

香港特別行政區政府  
The Government of the Hong Kong Special Administrative Region

運輸及房屋局  
香港九龍何文田  
佛光街 33 號



Transport and Housing Bureau  
33 Fat Kwong Street, Homantin,  
Kowloon, Hong Kong

本局檔號 Our Ref. HD(CEPWP)12/5/30  
來函檔號 Your Ref.

香港中區  
立法會道 1 號  
立法會綜合大樓  
立法會財務委員會  
工務小組委員會秘書  
(經辦人：鍾蕙玲女士)

鍾女士：

謝謝您於 2017 年 1 月 17 日的電郵，當中夾附了朱凱迪議員於 2017 年 1 月 17 日的信函，要求政府就下列各項補充資料，包括—

- (i) 濕貨街市；
- (ii) 區域性交通；
- (iii) 區域性規劃；
- (iv) 富亨邨接駁巴士；
- (v) 綠化地帶改劃；
- (vi) 對匡智松嶺村的工程安排；
- (vii) 公屋單位人均面積；
- (viii) 區域學校需求；
- (ix) 工程相關的樹木資料；以及
- (x) 社區設施。

我們綜合相關政策局/部門提供的資料後，就當中的事宜回覆如下－

## 濕貨街市

《香港規劃標準與準則》第六章零售設施有關公眾街市的部分於 2009 年 4 月修訂，並沿用至今。修訂後的《香港規劃標準與準則》為相關部門提供彈性，參考各項因素，決定興建新公眾街市的規模。

香港房屋委員會(房委會)在規劃新建屋邨時，會考慮擬建屋邨的規模、鄰近商場及零售設施的供應等因素，再加上個別公營房屋項目其他特性，例如在個別項目加入非住宅設施，而令住宅數目減少、增長建築期、及造成重大財政承擔等，為新建屋邨釐定合適的零售設施。與此同時，亦必須考慮有關設施在營運和財政上的可行性及適切性等。

房委會基於上述各方面的考慮及聽取各方面的意見後，會於大埔第 9 區將原建議包含有濕貨位的超級市場及冷凍食品舖的設施作出調整，將超級市場規模縮小，並以街店形式提供約相等於 30 到 40 個傳統濕街市檔位的新鮮糧食零售設施，再加上其他各類型的零售組合，以滿足將來大埔第 9 區居民的購物需要。這調整可同時提高營運及財政上的可行性，亦可確保公共資源得以善用。正如房委會代表在立法會工務小組委員會 2016 年 12 月 21 日、2017 年 1 月 11 日和 1 月 17 日的會議中所述，就釐定新鮮糧食零售設施的數量方面，房委會考慮多方面的因素，如地區人口（包括人口組合）、附近公營及私營街市設施、新鮮糧食零售店的數目及空置率等。這較單以人口數目考慮是否興建公眾街市更為全面。因此，在大埔第 9 區提供 30 到 40 個新鮮糧食街店已屬適切。

房委會將興建升降機及有蓋行人通道，以連接大埔第 9

區及頌雅路東的公營房屋發展，讓區內人士暢步通行。富亨邨居民亦可使用相關設施，便捷往返大埔第 9 區的購物設施。

## 區域性交通

就議員在立法會工務小組委員會 2017 年 1 月 11 日的會議上要求，政府當局已在 2017 年 1 月 16 日提交補充資料(立法會 PWSC47/16-17(01)號文件)。文件中已夾附項目的交通影響評估報告。

下列是大埔區內一些已規劃但未落實的發展項目，當中項目曾為交通影響作評估—

- TD33/2011 大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究（簡稱「廣福行車橋研究」）；
- 大埔第一區區體育館、社區會堂及足球場；
- 龍尾泳灘；
- 頌雅路公營房屋發展；
- 慈山寺改建建議；
- 擬於大埔船灣前堆填區興建公眾骨灰安置所設施；
- 大埔滘及馬窩發展項目；以及
- 大埔蕉坑丈量約份第 34 約及第 36 約的多個地段和毗鄰的政府土地

其中廣福行車橋研究由運輸署聘請顧問公司進行研究。就大埔區域性的交通情況而言，廣福行車橋的研究範圍已十分廣泛，覆蓋了大埔區中心區域的主要道路。當中提及了大埔區的交通事宜和政府及後相應的改善措施。

廣福行車橋研究報告的總體摘要（只有中文）已載於附錄。而該研究提及的交通事宜和政府的改善措施則詳列如下

(1) 大埔墟內假日泊車位較為緊張情況，並因排隊進入停車場導致交通擠塞

騎駛者由於在大埔墟大埔綜合大樓外，排隊等待進入停車場，導致運頭街交通擠塞。運輸署已於 2014 年年底改善運頭街的行車線安排。有關車輛等待進入停車場的交通問題，已有明顯改善。此外，房屋署在寶鄉邨設有約 100 個公眾泊車位。有關的寶鄉邨發展已於 2016 年完成，公眾泊車位亦已供給市民使用。

(2) 大埔墟與大埔北的連接事宜

運輸署於 2011 年聘請顧問公司，研究在廣福橋附近加設行車橋，連接大埔墟與大埔北的現有道路網絡，疏導區內未來新增的車流。該研究確立擬建行車橋能改善區內的大部分路口(如南運路/廣福路路口)的交通情況，有關建議已經於 2015 年轉交相關工程部門進行技術性可行研究。

(3) 南運路的交通情況

運輸署一直監測南運路/廣福路路口，該路口現時及估計十年後的交通狀況如下－

	現在	2026 年
早上繁忙時間南運路南行車流 (小汽車單位)	995	約 1 050 至 1 150 之間

南運路/廣福路路口估計於 2026 年將會達至飽和，政府有以下應對措施，包括－

- 於興建大埔第一區體育館、社區會堂及足球場時，相關工程部門會加建行車路連接現有東昌街及南運路，進一步改善南運路沿路包括廣福路路口的交通

情況；

- 上述廣福行車橋項目，亦能減輕南運路/廣福路路口的車流；以及
- 另外，運輸署現正計劃有關改善該路口的方案，預算本年內諮詢政府部門有關方案，如技術可行性，運輸署會向區議會作出諮詢。

同時，運輸署亦不斷監測區內各道路的交通情況，並參考各區內發展項目的交通影響評估報告內的資料，及區議會和公眾的意見，並派員作實地視察，及進行交通流量調查。運輸署會在有需要進行改善的地方，建議和進行改善工程，詳情如下－

### (1) 廣福迴旋處交通情況

為改善在廣福迴旋處旁的石油氣加氣站排隊加氣所引致的交通阻塞事宜，運輸署已於 2013 年計劃及於 2016 年年中完成廣福迴旋處增設行車線的改善措施。

### (2) 汀角路往九龍交通情況

為改善汀角路往九龍方向的交通情況，運輸署已於 2014 年落實大埔工業邨大鴻街由東行改為西行的交通管理措施，為汀角路提供往九龍方向的替代路線。同時，正陸續在汀角路(船灣海段)加設避車處。這項措施紓緩汀角路在繁忙時段間歇出現的交通擠塞情況。此外，運輸署已要求相關部門在近鳳園路的汀角路，往九龍方向預留 10 米寬的土地。日後，如有需要，可擴闊有關路口。

### (3) 大埔墟站上落客設施

港鐵大埔墟站是大埔區內主要的上落客點。按現時已知的非專營巴士服務佔用現有停車灣的 6 成容量，運輸署現計劃檢視現有停車灣的安排，以容納更多路旁上落客的需求。

此外，區內亦有 33 項較小型的交通改善工程現在進行中。相信若上述各區方案均能落實的話，大埔區內的交通情況應能保持暢順。

## 區域性規劃

就議員要求的大埔區規劃，資料如下－

項目	人口
第 9 區及頌雅路東	約 17 500
頌雅路西	約 2 400
露輝路	約 1 760
荔枝山	約 4 120
逸遙路	約 650
乾坑	約 350

根據 2011 人口普查，大埔區現時人口約為 251 200<sup>1</sup>。而於新規劃落成後，大埔區的預計人口約為 277 500<sup>1</sup>。

現時東鐵線在上午繁忙時間的班次約為 3 至 8 分鐘一班，而在早上上班的繁忙時間，東鐵線在大埔墟站往九龍方向的服務水平可配合乘客量。另一方面，港鐵公司亦在早上繁忙時間，安排特別班次從大埔墟站開往九龍，以配合乘客乘車模式。至於大埔墟站現在及 10 至 15 年後的列車載客率及乘客候車時間，運輸署並無相關資料。

---

<sup>1</sup> 《大埔分區計劃大綱圖編號 S/TP/26》所載的數字

## 富亨邨接駁巴士

就接駁鐵路站的巴士服務方面，正如政府在 2017 年 1 月 16 日回覆立法會就朱凱迪議員、張超雄議員及大埔區議會任萬全區議員提出相同課題的回信（立法會 PWSC40/16-17(02)號文件）中所指，九巴第 71A 號線現時已為富亨邨居民提供往返大埔墟港鐵站的接駁巴士服務。而就其他新發展項目的相關交通配套安排上，運輸署會因應該發展項目的入伙安排及時間表，適時制定公共交通安排的建議方案，以照顧新增的乘客需求。運輸署並會就各項建議方案諮詢相關區議會轄下的交通及運輸委員會的意見。

至於票價優惠方面，除了第 K12、K14、K17 及 K18 號專營巴士路線外，港鐵公司會否為其他專營巴士路線如九巴第 71A 號線提供同等轉乘港鐵服務的票價優惠，則屬港鐵公司的商業決定。政府備悉朱凱迪議員來函的副本已抄送港鐵公司，相信港鐵公司會就有關建議直接回覆朱凱迪議員。

