

立法會發展事務委員會

《行政長官 2018 年施政報告》及《施政綱領》 有關發展局的措施

引言

行政長官在二零一八年十月十日發表題為「堅定前行 燃點希望」的《施政報告》。《施政報告》夾附《施政綱領》，臚列政府推行的新措施和持續推行的措施。本文件詳述由發展局推展的各項措施。

《施政報告》及《施政綱領》中的措施

2. **附件**載有《施政綱領》所載有關發展局的所有新措施及持續推行的措施摘要，當中的主要項目會在下文各段作重點闡述。

I. 有關增加土地供應的措施

明日大嶼願景

3. 隨着港珠澳大橋通車，建有香港國際機場的大嶼山快將成為通往其他粵港澳大灣區城市和世界各地的「雙門戶」。為把握這個有利匯聚人才和推動經濟發展的優勢，政府已制定「明日大嶼願景」，顧及保育之餘，逐步發展大嶼山和屯門沿海地帶多個發展區，以鞏固香港的可持續發展。

4. 為釋放現有土地的發展潛力，我們已於本年初為小蠔灣車廠用地的上蓋發展啟動法定規劃程序，估計可於中長期提供不少於 14 000 個住宅單位。我們希望透過這用地建設一個包括資助和私營房屋及社區設施的社區。我們會繼續與港鐵公司跟進各項細節。

5. 除了發展現有土地資源，「明日大嶼願景」其中一項建議是盡快展開研究於生態敏感度相對較低的中部水域分階段填海興建數個人工島，以提供土地儲備協助滿足長遠的房屋、經濟及就業需要。我們可運用新增的土地儲備，協助落實舊區重建，將現時市區的稠密人

口分散，以及改善居住環境。根據初步技術評估，在交椅洲和喜靈洲附近可分階段興建多個面積共約 1 700 公頃的人工島。粗略估算可規劃用作興建約 26 至 40 萬個住宅單位，其中七成為公營房屋，供約 70 萬至 110 萬人口居住，而首階段住宅單位預計可於二零三二年入伙。基於地利優勢，我們計劃在該些人工島上規劃建立第三個核心商業區。連同其他發展，我們初步估算該些人工島可創造約 34 萬個就業機會。

6. 為配合中部水域人工島的分階段發展安排，我們會優先推展興建一組全新策略性道路及鐵路網絡，貫通交椅洲人工島，香港島西、北大嶼山及屯門沿海地帶，並為日後長遠發展預留可能的策略性運輸走廊。優先推展的策略性道路及鐵路將連接現有交通網絡，預計可大大舒緩現時西鐵和屯門公路的負荷，以及改善新界西北以至全港交通運輸的表現。

7. 優先推展的策略性運輸網絡（包括擴建龍門路）將加強屯門的通達性。在「明日大嶼願景」下，我們會於龍鼓灘推展佔地約 220 公頃的近岸填海項目，作工商業和高增值物流中心等用途。我們亦會重新規劃屯門西（包括內河碼頭區）和屯門東的發展用地，以充分運用新增運輸網絡所帶動的土地發展潛力。

8. 優先推展的策略性運輸網絡將包括建造的一條與北大嶼山公路並行的高速公路，當中需要在小蠔灣進行小規模近岸填海。該運輸網絡將鞏固大嶼山「雙門戶」的優勢，並有利北大嶼山的發展。我們將會邀請香港機場管理局就港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展項目提交發展方案。連同機場三跑系統、位於南貨運區的高增值物流中心、航天城發展項目和亞洲國際博覽館未來發展，大嶼山將成為連接粵港澳大灣區及全世界的「機場城市」，鞏固及提升香港國際商業中心地位。此外，我們會繼續在北大嶼山推展東涌新市鎮擴展計劃。我們將以東涌新市鎮擴展區作為試點，推行智慧、環保及對環境氣候具抗禦力的城市概念。我們亦會推展欣澳填海項目以提供土地儲備作為休閒和娛樂滙點等用途。

9. 在推動發展的同時，我們會致力保護大嶼山珍貴的自然和鄉郊環境，以達致可持續發展。我們會堅定秉承「北發展、南保育」的規劃原則，在推展基建及發展項目的同時貫徹「先保育，後發展」的方針，做好保育工作並提升環境實力。我們會設立十億元的大嶼山保育基金，用作推動大嶼山的自然和文化保育工作及地區民生改善工程。我們正進行一項涉及貝澳、水口、大澳及鄰近地區的生態研究，

