

立法會交通事務委員會

泊車位供求情況報告及第二次泊車位需求研究

目的

本文件：

- (i) 闡述本港最新的泊車位供求情況；
- (ii) 匯報有關第二次泊車位需求研究(“第二次需求研究”)的主要結果及建議的緩解措施。

背景

2. 一九九五年十二月完成的第一次“泊車位需求研究”(“第一次需求研究”), 探討了泊車位供求和相關的問題, 並建議解決有關問題的緩解措施。“第一次需求研究”的結果已在一九九六年二月提交各委員參閱, 此後當局每年都向各委員提交實施有關建議的進度報告, 以及最新的泊車位供求情況, 而對上一次提交最新供求情況的日期是二零零零年十二月。

3. “第一次需求研究”完成後, 社會情況已有改變, 以致出現了一些值得關注的新問題, 同時有需要修訂一些假設和預測。在這情況下, 當局在二零零零年五月展開“第二次需求研究”, 目的是全面檢討有關目前和日後泊車位需求的問題、評估泊車位供求的相關問題, 以及建議解決上述問題的措施。當局亦藉此研究檢討《香港規劃標準與準則》所訂定的泊車位供應量, 而有關標準與準則的對上一次修訂是在一九九六年十月。

目前的供求情況

4. 主要在實施了“第一次需求研究”建議的緩解措施後，整體泊車位供應情況已有所改善，詳情如下表所載：

車輛類別	1994年(“第一次需求研究”基準年)		2000年(“第二次需求研究”基準年)	
	領有牌照的車輛數目	泊車位過剩(+) ／短缺(-)	領有牌照的車輛數目	泊車位過剩(+) ／短缺(-)
私家車 ⁽¹⁾	265,400	+93,000	347,500	+82,000
小型客貨車 ^{(1)、(2)}	48,100		40,200	
總數	313,500		387,700	
貨車 ⁽²⁾	75,600	-35,700	70,800	-9,000
旅遊巴士	4,200	-2,100	6,200	-3,300
電單車	19,500	-9,000	25,100	-9,000

註：(1) 在“第二次需求研究”中，小型客貨車列入私家車一類，以便進行分析，原因是據觀察所得，小型客貨車實際上可以停泊在私家車泊車位。表中所載的私家車/小型客貨車過剩泊車位，包括住宅用地和非住宅用地的泊車位。

(2) 爲了比較“第一次需求研究”和“第二次需求研究”的同類資料，“第一次需求研究”中的貨車數目曾作調整，沒有把小型客貨車計算在內。

5. 從上表可見在二零零零年，私家車泊車位有過剩的情況。在貨車方面，短缺的泊車位數目已由一九九四年的35 700個，減至二零零零年的9 000個。至於旅遊巴士方面，增加的需求比增加的供應量稍多，因此整體情況較一九九四年爲差。電單車方面，增加的供應大致上配合增加的需求量，故此短缺情況維持不變。

預測

6. “第一次需求研究”制訂的泊車位需求預測模式，為預測日後的泊車位需求提供了基本的工具。“第二次需求研究”改良和修訂了上述模式，加入了最新的規劃假設和參數。下表撮錄在二零零六和二零一一這兩個設計年份的泊車位供求情況。

車輛類別	2000年(“第二次需求研究”基準年)		2006年預測		2011年預測	
	領有牌照的車輛數目	泊車位過剩(+)/短缺(-)	預測車輛數目	泊車位過剩(+)/短缺(-)	預測車輛數目	泊車位過剩(+)/短缺(-)
私家車 ¹	347,500	+82,000	409,500	+73,500	472,400	+48,500
小型客貨車 ¹	40,200		43,400		45,700	
總計	387,700		452,900		518,100	
貨車 ¹	70,800	-9,000	78,200	-10,400	82,200	-10,700
旅遊巴士	6,200	-3,300	7,600	-4,100	8,600	-4,800
電單車	25,100	-9,000	32,000	-10,600	37,000	-10,800

私家車

7. 在二零零零年的基準年，過剩的夜間私家車泊車位有82 000個²，而預測在二零零六年和二零一一年，過剩的數目會分別減至73 500個和48 500個。

8. 在二零零零年的基準年，過剩的日間泊車位有97 000個；預測在二零零六年和二零一一年，過剩的數目分別為107 000個和98 000個。

¹ “第二次需求研究”把小型客貨車包括在內，原因是據觀察所得，小型客貨車實際上可以停泊在私家車泊車位。在“第二次需求研究”所作的各項評估中，私家車包括小型客貨車，而貨車則不包括這類車輛。

