

**香港特別行政區第一個五年規劃
及
行政長官 2026 年施政報告**

**意見書
香港地產建設商會
2026 年 8 月**

《香港特別行政區第一個五年規劃》及《行政長官 2026 年施政報告》

- 香港地產建設商會意見書

目錄

一、引言

二、以嶄新思維推動舊區更新

三、建設高質量北部都會區

四、多元創新機制推動發展

五、鞏固香港國際金融中心地位，助力人民幣國際化

附錄一 檢討發展密度及建築物高度管制

附錄二 提升香港建築設計及城市空間發展

一、引言

承先啟後，繼往開來，香港正處於籌劃未來發展路向的關鍵時刻。今天我們如何以嶄新思維規劃香港未來五年的發展，為舊區更新帶來新契機，令北都加速發展成經濟增長引擎，鞏固城市空間管理，優化市民生活環境，對香港長遠繁榮至關重要。

香港地產建設商會（商會）早前獲邀參與發展局就「香港特別行政區第一個五年規劃」舉行的交流會，並就以下核心課題交換意見：

- 樓宇維修與舊區更新的雙軌策略，將舊區轉型升級為更宜居的城市空間；
- 在兼顧速度與質量的前提下，加快北部都會區規劃發展；及
- 為規劃、地政及建築審批機制開創新氣象，拆牆鬆綁，鼓勵創意，促進發展，為香港建造更多標誌時代的新穎建築。

商會認為上述三大課題環環緊扣，相輔相成。舊區更新要成功，不僅在於活化老舊社區，更必須締造能持續吸引新世代的優質生活環境。衡量北部都會區是否成功，亦不僅只以土地、房屋及基建的推展速度為指標，更重要是北都能否為香港的經濟增長及科技發展提供新動力。要實現此兩大目標，香港必須持續完善規劃機制、地政管理及建築規例，以有效回應經濟環境、科技發展及社區需求的變化。

有見及此，商會將我們對城市更新、北都發展及規劃機制三大課題的觀察與建議，歸納成本意見書。商會期望，有關建議將有助政府籌劃一份具前瞻性且切實可行的「五年規劃」，更期望建議可供行政長官於制定《2026 年施政報告》時援引參考，讓香港在國家「十五五」規劃中明確戰略定位，進一步融入和服務國家發展大局，提升市民生活質素。

二、以新思維推動舊區更新 — 透過優化樓宇維修與市區更新的雙軌策略，將舊區轉型為更宜居的新市區

香港居於市區的人口至 2025 年已超過 56%，而市區內逾 27% 的住宅樓宇樓齡更超過 50 年。市區土地是香港寶貴的資源，政府應及早採取行動，加快市區更新，應對樓宇老化及失修問題，營造智慧、綠色及宜居的市區環境。

1. 舊區更新的挑戰

1.1 受建築高度限制，加上透過提高地積比率取得的發展空間已幾近用盡，令舊區重建缺乏吸引新資金的誘因；具經濟效益的重建項目所剩無幾，餘下項目的吸引力較低，樓宇因而持續老化失修。

1.2 項目發展周期過長，原因不僅在於地盤整合困難，亦包括申請強制售賣令等行政程序及就重建方案與相關政府部門協調及磋商的過程充滿不確定性（例如運輸署對車輛出入口及泊車設施的要求），均大幅增加舊區重建的投資成本及時間。

1.3 地政總署作業備考第 3/2000A 號有關契約對「房屋」限制的規定，造成「連坐」效應，對不應受終審法院「裕昌案」（Fully Profit）判決影響的地盤施加過度管制，令不少地盤整合個案受制於審批程序，難以推進。

1.4 儘管政府於 2024 年透過修訂《土地（為重新發展而強制售賣）條例》（第 545 章）推出優化措施，為市區更新而強制售賣機制仍未獲充分利用。政府劃定七個「指定地區」，原意是集中資源，加快重建需求較迫切的舊樓更新。然而相關安排卻無意中令非指定地區變得相形見绌，削弱了投資者合併地盤的意欲。自 2024 年以來，七宗為重建而強制拍賣的申請中，僅有兩宗來自非指定地區。

2. 本會對舊區重建及城市更生的建議

2.1 採取更進取方式促進業權整合與地盤合併，從而提速項目進度和增加重建誘因，包括允許地積比率轉移、提供額外地積比率，以及加強稅務優惠等財政誘因；同時引入重建審批「一站式」服務，並加快處理強制售賣令申請，優化市區更新審批制度。

