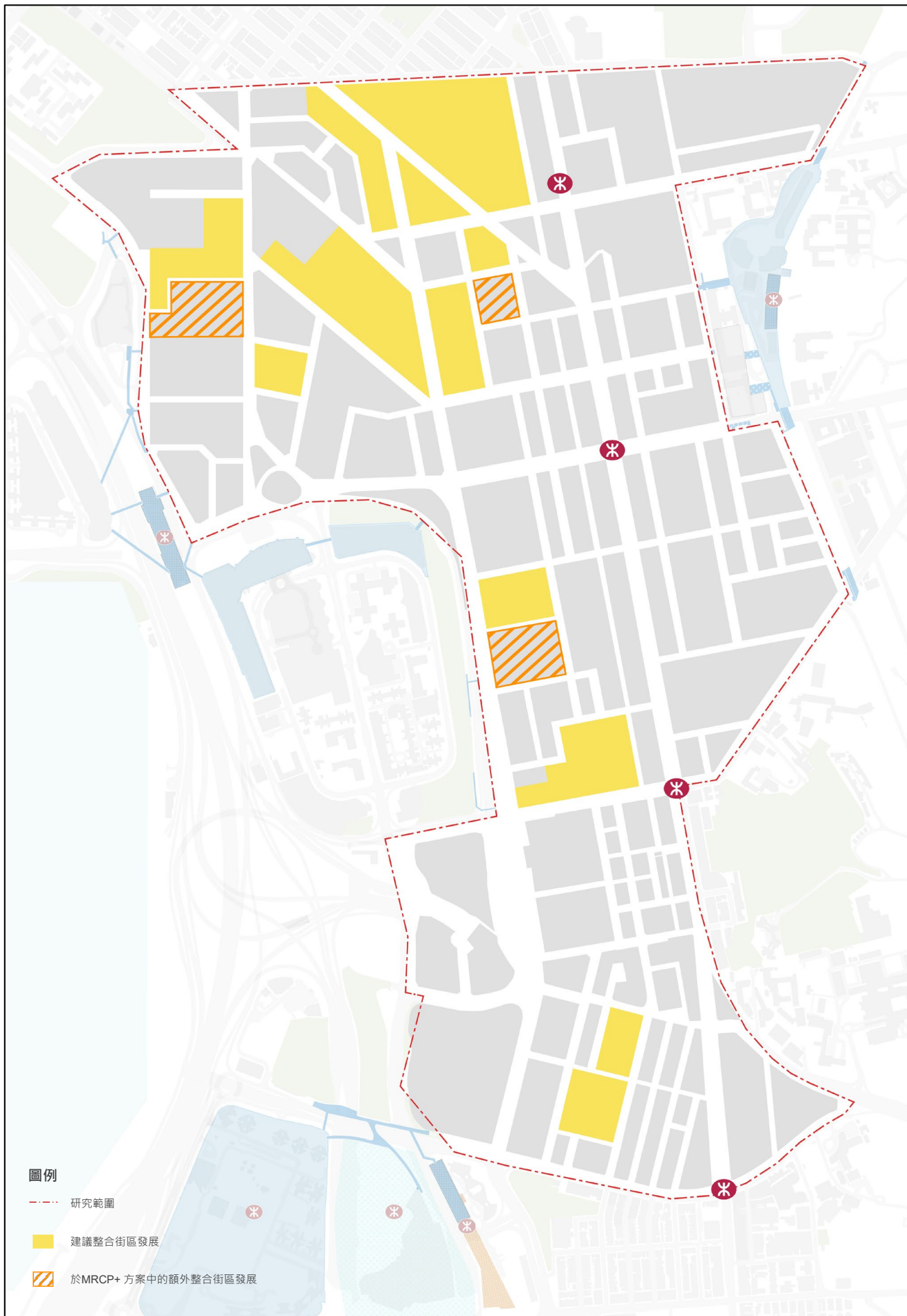
附件四 建議的規劃框架

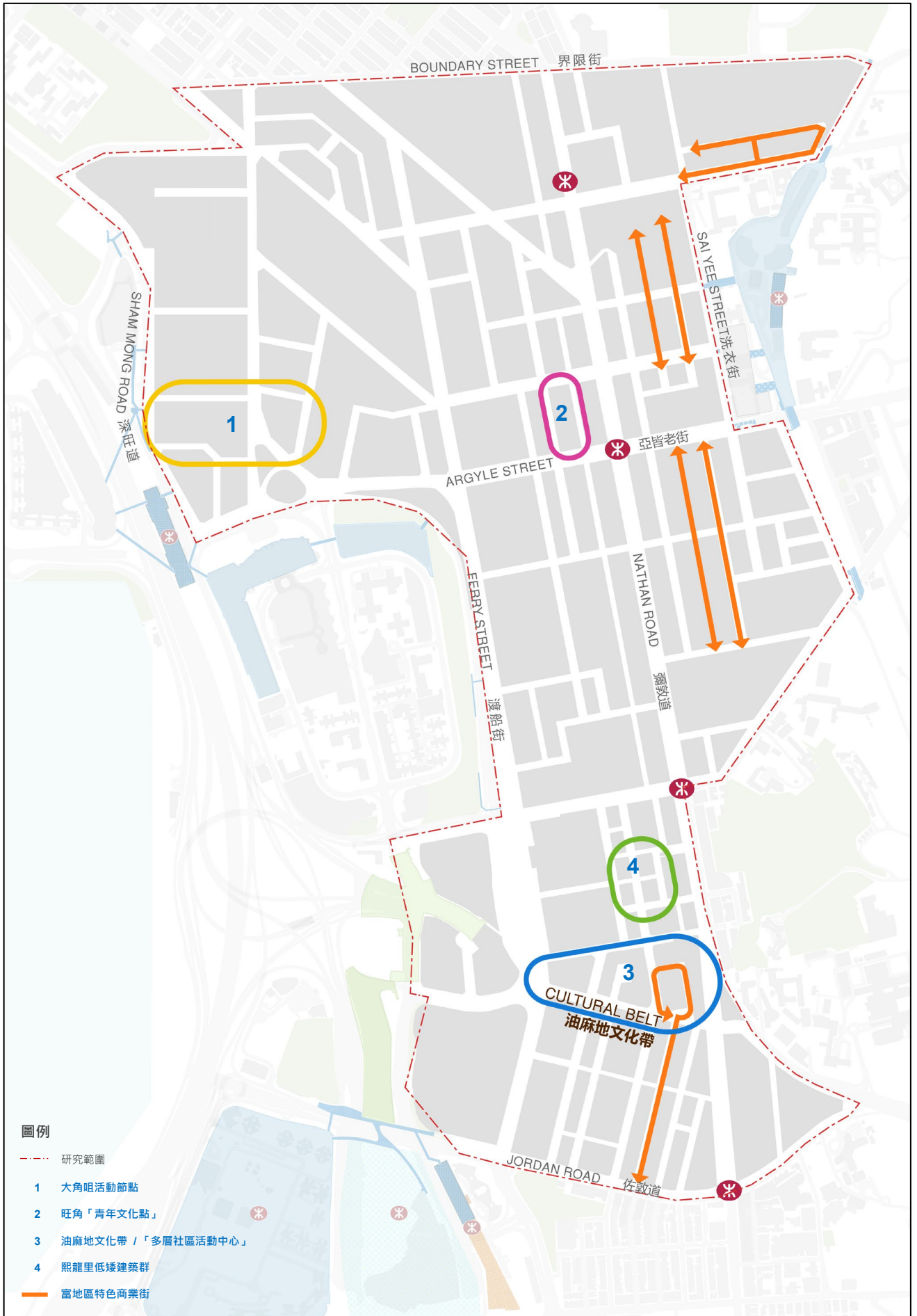