² 所有私家車均需在居住地方(住宅用地)附近有泊車位。此外，駕車離家後，在辦公室、商店和娛樂場所等其他地方(非住宅用地)也需泊車位，供停放車輛之用。可供使用的夜間泊車位包括所有住宅用地的泊車位，以及供車輛通宵停泊的非住宅用地泊車位。

貨車

9. 在夜間，除了在內地通宵停留以及在本港境內開動的貨車之外，其餘所有貨車都停止運作，需要地方停泊。因此，貨車的泊車位需求與貨車的數目關係密切。以所需的泊車位而言，貨車可細分為輕型貨車、中型和重型貨車，以及貨櫃車。這三類貨車的泊車位供求情況也有差異，當局為了更準確地了解實際情況，已分別探討該三個類別的供求量。下表撮錄有關的夜間泊車位供求評估預測：

車輛類別	2006年預測		2011年預測	
	預測車輛數目	泊車位過剩(+)/ 短缺(-)	預測車輛數目	泊車位過剩(+)/ 短缺(-)
輕型貨車	34,300	-2,700	36,100	-2,000
中型和重型貨車	29,000	-5,100	30,500	-5,500
貨櫃車	14,900	-2,600	15,600	-3,200
總數	78,200	-10,400	82,200	-10,700

10. 在二零零零年的基準年，輕型貨車的泊車位缺少 4 700 個、中型和重型貨車的泊車位缺少 3 800 個，貨櫃車泊車位則缺少 500 個。輕型貨車泊車位不足的數目，在二零零六年和二零一一年將分別為 2 700 個和 2 000 個。中型和重型貨車泊車位不足之數在二零零六年會達到 5 100 個，在二零一一年則為 5 500 個。貨櫃車泊車位在二零零六年和二零一一年則會分別缺少 2 600 個和 3 200 個。

11. 在日間，大部分貨車都已出動，所需的泊車位因此遠較夜間的為少。泊車位和上落客貨設施均足以應付日間的需求。

旅遊巴士

12. 在基準年，旅遊巴士泊車位在夜間的短缺數目為 3 300 個。不足之數在二零零六年和二零一一年會分別約達 4 100 個和 4 800 個。

13. 與貨車一樣，大部分旅遊巴士在日間均會出動，所需的泊車位遠較夜間的少。不過，我們需要針對管理上落乘客車位的使用問題，尤其是位於某些旅遊點／觀光點的設施。解決該等問題的緩解措施，以及有關旅遊巴士泊車的一般事項詳列於第 25 至第 27 段。

電單車

14. 在基準年，電單車泊車位在夜間的短缺數目為 9 000 個。這情況不會有太大變化，不足之數在二零零六年和二零一一年分別為 10 600 個和 10 800 個。

15. 至於日間，電單車泊車位在基準年的短缺數目為 600 個。不足之數在二零零六年和二零一一年會分別為 1 200 個和 1 500 個。

各類車輛泊車位供求預測

16. 在二零零六年及二零一一年各區域的泊車位供求情況預測在附件 A內闡明。

緩解措施

17. “第二次需求研究”檢討了在“第一次需求研究”所持續推行的緩解措施，同時也制訂新的措施。為使供求兩方面達致平衡，“第二次需求研究”擬訂了以下三類的緩解措施：-

- (i) 規劃標準指引和規劃程序，例如就旅遊巴士和單車泊車位的供應制訂新的指引；利用上落客貨車位，供旅遊巴士和貨車在夜間停泊；以及在新建行車天橋及行人橋底提供電單車泊車位；

- (ii) 管理現有的泊車設施，例如在辦公時間過後，利用政府建築物的露天地方供貨車和旅遊巴士通宵停泊；把旅遊點／觀光點和商業區附近的路旁私家車泊車位，改為旅遊巴士和的士的上落乘客車位；及
- (iii) 通過先進科技解決問題，例如提供泊車位指引系統，以及即時泊車位資訊系統。

有關建議載於附件 B。這些新的緩解措施有助當局擬訂適當的解決辦法，以應付個別地區／區域的泊車位問題。

18. 以下的段落，會詳細說明能最有效地處理泊車位供求情況的主要緩解措施。

檢討《香港規劃標準與準則》所訂的泊車位供應量

19. 《香港規劃標準與準則》為新發展區及重建區訂定泊車位和上落客貨車位的標準。有鑑於私家車泊位的過剩數目，在 90 年代後期有增加的趨勢，當局因此認為有需要檢討有關的規劃標準。根據研究結果，當局擬訂了一套新的建議泊車位標準和指引，以更切合社會新情況的有關需要。