2.2 放寬相關建築規劃規例，容許重建項目享有原先建築物的地積比率，確保地積比和可建樓面面積不會因現行規例限制而有所減少，以提供足夠誘因支持重建項目持續推進。

2.3 隨着新基建發展計劃完成並投入運作，令市區發展容積得以擴充，政府應增加規劃及法規監管的彈性，適度放寬發展密度和建築高度；採納高樓、高密度建築可與充滿活力、行人友善的街道環境並存的規劃理念。（詳見 *附錄一：檢討發展密度及建築物高度管制*）。

2.4 支持活化歷史建築，結合保育與發展，兼顧經濟及文化價值。

2.5 推行提升街道景觀活力的措施，例如在分區規劃上恢復「商業 / 住宅」的土地用途；鼓勵發展商提出有助改善街道環境的可行方案，包括透過減少建築物地盤覆蓋率以換取較高地積比率，騰出的地盤面積換作公共用途以釋放街道空間，在設計街道及休憩空間設施時採用高於政府的設計標準，提升空間創意和色彩。政府亦應全面檢討市區街道景觀，包括路面鋪設、照明、街道設施、欄杆及標示等，提升整體質素，促進香港成為名實相符的「亞洲國際都會」。

2.6 採用全新的街道管理模式，美化街道，完善綠化及提升應對惡劣天氣的能力，做好日常維修保養，提供行人友善休憩空間，改善交通暢達程度。街道管理的權責不宜過於分散，並應鼓勵公私營合作，支持由社區推動改善環境的項目，提升維護水平及街道環境。

2.7 上述措施有助於改善行人街道、街道設施及市區休憩空間，提升社區公共空間質素，從而改善舊區整體環境。

2.8 此外，改善休憩空間及行人流動，有助活化傳統商業及零售區，並與政府推動文化旅遊及大型盛事的措施相配合，帶動零售空間轉型。

2.9 強化提升城市規劃委員會（城規會）作為促進城市發展的框架，使其發揮更積極幫助項目落實的功能。運輸署、規劃署及屋宇署等政府部門亦應採取促進重建的思維，透過以成效為本的評估，協助項目符合相關審批要求。

2.10 檢討地政總署作業備考第 3/2000A 號中有關「房屋」限制的規定，剔除「裕昌案」（Fully Profit）判決過度延伸的條款，避免影響原本不受判決限制的地盤，從而重振併合土地重建的動力。

2.11 增加《土地（為重新發展而強制售賣）條例》下「指定地區」的範圍，將紅磡、鰂魚涌及筲箕灣等舊樓較集中的地帶劃入為「指定地區」，重新吸引併購投資急需重建的計劃。這些地區亦應適用於現有及日後推出的各項鼓勵措施，包括轉移地積比率

及額外地積比率，以促進及加快市區更新。此外，政府亦應設立機制處理來自非指定地區的申請，為具備充分條件急需重建的樓宇提供應援，從而全面解決舊區老化所帶來的城市隱患。

3. 國務院《城市更新「十五五」規劃》——本會提出建議的重要參考

3.1 在制定上述建議時，本會參考了國務院於 2026 年 5 月發出的《城市更新「十五五」規劃（2026—2030 年）》通知。該文件為內地各級城市政府推動城市更新提供全面藍圖。商會從『通知』中提出的原則和方向上獲得啟發，更確信以下觀點為發展城市的不二法門：

3.2 應由個別樓宇開始推廣至地區及區域層面，全面系統性檢視和掌握市區更新需要，確保所有樓宇和地區均納入行動計劃，不會因長期缺乏更新而老化失修，同時訂立市區更新目標，持續監察並確保落實；

3.3 應明確界定市區更新的願景及預期成果。樓宇逐步提升為智慧建築，地區則應朝智慧、綠色、低碳方向發展，並具備應對安全風險及氣候變化挑戰的韌性。城市老化雖難以避免，但只要建立一套不斷監察修正、持續改善和更新的制度，必能保持活力；

3.4 任何執行模式和方法，應以前瞻創新為目標，不應削足就履。一站式服務平台、跨部門並行審批和聯合監管，以及設立專責辦公室推進特定項目等，都應視為切實可行的方案，藉此營造有利發展的環境，促進私營機構參與，加快項目發展；