## 綠化地帶改劃

就議員要求的大埔綠化帶改劃項目，資料如下－

大埔綠化帶改劃項目 (全部由政府推動)	佔地面積	房屋類別	單位數目
第 9 區及頌雅路東	9.59 公頃 <sup>2</sup>	公營	約 7 070
頌雅路西			約 970

<sup>2</sup> 其中 66%原本劃為「政府、機構或社區」地帶(主要集中在第 9 區及頌雅路東)，只有 34%為「綠化地帶」。

露輝路	4.13 公頃	私營	約 660
荔枝山	4.25 公頃	私營	約 1 785
乾坑	2.54 公頃	私營	約 150

在 2014 年《施政報告》公布透過土地用途檢討所物色約 150 幅具房屋發展潛力的用地中，有約 70 幅為「綠化地帶」用地（總面積逾 150 公頃），若可如期修訂有關法定圖則和完成所需的其他程序，估計可提供逾 8 萬個單位（逾七成為公營房屋）。有關「綠化地帶」用地的地點和擬議房屋類型見附表。至於仍未展開法定改劃程序的「綠化地帶」用地，正如其他具房屋發展潛力用地一樣，待所需的技術評估完成後，政府會於修訂有關法定圖則時進一步提供個別用地的詳細資料，並按既定程序諮詢區議會和公眾。

### 對匡智松嶺村的工程安排

政府在公營房屋發展計劃的過程中，十分重視社區的參與及意見。就大埔第 9 區及頌雅路的發展項目，政府及房委會早在 2013 年 12 月已開始諮詢地區人士，亦於 2014 年至 2016 年諮詢匡智松嶺村，向松嶺匡智會特殊學校簡介有關項目，聽取意見及了解學校的需求。政府及房委會會繼續適時進行地區溝通，以聽取持份者的意見，在規劃及設計上作適當的回應。

土木工程拓展署亦已於 2016 年年初開始與匡智松嶺村聯絡，聽取他們對工程的設計及施工安排的意見。擬議的施工安排將不會影響他們的運作。土木工程拓展署將在施工期間，會與所有持份者保持緊密聯繫，務使工程對他們的影響減至最低。



在大埔第 9 區及頌雅路東的公營房屋發展中，其出入口皆經由擬議大埔第 9 區連接道路通往全安路，不會對匡智松嶺村的出入口構成影響。此外，是項工程亦不會對匡智松嶺村的空氣質素及噪音造成影響。

### 公屋單位人均面積

大埔第 9 區及頌雅路東公營房屋發展，將會提供約 7 070 個單位。當中約 1 320 個為 1 至 2 人單位、約 3 020 個為 2 至 3 人單位、約 1 510 個為 3 至 4 人單位、及約 1 220 個為 4 至 5 人單位。所有單位均符合每人不少於 7 平方米的標準。

過去十年，房委會公屋租戶的人均居住面積平均數如下 -

	人均居住面積平均數 <sup>3</sup> 平方米(室內樓面面積)
2007	12.2
2008	12.4
2009	12.5
2010	12.6
2011	12.8

<sup>3</sup> 人均居住面積平均數是所有公屋住戶的人均居住面積的平均數。每個公屋住戶的人均居住面積則定義為由該公屋住戶所佔用其公屋的室內樓面面積與該住戶的認可居住人數的比率。

2012	12.9
2013	13.0
2014	13.0
2015	13.1
2016	13.1

註：數字反映按年 3 月底時的情況。

房委會沒有備存各類型單位中人均居住面積平均數的統計數據。

「規劃宜居的高密度城市」為《香港 2030+》的首要元素。整體方向包括優化新發展區及改造稠密發展的市區。我們會透過促進八項城市特質去提升香港宜居度，令它具備集約、相互緊扣、獨特、多元及充滿活力、健康、以及共融互助的特質，亦能善用藍綠自然資源及提供共享的公共空間，並妥善保養及更新老化的城市結構。

此外，《香港 2030+》所建議經優化的創造容量策略規劃模式不單讓我們滿足預計的長遠土地需求及為未能預料的情況作好準備，亦能為我們提供空間及緩衝，讓我們將改善生活空間（包括人均居住面積）、提升生活質素、應對人口挑戰、增強社區服務及抓緊經濟機遇等願景一一實現。

## 區域學校需求

在 2016/17 學年，大埔區及北區的公營小學數目及小學學額資料如下—

	大埔	北區
小學數目 <sup>4</sup>	18	28
小學學額數目 <sup>5</sup>	13 044	19 123

在 2012/13 至 2016/17 學年期間，大埔區及北區公營小學按年學生人數資料如下－

學年	大埔	北區
2012/13	10 414	17 704
2013/14	11 008	18 124
2014/15	11 793	18 558
2015/16	12 642	18 958
2016/17	13 617	19 596

註：數字反映該年 9 月中時的情況。

教育局由 2003/04 學年開始實施「統整使用率低的小學」政策至今，大埔區及北區分別有 6 所及 10 所公營小學因有關政策而停辦。

根據 2016/17 學年收生實況調查所得的資料，居住大埔區及北區而就讀該區公營小學的比例分別為 96%及 93%。

---

<sup>4</sup> 數字包括官立及資助小學，但不包括特殊學校。

<sup>5</sup> 學額數目指有關學校按照其預設班額所開辦的班數(不包括空置課室)而可容納的學生人數。有關數字反映 2016 年 9 月 14 日時的情況。

按現行機制，規劃大型住宅發展區域時，政府會根據《香港規劃標準與準則》，按人口和社會服務的需要預留土地作學校用途，以配合區內的人口及相關公營房屋的發展，並滿足社會對教育服務的需求及支援相關的政策（包括區內對學位的需求、現有學校的重置需要，及本港學校體系的多元發展需要等）。

位於大埔第 9 區及頌雅路東的擬議公營房屋發展項目將合共提供約 7 070 個單位。此外，房委會預計將會在頌雅路西提供約 970 個公營房屋單位。上述的房屋發展計劃將於 2021 至 2025 年間落成，預計人口約 19 900 人。為配合上述公營房屋發展，教育局已按《香港規劃標準與準則》，在大埔第 9 區及頌雅路西預留合共兩幅分別興建 36 室及 30 室的小學建校用地，以應付預計的新增人口的教育需求。在大埔第 9 區擬作建校用途的土地，按初步了解，現時種植有約 130 棵樹木，全部均非珍貴樹木。

大埔區現時有 18 間公營小學，於 2016/17 學年合共開辦 77 班小一班級，近年亦需透過暫時彈性增加每班的學生派位人數，以應付需求。整體而言，現時大埔區沒有收生不足的情況。隨著大埔新屋苑落成及近年香港居民所生嬰兒人數回升，預計大埔區內的學齡人口將會持續增長，因此要預留足夠的學校用地以應付未來人口發展的規劃需要。按人口增長情況，新校舍亦可用作重置現有校舍，改善教學環境。教育局會不時檢視有關推算的假設和繼續密切留意大埔區未來對教育的需求及學位供求的變化，以適時開展有關的建校計劃。

### 工程相關的樹木資料

政府將於大埔區內重新植樹，重新植樹位置初步位於林村河旁近大埔頭、大埔市中心、吐露港公路旁近蕉坑等。我們將於重新植樹前再與相關部門聯絡，考慮細節安排，及在

有需要時諮詢區議會或地區人士的意見。


政府會要求承建商提交計劃書，列明被移除樹木的管理措施，鼓勵重用，例如部分樹木將在移除後進行加工，作為有機肥料或泥土覆蓋物，在是項工程循環再用，而剩餘的加工物料，亦可考慮用於其他合適的項目。最後不能循環再用的部分，例如有健康問題的樹木等，將送往堆填區處置。

## 社區設施

公營房屋項目的規劃大綱是根據規劃意向和分區計劃大綱圖的發展限制、地形、附近土地用途及所接獲的公眾意見而籌備。地盤的發展已兼顧不同城市設計的考慮，包括通風廊、視野穿透度、建築物之體積、高度和相互間的連接和融合、休憩用地及行人連接系統等。正如政府在 2016 年 12 月 19 日回覆立法會房屋事務委員會提出相同課題的回信（立法會 CB(1)336/16-17(01)號文件）中所指，為回應社會對公營房屋的殷切需求，在規劃、基礎設施及環境因素許可的情況下，我們本著「地盡其用」的宗旨，充分發揮土地的發展潛力以增加公營房屋供應，同時兼顧現有及未來居民的需要，以最具效益和可持續發展的原則進行項目規劃及設計。

就大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展，房委會已於 2014 年 7 月及 2016 年 3 月諮詢大埔區議會轄下環境、房屋及工程委員會，介紹有關項目的社區設施之整體布置及安排，設有（一）教育設施，當中包括兩間幼稚園和一間小學；（二）社會福利設施，當中包括嚴重肢體傷殘人士綜合支援服務、幼兒中心、早期教育及訓練中心、長者鄰舍中心、長者日間護理中心和安老院舍；（三）交通設施，當中包括有蓋停車場和公共交通總站；以及（四）零售／商業設施。

運輸及房屋局局長

( 梁德仁  代行 )

2017年1月23日

副本送：

立法會財務委員會工務小組委員會盧偉國議員

港鐵主席馬時亨先生

財經事務及庫務局局長

(經辦人： 蔡雪蓉女士)