20. 檢討建議的主要修訂，是私人住宅樓宇和資助房屋的私家車泊車位供應量。私人住宅樓宇現行的私家車泊車位供應標準，視乎有關樓宇位處哪一個住宅密度的區域；如屬公營住宅樓宇發展計劃，則會視乎房屋所屬類別。經修訂的泊車位供應量，是以一個同時適用於私人樓宇和資助房屋的綜合泊車位標準為根據，而該標準亦內設調整因素。在設定泊車位供應規定時，應用上述新標準便將會更有彈性。

21. 在私人住宅樓宇方面，有兩個調整因素會應用於綜合泊車位標準，這兩個因素分別為“需求指標”和“交通方便程度”。“需求指標”這因素大致上反映擁有汽車的傾向，並會隨平均住宅單位面積而改變。在考慮“交通方便程度”的因素時，當局確認接近鐵路車站的樓宇所需的泊車位會較少，因而在計算鐵路 500 米載客範圍內的樓宇時，有關的泊車位供應會扣減 15%，此舉符合以鐵路為骨幹的交通運輸政策。在資助房屋方面，“交通方便程度”的因素與應用於私

人樓宇一樣。就香港房屋委員會(房委會)現行的“更靈活建屋組合策略”³而言，有關的“需求指標”因素會因應這類房屋單位的可租可賣彈性，調整泊車位的供應量。

22. “第二次需求研究”亦已就擬訂的新一套私家車泊位供應準則，對私人住宅樓宇及資助房屋發展的影響作出評估。研究顯示應用新準則後，泊車位的供應將更切合需求，而整體的過剩邊際數量會下降。

23. 研究亦檢討了現行工業樓宇、商業及社區設施的泊車位及上落客貨位標準，結果認為有關的供應量大致切合需求。

解決貨車泊車位短缺情況

24. 雖然當局的預測顯示，在二零零六年貨車泊車位不足的數目會達約 10 000 個，然而全面實施以下的緩解措施，則有關的短缺情況將可維持在受控制水平內：

- (i) 利用非路旁的貨車上落客貨車位，供貨車/旅遊巴士在夜間停泊；
- (ii) 利用貨櫃車後勤用地的貨櫃車停車場，及其他非指定供應地。這類地方主要位於新界，一般遠離住宅樓宇和市民活動中心；
- (iii) 在已選定可用地點內的新發展區，提供泊車位；及
- (iv) 實行其他緩解措施以提供更多泊車位，例如在考慮發展商建議的重建計劃時，規定他們提供公用的泊車位和上落客貨車位等。

³ 由二零零零年十一月起，房委會就日後的資助房屋供應採取了「更靈活建屋組合策略」。房屋局支持採取這項策略，而這項策略會成為房委會的長遠政策，使房委會可以更靈活地處理建築設計，以及處置已建成的單位。

旅遊巴士車位供應量指引及有關緩解措施

25. 現行的《香港規劃標準與準則》並沒有為旅遊巴士制訂泊位及上落客車位的指引或標準，鑑於旅遊業在本港經濟中擔當的角色越來越重要，當局會為旅遊巴士制訂一套新指引，建議應在機場、郵輪碼頭、酒店和旅遊點附近，設置供旅遊巴士上落乘客的停車灣。至於路旁上落客設施，必須設置於備有舒適行人道直接通往附近旅遊點的地點，而是否劃設路旁旅遊巴士泊車位，應視乎當地的交通情況，以及附近是否設有公眾停車場而定。再者，應在適當的地方設置足夠的指示牌，指引遊客前往附近的觀光目的地。

26. 除了為旅遊巴士制訂一套新指引，“第二次需求研究”亦建議多項緩解措施以應付旅遊巴士泊車位供應不足的問題。主要的幾項措施包括利用短期租約土地作泊車用途，在辦公時間過後開放政府建築物的露天泊車設施，供旅遊巴士停泊，延長/調整更多夜間路旁泊車位的使用時間，供旅遊巴士停泊。運輸署會諮詢旅遊事務署，繼續監察落實有關的改善措施。