並會參考研究結果以制定適切可行的保育方案。我們亦會檢討相關法例及釐訂更有效措施管制於大嶼山的高生態價值地區進行填土、傾倒廢料及相關破壞環境的發展活動，以加強保護這些優美的自然環境。在休閒娛樂方面，我們正陸續落實大嶼山遠足徑和康樂設施計劃，以期建造遠足徑網絡，並盡量連結多個文物、生態和康樂熱點，從而提供可持續的多元化休閒體驗，以及推動健康生活模式。

發展新界棕地

10. 發展棕地從來是土地供應政策的重要一環。正在規劃及推展的古洞北／粉嶺北、洪水橋及元朗南等新發展區項目，涵蓋合共約 340 公頃的棕地。鑑於公眾殷切期望發展棕地以增加房屋供應及改善鄉郊規劃，我們會提前進行有關新界北約 200 公頃棕地的研究，並展開其餘 760 公頃棕地的研究，探討這些零散的棕地當中哪些較具發展潛力。由於很多棕地正用作港口後勤、物流運作、回收場、建造業機械及物料貯存等用途，我們亦必須考慮如何按經濟發展的需要處理或重置這些現有作業。同時，我們預計在今年內會完成兩項早前已啟動的棕地作業研究，以便制訂政策和擬定執行安排。

「土地共享先導計劃」

11. 根據政府的一貫政策，若私人土地被納入政府發展計劃，屬公營房屋發展或基建配套設施之用，我們會繼續引用《收回土地條例》收回有關的私人土地。而為了更好利用那些不在政府發展規劃的私人擁有地塊和更早釋放其發展潛力，我們會着手為一套公平和具高透明度的「土地共享先導計劃」(先導計劃)擬訂框架，以在短中期滿足公營和私營房屋的需求。我們希望在參考土地供應專責小組的最終報告後，備妥框架的細節，以支援於明年推出先導計劃。我們預計該框架將會包括以下要點：

- (i) 政府會公開邀請「土地共享」申請，申請者必須在其建議中清楚說明如何透過提升基建、地積比率或改劃土地用途等方法，在其擁有的私人地塊上於短中期帶來相當數量的房屋單位。有關的新增樓面面積，將由政府與申請者「共享」，當中不少於六至七成須用作興建以資助出售房屋為主的公營房屋，而提供的公營房屋類別將因應資助房屋政策、土地位置和周邊配套設施等因素而決定；
- (ii) 申請者必須依從所有適用的法定程序及土地行政機制，包括向城市規劃委員會（城規會）提出改變規劃用途或規劃申請，以及就

修改地契向政府繳付屬項目內私營房屋和商業配套設施的十足市值地價；

- (iii) 為利用私營機構的效率及加快發展速度，申請者須負責興建支援有關發展項目甚至能惠及當地社區的基建設施，相關費用經政府從成本效益角度審核後，可從地價中扣減。如基建設施涉及私人土地，政府可考慮以公眾利益為依歸，按一貫安排收回相關土地以提供基建；及
- (iv) 申請機制必須公平、公開和透明，讓所有合資格私人土地業權人都可參加，並以一套透明的準則和程序處理各個申請及挑選合適的項目。此外，先導計劃需在資訊發放上做到適時透明，釋除公眾疑慮。就此，申請會呈交大部分成員屬非官方人士的土地及建設諮詢委員會以作諮詢，最終會提交行政長官會同行政會議審批。

12. 我們亦有意為先導計劃設時限和可處理面積上限，以便政府能在短中期處理最具效益的項目。

活化工廈

13. 經檢討先前於二零一零年至二零一六年間推行的活化工廈計劃的成效後，我們決定重啟工廈活化計劃。

14. 計劃包括以下措施：

- (i) 地政總署會在限時三年內接受業主申請整幢改裝位於「商業」、「其他指定用途」註明「商貿」（「商貿」）及「工業」地帶內而樓齡為 15 年或以上的工廈，作相關法定分區計劃大綱圖列明的准許用途，並免收地契豁免書費用；有別於先前的計劃，我們會加入額外條件，即申請者須在完成整幢改裝後，將 10% 的樓面面積用於政府指定的用途；
- (ii) 為鼓勵業主重建那些在一九八七年前落成的工廈，我們會延伸現時在部分「住宅」地帶內適度提高最高住用地積比率的規劃政策，在位於主要市區及新市鎮的非「住宅」地帶內，容許相關工廈重建項目可放寬最高核准非住用地積比率，上限為 20%。個別申請須在限時三年內向城規會提出，並須在獲批後於指定時間內完成契約修訂；及

