

供立法會議員與大埔區議會議員
於 2010 年 6 月 3 日舉行的會議及午餐聚會
討論的題目

題目 1：有關禁止在地質公園海岸捕魚的事宜

背景資料

香港國家地質公園於 2009 年 11 月 3 日正式開幕，地質公園的範圍包括新界東北部(包括大埔區)和西貢部分地點，除部分地點位於現時的郊野公園或海岸公園範圍內，政府亦將不少漁穫豐富的島嶼，如赤洲、果洲群島等和附近海域劃為地質公園的地點。政府會按照《郊野公園條例》或《海岸公園條例》，將該些地點指定為特別地區或海岸公園。

2. 現時，法例禁止任何人在海岸公園捕魚。大埔區議會認為，如政府套用管理海岸公園的模式管理地質公園，不容許漁民在地質公園的海岸範圍內捕魚作業，對漁民並不公平，而且會進一步影響漁民的生計。

進展

3. 在大埔區議會 2009 年 3 月 3 日的會議上，漁農自然護理署(下稱“漁護署”)表示，政府會引用《海岸公園條例》管理地質公園內的海域，並會在該方面進行詳細的諮詢，屆時會諮詢包括漁民在內的各有關團體。

4. 在大埔區議會屬下漁農工商、旅遊及文娛康體委員會(下稱“漁康會”)2009 年 5 月 15 日的會議上，漁護署引述地質學家的意見表示，香港地質公園的大部分地質景點都位於潮間帶內，而且都是伸延到海底，因此與其相關的海洋生態須加以保護。其後在漁康會 2009 年及 2010 年的多次會議上，均有區議員對漁護署不許漁船駛近地質公園的規定表示反對。

5. 在漁康會 2010 年 1 月 15 日的會議上，漁護署表示，鑑於地質公園內的部分地點具重要的海洋生態價值，所以漁護署考慮把該些地點劃為海岸公園，以加強管理及保護。漁護署並表示，政府會詳細考慮收集到的意見及建議，其中包括縮小海岸公園範圍的建議，以及會再與相關的持份者商討賠償問題。

區議會的要求

6. 大埔區議會認為，由於上世紀八十年代後漁民生活轉型，大部分漁民放棄以大型船隻出海作業，只依靠 P4 舢舨近岸作業為生，同時要面對漁穫銳減和燃油價格飆升等問題，早出晚歸；鑑於 P4 舢舨未能越境作業，加上政府過往興建淡水湖及填海等大型工程，令上述漁民喪失漁穫豐富的海域，現再因地質公園施以《海岸公園條例》管理，使漁船不能駛近餘下僅有豐富漁穫的海域作業，無疑打擊漁民生計，剝削其權益。

7. 漁民是在岸邊而非在岸上作業，不會破壞石頭，更不會對岩石造成任何影響，因此漁護署不應以管理海岸公園的模式管理地質公園，不合理地禁止漁民在地質公園的海岸範圍內捕魚。大埔區議會支持香港國家地質公園成立，但要求政府切勿將現時適用於海岸公園範圍的規限套用於地質公園的範圍，以及促請政府考慮漁民的權益，盡快就在地質公園範圍捕魚的法例定案。

題目 2：有關進行鄉郊小工程的收地事宜

背景資料

政府於 1990 年推出一項為期十年的鄉郊規劃及改善策略小型工程計劃，容許政府以收回私人土地的方式進行工程，以改善鄉郊環境。計劃於 2000 年完結後，政府繼續在新界鄉郊地區推行改善工程。當中，民政事務總署於 1999 年 4 月推行新的鄉郊小工程計劃，在鄉郊地區繼續進行小型環境及基礎建設改善工程，包括興建和改善行車通路、車路、行人徑、休憩處、排水渠、河堤及避雨亭等。該計劃並不會進行涉及收地的工程，目的是更迅速和靈活地改善地區環境和解決有關的問題。

區議會的要求

2. 在鄉郊小工程計劃下，政府以不收地形式進行工程，如果工程涉及私人地方，便須業權人簽署同意書，才能進行工程。大埔區議會認為上述安排會使有關工程延誤甚至擱置，影響鄉郊環境的改善工作的進度。因此，大埔區議會要求政府採用過去鄉郊規劃及改善策略小型工程計劃的模式，把涉及收地的工程也納入鄉郊小工程計劃內及容許工程以收地形式進行，以加快鄉郊地區環境的改善進度。