3.5 總括而言，市區更新策略應為市民和香港帶來實質裨益，支持經濟可持續發展，保育和豐富香港的都市文化。

三、建設高質量的北部都會區 — 在兼顧速度與質素的前提下為北都規劃提速提效發展

北部都會區應採取先試先行的發展策略，審慎訂定基建投資的優先次序。作為香港新的經濟增長引擎，北都的發展應惠及各行各業，營造更穩健的營商環境。政府應鼓勵促進私人發展商參與，而北部都會區大學城的發展亦應緊扣「一城五元素」的概念。

4. 聚焦發展試點區域

4.1 加快北部都會區（「北都」）發展，最有效的方法是策略性集中資源，並審慎把握時機，有序推出土地及項目。與其同時將財政及行政資源分散於多個新發展區和基建項目，不如集中發展一至兩個重點地區，例如新田、洪水橋，以及河套深港科技創新合作區香港園區（「十五五」規劃對香港的定位亦已提及），以這些地區作為試點，率先推動北都首階段發展。

4.2 確保這些試點地區在房屋、產業及就業發展，以及跨境融合等方面盡早取得顯著成效，確立可複製的發展模式，再將成功經驗複製，供北都其他規劃地區借鑑和推行。

4.3 行政長官會同行政會議將北環線主線及支線合併為一個項目，並將發展權及按時完成兩條鐵路的責任一併交予港鐵公司，大幅提升北都發展的速度和效率，是一項重大突破。除政府的片區開發試點計劃外，港鐵公司亦將成為北都土地供應的主要來源之一，為市場提供大量可供發展的土地。

4.4 為讓投資者作出審慎的財務規劃，並妥善應對不同土地供應來源之間的競爭，商會認為政府應提供清晰的賣地計劃和時間表，列明土地推出日期、單位數目及公、私營房屋供應比例、主要基建及配套設施落成時間，以及人口和產業／企業進駐的時間和階段。除此之外，以下因素亦同樣重要：

4.5 政府應透過發展局與港鐵公司緊密合作，協調土地推出計劃，並因應市場情況及承接能力，審慎管理港鐵招標項目土地供應的時間和規模。此有助建立時序合宜的發展計劃，讓參與發展商更有效調配資源，有序及均衡地分階段投資，逐步形成「投資、回報、再增資」的良性循環，支持北都長遠發展。

4.6 此外，鼓勵市場中各具不同規模的參與者均能積極投入投資發展，並善用發展商在特定範疇的專業經驗，例如北都不同發展階段所需的酒店、青年旅舍，以及零售娛樂綜合項目的發展和管理，政府應主動採取措施，鼓勵更多市場參與者進駐。例如提供

更靈活的補地價付款安排（詳見第 8 節），降低參與門檻及前期資金壓力，增強發展商投放人力和資源參與北都項目的信心，從而促進更多元和具競爭力的經濟發展。

4.7 商會相信，這種模式可避免資金過度分散，亦可減少因同時推展過多項目而造成的延誤，以及發展初期未能充分發揮經濟效益的情況。政府採取「積極主動、目標為本」的策略，有助形成發展動力，增強投資者信心和公眾支持，這些都是推動北都未來數十年發展的重要基礎。

5. 北部都會區大學城 — 「一城五元素」

5.1 北部都會區大學城是北都發展的重要部分。行政長官於 6 月宣佈，大學城將擴展為綜合發展項目，以 300 公頃核心校園區為基礎，進一步發展成佔地 1,000 公頃的大學城區，帶領香港進一步融入和服務國家「十五五」規劃。大學城不再是獨立的發展概念，而是北都發展的有機組成部分，並將發揮先試先行作用。

5.2 全力實踐行政長官提出的「一城五元素」願景，即**教育、科技、人才、產業及城市發展**，充分展現香港敢於實幹的精神和優勢，並貫徹「優先、集中、提速」三項原則積極採取行動。

5.3 創造規模效應：優先聚焦一個重點區域，建立成功、具知名度且可複製的高等教育生態，再推廣至其他大學城。學科及科研項目發展應緊扣「產業引領、產業驅動」的方向，促進產學研匯聚合作，推動科研成果轉化為新質生產力，帶動經濟增長。

5.4 整合並調動財務資源：優先將大學資助投放於大學城相關發展計劃，鼓勵本地大學加強與國際及內地院校合作，在大學城建立科研基地。同時吸引創科、生命科學及醫療等相關界別的企業機構捐款及投資，拓展研究的深度與廣度。