27. 當局亦已檢討在主要旅遊點提供泊車設施的事宜，以及假日在這類地點採取的措施，以應付驟然增加的泊車位需求。主要措施包括在路面情況許可下闢設新的或臨時旅遊巴士泊車位。若因為地形限制或路面交通不容許加設車位時，當局會考慮實施適當的交通管理措施，例如在停車灣外實施“禁止停車”限制，及由警方控制交通以避免旅遊點附近一帶交通擠塞。與旅遊泊車相關的一項事宜，就是當局已同意在赤柱興建多層停車場連公共交通總站，以配合當地的泊車需求。有關旅遊巴士泊車位和上落客設施的檢討，詳情載於附件 C，該附件也載述在赤柱興建多層停車場的最新情況。

單車泊位供應量指引

28. 鑑於市民要求交通工具符合環保原則的期望日益殷切，當局建議為單車的泊車位供應制訂一套新指引，建議在設有單車徑的鐵路車站旁，及若住宅樓宇有正式的單車徑直達鐵路車站，則應在這些地方劃設單車停泊處。

未來路向

29. “第一次需求研究”在一九九六年完成後，政府實施了這項研究所提出的建議，泊車位情況因而大有改善。“第二次需求研究”則提供一個實用的大綱，並重新評估了目前和日後的泊車位供求情況。某些車輛類別(尤其是貨車和旅遊巴士)和若干地點實際上仍然有泊車位不足的問題，必須設法解決。

30. 政府會繼續推行“第一次需求研究”建議的緩解措施、“第二次需求研究”提議進一步修訂的緩解措施，以及一些新訂的緩解措施，力求解決問題。我們會採納“第二次需求研究”所作的評估，並制訂策略計劃，以改善個別車輛類別和個別地區的泊車位情況。跨部門的泊車位事宜工作小組會定期監察這些計劃的推行情況，確保能夠達到目標。