題目 3：要求為大埔區的行人天橋及行人隧道加建升降機

背景資料

近年，政府致力發展無障礙通道及設施，以協助殘疾人士融入社會，同時亦方便長者、孕婦、嬰兒車使用者等有需要人士，大埔區議會對此深感認同及支持。大埔區近年人口老化的情況愈見嚴重，區內長者對行人天橋及行人隧道的升降機的需求與日俱增，惟現時大埔區內所有行人隧道和行人天橋均沒有配置升降機。

進展

2. 路政署曾於大埔區議會屬下的交通及運輸委員會 2009 年 9 月的會議上建議在大埔廣福道與南運路交界的行人隧道加建升降機，該建議獲得該委員會的支持及讚賞。會上，路政署代表亦表示該署將會研究在大埔另外五條天橋及隧道增設無障礙設施，包括南運路大埔中心至新興花園天橋、南運路運頭塘邨至新達廣場天橋、大埔太和路來往大埔中心天橋、南運路近廣福球場行人隧道，以及粉嶺公路近林錦公路交匯處行人隧道。惟有關建議會否落實仍是未知之數，建議興建的設施的落成之日更是遙遙無期。

3. 大埔區議會屬下的環境、房屋及工程委員會(下稱“環工會”)曾於 2010 年 3 月 10 日的會議上，就於大埔區的三座行人天橋(即(1)連接廣福邨及廣福公園的行人天橋、(2)連接大埔超級城 E 區與 B 區的行人天橋及(3)連接大元邨與富亨邨的行人天橋)增設升降機的建議進行討論。鑑於地區小型工程撥款的款項實不足以支付升降機的興建及保養費用，環工會遂議決去信路政署署長要求該署為大埔區的行人天橋加建升降機。

區議會的要求

4. 鑑於現時大埔區內所有行人隧道和行人天橋均沒有配置升降機，加上大埔區人口日益老化，大埔區議會因此要求路政署貫徹落實政府推動無障礙環境的精神，盡快在區內的行人天橋及隧道增設升降機，讓有需要人士可以使用無障礙設施出入區內主要地點，造福大埔區居民。

題目 4：要求活化空置校舍

背景資料

目前，大埔區內因“殺校”問題而出現數座空置校舍，而在未來數年區內亦會有新的空置校舍出現。大埔區議會一直關注空置校舍的處置問題及促請政府妥善規劃空置校舍的用途，以免浪費資源。

進展

2. 在大埔區議會 2008 年 3 月 4 日的會議上，區議員曾向民政事務局局长表達對區內空置校舍事宜的關注，並提出多項活化空置校舍的建議，包括利用空置校舍作社區文娛康體用途，以紓緩區內文娛康體活動場地不足的情況，以及利用空置校舍舉辦一些具有地區特色的活動，例如地區性的展覽。此外，有區議員反映意見，表示團體如申請使用已由地政總署接管的空置校舍，在申領牌照時往往遇到困難，加上改變校舍規劃用途的程序繁複，令有意使用空置校舍的團體在提出申請時不單遇到挫折，也浪費不少金錢和資源。

3. 在大埔區議會屬下社會服務委員會 2008 年 3 月 12 日的會議上，有委員表示，大埔區過半數學校均未能充分利用校舍的所有範圍，學校若開放空置校舍或課室，除了能支援社區文娛服務和解決浪費資源的問題外，亦有助學校賺取固定的收入來維持學校的運作，委員因此建議政府考慮上述建議，鼓勵學校開放校舍供區內團體使用。

4. 在大埔區議會屬下地區設施管理委員會 2009 年 7 月 28 日的會議上，委員亦關注到大埔官立中學在 2013 年結束後，當局如何善用校舍，配合相連的大埔文娛中心的提升工程。

區議會的要求

5. 大埔區議會認為，政府處理空置校舍的程序相當繁複。為提高使用該批校舍的效率，大埔區議會要求政府簡化使用空置校舍的申請程序，讓空置校舍能早日開放予地區團體使用。另一方面，大埔區議會要求政府在學校停辦前先探討校舍空置後的用途，並預早着手解決相關問題。

題目 5：在廣福橋附近加設行車橋事宜

背景資料

在大埔新市鎮發展前，廣福橋原為大埔墟唯一橫跨林村河的行車橋。在上世紀八十年代，大埔墟內興建了兩座橫跨林村河的行車橋，一座是寶鄉橋，另一座為南運路。原有的廣福橋則拆卸重建為一道行人橋。大埔區議會屬下的前漁農工商委員會曾在 2001 年提出在廣福橋旁加建行車橋的建議，認為加建行車橋有助紓緩廣福道的交通負荷和改善大埔墟的營商環境，並且可為北盛街一帶道路多提供一條通道。此建議其後交予大埔區議會屬下的交通及運輸委員會(下稱“交運會”)跟進。惟運輸署當時主要基於下述兩個理由對建議表示保留：(i) 寶鄉橋和南運路在繁忙時間的交通流量只達其道路容車量的一半；及(ii) 加建行車橋須犧牲林村河兩岸的休憩用地。