5.5 加快落實推行：由政務司司長主持的「大學城籌劃及建設組」可設立小組，專責與各院校溝通協調，推動院校優先考慮北都作為未來發展基地。政府亦應將主要政府部門及半官方機構設於大學城內，方便投資者及持份者掌握相關政策及行政安排，推進結合產學研的發展計劃。

5.6 培育校園社區發展：吸引人才集聚，形成具規模的校園社區。現時洪水橋、新田及新界北等校園各有不同主題及範疇，包括創新科技、生命科學以及文化藝術，為鼓勵協同合作，應構建一個相互連繫的生態系統，讓不同院校共享設施與空間。緊密連繫的院校網絡將有助促進跨學科研究及協同效應，帶動更多創新和知識交流。此外，為

培養校園社區的歸屬感及凝聚力，可舉辦嘉年華、馬拉松、戶外音樂會，以至一級方程式賽事等標誌性活動，加強社區聯繫並吸引國際訪客。

5.7 為展現加快推進北部都會區大學城發展的決心，政府除了鼓勵本地大學優先在大學城推展擴建計劃，尤其是涉及政府撥款及資助的項目，同時亦應促進本地大學與海外及內地院校合作，在大學城設立新校園及開展合作項目，充分發揮香港作為「超級聯繫人」的角色。只要各方展現承擔、投入並積極參與的決心，北都大學城將可成為推動香港社會及經濟發展的重要動力。

6. 人才政策

6.1 為支持香港經濟長遠增長，北都大學城以產、學、研協同發展為定位，必須有相應的人口政策及人才策略配合。相關策略應着眼長遠，吸引、培育並留住人才在北都發展，由專上教育開始，逐步參與科研，最終投身行業及生產工作。

6.2 商會建議策略起點由可建立一條貫通中學、本科至研究生階段的升學路徑開始。大學收生名額亦應相應增加三至四倍，以追上倫敦、紐約及新加坡等國際教育樞紐。同時，應提供更多元的學科選擇，並配以充足資助，以吸引優秀學生、教師及科研人才。

6.3 政府更可考慮推出一系列鼓勵措施，包括獎學金、職涯規劃指導、一站式服務平台及稅務優惠。此外，應優先適時提供多元住宿選擇，適當配置私人住宅、公營房屋、共享空間宿舍及酒店，以滿足學生、教職員、國際人才及訪客的需要，吸引人才落戶北都，並鼓勵他們以北都作為個人及事業長遠發展的基地。

6.4 此外，在政府協助下，各大學亦應及早落實全面策略，提升自身尤其是北都大學城校園在國際高等教育資訊分析認證機構排名中的排名及地位。具體計劃應包括提升教學質素、擴大具影響力的研究、加強與國際大學合作、開設涵蓋新知識及新興學科的學院、吸引本科及研究生入讀，並建立內部機制，監督學術及科研質素。

6.5 呼應「產業主導、產業驅動」的策略方向，應與私營機構建立互惠合作關係，共同確立新的研究方向，提升畢業生的就業能力及職業發展前景，加快將科研成果轉化為新質生產力，並吸引更多資金投放於不同領域的研究。同時，可透過舉辦學術會議、考察交流等活動，提升香港科研成果的國際知名度。

6.6 透過提升學術水平及聲譽，北都大學城可吸引來自世界各地的優秀學生、教師及科研人才。匯聚具規模的高質素人才，加上強大的專業網絡，為北都注入蓬勃發展所需

的活力，從教育、科研，以至新興產業創新及生產力提升，形成相互帶動的發展動力，促進經濟可持續增長。

7. 基礎建設項目：落實優先次序

7.1 交通基建必須配合上述發展策略。應優先推展能直接釋放北都發展潛力及加強跨境融合的項目。

7.2 以下項目應列為最高優先事項，加快推進：

- **北環綫及北環綫支綫**：作為北都內部交通連繫的骨幹，有助連接主要發展節點。
- **港深西部鐵路（洪水橋至前海）香港段**：加強跨境通勤效率及經濟融合，進一步強化港深創新走廊。
- **北都公路（新田段）**：對貨運、物流及區域流動至為重要。
- **中鐵綫（原定於 2039 年後落成）**：應提前推展，直接連接北都與九龍市區，紓緩屯馬綫現時的擠迫情況，尤其是運載能力已接近飽和的錦上路至荃灣西一段，應對屯門及元朗人口持續增長所帶來的交通壓力。

