



# Our Bus Terminal 尖碼之聲

九龍樂富邨樂東樓地下 F1 室  
Room F1, Lok Tung House, Lok Fu Estate, Kowloon

立法會交通事務委員會

經立法會秘書處 轉交

主席 陳鑑林，副主席 范國威

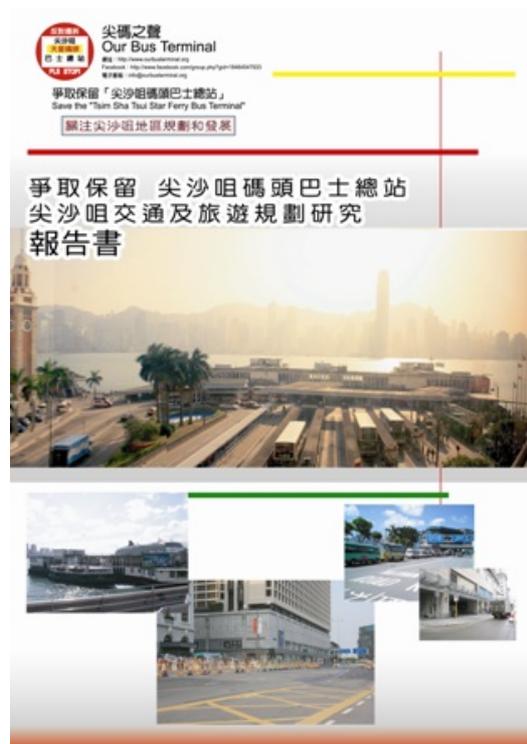
暨 全體委員

電郵：[panel\\_t@legco.gov.hk](mailto:panel_t@legco.gov.hk)

## 要求當局對改善全港旅遊區旅遊巴士泊車位不足及上落客地點禁區問題作出回應 並在立法會交通事務委員動議討論，本會列席有關議程

過去四年，本會不單關注尖沙咀碼頭巴士總站的去留，並同時跟進因為拆站計劃引發出地區內的旅遊交通規劃問題。縱使特區政府已於 2012 年 8 月 8 日宣告撤回拆卸尖沙咀碼頭巴士總站計劃，但是地區內旅遊巴士泊車位不足及多個必須予遊客上落車地點的禁區問題仍未解決，本會仍在跟進當中。

在爭取保留尖沙咀碼頭巴士總站行動的期間，我們發現當局於 2007 年興建了尖東(麼地道) 巴士總站以圖為拆站計劃製造既定事實。本會遂提出建議將新落城總站改作旅遊巴停車場，同時化解丟空及改善地區內缺乏足夠旅遊巴士泊車位的情況，更在 2010 年 12 月 21 日向當局（包括運輸及房屋局、旅遊事務署、運輸署及警務處）提交了一份厚達 136 頁的報告書（封面如下圖），提出逾四十項重組地區內的旅遊巴士泊車位及交通管理安排，並把將尖東(麼地道)改作旅遊巴停車場而需要處理的專利巴士服務提出安排建議。





# Our Bus Terminal 尖碼之聲

九龍樂富邨樂東樓地下 F1 室  
Room F1, Lok Tung House, Lok Fu Estate, Kowloon

可是政府當局不知是充耳不聞、抑或爲了面子問題(撤回拆站計劃已沒面子，還聽從民間聲音做事豈非顏面無存)、還是有其他不可告人的原因，不單不與本會或旅遊業界商討，甚至不斷安排專利巴士服務遷入尖東(麼地道)，但大部份的安排根本無必要或有其他便利市民的可行方法。旅遊業界目前的工作環境仍然充斥不合理的壓力，就如 2010 年 8 月 23 日多份報章報導指司機要躲在車上使用膠樽或膠盆小解的問題至今還未得到解決，難道各位議員及官員們想一嘗這種滋味，然後才會行動改善問題？

事實上這類問題並單發生於尖沙咀，就是南區黃竹坑存在類近的問題。例如遊客往珍寶海鮮舫進膳的話，旅遊車得接載他們至深灣碼頭徑，可是大部份路段是禁區，唯獨全城首富名下的超市門外卻剛好有容納一輛貨車的空間，如下圖。



本會現致函立法會交通事務委員會要求關注以上情況，並在 2012 年 12 月 14 日的會議訂定議程，傳召運輸及房屋局、警務處、旅遊事務署等部門進行質詢，並批准本會代表列席會議，以聽取當局解釋為何還沒有解決旅遊區旅遊巴士泊車位不足及上落客地點禁區問題。稍後會向委員會呈上第二段提及的報告書(以 pdf 格式儲存的光碟)，予以各委員作出初步了解，以爲訂定議程和會議作出安排。

謹啓

尖碼之聲

主席 陳嘉朗 及 發言人 林鴻達 代行

2012 年 11 月 20 日



# 尖碼之聲 Our Bus Terminal

網址：<http://www.ourbusterminal.org>  
Facebook：<http://www.facebook.com/group.php?gid=18464547933>  
電子郵件：[info@ourbusterminal.org](mailto:info@ourbusterminal.org)

爭取保留「尖沙咀碼頭巴士總站」  
Save the "Tsim Sha Tsui Star Ferry Bus Terminal"

關注尖沙咀地區規劃和發展

## 爭取保留 尖沙咀碼頭巴士總站 尖沙咀交通及旅遊規劃研究 報告書





## 目錄

### 引言..... 8

### 尖沙咀碼頭巴士總站 的歷史及文化意義 ..... 10

九龍地貌及交通發展史的重要見證.....	10
本地歷史社會大事的發源地.....	12
交匯處的地標意義.....	13
體驗平民日常生活的最佳載體.....	14
原址保留巴士總站在文化價值 和旅遊價值上的積極意義.....	16
保護維港標誌 – 天星的客源大動脈.....	18

### 對特區政府提出的 「尖沙咀露天廣場」計劃的分析 ..... 20

旅遊業運作基礎概念.....	20
香港的旅遊業發展基礎分析.....	21
根據上述分類，分析香港旅遊業的優勢.....	24
以香港旅遊業的優勢分析結果 探討政府計劃中的露天廣場.....	27
政府計劃中的「露天廣場」 與鄰近城市相近的設施進行比較.....	30
對於要求特區政府修改 甚至撤回露天廣場計劃所引發的問題.....	33
政府對「露天廣場」計劃帶來 對旅遊業發展的「幫助」的預期.....	34

### 遷拆尖沙咀碼頭巴士總站..... 36

影響的不只是巴士，更包括私家車 的士以至整個過海交通.....	36
廣東道擠塞問題 不容再惡化.....	36
巴士路線選擇減少 換來更多道路擠塞.....	39
分析尖沙咀地區的旅遊規劃問題.....	42

## 分析保留「尖沙咀碼頭巴士總站」對旅遊業發展的影響 51

以「文化旅遊」的分類.....	51
對尖沙咀碼頭巴士總站進行評估.....	51
對巴士總站的運作和旅遊業有關的分析.....	53
對於訪港旅行團安排行程的說明.....	54
對於巴士總站經常有非旅行團訪港遊客使用.....	57
以可持續旅遊憲章對「尖沙咀露天廣場」計劃評估.....	58

## 尖沙咀地區內的旅遊交通問題..... 62

## 報告建議..... 70

修葺尖沙咀碼頭巴士總站上蓋.....	70
設立展示板，細述百年滄桑.....	72
建議將尖東(麼地道)巴士總站改為旅遊巴士停車場.....	74
建議重組 / 取消部份泊位.....	80
增加泊位建議.....	82
建議取消或修訂尖沙咀地區旅遊車需作上落客的禁區.....	92
觀光巴士在尖沙咀區的角色.....	95
觀光巴士的背景.....	95
營運牌照及配套.....	96
針對觀光巴士的建議.....	97
對於保留「尖沙咀碼頭巴士總站」而影響到「露天廣場」計劃而衍生的公共空間問題的解決建議.....	98
綠色海路更好 善用渡輪更環保.....	103
總結.....	105

## **城市規劃、公共空間與露天廣場 ..... 107**

引言.....	107
道路規劃.....	108
「人車分隔」政策 — 有些東西消失了.....	108
人車共融 — 汽車與行人分享空間.....	110
巴士、行人與總站.....	111
露天廣場與公共空間.....	112
公共空間的定義.....	112
香港政府的公共空間政策.....	113
巴士總站作為公共空間的條件.....	116
總結.....	119

## **結語 ..... 120**

## **尖碼之聲組織背景 ..... 122**

工作小組成員名單.....	123
---------------	-----

## **附件 ..... 126**

《查詢尖沙咀旅遊巴士泊位事宜》信件.....	127
《查詢公共巴士類型審核資料》信件.....	129
《CHARTER FOR SUSTAINABLE TOURISM》— 布拉憲章.....	130





# 引言

香港特區政府旅遊事務署在 2002 年提出「在尖沙咀發展露天廣場」計劃，打算將現有的「尖沙咀碼頭巴士總站」拆卸，改建為一個「地標性露天廣場」，冀能有助推動本港的入境旅遊業發展。

旅遊業一直是香港重要的經濟活動，政府展開一些項目策劃可說是理所當然。但「露天廣場」能否真正幫助旅遊業、保留巴士總站是否阻礙行業的發展，特區政府似乎沒有進行過全面、宏觀的研究。

「露天廣場」能否幫助旅遊業發展，可謂存在相當多不確定因素，尤其是廣場能否成為吸引外地遊客選擇來訪香港，仍存在很大的疑問。但更重要的是，拆卸一個具有相當的歷史價值、至今仍然有頗高使用量的交通交匯處以進行有關計劃，更是對市民的影響不作出仔細考慮。但觀乎特區政府自 2002 年提出計劃至今，市民大眾的知悉程度仍然相當有限，引伸出來就是計劃對公眾的影響未能如實反映，政府當局甚至未能掌握或公開客觀而清楚的數據。

在國際旅遊業得到好評的天星小輪的經營前景，與巴士總站的去留有著不可分割的關係。交通規劃上，渡海小輪必須與陸路交通提供的接駁，才能產生足夠客源去維持良好的營運。拆卸了巴士總站將無可否認地對天星小輪構成負面影響。在此必需探究政府有否就「露天廣場」計劃對天星小輪的影響作出準確評估。

除了計劃中的「露天廣場」對於旅遊業的成效存疑之外，「露天廣場」計劃引發出的公共交通服務遷移、修改道路等的城市規劃事宜，將對尖沙咀地區構成值得關注的影響。尖沙咀地區作為傳統的遊客區，交通配套對地區內的旅遊業運作和長遠發展，也應該同時進行探討。

從歷史文化角度而言，「尖沙咀碼頭巴士總站」的價值似乎還未發掘和確立。事實上，巴士總站對香港的城市發展史、交通發展史有著相當高的價值。聯合國教科文組織近年亦提倡歷史延續性及整存性的地景概念，代替以往孤立保存歷史的指引。

「尖碼之聲」的成立，就是要爭取保留「尖沙咀碼頭巴士總站」。雖然「露天廣場」計劃提出至今已經八年時間，政府亦已經進行過不同的工作，但本會的一眾成員明白，這計劃牽連的範圍甚廣，不論是民生、保育，以至整個旅遊業的規劃都有重大的影響。

本報告書由本會成員合力，從歷史文化、城市規劃、交通發展規劃、旅遊規劃等多個方面，對「露天廣場」計劃的流弊作出分析；並同時對於爭取保留「尖沙咀碼頭巴士總站」所引發的問題進行宏觀的研究，並提出解決辦法建議。

在此，我們向香港特別行政區政府，包括行政長官曾蔭權先生及行政會議成員，及各涉及的政府部門及機構，包括商務及經濟發展局、旅遊事務署、運輸及房屋局、運輸署、路政署、警務處及香港旅遊發展局，表達衷心的誠意，敬希政府能仔細了解本報告書。對於報告書的內容如有不足之處，敬請不吝賜教。與此同時，我們也作出明確的表示，我們願意打開溝通的大門，樂意與特區政府進行溝通，以冀達成多贏的方案。

「尖碼之聲」主席 陳嘉朗

# 尖沙咀碼頭巴士總站 的歷史及文化意義

## 九龍地貌及交通發展史的重要見證

本文將提及兩個近似的概念：

- 「尖沙咀碼頭巴士總站」

包括巴士總站、的士站及上落客貨區的車輛換乘區。

其歷史由 1921 年第一條巴士線出現開始計算；

- 「尖沙咀碼頭交通交匯處」

泛指火車總站、九龍倉碼頭、公眾碼頭、天星碼頭及車輛換乘區，涉及的歷史也較長，一般由 1888 年天星前身的渡海輪出現起計。

本文的論述重點多側重「尖沙咀碼頭交通交匯處」這個概念。

從舊地圖和文獻推斷，現時巴士總站所在地和天星碼頭，是整個九龍和新界現代化發展的起點。跟據 1860 年之地圖，現時尖沙咀碼頭所在地(舊稱九龍角)是九龍最早進行填海的地方。九龍倉碼頭於 1886 年啟用，之後天星小輪的前身 - 九龍渡海小輪公司於 1888 年成立，並開始有定點渡海航線。碼頭外空地由初時的貨倉漸漸演變成人力車及轎子上落客點，自此天星碼頭一帶的交匯處功能和位置都沒有大改變。1898 年天星小輪成立，該處成為了暢旺的交通交匯點，其後火車總站(1910)、半島酒店(1928)陸續建成，更鞏固了這交匯點的地位。

所以，尖沙咀碼頭交通交匯處已有 120 年歷史，至於 1921 年它成為「巴士」總站，只不過交通工具的改變使然，早在汽車出現前尖沙咀碼頭交匯處已經存在。120 年來，該交匯處的功能和位置都沒變，在發展急速的香港本身已是一項奇蹟。

就算從較狹義的「尖沙咀碼頭巴士總站」角度，這地對香港亦充滿意義。這是香港現存最古老的巴士總站，除了香港第一條巴士路線於 1921 在此開出，全港第一條雙層巴士路線亦於 1949 年在此首先運作。

時常聽老一輩說：「青山公路十 X 咪」，這又跟尖沙咀碼頭有何關係？其實尖沙咀碼頭對開的馬路(即現時巴士總站所在地)，就是整個「舊新界環迴公路」的起始點。組成舊新界環迴公路的兩條公路 - 大埔公路(1902 年落成)和青山公路(1919 年落成)都有使用「XX 公路 XX 咪」作為位置標示系統，「咪」是英文「mile」(英里)的音譯。兩條公路沿途都設有三角柱體形的里程碑，顯示該處與尖沙咀碼頭(經彌敦道)的車程距離。在佐敦道和彌敦道交界(近裕華國貨)，在 70 年代以前就有一個一英里的里程碑。清水灣道、西貢公路及大網仔路都有相似的系統。在現存的里程碑上，有些甚至直接寫有 FROM STAR FERRY 或 TO STAR FERRY 的字樣。

這點證明了尖沙咀碼頭交通交匯處，的確是整個九龍甚至新界發展百多年來的原點，它的角色由始至終是連接維港的運輸中心，其歷史意義和實用價值不容抹煞。

# 本地歷史社會大事的發源地

尖沙咀碼頭交通交匯處在這 120 年當中，與香港人一起經歷過不少社會大事，例如：

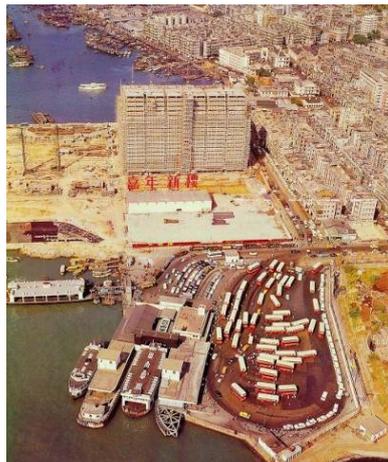
- 1941 年日軍侵佔香港，港督楊慕琦於 12 月 25 日投降，並乘坐天星小輪至尖沙咀碼頭，步行往被日軍佔領作指揮部的半島酒店，簽署投降書；
- 1949 年中國政局動盪引發難民潮，為應付人口增加後的交通需要，九巴引入了全香港首批雙層巴士，並於同年的 4 月 17 日將之投放於行走尖沙咀碼頭至九龍城之 1 號線。雙層巴士自始成為了香港一個獨特標誌；
- 1966 年 4 月 5 日，於中環天星碼頭絕食反對天星小輪加價的蘇守忠被拘捕，以自發青年為主的群眾在九龍天星總站一帶發起遊行，後來演變成 66 年九龍騷動。這被認為是 60 年代香港連串社會運動的開端，自始改變了港英政府整個社會政策，令香港步入黃金期；
- 70 - 90 年代九龍天星碼頭對開一帶，一直是各種社會運動和籌款熱點，如保衛釣魚台運動、支持學運籌款、支援華東水災等等。

## 交匯處的地標意義

巴士總站與碼頭的緊密配套，不僅數十年來為維港兩岸的市民帶來方便，也是早期香港公共交通系統的一個獨有特色(defining character) – 雙層巴士與雙層渡輪的快速轉駁。可惜的是同類配套由原本遍佈兩岸，經歷多年維港填海發展，到如今只剩下尖沙咀碼頭這個歷史最久、最繁忙、最完整的僅存一套。



圖表 1 尖沙咀碼頭交匯處



圖表 2 佐敦道碼頭交匯處



圖表 3 中環碼頭交匯處

上圖顯示與尖沙咀碼頭交匯處(A)類似的設施，如佐敦道碼頭交匯處(B)、中環碼頭交匯處(C)，都已一一在消失發展洪流下消失淨盡，殘存的如紅磡碼頭、觀塘碼頭等都因此交通接駁配套被削減而瀕臨消失，只有尖沙咀碼頭交匯處的車輛仍然稀來讓往，這與巴士總站及碼頭能存活下來有絕大關係。

現時在尖沙咀這兩個公共交通設施的緊密關係已使這個地方成為香港一大地標，亦是不少本地明信片、中銀\$50 紙幣都以此交匯處為圖像。

尖沙咀鐘樓是香港另一個重要歷史地標，曾經在 1978 年差點連同火車總站被拆卸。如今已列為法定古蹟的鐘樓，象徵尖沙咀曾集海路、陸路、鐵路三線匯聚的盛況。雙層巴士等各式交通工具在鐘樓旁穿梭的情景，一直是香港人難忘的印象，不少移民外國的港人均表示每次回港都會重遊此地，因為這是九龍市區內，少數能保持外貌不變的地方。

事實上，每日都有不少外國遊客由港島乘天星小輪到尖沙咀碼頭一帶參觀，然後到總站登上公共巴士到九龍腹地繼續遊覽，顯示巴士總站是具吸引力的地標，除了可以看到香港的歷史遺產，更可以體驗到香港人的最真切的日常生活，感受這個城市車水馬龍的活力。

## 體驗平民日常生活的最佳載體

文化是由一個地方人們的生活方式經年累月沉澱而成，著名文化研究學者 Raymond William 說：「文化本是平常事 (Culture is ordinary)」(1958)<sup>1</sup>。就是要點出不必將某些文化高檔化，同時，也不要矮化平民的日常生活史。

今天很多被視為高檔文化的作品，以前都不過是平民的日常生活所需，比如莎士比亞的名劇，最初的觀眾全是市集上的普羅百姓；金庸的武俠小說最初也是由報紙副刊的一個小角落開始連載。這些經典滋潤過一代又一代的人，透過時間累積，漸漸走入典堂，就會成為一個社會的文化經典。

古時外國的教堂下、中國的古廟前，莫不是民眾聚集聯誼、或作交易買賣之所。當這些地方承載了一代又一代人的生活回憶，時間久了，成為了大家認同的老地方，成為一個社區的地標。

---

<sup>1</sup> Williams, Raymond (1958), "Culture is Ordinary." In Ann Gray and Jim McGuigan (Eds.), *Studies in Culture: An Introductory Reader*. London: Arnold, 1997, pp. 5-14.

每逢聖誕、除夕倒數、煙花匯演，尖沙咀碼頭交通交匯處自然變成市民愛到的聚集點和傳媒關注的焦點，不單止有五支旗桿、天星小輪、鐘樓，亦有巴士總站這個與日常生活掛鈎的設施。藉巴士的車費價廉且總站位置交通方便，令尖沙咀這地方不致淪為只有遊客會參觀的純旅遊點，或毫無本土特色的高消費場所。

當有人質疑巴士總站的保留價值時，那些人其實忽略了平民日常生活的文化累積，也可以是一個地方的亮點。比如倫敦這個雙層巴士的發源地就將他們最歷史悠久的巴士總站 - 維多利亞巴士總站 (Victoria Bus Station) 保留起來並讓其繼續運作；英國牛津更設有巴士博物館，收藏歷代經典車款，極受當地居民和旅客歡迎。香港作為倫敦及新加坡之外，世界上使用雙層巴士比率最高的地方，何不仿效一下呢？

# 原址保留巴士總站在文化價值 和旅遊價值上的積極意義

美國社會學家麥卡儂 (Dean MacCannell) 1995 年的研究顯示，旅客到外地旅遊的目的已經由以往只懂享受人工景點，轉變為尋找當地的原真性 (authenticity-seeking)<sup>2</sup>。原因是在城市化和現代化不斷的沖刷下，很多富裕地區固有的文化面貌及情懷逐漸失落，旅客往往希望到外地重新接觸生命意義、民俗文化等已失落的東西，並對其他人的真實生活感興趣。

文化旅遊、深度旅遊因而在此背景下應運而生，這同時提醒了很多城市開始著重保留自己的歷史古跡和文化承傳，並以文化原真性作為推廣策略。

事實上，香港沿用了數十年的購物天堂形象已經疲態畢現，香港政府面對周邊國家旅遊業發展的競爭，近年也不得不推出文化旅遊吸引遊客，並被逼在古蹟保育上動腦筋。可惜本港旅遊當局、古蹟部門、地政和規劃當局全部各自為政，互不協調，加上官員對於文化價值的忽視和欠缺理解，令到香港的文化承傳大量流失。由古蹟的去留、文化元素的取捨、到復修和再運用方法，不單沒有按國際保育憲章行事，也欠缺完善法例配合，甚至整體保育政策的短視和粗疏，都反映政府對文化保育欠缺承擔，對歷史文化的認識和尊重程度並不高。

近年很多有社會價值的古蹟不被原址保留，如中環天星碼頭及鐘樓、皇后碼頭；而保留下來的古蹟則被掏空了原真性和文化意義，大幅改建成與其文化背景無關的堆砌景點，剩下只有淪為消費場所和充滿人工味道的假古董。例子如尖沙咀的舊水警總部、赤柱美利樓、灣仔和昌大押等，無不令人扼腕。

根據國際慣用的保育原則《布拉憲章》第七條指，「文物古蹟的用途應保存其重要文化價值(cultural significance)，而古蹟的新用途應是最少改動，尊重與其有關

---

<sup>2</sup> MacCannell, Dean. 1999 [1976, 1989]. "The Tourists: A New Theory of the Leisure Class" Pp.39-57

的事物，以及令古蹟繼續得以使用而延續有關文化價值。」所謂「保存其重要文化價值」，亦即麥卡儂所言對原真性的重視和保護。

完整地原址保留尖沙咀碼頭巴士總站，並讓其健康運作，繼續為升斗市民服務，就是保育這個活古蹟的最佳方法。這亦是香港政府亡羊補牢，為香港文化承傳作出補救的最快捷徑。要保留一頁最真切的民生史、交通史、城市發展史，這已經是整個九龍半島最佳的不二之選。不必浪費大量公帑再作無謂的搬遷和大興土木，就能給各地來客提供最好的原真性和重要文化體驗，實在值得一試。

一地的文化價值，可以豐富人民的生活，讓人的心靈與社區環境、與舊人舊事連繫，體現了當地人傳承的文化關係。古蹟讓我們看見不同的歷史、建構身份及回顧身份的位置。透過對古蹟的保存，我們才能藉此建構集體記憶和身份認同，同時增加歸屬感。

