**建議供立法會議員與大埔區議會議員
在 2015 年 1 月 22 日舉行的會議及午餐會上
討論的題目**

題目(一) 發展民宿推動本港旅遊業

背景

民政事務總署於 2014 年 8 月下旬完成檢討《旅館業條例》的公眾諮詢工作。大埔區議會對修訂該條例及發展民宿均十分關心。

2. 漁農工商、旅遊及文娛康體委員會於 2014 年 7 月 11 日的會議上與民政事務總署代表討論《旅館業條例》檢討及有關諮詢文件的內容。委員會關注到諮詢文件沒有提及度假營及度假屋，現時亦沒有關於民宿的條例。委員會擔心，若以《建築物條例》及《消防條例》來處理民宿牌照申請，能符合標準者會少之又少。此外，新界很多地方自然環境優美，適合經營民宿，但有意經營者沒有指引及發牌準則可予遵循。

區議會的要求

3. 每年有過千萬旅客訪港，帶來龐大的住宿需求。政府在檢討《旅館業條例》時須仔細檢視旅館配套，以滿足不同消費群旅客的需要。我們建議政府應以不同的條例規管酒店、旅館及民宿，訂立較簡單及寬鬆的發牌條例(包括要求提供小量房間(例如五間以下)的民宿只須作出登記，無須申領牌照)，扶助民宿的發展，從而協助推動本港的旅遊業。

4. 台灣的民宿已發展成一特色旅遊項目，他們的成功經驗值得我們借鏡。

5. 台灣政府早於 2001 年已訂立民宿管理辦法，以獨立之條例將台灣民宿規範化。其政策之製訂實以便利行業發展為大方向，在建築物設施、消防安全規定等方面，皆清楚地為民宿設定獨立條款，將其與城市中的酒店、旅館業清楚劃分。且條例設立時，並無忽視國家公園地區、原住民地區、偏遠地區、離島地區、合法休閒農場等特殊的人文、生態及環境資源的價值，並將其規限按當地之實際情況從寬處理。

6. 為方便民宿業者就民宿項目進行申請，台灣政府及後於 2006 年編印《民宿 Q&A 暨相關法規、解釋函彙編》，將涉及民宿的所有相關法規資料、常見問題、公函往來輯錄成冊，作為民宿的籌備及管理指引，令民宿業者有所依據。更於其行政資訊系統網頁中完整地提供所有相關之申請文件、表格、指引等資料供公眾下載，並備有清晰之申請流程供申請人參考。

7. 民宿申請者提交申請表，觀光主管機關初核申請資料齊全後，即提供「一條龍服務」，及後之實地勘查由當地主管機關邀集。其審查表內容清晰，表中詳列審查時所涉單位，單位代表於實地勘查時亦會於審查表中清楚寫明審查結果，如成功或申請設置要改正之處，毋需申請者分別向多個政府部門叩門申請，大幅簡化行政程序，亦減少申請期間之時間成本，並提高申請成功的機會。

8. 此外，台灣政府亦在網站提供清晰資訊、主動宣傳，並明確規定由政府組織專業人士為初涉足相關行業之民宿業者提供「專案輔導」。為確保民宿之品質，台灣政府甚至於民宿管理辦法中明列獎勵及表揚的規定，向業界釋出政府對此一項目的重視及正面的支持態度。

9. 我們建議政府參照台灣的做法，為推動本地民宿發展製訂符合本地實際情況以及切實可行的政策。

題目(二) 跟進區內車位不足問題

背景

大埔區車位不足的問題存在已久，假日的情況特別嚴重。隨着大埔鄉事委員會原址附近的停車場及大埔第 1 區寶湖道地皮上的停車場將相繼停用後，區內車位更見不足(該兩個臨時停車場合共約有 400 個車位，但有關土地改建為公營房屋及文康設施後只會提供約 300 個車位)。區內其他大型發展項目(例如第 1 區的文康設施、第 9 區的公營房屋及龍尾泳灘)落成後，區內居民對車位的需求會更加殷切。

2. 由於車位不足，部分駕駛者選擇違例泊車，除阻塞通道外，亦阻擋其他駕駛者的視線，影響道路安全。此外，不少駕駛者需要在街上四處尋覓車位，停車場入口前更長時間有車龍，區內的交通因此更加擠塞(例如在假日，不少車輛在大埔中心停車場外等候進入停車場，令安邦路、安泰路及安慈路一帶交通擠塞)。

進展

3. 本年 5 月，大埔區議會與政務司司長會面，當時有區議員要求將大埔第 1 區文康設施計劃內的車位增至 400 個。然而，由於有關工程已規劃多年，大埔區議會轄下地區設施管理委員會在本年 6 月的特別會議上同意維持原定的車位數目(即 200 個)，以期盡快展開工程。