教育局局長

(經辦人： 陳吳婷婷女士)

發展局局長

(經辦人： 鍾文傑先生

莊永桓先生)

食物及衛生局局長

(經辦人： 黃淑嫻女士)

土木工程拓展署署長

(經辦人： 尹萬良先生)

運輸署署長

(經辦人： 蕭鏡泉先生

郭惠英女士

黃志光先生

陳惠平女士)

規劃署署長

(經辦人： 朱霞芬女士

劉寶儀女士)

房屋署署長

(經辦人： 李冠殷先生

嚴汝洲先生

饒菊紅女士

梁健文先生

何顯亮先生)

合約編號 TD 33/2011

大埔廣福橋附近加設行車橋  
交通及運輸研究



總體摘要

**PARSONS  
BRINCKERHOFF**



## 內容

	頁
<b>1. 引言</b>	<b>1</b>
1.1 背景	1
1.2 研究目標	1
<b>2. 停車位供應</b>	<b>2</b>
2.1 現有停車設施	2
2.2 檢討公眾停車設施	3
<b>3. 交通影響評估</b>	<b>4</b>
3.1 現有交通網絡	4
3.2 現有交通狀況	4
3.3 建議的廣福行車橋	5
<b>4. 結論</b>	<b>6</b>

## 圖

圖 1.1	研究範圍
圖 2.1	公眾停車設施位置圖
圖 2.2	未來公眾停車位數量
圖 3.1	主要路口位置圖
圖 3.2	建議之路口改善計劃-廣福道/南運路
圖 3.3	建議之廣福行車橋初步設計
圖 3.4	行經現有寶鄉橋的行車路線
圖 3.5	行經建議的廣福行車橋的行車路線
圖 3.6	建議的廣福行車橋建成前後之路口表現

## 1. 引言

### 1.1 背景

大埔墟位於大埔新市鎮(北邊是林村河)及大埔墟站之間，此兩地也是交通量的兩個主要產生地。大部份於大埔新市鎮及港鐵站之間的交通會使用寶鄉街和南運路兩條現有的行車橋來往兩地。此外，大埔墟有幾個熱門目的地，包括大埔綜合大樓，富善街（大埔最舊的戶外市場）以及大明里廣場。

大埔區議會要求於鄰近現有的廣福行人橋附近興建一條行車橋以改善來往錦山的車輛連接及促進大埔墟經濟發展。

運輸署委託柏誠(亞洲)有限公司(柏誠)研究興建廣福行車橋的交通及運輸研究。大埔墟的位置和本項目的研究範圍邊界展示於圖 1.1。建議的廣福行車橋擬定連接林村河北岸寶雅路/汀角路路口和在林村河南岸的廣福道/北盛街。

### 1.2 研究目標

本交通及運輸評估的目的包括:

- 檢討現有交通狀況以及大埔墟範圍內的停車位供應；
- 檢討現有和未來規劃的公眾停車位供應，以確保有充足的供應滿足大埔墟範圍內的停車需求；以及
- 評估由於興建廣福行車橋引起的交通影響以及判定是否需要興建此行車橋。

## 2. 停車位供應

### 2.1 現有停車設施

大埔墟範圍內有許多街道以外的公眾停車場，設有收費錶的停車場以及設有收費錶的路旁停車設施。這些公眾停車設施的位置展示於圖 2.1。目前的停車位供應總結於表 2.1 以及 2.2。

表 2.1 設有收費錶的停車設施

地點		泊位種類/時間種類		
		普通泊位		殘疾人士泊位
		數目	種類	
A	北盛街	8	2 小時	-
B	普益街	2	½ 小時	-
	普益街停車場	11	2 小時	-
C	同茂坊	22	2 小時	-
D	同秀坊	19	2 小時	2
E	同發坊	22	2 小時	-
F	寶鄉坊	39	2 小時	-
G	廣福坊	48	2 小時	1
H	運頭街(鄰近廣福坊)	19	2 小時	-
I	鄉事會坊	41	2 小時	-
J	運頭坊	36	2 小時	-
K	運頭街(運頭坊對面)	22	2 小時	-
L	瑞安街	7	2 小時	-
M	戲院街	4	2 小時	-
N	仁興街	2	½ 小時	1
		23	2 小時	
O	靖遠街	7	2 小時	-
P	懷仁街	10	2 小時	-
Q	懷義街	9	2 小時	-
設有收費錶的停車位總和 =		355		

表 2.2 街道以外公眾停車設施

地點		汽車/小型貨車
1	大埔綜合中心	100
2	寶湖花園	100
3	寶湖道 (第一區)	190
街道以外公眾停車設施總和=		390

## 2.2 檢討公眾停車設施

大埔墟內的公眾停車位供應以及現有的需求之總結展示於表 2.3。

表 2.3 現時公眾停車位供應之總結

類型	泊位	繁忙時間最大泊位需求			
		上午繁忙時間	下午繁忙時間	星期六	星期日
大埔綜合中心	100	90	70	100	100
寶湖花園	100	80	85	80	90
寶湖道（第一區）	190	110	100	150	130
設有收費錶的停車位	355	390	450	480	475
<b>總和 =</b>	<b>745</b>	<b>670</b>	<b>705</b>	<b>810</b>	<b>795</b>
<b>剩餘/不足=</b>		<b>75</b>	<b>40</b>	<b>-65</b>	<b>-50</b>

現在大埔墟區內提供共 745 個公眾泊位。考慮到所有公眾泊位需求，可從表 2.3 得出目前整個大埔墟區內現有的泊位供應可以滿足平日上午及下午高峰需求。這意味著基於當前的需求，在平日繁忙時間是沒有泊位不足的問題。

有關於星期六以及星期日泊車情況，觀察到星期六大概有 65 個公眾泊位的不足，而星期日大概有 50 個泊位的不足。為了解決在週末泊位不足的情況，大埔墟區內需要增加額外泊位的供應。

我們已為大埔墟區內潛在的空置土地，或已確定/已計劃的發展項目的土地進行檢討，以確認在近期內是否能在新項目附近提供額外停車位。檢討中發現除了寶鄉街的公共房屋發展項目外，並沒有其他適合的地方去提供額外停車位。跟據從相關部門得到的寶鄉街公共房屋最近期發展參數，在 2015 年工程完成之時，該項目總共可提供 100 個公眾停車位。

此外，當寶湖道(第一區)的短期租約場地完成重建為政府、機構或社區相關設施後，總共將會有 200 個公眾停車位可提供，比現有的 190 個車位為多。

因此，這些額外的供應將足夠吸收當前大埔墟區域公眾泊位的不足，如表 2.4 所展示，整體的公眾停車位供應也展示於圖 2.2。

表 2.4 未來公眾停車位供應之總結

類型	泊位	繁忙時間最大泊位需求			
		上午繁忙時間	下午繁忙時間	星期六	星期日
大埔綜合中心	100	90	70	100	100
寶湖花園	100	80	85	80	90
寶湖道（第一區）	200	110	100	150	130
寶鄉街公共房屋項目	100	-	-	-	-
設有收費錶的停車位	355	390	450	480	475
<b>總和 =</b>	<b>855</b>	<b>670</b>	<b>705</b>	<b>810</b>	<b>795</b>
<b>剩餘/不足 =</b>		<b>185</b>	<b>150</b>	<b>45</b>	<b>60</b>

### 3. 交通影響評估

#### 3.1 現有交通網絡

擬建的廣福行車橋之走線以及需評估的主要路口展示於圖 3.1。

進出大埔墟的主要道路包括大埔太和路和廣福道。其他提供進出大埔墟的區內道路包括南運路、運頭街、鄉事會街、安富道、寶鄉街、南盛街、懷義街。

大埔太和路是東西走向的主要幹路並且是主要的巴士通路。大埔太和路是一條主要通道，往西可通往粉嶺及大埔工業中心，往東可以通過吐露港公路到達九龍。

廣福道是東西走向的區域幹道，也是一條主要的巴士通路。廣福道亦連接吐露港公路來往九龍及市區。

南運路、運頭街、鄉事會街以及寶鄉街都是區內幹路，與安富道、南盛街、懷義街一起作為區內通路，以及提供大埔墟同前面提及的道路之間的連接。

#### 3.2 現有交通狀況

展示於圖 3.1 中的主要路口進行了路口容車量評估，這些路口包含了有可能受到建議廣福行車橋的影響的所有關鍵路口。繁忙時間容車量分析的結果總結於表 3.1。

表 3.1 2011 年現狀路口表現

路口號碼	路口	種類	繁忙時間 剩餘容車量
J1	大埔太和路/汀角路	交通燈號控制	31%
J2	大埔太和路/安祥路	交通燈號控制	54%
J3	大埔太和路/南運路	交通燈號控制	29%
J4	汀角路/廣福道	交通燈號控制	51%
J5	廣福道/靖遠街	交通燈號控制	23%
J6	寶湖道/寶鄉街	交通燈號控制	5%
J7	南運路/寶湖道	交通燈號控制	358%
J8	廣福道/安富道	交通燈號控制	104%
J9	廣福道/寶鄉街	交通燈號控制	38%
J10	廣福道/南運路	交通燈號控制	-6%
J11	寶鄉街/南盛街	交通燈號控制	102%

備註：交通燈號控制路口的路口表現是以剩餘容車量%表示。

如表 3.1 所示，現有情況下，大部分評估的路口平日繁忙時間均可以在有剩餘容量的情況下運作。唯一有問題的路口是 J10（廣福道/南運路）。這個路口是在超出容車量的情況下運行，因此，關於 J10 的初步改善措施已經展示於圖 3.2。