以上都是一個隨意安插的廣場無法提供的文化連繫和正面價值，於是我們也可以知道，為何生硬堆砌出來的金紫荊廣場和尖東百周年紀念公園羅馬噴泉，一直無法被本地人接受為地標，因而也無法為尋找原真性的外國旅客提供生活體驗。如果尖沙咀碼頭巴士總站被夷平改建成廣場，不但重滔以往保育失敗的覆轍，更會造成比想像中多的失望和憤恨，恐怕令社會更難達至和諧。

## 保護維港標誌 - 天星的客源大動脈

香港近數十年的經濟奇蹟無不令人嘖嘖稱奇，底下靠的是勤奮的普羅市民每天拼手抵足奮鬥。香港經濟高速發展，城市景觀急速變化，唯一不變的是香港人務實爽快的性格，還有緊密配合著香港人步伐那川流不息的交通。相比外國，香港的公共交通有著班次頻密、交通選擇多元的特點，配合香港的路網發展，為香港的經濟發展輸送必要的動力。而整個公共交通的發展史，不單止在歷史書中有跡可尋，更幸運地仍可以親身體驗：香港還有電車、山頂纜車和天星小輪這些過百年的經典交通工具。

其中，維多利亞港的標誌 — 天星小輪，依靠尖沙咀碼頭交匯處作為輸送帶，維持其健康的自給自足的營運方式，服務日常過海工作或回家的市民。天星小輪作為香港重要標誌，更被國家地理雜誌選為「五十個人生必到景點」之一，並非單靠維滿景緻優美，而是由於本地居民日常乘搭，令外國遊客置身其中能體驗香港人的生活方式。

如果天星碼頭周邊的交通配套受損，令本地居民不便使用，天星很可能步山頂纜車後塵，成為只有遊客才會使用的高消費觀光交通工具。若天星再不能讓遊客體驗本地人的生活方式，天星小輪的吸引力也會大打折扣。當天星小輪 2009 年被逼加價以維持收入，已經顯示了一個明確警號。畢竟港島區天星碼頭的接連搬遷（中環 2006 年、灣仔 2011 年）和天星紅磡線的停辦，對小輪公司已經是沉重打擊，尖沙咀碼頭這個方便的交匯處已經是天星最後一條賴以為生的大動脈。

當有人在質疑巴士總站的實用價值時，那些人又有沒有想到巴士總站與天星碼頭緊密運作的相互關係？又有沒有想到每天依靠巴士轉渡輪上下班的數萬名市民？碼頭和渡輪不能主動在陸上迎客，也不能像港鐵一樣不斷開掘新出口連接交通要

道，他們的處景非常被動。當年紅磡渡輪碼頭由鄰近紅磡火車站，因為填海而搬到欠缺接駁的新海旁，現在終於迎來了停辦的命運。前車可鑑，當政府在討論如何保育我城的文化承傳之同時，為何仍會選擇拆掉一項與天星小輪唇亡齒寒的重要配套，亦即尖沙咀碼頭交通交匯處？

# 對特區政府提出的 「尖沙咀露天廣場」計劃的分析

## 旅遊業運作基礎概念

旅遊業的運作和經營不單純是旅行社、接待機構、酒店等行業的商業活動，就能經營而有業績和利潤。而是需要通過政府、有政府背景或有政府支持的法定機構（例如旅遊局，觀光局），在城市內先進行規劃，建設配套設施；策劃、發掘、建設、推廣旅遊項目。

旅行社就著規劃結果、旅遊項目的出現，才去展開業務運作。旅行社的經營和業績，就與到訪遊客數字有關，就是越多遊客到訪業績越理想。遊客到訪數字，則與推廣的成效有著關係。推廣成效越好，到訪遊客就會越多。

推廣成效的多少，與理念策劃而衍生出的旅遊項目的發掘方式有關。因為遊客選擇到外地旅遊，其中一個考慮因素就是當地有沒有具吸引力的旅遊項目。如果這些項目為該城市特有，或者鄰近城市難以體驗到的項目，就會增加對遊客選擇到訪的機會。因此，從策劃理念開始，必須要因循正確方向，才能發掘真正能吸引遊客來訪的項目。

當然的，還需要考慮多項因素，例如經濟環境、氣候/天氣變化、疫情發生等等，都會對到訪遊客數字構成影響。就如經歷過 1998 年亞洲金融風暴、2003 年「沙士」事件，可謂對旅遊業的經營和發展構成相當的影響。在經歷過這些不景氣的時期後，政府或負責旅遊事務的法定機構，定會推出一些新項目，以冀對旅遊業發展產生作用，這是合理的。

# 香港的旅遊業發展基礎分析

旅遊發展和規劃，一般而言，是以「城市」作為一個單元。這是基於時間、交通安排作為基礎。

從前段的「旅遊業運作基礎概念」已經指出，為一個城市作旅遊推廣，必須要構築成一項誘因才能吸引遊客到訪。而「誘因」背後的一個重要理念，就是能從鄰近城市進行比較，產生或營造出與別不同的因素，形成一項獨特特色，才會令遊客選擇來訪。學術上有所謂：Something hard to be found, or cannot be found from the nearby area.

再具體的演繹「獨特特色」，就是在鄰近城市、地區難以發掘，甚至是沒有的旅遊特色，才是真正吸引遊客的誘因。試問若在鄰近地區亦有相似的旅遊項目供遊客選擇，已經減弱他們到訪本港的誘因：If there are one more similar attraction, the area is not unique and the tourist may have choices.

學術上，以遊客到訪一個城市的旅遊目的，出現以下幾種分類：

## 文化旅遊 (Cultural Tourism)

遊客到訪一個城市去了解當地的風土人情、當地社會文化、欣賞景致；

發展文化旅遊的要求，就是城市有其本身獨特的文化、歷史背景。例如中國西安市，就是古代中國多個皇朝的首都。到訪西安就能從城樓到兵馬俑，欣賞千年古城特有的景致。

發展文化旅遊的好處，在於以發掘城市當地的本土文化進行推廣。但也因為本土文化涉及的範圍甚廣，可包括歷史、宗教、建築、飲食等不同範疇，而且在鄰近城市都容易出現相近性質的旅遊項目。所以在策劃過程中，必須仔細考量城市本

身有的文化特色。

### 商務旅遊 (Business Tourism)

顧名思意，就是遊客因為商業活動的原因而到訪一個城市；

這項活動沒有例子，就是商業活動隨處皆有，縱然交通不便也得前往。

但如果在發展完善交通配套規劃，提升酒店服務水平，建設合適的會議展覽設施，將有商務旅遊的發展，尤其是能擴充至進行展覽、大型會議有關的高收益的商務旅遊接待。

### 生態旅遊 (Ecotourism)

遊客到訪一個城市，了解、探索與自然生態有關的事物。例如參觀野生生物、探索野外生態環境，或是對自然生態進行各種的研究。

發展生態旅遊的要求，就是城市本身存在地質、叢林、野生生物等的天然生態資源。例如肯雅奈羅比國家公園，欣賞到非洲草原野生生物生態；或是澳洲的 Alice Spring 能欣賞 Ayers Rock 獨特的地質景致。

發展生態旅遊最大的要求，就是涉及規劃和發展過程對自然生態環境的保護，與及減低環境受到遊客到訪和接待工作的影響；和對旅行社人員的專業培訓。

### 渡假旅遊 (Leisure Tourism)

就是遊客到訪的目的，是以渡假、休閒活動為主。

發展渡假旅遊的城市需要有一種予人優閑的氣氛；而從近十多年的發展過程中發現，沙灘、水上活動等規劃配套看來是不可或缺的。而且需要有充足土地用作興建房間面積偌大、甚至是要興建獨洋房 (Villa 或 Bungalow) 形式的渡假酒店，酒店設施必須齊全以使遊客可以無需離開酒店而滿足旅遊期間的生活需要。

泰國布吉島，印尼峇里島就以其地理環境、城市的優閑的生活氣氛，從而形成渡假旅遊目的地。

### 娛樂旅遊 (Entertainment Tourism)

遊客到訪一個城市，是為了參與一些娛樂活動。例如以賭場、夜總會為主的澳門、拉斯維加斯；甚至在一般公眾層面而言較負面的東莞市。

若要撇除賭博、色情的娛樂項目，較正面的就有舞台劇、歌劇、舞蹈、演唱會等等

# 根據上述分類，分析香港旅遊業的優勢

若以上述的分類去看，對香港的旅遊業的優勢有以下分析：

文化旅遊 - 香港從 1841 年開埠至今，中國和西方的文化俱存。從生活文化、建築、宗教、飲食等等。例如華人與洋人有著不同的生活習慣，隨著 170 年而發展出來的景致；既有南方特色的「騎樓」唐樓，又有滲入西方氣息的建築物；既有華人宗教的廟宇，又有西方宗教的教堂；中式的茶樓點心、港式的茶餐廳、西式餐飲等等，都能在香港出現。能讓遊客來訪香港時，可以一次過感受和體會到香港在亞太地區獨特的多元文化。

商務旅遊 - 香港由 1960 年代開始，工業、商業活動不斷發展。航運/物流業的便捷和效率，航空運輸的發展，促使香港因此而成為亞太區重要的商業活動中心。香港會議展覽中心在 1988 年落成啟用，並隨著位於九龍灣的國際展覽及貿易中心和位於赤臘角的亞洲國際博覽館的啟用，使香港的商務旅遊由業務洽談擴充至展覽、會議的目的。

生態旅遊 - 香港雖然只有面積約 1100 平方公里的彈丸之地，但因著米埔等濕地而有的自然生態環境；群山而立的地形，也孕育著不少的野外動物、植物；而且登上這些山脈，又能欣賞不同的景致。確實又是在亞太地區已發展城市中罕見的情況。因此早年提倡的生態旅遊，尤其是遠足遊，或是近年建立的，位於天水圍的「香港濕地公園」和位於西貢的「香港地質公園」，乃香港生態旅遊潛藏的發展空間。

渡假旅遊 - 正如前段所述，要發展渡假旅遊的城市，本身就需要存在一種優閑

的生活氣氛。但是香港的本質是一個商業社會，實在難以與「優閑」拉上關係。再者，香港缺乏合適的海上活動空間，也沒有足夠而合適的土地去建設前段所述的規模需要的渡假酒店。因此，香港就發展渡假旅遊根本毫無「本錢」。

娛樂旅遊 – 撇除博彩業、夜總會的道德問題，也先擱下香港對這類行業的禁忌、法律禁制問題，一海之隔的澳門已經將博彩業、夜總會之類的娛樂場所發展得有聲有色。可說是香港根本沒有任何需要、沒有潛力發展這類項目。

但是香港的演藝人員，或是直指歌星舉辦演唱會的「香港體育館」(俗稱「紅館」)，卻是亞太地區內一個相當具名氣的場所。而一些在亞太地區內有相當知名度的歌星，每當在「紅館」舉行演唱會，都有遊客特意來訪香港欣賞表演。

從上述的分析，香港的旅遊業的發展方向，可以肯定「渡假旅遊」絕不是香港的優勢所在。

撇除商務旅遊直接受到香港、亞太地區，甚至全球的經濟情況影響；娛樂旅遊也受制於演藝人士的知名度和衍生的號召力。

餘下的「文化旅遊」和「生態旅遊」，確實在鄰近地區，遊客難以見識到、體驗到的事情。而這兩項分類，可以歸納為「本土特色」而能成為香港的旅遊業優勢。

在旅遊業營運管理和業務發展方向而言，為遊客提供「文化旅遊」服務，將較「生態旅遊」的容易。因為「生態旅遊」除了需要從業員具備該方面的知識和經驗外，更需要在「生態旅遊」的行程中，保障遊客的安全及保護環境。例如帶領遊客往

大埔八仙嶺遠足，既要提供一般遊客接待工作，更要沿途留意遊客的身體狀況、天氣變化等風險因素。縱然在長遠發展角度去看，這也是必須為業界進行培訓，但事實上，將「文化旅遊」作更好的發展，鞏固旅遊業的基礎看來是必須的。

從上述分析來看，構成對遊客選擇來訪的誘因，就是離不開與本土特色有關的項目。而當中的「文化旅遊」更可謂香港先天存在的優勢。

# 以香港旅遊業的優勢分析結果

## 探討政府計劃中的露天廣場

政府計劃中的「尖沙咀露天廣場」，以前段的分析將構成對遊客的誘因，似乎難以發掘出具優勢而實在的因素。

### 從「文化旅遊」作出的分析

政府計劃中的「露天廣場」，能如何展現「香港人的生活」？這涉及到本港居民將可在「露天廣場」進行甚麼的活動。在後部份探討「公共空間」的部份已經指出，除了優閒歇息，市民根本再沒其他活動可做，或者必須得到事前批准才可以進行活動。

縱然政府表示，計劃中的「露天廣場」可以進行各類型式活動，但同時又表示不排除將計劃中的「露天廣場」交予私人公司進行管理<sup>3</sup>。回顧銅鑼灣時代廣場的經驗<sup>4</sup>，不能排除進行活動的形式將受到限制。另一方面，政府表示會將每年農曆新年的花車巡遊的起點移師至計劃中的「露天廣場」，但是讓遊客體驗的是「花車」和巡遊隊伍，而非計劃中的「露天廣場」本身。這足以證明，計劃中的「露天廣場」將無法讓到訪香港的遊客體驗到本土特色，從而成為「文化旅遊」的誘因。況且，農曆新年的花車巡遊的起點都曾經在不同地區、地點舉行，同樣無礙市民和遊客欣賞。而今年 2010 年 2 月 14 日，即農曆年初一當晚的花車巡遊以「香港文化中心」的露天廣場作起步點，證明「尖沙咀碼頭巴士總站」的存在根本無礙當晚的巡遊。

<sup>3</sup> [http://www.tourism.gov.hk/tc\\_chi/current/current\\_piazzatst.html](http://www.tourism.gov.hk/tc_chi/current/current_piazzatst.html) - D. 管理模式 - 雖然收集得來的大多數意見認為應由私營機構營運廣場並負責有關開支

《蘋果日報》2008-6-24「天星新廣場保留回憶」— 旅遊事務專員區璟智昨出席立法會經濟事務委員會會議時表示…… 廣場落成後會考慮交由私人機構負責管理

<sup>4</sup> 2008 年 3 月上旬，傳媒爆出銅鑼灣時代廣場地面的通道的公共空間被發展商出租謀利。並揭發市民難以在該處進行活動。參考報導包括《蘋果日報》2008-3-6「政府追究出租公共用地 時代廣場被要求交代收益」、2008-3-21「差啲就拉咗！時代廣場野餐奇遇」、2008-3-25「政府明益 時代廣場多賺 20 億」、2008-3-29「226 個屋苑與物業公共空間曝光 地產商涉佔公地 200 萬呎」

再者，就算以要畫出場地舉辦農曆新年的花車巡遊為由，為了每年僅進行一次的活動而進行拆卸巴士總站項目，根本就是本末倒置。

在「能展現本土特色的建築」方面去看，政府計劃中的「露天廣場」又有何特色可以讓訪港遊客體驗呢？雖然具體的建造方案還未有任何定案，但問題在於不論任何的設計，能讓遊客可以得到一個體驗，而這個體驗將會成為他們再次來訪香港，或是向親友推薦來訪香港的誘因嗎？

政府方面曾指出，計劃中的「露天廣場」可媲美英國倫敦市中心的特拉法加廣場，成為一個遊客必到的城市地標<sup>5</sup>。但特拉法加廣場的出現並非



「建造旅遊設施」，而是英國建築師 John Nash 於 1812 年建議將倫敦政府辦公區白廳的一幅舊馬廐用地改建為公眾廣場。為紀念 1805 年，英國艦隊於西班牙特拉法加角，將法國及西班牙聯合艦隊擊敗的「特拉法加海戰」，才於 1830 年正式改名為特拉法加廣場，並在 1843 年被立於廣場中央豎立納爾遜紀念柱，以紀念在該場戰役中陣亡的納爾遜上將(Horatio Nelson)。政府計劃中的「露天廣場」更是沒有任何歷史意義可言。

<sup>5</sup> 《明報》2008-6-24 「尖沙嘴巴士總站變廣場」— 旅遊事務專員區璟智在會議中介紹露天廣場時表示，新建的露天廣場佔地逾 1 公頃，建築物高度不可超過 15 米，上蓋面積亦不可多於一成。他更期望新廣場可以媲美英國倫敦的特拉法加廣場

能成為遊客選擇來訪香港的特色的建築物，引述前段所指的「能從鄰近城市進行比較，產生或營造出與別不同的因素，形成一項獨特特色」，引伸出來的必會是一些「在鄰近地區難以見到的建築物」。在過往的旅遊接待工作中，



又或是海外出版香港旅遊書籍、刊物的介紹，虎豹別墅、上海街的唐樓、志蓮淨苑、黃大仙祠就是遊客來訪香港的誘因。



至於欣賞景致的問題，政府計劃中的「露天廣場」可以欣賞到的景致，也就不過是法定古蹟的「尖沙咀鐘樓」，見證港英年代迫害華人的「星光行」，或是每年聖誕節期間，通往海運大廈入口的一段通道的節日裝飾。但現有的巴士總站

對要欣賞這些景致並不構成影響。



另一方面，「香港文化中心」的露天廣場，因為與海濱相連而用作欣賞「旅遊發展局」其中一項重要景致推介 — 維多利亞港。但政府計劃中的「露天廣場」因為天星小輪碼頭遮蔽對向維港的視線，將無法用作欣賞維港之用。也就證明，政府計劃中的「露天廣場」根本不存在欣賞景致的作用。

從上述分析足以證明，政府計劃中的「露天廣場」根本不會構成遊客來訪香港的誘因，對促進旅遊業發展可謂毫無效用。

# 政府計劃中的「露天廣場」

## 與鄰近城市相近的設施進行比較

在鄰近香港的城市存在與政府計劃中的「露天廣場」性質相近的設施，引述前段的「If there are one or more similar attraction, the area is not unique and the tourist may have choices」的誘因被削弱的論點，政府計劃中的「露天廣場」就存在競爭，就得作出比較。

上海外灘、北京天安門的性質與政府計劃中的「露天廣場」是非常接近，就是能讓到訪的遊客體驗城市當地市民的生活文化，更可以了解其歷史文化，和可以欣賞其建築和景致：

### 上海外灘

上海外灘是在 1844 年起這一帶被劃為英國租界，英國人使用這塊地區作為碼頭，隨後在 1848 年修建馬路和加固了江堤。而這條馬路當時稱為「Bund」，也就是至今為西方國家對上海外灘的稱呼。19 世紀末開始，上海外灘漸漸成為租界區管理機構、銀行、旅館等建造它們的體面建築的地區。逐漸地在租界初期建立的較矮小的建築已被拆毀，新的豪華大廈起立。



1868 年今天的黃浦公園建立（當時叫外灘公園），這是上海最老的一個公園。在 1928 年之前，外灘公園只對西方人開放。1928 年 7 月 1 日外灘公園正式對中國人開放。

新中國在 1949 年成立之後，縱然經歷過「十年民革」，外灘一帶，即現時的中山

東一路一帶，建於十九世紀的建築群仍然得到保留，到訪上海外灘也就能欣賞到這些具有歷史價值的建築群。在 1994 年竣工、坐落外灘對岸浦東陸家嘴的上海東方明珠塔，則與外灘公園配合形成一個新景致。

到上海參觀外灘就能欣賞 160 年歷史的建築群和東方明珠塔所構築的景致。但政府計劃的露天廣場，能讓遊客欣賞到甚麼呢？鐘樓列為法定古蹟，星光行也有其歷史可向遊客分享，但巴士總站並不影響欣賞這兩座建築物。

### 北京天安門

天安門廣場是位於北京市中心的城市廣場，南北長 880 米東西寬 500 米，面積 44 萬平方米。是全世界最大的城市廣場，因位於明清故宮皇城的南門——天安門外而得名。廣場北端設有國旗桿，每天隨日出的降旗禮。儀式的莊嚴，更是遊客到訪北京的其中一個誘因。



明朝明成祖從永樂十五年(1417 年) 營建北京，並在十八年後建成宮殿。而天安門廣場即在此時開始修建。天安門廣場原為 T 形廣場，由大明門（後先後改名大清門，中華門），長安左門和長安右門以及千步廊合圍而成。

中華人民共和國在 1949 年成立後，於 1954 年對天安門廣場進行改建，包括拆除了中華門、長安左門和長安右門、戶部刑部等衙署、以及倉庫棋盤街等建築，遂成今天規模，並在廣場中建人民英雄紀念碑。

北京天安門和城樓能成為旅訪北京的誘因，不單是現今中國政府的政權核心所在，更不能否定的是其宏偉建築和其歷史意義。論規模面積、歷史意義衍生的文化價

值，政府計劃的露天廣場能有何吸引力能媲美天安門？更枉論香港在灣仔會展升旗禮有多少遊客專程參閱。

從上述的上海外灘和北京天安門的簡述，將政府計劃的露天廣場進行比較，政府計劃中的「露天廣場」根本找不到任何優勢。縱使在旅遊行程編訂上有所謂「多點旅遊」(Multiple cities travel)，而遊客可以同時到訪北京、上海和香港，但政府計劃中的「露天廣場」只能給遊客留下遜於外灘和天安門的印象嗎。似乎難有很實在的說服力。

# 對於要求特區政府修改

## 甚至撤回露天廣場計劃所引發的問題

對於本會提出要求保留尖沙咀碼頭巴士總站，我們已經對整個事件將引發的問題作出詳細評估。因為我們明白，爭取保留尖沙咀碼頭巴士總站並非單純叫喊口號就是，更是需要對提出保留巴士總站而可能、甚至實在會衍生的問題，作出了解和研究分析，並嘗試循不同的方向，尋求解決方案建議，作為與特區政府合作解決事件的方向。

我們從不同角度，作出分析和提出以下的解決建議：

由保留尖沙咀碼頭巴士總站 / 撤回「尖沙咀露天廣場」計劃將衍生出的問題包括：

1. 政府對「露天廣場」計劃帶來對旅遊業發展的「幫助」的預期
2. 已興建的「尖東(麼地道)」將被丟空、甚至荒棄的可能
3. 「露天廣場」所帶來的公共空間問題；
4. 「露天廣場」設計比賽已經結束，對處理參賽作品和公佈結果等引發的問題

# 政府對「露天廣場」計劃帶來 對旅遊業發展的「幫助」的預期

特區政府表示，「露天廣場」將成為訪港遊客的「地標」，有助旅遊業發展。我們認為「有助旅遊業發展」一個在公眾認知層面而較客觀的說法，就是「增加訪港遊客數字」。已在前文分析箇中的理據，在此不作重複。

「增加訪港遊客數字」這是一個值得支持的良好願望，這是基於旅遊業乃香港自1970年代開始的重要外匯收入來源。整個行業的運作同時涉及多個不同的行業，包括旅行社/旅遊接待，旅遊車，酒店，零售，景點服務工作等等，即是牽動相當廣泛的行業範疇，對商業運作、勞工市場存在正面的支持。而且行政長官曾蔭權在2007-08<sup>6</sup>和2009-10<sup>7</sup>年發表的施政報告都表示，要支持發展旅遊業。

但保留巴士總站又是否有礙幫助旅遊業發展，這正是我們提出的想法。正如前文所作出的分析，巴士總站（包括天星小輪），確實可會是旅行團的行程安排，也是「散客」採用作遊覽或出行安排的交通服務。前文也清楚指出，巴士總站與天星小輪的配合形成了一條行程編排，天星小輪在國際上的旅遊權威得到崇高的評價、巴士總站也有其本土文化特色存在。

