

(立法會秘書處譯本，只供參考用)

香港花園道
萬國寶通銀行大廈 505A 室
立法會交通事務委員會主席及委員

主席及各委員：

反對興建赤柱多層停車場及連接路

就興建赤柱多層停車場及穿越大潭村的連接路的建議，有關的重要發展事件現臚列如下：

1994 年 7 月：當局把興建一座樓高 4 層的公共停車場（可容納 250 輛汽車）及連接路的建議列入分區計劃大綱圖擬稿；該停車場將包含經擴建的赤柱巴士總站。

1995 年 5 月：由於赤柱居民關注組對建議提出反對，認為應該保留赤柱吸引遊客的特色及大潭村的靜環境，結果當局把計劃撤回。

1998 年 6 月：支持是項計劃的人士在 1998 年對政府撤回計劃表示反對，他們大多是商舖的東主，結果城市規劃委員會改變其原來決定，把停車場及連接路計劃重新納入分區計劃大綱圖。

主要的反對原因：

- * 在現時青葱翠綠的環境中進行發展，將之改建成一座樓高 4 層的停車場／巴士總站，赤柱市中心的獨特魅力將蕩然無存，不少老樹會被砍伐，嚴重影響環境／景觀效果。
- * 此舉將大大影響赤柱對遊客的吸引力。
- * 有關興建連接路（主要供通往停車場之用，並非基於交通負荷量的理由）的建議，將需拆卸多間房屋及進行收地，對大潭村地區構成莫大的滋擾。
- * 市民在泊車方面的需求並不足以支持興建一座停車場（請參閱下文），吸引更多汽車前來赤柱，將為赤柱及往來赤柱的道路帶來難以接受的影響。

- * 在興建中的馬坑屋邨及美利大廈重建計劃中，將包括一座設有 130 個泊車位的公共停車場，該地點接近酒吧、酒家及街市一帶，足以應付市民日後在泊車方面的需求。

SPB 運輸顧問公司的研究結果：

- * 在 1994 年進行的《交通流量研究》發現，在該年之前的 5 年內，赤柱的交通流量出現輕微下降；1998 年進行的研究則顯示整體交通水平進一步微跌，或只有很少的差異。
- * 1994 年進行的研究估計泊車位的需求，遠較 1990 年的研究所顯示的需求為低，而在 1998 年進行的研究，則顯示現時的泊車需求一般較 1994 年時的需求為低或相若。
- * 在非週末的日子裏，泊車位的使用率只有 60%，因此並無泊車問題。
- * 在週日（夏天），泊車位往往供不應求，不過，若興建較大的停車場，便有吸引更多車輛前來的危險，一旦停車場無法應付，便可能引致車龍出現，並會引致附近地點出現塞車的情況。
- * 就交通管理／運作的角度來看，實在沒有必要興建有關的連接路——一般意見均認同當局興建該擬議的連接路，只是供通往停車場之用。

其他問題：

- * 赤柱居民關注組已收集了超過 3000 個簽名，反對興建停車場及連接路。
- * 此一停車場的商業（興建／經營）可行性實不無疑問，因為在一週裏會有 6 天近乎空置，很可能須動用納稅人的公帑補貼此項損害性及並無足夠理據支持的工程。
- * 運輸署估計“欠缺 384 個泊車位”，極不符合實際情況，我們進行的研究結果與此一數字有重大差異；我們將質疑運輸署所作的預測。

赤柱居民最大的憂慮，就是停車場會引致環境上的劇變，因而破壞了赤柱本身吸引遊客的特色，長遠來說，會令遊客數字下降，屆時情況便無法逆轉了。到了那時，店鋪東主才發覺，他們一直支持興建、本來用以吸引遊客的停車場，反而令遊客卻步不前（這些遊客主要是乘旅遊車和巴士來赤柱的），到時後悔便太遲了。

我促請立法會議員運用你們的智慧，以長遠的角度考慮上述問題，否決在赤柱興建多層停車場及連接路的建議。

如就上文有任何問題，請與本關注組主席聯絡，地址是九龍太子道西 150—152 號太子商業大廈 402 室，電話：2380 4026 或 2813 2300)

赤柱居民關注組主席
王淦基醫生

1998 年 9 月 7 日

3 June 98

港聞

運輸局發表諮詢文件 限制私家車 發展集體運輸工具

【本報專訊】運輸局日前發表第三次整體運輸研究諮詢文件，建議財政及非財政措施並用，限制私家車的數量增長以及日常使用，鼓勵市民轉用高效率的集體運輸工具。

同時，文件亦建議提前規劃基礎程序，先興建運輸設施，然後才發展新地區，以應付未來新市鎮或舊區重建發展後對交通的需求。

運輸署總工程師（整體運輸策劃）盧劍聰表示，本港道路空間有限，為平衡客、貨流量之間的利益，當局會先讓集體運輸工具如鐵路、巴士優先使用路面，而私家車將會給予較低的考慮。