### 3.3 建議的廣福行車橋

#### 綜述

本研究為建議的廣福行車橋進行了下列設計年的交通影響評估：

- 2021 年參照年交通預測 (沒有建議的行車橋)
- 2021 年有行車橋交通預測 (有建議的行車橋)

建議的廣福行車橋擬定連接林村河北岸寶雅路/汀角路路口和在林村河南岸的廣福道/北盛街。建議行車橋連接的走線及初步設計圖展示於圖 3.3。

在檢討完大埔墟區域內的交通模式後，預料大部份分流至建議的廣福行車橋是由寶鄉橋而來，因為寶鄉橋座落於廣福橋附近，也提供了大埔墟內必需的通往區域內的通道。現有經寶鄉橋主要交通路線展示於圖 3.4。當建議的廣福行車橋建成後，預料分流的交通路線將如圖 3.5 所示。

#### 總體交通影響

圖 3.1 顯示將有機會交通改善的多個重要路口。此研究進行了 2021 年份有及沒有建議廣福行車橋兩種剩餘容車量評估，結果顯示於表 3.2 以及圖 3.6。路口評估的結果顯示，大埔墟內十一個重要路口中的九個在有建議廣福行車橋的情況下可以比之前運行的更好。而有兩個路口，即 J7（南運路/寶湖道）及 J8（廣福道/安富道）會在比之前較少的剩餘容車量的情況下運作，然而這兩個路口都將在容車量範圍內運作。

因此，可以得出結論，建議的廣福行車橋將會提升整體重要路口的表現並且提升大埔墟範圍內整體的交通運作情況。

表 3.2 2021 設計年路口表現

路口號碼	路口	種類	繁忙時間剩餘容車量	
			參照年	有橋
J1	大埔太和路/汀角路	交通燈	14%	28%
J2	大埔太和路/安祥路	交通燈	28%	35%
J3	大埔太和路/南運路	交通燈	12%	20%
J4	汀角路/廣福道	交通燈	33%	70%
J5	廣福道/靖遠街	交通燈	15%	20%
J6	寶湖道/寶鄉街	交通燈	1%	16%
J7	南運路/寶湖道	交通燈	210%	31%
J8	廣福道/安富道	交通燈	57%	40%
J9	廣福道/寶鄉街	交通燈	3%	9%
J10	廣福道/南運路	交通燈	-14%	-8%
J11	寶鄉街/南盛街	交通燈	38%	91%

備註：交通燈號控制路口的路口表現是以剩餘容車量%表示。

### 其他效益及考慮因素

建議的廣福行車橋還會帶來其他效益。這些效益包括：

- 行車橋不止作為大埔墟西區(即安富道西邊地區)，還可作為錦山/石古壟等山邊村落的後備連接或必要替代路線。當寶鄉街及廣福道有交通擠塞，大埔墟西部範圍及錦山/石古壟均損失其至大埔北區的通行力。
- 同樣地，錦山/石古壟現時只依賴北盛街、寶鄉街、廣福道、南運路及大窩路作車輛連接。這些偏遠地區不是人口密集地區及主要交通量的產生地，並且這些地區在研究範圍(大埔墟)之外。不過，在規劃的角度而言，應該要考慮到廣福道之行車橋(跨越林村河)可以作為住在這些地區的居民來往大埔北(大埔站、大窩村及大埔舊墟)的後備連接及更多的直接連接。
- 由於這路線更短和更直接，建議的廣福行車橋可減少來往大埔墟和太和之間的行車時間，並可以促進兩個區域之間的經濟活動。

### 4. 結論

關於現有交通情況，研究範圍內所有的十一個重要路口都進行了評估並且發現大部分的路口都能在容車量的範圍內運作。唯一的例外是路口 J10 (廣福道/南運路) 超出負荷。因此，建議調整部分行車線轉向及更改燈控方法去增加此路口的表現，從而到達一個可以接受的程度。

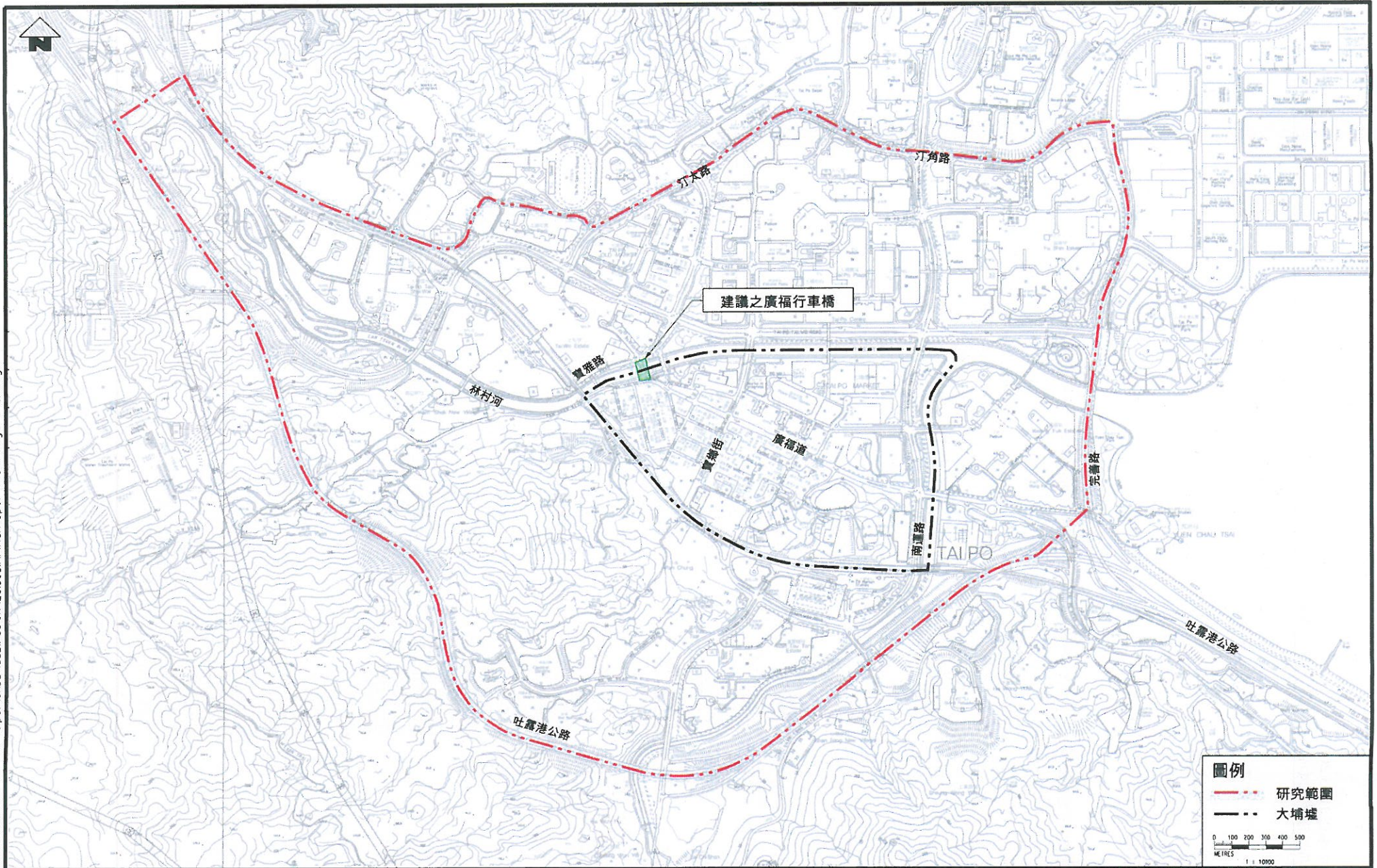
關於公眾停車情況，分析結果表明周末(星期六)期間停車位供應將會有所不足，屆時有 810 個停車位的需求，超出了 745 個停車位的供應。因此，目前大埔墟範圍內有大概 65 個停車位的不足。然而，在不久的將來(大概 2015 年)，寶鄉街公共房屋發展項目完成後，將提供 100 個公眾停車位，彌補現有的停車位不足。此外，在完成寶湖道(第一區)重建為政府、機構或社區相關設施後，將提供共 200 個公眾泊位，多於現有的 190 個停車位供應。