由於上述措施(i)及(ii)同時適用於現時位處「工業」地帶的工廈，有意支援工業發展的業主亦可改裝或重建該等舊工廈，以支援「工業」地帶准許的工業作業。

- (iii) 我們會容許活化工廈（不設樓齡限制）以提供過渡性房屋。具體來說，業主如已經或即將整幢改裝位於「商業」、「綜合發展區」、「商貿」及「住宅」地帶的工廈作非工業用途，並在改裝後將部分樓層或整幢工廈用作過渡性房屋，政府會彈性處理規劃及樓宇設計等規定，並免收作過渡性房屋用途的地契豁免書費用。我們鼓勵業主與非政府機構合作，提供過渡性房屋給未獲分配公屋或有其他住屋需要的基層市民。運輸及房屋局轄下的專責小組，將就民間推動的過渡性房屋項目提供一站式的統籌支援。

15. 由於部分工廈業權分散，業主未必能在短期內就改裝整幢或重建工廈達成共識。因此我們亦會推出下列措施，以便善用現有工廈資源：

- (i) 在設定期限（初步為五年）內放寬申請地契豁免書的政策，讓符合規劃要求的藝術文化界及創意產業，在無須另行申請地契豁免書及繳交豁免費用的情況下，在現時工廈個別單位內運作。如獲政策支持，此項放寬申請地契豁免書的政策可涵蓋更多現行規劃制度下的准許用途；
- (ii) 在顧及公眾安全的前提下，擴大緩衝樓層的可准許用途以涵蓋電訊機樓中心和電腦／數據處理中心用途，促成改裝工廈低層樓層為非工業用途；及
- (iii) 公布工廈地契內註明的「倉庫」用途具更廣闊的定義，可涵蓋貨物裝卸及貨運設施和可循環再造物料回收中心。

16. 發展局稍後會宣布上述措施的具體內容，並在今年年底起陸續實施各個環節。

重建公務員建屋合作社計劃下的樓宇

17. 現時，大約六成在公務員建屋合作社（公務員合作社）計劃下興建的樓宇均劃作「住宅（甲類）」用途，這些樓宇聚集於市區高密度發展地段，當中部分未有用盡其准許地積比率，而且鄰近現有公共屋邨及有關配套設施；若然我們能啟動這些樓宇的重建，便可善用

珍貴的土地資源及增加房屋供應。

18. 我們會邀請市區重建局（市建局），物色一至兩個適合作高密度發展的公務員合作社地段，以試點項目形式主動重建地段，以期帶來規劃及社會裨益，同時為地區社群帶來正面影響。我們會要求市建局把部分收回的土地預留作興建公營房屋，以應付社會需求。

19. 市建局會視乎規劃研究的結果，按照其重建項目的一貫做法，收購所物色的公務員合作社地段業權及申請收回土地以作重建。居於有關公務員合作社單位而受市建局重建項目影響的合資格業主，可按照七年樓齡的假設重置單位的價值獲發現金補償。至於需要遷離但仍未繳付尚欠政府的餘下三分之二土地補價的公務員合作社單位住戶¹，由於他們須以部分獲發的補償金額繳付尚欠的土地補價，我們明白他們可以在私人市場購買的重置單位選擇有限。因此，我們建議作出特別安排，向仍未繳付尚欠土地補價的合資格公務員合作社單位自住業主提供機會，購買將由香港房屋協會在市區興建和管理的專用安置屋邨的資助出售單位，以照顧他們的居所需要。他們亦須符合適用於這些屋邨的一般資格準則；這些屋邨會用作為受市建局及政府發展清拆行動影響的合資格住戶提供免經濟狀況審查的安置。