附件五 發展節點

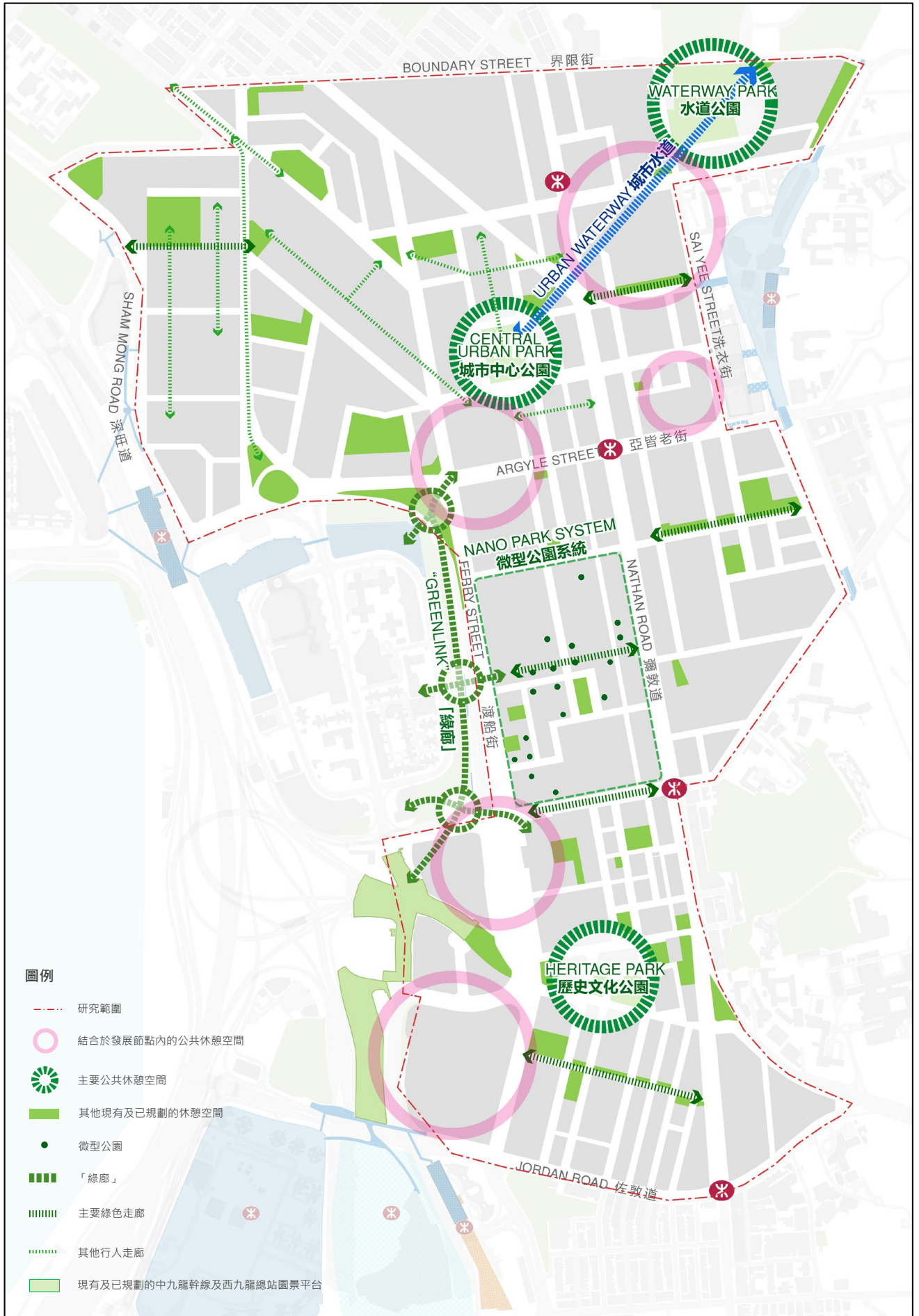


附件六 「整合街區」