4. 在本年 5 月 16 日大埔區議會轄下交通及運輸委員會會議上，大埔地政處及運輸署向委員介紹七幅適合改作臨時停車場的用地，這七幅土地現時或空置，或用作臨時用途。經討論後，委員認為其中兩幅用地(即白石角科城路與科研路之間的土地，以及達運路與吐露港公路支路交界的土地)可用作闢設臨時停車場。有關部門現正進行招標的前期工作，預計可於 2015 年第一季招標。

區議會的要求

5. 大埔區議會希望政府考慮大埔區的地理環境，藉覓地闢設臨時停車場、興建多層停車場、修訂現時提供車位的標準及增加新發展項目車位數目等方法，以改善區內車位不足的問題。

題目(三) 在大埔市中心建設行人天橋網絡

背景

大埔區議會轄下環境、房屋及工程委員會(“環房會”)一直實踐環保理念及爭取為社區提供便利的設施。鑑於大埔區多處行人路均缺乏上蓋，行人常遭日曬雨淋。此外，大埔區交通繁忙，尤以寶鄉街和廣福道為甚，容易出現人車爭路的情況。區內的行人天橋現時並不連貫，行人不能經天橋從大埔墟港鐵站直接步行往大埔市中心，他們因此不多使用行人天橋。建設行人天橋網絡，以貫通大埔墟港鐵站與大埔市中心，不但可疏導地面人流，更可推動低碳生活，可謂一舉兩得。

進展

2. 在 2014 年 7 月 3 日的大埔區議會會議上，大埔區議員建議路政署考慮在大埔興建有蓋行人天橋，以連接區內各個合適地點，以便居民步行往目的地，從而減少使用車輛，達到支持環保、減低碳排放及提倡健康生活的目的。

3. 政府近年推行無障礙通道計劃，為全港十八區的行人天橋及行人隧道加設升降機及斜道。路政署現時在大埔區多個地點進行加建無障礙通道設施的工程，包括汀角路近棟樑里的行人天橋、大埔公路元洲仔段近廣福邨的行人天橋等。然而，已建的行人天橋及擬建的無障礙通道設施並無打通大埔墟與大埔市中心，因此只能滿足部分居民的需求。

區議會的要求

4. 環房會要求政府在大埔建設行人天橋網絡，免行人受日曬雨淋之苦，同時藉以疏導地面人流，令區內的整體建設更為完善。環房會現提出兩個方案供政府考慮，詳情如下：

(一) 沿南運路興建有蓋高架行人天橋連接各個地點

環房會建議以大埔中心往新興花園的行人天橋為起點，在大埔中心第 10 座興建一條高架行人天橋橫跨林村河至寶湖道小型足球場(擬建天橋設兩個出口，其一通往擬建大埔寶湖道第 1 區體育館，另一通往寶湖道小型足球場)，以及興建一條支橋連接廣福道，穿過王肇枝中學到大埔墟港鐵站，以貫通大埔市中心與大埔墟。

(二) 興建一條有蓋高架行人天橋連接大埔墟港鐵站及太和港鐵站

環房會建議興建一條有蓋高架行人天橋，連接大埔墟鐵路站和大埔綜合大樓二樓平台，然後興建一條支橋接駁至寶鄉街，延伸至寶鄉橋往大埔中心，直達太和港鐵站。

5. 有關部門應積極考慮上述建議，仿照中環的行人天橋網絡在區內興建有蓋行人天橋連接區內各個合適地點。

題目(四) 要求盡快擴建雅麗氏何妙齡那打素醫院

背景

大埔區內現共有六個公共屋邨(廣福、富善、富享、太和、大元與運頭塘)，再加上各類型的居屋及私人屋苑，人口已超過 30 萬¹。面對人口急劇上升及人口老化的問題，大埔區的醫療服務卻遠未能滿足市民所需。

2. 雅麗氏何妙齡那打素醫院（“那打素醫院”）二零一三至一四年度服務量龐大：急症室求診人數超過 13 萬，求診人數每日約 375 人次，高峰期每日求診人次超過 400。區內居民亦反映專科門診如內科、骨科的輪候時間均超過一年。除大埔區外，居於北區，以至內地的香港居民都會到那打素醫院的急症室求醫。醫院處處人滿為患，無論病床數目與醫護人手都捉襟見肘。