四、多元創新機制推動發展 —— 在規劃、地政及建築管制方面引入新方法，鼓勵創新建築設計，促進發展

為更有效推進市區更新及北部都會區的新發展項目，現行政策有必要作出較大幅度的調整

8. 以靈活地價支付模式及建築規約，吸引投資

8.1 商會歡迎地政總署發布作業備考第 2/2026 號「按實補價」先導計劃，為發展商因應需要調整項目的發展強度及發展時間表提供更大彈性。

8.2 政府應考慮在地價支付安排上增加靈活性，並引入新做法，以吸引更多市場參與，例如採用「零地價分期按利潤分成模式」。政府亦可考慮其他有助改善發展商現金流的措施，例如由政府向發展商支付地盤平整費用，以助更有效控制發展成本，或容許中標者在建築規約期內，將地盤全部或部分轉售予其他發展商。

8.3 政府應以務實態度酌情處理建築規約，給予發展商更多空間因應市場變化靈活調整發展計劃；同時建立機制適時調整建築契約限期，根據市場環境變化自動延長，而毋須繳付額外地價。

9. 推動建造方式與建築設計創新

9.1 商會支持採用來自內地及其他先進地區的創新建造技術和現代建築材料，在維持安全及質素標準的同時，降低建造成本、縮短工期，並鼓勵採用「組裝合成」建築法、綠色建材及智慧基建。這些改革對降低北都及其他規劃地區發展項目的成本、提升效率和國際競爭力至為重要。

9.2 香港作為世界級城市，必須展現廣納百川的胸襟，在維持嚴謹建築安全的前提下，我們相信現行的法定管制框架仍然能夠為城市發展提供更大、更多的發展彈性。為達此目標，在符合基本建築參數時，建築審批制度可以為促進創意、提升效率的建築設計採用以成效為本的審批方式，當理據充足，成果顯著時，更可考慮容許發展適度突破規管框架，從而優化城市建築設計，為市民創造更理想生活空間。

9.3 落實本會在附錄二《提升香港建築設計及城市空間發展》中提出的方案，可進一步完善建築審批制度，推動更優質、更具標誌性的建築設計。

10.重新審視地政總署在公共土地管理者與私人業主之間的定位

10.1 香港奉行土地契約制度，由香港特區政府負責管理、使用和開發土地，並在終審裁定的恆華昌原則下，以地主身份行使包括審批契約修訂及徵收補地價的權利。由於政府擁有作為地主的凌駕性權利，在處理契約修訂時，每每未能以務實的態度充分考慮市場情況，以訂立最適切的地契條件及補地價金額。

10.2 九龍塘現時的情況便是活生生的例子。由於地政總署對區內土地契約採取非常嚴格的詮釋，導致區內多年缺乏新發展，現有建築物逐漸老化。這與政府致力促進城市更新和改善房屋供應的政策背道而馳。

10.3 政府以地主身分行使權責，自不待言，商會相信政府對權利亦會行之有度。然而，部門在執行政策時往往施加不合理的條件，發展項目為符合相關要求導致成本不斷攀升。

10.4 儘管政府一直鼓勵各部門採取促進發展的思維，假若地政總署僅擔當協調角色，未有履行其應有職責，約束其他部門避免提出不合理的條件，發展項目要水到渠成仍然困難重重。

10.5 部門的僵化思維，過分執著於短期收入而忽略長遠經濟效益，往往窒礙發展項目的推展。部分項目即使完全符合屋宇署及規劃署的要求，卻最終受限於冗長的契約修訂程序和高昂的補地價金額而被迫放棄，形成「三輸」局面：社會無法受惠於新發展所創造的經濟增長，發展商失去商機，政府在地價收入上亦毫無增益。此「三輸」局面所導致的潛在社會成本，包括經濟增長、就業機會、房屋供應及公共收入方面的損失，均不容低估。