我們建議特區政府可以採取以下方案，以有助旅遊業發展：

- 參考現時業界利用「天星小輪」和「尖沙咀碼頭巴士總站」所編定的行程，聯同旅遊業界進行探討，利用這種行程，並周全考慮需要處理前線接待人員的工作需要，進一步推廣這類行程安排，增加遊覽線路，為訪港遊客帶來更多不同的體驗。

<sup>6</sup> 二零零七至零八年施政報告 — 香港新方向 Pg. 17 – pg.18

<sup>7</sup> 二零零九至一零年度施政報告 — 群策創新天 Pg. 15 – pg.16

- 對巴士總站現有的巴士服務，透過旅遊事務署作出統籌和規劃，然後由旅遊發展局整理資料和向外推廣宣傳，以使市場佔大份額的「非旅行團遊客」得到更充份的交通資訊，能更方便的安排香港的行程。
- 我們還建議藉此機會，提高向遊客使用「八達通」卡的宣傳推廣；甚至與巴士公司合作，推出遊客優惠套票，讓打算來訪香港的遊客，先行在交通方面得悉香港已有良好的交通規劃，爭取良好印象而增加選擇來訪香港的可能。

# 遷拆尖沙咀碼頭巴士總站

## 影響的不只是巴士，更包括私家車 的 士以至整個過海交通

### 廣東道擠塞問題 不容再惡化

依據政府的計劃，巴士分站及的士站可容納實際車輛數目將會減少，介乎九龍公園徑及廣東道將只容許專利巴士及的士駛入，而私家車及貨車的上落客區被移至廣東道，雖然擴闊了一條行車線的路面去作為上落客區，但仍比現時的空間少。

而根據此建議，除專利巴士及的士外，所有由彌敦道及漆咸道南進入梳士巴利道西行的車輛，均要在梳士巴利道右轉九龍公園徑。如要前往星光行及碼頭一帶上落客貨，就要先進入九龍公園徑，再於九龍公園徑左轉入廣東道一帶上落。此做法，將會為本身已異常擠塞的廣東道更添擠塞，而我們就曾在 2009 年 7 月統計過下午繁忙時間(17:00-18:00)在尖沙咀碼頭附近道路統計車流，結果如下：

### 廣東道 1881 Heritage 對出南行

	電單車	的士	私家車	貨車	巴士		
PCU factor 小車單位	0.75	1	1	2	2.5		
Total No of Veh. 總車量數 目	3	291	269	111	138		Total flow (pcu/hr) 總車流
In PCU 以小車單 位計算	2.25	291	269	222	345		1129.25

### 介乎文化中心至 1881 Heritage 之間一段梳士巴利道往尖沙咀碼頭西行

	電單車	的士	私家車	貨車	巴士		
PCU factor 小車單位	0.75	1	1	2	2.5		
Total No of Veh. 總車量數 目	3	128	57	32	96		Total flow (pcu/hr) 總車流
In PCU 以小車單 位計算	2.25	128	57	64	240		491.25

如果依據以上數據，介乎文化中心至 1881 Heritage 之間一段梳士巴利道往尖沙咀碼頭西行的車流，特別是電單車，私家車及部分原本等候上落客的的士，將會被迫轉往九龍公園徑再進入廣東道上落客，廣東道 1881 Heritage 對出南行車流將比現時增加近 17%，進一步惡化廣東道的擠塞問題。

	電單車	的士(註一)	私家車	貨車	巴士((註二)		
PCU factor 小車單位	0.75	1	1	2	2.5		
Total No of Veh. 總車量數目	6	355	326	143	138		Total flow (pcu/hr) 總車流
In PCU 以小車單位計算	4.5	355	326	286	345		1316.5

(註一: 以原本一半數目計)

(註二: 由於現時梳士巴利道西行只容許專利巴士行駛, 而沒有計劃有專利巴士會改行廣東道, 故專利巴士沒有增加廣東道車流)

## 巴士路線選擇減少 換來更多道路擠塞

而根據政府 2005 年公佈的專利巴士路線改動方案，有 4 條巴士線(九巴 2,5,7,9) 將不再進入文化中心外的分站，其餘巴士線將以先在文化中心落客再回尖東，在尖東再上客回文化中心的模式運行，簡單來說是兩入兩出梳士巴利道，使車流增加而有一半乘客受影響，按 2009 年 11 月九巴公佈的官方班次計，現時以尖沙咀碼頭為總站的巴士路線在改站後，整條梳士巴利道巴士架次增加 20%至 123.1%，勢必引致災難性擠塞。

	上午西段(最密) 比現時多			上午東段(最密) 比現時多		
	現時	127	-	-	71.2	-
2005 方案	156.7	30	23.4%	137	66	92.4%
全部進入 方案	206.3	79	62.4%	151.7	81	113.1%
	下午西段(最密) 比現時多			下午東段(最密) 比現時多		
	現時	123.3	-	-	69.8	-
2005 方案	153.8	31	24.7%	135.3	66	93.8%
全部進入方 案	201.8	79	63.7%	150.8	81	116.0%

不論按2005年方案或全線進入文化中心分站方案，梳士巴利道西段(碼頭)巴士流量反增加每小時20-79架次。

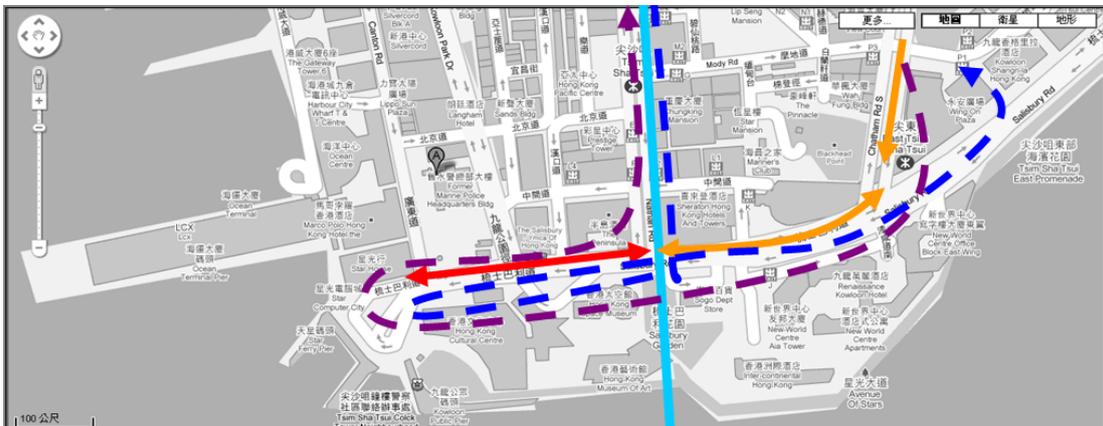
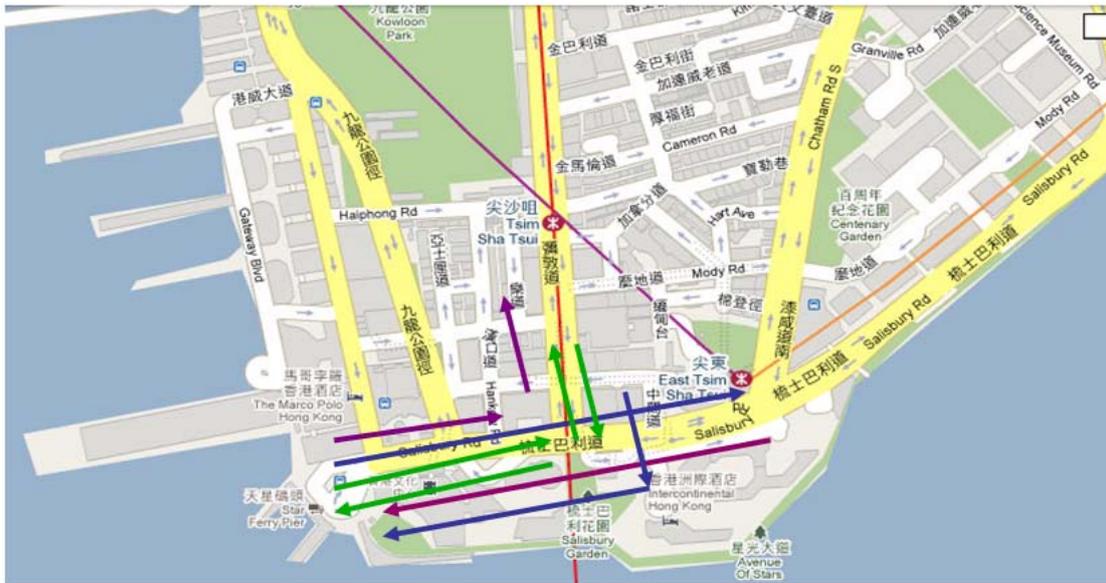
多出來的路程，多花燃油又排放更多廢氣，亦使每小時進入梳士巴利道東段的巴士增加66-81架次，無助解決海旁空氣污染問題。

特別是，更多巴士在文化中心停車上落客及塞車停車時，引擎排出的廢氣比在總站上落客時更多，更難吹散(被文化中心屏風擋著，加上碼頭十五米高廣場，1881 Heritage 將首當其衝。

市民多花時間金錢轉車，彌敦道/漆咸道南的行人路面更為擠迫。



- ← 私家車, 貨車現時走法
- ← 私家車, 貨車未來走法



	上午西段 (最密)	比現時多	下午西段 (最密)	比現時多	上午東段 (最密)	比現時多	下午東段 (最密)	比現時多
現時	127	-	123.3	-	71.2	-	69.8	-
2005方案	156.7	<b>30</b>	153.8	<b>31</b>	137	<b>66</b>	135.3	<b>66</b>
全部進入方案	206.3	<b>79</b>	201.8	<b>79</b>	151.7	<b>81</b>	150.8	<b>81</b>
	上午西段 (最疏)	比現時多	下午西段 (最疏)	比現時多	上午東段 (最疏)	比現時多	下午東段 (最疏)	比現時多
現時	95.55	-	98.65	-	50.55	-	53.35	-
2005方案	115.2	<b>20</b>	118.95	<b>20</b>	101.2	<b>51</b>	106.35	<b>53</b>
全部進入方案	157.2	<b>62</b>	161.95	<b>63</b>	112.7	<b>62</b>	119.05	<b>66</b>

# 分析尖沙咀地區的旅遊規劃問題

另一方面，露天廣場計劃其實涉及到城市規劃的行為，而城市規劃需要進行評估的範圍並不止於巴士總站一個地點，也不會只是巴士總站附近道路網的範圍，該是涉及到整個地區的規劃。

對於「尖沙咀地區」作為一個歷史悠久的旅遊區，隨著海運大廈在 1966 年落成，並且自 1970 年代開始不斷出現新型酒店，例如「百樂酒店」、「金域假日酒店」、「喜來登酒店」。現時尖沙咀共有 29 間酒店，總共 12519 房間（詳情參照後頁列表）。

地區內尚有其他旅遊設施：

- 16 間接待旅行團食肆（詳情參照後頁列表）
- 多個旅遊景點，包括旅發局調查十大景點的項目：星光大道，鐘樓，尖沙咀海濱公園。

另外尚有的包括文化中心、太空館、九龍公園、尖沙咀清真寺（如接待回教徒遊客，可能需要在適當時間接載前往清真寺進行宗教儀式）

- 世界知名只接待遊客的商店集團 — Duty Free Galleria。分別於北京道 8 號力寶太陽廣場，及麼地道 77 號華懋廣場；
- 另有最少三家接待旅行團商店，包括：



「時計寶」— 漆咸道南 37 - 43 號鐵路大廈地下	九龍（國際）名錶 — 加連威 老道 100 號港晶中心地下	長壽園 — 廣東道 308 號地下
--------------------------------	----------------------------------	-------------------

遊客接待工作，相當於要照顧遊客的「衣、食、住、行」。在尖沙咀地區內眾多旅遊設施，可謂照顧到遊客的「衣、食、住」需要。

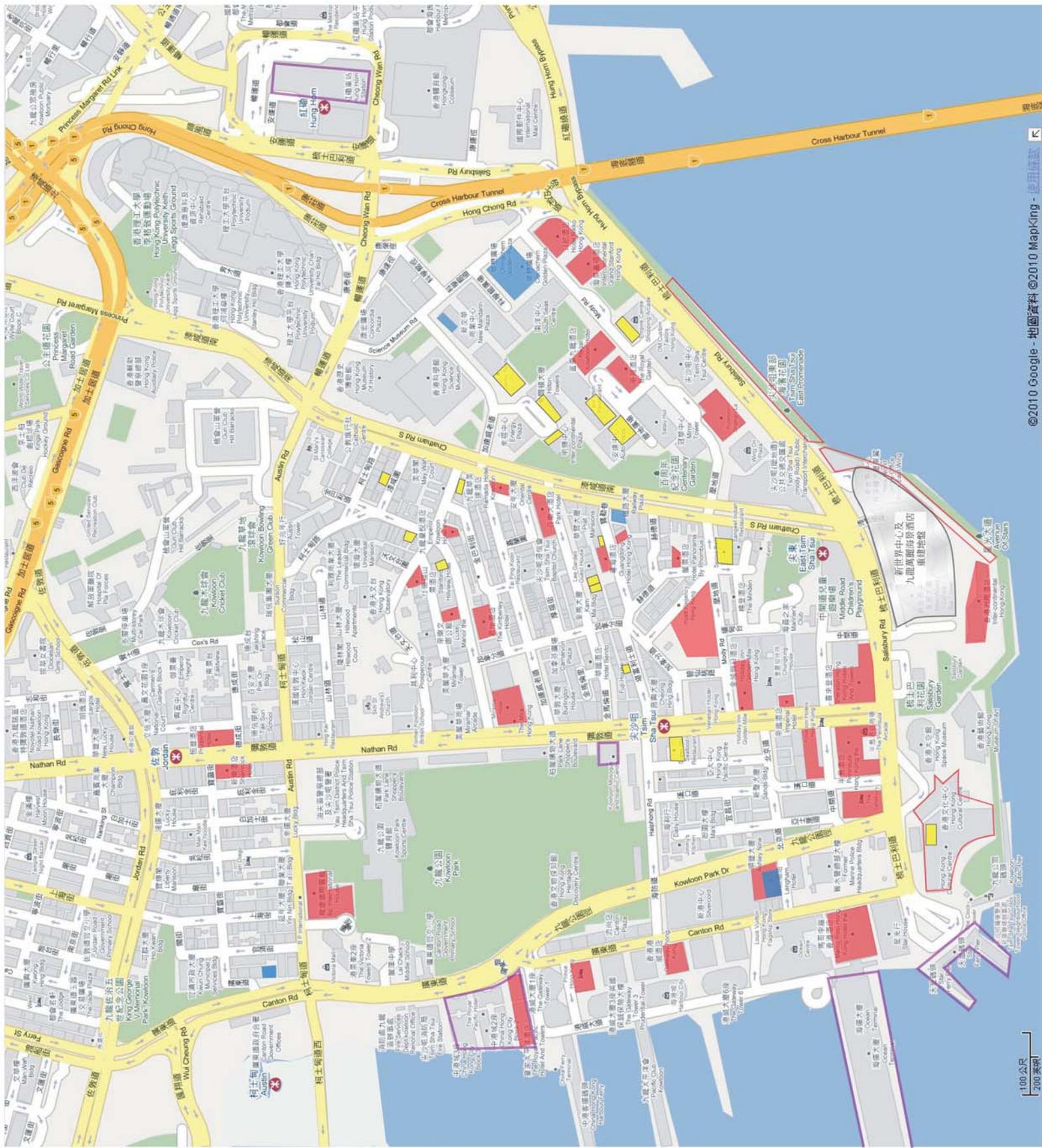
「行」所指的交通服務，旅遊巴士為接待遊客必要的交通工具。旅遊巴士需要在旅遊設施所在地的道路予遊客上落車，從常理和習慣角度去看，這是必須達到的服務水平。考慮到香港的地理環境和道路規劃等因素，旅遊巴士在遊客落車進入旅遊設施後，需另覓地方暫時停車候召；但是也必須保證巴士司機在收到通知後短時間駕駛巴士返抵現場接載遊客上車，而不必要遊客長時間等待。

	酒店名稱	Hotel Name	地址	房間數目
1	恆豐酒店	Prudential Hotel	香港九龍彌敦道222號	432
2	新樂酒店	Shamrock Hotel	香港九龍佐敦彌敦道223號	158
3	龍堡國際賓館	BP International House	香港九龍尖沙咀柯士甸道 8號	529
4	美麗華酒店	The Mira Hong Kong	香港九龍尖沙咀彌敦道118號	492
5	君怡酒店	Kimberley Hotel	香港九龍尖沙咀金巴利道 28 號	546
6	帝樂文娜精品酒店	The Luxe Manor	香港九龍尖沙咀金巴利道39號	159
7	九龍皇悅酒店	Empire Kowloon Hotel	香港九龍尖沙咀金巴利道62號	343
8	仕德福山景酒店	Stanford Hillview Hotel	香港九龍尖沙咀天文臺道13 - 17號	177
9	九龍華美達酒店	Ramada Kowloon Hotel	香港九龍尖沙咀漆咸道南73-75號	204
10	百樂酒店	Park Hotel	香港九龍尖沙咀漆咸道南61-65號	347
11		The Butterfly on Prat	香港九龍尖沙咀寶勒巷21號	122
12	粵海酒店	The Guangdong Hotel	香港九龍尖沙咀寶勒巷18號	245
13	金域假日酒店	Holiday Inn Golden Mile	香港九龍尖沙咀彌敦道50號	612
14	凱悅酒店	Hyatt Hong Kong	香港九龍尖沙咀河內道18號	381
15	帝國酒店	Imperial Hotel	香港九龍尖沙咀彌敦道32-34號	225
16	喜來登酒店	The Sheraton Hong Kong	香港九龍尖沙咀彌敦道20號	782
17	洲際酒店	Intercontinental Hotel	香港九龍尖沙咀梳士巴利道18號	459
18	半島酒店	Peninsula Hotel	香港九龍尖沙咀梳士巴利道22號	300
19	九龍酒店	Kowloon Hotel	香港九龍尖沙咀彌敦道19 - 21號	733
20	青年會賓館	The Salisbury	香港九龍尖沙咀梳士巴利道41號	363
21	馬哥孛羅香港酒店	The Marco Polo Hong Kong Hotel	香港九龍尖沙咀海港城廣東道3號	664
22	香港港威酒店	Gateway, Hong Kong	香港九龍尖沙咀廣東道13號	433
23	香港太子酒店	Prince, Hong Kong	香港九龍尖沙咀海港城23號	393
24	皇家太平洋酒店	Royal Pacific Hotel & Tower	香港九龍尖沙咀廣東道中港城	673
25	九龍香格里拉酒店	Kowloon Shangri-la Hotel	香港九龍尖沙咀東部麼地道64號	688
26	富豪九龍酒店	Regal Kowloon Hotel	香港九龍尖沙咀麼地道71號	600
27	帝苑酒店	Royal Garden Hotel	香港九龍尖沙咀麼地道69號	417
28	海景嘉福酒店	Grand Stanford Intercontinental Hotel	香港九龍尖沙咀麼地道70號	579
29	日航酒店	Hotel Nikko	香港九龍尖沙咀東部麼地道72 號	463
<b>總房間數目：</b>				<b>12519</b>

	食肆名稱	地址	電話
1	北京樓	九龍尖沙咀星光行3樓	2735 8211
2	映月樓	尖沙咀香港文化中心餐廳大樓2樓	2722 0932
3	鴻星海鮮酒家－尖沙咀總店(T.S.T. Sho	九龍彌敦道83-97號華源大廈1樓	2628 0339
4	韓國錦城飯店	尖沙咀堪富利士道5號地下	2311 8636
5	草苑韓國料理	尖沙咀金馬倫道22-24號東麗中心1樓	2367 1087
6	Bombay Dreams Indian Cuisine	尖沙咀金馬倫道22-24號東麗中心2樓	2971 0009
7	元豐園	尖沙咀寶勒巷22-24號雲龍商業大廈地下	2721 8730
8	Surya Restaurant	尖沙咀麼地道48號麗東大廈地庫	2366 9902
9	福臨門	尖沙咀金巴利道53號8號舖1樓	2366 0286
10	漢京樓	尖沙咀漆咸道南79號中國五礦大廈3樓全層	2723 2915
11	豐園韓國料理	尖沙咀金巴利道75號地下	2721 9288
12	東海海鮮酒家	九龍尖沙咀東部加連威老道98號 東海商業中心B1	2723 8128
13	北京城	尖沙咀加連威老道96號希爾頓中心低層地下2-9號	2724 3838
14	The New Sangeet Indian Restaurant	尖沙咀加連威老道94號明輝中心上層06-08號舖	2367 5619
15	富臨漁港囍臨門酒家	尖沙咀麼地道65號安達中心2樓	2723 8132
16	德興火鍋海鮮海家	尖沙咀麼地道67號半島中心2樓	2721 8102
17	翡翠金閣海鮮酒家	尖沙咀寶勒巷26-36號華寶大廈地下	2368 1211

遊客需要前往的旅遊設施：

- 酒店
- 食肆
- 商店
- 景點
- 其他類別場所



對旅遊交通規劃進行分析

根據運輸署統計資料顯示<sup>8</sup> 截至 2010 年 10 月為止，登記非專利巴士（單層）數目為 6,843 輛。但這個數字是包括根據《公共巴士服務條例》（香港法例第 230 章）第 4 條所訂明有關客運營業證以規限非專利巴士的業務類別經營旅遊、學童、員工、屋村、跨境服務的車輛。而與旅遊業直接有關的是編號 A01 的「旅遊服務」和 A02 的「酒店服務」<sup>9</sup>。但持有這兩類客運營業證的非專利巴士並非一定、或經常以接待遊客作有關的服務，因此我們排除採用運輸署的資料，而向旅遊巴士業界查詢有關車輛數字 — 根據「公共巴士同業聯會」提供的數字，目前以經常性接待遊客服務的旅遊巴士數目，約有 3,000 輛<sup>10</sup>。

下開列表為部份經常性接待遊客服務的旅遊巴士公司 / 旅行社的車輛數字簡述

---

<sup>8</sup> [http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content\\_281/table41a.pdf](http://www.td.gov.hk/filemanager/en/content_281/table41a.pdf) – pg.7

<sup>9</sup> 運輸署 客運營業證明書 – 公共巴士服務申請書，表格編號 T.D. 247A (Rev. 07/2009)

<sup>10</sup> 資料來源：「公共巴士同業聯會有限公司」於 2010 年 12 月 14 日予以任國棟先生的回信；及本會成員向各旅遊巴士公司 / 旅行社查詢

公司名稱 / 簡稱	車輛數目 (可能為約數)	參考圖片
冠忠巴士集團有限公司 / 泰豐遊覽車 有限公司 / 環島旅運有限公司	250	 (包括 HOTEL LINK) 
友聯旅遊巴士有限公司	120	
萬興旅遊巴士有限公司	60	 <small>HKSBP.COM</small>
現基有限公司	52	
正邦巴士有限公司	40	
惠康旅遊巴士有限公司	36	

偉邦旅遊巴士有限公司	30	
聯順有限公司 / 億順旅行社有限公司	30	
偉金旅遊巴士有限公司	20	
萬利達有限公司	20	
榮豐旅遊巴士有限公司	20	
穩信旅運有限公司	20	
天翔旅運有限公司 / JTB	40	
東洋旅行社 / 太空巴士有限公司	30	

Holiday World	15	
金順旅行社有限公司	20	
金豐國際旅行社有限公司/金凱國際旅行社有限公司	50	
信成(國際)旅行社有限公司	60	
萬通旅運有限公司	25	
友佳旅遊 (香港) 有限公司	15	