私家車加重徵費

當局建議，透過多項財政措施與非財政措施，限制私家車數量的增長。

財政措施包括：
加重徵收首次登記稅；

加燃油稅；

加車輛牌照費；

實施道路收費。

非財政措施包括：

鼓勵共用車輛及泊車轉乘；

重新考慮九四年針對私家車流量的汽車配額及限額制度的建議。

根據政府於九四年提出的建議，限額制是限制每年汽車的增長數量，而配額制則規定要持有機車證的人士才能購買汽車，而機車證要經過競投才可擁有。但是有關建議在當時惹起社會強烈反對，最後遭到否決。

盧劍聰指出，為配合有效使用道路，及鼓勵市民使用集體運輸工具，當局會設立運輸交匯處、大型轉車站，以接駁形式，利用公共交通工具接送市民前往目的地；另運用先進資訊科技，向道路使用者提供不同交通途徑和即時路面的信息，增加道路網絡的容量。

先興建運輸設施

他續稱，為免重蹈屯門的覆轍，在發展新市鎮時，建議先興建運輸設施，才發展新地區，應付未來人口對運輸的需求。

建議中的機制是先根據人口數字及房屋發展的完工日期，為相關基建項目作出詳細規劃、設計及興建程序，其中以最高效率的鐵路發展獲得優先考慮。

該份諮詢文件的諮詢期於本月底結束，針對未來的二十年的運輸發展，讓公眾提出意見；運輸局預料可於明年初完成最後的報告。

立法會
Legislative Council

立法會 CP 209 / 98-99 號文件

檔號：CP / C 529 / 98

立法會當值議員
就反對在赤柱興建多層停車場及
建造貫穿大潭村的連接路的事宜
與赤柱居民關注組
於 1998 年 8 月 18 日下午 2 時 15 分
在立法會秘書處申訴部 505A 室舉行會議的紀要

出席議員： 當值議員

田北俊議員
涂謹申議員
陸恭蕙議員

應邀出席者： 申訴團體的代表

張育賢女士
周仲儀女士
John MOODY 先生
王淦基醫生
Chris BURLEY 先生
Sue McCafferty 女士
Dureen Wong 女士
Alice Yu 女士

列席職員： 總主任（申訴）
盧程燕女士

高級主任（申訴）3
余天寶女士

經辦人 / 部門

田北俊議員歡迎赤柱居民關注組（下稱“申訴團體”）的
代表出席會議。

2. 申訴團體的代表王淦基醫生表示，政府於 1994 年建議在赤柱巴士總站的現址興建一座多層停車場，以及建造一條貫穿大潭村的連接路。政府提出該項計劃，是為了解決赤柱停車位嚴重不足的問題，以及紓緩赤柱灘道、赤柱新街與赤柱村道交界處的交通流量。申訴團體是其中一批反對者，他們認為興建該座多層停車場及公共交通總站將會令赤柱的獨特風貌蕩然無存，並破壞附近的翠綠景緻。城市規劃委員會（下稱“城規會”）共接獲 48 份反對意見書。經審慎研究後，城規會於 1995 年否決了上述建議。然而，後來再有一些反對者在 1998 年 1 月 23 日對城規會的決定提出反對，他們所持的理由是該座多層停車場確實可紓緩赤柱停車位的短缺問題，亦對赤柱的長遠經濟發展起著重要的作用。至於在大潭村建造連接路的擬議計劃，後來一批反對者反對取消該計劃的主要理由，是該路實際上能為大潭村提供緊急車輛通道。經考慮原先及後來的反對人士的意見後，城規會於 1998 年 6 月 12 日決定順應第二批反對人士的部分意見，在《赤柱分區計劃大綱草圖》保留擬議的多層停車場及連接路。為此，申訴團體對城規會其後的決定感到不滿。王淦基醫生再次提出以下意見：

- (a) 興建多層停車場及連接路的建議會破壞赤柱巴士總站周圍的綠化環境；
- (b) 在巴士總站建設多層停車場會為整個地區帶來無法忍受的交通擠塞、噪音滋擾及空氣污染；
- (c) 興建多層停車場實屬多此一舉，兼且浪費公帑，尤其是平日的停車位使用率只有 50%；
- (d) 由於擬建的多層停車場處於顯眼位置，該座建築物的設計外型會使赤柱的獨特風貌蕩然無存；及
- (e) 為興建該連接路，政府必須收回現有的住宅地段，因而需進一步動用公帑，亦會對區內居民造成不必要的滋擾。

