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 11 日的電郵，當中夾附了朱凱廸議員、張超雄議員及大埔區議會任萬全區議員於 2017 年 1 月 10 日的信函，要求政府—

(i) 為新規劃提供公營濕貨街市；
(ii) 為富亨邨提供港鐵接駁巴士；以及
(iii) 提供大埔區域性之交通影響資料。

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—

零售及街市設施

香港房屋委員會(下稱「房委會」)在規劃新建屋邨的購物設施時，會就個別發展情況，作出多方面考慮，當中包括擬建屋邨的規模、該區人口及人口組合、社區需要、鄰近購物設施的供應，包括街市及新鮮糧食零售店的數目等，為新

建屋邨釐定合適的購物設施，及同時考慮有關設施在營運和財政上的可行性及適切性等。

正如政府代表在立法會工務小組委員會 2017 年 1 月 11 日的會議中所述，由於大埔區整體已有 8 個濕街市，而個別有不同程度的過剩的情況，假若再在大埔第 9 區內設立傳統濕街市，相信在營運及財政收入上都不太樂觀，屆時亦未必完全適切居民的購物需要。

大埔第 9 區公屋項目預計 2023 年完成，距今仍有數年。房委會會基於上述各方面的考慮及聽取各方面的意見後，對大埔第 9 區的購物設施作出調整，包括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，以更好地滿足將來大埔第 9 區居民的購物基本需要，亦可同時提高營運及財政上的可行性。為此，我們在設計及建造時建入所需彈性。

港鐵接駁巴士

現時已有多條九巴路線為大埔區各主要地區提供前往大埔墟港鐵站的接駁服務，當中包括第 71A(富亨)、72C(鳳園)、74K(三門仔)、75K/75P(大美督)、K12(八號花園)、K14(大埔中心)、K17(富善)及 K18(廣福)。而第 K12、K14、K17 及 K18 號線與以上其餘路線均同樣為九巴根據其專營權提供的專營巴士路線，性質上並無不同。

因此，九巴第 71A 號線現時已為富亨居民提供往返大埔墟港鐵站的接駁巴士服務，而運輸署亦會繼續留意該巴士服務的營運情況，並會於有需要時適當地調整服務水平，以配合乘客需求。運輸署理解，富亨居民希望九巴及港鐵公司為第 71A 號線的乘客提供免費轉乘港鐵服務的票價優惠，並會向九巴及港鐵公司反映有關意見。基於自由營商的精神，提供車費轉乘優惠屬巴士公司的商業決定。然而，政府仍會繼續鼓勵公共運輸營辦商在確保能夠維持適切及有效率的公

共運輸服務情況下，因應其營運情況及社會經濟環境，盡可能調低收費及提供優惠措施，以減低市民的公共運輸開支。

交通影響評估

一般而言，運輸署會要求發展項目的發展商或相關政府部門，在有需要的情況下，提交相應的交通影響評估。在交通影響評估中，除了針對發展項目所帶來的額外交通流量外，也會一併考慮週邊其他已計劃的發展項目所帶來的交通流量，以及區內的車流增長，作出受影響範圍的整體評估及改善交通建議。

就是項工程計劃，土木工程拓展署已聘請顧問公司，就擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展對附近(頌雅路及全安路一帶)的交通情況進行評估。交通影響評估指出，在擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展入伙後，頌雅路及全安路的行車量/容車量比率在繁忙時段最高只為 0.58。

根據對擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展發展週邊道路進行的交通影響評估報告，於入伙後，由頌雅路、汀角路與南運路的交界處進入往大埔市中心的南運路在早上繁忙時段內的每小時交通流量約有 1 000 車次。該車流量少於汀角路與安埔路之間一段南運路設計容量的一半。由於車流量在進入南運路後將進一步分散到不同道路，因此，對大埔市中心的道路網絡影響輕微。

擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展的交通影響評估中，有三項交通建議。當中包括－

(i) 建造一條新的行車道以連接大埔第 9 區的用地和全安路；
(ii) 於頌雅路與全安路(南)及頌雅路與全安路(北)的兩個交界處進行改善工程；以及
(iii) 在全安路與連接大埔第 9 區道路交界處的擬議改善工程。

以上的交通建議均已包括在是次工程計劃提升為甲級的部分內。

根據擬議大埔第 9 區和頌雅路公營房屋發展的交通影響評估建議，在頌雅路與全安路(北)及(南)兩個交界處的擬議改善工程，以及在全安路與連接大埔第 9 區道路交界處的擬議改善工程完成後，足以應付新增交通流量，不會對該區附近的交通造成不良影響。

就上述相關交界處的容量，請參考下表－

交界處	擬議改善工程	交界處容量[1]			
		改善工程前		改善工程後	
		早上	下午	早上	下午
全安路與連接大埔第9區新建的道路	擴闊全安路與連接大埔第9區新建的道路（近大埔醫院）的交界處。	1.31	0.71	0.64	0.45
頌雅路與全安路(南)	擴闊頌雅路南行車道以增加一條行車道。	-16%	5%	16%	35%
頌雅路與全安路(北)	擴闊頌雅路與全安路的現有路口、加設燈號控制設施並同時重	0.91	0.61	16%	>50%

[1] 燈號控制交界處的剩餘容車量以百分比顯示，若剩餘容車量為正數，表示該交界處仍可容納更多車輛。至於優先通行交界處（由「停」或「讓」的交通標誌及／或有關的道路標記控制）的交通飽和程度，以設計流量／容車量比率來量度及以小數表示，比率高於 1，即表示會出現車龍。

	整其行人過路設施。				

若日後有其他新發展項目，屆時，新發展項目的發展商或相關政府部門需要作新的交通影響評估，以及為所需的交通改善提出建議。

現時，大埔區內已規劃了的新發展住宅項目，可大致分為林村河以南及林村河以北的住宅項目。就林村河以南，有3個中/低密度住宅項目。運輸署認為這些項目帶來的新增交通流量，並不會對大埔公路(現時行車量/容車量比例約為0.2至0.3)及對大埔墟內的車流構成影響。

林村河以北的已規劃的新發展住宅項目則有2個，除現時擬建的第9區公營房屋發展外，亦有1個露輝路的低密度私人住宅項目。露輝路的私人住宅項目(涉及660個住宅單位)近大埔聚豪天下，遠離大埔市中心，不會對大埔區內的車流構成影響。

運輸及房屋局局長

梁德仁

(梁德仁 代行)

2017年1月16日