20. 市建局待完成規劃研究及取得董事會批准後，將於二零一九年上半年向政府提交落實建議，並於下半年宣布並啟動試點項目。

精簡發展管制

21. 發展局規劃地政科已成立督導小組，研究如何盡量統一及理順發展局轄下相關部門（即屋宇署、地政總署及規劃署）在審批發展項目時所採用的標準和定義，務求在不影響有關法定程序及技術要求的前提下，精簡發展項目的審批流程。我們亦已在土地及建設諮詢委員會轄下成立聯合委員會作為諮詢平台，由業界代表廣泛參與，考慮督導小組提出的精簡建議。我們已就第一批精簡建議諮詢聯合委員會，內容涵蓋建築物高度限制、綠化覆蓋率及園景要求，並獲聯合委員會普遍支持。在參考聯合委員會成員的意見後，政府的目標是在數月內推出經修訂的精簡安排。督導小組將繼續分階段檢視發展管制參數，並就此諮詢聯合委員會。

¹ 在公務員合作社計劃下，政府以相當於有關土地十足市值的三分之一的優惠土地補價批出土地。公務員合作社單位的住戶，須繳付尚欠政府的三分之二土地補價，方可於公開市場自由出售其自住單位。

22. 為了精簡審批程序，屋宇署將會發展一套系統，讓業界能通過電子方式呈交建築圖則及申請，並讓有關當局在平台上處理各項圖則和申請。屋宇署的目標是於 2021-22 年度開始分階段接受以電子方式提交圖則和申請。該系統將推動業界在私人樓宇發展項目的設計及建造過程中採用建築信息模擬技術。此外，該系統亦有助屋宇署為在《建築物條例》下註冊的建築專業人士和承建商，以至廣大市民，提供更集中的電子服務。

一地多用

23. 為了更有效地滿足社會對「政府、機構或社區」設施日趨殷切的需求，政府會加強在政府用地落實「一地多用」的多層發展模式，以盡早推出這些項目，善用有限的土地資源。為此，我們已制訂一套措施，以加強內部統籌及監察多用途「政府、機構或社區」大樓項目的推展。

24. 從用地規劃開始，規劃署會收緊預留及取消預留政府用地的安排，並在情況許可下就「政府、機構或社區」用地建議更高的參考地積比率。至於項目推展方面，政府產業署會負責統籌，推動落實涉及跨局設施的「政府、機構或社區」多層大樓項目；當中包括配對土地聯用者及解決任何協調事宜，以期在充分考慮地區需要後，釐定最佳的「政府、機構或社區」用地組合。舉例而言，我們會在數個籌劃中的「政府、機構或社區」項目實施新安排，這些項目包括重建屯門診所、發展上環消防局旁的擬議救護站，以及整合荃灣市中心數幅政府用地的設施。

II. 其他措施

起動九龍東

25. 我們會繼續促進九龍東轉型為另一個核心商業區，以支持香港的經濟發展。現時，九龍東的商業／寫字樓樓面面積約有 260 萬平方米，未來有潛力再提供約 440 萬平方米（包括在啟德發展區的 180 萬及來自九龍灣及觀塘行動區的 56 萬平方米）。起動九龍東措施已延伸至新蒲崗商貿區，尤其注重加強連繫、改善環境，以及增添活力和推動多元發展。我們亦正檢討牛頭角分區警署用地的未來用途。

26. 我們會繼續在九龍東推展「易行」的概念，以改善行人環境。這包括敲定在近港鐵九龍灣站 B 出口加建一道行人天橋的詳細設計，以加強與未來的東九文化中心及附近一帶住宅區的連繫；為擴建連接港鐵牛頭角站的行人隧道進行設計研究；規劃近港鐵九龍灣站 A 出口的一道新行人天橋；以及展開近兆業街橫跨偉業街的另一道行人天橋的詳細設計。

27. 我們將於二零一八年展開海濱道公園及鄰近範圍改善工程，並會推展在九龍東其他公眾休憩用地的改善計劃。

28. 我們會繼續利用九龍東作為探討智慧城市發展的試點，並與相關政府部門和持份者分享從進行智慧城市相關的概念驗證測試（例如路旁上落貨區監察系統、違例泊車監察系統、多功能路燈和智慧回收箱系統）所獲得的知識和經驗，以促進更廣泛應用。

海濱發展

29. 在維港兩岸建設連貫而暢達的海濱長廊，繼續是海濱事務委員會的首要工作目標。在港島區方面，我們將於明年開始，在灣仔北香港會議展覽中心兩旁，興建兩條不同主題的海濱長廊。待兩條海濱長廊於二零二一年完工後，將全面接通由上環至灣仔碼頭全長三公里的海濱。我們亦正在修訂東區走廊下擬建行人板道項目的走線，一待建議獲得支持，便會展開詳細設計工作。此外，位於堅尼地城城西道海濱的公眾休憩用地，將於二零一九年第一季起逐步完工，並開放給市民享用。該休憩用地可配合其後方由非政府機構營運的社區園圃及相關設施。