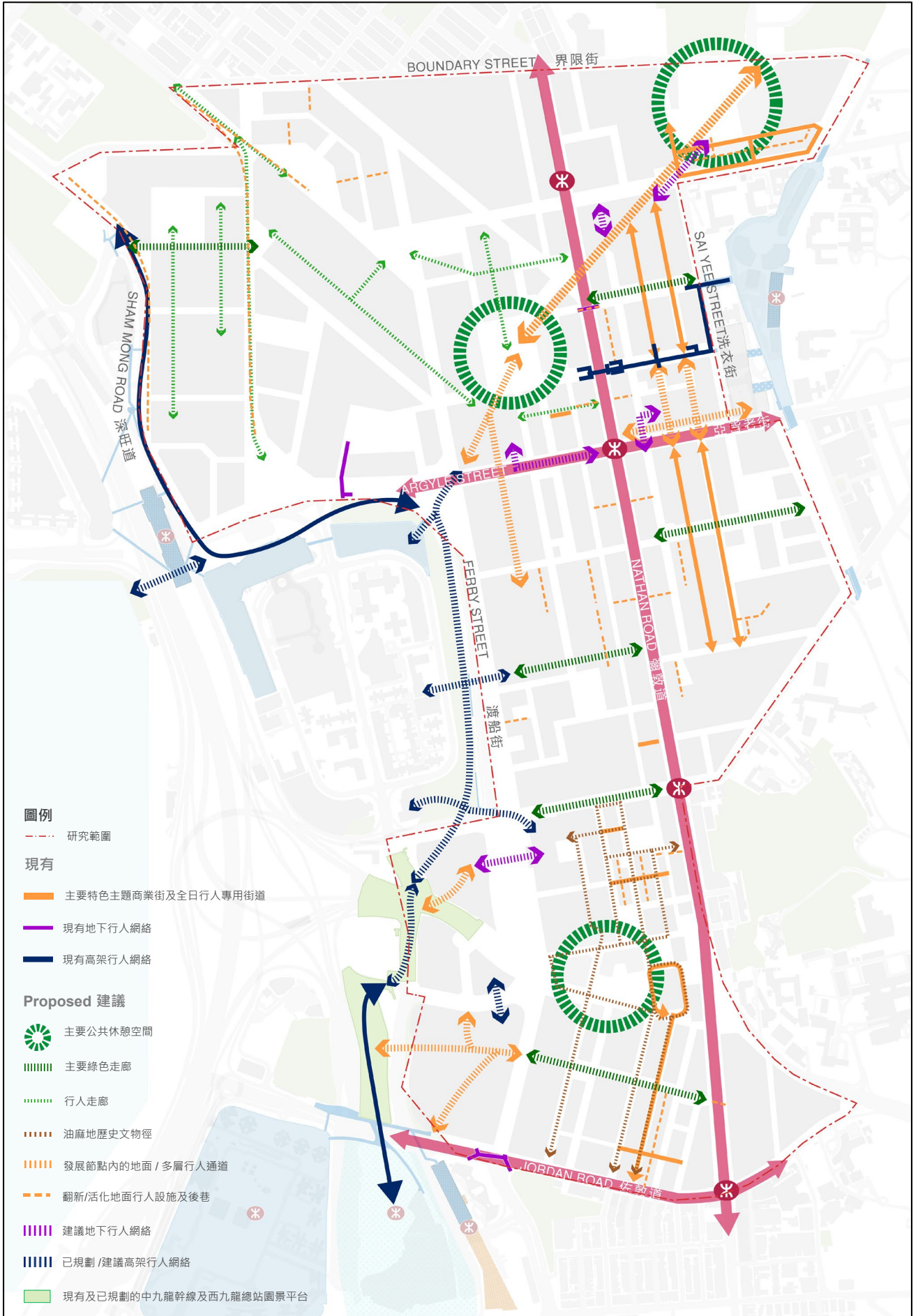




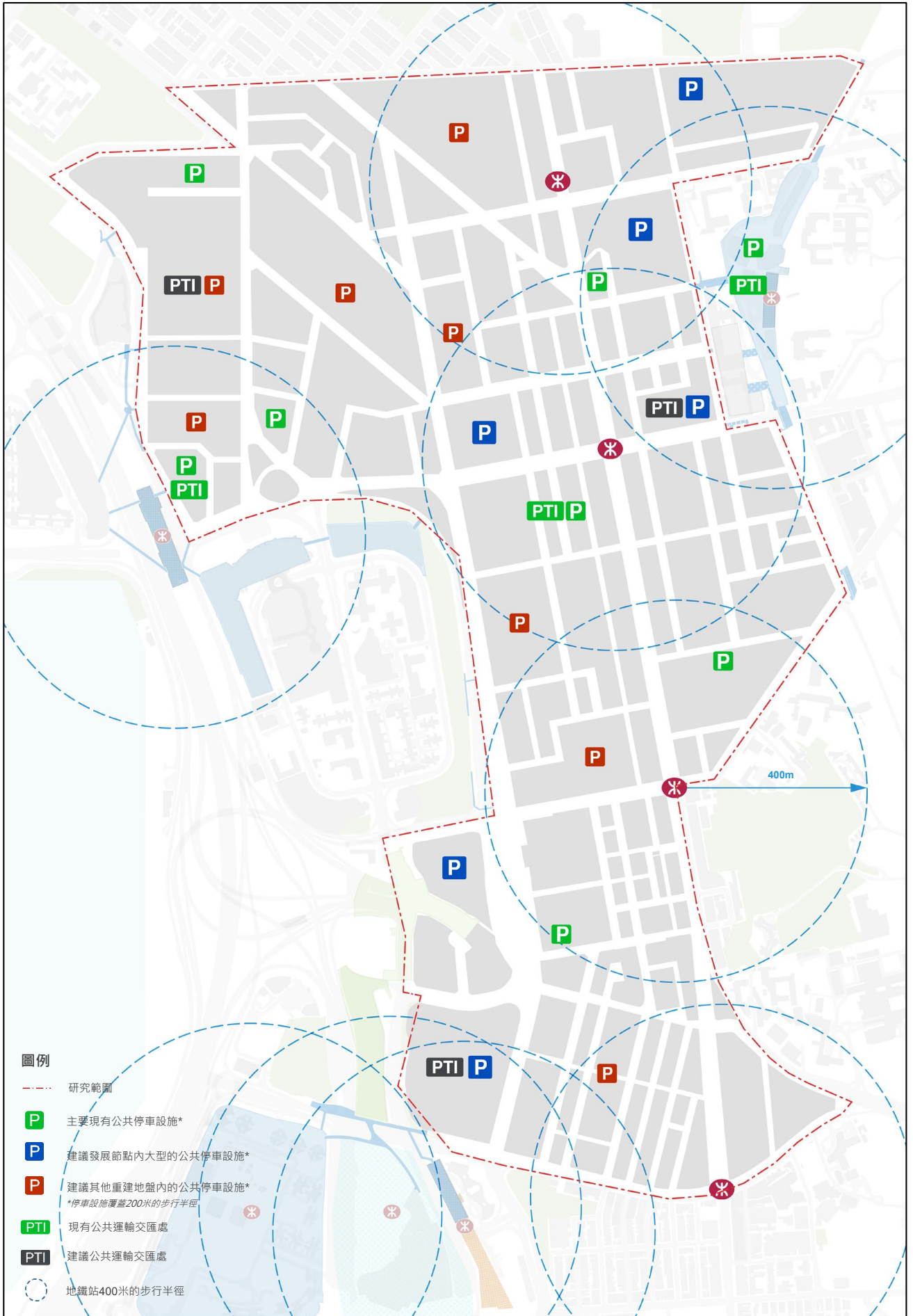