關於建議的廣福行車橋，總體的路口評估顯示建議的廣福行車橋將會提升整體的路口表現，以及大埔墟範圍內整體的交通運作和可達性。

---

圖





**PARSONS  
 BRINCKERHOFF**

合約編號 TD33-2011  
 大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究

**研究範圍**



香港特別行政區政府  
 運輸署

SCALE

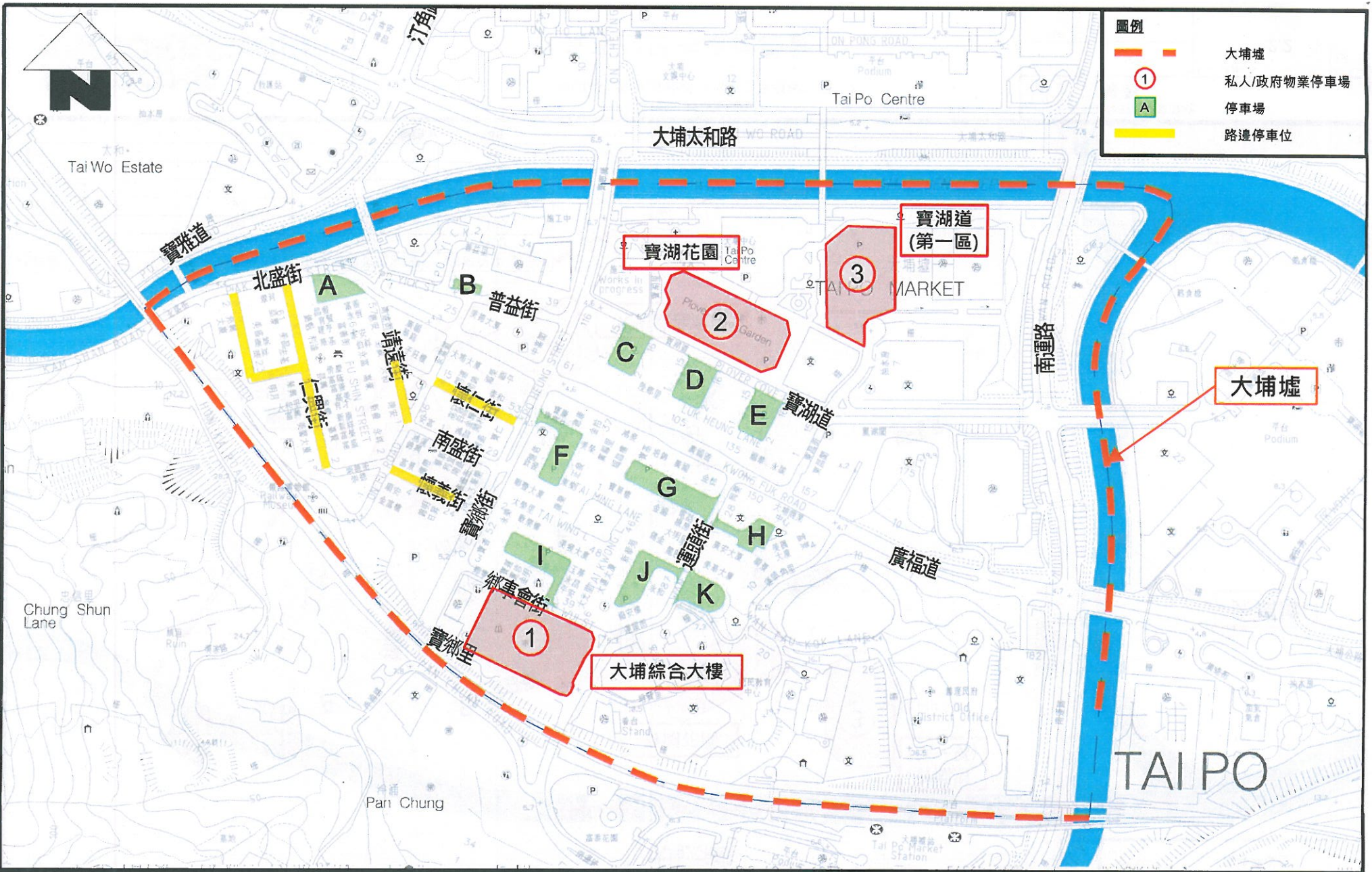
NTS

FIGURE No.

CAD REF.

1.1

8/3/2013  
 FILENAME: X:\ARCHIVE\25\2031\HKG TD TTA TaiPo\CADD\SUBMISSION\203031\FinalReport\NCHT\Figure 2.19.dgn



**PARSONS  
BRINCKERHOFF**

合約編號 TD33-2011  
 大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究

**公眾停車設施位置圖**

香港特別行政區政府  
**運輸署**

SCALE	NTS	FIGURE No.
CAD REF.		2.1

8/3/2013  
 FILENAME: X:\ARCHIVE\25\2013\HKG TD TTA TaiPo\CADD\SUBMISSION\201303\FinalReport\CHT\Figure 2.9.dgn



**圖例**

- 大埔墟
- 1 私人/政府物業停車場
- A 停車場
- 路邊停車位

停車場	現有停車位(個)	現有停車位需求(個)	未來停車位(個)
1. 大埔綜合大樓	100	100	100
2. 寶湖花園	100	80	100
3. 寶湖道 (第一區)	190	150	200
4. 寶鄉街公共房屋	-	-	100
5. 停車場 + 路邊停車位	355	480	355
<b>總數</b>	<b>745</b>	<b>810</b>	<b>855</b>

剩餘 = 45

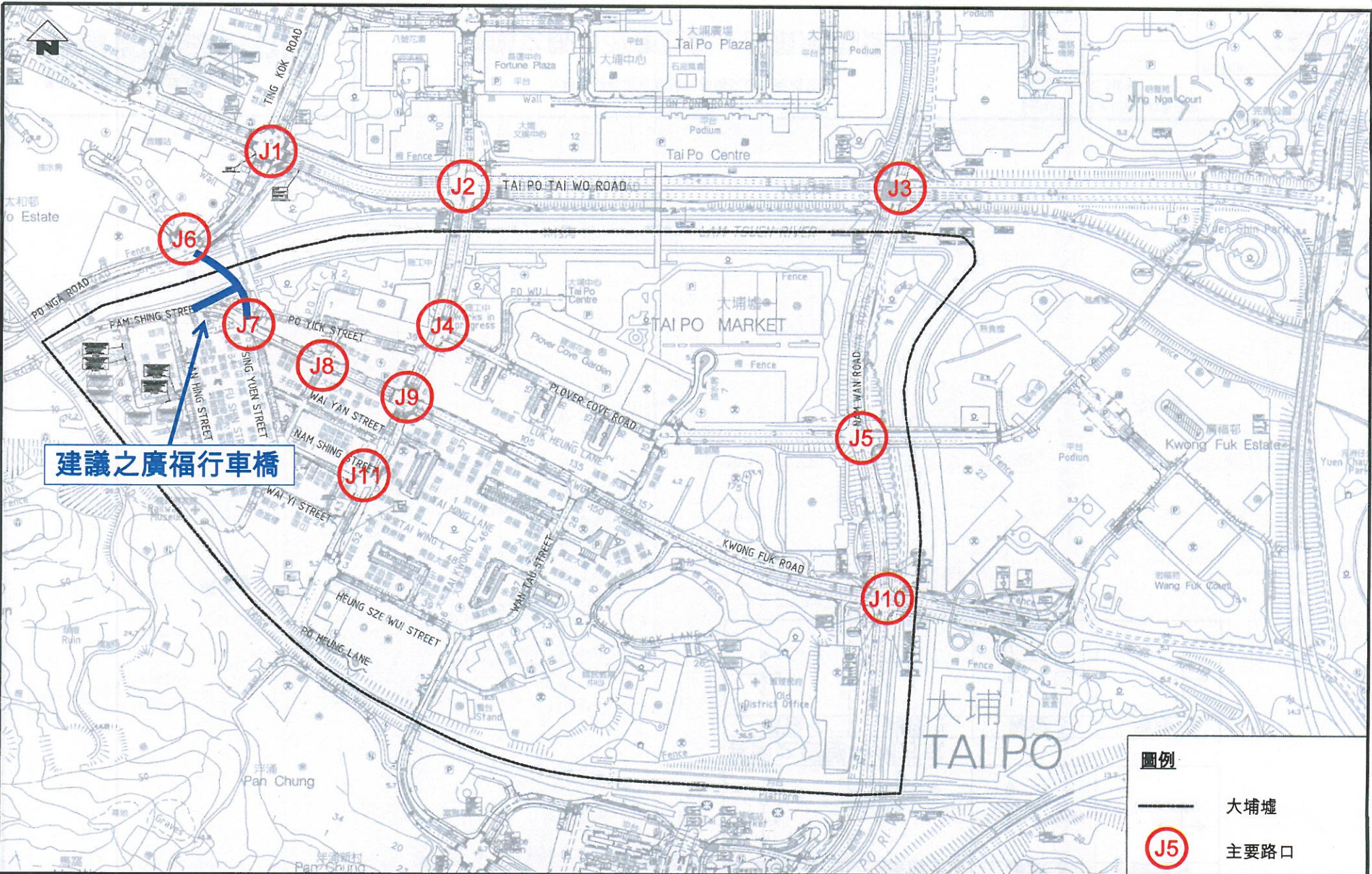


合約編號 TD33-2011  
 大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究  
**未來公眾停車位數量**

香港特別行政區政府  
 運輸署

SCALE	NTS	FIGURE No.
CAD REF.		2.2

8/3/2013  
 FILENAME: X:\ARCHIVE\252031\HKG TD TTA TaiPo\CADD\SUBMISSION\2013031\FinalReport\CHT\Figure 2.19.dgn