30. 至於維港對岸，荃灣海安路的海濱優化工程將於二零一九年展開，而土瓜灣海心公園擴建工程亦將於明年提請立法會批准撥款。起動九龍東辦事處正邀請非牟利機構提交建議書，以在周末及節日期間於前啟德機場跑道末端營運臨時市集。另外，我們亦將於今年稍後時間，就紅磡碼頭都市公園項目的概念設計及營運模式，邀請有興趣人士提交意向書。

活化明渠及河道

31. 在二零一八年，我們完成了全港主要河道及明渠的活化潛力評估。我們正積極為四條最具活化潛力的河道及明渠，包括大圍明渠、火炭明渠、屯門河中游及佐敦谷明渠，研究各種活化的可行性方案，

以提升河道生態及生物多樣性價值、綠化及美化河道。透過活化水體更可推廣親水文化和近水活動，讓市民體驗水體多功能的價值及珍惜水體，共同締造香港美好居住環境。

城市林務

32. 我們會在二零一九年更新並提高樹木風險評估的要求，以加強樹木管理及檢查制度，當中包括增加檢查人員的經驗要求、加強監督機制以確保樹木風險評估的質量、適時覆檢部門的樹木風險評估報告及詳細檢查生長於花槽內的樹木。我們會探索可行方法改善樹木的生長環境，如增加樹槽容量、豐富植物多樣性，以及完善選樹與景觀類別的配對。

33. 我們正積極與教育局資歷架構秘書處協助園藝樹藝業界制訂《能力標準說明》及設立資歷架構。預計可在二零一九年完成的《能力標準說明》將有助劃一及提升行業整體專業知識和水平。我們亦會研究設立樹木管理人員註冊制度。

推行建造業 2.0

34. 現時社會對房屋、土地、醫療、基建發展等需求殷切和龐大，未來十年的整體工程量預計將達 2.5 萬億至 3.5 萬億港元。與此同時，本港建造業正面對建造成本高昂、技術工人短缺及生產力下降的挑戰。為克服各項挑戰和應付日益增加的需求，建造業有需要立刻作出革新。我們會領導業界推行「建造業 2.0」，以「創新」、「專業化」及「年青化」為方針，提升業界承載力和可持續性，增加生產力，加強建造監管和質量保證、改善工地安全及減少對環境的影響。為更有力執行以上方針，我們會鼓勵創新思維，致力培育年青一代，給予其盡展所長的機會。我們會以公營項目先行先試「建造業 2.0」，以推動行業改革。

(a) 建造業創新及科技基金

35. 我們已於二零一八年十月推出十億元的建造業創新及科技基金（下稱「基金」），以推動建造業運用創新科技，與時並進。基金將會鼓勵業界更廣泛使用嶄新科技，以促進生產力、提高建造質素、改善工地安全或提升環保效益。基金亦會資助從業員及大專生參與先進建築科技的課程，培養開放文化和促進業界掌握新科技的能力，以持續提升建造質素。

(b) 場外建造

36. 世界其他先進經濟體的經驗說明，場外建造不但可以提升行業生產力及項目的成本效益，而且還可以加強工地監管，以改善工程質素和工地安全。「組裝合成」建築法及預製鋼筋組件就是應用場外建造的好例子。它們採用了「可供製造及裝配的設計」，使大部分工序能夠以製造業的生產模式在場外的預製場進行。我們會推行一些先導項目，以先行先試方式，帶領和推動本港的建造業界採用「組裝合成」建築法，為這個創新建造方法興建高樓大廈的可行性起示範作用。

37. 政府近年積極推動採用由具規模及高度自動化工場所生產的預製鋼筋組件，以提升工程質量，提高業界生產力，同時改善工地安全。我們剛於二零一八年八月開展一項先導計劃，強制部分工務工程項目使用指定百分比的預製鋼筋組件，藉此讓更多業界從業員認識認可工場的運作，以及體會採用預製鋼筋組件的好處。為進一步提高品質監控工作，土木工程拓展署已於本年九月聘請獨立審查團隊，負責監察認可工場的生產流程，包括檢驗鋼筋材料、開料、屈鐵及運送程序等。此外，我們和房屋署於本年九月共同整合關乎抽取和檢驗鋼筋樣品的行政程序，有助提升預製鋼筋工場的運作效率。