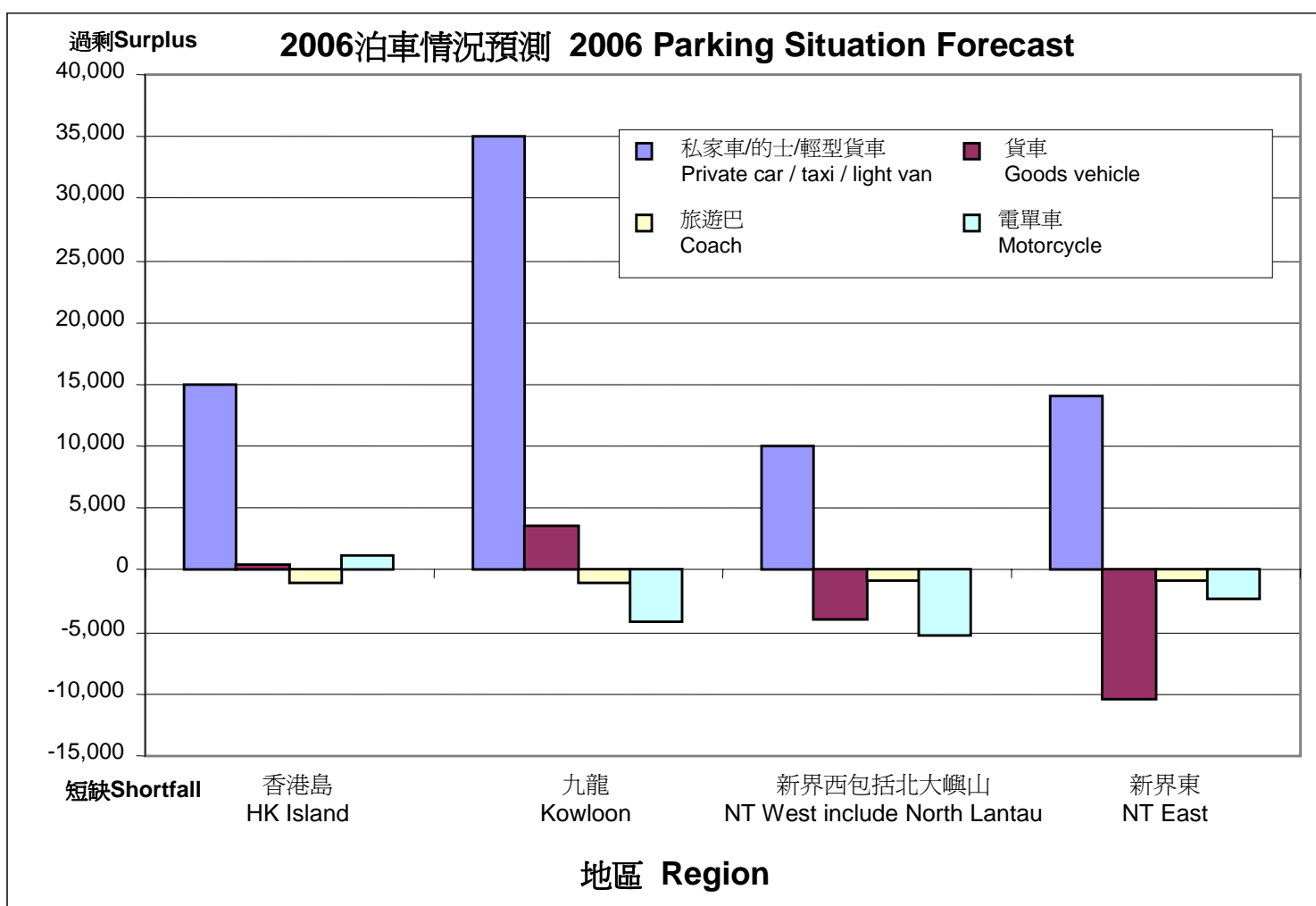
徵詢意見

31. 請委員細閱文件內容並提出意見。

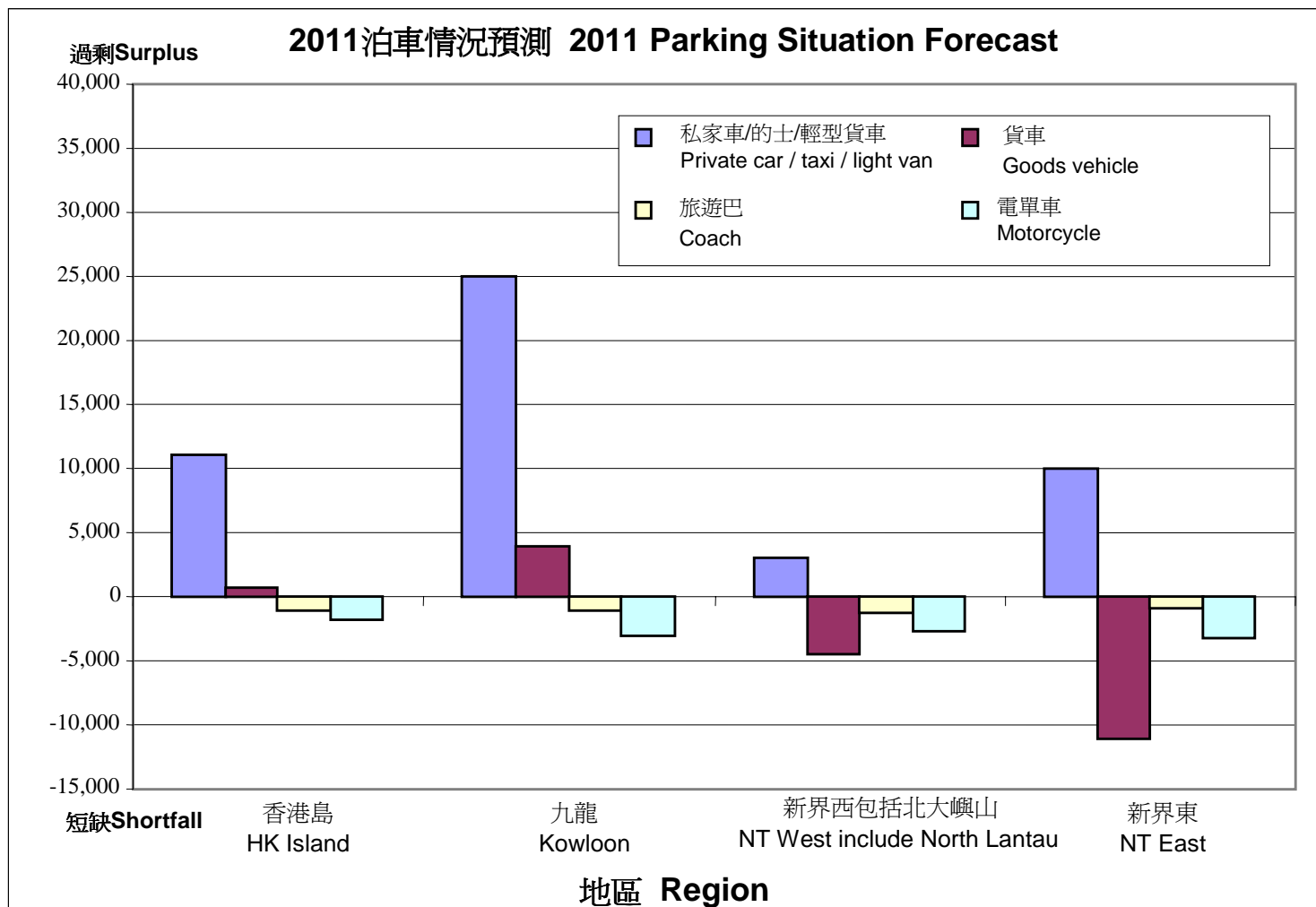
運輸局

二零零二年五月

未來預測
Future Forecast



未來預測
Future Forecast



“第二次需求研究” 建議的緩解措施

一直採取的緩解措施：

項目編號	緩解措施	說明／目的	目標車輛類別
A. 通過規劃程序而採取的緩解措施			
1	修訂《香港規劃標準與準則》	調整新發展計劃的泊車位供應量	各類車輛
2	泊車轉乘計劃	以鐵路車站作為樞紐，鼓勵駕車人士在交通要津轉乘公共交通工具； 紓緩商業中心區的泊車位需求	私家車和電單車
3	下車轉乘計劃	在鐵路車站／主要公共交匯處提供適當的乘客上落處，以鼓勵駕車人士轉乘公共交通工具； 紓緩商業中心區的泊車位需求	私家車、旅遊巴士和電單車
4	多層停車場	通過賣地計劃和土地發展計劃，鼓勵在聯用大廈提供泊車位； 在未能提供足夠泊車位的特殊情況下，考慮撥款在劃為社區用地或“政府、機構或社區”發展用地的地點設置停車場	各類車輛

5	規定發展商提供公用的泊車位和上落客貨車位	如進行發展計劃時須要修訂批地條件，則要求發展商提供較多泊車位； 把上落客貨車位用作貨車和旅遊巴士的夜間泊車位	各類車輛
6	在貨櫃車後勤用地提供貨車／旅遊巴士泊車位	放寬在規劃／土地管理方面的申請程序，以便把有關地方用作臨時泊車位	貨車、貨櫃車和旅遊巴士
B. 通過管理現有泊車設施而採取的緩解措施			