11. 推動地政政策現代化

11.1 確保現有契約與新批契約獲公平一致的處理，讓舊契亦可透過批出同意書或豁免書，享有與新契同等的優惠條款。

11.2 簡化土地契約條款，只保留規管地主與承租人雙方權責，以及主要發展參數所需的關鍵條款。各項已透過法例或規劃許可規管的事項，均應從契約中刪除。

11.3 凡發展方案如泊車位配置等方面若已符合《香港規劃標準與準則》，便應予以接受，現時土地契約中對泊車位的要求則應相應取消，或在符合相關準則時自動獲得豁

免，以避免因現行契約條款過於僵化，即使輕微改動泊車位條款亦動輒需要修訂契約及補地價。

11.4 規劃管制事項均應專項專批，由指定部門統一審理，避免架床疊屋，獲該主管部門批准後，便應視為已符合契約規定。地政總署同時應發揮更主動角色，提升各部門處理個案的效率，剔除與審批個案無關的事項。

11.5 此外，各項管制所採用的用語應予統一，其定義及詮釋應以指定審批部門的實務準則為依歸，並在整個審批過程中由其他部門一致採用。

11.6 提高契約修訂程序的透明度，訂立清晰的服務承諾和時間表，以便監察進度；補地價評估亦應務實考慮市場情況，與申請人開誠佈公分享地價評估報告資料。政府亦應發出更多聯合作業備考，進一步釐清審批程序的一貫做法，提高透明度。此外，可考慮訂立可量度的關鍵績效指標，例如以成功完成契約修訂並帶來大量新增樓面面積的個案數目作為指標，量化促進土地供應工作的成效。

11.7 為提高土地業權的確定性，並簡化物業轉讓程序，除了以「新土地先行」方式實施業權註冊制度外，政府應加快處理現有土地的轉制事宜，令絕大多數現存於土地登記冊的現有土地納入業權註冊制度規管，為土地業權提供明確性。政府亦應建立自願轉制機制，讓土地業權人，尤其是透過強制售賣令完成業權整合的重建項目，可選擇轉用業權註冊制度。

五、鞏固香港國際金融中心地位，推進人民幣國際化

國家「十五五」規劃明確支持香港鞏固國際金融中心地位，並持續提升競爭力。香港亦可透過參與推動人民幣國際化，支持國家「十五五」規劃。

12. 尊重市場運作，避免干預性措施

12.1 商會支持諮詢文件開首所提出的原則，即營造自由、高效、有序的一流營商環境，充分發揮香港自由市場經濟的優勢。政府應致力維持財政平衡，透過擴大商業活動及促進經濟增長開拓收入來源，摒棄以新稅項增加收入的措施，以免損害我們簡單的稅制，削弱香港的競爭力。

13. 鞏固香港國際金融中心地位

13.1 在香港設立「北部都會區一站式服務中心」，讓不同政府部門集中辦公，提升本地政務辦事效率；並在深圳設立「大灣區一站式服務中心」，邀請大灣區各城市相關部門及人員進駐，統一辦理跨境通行、商務合作、民生等業務。

13.2 推動中國銀行總部落戶香港，向國際社會展示中央政府支持香港的堅定態度，並進一步提升香港的全球金融影響力。

13.3 倡議由五大國有銀行牽頭，在香港組建「大灣區發展銀行」，重點服務區域發展及產業升級，為市場提供融資支持，推動大灣區高質量發展。

13.4 倡議亞洲基礎設施投資銀行（亞投行）在香港設立北京總部以外的主要區域總部，發揮香港作為國際金融中心及離岸人民幣樞紐的優勢，更好聯通環球資金，吸引「一帶一路」國家和企業來港投資，實現雙贏。

14. 推進人民幣國際化

14.1 透過擴大人民幣計價投資產品種類，鞏固香港作為全球離岸人民幣樞紐的角色，吸引有意配置人民幣資產的國際資本，強化香港作為連接內地的門戶地位，同時加強人才培育，支持金融創新，推動人民幣相關業務長遠增長。

附錄一

檢討發展密度及建築物高度管制

課題 / 規管障礙

現行規例對發展密度及建築高度的限制較為僵化，未能充分善用香港寶貴的土地資源。

放寬發展密度

已發展的市區及新發展地區，均可考慮適度提高發展密度，以善用現有及規劃中的交通網絡、基礎設施及社區設施，從而更有效利用珍貴的土地資源。

為確保建築地盤的發展潛力得以充分發揮，必須盡快全面檢討及改革城市規劃、土地用途政策及建築規例。

容許按現有發展規模重建

過往根據舊建築規例興建的樓宇，其地積比率往往超出現行《建築物（規劃）規例》訂明的上限。這些樓宇一旦重建，可建樓面面積反而會減少，令部分市區重建項目在財務上變得乏善可陳。為促進市區更新，建議修訂相關規例，容許重建項目享有原先樓宇的地積比率。