(c) 建造業創新及科技應用中心

38. 建造業議會（議會）所成立新的建造業創新及科技應用中心（創科中心）已於二零一七年十一月開幕，並一直得到建造業界持份者的支持。創科中心已選定一系列科技項目，將安排進行工地測試，並會建議將已成熟的科技項目納入「建造業創新及科技基金」的預先審批名單，以鼓勵中小型企業採用。

(d) 建築信息模擬技術

39. 建築信息模擬技術可讓建造業專業人士在虛擬環境中進行設計和建造工作，盡量減少建造過程中的變更，同時減低風險，明確各階段包括操作及設施管理的項目成本。政府除了於二零一八年開始在主要政府基本工程項目中的設計和建造採用該技術之外，亦會與議會合作，加強培訓相關專業人士，制定技術標準和指引，並鼓勵在私人工程項目中使用此技術。

加強工務工程項目成本管理

40. 項目成本管理辦事處（辦事處）自二零一六年六月成立以來，已審視約 130 個總值 2,600 億元工程項目的造價預算，減省了項目成本約 270 億元。辦事處還制定了多項措施，使工程項目能夠按時和具成本效益地推展。

41. 儘管如此，正如以下所述，現時仍然有迫切需要加強項目成本管理：

- (i) **建造成本高昂** - 不同的國際報告指出，香港的建造成本於二零一七年位列世界城市第三名；
- (ii) **建造服務需求持續強勁** - 政府有需要維持基本工程的投資，以改善市民生活環境、促進經濟增長和提升本港競爭力；
- (iii) **市民對提升項目成本效益的訴求日益殷切** - 市民持續要求政府加強項目成本管理。再者，一些大型項目超支和延誤的重大個案亦影響了公眾的信心。

42. 因此，我們將會把辦事處升格，並擴大其編制和職能，以推行策略性措施、增強成本監控和項目管治能力，從而加強工務工程項目成本管理。

提升工務工程項目表現

43. 辦事處將會參考海外經驗，設立並營運一所主要項目精英學院，持續提供高級項目領導專業培訓，讓政府的項目負責人員，能夠以創新思維及世界級水平的領導技能，推展工務工程項目。另外，我們亦會進行研究並建立創新和智能監測系統，以量度和分析項目的表現，從而改善項目的推展，同時利便與國際組織協作和訂立基準。

建造業人力發展

44. 基建發展正保持其動力，並將維持在高水平。我們聯同議會一直採取多管齊下的措施，以維持一支有足夠數量並具質素的建造團隊，應付業界未來人力需求。

45. 自二零一零年起，我們獲立法會財務委員會批准，撥出合共

4.2 億元予議會，加強對本地建造業人員的培訓及推廣工作，以吸引更多新血。由二零零九年一月至二零一八年八月，議會已培訓超過 34 000 名半熟練及熟練技術工人。議會在二零一七年的培訓總量為 6 000 人，相對二零零九年的 900 人，增幅達 670%。議會進行的形象追蹤調查結果顯示，受訪年輕人中有興趣入行的比率，由二零一一年只有約 8%，大幅上升至二零一八年約 21%。同期，註冊普通工人及半熟練／熟練技術工人人數亦分別上升 48% 及 123%。

46. 為推動承建商及其分包商更積極地培訓技術工人，我們已於二零一八年十月起實行在審核工務工程的標書時，引入工人培訓的技術評分。議會透過新學徒訓練計劃加強合作培訓，為青少年提供明確的晉升階梯，達致熟練技工及進一步提升為監工和技術員。

47. 為培訓更多優質而專業的建造業從業員，議會已於二零一八年二月成立香港建造學院。除了優化現行的工藝培訓課程以配合科技發展外，學院亦提供獲資歷架構認可第三級的課程。我們正探討利用現時位於大埔的訓練場地為香港建造學院發展多層校舍。除基本教學設施外，新校舍亦將提供嶄新科技應用的培訓（如建築信息模擬中心，組裝合成建築法和機器人中心），務求把香港建造學院打造成亞太享負盛名的建造業培訓中心。