進展

2. 運輸署在交運會 2006 年 1 月的會議上表示，該署已檢討大埔墟的交通情況，認為該區的道路網絡已發展完善，因此，礙於環境限制，難以在區內加建其他交通設施。運輸署也表示於廣福橋一帶興建行車天橋將面對技術上的問題。此外，鑑於現時北盛街和仁興街的交通流量已經飽和，運輸署認為實在不適宜於廣福橋旁加建行車天橋。

3. 運輸署於 2006 年 3 月向交運會提交紓緩大埔墟交通擠塞情況的方案。當中的短期方案為更改寶鄉橋上巴士站的位置和減少停靠寶鄉橋巴士站的巴士路線數目，以及把六鄉公立小學對出的行人過路設施改建為分段式過路設施；長期方案則是於北盛街(即廣福橋附近)加設一座行車橋以連接寶雅路。大埔區議會議員曾於 2006 年 6 月 22 日在與立法會議員舉行的會議上討論上述議題，而有關的短期方案已於 2006 年年底至 2007 年年初陸續實施。儘管如此，委員認為大埔墟的交通擠塞情況亦沒有大的改善。

4. 運輸署其後在交運會 2008 年 5 月 16 日的會議上表示，根據推算至 2016 年的交通情況評估的結果，至 2016 年時寶鄉橋和南運路過路處將分別有 10% 至 15% 的剩餘容量，故認為暫時未有實質數據支持在廣福橋附近加建行車橋。寶鄉橋其後於 2008 年 7 月 31 日發生爆水管事故。及後於 2008 年 9 月 12 日的會議，交運會認為運輸署並未能回應該委員會當初要求在廣福橋附近加設行車橋的理據，即紓緩廣福道的交通負荷及在現時行車橋發生事故時，交通不會陷於癱瘓，以致影響任何緊急服務，讓大埔墟一帶居民的生命財產得到更佳保障。為此，交運會於該次會議上一致通過動議：“本會一致要求運輸署在本屆會期內落實在廣福橋附近加設行車天橋”。

5. 大埔區議會議員曾於 2009 年 1 月 22 日在與立法會議員舉行的會議上再次討論這項議題，惟運輸及房屋局在於 4 月 6 日向立法會提交的書面回覆中對上述建議表示保留。

6. 2009 年 3 月，大埔區議會屬下的環境、房屋及工程委員會同意在大埔寶鄉街興建公共房屋，但擔心人口增加會加重寶鄉橋的交通負荷，因此要求政府部門及早規劃在廣福橋附近加設行車橋，以紓緩大埔墟的交通擠塞情況。運輸署在交運會 2009 年 9 月及 11 月的會議上表示，按照香港房屋委員會就寶鄉街公共房屋發展計劃委託顧問公司進行的交通評估報告所顯示，興建新行車橋的需求不大，而增建行車橋不會對大埔墟內街道的交通流量帶來特別益處。

7. 交運會對上述交通評估報告的結論表示不理解，因為運輸署屢次重組設於廣福道上的巴士站，已能證明廣福道現時的交通負荷頗為沉重。現時，擬建的寶鄉街公共屋邨將為大埔墟額外帶來 430 戶居民及 100 輛汽車，而大埔墟周邊地區的未來發展(例如慈山寺觀音像及龍尾泳灘等)勢必會令大埔墟的人流和車流量繼續增多。再者，根據房屋署的初步構思，寶鄉街公共屋邨的停車場的其中一個出口將設於安富道，目的是為了疏導寶鄉街的交通，但有關設計如果沒有在廣福橋附近加建行車橋作為配套，則所有車流最終仍會匯集在廣福道及寶鄉橋，造成“樽頸”位置，導致交通擠塞。

區議會的要求

8. 大埔區議會要求運輸署盡快落實在廣福橋附近加建行車天橋，以配合寶鄉街公共房屋發展計劃，紓緩大埔墟內，包括廣福道、北盛街和仁興街，以及錦山村一帶的交通擠塞情況和改善大埔墟的營商環境，以及多提供一條通道。