增加建築物高度的彈性

放寬建築物高度限制，可在適度增加樓層數目的同時，縮小建築物的地盤面積而維持相同的總樓面面積及地積比率。減少建築物地盤面積可騰出更多地面空間，用作休憩用地、綠化及康樂設施，從而改善公共空間，帶來顯著的社會及環境效益。

因此，建議檢視規劃規例及指引中有關建築物高度的限制，研究增加彈性的空間。

附錄二

提升香港建築設計及城市空間發展的建議

引言

作為亞洲國際都會，香港應該擁有媲美其他世界級都市的一流水準建築環境。我們的社會發展成熟、法規具高透明度，參與城市發展的專業人士及發展商皆自律守法。完善的法律規管容許香港在制度內鼓勵設計優良而具創意的建築，為城市增添特色，並以實際成效及設計質素作為審批標準。在保障公共安全衛生及符合建築物條例的前提下，香港有能力將審批標準交由專業人士、建築商及地產業界自行認證，確保符合相關規定。

富有創意、別具特色、兼顧可持續發展及歷史價值的建築，能豐富城市景觀，提升市民生活質素。優秀的建築設計亦能展現城市的文化與內涵，引起市民和訪客共鳴。具代表性的地標建築更可塑造城市天際線，創造都會的獨特形象，令原本平凡的地方成為世界知名的景點，吸引各地旅客到訪。

優秀的建築亦能彰顯香港卓越的專業團隊和豐富的營建技術，並推動業界持續探索建築創新及可持續技術，鞏固國際聲譽，保持領先的地位。

然而，隨着大灣區、內地以至中東等地的城市近年湧現不少充滿活力、富有創意而具經濟效益的建築項目，此消彼長下香港顯得相形見绌，亞洲活力之都的品牌褪色。

毗鄰香港的領先國際城市，如新加坡、東京、澳門及深圳等，均透過完善規範的制度，有系統地引入非本地的建築勞工，並提供專門的配套設施。這種有序輸入勞工的模式，有效紓緩本地勞動力短缺，加快項目進度，並減輕基建投資者及發展商的財務負擔。香港若能採納類似進取政策，將可提升公共資源運用效率，減少長時間施工對城市造成的影響，並以更快、更具成本效益的方式完成項目，既惠及市民，亦可減輕政府財政負擔。

香港擁有逾百年的建築發展歷史，創造了不少標誌性的建築，靠的是經驗豐富的發展商和建造界資深的從業員及專業人士，但現行的建築審批制度欠缺靈活，未能與時並進發展成一套成熟機制，主動促進發展，避免過度規管。商會認為城市建設要推陳出新，首要建立一套兼顧三方面優勢的建築審批制度：一、就基本發展參數維持明確的法定管制；二、對創新建築設計採用以成效為本的方式評估，以人性化角度彈性處理；

三、由專業人士自行認證，以精簡建築審批程序。要在項目提出者與政府部門之間培養出互相促進和協作的伙伴精神，商會提議以下幾點供政府考慮。

本會的建議

本會就規劃、地政及建築相關法例進行分析，並提出以下建議：

1. 建築高度與體積彈性

1.1 採取較寬鬆及靈活的管制方式，容許建築物高度因應實際情況適度超出既定限制。整體而言，部門應該摒棄在高密度發展地區內針對個別地段的土地用途和建築參數施加「特設規限」（spot zoning）。至於海濱及景觀敏感地區，則應以審慎而開放的方式評估建築物高度的影響，在增加建築設計彈性與保護觀景廊及山脊線之間取得平衡。

1.2 以獎勵措施鼓勵項目加設空中花園，包括：

- 放寬建築物最高高度限制。
- 豁免空中花園計入總樓面面積。

1.3 對樓底較高的入口大堂，容許總樓面面積只按一層計算。

2. 地盤覆蓋率及建築物形態

2.1 對地盤覆蓋率採取更具彈性的詮釋，以鼓勵：

- 創新的建築物形態（例如傾斜或扭曲的建築設計）；
- 加強建築視覺效果的設計特色。

2.2 建議考慮適度放寬《認可人士、註冊結構工程師及註冊岩土工程師作業備考》（下稱作業備考）APP-19及相關法定規例對地面層零售店鋪簷篷伸展範圍的限制。現行規管對伸延至行人空間的簷篷設下嚴格上限，往往不利於為臨街零售活動營造舒適、不受天氣影響的戶外空間。採取更具彈性、以設計為本的方式，可讓簷篷等構築物更妥善融入周邊環境，在街道空間為行人提供遮蔭擋雨的設備，增添街道活力，讓市民更能享用戶外空間。