3. 大埔區議會社會服務委員會委員於 2013 年 11 月 11 日到那打素醫院急症室實地了解服務情況，委員都同意急症室的輪候區必須擴建，才有足夠的空間應付日增的服務需求及實行感染控制措施。那打素醫院的緊急手術及外科服務自二零零三年後便被中止，醫院只能提供日間手術服務。除此以外，作為一所服務大埔區 30 萬市民的醫院，很多必要的設備如磁力共振等，卻仍然從缺。缺乏這些必要的醫療服務項目，大埔區居民只能跨區就醫。除求醫不便外，同時亦影響了醫院對專科醫生的培訓，令院方難以挽留人才。醫院現時無論空間及人手資源都左支右絀，擴建那打素醫院一事刻不容緩。

進展

4. 院方代表於社會服務委員會會議上提出過多項提高服務量的措施，包括準備將原有病房翻新為內科病房，擴充眼科診症室及急症科觀察病房等。據悉院方亦計劃增加骨科、內科及老人科的住院病床，並增加手術室節數。

5. 長遠而言，院方亦已經預留那打素醫院和大埔醫院之間，現作為停車場的空地作大型擴建之用。由於擴建那打素醫院的計劃需配合政府政策，有關計劃仍未能落實。現階段新界東聯網正進行“聯網臨床服務計劃”，以臨床服務為核心，為沙田、大埔及北區的病人服務作中期及長期的發展規劃，以確立聯網醫院的發展藍圖。

¹ 政府統計處 2013 年按區議會分區劃分的人口及住戶統計資料。

區議會的要求

6. 大埔區議會擔心醫管局尚未落實擴建那打素醫院，而區內的醫療服務已經是杯水車薪。區內人口繼續增加，那打素醫院必定未能應付新增的需求。大埔區議會希望政府能夠預先做好醫療規劃，配合未來社區需求，明確訂立那打素醫院的擴建時間表。

題目(五) 關注大埔區的交通問題

(一) 改善西沙路的交通問題

背景

西沙路是一條來往西貢及馬鞍山的道路，由馬鞍山恆德街至西貢大網仔路。該段道路一直存有一些郊區公路常見的問題，例如小路出大路的斜坡凹凸不平、部分村路路口過窄、小巴士沒有上蓋等。2013年11月，馬鞍山西沙路近瓦窰頭村發生致命交通意外，一名12歲男童被一輛私家車撞至重傷，送院後不治。

2. 在九十年代初，一間私人發展商開始籌備“西沙路十四鄉項目”，當時的項目條款規定該私人發展商負責把泥涌至大洞的一段西沙路擴闊成雙程雙線行車。然而，該項目遲遲未展開，令擴闊西沙路遙遙無期。

進展

3. 大埔區議會轄下交通及運輸委員會(“交運會”)主席、當區議員、大埔民政事務處、警務處及運輸署曾於2013年12月5日到西沙路視察，發現該處有多個交通問題，包括井頭大洞村出西沙路路口的斜坡有暗斜，以及瓦窰頭村巴士站附近欠缺行人過路設施等。運輸署其後於瓦窰頭村及泥涌燒烤場一帶，加設行人過路處、道路標記及交通標誌，提醒路人小心橫過馬路及駕駛人士適時減速。該署亦計劃改善西沙路迴旋處的道路標記、擴闊西澳村路口及在西沙路近西沙豪園處增設停車灣，現正就有關工程諮詢部門及市民。此外，該署正研究在西徑村增設燈控行人過路處的可行性。

4. 過去，多名市民致函大埔區議會反映上述交通問題。2014年9月19日，當區議員、警務處及運輸署的代表與相關市民會晤，共同探討改善方法。會上，當區議員及有關市民要求政府在西沙路裝設偵速攝影機，以打擊非法賽車。運輸署表示，是否安裝固定偵速攝影機須按以下準則作出考慮：

- (i) 過往交通意外的記錄(特別是由超速駕駛釀成的交通意外)；
- (ii) 根據警方觀察超速駕駛的普遍程度；
- (iii) 道路是否屬車速及交通流量均較高的重要道路和主幹路；
- (iv) 道路是否有陡長的下坡路段；
- (v) 安裝偵速攝影機的地點分布要平均，可以在整個區域對駕駛人士起阻嚇作用；以及

(vi) 四周的地理和環境因素。

5. 運輸署翻查西沙路的交通意外記錄，並沒有發現因超速引致他人受傷的交通意外。該署人員最近到西沙路視察，現場車輛流量一般，超速情況並不普遍。經考慮上述準則後，該署未有計劃在西沙路安裝固定偵速攝影機。