建議之廣福行車橋

**圖例**

- 大埔墟
- J5 主要路口

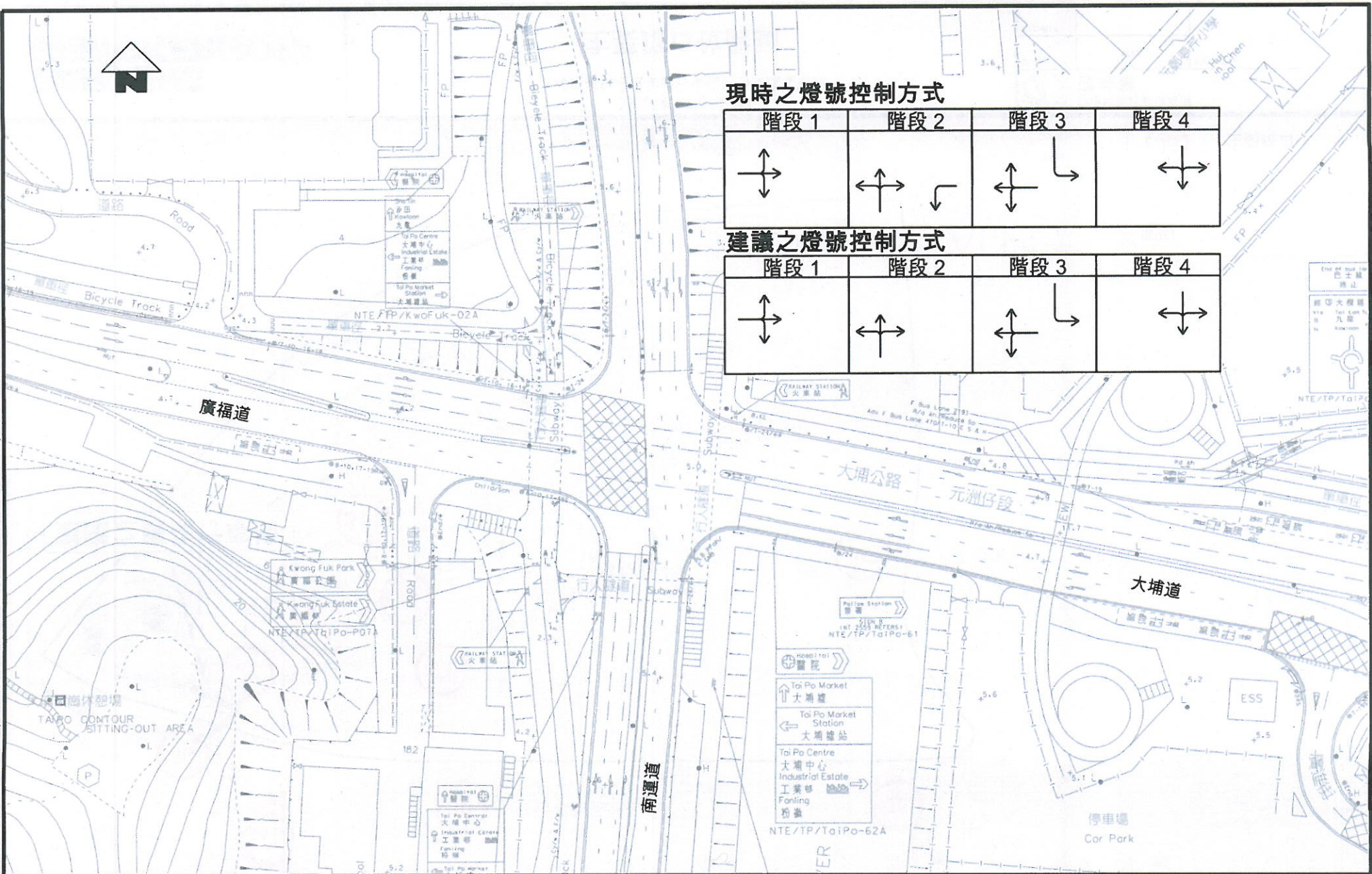
**PARSONS  
BRINCKERHOFF**

合約編號 TD33-2011  
 大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究

**主要路口位置圖**

香港特別行政區政府 <b>運輸署</b>		
SCALE	NTS	FIGURE No.
CAD REF.		3.1

FILENAME: X:\ARCHIVE\2512031\HKG\_TD\_ITA\_TaiPo\CAD\SUBMISSION\201303\Final Report\CHT\Figure 2.13.dgn



現時之燈號控制方式

階段 1	階段 2	階段 3	階段 4
↕↔	↔↕ ↙↘	↕↔ ↙↘	↕↔

建議之燈號控制方式

階段 1	階段 2	階段 3	階段 4
↕↔	↔↕	↕↔ ↙↘	↕↔

合約編號 TD33-2011  
大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究

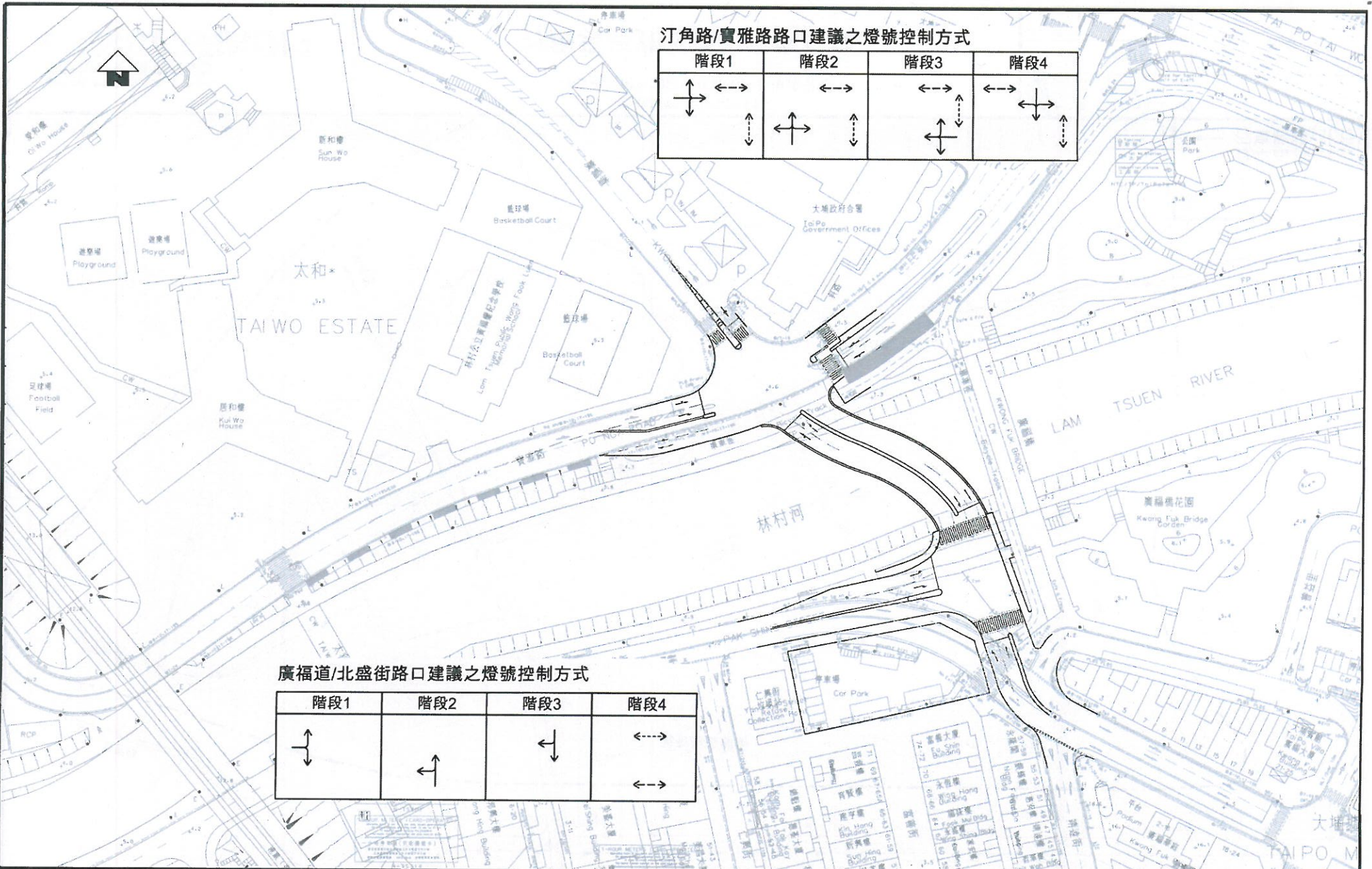
建議之路口改善計劃 - 廣福道/南運路

香港特別行政區政府  
運輸署

SCALE	NTS	FIGURE No. 3.2
CAD REF.		



8/3/2013  
 FILENAME: X:\ARCHIVE\252031\HKG TD TTA TaiPo\CADD\SUBMISSION\201303\Final Report\CHT\Figure 2.19.dgn