附件八 休憩空間框架



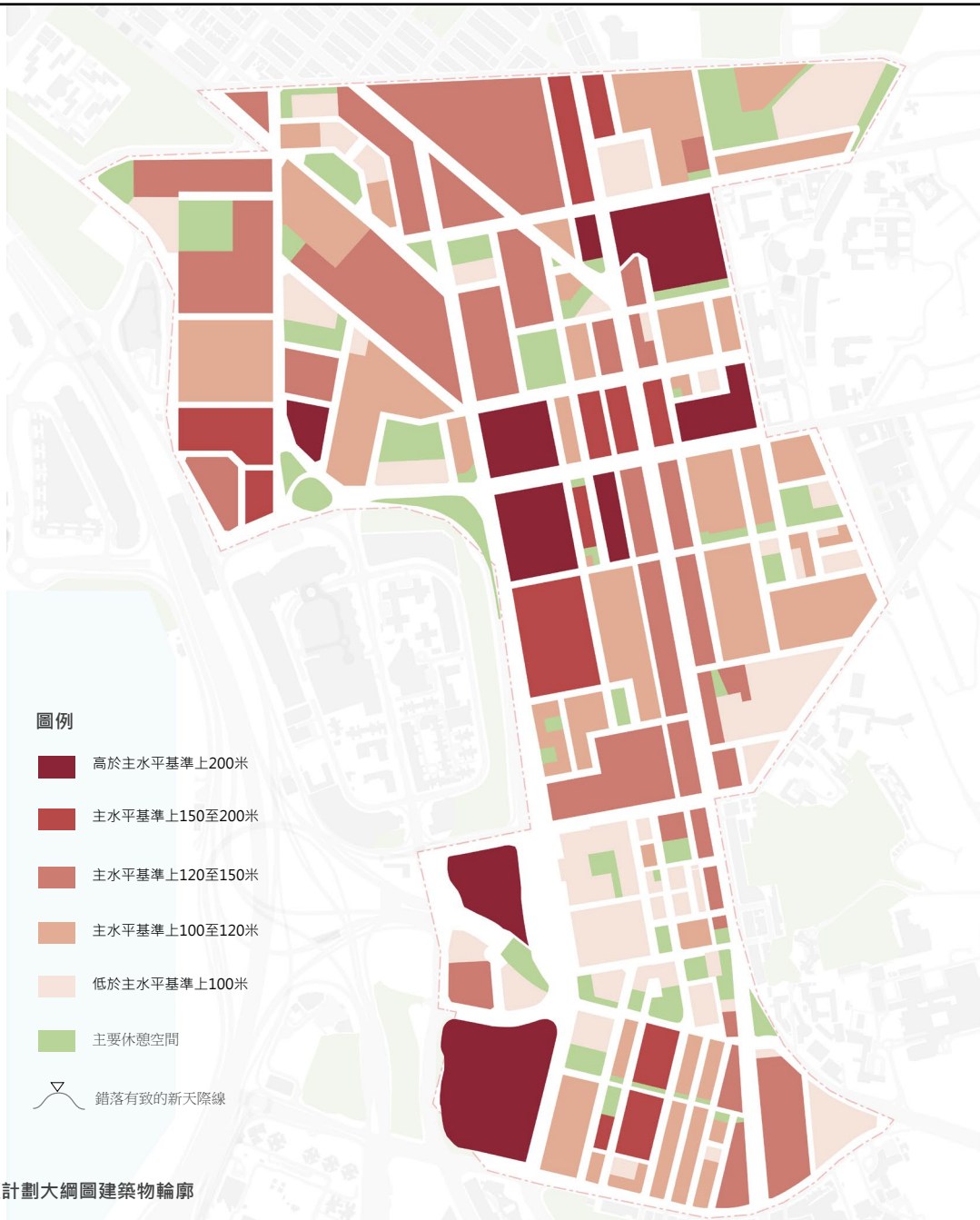
附件九 易行度策略