6. 交運會曾多番討論西沙路的交通問題，並提出多項改善建議，包括加闊泥涌迴旋處旁地面的虛線並將之改為實線，以及擴闊大洞村出西沙路的路口。泥涌至大洞的一段西沙路現時於平日早上繁忙時間的行車量與容車量比率約為 0.6，餘下的西沙路路段在“西沙路十四鄉項目”完成後的行車量與容車量比率則約為 0.7。按照有關數字，運輸署認為沒有需要擴闊餘下路段。2014 年 9 月 12 日，交運會成立“西沙路交通事宜工作小組”，專責跟進改善西沙路交通的建議(特別是泥涌、峯下村、瓦窰頭村、井頭村、大洞村及西徑村一帶的路段)。

區議會的要求

7. 西沙路的交通問題纏繞多年，深受區內村民關注。交運會希望政府聆聽當區議員及村民的意見，在適當位置進行擴闊工程及加設行人過路設施。此外，有關私人發展商應履行當年的承諾，將泥涌至大洞的一段西沙路擴闊至雙程雙線行車。長遠而言，政府應考慮全面擴闊西沙路，以根治有關路段的交通問題。

其他跟進事項

8. 大埔區議員與立法會議員曾於 2010 年、2011 年、2012 年及 2013 年的會晤中討論以下事項。由於有關事項的進度未如理想，現懇請立法會議員作出跟進並促請政府部門積極落實有關交通改善措施。

(一) 在廣福道附近加設行車天橋

9. 大埔區議會轄下有關委員會曾於 2001 年建議在廣福道附近加設行車天橋，大埔區議員與立法會議員在 2009 年及 2010 年會晤時亦有討論該項建議。於 2010 年的會晤中，立法會議員支持有關建議，並請大埔區議會聘請專家就興建廣福行車天橋進行研究，有關研究報告已於 2011 年轉交立法會供議員參閱。在 2014 年 9 月 12 日的交運會會議上，運輸署表示會爭取於明年申請撥款，用以就興建廣福行車天橋進行詳細研究。大埔區交通配套未盡完善，興建廣福行車天橋有助疏導大埔墟的交通，以及改善區內的營商環境。因此，交運會促請立法會跟進該項建議，同時要求有關部門盡快興建廣福行車天橋。

(二) 大埔汀角路的交通事宜

10. 大埔區議會曾於 2014 年與立法會議員詳細討論汀角路的交通事宜。會上，立法會議員認為有迫切需要解決鳳園路的交通問題，並建議與政府當局舉行閉門個案會議。然而，當時提出的建議(包括在鳳園路關設迴旋處及興建行人天橋等)至今仍未落實。

11. 大埔區議會認為政府應未雨綢繆，以長遠解決汀角路一帶的交通問題。就此，交運會曾提出多項建議，包括：

- (i) 政府在拍賣近鳳園附近一塊用地時加入預留 10 米作擴闊汀角路之用的條款；
- (ii) 打通鳳園路、汀角路及大華街；以及
- (iii) 在汀角路與鳳園路交界(鄰近大埔工業邨)設立小型迴旋處

12. 運輸署表示，船灣至大美督的一段汀角路的預期行車量／容車量比例約為 0.9，尚未達致飽和，故未有計劃擴闊汀角路。大埔區議會理解擴闊汀角路的建議現時或欠足夠交通數據作為支持，但認為有關數據不能全面反映汀角路及鳳園路日後的交通流量，特別是座落於鳳園的私人住宅項目落成及慈山寺開放後將會帶來龐大的車流人流。因此，大埔區議會促請有關部門積極考慮擴闊汀角路或研究其他改善措施。

(三) 大埔林錦公路的交通事宜

13. 大埔區議會曾於 2011 年與立法會議員詳細討論林錦公路的交通事宜。會上，大埔區議員請立法會議員向政府部門爭取在林錦公路(往元朗方向)加建行車線，據知有關工程將於明年初前完成。大埔區議員樂見有關建議得以落實，但認為林錦公路的交通仍有待改善。

14. 隨着林村的人口與日俱增，村民對交通的需求亦隨之提高。交運會於 2011 年 3 月成立“汀角路及林錦公路交通事宜工作小組”，專責研究如何改善林村許願樹一帶的交通。工作小組曾就改善大埔林錦公路的交通提出多項建議，包括：

- (i) 在林錦公路交匯處附近的空地加設公共交通交匯處或巴士站；
- (ii) 在較寮下的巴士站關設避車處；以及
- (iii) 在塘上村村口加設手按式行人過路燈。

15. 大埔區議會促請有關部門盡快落實林錦公路的交通改善措施，以滿足林村村民的交通需求。

大埔區議會秘書處
2014年12月