備註：上述車輛數字並非完全總數，因為尚有其他較細規模的旅遊車公司 / 旅行社的巴士數字並未納有計算。實際數字將比上表為多。

# 分析保留「尖沙咀碼頭巴士總站」

## 對旅遊業發展的影響

### 以「文化旅遊」的分類

### 對尖沙咀碼頭巴士總站進行評估

要將巴士總站套入分類評估，看來是有點勉強。因為巴士總站的本質只是公共交通服務設施。但是若將巴士總站從旅遊業發展角度分析，需要同時將尖沙咀碼頭、天星小輪服務、九巴三者套入尖沙咀碼頭巴士總站，以一個整體、或關連去分析。

#### 對天星小輪的營運影響和旅遊業有關的分析

天星小輪作為連接九龍和港島而橫渡維港的集體運輸交通工具，不單為香港市民主要使用。也因其航線連接尖沙咀這個傳統的遊客區（後段詳述說明），因而成為訪港遊客採用的交通服務。



s 而且天星小輪取得以下有關旅遊業榮譽：

國家地理頻道 (National Geographic Channel) – 全球五十個人生必到景點 (50

Places of a Lifetime) 到訪香港必然行程<sup>11</sup>；全球十大渡輪旅遊航線，排名第五；美國旅遊作家協會 (Society of American Travel Writer) – 全球十佳渡輪旅遊航線，排名第一<sup>12</sup>

足見天星小輪在國際性旅遊有著崇高地位

但是天星小輪作為香港的公共交通工具，其航線的經營必須顧及香港市民的交通需要，而不能單純作為遊客使用的交通工具。而且在商業角度的考慮，任何交通工具並不能單靠遊客的使用以維持營運。原因包括：

- 遊客到訪一個城市並非必然行為，因此遊客的使用只能作為增加收入的來源，而並非維持營運成本和收益的模式
- 單純依靠遊客作為收入來源，而缺乏本地市民乘搭的話，乘客量將不穩甚至下跌，影響營運收益而必須提高票價以維持營運開支。但票價提高將進一步打擊本地市民乘搭的意欲。
- 天星小輪得到上述的旅遊榮譽，其中一項原因都是因為「以低廉的票價能欣賞維多利亞港景致」。如因缺乏本地市民使用而提高票價，相信將會對上述的旅遊榮譽帶來負面影響。

但是渡海小輪的經營，如另一章關於交通規劃所指出，必須在碼頭範圍設立交通交匯處，以陸路交通帶來乘客乘搭 / 疏散完成小輪航程的乘客。如果拆卸巴士總站，或是更改巴士總站的陸路公共交通的營運情況，即是破壞上述的交通運作模式，將是會減少本地市民乘搭天星小輪，導致天星小輪經營困難。正如前段所列出的原因和情況將會出現，長遠影響香港的旅遊業。

---

<sup>11</sup> National Geographic Traveler, October 2009; <http://travel.nationalgeographic.com/travel/city-guides/hong-kong-must-dos/>

<sup>12</sup> Announced on 19 February, 2009. Web-site reference [http://www.satw.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=36:satws-top-ten-ferry-rides&catid=7:press-releases&Itemid=57](http://www.satw.org/index.php?option=com_content&view=article&id=36:satws-top-ten-ferry-rides&catid=7:press-releases&Itemid=57)

# 對巴士總站的運作和旅遊業有關的分析



至於巴士總站對旅遊業發揮的作用，除了引述上一段所指出，現有的巴士服務能為天星小輪帶來 / 疏散乘客，因而形成完整的交通服務配套，以使有足夠本地市民採用天星小輪以為持營運之外，更有的是存在著兩個直接對旅遊業有關的情況：

1. 從旅遊業內人員得悉，業內有為訪港旅行團安排行程，在尖沙咀碼頭巴士總站參觀和乘搭九巴的巴士，作為行程安排。詳情後段再作分析。



本會曾拍攝了兩條短片，證明有關的行程確實存在，並以上載至影片分享網站 Youtube。可登入以下連結：

<http://www.youtube.com/watch?v=Vz9IG-I2TE4>

<http://www.youtube.com/watch?v=fQwkvNU8hbE>

2. 從我們在巴士總站觀察、與市民接觸溝通，和從巴士總站的人員得知，巴士總站經常有非旅行團訪港遊客使用，乘搭九巴的巴士前往需要的目的地。

## 對於訪港旅行團安排行程的說明

對普遍香港市民而言，出現 1. 的情況實在令人費解。只不過是一個普通的巴士總站，不過是一些不能再普通的巴士。即使參加旅行團外訪旅遊，行程都會長時間乘坐旅行社的旅遊巴士，很難理解為何會這個情況。

對於普遍香港市民而言，巴士總站和巴士不過是生活的一部份。正因為如此，普遍市民並不會對巴士總站和巴士有很特別的感覺。但對於訪港遊客而言，可能是一個難得的機會，去體驗一下乘坐雙層巴士的感覺。

因為綜觀全球，以雙層巴士作為主要公共交通服務設備的國家 / 城市實在不多——除了英國之外，就是新加坡和香港了。即是在不少來訪香港的遊客的家國，很少機會乘坐雙層巴士。這也就是有訪港旅行團參觀巴士總站和乘坐巴士的原因。

選擇在尖沙咀碼頭巴士總站作為參觀和乘車地點，原因不單是因為「尖沙咀」，更是運用天星小輪設計出一個相當精緻的行程安排——在完成港島區的行程後，乘坐天星小輪欣賞維港，到達尖沙咀碼頭後稍作停留，參觀巴士總站。隨後根據編定的行程路線，選乘適合的九巴路線，前往下一個行程點，並順道體驗乘坐雙層巴士，和欣賞沿途的街道景致，例如彌敦道。

據旅遊業內人士指出，從尖沙咀碼頭乘坐九巴路線可前往的行程點包括：

路線	落車車站名稱 (以九巴公報名稱為準)	旅遊點	備註
1, 1A	港九潮州公學	通菜街「金魚街」	通常在下午時段
	太子鐵路站	花墟道「花墟」和 園 圍街「雀鳥公園」	
	九龍中央郵政局	廟街市集	通常在晚間時段
2, 9	長沙街	通菜街「女人街市集」	
5	真鐸學校	志蓮淨苑	由於車程時間較長，這個行程並不是經常進行

從上述提到，旅遊業現有的運作已經能善用巴士總站和天星小輪碼頭所形成的交通配套。而且在普遍市民的不知不覺間，巴士總站和因著雙層巴士的獨特（就是全球罕有的公共交通工具）形成了一種本土特色，因而產生了「文化旅遊」的誘因。

另外，在歷史方面，巴士總站所在地同時見證著自 1888 年天星小輪前身的「九龍渡輪公司」成立至今逾 120 年來的交通發展歷史 — 香港第一條定時定點橫渡維港小輪服務；



圖表 4 香港第一部雙層巴士 (1949)

1910 年九廣鐵路開始運行；

1921 年香港第一個巴士總站；

1949 年香港第一部雙層巴士投入服務；



1988 年全球第一部試驗成功的空調雙層巴士；

圖表 5 第一部試驗成功的空調雙層巴士 (1988)

1996 年全球第一部試驗成功可供輪椅登車乘搭的低地台空調巴士。



圖表 6 可供輪椅登車乘搭的低地台空調巴士 (1996)

# 對於巴士總站經常 有非旅行團訪港遊客使用

非旅行團遊客，在旅遊業內俗稱為「散客」，學術上稱為 Foreign Independent Tour，簡稱 F.I.T.，也是業內常用的稱謂。

雖然有「散客」使用巴士總站的公共交通服務，相信對普遍市民並不陌生。巴士總站對「散客」的作用，除了可仿效旅行團般乘搭巴士往九龍區多個遊覽點、或作為使用天星小輪的交通連接之外，更重要的是，從旅遊業發展、規劃角度而言，其實巴士總站的存在，使之與天星小輪配合，概念上是相當重要的。

首先，根據旅發局的統計資料顯示，非旅行團遊客訪港數目，一直佔大比例<sup>13</sup>。對於這類遊客，逗留香港期間的交通安排必須得到完善規劃，才能方便他們遊覽，或其他出行需要。加上旅遊業界人士指出，散客 (Foreign Independent Tour，簡稱 F.I.T.) 為全球旅遊業發展趨勢，尤其是來自英語、西班牙語系國家的居民，旅發局的統計資料也反映出這個情況<sup>14</sup>。所以對公共交通進行妥善規劃是必須的。

第二，對於遊客而言，的士該會是最經常使用的交通工具，尤其是對香港沒有太多認識的遊客，的士能提供直接而準確的交通安排，但的士的車費是眾多公共交通工具中最高昂的。如果對其他的公共交通服務作出有效的配套規劃、宣傳推廣，令遊客能採用，相信能有助提高遊客對香港交通便利且良好的印象。

<sup>13</sup> 2005 香港旅遊業統計 - 香港旅遊發展局 pg.49 - 50 ; 2007 年香港旅遊業統計 - 香港旅遊發展局 pg.50 - pg. 51 ; 2009 年香港旅遊業統計 - 香港旅遊發展局 pg.50 - pg. 51

<sup>14</sup> 2005 香港旅遊業統計 - 香港旅遊發展局 pg.49 - 50 ; 2007 年香港旅遊業統計 - 香港旅遊發展局 pg.50 - pg. 51 ; 2009 年香港旅遊業統計 - 香港旅遊發展局 pg.50 - pg. 51。對「美國」、「澳洲、新西蘭及南太平洋」。不參考「歐洲、非洲及中東」的數字，是因為我們認為市場分類錯誤，數字欠缺代表性

巴士總站與天星小輪碼頭形成的交通配套，不單方便遊客的在香港的遊覽行程，同時也對遊客往返海運大廈、海港城一帶形成便利的交通安排。

對於上述兩項的分析，因此可以肯定，尖沙咀碼頭巴士總站，與及天星小輪碼頭所組成的交通交匯處，不單無礙旅遊業的發展，更是一項不可或缺的公共交通配套，不論是對旅遊業現有的運作，或日後長遠發展。

## 以可持續旅遊憲章

### 對「尖沙咀露天廣場」計劃評估

背景：聯合國世界旅遊組織，根據聯合國可持續發展憲章，於 1995 年 4 月 27-28 日於西班牙加那利群島舉行世界可持續旅遊會議公佈的可持續旅遊憲章 (Charter for sustainable tourism)<sup>15</sup>，提出多項有關旅遊規劃發展該如何切合「可持續發展」的概念。

憲章內提出 18 項要點，分析後可歸納為「文化」、「社會」、「經濟」和「環保」四個評估方向，和衍生出不同的原則，以確定有關旅遊規劃發展項目是否切合「可持續發展」的概念。<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Launched at World Conference on Sustainable Tourism, meeting in Lanzarote, Canary Islands, Spain, on 27-28 April 1995.

<sup>16</sup> 主要參考書籍 - Sustainable Tourism Management by John Swarbrooke, 1999

以可持續旅遊憲章對「尖沙咀露天廣場」計劃進行分析：

### 「文化」方向

以城市的本土文化特色作為基礎，因為本土文化特色就是能突顯城市的吸引力，每個城市都有其獨特本土文化特色，而其他城市是難以、甚至無法取代的，因而能突顯城市的吸引力，構築成遊客到訪的理據。

「露天廣場」到底有何本土文化特色作為基礎，實在那以輕易理解。首先，一個「景點」如何能作為吸引遊客來訪香港的誘因，必須有清楚而明確的理據。例如「黃大仙祠」是以現有廟宇、設施、場地，就是香港一處香火鼎盛的道教廟宇，能予遊客可以對本土宗教文化進行了解，透過推廣而成的旅遊點。

或是「以旅遊目的建立的景點」的星光大道，能給遊客了解香港的電影、演藝業的名人的事情。總算與「本土文化特色」拉上關係，能予遊客得到與香港有關的經歷和體驗。

可是「露天廣場」有何「本土文化特色」作為基礎，或是能給予遊客感受到香港的甚麼呢？

### 「社會」方向

綜合憲章的內容，就是對旅遊規劃項目以對城市社會構成影響進行評估，尤其是涉及當地城市居民的生活的影響。需要設法減至最低、甚至避免對當地城市居民的生活構成負面影響。因為遊客只會在當地城市短暫逗留，而當地居民則長時間、甚至終生在該處生活。社會的變化所產生對當地居民將構成影響。

政府計劃中的「露天廣場」是以拆卸巴士總站進行建造，這對香港市民的交通權

益構成負面影響。根本政府公佈巴士及其他公共交通服務的改動：

- 巴士服務需要作出遷移。總站遷移至尖東(麼地道)；在梳士巴利道文化中心外設立巴士分站
- 現有 11 條總站路線 (1, 1A, 2, 5, 5A, 5C, 6, 6A, 7, 8, 9) 和 4 條途經路線 (8A, 8P, 28, 234X) ，只有 7 條路線 (1, 1A, 5C, 6, 6A, 8) 會途經文化中心外設立的巴士分站
- 的士站遷移至梳士巴利道文化中心對出
- 預計其他車輛將禁止駛入介乎九龍公園徑及廣東道一段梳士巴利道西行線，或禁止停車

由於巴士總站的遷移，將對原本使用巴士總站的交通服務的市民，最低限度需要步行多約 3 分鐘至梳士巴利道文化中心外的分站乘車。如果需要乘搭的路線但不會途經文化中心的話，更要步行約 10 分鐘至彌敦道、甚至逾 15 分鐘或乘搭其他路線至尖東(麼地道)才能乘搭。即是增加了市民的交通時間，並且構成不便

根據 GN6608 附帶的圖則，的士站的位置將使的士需要靠右停車上落客，這將對坐於前排的乘客上落車構成危險。

天星小輪曾委託顧問公司，對拆卸巴士總站對天星小輪的經營構成影響進行研究，報告指出乘客量將下跌 7 - 13%。<sup>17</sup>

從上述闡明，拆卸巴士總站改建露天廣場的計劃安排，將對本地居民構成不便，影響交通權益。正好與憲章認為要以本土居民生活為前題的方向背道而馳。

## 經濟「方向」

由憲章引伸出來的方向，就是旅遊項目的發展必須使城市當地有最大範圍而普及

---

<sup>17</sup> 天星小輪有限公司持有有關報告，但並未有詳細公開報告內容。披露的部份可參考 2006 年 5 月 13 日《文匯報》、《蘋果日報》報導

的經濟效益。但是天星小輪的顧問報告指出，巴士總站遷拆之後，乘客量將下跌約 11%<sup>18</sup>。而在拆卸巴士總站工程進行期間，跌幅更超逾 20%。<sup>1</sup>

而由天星小輪客量下跌引伸出來的問題，就是減低市民使用天星小輪而引發出一連串涉及巴士總站一帶的人流問題，包括：對星光行、海運大廈 / 海港城的商舖的營業，對在碼頭外經營的報販的營業；天星小輪因為客量下跌而需要提高票價、甚至結束經營對市民的交通開支的影響。

這清楚證明，拆卸巴士總站不單難以產生經濟效益，更對很大範圍的市民、商業活動的經濟構成打擊。也就是不符合憲章提出的要求。

### 環境「方向」

憲章的方向，就是旅遊項目的發展必須設法減低空氣、噪音、水源的污染影響，而且保護野外生物的生存。正如另一章提及梳士巴利道和廣東道的車流問題，與及每條巴士線在文化中心一帶的流量出現雙倍增長，因而導致汽車增加廢氣、行車噪音的問題，已經很清楚指明，政府計劃的露天廣場是沒法切合憲章提出的要求。

從上述的分析足以證明，政府計劃的「尖沙咀露天廣場」根本就違背「可持續旅遊憲章 (Charter for sustainable tourism)」的要求。可以說明旅遊事務署根本就不應該提出這項計劃，但事到如今，我們呼籲特區政府能夠及時撥亂反正，避免製造出一個違反憲章、而且將無助旅遊業發展和嚴重影響市民的「旅遊項目」。

我們不排除會向聯合國世界旅遊組織提出申訴，指「尖沙咀露天廣場」違背「可持續旅遊憲章 (Charter for sustainable tourism)」的要求。

---

<sup>18</sup> 《明報》2008-6-24 「尖沙咀巴士總站變廣場」— 天星小輪總經理梁德興稱，根據他們聘請的顧問推算，巴士總站遷走之後，小輪乘客量會下跌達 11%

# 尖沙咀地區內的旅遊交通問題

在尖沙咀地區眾多旅遊設施外竟然是停車禁區，甚至是禁止駛入的道路範圍。或是劃為「巴士上落客除外」的條件式禁區。但是遊客通常不會全數一次過上車，在分批上車等候人齊期間，因為「不在進行上客」為借口遭警方票控。



巴士停泊、候召的泊位可謂嚴重不足。在尖沙咀地區只得 33 個半小時旅遊巴士泊位。位置如下：

	大約地點	數目
1.	漢口道，半島酒店旁	4
2.	碧仙桃道	4
3.	麼地道，K11 旁	4
4.	加拿芬道 15 - 19 號	1
5.	金馬倫道 42 號	2
6.	金巴利道 27 - 39 號	6
7.	金巴利道 53 號	1
8.	康達徑 (暢運道橋底)	11
	總數	33

遊客需要前往的旅遊設施：

- 酒店
- 食肆
- 其他類別場所
- 商店
- 景點

現時的道路配套設施

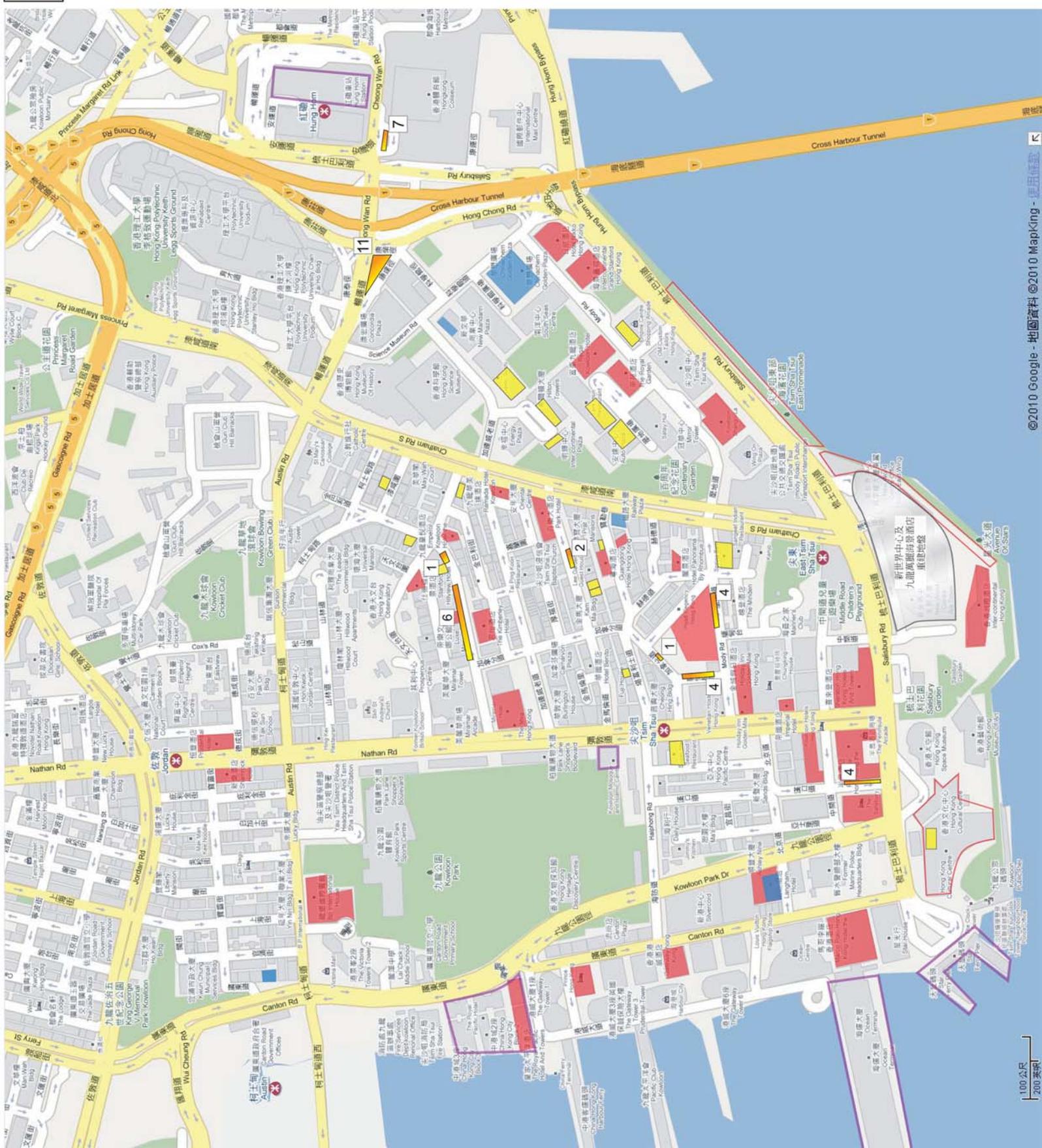
- 泊車咪錶
- 談話標記範圍數目

數目

- |   |            |    |
|---|------------|----|
| 1 | 本的位置       | 4  |
| 2 | 漢口道、半島酒店旁  | 4  |
| 3 | 碧山隧道       | 4  |
| 4 | 摩地道、K11旁   | 1  |
| 5 | 加拿芬道15-19號 | 2  |
| 6 | 金馬倫道42號    | 6  |
| 7 | 金巴利道27、39號 | 1  |
| 8 | 康達徑、轉運天橋旁  | 11 |
| 9 | 香港體育館側     | 7  |
|   | 總數         | 40 |

註：

1. 所有咪錶為半小時款式
2. 上述1的綠位位於道路右側，不便乘客上落
3. 加入「香港體育館」（即上述9）是因為從該處開車只能沿轉運道駛往尖沙咀東部



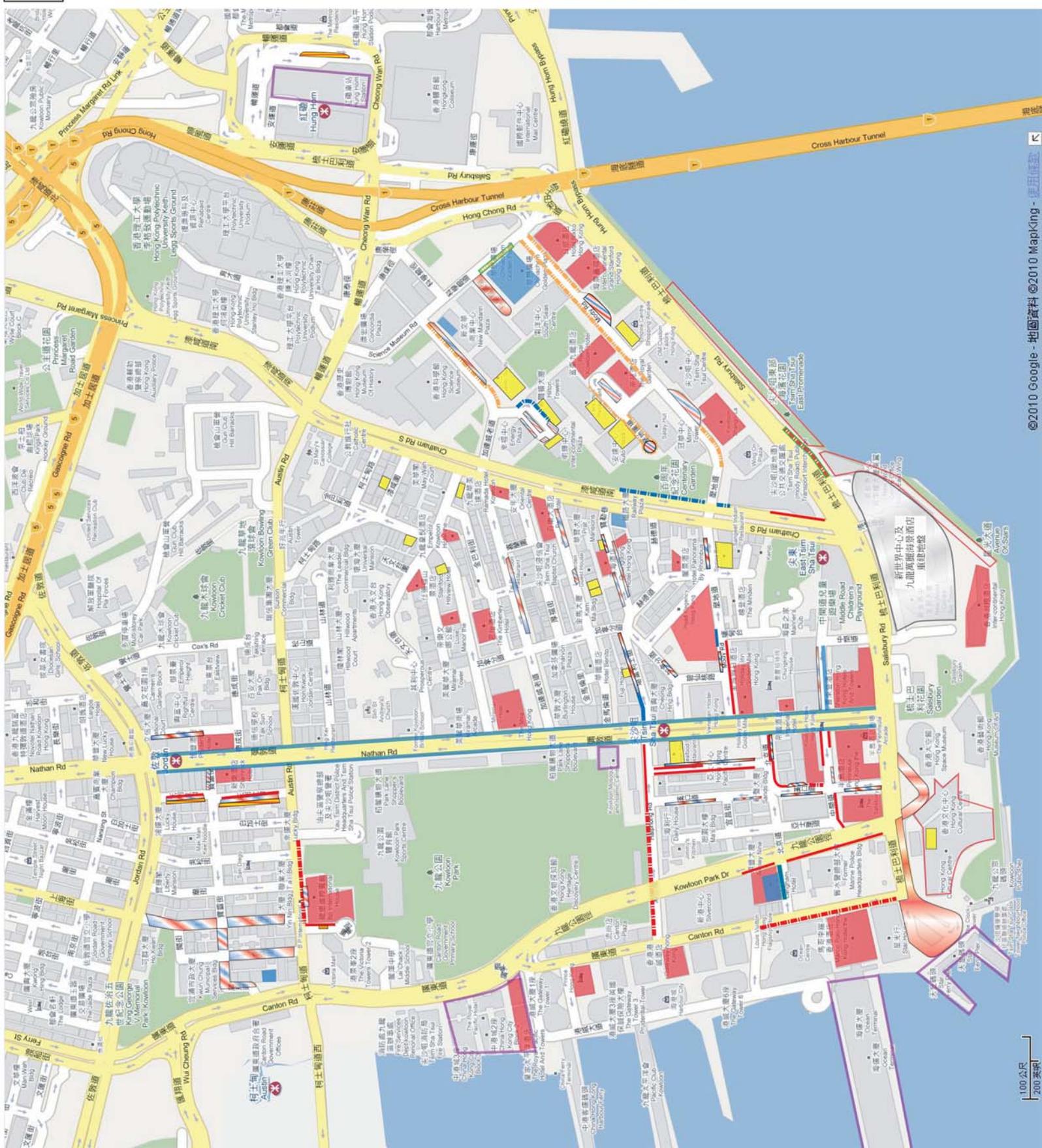
遊客需要前往的旅遊設施：

- 酒店
- 食肆
- 其他類別場所
- 商店
- 景點

需予遊客上落車而現時是禁區的路段的標記

(另包括現時旅遊車落客後不能找到咪泊位而被迫暫泊的路段)