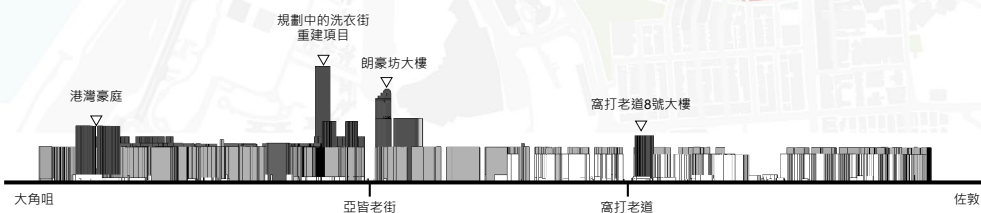
附件十 「泊車後步行至內街」的概念示意圖



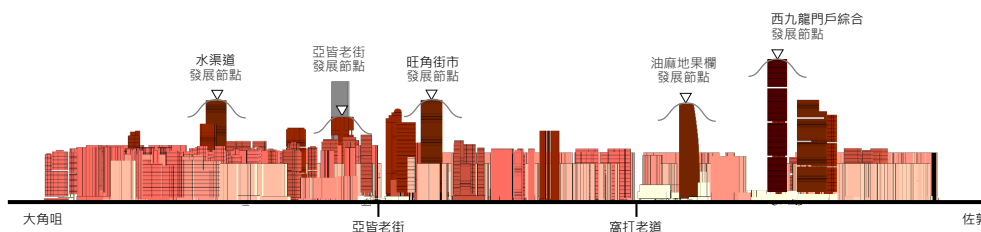
附件十一 建議「五個高度帶」的高度限制



現時分區計劃大綱圖建築物輪廓



建議建築物輪廓



附件十二 視廊及空氣流通走廊