優化升降機資助計劃

48. 妥善維護升降機是業主的基本責任。現時香港約有 66 000 部升降機。一般而言，只要有適當的定期檢驗和保養維修，升降機均可安全使用。近年來，技術快速發展，新型的升降機較舊式的配備了更全面的安全裝置。隨着升降機日漸老化，業主需要適時展開包括更新組件、優化或更換升降機等工程。我們明白部分業主在進行這些工程時會遇到經濟負擔、技術知識、組織能力等方面的困難，對樓宇居民及訪客帶來安全風險。

49. 機電工程署（機電署）於二零一一年推出「優化升降機指引」，引入措施以提升舊式升降機的安全及建議加裝升降機保護裝置。由於優化升降機工程並非強制性，至今全港只有約 5 600 部舊式升降機進行了不同程度的優化工程，進度並不顯著。

50. 有見及此，政府計劃推出 25 億元的「優化升降機資助計劃」（資助計劃），於 2019-20 年度起六年內為有需要的樓宇業主提供經濟誘因，並提供適切的專業支援，令社區加快優化升降機，從而提升

升降機的安全。

51. 參照現時推行的「樓宇更新大行動 2.0」及「消防安全改善工程資助計劃」，資助計劃將包括如下五個主要元素：

- (a) 「關愛為本」－ 資助計劃將針對平均應課差餉租值較低的私人住宅或綜合用途樓宇，讓有需要的樓宇業主受惠。參與計劃的市區（包括沙田，葵青及荃灣區）樓宇住宅單位平均應課差餉租值每年不得超過 162,000 元；而新界區（除沙田，葵青及荃灣區）的樓宇住宅則每年不得超過 124,000 元。我們會與市建局不時檢討及在有需要時更新這些平均應課差餉租值的最高限額，以配合物業市值的變動；
- (b) 「安全為本」－ 資助計劃將聚焦於減低升降機的安全風險，收到機電署發出改善令的升降機將獲優先處理。至於沒有機電署發出改善令的升降機，我們建議資助計劃亦包括進行中但未完成的升降機優化工程，讓該些符合特定要求的優化工程作追溯申請，以免業主因等候資助計劃的推出而耽誤原來計劃；
- (c) 「善用資源」－ 為確保公共資源能分配予最需要的人士，我們建議每部升降機的資助額最高為優化工程（包括更換整部升降機）費用的 60%，上限為 50 萬元。此外，年滿 60 歲或以上的自住業主長者可獲工程費用的全數資助，而上限為每個單位 50,000 元；
- (d) 「業界承受力」－ 考慮到業界的承受力及避免工程費用飆升，我們的目標是於六年內優化約 5 000 部舊式升降機；及
- (e) 「簡化程序」－ 為達至最佳協同效應，我們建議夥拍市建局以推行資助計劃。透過市建局的「招標妥」電子招標平台，確保優化升降機工程的招標會公開、透明、方便及有序地進行，以減低圍標風險。

52. 我們將於二零一八年十月就按照上述框架方向而制訂的實施細節諮詢立法會發展事務委員會，並計劃在明年第一季推出資助計劃。

文物保育

53. 多項文物保育措施均進展良好。第一及第二期「活化歷史建築伙伴計劃」（活化計劃）下的九個項目已投入服務，而第三期活化計劃下的三個項目亦將於二零一八年年底開始營運。隨着立法會財務委員會批准撥款，第四期活化計劃下三個項目的活化工程將於二零一八年年底展開。我們在二零一八年七月公布了第五期活化計劃下的四個獲選項目，前期準備工作現正進行。自二零零零年「聯合國教育、科學及文化組織亞太區文化遺產保護獎」推出以來，香港一共獲得 18 個獎項，其中五個為活化計劃的項目。第二期活化計劃下的「We 嘩藍屋」項目更於二零一七年獲得最高榮譽的卓越獎項，這是首次有香港保育歷史建築項目獲得此項殊榮。另外，古物諮詢委員會建議把香港大學馮平山樓、儀禮堂和梅堂的外部按照《古物及古蹟條例》（香港法例第 53 章）的規定宣布為古蹟，以彰顯其文物價值。我們正在推展有關工作。此外，去年舉行的「文物時尚·荷李活道」街頭嘉年華會獲得市民的熱烈參與和認同，我們將於二零一八年十一月四日再次舉辦。

總結

54. 我們歡迎委員給予意見，我們承諾會與立法會緊密合作，致力推展發展局的政策措施。

發展局

二零一八年十月十日