- 上午8-10時；下午5-7時
- 上午7時—下午7時
- 上午10時—下午9時
- 上午7時—午夜12時
- 24小時
- 訂明「巴士上落客除外」
- 禁止巴士駛入道路/範圍
- 該位置可能需要予旅遊巴士落客，但被其他車輛占用的道路/範圍
- (例如其他車輛咪泊/暫性違泊)
- 「停車等候 會被檢控而不予警告」



縱使可以將香港體育館外的 8 個泊位，因為只能駛入暢運道進入尖東範圍，可納



入計算泊車位數目，但總數也只是增加至 41 個。

全港約 3,000 部以經常接待遊客服務的旅遊巴士，當然不會全數同一時間在同一地區行駛 / 提供服務。根據本會曾進行調查，同一時段內在尖沙咀地區出現的旅遊巴士數目，最低約 90 輛，最高約 230 輛。平均數字約 120 - 150 輛。

調查方式為以駕駛私家車 / 輕型貨車並接載一至兩名記錄員，在尖沙咀地區進行巡區，範圍遍及本報告書所訂義的「尖沙咀地區」各旅遊設施所在的路段，及已知道會有旅遊巴士駛入的道路，並且包括紅磡鐵路站，每次需時約 30 - 35 分鐘，視乎交通情況。由記錄員記錄所見到的旅遊巴士的車牌號碼。因此前段的車輛數目是每次巡區所得的數字。本會曾進行了六次這樣的巡區。

後頁為本會以 Google 地圖香港© 為底圖進行製作的地圖，清楚列明尖沙咀地區 (包括紅磡鐵路站) 的旅遊設施位置、現有的泊車位位置和數目，與及旅遊設施所在位置的禁區情況。

從前頁的闡述，尖沙咀地區的旅遊交通規劃存在極嚴峻的問題，嚴重影響向遊客提供合理而優質的服務。同時使車輛未能停泊，司機不能休息、吃飯，甚至連最基本的生理需要都難以合法地停泊車輛後解決<sup>19</sup>。

因此，宏觀地理解尖沙咀地區——一個傳統的旅遊區的規劃問題，如需要進行有與發展旅遊業有關的計劃，處理旅遊巴士相關的交通配套規劃問題，包括旅遊設施外路段的禁區，和泊位不足問題，才是在尖沙咀地區進行旅遊規劃的當務之急，甚至有業內人士認為是「急中之急」。

## 處理上述問題的建議

完全保留尖沙咀天星的巴士總站及所有現有服務，或是配合重組路線服務安排。既然巴士總站無礙旅遊業發展，但拆卸巴士總站卻影響香港市民的交通權益，確實無需進行有關計劃，而先行著手處理旅遊巴士泊位不足、旅遊設施外路段的禁區問題。以盡速解決交通規劃失誤所引起影響接待質素問題：

1. 考慮到現有在尖沙咀地區內的 33 個泊位的位置並非完全合適的安排、或出現濫用的情況，我們建議重組現有的泊位。
2. 對於泊位不足的情況，嚴重影響旅遊巴士候召和駛往上客的時間，和地區內的街道普遍狹窄。為減少巴士非必要地駛入所謂「內街」的次數和時間，我們建議在多個路段加設泊位。
3. 將所有咪錶泊位的時限改為一小時。

<sup>19</sup> 2010 年 8 月 23 日《明報》、《星島日報》、《香港商報》，均以女司機以膠盆小便為報導重點

4. 將為了拆卸「尖沙咀碼頭」巴士總站而於 2007 年落成的「尖東(麼地道)」巴



士總站，改為旅遊巴士停車場。

5. 放寬所有旅遊設施所在的道路路段的對旅遊巴士的禁區；或是警務署和相關部門協調，甚至採取立法方式之下，容許旅遊巴士在合適的等候上客時間，然後實施「巴士上落客除外」的道路管制措施。
6. 放寬某些旅遊設施所在的道路限制旅遊巴士駛入的限制。並配合第 5. 的建議，盡量運用道路空間。

對於上述六點的建議，我們還得作出以下補充：

1. 在規劃概念上，旅遊巴士運作存在三種的交通需要：

- 停泊 (Parking)

旅遊巴士落客並完成工作，例如接載旅客由機場往酒店、或完成觀光行程，而未有即時 / 或短時間內新的工作任務，但需要在附近地區候召。

- 候召 (Staging)

旅遊巴士落客是暫時性質，例如遊客往用膳、參觀景點、購物。接待人員已作出安排會在稍後預定的時間重新上客。

- 上落客 (Boarding / Unloading)

旅遊巴士暫時停車，讓遊客上落車，甚至是存取行李。

2. 泊位不足而導致的影響是包括停泊、候召和上落客 (尤其是上客)。因為司機難以找尋泊車空間，讓車輛或司機本身休息；難以找到合適的位置候召，以使巴士難以在合理時間<sup>20</sup>內駛致上客。

3. 現有的 33 個半小時泊位根本無法滿足旅行團運作、和司機生活作息需要。因為遊客前往用膳、遊覽景點，或是到例如 DUTY FREE 之類的商店溜逛購物，甚至到清真寺進行宗教儀式，逗留時間接近一小時；或是司機用膳、往銀行辦理財務等事情，30 分鐘根本需求不足。

4. 現時的旅遊巴士主要分兩大類別，業界一般稱為「大車」和「小巴」

「大車」所指為車身長度的 10m 以上，載客量由 45 座 - 53 座；甚至有採用 2+3 排佈的 61 座。巴士更會附設有行李箱。

「小巴」所指為車身長度 8m 以下，載客量由 20 座 - 29 座<sup>21</sup>



<sup>20</sup> 根據「公共巴士同業聯會有限公司」於 2010 年 12 月 14 日予以任國棟先生的回信指出，合理時間約為 10 分鐘

<sup>21</sup> 現時香港有兩款這類的巴士款式，分別是 Toyota Coaster - XZB59R；Mitsubishi Rosa - BE63DJ，BE64DJ。車身長度分別為 7725mm，7730mm。皇冠車行有限公司；環宇汽車有限公司

5. 因應香港的道路環境，旅遊巴士在旅遊設施地點落客後，不在現場停車，業界是理解的；而接待人員（導遊）通常都能清楚向遊客解釋有關情況，而遊客大多接受和明白的。但安排集合上車時，會期望巴士必須在短時間內抵達上車地點。
6. 旅遊巴士在落客時都能一次過，但「大車」往往要花上 2 - 3 分鐘時間；但上客時往往不能一次過人齊上車，通常都出現分批的情況。從接待質素角度去看，「人齊才開車」是必須的，故此必須容讓旅遊巴士在上客時有合理而適當的等候團友的時間<sup>22</sup>。
7. 我們認為在進行重組過程中，必須維持不少於現有 33 個泊位的數目。並在完成增加泊位後，必須多於現有的泊位數目
8. 我們認為除了要照顧旅遊巴士的停泊、侯召和上落需要外，還需要同時照顧其他車輛的需要。例如貨車，需要到酒店、食肆、商店上落貨。但考慮到旅遊巴士予乘客上落車的車門均在車身左邊<sup>23</sup>；貨車的「貨斗」和上落貨多在車尾。故此重組和增加泊位的建議，將引入這項概念。即道路左側給予巴士上落客，避免要遊客在馬路中心上落車；預留道路右側的空間予貨車使用。但如果路段環境不容許則除外。

---

<sup>22</sup> 根據「公共巴士同業聯會有限公司」於 2010 年 12 月 14 日予以任國棟先生的回信指出，應予以巴士有大約 15 分鐘時間作為緩衝。

<sup>23</sup> 根據《道路交通(車輛構造及保養)規例》(香港法例第 374A 章)第 66 條 (7)款：巴士的每個入口均須位於該巴士的左側

# 報告建議

## 修葺尖沙咀碼頭巴士總站上蓋

本會建議在盡量少干預巴士總站運作的基礎上，對站內外設施及篷頂作出維修和更新。更新工程外觀上要呼應總站各重要的歷史元素，並顧及風格的整體性。而更新要以普通市民及遊客皆能暢通到達和容易使用該總站為目標。

現時交匯處內的建築物不多，都是以遮擋太陽雨水的各種上蓋為主。其中三部份是供行人使用，高度較低，包括的士站上蓋 (A)、巴士站上蓋 (B) 及天星碼頭外的行人道上蓋 (C)。另有一個較大型上蓋 (D) 連接了這 3 部份，可供雙層巴士通過，又可讓行人在雨天通行。

- A. 的士站上蓋以金屬柱及瓦坑材料製作，比較粗糙及屬臨時式，可考慮重建成較現代化和美觀的新型上蓋。
- B. 巴士站上蓋方面雖然現存的上蓋重建於 50 年代，但亦屬近年越來越罕見的混凝土製式樣，在規模上和整體性上亦屬少見。本會建議盡量保留整體結構。
- C. 天星碼頭外行人道上蓋由金屬製造，上面鋪以蠟青作隔熱之用，建於 50 年代。由於海風侵蝕，出現不少鏽蝕情況，而且由於上蓋高度低，面積闊，在炎熱天氣和無風的日子會顯得焗束。可考慮重新設計成比較開揚和透光的蓬頂以作代替。

D. 大型連接上蓋也有碼頭外上蓋 (C) 的鏽蝕問題，甚至部份地方出現滲漏。本會建議配合碼頭外上蓋一併重建，使成為風格相同而較大型的蓬頂，維持讓雙層巴士通過。

# 設立展示板，細述百年滄桑

我們建議在巴士總站的各車坑加入沿線旅遊點資訊及在交匯處周邊豎立展示板，向遊客介紹此地歷史，如舊火車總站跟中國的關係，尖沙咀碼頭作為九龍新界公路網起點，雙層巴士的由來及演變，從而使遊客更了解這裡對九龍及新界發展的重要性。展示板可細分為九龍半島發展、交通、二次大戰、社會運動以及民間生活史。

九龍半島發展歷史：

- 1 設立展示板介紹：
  - 1.1 九龍角(現尖沙咀碼頭交匯處)一帶的填海及發展歷程
  - 1.2 九龍第一條環迴公路：青山公路，大埔公路的歷史

交通史：

- 2 設立展示板介紹：
  - 2.1 巴士出現前的總站面貌、總站的早期面貌
  - 2.2 火車站、天星碼頭與巴士總站三者互相更替的繁華歷史
  - 2.3 天星碼頭與巴士總站保持了近百年的完美交通接駁
  - 2.4 香港第一條巴士線、第一條雙層巴士線的歷史
  - 2.5 在具歷史價值的路線上(如 2 號巴士線)加設介紹講述路段歷史

二次大戰歷史：

3. 設立展示板介紹
  - 3.1. 九龍大撤退和尖沙咀碼頭攻防戰的經過
  - 3.2. 在總站附近展出部份戰時物件
  - 3.3. 在半島酒店設立展示板介紹二戰歷史和展出日軍設立總和部份的歷史實物

社會運動史：

- 4 設立展示板介紹：
  - 4.1 1966 年九龍暴動源由
  - 4.2 曾在碼頭進行的各項大型抗議和籌款活動，如保衛釣魚台、六四籌款等

民間生活史：

5. 於公眾碼頭設立板介紹港九渡海泳
6. 在總站設立展示板介紹曾在總站和尖沙咀碼頭取景的電影

# 建議將尖東 (麼地道) 巴士總站 改為旅遊巴士停車場

我們提出這項建議，是基於以下兩個因素：

1. 特區政府在 2002 年提出「尖沙咀露天廣場計劃」，拆卸「尖沙咀碼頭巴士總站」改建露天廣場。並且在 2005 年 6 月向立法會財務委員會申請 2.7 億撥款，並獲得通過，興建了「尖東(麼地道)」巴士總站，為拆卸「尖沙咀碼頭巴士總站」作準備。

新總站已在 2007 年落成，現有兩條巴士線作為總站：28 尖東(麼地道) - 樂華，及 234X 尖東(麼地道) - 灣景花園；另 5 尖沙咀碼頭 往 富山 會途經駛入。

現時提出保留「尖沙咀碼頭巴士總站」，將衍生「尖東(麼地道)」低使用量、甚至丟空荒廢的問題。需要尋求解決方法，以使保留「尖沙咀碼頭巴士總站」，不會丟空荒廢新建的總站，做成浪費。

2. 尖沙咀地區作為遊客區，特區政府為了發展旅遊業而「打尖沙咀主意」進行一些涉及旅遊的項目，其實無可厚非。但地區內可有其他旅遊相關事務比起政府計劃的「露天廣場」來得更迫切。

正如前述，本會發現尖沙咀地區的旅遊交通規劃問題相當嚴峻，其中一個嚴重問題就是旅遊巴士泊位嚴重不足。

要是「尖沙咀碼頭巴士總站」不進行拆卸，新建的「尖東(麼地道)」將會有荒廢的可能，或最少丟空一段預計相當長的時間，做成浪費。本會認為，有需要為特區政府尋求解決方法。

尖東(麼地道) 巴士總站本身設計有 9 個上客位，另有可供停泊約 10 - 12 部巴士



的空間。旅遊巴士和專利巴士在體積上（指長度和闊度）其實無甚分別，甚至如前段所述，旅遊巴士更有「小巴」出現。即是從空間上理論，尖東(麼地道) 予旅遊巴士停泊是可行的概念。

在 2009 年 12 月 9 日「東亞運動會」開幕禮當晚，在尖東(麼地道)巴士總站內，合共停泊了大會的旅遊巴士及警方的車輛約 20 輛。

本會對現場作過視察及徵詢過業界意見，預計可容納近 25 - 30 部旅遊巴士。

### 將尖東 (麼地道) 巴士總站改為旅遊巴士停車場好處

如果將「尖東(麼地道)」改作旅遊巴士停車場，既能立即改善尖沙咀地區缺乏旅遊巴士停泊空間，解決車輛和休息的問題，也能讓旅遊巴士「停車熄匙」，減少廢氣排放<sup>24</sup>，和減少旅遊巴士非必要行駛而導致的交通負荷問題。而且



同時化解因為保留「尖沙咀碼頭巴士總站」引致「尖東(麼地道) 巴士總站」荒廢問題。從政治角度而言，化解了一次要向官員問責的危機、和減低被審計署批評的影響。

從地理位置去了解，「尖東(麼地道)」剛好位於尖沙咀地區的縱軸線上。

根據麼地道的出口的行車方向，能完全覆蓋整個尖沙咀地區。

本會曾經以旅遊巴士進行實地路試，在正常交通情況下，10 分鐘內能到達地區內絕大部份旅遊設施，包括：

- 九龍公園徑、廣東道一帶的“尖西”；
- 漢口道、樂道、海防道 (尖中(彌敦道以西))；
- 金馬倫道、加拿芬道、加連威老道 (尖中(彌敦道以東))；
- 麼地廣場、科學館道、加連威老道(尖東)

本會徵詢過業界意見，10 分鐘內到達上客是可以接受的時間，也予導遊、領隊能與司機配合時間。因此確定，從旅遊業運作來看，將尖東 (麼地道) 巴士總站改為旅遊巴士停車場是絕對可行的。而且我們已得到業界支持<sup>25</sup>。由於該巴士

<sup>24</sup>根據「公共巴士同業聯會有限公司」於 2010 年 12 月 14 日予以任國棟先生的回信指出，同意/和議將尖東 (麼地道) 巴士總站改為旅遊巴士停車場的建議，及會鼓勵旅遊巴士業界善用有蓋的停車處，並停車熄匙。

<sup>25</sup> 本會在 2010 年 8 月份收集到 350 份旅遊從業員的聯署支持；「公共巴士同業聯會有限公司」於 2010 年 12 月 14 日予

總站設有上蓋，可阻擋太陽直接照射，使旅客不受風吹雨打，同時提供停車熄匙的先決條件 – 車輛不會在太陽照射下而提高車廂溫度。基於現時大部分新出的旅遊巴士均為密封玻璃，就有如一個密室，不少旅遊巴士司機為確保遊客上車時不會如登上焗爐，故被迫在停車時空轉開冷氣，保持車廂溫度，但同時就因而使附近環境受不必要的廢氣影響。將旅遊巴士停泊處改在有蓋的巴士站，其實有助提高旅遊質素。

## 將尖東 (麼地道) 巴士總站改為旅遊巴士停車場需要處理的技術問題

- 需要對九巴 28，234X 兩條總站路線進行遷站。但有三個方案可以考慮：
  1. 遷往尖沙咀東鐵路站巴士總站(前 K16 巴士總站)。
  2. 遷往尖東 (中間道) 作為總站，但需要政府與港鐵公司溝通。
  3. 遷往尖沙咀 (漢口道) 作為總站。即是遷回以往的總站。
  4. 28 遷往尖沙咀 (漢口道) 作為總站；234X 遷往尖沙咀東 (即康宏廣場) 下面的總站，該巴士總站有多條路線的非繁忙時間班次為 12 - 20 分鐘一班，而 234X 為 12 - 18 分鐘一班，可採用 “一月台兩線” 的方法。
  
- 因應地理位置方便，做成濫用。但可以採取管理措施，例如：
  1. 非因為接載遊客的巴士進入停泊：

例如早上從新界開出的村巴，抵達尖沙咀 / 紅磡地區後，至晚上回程期間進入停泊，使其他因為(準備)接載遊客服務的巴士難以使用。

可設立出入閘口，並因應旅遊巴士公司 / 旅行社為旅遊巴士申請一張八達通卡，以進入香港國際機場旅遊巴士停車場及上客區。可利用這張八達通卡作為駛入的許可。
  2. 長期停泊的濫用：

設立出入閘口，限制最長停泊時間為 2 小時。

我們徵詢業界意見，認為是合適的。而且目前香港國際機場也是採取管理措施，效果也算可接受。

另外，停車場可採取非 24 小時開放，而只在 07:00 - 21:00 開放，避免深夜時的濫用。或透過特別管理方式，在 21:00 - 07:00 提供收費過夜停泊。

### 3. 收費 / 免費的問題

旅遊業經營情況並不太理想，而且 2007-08<sup>26</sup>和 2009 - 10<sup>27</sup>年發表的施政報告都表示，要支持發展旅遊業。政府也該作出支持，建議免費使用。但因為咪錶泊位需要收費，變相鼓勵司機將車輛駛入停泊。我們也徵詢過業界意見，以目前的咪錶泊位收費水平，與及需要到達的旅遊設施所在位置，預料業界是會自律的。

引用前段提及旅遊巴士運作存在三種的交通需要：停泊 (Parking)、候召 (Staging)、上落客 (Boarding / Unloading)

「尖東(麼地道)」作為旅遊巴士停車場，主要的作用將會是停泊。故此與其他在各路段的泊位 (包括後段建議重組和增加的泊位) 將各自發揮不同的功能。

---

<sup>26</sup> 二零零七至零八年施政報告 — 香港新方向 Pg. 17 – pg.18

<sup>27</sup> 二零零九至一零年度施政報告 — 群策創新天 Pg. 15 – pg.16

## 建議重組 / 取消部份泊位

我們建議重組以下現有的泊車位：

- 將現有在金巴利道 27-39 號的 6 個泊位減至 3 個。原因是金巴利道的行車方向問題，使用量較低。但該處必需保留泊位讓旅遊巴士候召接載君怡酒店和帝樂文娜精品酒店的遊客。綜觀這兩間酒店合共 705 間房，以每間酒店對 2 個車位而言是足夠的；騰出空間給貨車用作上落貨之用。
- 將位於碧仙桃道的 4 個減至 2 個。該處泊位該是予旅遊巴士候召以接載金域假日酒店的遊客，和對候召接載凱悅酒店旅客作出支援。但在麼地道(K11 旁) 設有 4 個泊位，作為候召予凱悅酒店、麗景酒店、Surya Restaurant 之用。而對應後段闡述將在加拿芬道 8 號附近加設泊位的建議，我們認為可以作出這項重組安排。
- 將現時位於漢口道的 4 個泊位全部取消。原因是右邊行車線，迫使遊客需要在馬路中心上落車，構成不便及有一定安全風險。另一方面，該處的泊位存在濫用情況。而騰出空間可改位 3 個貨車泊位和 2 個私家車泊位。
- 與此同時，檢討其餘 24 個泊位的空間，確保泊位空間能夠容納根據《道路交通(車輛構造及保養)規例 (香港法例第 374A 章) 附表 1 所訂定的巴士最大尺寸上限的 12m 長度和 2.5m 闊度的巴士，並保障其他車輛的行車安全。