3. 申訴團體強調，馬坑重建計劃的建築工程正進行得如火如荼。當局已對該項發展的新焦點（位於赤柱大街以西）作了若干規劃上的修改，最值得注意的是增設了新遷入該區的美利大廈。該大廈將被視為旅遊勝地，為前往赤柱遊覽的人士提供一個新景點，促進馬坑的旅遊業。當馬坑的美利大廈落成後，將有獨立的通路沿佳美

道經春坎角進入該處，故此馬坑將是增設新的多層停車場的理想地點，以容納額外的車輛，而不會使赤柱巴士總站一帶的交通擠塞情況進一步惡化。

4. Chris BURLEY 先生解釋，申訴團體為提供理據支持上述建議，於 1994 年聘請他出任運輸顧問，就赤柱的泊車及交通需求問題進行研究。1994 年的研究所得的主要結果撮述如下：

- (a) 赤柱的交通流量在過去 5 年沒有重大改變；
- (b) 赤柱的泊車需求在過去 5 年大幅減少；
- (c) 赤柱現有的泊車位及將會設置的泊車位估計大致足以應付平日的一般情況；
- (d) 由於周日的泊車需求彈性甚大，周日的泊車需求預期大致會超過合理情況下所能提供的車位數目；
- (e) 沒有必要為應付一般情況的需求而興建該座多層停車場，該停車場反而有可能帶來嚴重的負面影響，吸引更多人在周末駕車前往赤柱；及
- (f) 沒有需要為交通容量或交通管理的理由興建擬議的连接路。

BURLEY 先生補充，鑑於興建多層停車場的擬議計劃有最新發展，他已更新上述的研究結果，以決定該等資料是否仍然準確有效，或是應作出修改。他在 1998 年 6 月進行有關研究後，得出以下結論：

- (a) 交通調查顯示，自 1994 年提出報告以來，赤柱的整體交通量並無大幅增加。區內的交通流量似乎有所減少；
- (b) 停車位調查所顯示的需求量與 1994 年所得的結果十分接近，平日約有 50% 的空置車位，但周日則只有少量空置車位；及
- (c) 赤柱並無發生其他重大轉變以致對交通及泊車情況造成影響。事實上，巴士服務現時的路線班次頻密、快捷舒適，而且不斷作出改善。此外，馬坑的重建項目（將於 1999 年年底落成啓用）將額外提供 130 個停車位，使赤柱的停車位供應倍增。

BURLEY 先生表示，鑑於赤柱本區的交通流量偏低，之前一次的研究所得的結論，即沒有必要興建擬議的多層停車場及連接路，業已證實並得到進一步肯定。

5. BURLEY 先生進一步闡述，平日下午的交通流量一般較高，而周日下午的交通通常最為繁忙。增設停車位之後，會引來 250 部以上的車輛在多層停車場入口處輪候，導致赤柱巴士總站一帶現已擠塞的交通情況進一步惡化，特別是赤柱灘道、赤柱新街與赤柱街道的交界處。因此，申訴團體認為以目前的道路容量加上該連接路，將不足以應付交通流量的增長。

6. 議員對申訴團體的關注亦有同感。雖然分區計劃大綱草圖及反對意見最終均取決於行政長官會同行政會議，議員認為政府當局應評估上述建議所引起的環境影響，以決定該項建議會否影響赤柱的獨特色彩及鄉村風貌。政府當局亦應因應未來交通的增長，進行交通評估及估計赤柱灘道、赤柱新街及赤柱村道交界處的交通流量。此外，議員認為，為建築道路而收回土地會引致大潭村居民提出大量申索。因此，他們要求政府當局提供資料，述明估計受影響的地段數目和所涉及的補償金額。

7. 議員告知申訴團體，立法會交通事務委員會將於 1998 年 9 月 25 日會議上討論在赤柱興建多層停車場的事宜。申訴團體可聯絡該事務委員會，以便直接向該事務委員會的委員陳述其個案。在此期間，議員指示秘書處將申訴團體的意見送交該事務委員會的委員參考。

高級主任（申訴）
3

8. 會議於下午 3 時 10 分結束。

高級主任（申訴）
3

（會後補註：秘書處已於 1998 年 8 月 25 日將議員的意見及要求送交政府當局跟進。）

立法會秘書處
1998 年 9 月 1 日

cp209 / y

I urge Hon Members to exercise your wisdom on long termed consideration of the above issue and turn down the proposed multi-storey carpark and Link Road in Stanley.

If you have any questions in respect of the above, please do not hesitate to contact the Group's Chairman at Rm 402 Prince Commercial Building, 150-152 Prince Edward Road West, Kowloon (Tel. 23804026 or 38132300)

Yours faithfully,

Dr Simon Wong J.P.
Chairman
Stanley Residents Concern Group