7	利用短期租約土地作泊車用途	要求地政總署在適當的情況下撥出更多短期租約土地，作泊車用途。在二零零零年的基準年，作泊車用途的短期租約土地總面積約有 1 158 000 平方米（可供應 15,800 個私家車位、10,900 個貨車位及 740 個旅遊巴士泊位），而夜間的使用率約為 75%	各類車輛
8	利用非路旁的貨車上落客貨車位，供貨車／旅遊巴士在夜間停泊	利用逾 10 000 個現有的非路旁上落客貨車位，供貨車／旅遊巴士在夜間停泊	貨車和旅遊巴士
9	把路旁泊車位收費錶的運作時間延長至每星期七天	提高路旁咪錶泊車位的使用率	私家車、貨車和旅遊巴士

附件 B

10	在辦公時間過後開放政府建築物的泊車設施，供公眾停泊車輛	在辦公時間過後，利用政府建築物內空置的泊車位，供公眾停泊車輛(目前有 8 幢政府建築物的停車場已在辦公時間過後開放，提供 1,100 個私家車位及 47 個電單車位，作為收費停車場)	私家車、小型客貨車／輕型貨車和電單車
11	延長／調整更多夜間路旁泊車位的使用時間，供貨車／旅遊巴士停泊	利用合適的路旁空間，供車輛通宵停泊	貨車和旅遊巴士
C. 通過先進科技而採取的緩解措施			
12	機械泊車系統	提高空間的效益(適用於樓宇林立的商業區)	私家車

新訂緩解措施

項目編號	緩解措施	說明／目的	目標車輛類別
A. 通過規劃程序而採取的緩解措施			
13	單車泊車位供應指引	建議在《香港規劃標準與準則》中，加入新的單車泊車位供應指引，以便在新市鎮和設有單車徑連接鐵路車站的地方，鼓勵市民使用單車	單車