後頁的地圖說明上述的建議。

對應上述重組泊位建議而取消的 9 個泊位，將併入後段的「增加泊位建議」。

遊客需要前往的旅遊設施：

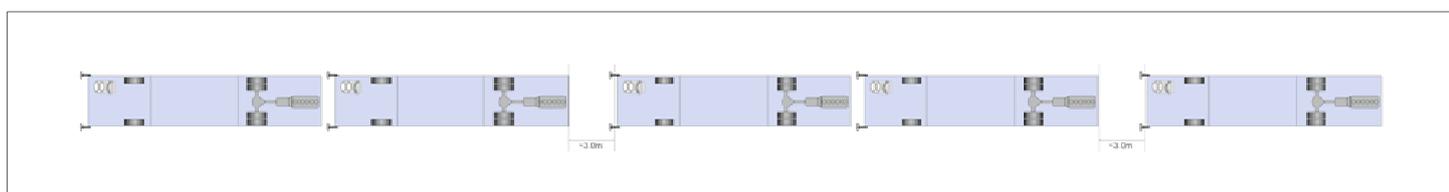
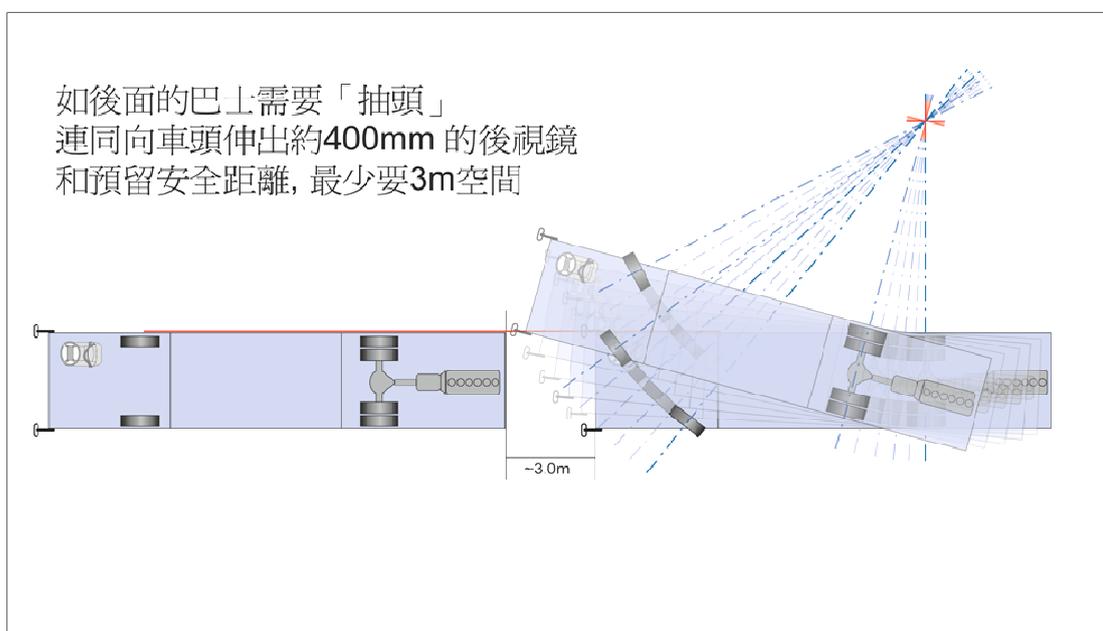
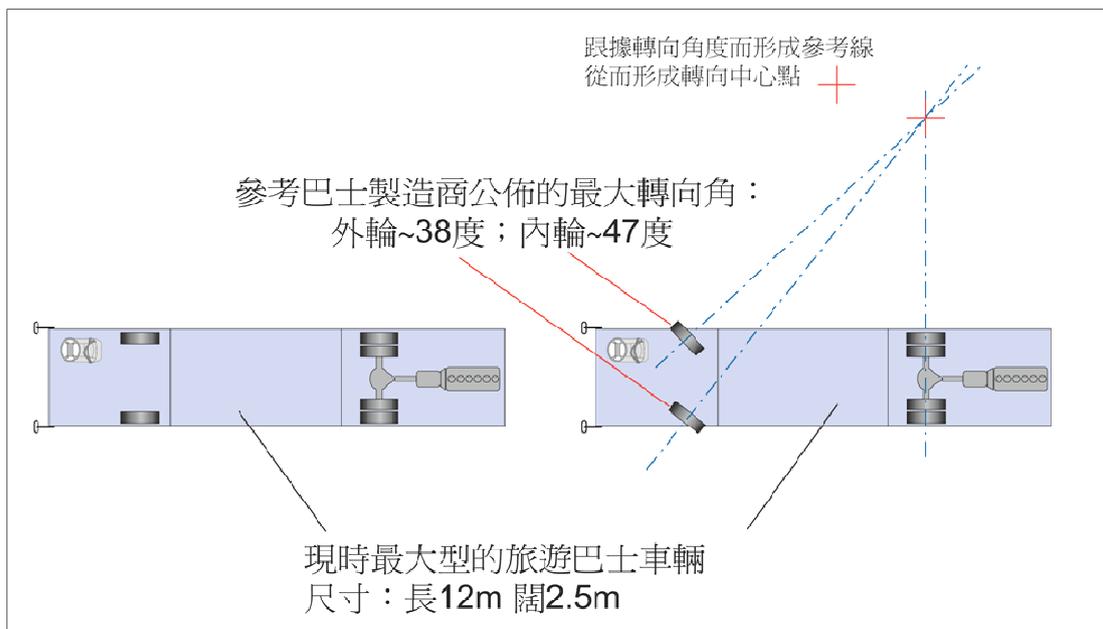
- 酒店
- 食肆
- 商店
- 景點
- 其他類別場所



# 增加泊位建議

我們認為，既然尖沙咀地區嚴重缺乏旅遊巴士泊車位置，增加泊位是必須的。提出的建議是建基於以下的考慮：

1. 因應地區內普遍為狹窄的街道，要盡量避免旅遊巴士作非必要時駛入，就是在需要駛入後能有最大機會停泊車輛，減少行車和因而導致的非必要車輛流量負荷。
2. 就是讓旅遊巴士能在相關旅遊設施附近能作候召，甚至是落客後不用駛離，往其他路段的泊車位停泊，給每個 / 每組泊位都有既定的候召作用。
3. 泊位空間能夠容納根據《道路交通(車輛構造及保養)規例 (香港法例第 374A 章) 附表 1 所訂定的巴士最大尺寸上限的 12m 長度和 2.5m 闊度的巴士，並保障其他車輛行車安全。並且參考同一章法例第 12 條所指的轉向圓圈規定，和某些巴士製造商公佈的技術數據，預留足夠空間，使在兩個前後相連的泊位，前面的巴士即使未能駛離，後面的巴士仍然能夠駛出。



根據以上兩幅圖顯示，需要預留的空間約 3m。但任何車輛都能夠後退，因此對於佔用道路空間計算方面，相連超過兩個泊位，才需要每兩個泊位間增加 3m 的空間：

我們建議增加以下的旅遊巴士泊位：



1. 上海街近寶靈街交界 — 2 個 (佔用空間長度約 25m)
2. 上海街近柯士甸道 — 4 個 (佔用空間長度約 52m)

這兩處的建議，是讓侯召往龍堡國際賓館、新樂酒店、中港碼頭(包括皇家太平洋酒店)及位於官涌寶靈街，直駛左轉的一小段廣東道內的一家接待遊客的中藥店「長壽園」。

並且考慮到柯士甸道東行車線，作為必要時充當候召恆豐酒店之用。



3. 德興街恆豐酒店之前 — 2 個 (佔用空間長度約 25m)

提出建議的原因是恆豐酒店的上落客區只能容納一輛「小巴」(即 8m 以下的小型旅遊巴士)。這項建議就是為了提供有足夠空間給予旅遊巴士在恆豐酒店侯召上客。並以在上海街兩項建議作為支援。

4. 海防道，介乎九龍公園徑(橋底)至漢口道 — 4 個 (佔用空間長度約 52m)<sup>28</sup>

提出建議的原因是需要為旅遊巴士候召往位於華源大廈的鴻星海鮮酒家 (在樂道上落客)、位於堪富利士道的韓國錦城飯店，與及信奉伊斯蘭教的遊客可能需要在行程中往清真寺進行宗教儀式的候召上客。並且鼓勵旅遊巴士從較寬闊的廣東道駛入海防道，減少北京道、漢口道的流量，和大型旅遊巴士構成的安全風險問題。

5. 漢口道，The Salisbury – 2 個 (佔用空間長度約 25m)

提出建議的原因是為大型旅遊巴士無法駛入 The Salisbury 及半島酒店的上落客區而設。考慮到該路段較前位置，即近中間道一段已劃有專利巴士總站的路標，和對應另一章建議九巴 28 和 234X 總站遷往該處的建議，需預留容納 3 – 4 部九巴巴士停泊及上落客。

將原來在半島酒店一側的右線的旅遊巴士咪錶位，改為 3 個貨車錶位，及約 2 個 (總長約 12m) 的上落客空間，或私家車泊位。

6. 中間道，半島酒店 – 1 個 (佔用空間長度約 12m)

提出建議是為大型旅遊巴士無法駛入九龍酒店上落客區而設，避免巴士在路中上落客構成道路擠塞、乘客上落車安全風險等問題。但考慮到該路段的空間，故只設立 1 個。



7. 中間道，喜來登酒店 – 2 個 (佔用空間長度約 12m x 2)<sup>1</sup>

提出建議是因為大型旅遊巴士無法駛入喜來登酒店上落客區，和從「尖東(麼地道)」駛出的話，需



<sup>28</sup> 「公共巴士同業聯會有限公司」於 2010 年 12 月 14 日予以任國棟先生的回信內提出/和議這項建議。

要繞道近漢口道一段的中間道，或金馬倫道、加拿芬道，對該些道路形成不必要的交通負荷。考慮到該路段的空間，故將這項建議一分為二 — 分別在喜來登酒店車輛出口，和中間道停車場出入口之後。

8. 梳士巴利道，永安廣場對面 - 6 個 (佔用空間長度約 82m)

提出建議的因素包括星光大道有相當高的遊客人流，盡量使旅遊巴士落客後要駛離而造成額外的交通負荷。並對應政府當日規劃星光大道時表示會設立 10 個停車位，可是變成了“巴士上落客除外禁區”構成的抄牌陷阱。



設立 6 個而不是政府當日建議的全數，一方面考慮到需要增加停車位，但同時需要顧及其他道路使用者需要。至於其餘空間可繼續以「巴士上落客除外禁區」要旅遊巴士落客後立刻駛離 / 合理時限等候上客；另一方面，對應後段建議將「尖東 (麼地道)」改作旅遊巴士停車場的用途基礎。

9. 金巴利道 51 - 53 號 - 2 個 (佔用空間長度約 25m)

10. 天文台道 14 號 - 1 個 (佔用空間長度約 12m)

提出建議是因為金巴利道的走線，只能右轉天文台道再駛出漆咸道南、或直行經柯士甸



路駛出柯士甸道。但柯士甸路和柯士甸道的流量已趨飽和情況，故此旅遊巴士司機都盡量避免駛往該路段。

如果巴士在落客後駛離，需要「長途跋涉」— 天文台道 → 漆咸道南 → 暢運道 (橋底掉頭) → 漆咸道南 (南行) → 金馬倫道 → 加拿芬道 → 金巴

利道 才能駛回該處。

而在本項建議所在位置，是需要旅遊巴士候召以接載旅客，多達五個旅遊設施之處。包括九龍皇悅酒店(343 間房)、仕德福山景酒店(177 間房)；福臨門酒家、漢京樓、豐園韓國料理。

在配合原有在 53 號的 1 個泊位，和建議重組後在金巴利道 27 - 39 號的 3 個泊位，提供足夠的候召空間，避免巴士繞路走才能返回上客。

11. 加連威老道近嘉蘭圍駛出路口 — 1 個 (佔用空間長度約 12m)

提出建議是為旅遊巴士無法駛入嘉蘭圍或進入九龍華美達而設立的。建議可設立在 57 - 61 號對出，給接待

人員帶領遊客使用加連威老道/漆咸道南的行人過路處橫過馬路上落車；或可徵詢業界意見，認為旅遊巴靠右停泊的話，則在 62 - 64 號對出。



12. 金馬倫道 38 號對出 — 2 個 (佔用空間長度約 25m)

提出建議的原因，是百樂酒店沒有任何停車設施，與及兩家接待遊客的、位於金馬倫道 22-24 號的印度/清真食肆 Bombay Dream 和 韓國食肆 “草園” 。原來在 32-36 號對出的兩個根本不敷應用。



13. 寶勒巷 10 號 — 2 個(佔用空間長度約 25m)；22 號 — 1 個(佔用空間長度約 12m)

提出建議的原因，是需要提供泊位予遊巴士候召接載粵海酒店、Butterfly Hotel on The Prat 的遊客。和接待遊客的，位於寶勒巷 22 - 24 號的元豐園、

寶勒巷 26-36 號的翡翠金閣海鮮酒家；與及位於鐵路大廈的「時計寶」。

14. 加拿芬道 8 號 — 1 個 (佔用空間長度約 12m)

提出建議的原因，除了要對應重組建議內取消碧仙桃道的兩個泊位外，還有的就是作為旅遊巴士候召到位於堪富利仕道 “錦城韓國飯店” 用膳的遊客。因為進入堪富利士道必須由海防道駛入，業內存在一個做法是車輛停於加拿芬道 8 號的現有的一個錶位，然後走到堪富利仕道用膳。但現時只得一個泊位實在不敷應用。

15. 漆咸道南訊號山側 — 3 個 (佔用空間長度約 40m)



提出建議的原因，是該處原本設有 3 個泊位。

在漢口道的道路工程完成和設立 4 個泊位後就取消。在原有位置實施錶位期間，對道路環境沒太大影響，故可以重新設立。

這個路段現盡行斜坡修葺工程，我們同意可在完成工程後，才在該處設立泊位。

16. 科學館道 16 號對出 — 2 個 (佔用空間長度約 25m)

提出建議的原因，除了是貫徹「旅遊設施外必須有旅遊巴士停泊車位」的旅遊規劃基礎概念，另一方面是考慮到該路段已設計出停車彎位，縱使現時的道路管制是「巴士上落客除外」的條件式禁區但仍有旅遊巴士停泊。



根據現時的情況，該處可供 4 部大型巴士停車上落客。設立 2 個泊錶位以減少巴士在落客後需要駛離而衍生的交通流量問題；另預留 2 部巴士的空間 (約 25m) 讓其他的旅遊巴士落客或完成上客後駛離。

17. 開放科學館廣場予 8m 以下巴士駛入，在華懋尖東廣場 — 4 個

提出建議的原因與上一項建議相同。但考慮到科學館廣場的盡頭為掉頭位置，橫向空間約 22m 不足以讓



「大車」「一手軟」掉頭，故此只建議 8M 以下的「小巴」駛入，<sup>29</sup>以減少「小巴」使用其他泊位的需要性，減少非必要的交通流量。而科學館廣場的右側，可供其他車輛停留、停泊之用。建議同時劃作貨車 / 私家車泊位。

對應這情況，咪錶位空間為 8m，另預留一個 4m 駛出空間，總長度為 36m。

上述的建議內容，可參考後續數頁的地圖說明，以進一步了解相關的位置。

建議增加的泊位總數為 42 個，在扣除重組泊位建議削減的 9 個，淨增加 31 個錶位。地區內泊位總數增加至 64 個，在不計算香港體育館外的泊位數目，尖沙咀地區內可增加 94% 停泊空間。旅遊巴士車數與泊位的比例，以平均 150 架車數為基準計算，由 4.5:1 改善至 2.34:1。本會認為，這將有助改善旅遊巴士非必要行駛導致車流做成的擠塞，也能讓司機、車輛較容易覓得泊車位歇息，並能在合理時間抵達接載遊客，繼續愉快的旅程。

<sup>29</sup> 現時香港有兩款這類的巴士型號，分別是 Toyota Coaster – XZB59R；Mitsubishi Rosa – BE63DJ，BE64DJ。車身長度分別為 7725mm，7730mm。皇冠車行有限公司；環宇汽車有限公司；  
根據運輸署在 2010 年 12 月 16 日予以任國棟先生的回信，提供了兩款在香港的「小巴」性能資料，當中列出這兩款登記類別為巴士的車款，其最小轉向直徑為 16.5m；至於大型巴士，總長度可達 12m，最小轉向《道路交通(車輛構造及保養)規例 (香港法例第 374A 章)第 12 條規定，最小轉向直徑不得超過 26 米。因此我們認為只適合予「小巴」駛入

遊客需要前往的旅遊設施：



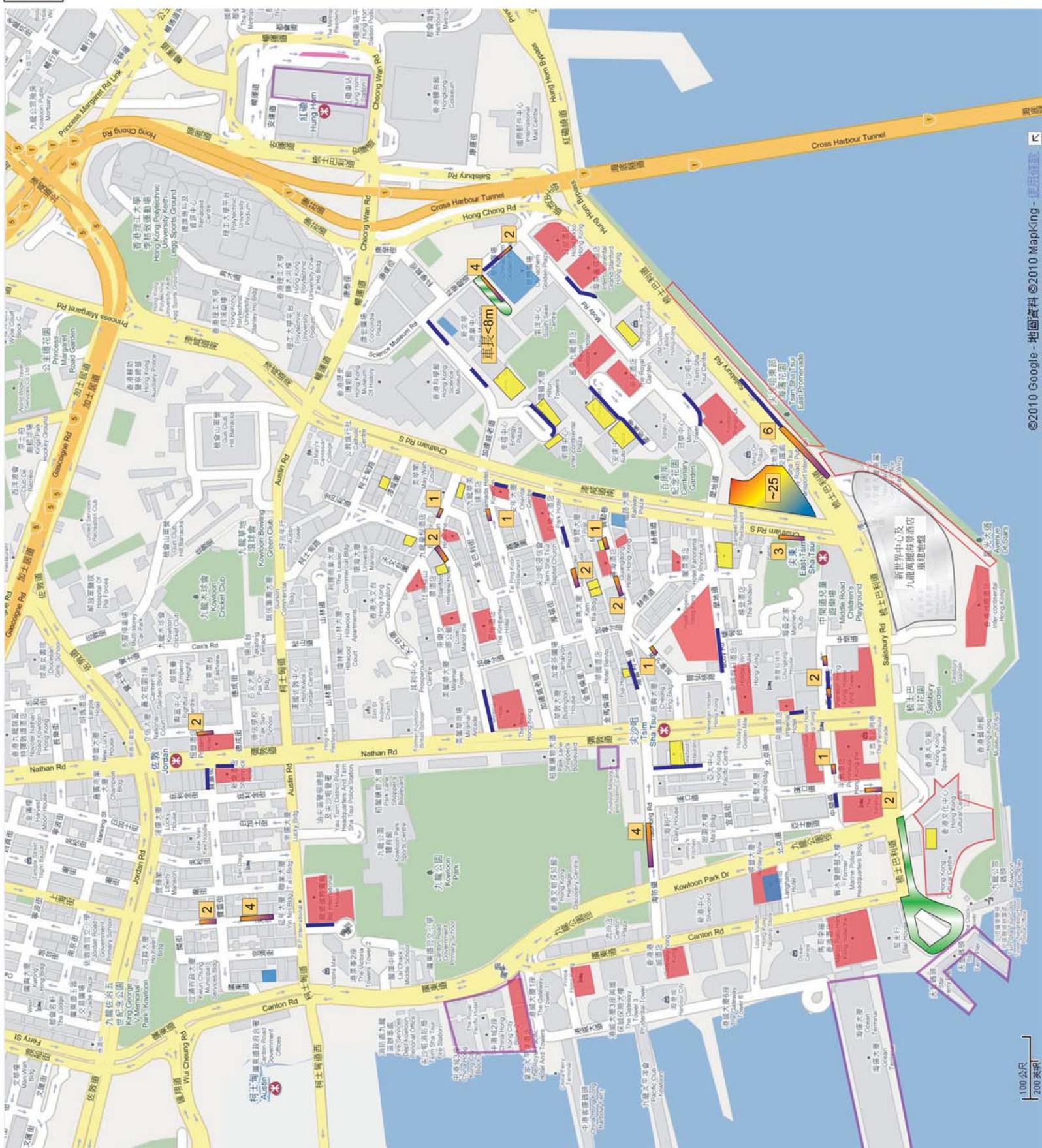
建議新增的泊位



- 大約位置
- 1 上海街近寶靈街交界
  - 2 上海街近柯士甸道
  - 3 德輔道中酒店之前
  - 4 海防道, 介乎九龍公園徑(橋底)至漢口道
  - 5 漢口道, The Salisbury
  - 6 中間道, 半島酒店
  - 7 中間道, 喜來登酒店
  - 8 梳士巴利道, 永安廣場對面
  - 9 金巴利道51-53號
  - 10 天文台道14號
  - 11 加連威老道近嘉蘭閣閣樓出口
  - 12 金馬倫道38號對出
  - 13 寶勒巷10號及22號
  - 14 加拿芬道8號
  - 15 漆咸道南附屬山側
  - 16 科學館道16號
  - 17 華懋尖東廣場 — 4個總數
- (藍圈圖例標記範圍為8m以下巴士位)

總數 42

- 建議將「尖東(麼地道)」巴士總站改為旅遊巴士停車場
- 預算可停泊約25輛旅遊巴士
- 建議重新規劃的禁區安排
- 要求取消的旅遊巴士禁區路段
- 建議開放予旅遊巴士駛入道路/範圍 (相對現時禁止駛入的道路/範圍)



# 建議取消或修訂尖沙咀地區旅遊車需作 上落客的禁區

首先，我們明白如果單純取消禁區，雖然可以解除旅遊巴士司機因在禁區上落客而被檢控的問題，但同時又引發出非法停車，阻礙旅遊巴士上落客和其他影響道路的問題；但如果將該些路段位置劃出泊位，又會導致巴士佔用路面空間，入境旅遊淡季時可能造成浪費。

根據本會成員的經驗，以及經查詢過業界的意見（尤其是司機和導遊），他們已表示非常自律，會盡快安排遊客上車，但一定要全數遊客上車才駛離。因此對禁區的管理作出調整，是必須。

如警方同意修改執法方式，或通過修訂法例予以旅遊巴士不多於 10 分鐘等客時間，我們同意可將前頁的地圖所顯示的禁區重組成為「巴士上落客除外」的條件式禁區的道路管制方式。以避免前段提及因取消禁區而衍生的交通管理問題。

本會同意擔當溝通橋樑角色，或聯同其他機構、組織合作，聯同遊業界協助政府處理此事。但如果特區政府方面認為難以處理，我們則會要求取消禁區，避免制造無謂的「抄牌陷阱」，影響旅遊業發展之餘，更影響司機生計。

除取消或修訂尖沙咀地區內旅遊設施所在路段的禁區外，我們還提出以下開放路段的建議：

- 開放紅磡火車站近國際都會一段現時給予旅遊巴士上落客的位置，取消現時「停車等候會被檢控而不會作出警告」的路牌、路面標記和執法方式。旅遊車必須在該處等候遊客從火車站出來，因為多數遊客會攜帶著行李。



如果還需要遊客等待旅遊巴士駛至，絕對是影響接待遊客服務質素，構成遊客對香港的負面印象。我們建議，這段路可參照修訂禁區建議的做法，讓旅遊巴士有約 10 分鐘等候時間，使之能全數遊客上車才駛離，維持服務質素。

- 開放科學館廣場予長度 8m 以下的巴士駛入，給予現時長度僅 7.8m 的 30 座<sup>30</sup>以下的「小巴」駛入，予這類「小巴」掉頭，改變在科學館道的行車方向，駛往康莊道、麼地道西行，無需繞道加連威老道、科學館道北行至暢運道，減少這些路段的負荷。



<sup>30</sup> 現時香港有兩款這類的巴士型號，分別是 Toyota Coaster – XZB59R；Mitsubishi Rosa – BE63DJ，BE64DJ。車身長度分別為 7725mm，7730mm。皇冠車行有限公司；環宇汽車有限公司

- 開放尖沙咀碼頭部份行空間，包括靠近文化中心左線，及近星光行的一條巴士總站車坑。原因包括天星小輪是團體遊客經常使用的交通工具，甚至是行程安排之一。如果遊客登



岸或前往碼頭乘船是需要步行一段路程，同樣影響服務質和遊客對香港旅遊服務構成壞印象；

另一個原因是文化中心內的粵式食肆「映月樓」是有接待遊客用膳的場所。根據目前規劃，進入天星碼頭的街道是非專利巴士禁止駛入，旅遊巴士只能在文化中心對出的梳士巴利道停車進行上落客，但駛離時需要極短時間內切線三條行車線以駛進九龍公園徑，其實構成很大的交通安全風險。如能夠同時開放文化中心的上下客區，可讓遊客短距離步行便可登上巴士 / 落車。而文化中心上下客區的出路只能駛進碼頭一帶。

# 觀光巴士在尖沙咀區的角色

在非繁忙時間，我們建議讓定點定班的觀光巴士於平日(星期一至六)非繁忙時間(如早上九時後至下午三時半時)駛入尖沙咀碼頭上落客，以方便要求較高要求的遊客，位置可考慮在現時的九巴 5A 總站，每半小時一班，以三個月為試驗期，如未有做成嚴重的阻塞可長期實行，每年檢討。在下午四時及以後的繁忙時間以及星期日與公眾假期，可考慮將觀光巴士車站設於廣東道 1881 Heritage 外。