汀角路/寶雅路路口建議之燈號控制方式

階段1	階段2	階段3	階段4

廣福道/北盛街路口建議之燈號控制方式

階段1	階段2	階段3	階段4

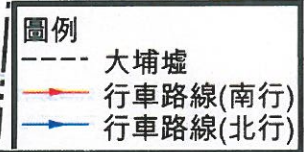
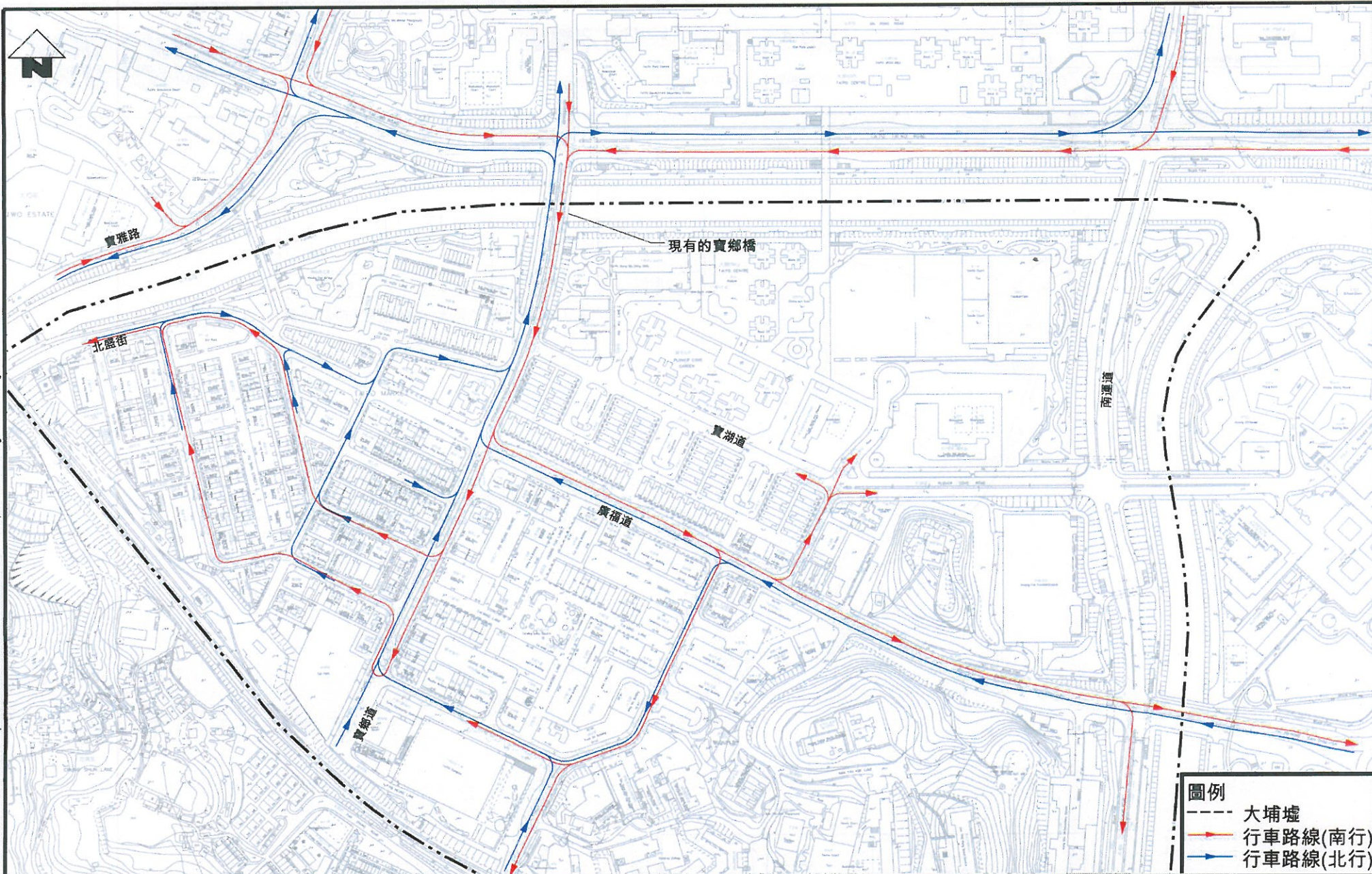


合約編號 TD33-2011  
 大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究

建議之廣福行車橋初步設計

香港特別行政區政府 運輸署		
SCALE	NTS	FIGURE No.  3.3
CAD REF.		

8/3/2013  
FILENAME: X:\ARCHIVE\252031\HKG TD TTA Taipoi\CADD\SUBMISSION\20130331\FinalReport\CHT\Figure 2.19.dgn



**PARSONS  
BRINCKERHOFF**

合約編號 TD33-2011  
大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究

### 行經現有實鄉橋的行車路線



香港特別行政區政府  
運輸署

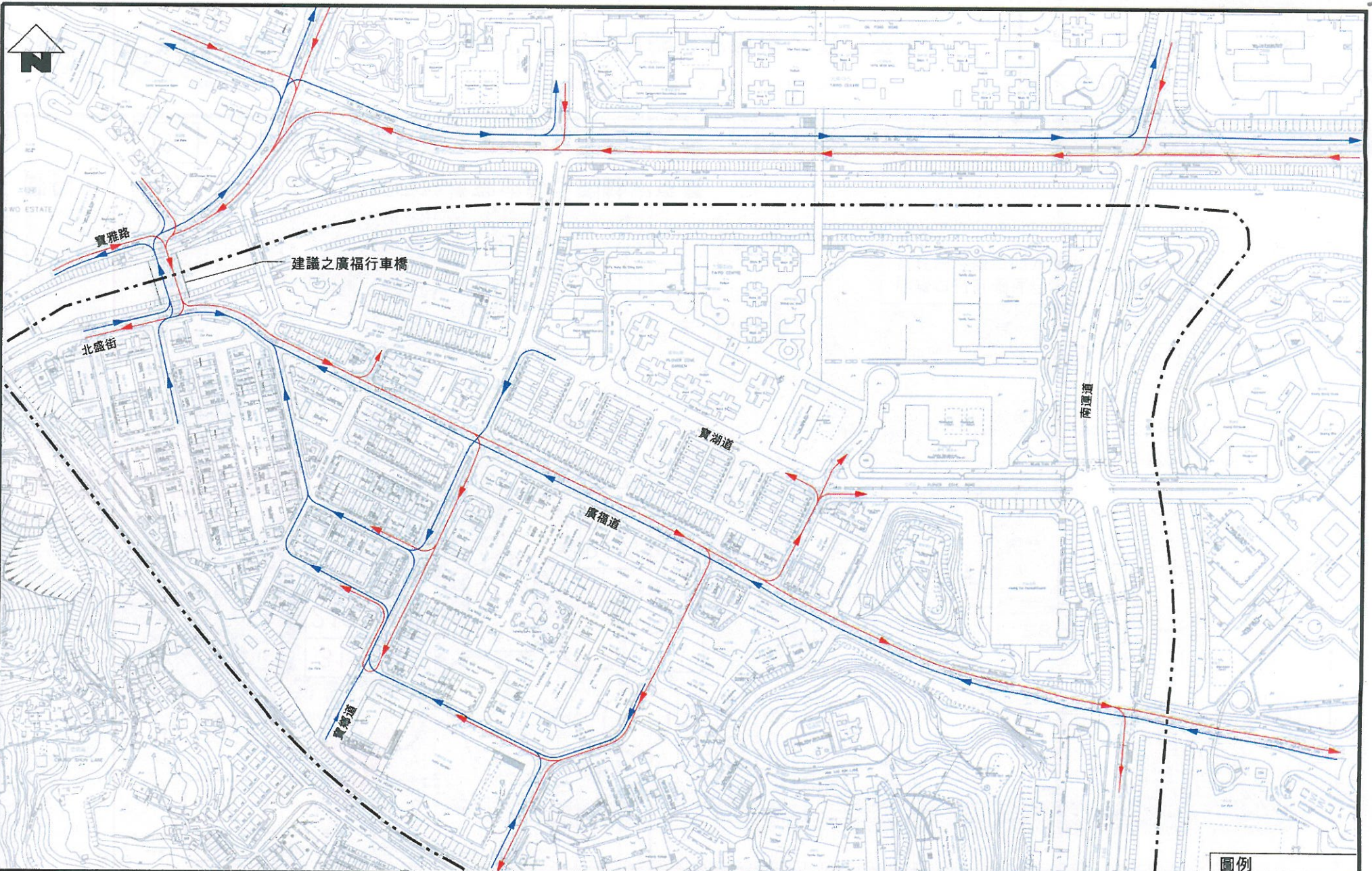
SCALE

NTS

FIGURE No.

CAD REF.

3.4




圖例

8/3/2013  
 FILENAME: X:\ARCHIVE\252031 (HKG TD ITA Taipo)\CAD00\SUBMISSION\20130311\FinalReport\CHT\Figure 2.19.dgn