14	就電單車泊車位採用靈活的綜合設計	現行的泊車位標準會繼續採用，但可以較靈活地指定某些地方作電單車泊車位用途(例如其淨空高度限制並非太嚴格的空位)； 利用政府停車場、現有／日後興建的非路旁停車場，以及行車天橋和行人天橋下面的空間，供電單車停泊	電單車
B. 通過管理現有泊車設施而採取的緩解措施			
15	在辦公時間過後使用政府建築物的露天地方，供貨車／旅遊巴士停泊	這項措施是上文第 10 項所述措施的延伸部分，但目的特別是為了利用沒有淨空高度限制的露天地方	貨車和旅遊巴士
16	把路旁私家車泊車位改為供旅遊巴士／的士停泊和上落乘客的設施	把旅遊點／觀光點和商業區的部分路旁泊車位改為供旅遊巴士和的士停泊和上落乘客的設施	旅遊巴士和的士
17	加設“不准停車等候”區，但可供旅遊巴士和的士使用	在繁忙的商業區和旅遊區，改善車輛在路邊的活動和流通情況； 指定為的士和旅遊巴士上落乘客設施； 供旅遊巴士通宵停泊	旅遊巴士和的士
18	簡化申請程序，讓貨車／旅遊巴士暫時使用空置的私人發展用地，作泊車用途	簡化申請程序，准許把目前空置的私人發展用地暫時改作露天停車場(此舉可大大紓緩新界區(尤其是屯門、元朗和北區)貨車和旅遊巴士通宵泊車位不足的情況)	各類車輛，特別是貨車和旅遊巴士

C. 通過先進科技而採取的緩解措施			
19	泊車指引系統	利用公共服務廣播或路旁電子告示牌，例如可變訊息標誌(這種系統提供泊車位資訊，指引駕車人士前往停車場，或使他們可以避免駛往已滿座的停車場)	私家車
20	即時或接近即時的泊車位資訊系統	通過互聯網為公眾提供即時或接近即時的泊車位資訊(以地圖顯示的全港泊車位分佈情況，可以作為起步點，在初期提供“靜態”的泊車位資訊)	私家車
21	先進的資訊系統	建議使用多個先進的資訊系統(例如通過系統工程，管理泊車位和上落客貨設施的系統；監察停車場內可用泊車位的系統；以及用以指引並控制貨車和旅遊巴士活動的車隊管理系統)	各類車輛

在主要旅遊景點提供泊車設施的情況

(a) 主要旅遊景點的泊車設施檢討

當局一向以來都有檢討主要旅遊景點的泊車設施情況，以確保有關設施能滿足本地或外地旅客的需求。最近，當局檢討了以下幾個主要旅遊景點現有泊車設施及計劃中的改善項目，結果摘要如下。

地點	泊車設施供應量	
	現有	計劃中的改善項目
香港仔避風塘／魚市場	10 個旅遊巴士/小型巴士泊車位 17 個私家車泊車位	待《香港仔灣專題研究》(在二零零二年完成)有結果後，會預留額外的泊車設施，以應付新設旅遊景點所帶來的需求。
海灘道(淺水灣)	6 個旅遊巴士 12 個小型巴士泊車位 5 個的士泊車位 4 個旅遊巴士上落乘客車位	在南灣道往海灘道的地方設置 1 個泊車位，供旅遊巴士使用。

<p>中環碼頭</p>	<p>6 個小型巴士泊車位</p> <p>171 個私家車泊車位</p> <p>18 個的士泊車位</p> <p>六號和七號碼頭附近設有 1 個供一般使用的上落乘客停車處</p>	<p>國際金融中心第二期在二零零三年竣工後，會有 1 300 個私家車泊車位。</p>
<p>昂坪寶蓮寺(天壇大佛)</p>	<p>14 個旅遊巴士／專利巴士泊車位</p> <p>3 個私家車泊車位</p> <p>10 個的士泊車位</p>	<p>預計在二零零四年建成，提供 26 個旅遊巴士／專利巴士泊車位</p> <p>40 個私家車泊車位</p> <p>12 個的士泊車位</p>
<p>大埔墟仁興街附近的鐵路博物館</p>	<p>63 個私家車泊車位</p> <p>13 個的士泊車位</p>	<p>在二零零三年或之前，在北盛街的車坪現址興建擬議的停車場，提供 13 個私家車、4 個電單車、2 個旅遊巴士泊車位。</p> <p>在寶鄉街大埔臨時街市現址興建擬議的停車場，內有 400 個泊車位，但須視乎各部門的協議而定。</p>