## 觀光巴士的背景

早在 1997 年 7 月 1 日，因應香港回歸中國，當時的香港旅遊協會曾經邀請九巴開辦 100D 路線，行經港九兩岸的熱點，當時以尖沙咀碼頭為起點，途經西隧、中環、灣仔、銅鑼灣，再經紅磡海底隧道回尖沙咀，全程約 14 公里。當時使用 5 台貼上特別車身廣告的雙層冷氣巴士行走。除單程票外，更設有 1 日票及 3 日票選擇，深受市民及遊客歡迎，而此服務維持了 100 天就因應原定安排結束。

2001 年 12 月，香港旅遊發展局再次邀請九巴開辦 T1 九龍觀光巴士線，而路線也是由尖沙咀碼頭出發，經彌敦道穿過佐敦，旺角，太子，再向黃大仙，鑽石山，九龍城，紅磡回尖沙咀，全長 22.5 公里。除單程票外，更設有 1 日票。當時採用的車輛，為 35 座單層巴士。但由於路線過長，加上配套不完善，結果只經營了半年時間，於 2002 年 6 月初停辦。

尖沙咀區再次出現定點定班的觀光巴士，要直至 2008 年 12 月，英國觀光巴士公司 Bigbus 登陸香港，在九龍及港島各開一線(現時港島更發展至兩線)，並以雙層開蓬巴士營運。此類服務，在外國相當普遍，特別是”自由行”旅客持續增長，而香港 BIGBUS 服務更結合了兩大香港標誌-天星小輪及山頂纜車，所有持票的

乘客均可免費乘坐天星小輪尖沙咀-中環航線及山頂纜車。此類服務，為“自由行”形式的遊客帶不少方便。

## 營運牌照及配套

100D 及 T1 路線由九巴以專利巴士經營，而現時 Bigbus 受法例及牌照所限，要以非專利巴士“遊覽服務 (A01)”形式經營，而營運商未可如一般專利巴士在街道上設立站牌及資訊板，不可在車上收取車資而要在路邊售票，另外不能進入部分公共交通交匯處，就以 Bigbus 的九龍線為例，當遊客乘坐天星小輪由中環抵達尖沙咀碼頭後，並未能即時登上觀光巴士，而要花十五分鐘前往尖東近永安中心才可登車，或沿廣東道行近 5 分鐘，在北京道一號外上車。而文化中心

至尖沙咀碼頭巴士總站的一段梳士巴利道西行方向更是非專利巴士禁區。

對於訪港遊客來說，下船後還要走近 700 米或幾個街口才能轉車，實在是不便，而如前文提及，基於牌照所限，現時未能在路上設立站牌提供資訊，加上梳士巴利道除了尖沙咀碼頭近星光行的地面過路處，其他過路設施，均為地底隧道，直至永安中心才有在地面的行人天橋。這使遊客容易迷路，影響旅程時間及心情，使旅遊質素下降。

再回看觀光巴士的行車服務時間，主要都是在早上繁忙時間以後(10:00 以後)及傍晚繁忙時間前(18:00)，並每隔 30-45 分鐘才一班車，對於路面交通影響輕微，如果此類觀光巴士服務可如昔日九巴 100D 及 T1 進入尖沙咀碼頭範圍，對遊客將更為方便，更有利旅遊業發展。

這類定點定班的觀光巴士對發展自由行旅遊市場尤其重要，如果能做好配套，定能有助發展旅遊。在英國倫敦市，Bigbus 於 2007 年獲得 “Visit London” 年度選舉的三個獎項以及最佳旅遊體驗提名。

近兩年半島酒店與天星小輪合作在 11 月至 3 月的傍晚提供古典開蓬巴士連天星維港遊服務，而運輸署都有特別批准該班車進入尖沙咀碼頭巴士總站上落客而未有做成阻塞。

## 針對觀光巴士的建議

在發展旅遊業以及不干擾市民日常生活及附近交通狀況的前題下，我們建議開放尖沙咀碼頭巴士總站予定點定班觀光巴士，於平日星期一至六 10:00-15:30 進入並上落客，並以每 30-45 分鐘一班為限，善用非繁忙時間尖沙咀碼頭巴士總站的空間，而在其他時間則可改停於廣東道 1881 Heritage / 星光行之間的上落客區。另外，為提供一個更安全及舒適的空間以及避免阻塞路面，可考慮將尖東麼地道巴士總站其中一個泊位作為此類觀光巴士的停車場。

另一方面，運輸署應重新檢討對這類定點定班的觀光巴士服務的政策及法例，以協助旅遊業界發展，如容許他們設置站牌，容許在車上售票，提供更多便利。

與此同時，在歐洲開始普遍的一種稱為「HOP-ON, HOP-OFF」的旅遊巴士服務。這種服務模式是旅遊巴士公司訂定一些旅遊路線服務，遊客購票後當天任意乘坐。香港亦已經出現這類巴士服務，有關的營辦商更聯同天星小輪合作<sup>31</sup>，形成港島 / 九龍聯線的行程。可是現有的服務情況，不論遊客是否打算遊覽尖沙咀海旁、星光大道，都必需由尖沙咀碼頭步行至尖東才能乘車。

如重新開放「尖沙咀碼頭巴士總站」給非專利巴士駛入及上落客，相信不單有助一般的遊客接待服務，更會有助這種漸趨普遍的旅遊巴士服務。

---

<sup>31</sup> 有關的營辦商的路線情況，可聯絡 The BIG BUS Company, Hong Kong。至於所謂「固定路線」問題，根據本會了解，多數旅行社的觀光路線，都參照旅發局建議的行程，每日相同的進行。

# 對於保留「尖沙咀碼頭巴士總站」 而影響到「露天廣場」計劃而衍生的公 共空間問題的解決建議

特區政府計劃的露天廣場，的確能衍生新的公共空間。爭取保留「尖沙咀碼頭巴士總站」表面看來是失去了擴充公共空間的機會。但事實上，文化中心露天廣場除了發揮了行人通道的作用之外，根本還未有真正發揮「公共空間」的功能。就連市民在那兒的坐姿稍差也遭到保安員勸喻。

至於特區政府計劃的露天廣場衍生新的公共空間，因本會提出保留巴士總站而受到影響，我們同意是有責任向公眾展示一些可行建議，或最低限度提出一些新概念。以下是我們對應公共空間方面提出的建議：

1. 參考 1980 年代中環卜公碼頭上蓋，  
提議開放天星碼頭上蓋用作公共  
空間，預計可因而產生約 200 平方  
米的空間，予遊客及市民欣賞維港  
及作休憩用途。



但這項建議純粹概念構思，還得對碼頭的建築結構、安全設施，開放安排、管理等各項問題作出研究。

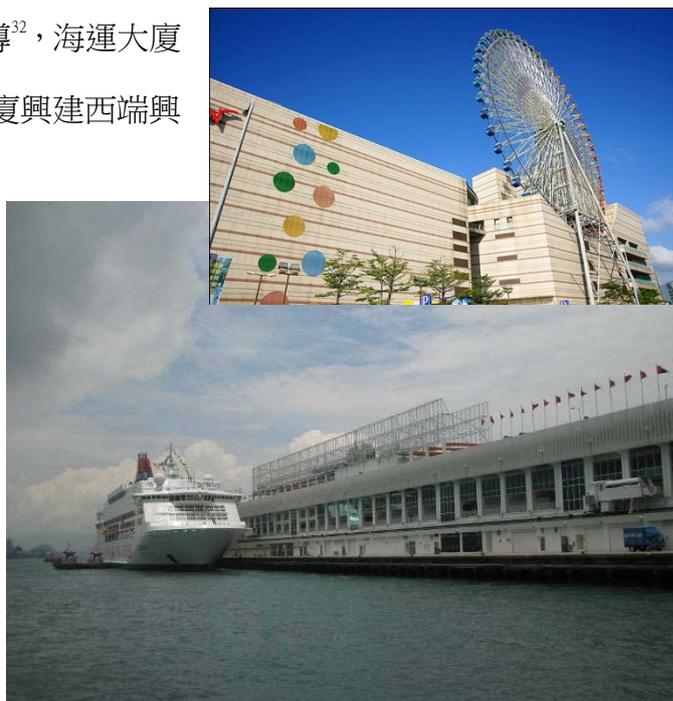
我們樂意與政府有關部門、法定機構等共同溝通，探討這項建議的可能性。

2. 根據在 2002 年 1 月多份本地報章報導<sup>32</sup>，海運大廈業權人「九龍倉集團」計劃在海運大廈興建西端興建約 100m 高的摩天輪。可是直至本報告書印刷之前，仍未能查悉摩天輪計劃仍未落實 / 擱置的消息。

我們認為，特區政府應該與九龍倉集團加快商討這項計劃。一方面提供一個全新概念的優閒設給予市民享用，而且參考外國經驗，摩天輪對發展旅遊業的效果可謂是絕對成

功，因為都能增加遊客到訪的吸引力。例如台北的美麗華等等。

但這項建議必須在保留「尖沙咀碼頭巴士總站」的配合下盡行。因為只有保留巴士總站和現有的巴士等公共交通服務，才有足夠的運載力 (Capability) 和候車空間去接載和疏導因為摩天輪而增加的人流。



<sup>32</sup> 2002 年 1 月 26 日《蘋果日報》，標題「世界第三大 維港景色任飽覽 海運大廈擬建架空摩天輪」

3. 對於興建露天廣場，其實我們並不是完全反對，問題關鍵在於選址和建造方式。但以拆卸一個具相當歷史價值、而且仍有數以萬計市民和旅客使用的公共交通交匯處來進行建造，這是我們不能接受之原因。

再者，政府計劃的「尖沙咀露天廣場」可謂毫無實質作用。實在看不出有任何理由認同政府的計劃。

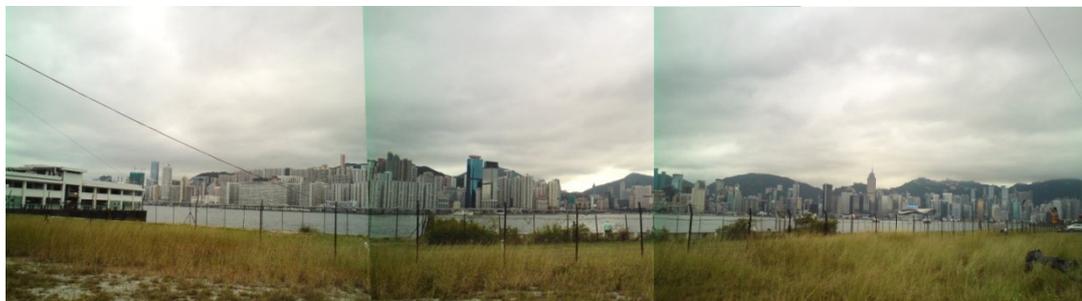
但既然係選址問題，我們也就提出建議，將露天廣場計劃移師至於現時紅磡



紅磡道天星碼頭旁一幅空地改置為露天廣場。

為黃埔花園、海逸豪園一帶提供一個較大規模的休憩空間，並藉著土地位置的臨海優勢，為市民提供使用海濱和為遊客提供欣賞維港的地方。

這項建議還能為市民欣賞在維港舉行節慶活動時作出分流，減低尖沙咀海濱的擁擠。我們已經作實地了解，發現該處欣賞維港舉行的煙花匯演是非常好的位置，絕對不比尖沙咀海濱失色。



對於這項建議，尚有以下多項分析：

- 黃埔花園、海逸豪園現只有一個面積約 3 公頃的「和黃公園」。除此以外，一帶的休憩空間就只有屋苑內的平台花園；
- 如果項目規劃做得完善，並有足夠的宣傳推廣，預計將有助增加紅磡海濱、黃埔花園一帶的人流，有助推動該區的消費，尤其是餐飲業的收益；
- 也因著預期能增加人流的良好願望，相信將有助紅磡碼頭的渡輪業務經營。
- 現時在城市規劃委員會對於該處的土地劃為「綜合發展區」。如要將「露天廣場」計劃移師至該處進行，需要向城規會申請更改土地用途，若成功可落實這項計劃。據本會了解已有議員及居民組織進行有關行動，特區政府應該對於香港社會使用海濱的期望，在紅磡海濱能作出市民期望的回應。

本會認為，旅遊事務署為計劃中的「尖沙咀露天廣場設計比賽」，可將參賽作品的概念，套用於這項建議，以使比賽的參賽者的作品，能有機會與市民、遊客一同分享。

4. 至於政府方面提及過計劃中的「露天廣場」可作為農曆新年花車巡遊起點的想法，我們認為可以繼續沿用今年（2010 年）的花車巡遊安排在文化中心露天廣場作為起點。這是因為不論坊間、或是特區政府當局都得悉該次花車巡遊的安排得到很多讚譽。

而且這次的花車巡遊證明，「尖沙咀碼頭巴士總站」並不會對花車巡遊構成任何影響。

# 綠色海路更好

## 善用渡輪更環保

根據我們於 2009 年 6 月在尖沙咀碼頭，中環碼頭及灣仔碼頭進行的天星小輪客量調查，兩條尖沙咀航線，每小時有 3500-6500 人次使用尖沙咀至中環及尖沙咀至灣仔航線。而天星尖沙咀航線每小時的班次可高達 32 班，每艘船可載客達 552 人，最高載客量可達 17664 人次，也即是說，現時仍有超過 60% 的載客量未曾使用，就以當中一條航線計，就有 5582 人次載客量未被應用，也等如約 46 台雙層隧道巴士的載客量。要解決隧道擠塞問題，特別是紅磡隧道，其中一個策略就是要減少路面車輛數目。只要做好碼頭的接駁交通，市民就可以多使用渡輪這種現成而未飽和的公共交通工具過海，減少依賴隧道巴士及港鐵過海，舒緩繁忙時間中環灣仔的道路擠塞及港鐵荃灣線的擠迫。

同一時間，天星的紅磡航線的載客量一直處於低水平，根據天星小輪發言人表示，每年虧蝕 200 萬，歸根究底，就是因為碼頭於 1991 年由紅磡火車站旁被搬至現址的黃埔花園，大批鐵路轉乘渡輪的乘客流失到隧道巴士，也增加紅隧的負荷。就以於 1991 年開辦由紅隧口開往灣仔、中環的 301 隧巴計，每小時就為紅隧帶來額外的 12 至 20 巴士車次(平均 3-5 分鐘一班車)。而這些乘客，不少就是原本鐵路轉乘渡輪過海受影響的一群。這也證明了，附近交通配套將大大影響市民使用渡輪過海的意欲。

尖沙咀碼頭方面，我們建議保留現有的巴士總站設施，並可考慮在不影響現有碼頭結構的前題下開放碼頭上蓋作為公共空間，而為配合無障礙公共交通，我們建議可在碼頭外圍兩端位置加設升降機設施接駁碼頭一樓，以方便所有使用者(包括輪椅使用者)均可享用天星小輪上層客艙。

同一時間，基於雙層巴士是香港特色之一，而尖沙咀碼頭更是雙層巴士發源地，實在是香港觀光特色之一。依據我們的實地觀察，不但有散客使用，每天更有少旅行團客二三十人一同登車，為的是霸佔上層有利位置觀光，可見天星小輪及雙層巴士對遊客的吸引力。

至於現時的尖東麼地道巴士總站，遠離尖沙咀碼頭，不便市民轉船，地理上不適宜作專利巴士總站，但鄰近星光大道及尖沙咀東等旅遊景點，我們建議將之改為旅遊巴停泊處。

## 總結

本章的分析已清楚闡述，政府計劃中的「尖沙咀露天廣場」根本無助香港的入境旅遊業發展，以拆卸巴士總站作為規劃，影響到香港市民的交通權益，實屬不智，而且違反聯合國世界旅遊組織，根據聯合國可持續發展憲章所制訂的可持續旅遊憲章 (Charter for sustainable tourism)，這反映特區政府當局從構想項目開始根本沒有認真的進行研究和評估。

再者，現有的「尖沙咀碼頭巴士總站」不單不會妨礙旅遊業發展，巴士與天星小輪配合的公共交通連接，更是不斷默默地為旅遊業作出貢獻。因此，根本無需要對巴士總站作出改動，就能繼續支持旅遊業的長遠發展。再者，「人生五十個必到景點」的天星小輪，如沒有了陸上的巴士作出配合，極有可能因此而衰落，失去了對遊客的吸引力，也就更能證明，拆卸巴士總站根本就是破壞香港的旅遊業。

尖沙咀作為傳統遊客區，特區政府要在這個地區進行涉及旅遊業的項目發展，實在無可厚非。但尖沙咀的旅遊交通規劃情況，絕對可以用「不知所謂」、「一塌糊塗」來形容 — 缺乏旅遊巴士泊位、酒店門口路段是上落客禁區……。政府要在尖沙咀進行旅遊規劃，當務之急該是先行處理這方面的問題，而不是浪費無謂時間去進行一些不能確定成效的項目。

修葺簷篷及增設展示板，既能避免巴士站受到損害，亦能讓遊客更深入認識本地歷史，增加他們到訪的誘因。如果能讓觀光巴士在站內接載遊客，方便旅客並提升旅遊質素。

將「尖東(麼地道)」巴士總站改作旅遊巴士停車場，既能解決因為保留「尖沙咀露天廣場」所衍生的問題，同時能改善尖沙咀地區內旅遊巴士泊位不足的問題；並藉此機會重新規劃整個尖沙咀的旅遊交通規劃，才是真正的「幫助旅遊業發展」。

至於「露天廣場」可能引發的效益，本章也已經提出另外可行方案，包括開放天星碼頭上蓋，容許興建摩天輪，將露天廣場計劃轉移至紅磡海濱進行，都能使「旅遊效益」變得實在。因此，我們也希望，特區政府能夠考慮這些建議，並盡快落實這些建議，讓市民、遊客能繼續在尖沙咀碼頭乘搭巴士、天星小輪，更能使他們在巴士總站咫尺之間可以有更多新體驗；同時將欣賞維多利亞港的範圍得以拓展，以使香港市民得益，讓計劃行程中的遊客有更多理由選擇來訪我們的家——香港。

# 城市規劃、公共空間與露天廣場

## 引言

建立公共空間 (public space)予市民聚集並不是一種新的設想，它已經歷了幾個世紀。在古希臘羅馬時期的雅典、羅馬以及文藝復興時期的威尼斯，都可以找到大大小小的類似的公共空間。二十世紀以後，因為城市規劃被當時流行的功能主義 (Functionalism)所主導，街道的功能被單單看作為車行交通、運輸及停車所用，戶外空間漸漸充斥著廢氣、嘈音和危險，交通意外的數字也不斷上升，其中導致孩童受傷甚至死亡的數字更令人痛心 (Appleyard, 1981)<sup>33</sup>。世界各地的城市規劃者在看到這種情況之後，開始反思將行人與車輛分隔，讓車輛得到道路使用主權的規劃是否出現問題，怎樣才能夠創造一個行人與車輛共同擁有的空間呢？

---

<sup>33</sup> Appleyard, Donald.1981. *Livable Street: Protected Neighbourhoods*. Berkeley, CA, University of California Press

# 道路規劃

## 「人車分隔」政策 — 有些東西消失了

「香港是一個非常稠密的城市，人車分隔可解決人車爭路的情況」(Planning Department, 2006)<sup>34</sup>。在很久以前，很多地方政府都認為，頻密的交通意外的主要原因是行人和汽車的道路使用權相互混雜在一起。於是在世界各國城市建設中採取了很多措施，利用建築和規劃的手段把人行道路和車行道路分隔開來。同樣地，香港政府也大力推行這種人車分隔的策略，不斷加設防護欄、建天橋、起隧道…結果就是香港人很難直接地橫過馬路，即使你的目的地就在眼前，你也需要花十多分鐘才能到達。以尖沙咀為例，自太空館外的行人過路處被拆除後，行人唯有繞遠路，利用近巴士總站的行人過路處或走那條迂迴曲折的行人隧道過馬路。很多時候，市民被迫犯法亂過馬路，隨時引致更多或更嚴重的交通意外。這正正是政府濫用人車分隔政策的弊處。再者，上上落落的行走方式亦對行動不便者如老人家、殘疾、或攜帶行李人士帶來很大的不便，升降機可以提供的服務也不是全面的，除了會有發生故障不能使用的情況之外，操作升降機對老人和肢體殘障者也是莫大的挑戰。唯有讓道路使用者直線過馬路才是最惠及市民的方法。

人車分隔政策，源自 1930 年代功能主義 (Functionalism)廣泛應用下的城市規劃設計。當時，城市被分拆成不同的「組件」，不同的「組件」發揮其唯一的功能：大學區就只是一所大學，工廠區就只有工廠，公路是給車輛使用的，人行道是給行人從甲地到乙地用的…於是，給小朋友遊樂的街道消失了，只剩下行人路；給市民聚集的廣場消聲匿跡了，被人工設計的公園取而代之。在功能主義的影響之下，街道的社會活動大大減少，沒有人願意在車水馬龍的馬路旁邊交談，亦沒有人認為坐在路邊看車輛經過是一種休閒活動，公共的戶外活動幾乎被刪減到最低

<sup>34</sup> Planning Department. 2006. "Chapter 11: Urban Design Guidelines." Hong Kong: Planning Department. Retrieved March 23, 2010. (Also available at [http://www.pland.gov.hk/pland\\_en/tech\\_doc/hkpsg/full/ch11/ch11\\_text.htm](http://www.pland.gov.hk/pland_en/tech_doc/hkpsg/full/ch11/ch11_text.htm))

的程度，人們與外界接觸的唯一據點，就只有辦公室和購物中心 (Gehl, 1987)<sup>35</sup>。對不少香港人而言，逛商場已經是假日的「指定動作」，更成為生活不可或缺的一部分，當中的原因就是「人車分隔」政策下弄出了無數的天橋、隧道，而這些天橋和隧道往往都是通向商場或其他消費的地方。根據 Moir (2002)<sup>36</sup>的研究，天橋的兩大功能為留著行人在商場的系統中以刺激消費，及遠離污染的街道環境。用天橋連接兩座或以上的建築物，使建築物變成島嶼，令街道只留下汽車廢氣和嘈音，慢慢的蠶食街道的生命力。用回尖沙咀作例子，當太空館、YMCA、北京道外的行人過路處被取消後，還有多少人願意留在梳士巴利道或九龍公園徑的行人路上進行活動？

在 2002 年，還在擔任規劃地政局局長的曾俊華曾經說過：「基本的原則是「行人優先」，在進行規劃時，我們必須以行人的角度及需要為出發點」 (Development Bureau, 2002)<sup>37</sup>。可是政府一直以來的所謂行人優先，還是套上了那七十多年前的功能主義，將人與車完全分隔便以為是提供「舒適的行人環境」。回過頭來看尖沙咀露天廣場計劃，充滿濃厚的功能主義色彩：行人與車輛完全分開，因為廣場是給行人的；廣場的功能是休閒，交通運輸的功能必須放到廣場以外；放一卡火車卡在廣場上，發揮其「保留歷史」的功能。事實上，將行人與車輛分隔，就只是會讓汽車駛得更快，對道路使用者構成的危險更大。外國在大半世紀前已經發現的事情，今天的香港政府卻依然用人車分隔作為規劃原則，實在令人遺憾。功能主義只是一種完全以生理性、物質性為導向的規劃思想，沒有心理和社會層面的考慮(例如以隧道代替行人過路處來實現人車分隔，但忽略了行人的方便性、行動不便者和街道景觀的問題)，減低了城市的活力而導致城市的「死亡」 (Jacobs,

---

<sup>35</sup> Gehl, Jan. 1987. *Life Between Buildings*. New York: Van Nostrand Reinhold Company Inc.

<sup>36</sup> Moir, Nicola. 2002. *The commercialisation of open space and street life in Central District*. Hong Kong: Civic Exchange.