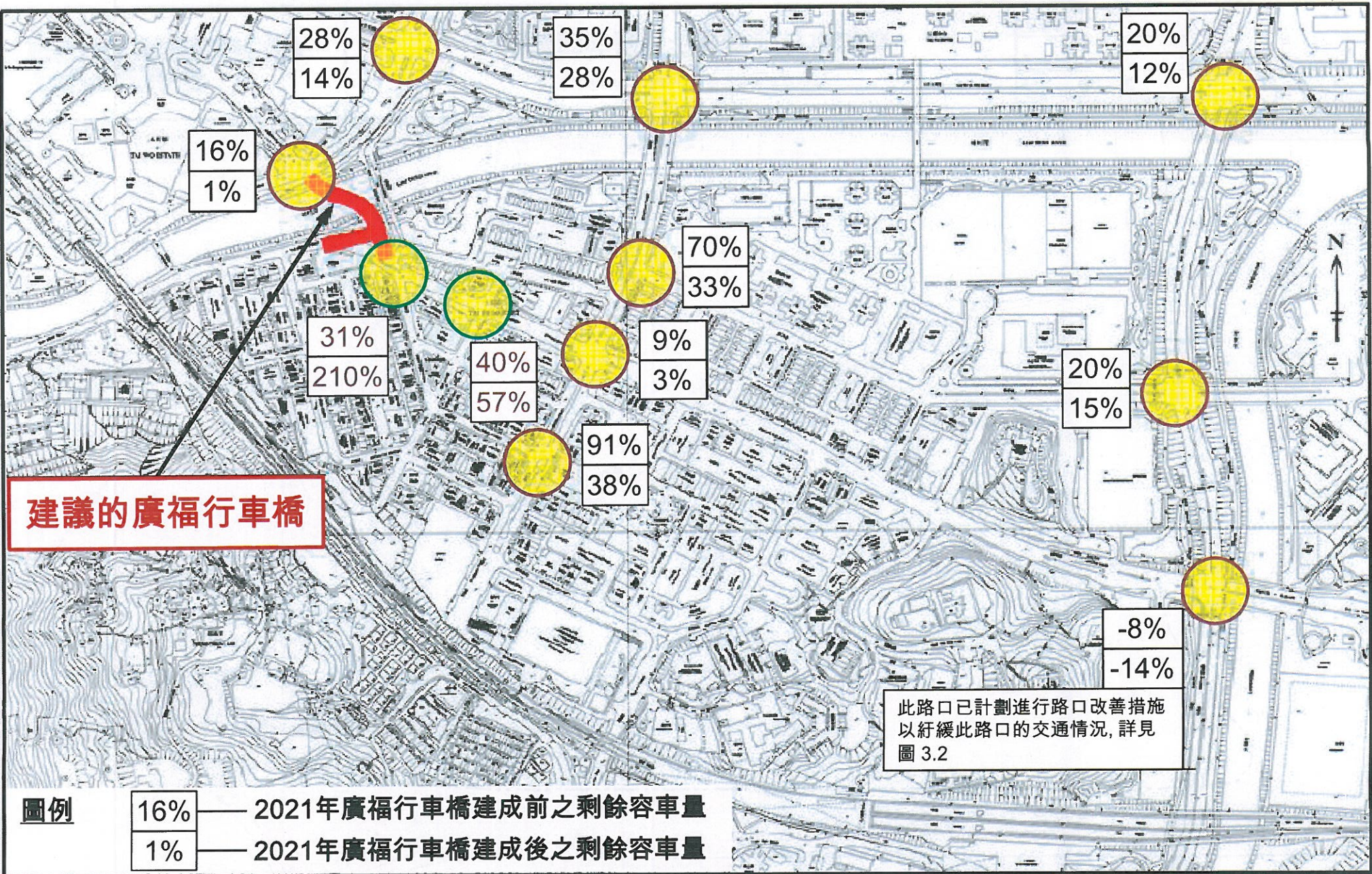
合約編號 TD33-2011  
 大埔廣福橋附近加設行車橋交通及運輸研究

行經建議的廣福行車橋的行車路線

 香港特別行政區政府 運輸署		
SCALE	NTS	FIGURE No.
CAD REF.		3.5



8/3/2013  
 FILENAME: X:\ARCHIVE\252031 (HKG TD TTA Taipo)\CADD\SUBMISSION\201303\Final Report\CHT\Figure 2.19.dgn



2014年《施政報告》公布約150幅具房屋發展潛力的用地中  
約70幅「綠化地帶」用地

下表包括原先土地用途地帶以「綠化地帶」為主的用地，若用地只涉及小部分「綠化地帶」，該用地不會包括在下表內。

地區	地點	房屋類型
東區	祥民道和柴灣公園之間	公營
	柴灣游泳池後方	公營
南區	赤柱黃麻角道以西(近富豪海灣) (已完成改劃 <sup>註1</sup> )	私營
	赤柱黃麻角道以東(近富豪海灣) (城市規劃委員會不建議改劃 <sup>註1</sup> )	私營
	赤柱近佳美道(環角道，馬坑邨以南)	私營
	赤柱近赤柱村道(近馬坑監獄)	私營
	大潭紅山半島	私營
	壽臣山南風道1號地盤	私營
	壽臣山南風道2號地盤	私營
	壽臣山南風道(近香港仔隧道)	私營
	薄扶林雞籠灣	公營
九龍城	九龍塘龍翔道與獅子山隧道公路交界處 (正在改劃 <sup>註2</sup> )	私營
觀塘	油塘欣榮街(近鯉魚門邨) (正在改劃 <sup>註3</sup> )	公營
	觀塘寶琳路(近寶達邨)	公營

地區	地點	房屋類型
黃大仙	鑽石山鳳德道	公營
葵青	青衣細山路(前稱近美景花園) (已完成改劃 <sup>註4</sup> )	私營
	青衣近長宏邨 (已完成改劃 <sup>註4</sup> )	私營
	葵涌近華景山莊	私營
	青衣近曉峰園	公營
	葵涌石排街一號地盤	公營
	葵涌石排街二號地盤	公營
	葵涌石排街三號地盤	公營
深水埗	大窩坪延坪道以北 (已完成改劃 <sup>註5</sup> )	私營
荃灣	荃灣寶豐台	私營
	青龍頭龍如路「鄉村式發展」地帶以東	私營
	青龍頭青山公路	私營
	荃灣荃錦公路1號地盤	私營
	荃灣荃錦公路2號地盤	私營
沙田	大圍大埔公路以北近牡丹園 (已完成改劃 <sup>註6</sup> )	私營
	沙田多石配水庫以北 (已完成改劃 <sup>註6</sup> )	私營
	九肚麗坪路以北近雍坪徑 (已完成改劃 <sup>註6</sup> )	私營

地區	地點	房屋類型
	馬鞍山路(北面部分) (已完成改劃 <sup>註7</sup> )	公營
	馬鞍山路(南面部分) (已完成改劃 <sup>註7</sup> )	公營
大埔	大埔荔枝山山塘路 (已完成改劃 <sup>註8</sup> )	私營
	露輝路(東面) (已完成改劃 <sup>註8</sup> )	私營
	露輝路(西面) (已完成改劃 <sup>註8</sup> )	私營
	大埔滘近樟樹灘路 (已完成改劃 <sup>註8</sup> )	私營
	汀角近鳳園 (城市規劃委員會不建議改劃 <sup>註8</sup> )	私營
	大埔那打素醫院以西 (城市規劃委員會不建議改劃 <sup>註8</sup> )	私營
	大埔頌雅路西面 (已完成改劃 <sup>註8</sup> )	公營
	<p>(1) 我們在 2014 年初向立法會發展事務委員會提交文件以及其後與區議會正副主席的會面中，概述了有關具房屋發展潛力的用地的整體情況。自此，我們已向大埔區議會提交有關 14 幅於 2014 年展開改劃作住宅用途的用地資料，當中包括上表所列的 7 幅「綠化地帶」用地。餘下未展開改劃作住宅用途的用地，需待技術評估完成後，我們方能向大埔區議會提交有關餘下用地的資料。</p> <p>(2) 上表不包括原先以「政府、機構或社區」地帶為主、只涉及小部分「綠化地帶」的大埔第 9 區和大埔頌雅路東面兩幅用地。</p>	
北區	上水清曉路	公營

地區	地點	房屋類型
屯門	屯門掃管笏琨崙以北 (已完成改劃 <sup>註9</sup> )	私營
	屯門掃管笏愛琴灣以北 (已完成改劃 <sup>註9</sup> )	私營
	屯門掃管笏富安居以北 (已完成改劃 <sup>註9</sup> )	私營
	屯門第56區管翠路以南 (已完成改劃 <sup>註10</sup> )	私營
	屯門井頭上村南(前稱屯門第23區屯興路以東)	公營
	屯門湖山路及龍門路湖山遊樂場	公營
	屯門掃管笏小秀(北面部份)	公營
	屯門康寶路	公營
	屯門新慶路(第1期)(前稱屯門新慶路延伸)	公營
元朗	元朗橫洲第1期 (已完成改劃 <sup>註11</sup> )	公營
	元朗近丹桂村(北面部分)	公營
	元朗近丹桂村(南面部分)	公營
西貢	將軍澳昭信路以南	公營
	將軍澳將軍澳村以北	公營
	將軍澳電影城以東	公營
	將軍澳翠林邨以西	公營
	將軍澳康盛花園以南巴士總站及茅湖仔以北	公營

地區	地點	房屋類型
	將軍澳魷魚灣村以西	公營
	將軍澳影業路以西北	公營
	將軍澳寶琳路以南	公營
	將軍澳寶琳南路以北	公營

備註：

請參閱以下城市規劃委員會文件的連結：

- 1 都會規劃小組委員會文件編號 1/15 (2015 年 2 月 27 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/529-mpc\\_1-15.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/529-mpc_1-15.pdf)
- 2 都會規劃小組委員會文件編號 20/16 (2016 年 12 月 23 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/572-mpc\\_20-16.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/572-mpc_20-16.pdf)
- 3 都會規劃小組委員會文件編號 6/16 (2016 年 6 月 10 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/559-mpc\\_6-16.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/559-mpc_6-16.pdf)
- 4 都會規劃小組委員會文件編號 12/14 (2014 年 5 月 23 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/512-mpc\\_12-14.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/512-mpc_12-14.pdf)
- 5 都會規劃小組委員會文件編號 13/14 (2014 年 6 月 27 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/514-mpc\\_13-14.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/MPC/514-mpc_13-14.pdf)
- 6 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會文件編號 4/15 (2015 年 3 月 27 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/530-rntpc\\_4-15.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/530-rntpc_4-15.pdf)
- 7 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會文件編號 1/14 (2014 年 2 月 21 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/505-rntpc\\_1-14.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/505-rntpc_1-14.pdf)
- 8 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會文件編號 6/14 (2014 年 4 月 4 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/508-rntpc\\_6-14.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/508-rntpc_6-14.pdf)
- 9 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會文件編號 2/15 (2015 年 2 月 27 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/528-rntpc\\_2-15.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/528-rntpc_2-15.pdf)
- 10 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會文件編號 8/14 (2014 年 4 月 25 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/509-rntpc\\_8-14.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/509-rntpc_8-14.pdf)
- 11 鄉郊及新市鎮規劃小組委員會文件編號 13/14 (2014 年 10 月 17 日會議)  
[http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/520-rntpc\\_13-14.pdf](http://www.info.gov.hk/tpb/en/papers/RNTPC/520-rntpc_13-14.pdf)

2017 年 1 月