3. 窗戶與外牆設計特色

3.1 容許在凹入或後移的外牆（非面向街道）設置訂明的窗，惟窗戶尺寸須大致相若。

4. 公用及休憩空間

4.1 容許在不同樓層（包括地面層）設置有蓋公用休憩空間，並豁免計入總樓面面積及地盤覆蓋率。

4.2 在公用平台花園及住宅大樓以外，容許擴大不作商業用途（如餐飲）的有蓋園景空間，並豁免計入總樓面面積及地盤覆蓋率。

4.3 大型地盤綠化覆蓋率：

對地盤面積達 20,000 平方米或以上的項目，建議將最低綠化覆蓋率要求下調至主要區域（Primary Zone）10%、整體 20%，與作業備考 APP-152 中適用於 1,000 至 20,000 平方米地盤的要求看齊，以容許提供更多戶外硬地園景空間，惠及住戶。

4.4 提升升降機槽面積：

提高升降機槽的總樓面面積及地盤覆蓋率豁免上限，以改善升降機服務，讓住戶受惠。

5. 有蓋區域與環境設計特色

5.1 大型懸垂 / 延伸建築設計所覆蓋的樓面面積（作業備考 APP-19）

- 大型懸垂 / 延伸設計會為建築物增添興味，不過現行法規對這些建築設計所產生的覆蓋空間設下十分嚴格的限制（例如 1:8 寬高比、7.5 米淨高及通行要求），往往限制了懸垂藝術品、特色裝置和空中走廊等具創意的建築設計。
- 建議在不會造成濫用樓面面積的情況下，適度放寬相關要求，為創新設計提供更大空間。

6. 可持續建築設計指引（作業備考 APP-152）

- 現行《可持續建築設計指引》要求過於複雜僵化，限制建築設計靈活性。
- 建議精簡並優化有關要求，為建築設計提供更大彈性。
- 支持屋宇署進行的檢討，並鼓勵採納務實、以成效為本的評估方法。

7. 露台及工作平台配備（聯合作業備考 JPN-1 及 JPN-2）

- 現時露台可獲豁免計算總樓面面積（1 平方米至 3 平方米）過於狹窄，容易造成設計單調、比例失衡。
- 建議檢討並提高現行 2.5% 的豁免比例上限，以配合不同面積的單位。
- 應容納更合理及具彈性的露台設計方法。

- 酒店露台既能提升住宿體驗，亦配合香港亞熱帶氣候的合適設計。在酒店營運者妥善管理及牌照當局監管下，露台被濫用的風險不高，因此建議酒店露台可獲豁免計算總樓面面積。

8. 香港斜坡住宅地盤的設計彈性

在位處上斜坡的地盤興建住宅要面對不少挑戰，尤其是地盤平整、地基設計及結構工程，均令建築成本增加，工程設計亦更為複雜。過往部門在審批時傾向容許較具效率的空間布局，可惜隨着規管要求及詮釋不斷演變，監管濫用空間的考量取代了促進者思維，建築設計的彈性亦逐步收窄。

為支持可持續及創新發展，審批部門可考慮採用更著重實際成效，並因應個別地盤條件的規管方式，包括：

8.1 順應坡度設置樓層

- 容許建築物樓層順應天然地勢設置，減少不必要的大規模挖掘或搭建平台，同時確保安全及通行。

8.2 適度放寬挖土及填土限制

- 尤其是對低密度發展項目，應評估挖土及填土工程對環境及結構的實際影響，避免劃一施加限制。

8.3 靈活的斜道及通道設計

- 因應個別地盤的地形條件，容許緊急車輛通道及車輛通道採用其他布局方式。

8.4 緊急車輛通道盡頭及覆蓋率評估：

- 尤其在地盤條件所限、難以符合一般規定的情況下，對緊急車輛通道盡頭處的相關要求及覆蓋率計算，應採取更靈活的評估方式。