赤柱(馬坑)	8 個旅遊巴士泊車位 135 個私家車泊車位 5 個的士泊車位	房屋署正計劃在日後興建的盆栽和盆景植物園設置 8 個旅遊巴士泊車位。
赤柱(赤柱海灘)	4 個旅遊巴士/小型巴士泊車位 126 個私家車泊車位 4 個的士泊車位	赤柱多層停車場連公共交通總站會提供 240 個私家車泊車位，預計在二零零五年建成

當局會繼續檢討其他主要旅遊景點現有泊車設施及計劃中的改善項目，並會諮詢旅遊事務署有關檢討結果和建議。

(b) 為應付假日期間主要旅遊景點泊車位需求激增而採取的措施

2. 當局已檢討在假日或特別節慶，為應付主要旅遊景點泊車位需求激增而採取的措施。目前大部分景點的泊車位問題尚可控制，至於政府要特別注意的旅遊景點，檢討結果撮錄於下表：

地點	為應付假日期間泊車位需求激增而採取的措施
海灘道(淺水灣)	考慮把目前供私家車使用的停車場(現時由康樂及文化事務署管理)改為撥給旅遊巴士使用。
中環碼頭	現有的停車處會在二零零二年年底前擴建，以提供更多上落客貨車位。

金紫荊廣場	灣仔渡輪碼頭廣場有額外的旅遊巴士臨時泊車位，旅遊巴士亦可停泊在博覽道。
西貢烈士墓園	迄今據觀察所得，該處並未出現嚴重的泊車和上落客貨問題。當局會應旅遊事務署要求，研究可否在牌匾附近加設一個專供旅遊巴士使用的停車處。
海洋公園	城巴公司已答應在旅遊旺季期間借出 2 個位於海洋公園旁的巴士廠，供私家車停泊之用。旅遊巴士司機應盡量使用 2 個位於香葉道的收費停車場。此外，海洋公園正與新世界第一巴士公司商討使用香港仔警署後面的巴士廠，供旅遊巴士停泊。
昂坪寶蓮寺 (天壇大佛)	東涌道和深屈道是來往東涌與昂坪的唯一行車通道，兩條道路均屬禁區範圍。當局鼓勵遊客和渡假人士使用現有的公共交通工具(如專利巴士、大嶼山的士)前往寶蓮寺，日後則可選用吊車前往該處。新的交通總站已預留地方闢設足夠的泊車位，若泊車位需求激增，也可應付。
赤柱(馬坑和赤柱海灘)	政府鼓勵市民在假日利用 11 條固定的專利巴士路線前往該處(分別由中環、華富、西灣河、北角和尖沙咀東部開出)，以及 4 條專線小巴路線(分別由馬坑、柴灣地鐵站、銅鑼灣和香港仔開出)。
司徒拔道瞭望台	現行措施包括：要求警方在瞭望台督導交通，並呼籲旅遊巴士司機合作，保持司徒拔道暢通無阻。政府已選定距離瞭望台約 2 公里(或 6 分鐘車程)的甘道，闢設 5 個非路旁的旅遊巴士臨時泊車位。
沙田萬佛寺	如有需要，警方會實施特別的臨時交通管

	理和控制措施。
大埔林村許願樹	為應付泊車位需求的激增，當局現正實施下列交通／運輸管理措施：由警方控制交通；加強公共交通服務；沿林錦公路一段路旁實施“禁止停車”限制，以避免交通擠塞。

(c) 赤柱多層停車場連公共交通總站

3. 在二零零一年十二月，當局向委員匯報在赤柱村道興建一個有 240 個車位的多層停車場連公共交通總站的工程進度，以及在該工程完成前當局實施的緩解措施，以應付泊車及旅客交通需求。迄今，建築署已完成有關停車場連公共交通總站的可行性初步研究連初步設計。這項工程計劃現列為工務計劃的乙級工程，預計會在二零零二年年底提升為甲級工程。二零零零一年九月，當局根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，就興建公共交通總站一事在憲報刊登公告，其後接到四份反對書，現正由運輸署處理。二零零二年三月，這項工程計劃提交城市規劃委員會的都會計劃小組委員會審核；該小組委員會對地下停車場的設計表示全力支持。

4. 建築署正為“設計及營造”的施工合約擬備招標文件。清理地盤和遷移現有巴士總站等準備工程現正進行，預計主要建造工程會在二零零三年展開，並在二零零五年竣工。

運輸署

二零零二年五月