<sup>37</sup> Development Bureau. 2002. "Speech on planning for pedestrians." Hong Kong: Development Bureau. Retrieved March 23, 2010. (Also available at [http://www.devb.gov.hk/en/publications\\_and\\_press\\_releases/press/index\\_id\\_1775.html](http://www.devb.gov.hk/en/publications_and_press_releases/press/index_id_1775.html))

1961)<sup>38</sup>。直到 1950 及 60 年代，城市設計者陸續提倡生活性街道 (livable street)，將以汽車為主控的市中心轉回為人車共用的系統，確立新的街道生活模式。

## 人車共融 — 汽車與行人分享空間

一些城市設計大師例如 Donald Appleyard (1981), Jan Geh (1987)所提出的生活性街道設計，大體的措施是加闊行人道、減低汽車在城內的車速、加設單車徑、拆掉護欄改以花槽代替…生活性街道不是將行人與汽車完全分隔，反而是將汽車融入我們的街道上，讓雙方都能取得路面的平衡。被視為共享空間之父的荷蘭工程師 Ben Hamilton-Baillie 提出「分享空間」(shared space)的概念，總括地闡述這種「人車共融」的精神 (圖 1)。他說：「為了使街道和公共空間發揮更多的用途，減低車輛的車速是非常重要的措施」(Hamilton-Baillie, 2008:133)<sup>39</sup>。他在研究報告中舉出了不少了的例子，包括荷蘭城市拉維普蘭(Laweiplein)，英國城市紐卡素(Newcastle-upon-Tyne)，倫敦的柯芬園 (CoventGarden)等，証明了人車分隔只會帶來交通繁忙、擠塞和意外。為行人帶來不便之餘，更令城市變得不具吸引力。相反只要除去了交通燈和多餘的路牌，駕駛者和行人共用一個空間，自然會減慢車速，令交通變得靈活和充滿彈性，交通意外受傷個案亦隨之大減 (圖 2a-b)。



圖表 7. 「分享空間」(shared space)概念 (圖源：Urban Design International, Vol.

<sup>38</sup> Jane Jacobs. 1961. *The Death and Life of Great American Cities: The Failure of Modern Town Planning*. London: Penguin Books.

<sup>39</sup> Hamilton-Baillie, Ben. 2008. "Towards shared space." *Urban Design International* Vol. 13: 130-138



圖表 8 圖 2a-b：拉維普蘭(Laweiplein)舊貌(左)及新貌(右) (圖源：*Urban Design International*, Vol. 13:135-136)

## 巴士、行人與總站

回到香港，尖沙咀碼頭巴士總站可以說是人車共融概念的代表之一。在這裡，甚少聽聞發生交通意外，即使偶有碰撞亦不嚴重。在巴士總站內，行人與車輛的使用權利是一樣的，沒有死板的交通指揮燈，亦沒有迂迴曲折的行人專道，這裡有的是行人與車輛互相尊重：每一位巴士和汽車司機都是小心翼翼的駕駛，縱使巴士總站內行人縱橫交錯，司機也能安全入站和駛離總站；行人在巴士總站內亦懂得讓車先行，並在安全的情況下橫過馬路。事實上，特區政府也不是沒有實行過「人車共融」的政策，悠閒式街道（前稱混合模式使用街道）以不同顏色的磚塊鋪砌路面，以提醒駕車人士減速以方便行人來往（例子有時代廣場對出的一段路）。這種「亂中有序」的模式，比起強硬地將行人與車輛分開，不但不會增加道路的危險性，充滿彈性的交通模式是世界上先進城市都在不斷追求的。而且，將巴士總站配置於九龍的尖端，更名為該地注入了活力、朝氣與生命。這一點將在下面的公共空間段落內詳述。

# 露天廣場與公共空間

根據旅遊事務署的網頁公佈和各項文件，都明確表示「發展露天廣場的主要目的是為本地居民和遊客提供一個新的公共空間，藉此加強天星碼頭一帶景點的連繫，令該區更添活力」。由於城市居民對社會生活的要求不斷提昇，公眾愈來愈喜歡通過街頭上表達他們的觀點，提出他們的主張，從事不同的活動或進行多元化的社交，在現代城市中公共空間的規劃便變得極為重要。然而，自 2008 年港灣豪庭和時代廣場的公共空間爭議事件以後，香港市民開始關注到私營機構與公共空間的關係。雖然「露天廣場計劃」並未確定廣場的管理模式，但在此我們必須先了解由私營機構營運的「公共空間」的情況，才能判斷「露天廣場」的必要性。以下將就三個方面作出探討：一) 公共空間的定義及理論架構；二) 香港政府的公共空間政策；三) 巴士總站作為公共空間的條件

## 公共空間的定義

公共空間，就是能夠容納公共生活的空間，例如街巷、廣場、公園等，可稱為第一層次公共空間；相對的，商場、購物中心，車站、運動場、咖啡店、電影院、戲院等雖然也有社交活動和陌生人的交流，但只屬於第二層次的消費性功能空間，當中的差別便是達成「公共」的條件。美國學者 Marshall Berman (1988)<sup>40</sup>在研究社會與經濟現代化時特別提到公共空間的重要性。他認為，城市是屬於每一位市民的，寬闊的新型的公共空間對普通市民來講是最可親近的地方。公眾可以不受限制地在公共空間自由活動，令人們的社交面變得更寬。義大利波羅尼亞大學教授 Chiara Sebastiani (1997)<sup>41</sup>亦有相同的觀點：「這裏公共空間被解讀為為公共生活設計的『開放』空間，『開放』是指『向每個人開放』和『非封閉』的空間…它意為不須跨越障礙就可抵達的空間」。簡單點說，公共空間便是「向每個人開放」和「公眾可以不受限制地在公共空間自由活動」的地方。

<sup>40</sup> Berman, Marshall. 1988. *All that is solid melts into air*. Toronto: Penguin Books.

<sup>41</sup> Sebastiani, Chiara. 1997. "Spazio e sfera pubblica: la politica nella città." *Rassegna Italiana di Sociologia* Vol. 38(2): 223-244

# 香港政府的公共空間政策

按建築物(規劃)規例，倘若發展商把面向街道的地面面積作為擴闊街道或撥作公共用途(Dedication for Public Use)，便可獲額外樓面面積補償，數目為撥出面積的五倍，最高補償為容許地積比之兩成。以時代廣場為例，地積比率本應是十五倍，在其答應透過撥出若干地面作休憩用地後，最高的地積比便達十八倍。而補償以外，這些撥作公共用途的空間的設計、設施、管理權也一併交給發展商，這便是香港政府長久以來「私人發展公眾休憩空間」(Public Open Space in Private Developments, POSPD)的概念。(註：政府用的字眼是休憩空間而非公共空間，在這裡也可以看出政府對「公共」的概念並不完整)

美國丹佛大學城市設計教授 Jeremy Németh's (2009)曾經對這種「私人管理公共空間」的模式作出深入研究，得出的結論是原有的公共空間長期在「管理主義」下淪為私人領地，「管理主義」的行政手段使市民失掉了自由活動空間。那些行政手段包括：

- 一. 運用管理權力過濾使用者；
- 二. 減少公共設施例如長椅、燈光；
- 三. 不合理的開放時間；
- 四. 嚴密的人手或機械監控，如保安或閉路電視；
- 五. 利用商業如咖啡廳、露天茶座等，只開放予付費人士；
- 六. 將空間設計成不方便公眾使用。

儘管 Jeremy Németh 研究的是紐約的狀況，但他指出的問題在香港卻也隨處可見。例如發展局局長林鄭月娥在回應相關問題時曾說：「契約規定在私人發展項目內提供的公眾設施須供公眾使用，但業主有權自行決定是否容許個別團體或人士在

業主擁有的私人土地上進行某些活動或行為」(IS Department, 2008)<sup>42</sup>；《南華早報》引述官員說：「沒有硬性規定發展商需要提供座位及綠化地帶」(SCMP, 2008)<sup>43</sup>。這種放手不管的態度，促成了發展商「公地私用」的惡行，產生出一個又一個的「偽公共空間」— 公眾人士的一舉一動被放置在每個角落的閉路電視和隨處走動的保安人員嚴密監察，稍為偏離管理公司可接受的行為模式，便會受到保安人員干涉。除此之外，即使是在政府開放的行人專用區，或是由康文署管理的文化設施，街頭表演人士幾乎都會被警察、康文署職員或保安員騷擾、驅趕甚至被警察以不同罪名票控。據街頭表演藝人蘇春就解釋，多數是因為附近的大商場不喜歡市民聚集在他們的門前而令人流減少，憤而報警驅趕。同樣的情況不只發生在街頭表演藝人身上，流動雪糕車小販也被商店列為「不受歡迎人物」，迫使他們只能夠到人流疏落的地方擺賣。凡此種種，都說明了香港公共空間私有化問題十分嚴重，以及政府對「公共空間」的理解不足。

---

<sup>42</sup> IS Department. 2008. "LCQ3: Public facilities managed by private owners on private land." Hong Kong: IS Department. Retrieved March 23, 2010. (Also available at <http://www.info.gov.hk/gia/general/200805/07/P200805070189.htm>)

<sup>43</sup> SCMP. 2008. "The proper use of open space." South China Morning Post, March 29, pp.CITY1. (Retrieved from WiseNews on March 2, 2010.)

部份偽公共空間事件		
日期	地點	事件
2006 年 7 月	旺角行人專用區	街頭表演藝人蘇春就於旺角行人專用區表演吞火棒時，被警方票控在公眾地方造成妨擾罪名
2008 年 1 月	大角咀港灣豪庭	多年來將原本應開放予公眾的平台花園，改作屋苑的私家花園，禁止外人使用
2008 年 2 月	銅鑼灣時代廣場	將地下逾 3.2 萬平方呎公眾休憩用地出租作牟利用途；保安人員驅趕在廣場閒坐歇息或等候的遊人
2009 年 3 月	東涌東薈城	將地契要求提供近 15 萬平方呎的公共空間霸作私人花園，又將公共空間出租牟利
2009 年 8 月	沙田新城市廣場	將部份公共空間霸作私家花園及牟利的露天茶座
2009 年 12 月	尖沙咀 1881Heritage	古物諮詢委員會委員趙麗娟，在主樓改建的酒店後花園拍照，被保安人員喝止
2010 年 4 月	銅鑼灣 行人專用區	警方以傳票控告街頭表演藝人蘇春就，指他表演時兩次造成嚴重阻塞

# 巴士總站作為公共空間的條件

在上面的例子中，我們難以想像將來的「露天廣場」如交給了私人發展商管理，會被「私人化」到哪個程度。除了對「偽公共空間」的顧慮外，我們反對將尖沙咀碼頭巴士總站變為露天廣場的另一個原因，便是巴士總站事實上已經存在作為公共空間的條件以及一直開放予大眾使用。

世界著名城市設計大師，丹麥建築師 Jan Gehl 在其巨著《戶外空間的場所行為—公共空間使用之研究》(1986)中，清楚地說明了如何透過設計的手法，讓一個平平無奇的「空間」(Space)塑造成人民凝聚的「地點」(Place)，他的理論強調了「活動是引人入勝的因素」，只要有人的出現，人群及其活動便會吸引其他人的注意，人們便會慢慢匯集在一起，從而產生另一個新的活動。因此，一個好品質的公共空間，便取決於它在哪個程度上吸引更多人使用和鼓勵個人停留在空間上。下面的圖表簡單地列出 Jan Gehl 的公共空間規劃概念，從而讓我們更清楚高品質的公共空間的特質，並且驗證尖沙咀碼頭巴士總站作為公共空間的條件。

規劃概念	解釋
聚集	建築物和街道的出入口是人們和活動聚集的地方。由於人們的活動半徑及感知範圍有限，如果要使城市街道的活動聚集而不是分散的話，各建築物與街道間的出入口空間不應該無故加大，刪減掉一些無謂的空間才是明智之舉。
整合	將不同類型、不同功能的群體，緊密而合理地配置，形成一些共同的公共空間，並且在日常的活動中彼此相遇而形成良好的社會網絡。
邀請	城市或住宅區的公共空間可以是具有邀請性和容易到達，以鼓勵人群及活動由私人領域移向公共的環境。能夠親眼目睹發生在公共空間的一切是邀請人們的元素之一。
開放	私人物業所提供的所謂的「公共空間」，淡化了其鄰近公共街道和廣場的生活。雖名為「公用」但實際上，相對地是私有和管制嚴格的意思。

首先，尖沙咀碼頭巴士總站的「聚集」功能是不容置疑的。宏觀上，將運輸（巴士、小輪）、商業（海港城、星光行）、休閒（文化中心、海旁）等不同功能的區域聚集一起，成功地達到聚集人們和活動的效果。微觀上，Jan Gehl 強調各種單元的出入口是聚集人的最佳地點，巴士總站的位置不單是巴士乘客的出入口，還是天星小輪乘客、海港城、星光行、文化中心、海旁的遊客的出入口。而因為巴士總站被安置在中心，便更能容易令人們和活動在總站附近聚集，成為真正有人使用的公共空間。

第二，在「整合」方面，除了巴士總站與小輪碼頭的交通整合外，不同類型的人都能乘坐巴士從九龍各區到達尖沙咀碼頭巴士總站，進行各式各樣活動：有來釣魚的、宣傳的、做街頭表演的、玩樂器的、拍錄影片的、悠閒地看海的…工作及居住在不同區域的人能夠使用共同的公共空間完完全全地體現了「整合」的精

神。

第三，巴士總站的邀請性同樣也是極高的。一來它作為巴士總站，交通便利，服務九龍半島大部份區域；二來從巴士站下車或候車的乘客，能夠十分容易地發現巴士總站附近的活動，這便能激發他們去看街頭表演，或到雪糕車購買甜食的動機，因為這些活動就正正在附近發生。

第四，巴士總站是完全開放的，沒有看門人阻攔，也沒有職員制止在總站附近的活動，不論是拍攝錄影，還是帶有宗教政治色彩的宣傳，各式各樣的活動都在巴士總站出現，人們也就喜歡聚集於此。

相比之下，露天廣場雖然聲稱「加強天星碼頭一帶景點的連繫」，但事實上廣場令各出入口之中增加了間隙與斷層，導致不同類型的人被分散開來，令他們互動、交流的機會大大降低。Jan Gehl 亦多次強調：「需要被聚集的是人與活動，而不是建築物」(Gehl, 1987:89)。當一個充滿人流的巴士總站被空空如也的露天廣場替代時，街頭生活將會急劇地減少，因為總站是「主動的」帶來人流，而廣場則是「被動的」。眾所皆知，行人通常不願意走太遠的路，消極被動的露天廣場如何取代現在的巴士總站吸引人流？雖然廣場的設計還沒有公佈，但依其地面面積而言，我們很難相信廣場能有很高的邀請性，令有很多在廣場範圍以外的人發現廣場的活動然而再被吸引過去。開放性的問題在上面的「公共空間私有化」中已經提及，不用再贅。

## 總結

公共空間是城市規劃中一個重要的部份，然而香港政府卻不懂得，公共空間的最重要元素不是附近的景觀如何優美，也不是佔地多少平方米，而是人與活動。只有人與活動聚集的地方，才是一個真正的公共空間，但這並不是能夠「規劃」出來的，尖沙咀碼頭巴士總站及其附近，能夠吸引那麼多的人流，可以容納不同的表演活動，是經過長年累月由市民集體創造出來的。政府如仍然抱著舊一套的功能主義思想，再加上問題多多的「公共空間私有化」，如認為能夠興建一個擁有「休憩功能」和「良好管理」的露天廣場來替代多采多姿、自由開放的巴士總站的話，那將是難以彌補的損失。

# 結語

「尖沙咀碼頭巴士總站」，不單純是一個普通的巴士總站，而是一個充滿歷史意義的地方。她見證著香港的發展，見證著香港市民的如何努力地將香港由漁村發展至國際級都會；她花了逾一個世紀，見證著香港的交通發展史。

「尖沙咀碼頭巴士總站」，至今仍然與香港市民的生活息息相關，不止是使用這裡的公共交通服務，更因為這裡有便利的海陸交通配套，她凝聚了香港人的生活、香港人的心靈。不論平日或是大型節日，這裡都見證著香港市民的喜怒哀樂。

報告書內容已經對「尖沙咀碼頭巴士總站」的保留需要作出詳細闡述，也清楚而詳細分析，保留巴士總站不單無礙旅遊業發展，更是可以協助這個行業，朝著正確的方向、健康地發展。就是讓有著崇高旅遊榮譽的天星小輪，在得到香港市民繼續使用之下，得以維持營運，致使能讓眾多因著這些榮譽而慕名的遊客，選擇到訪香港。

當然，報告書也清楚說明「露天廣場」計劃不單無助旅遊業的發展，而且更破壞市民的生活，更可說是抵觸了聯合國世界旅遊組織的「可持續旅遊憲章」。因此，我們不排除繼 2008 年將「尖沙咀碼頭巴士總站」的報告書提交聯合國教科文組織之後，再一次將「露天廣場計劃」提升至國際層面，向聯合國世界旅遊組織作出呈請申訴。

但是我們確切明白，爭取保留「尖沙咀碼頭巴士總站」還需要處理其他的問題，報告書內也作出清楚而詳細的解說。而且所提出的解決建議，是得到有關的行業的認同和支持。雖然「露天廣場」計劃是建基於旅遊業發展，但計劃並未有明確而實在的理據證明有助行業發展；反觀之下，我們所提出的建議，不單能保留「尖

沙咀碼頭巴士總站」，更能即時處理旅遊業界當前面對的實際問題。我們認為，香港特別行政區政府實再沒有理由，妄顧旅遊業的實際需要而不接納本報告書的建議。況且，報告書提出的建議，能夠更善用已建成的「尖東麼地道巴士總站」，並有助化解了好些政府的政治和行政危機。假若特區政府能接納本報告書，將出現一個四贏的局面：

- 歷史和文化得以保留和承傳
- 市民的交通權益得到維持
- 旅遊業的運作情況得到改善
- 政府在聽取民意下的施政，能爭取民心 and 保持社會和諧，而且避免了進一步的政治風險

縱然整個工作小組的成員，並非有著顯赫的學術地位，但我們是懷著一夥熱愛香港的心，將我們的知識、工作經驗、生活體驗，集合力量以彰顯民間智慧，規劃我們熱愛的香港。我們誠意希望特區政府當局能夠虛懷納諫，聆聽、閱讀我們充份誠意表達的意見，認真研究我們提出的方案，讓「尖沙咀碼頭巴士總站」得以保留下來，繼續為香港市民和眾多訪港遊客服務。

尖碼之聲 主席 陳嘉朗

聯同《爭取保留 尖沙咀碼頭巴士總站 尖沙咀交通及旅遊規劃研究》報告書 工作小組

2010年12月19日

# 尖碼之聲組織背景

由一班年青人於 2008 年 6 月組成，前身是一 facebook 群組(群組內成員已超過 5000 人)。曾舉辦過簽名運動、兩次「一人一信運動」、參與七一遊行，以及於 09 年 4 月撰寫報告並於越南河內” Forum of UNESCO : University and Heritage 2009” 中發表。舉辦活動的成員均為義工，約 10 數人，當中有學生、運輸業界從業員、關注保育人仕等。

## 尖碼之聲

# 《爭取保留 尖沙咀碼頭巴士總站 尖沙咀交通及旅遊 規劃研究》

## 報告書

# 工作小組成員名單

撰寫：

### 陳嘉朗 先生 - 尖碼之聲 主席 及 交通事務小組

陳先生為尖碼之聲主席。關注香港公共交通發展的他，更在大專時修讀運輸及物流學，並持有由香港科技學院頒發的高級文憑，以及澳洲 RMIT 大學頒發的學位。

陳並為香港運輸物流學會的特許會員(CharteredMember)，並由 2009 年開始擔任該會的運輸政策小組的委員。

### 黃冠昇 先生 - 尖碼之聲 副主席 及 城市規劃小組負責人

黃先生畢業於香港城市大學應用社會科學及應用社會學系，在學期間致力研究香港青年社會及政治生態。曾經到台灣元智大學實習，期間專注研究環境行為學，仔細地探索社區活動的先決條件，並開始關注城市規劃對社區的影響。

畢業後於香港理工大學任職研究助理，研究項目包括公共空間、街道設施、街道及城市設計等。

### 徐啟榮 先生 - 尖碼之聲 歷史及文化小組負責人

徐先生畢業於浸會大學工商管理系。現任職於資訊科技行業。一直關注舊區重建、香港城市規劃及文化保育。曾加入灣仔市集關注組，參與爭取保留灣仔太原街露天市集。

現修讀於嶺南大學文化研究碩士課程。

### 林鴻達 先生 - 尖碼之聲 旅遊研究小組負責人

林先生早年畢業於職業訓練局黃克競工業學院旅遊學系，具備近十年旅遊業界工作經驗，涉及的範疇包括票務、商務旅遊、MICE 項目策劃統籌、入境旅遊接待、旅遊車公司車隊管理。

近年已轉職於市場策劃工作，但仍然以兼職旅遊巴士司機，服務旅遊業。

### 資料搜集及整理：

劉麒潤 先生，雷謙凱 先生，鄭卓宏 先生，張志峰 先生，蔡樺 小姐，鍾曉晴 小姐

### 秘書長及內務統籌：

關偉傑 先生

### 外務統籌及聯絡：

巫堃泰 先生，徐國峰 先生，蘇瑋康 先生，何潔明 小姐

### 報告書顧問團：

九龍城區議會議員 - 任國棟 議員

協助團體組織：

社區發展動力培育

網上電視台 OurTV

網上電台 青台 Green Radio

(協助人士及團體眾多，恕未能一一盡錄。如有遺漏，謹此致歉。)

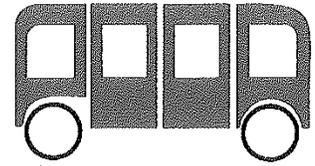
\*\*\*\*\*

# 附件

\*\*\*\*\*

# Public Omnibus Operators Association Ltd. 公共巴士同業聯會有限公司

Unit B, 7/F., Hing Wah Commercial Building, 450-454 Shanghai Street, Kowloon, Hong Kong  
九龍上海街450-454號慶華商業大廈7字樓B室  
電話:2782 0911 傳真:2782 0935 E-mail: pooo@netvigator.com Web Site: www.pooa.org



傳真：2627-1627

九龍紅磡湖光街7號  
聯成大廈鴻運閣1字樓9室  
九龍城區議員  
任國棟先生 鈞鑒：

## 關於：查詢尖沙咀區旅遊巴士泊位事宜

閣下的來函已收悉，並非常感謝閣下對本會的信任。事實上，尖沙咀區是香港旅遊熱點之一，旅遊巴士停泊位的需求十分殷切，但區內的停泊位向來都是供不應求。本會就閣下提出的問題進行認真且深入的調查，並希望藉著回函的內容能引起相關政府部門的關注，從而加以改善。現就有關提問回覆如下：

- 1) 現時本港主要經營訪港遊客接待的旅遊巴士約有 3,000 餘輛。
- 2) 遊覽尖沙咀區的旅客基本上沒有分旺淡季，而且進出區內的旅遊巴士流量眾多，故無法考究有關問題的實際數字。
- 3) 根據運輸署資料顯示，尖沙咀區內現有 33 個旅遊巴士停泊位。
- 4) 綜合會員意見，本會認為除尖沙咀區外，其他旅遊旺區也應增設旅遊巴士上落旅客區域，就像的士在禁區上落客。若以尖沙咀區為例，由於從前舊式建築的酒店門前並沒有預留寬闊及足夠之空間予現時大型豪華旅遊巴士(輔設行李箱)進入，故有關巴士均需冒著被罰款之險於禁區上落客，除對旅遊巴士公司帶來經濟損失外，最重要是恐怕對旅客的人身安全構成威脅，發生意外。
- 5) 本會建議在尖沙咀區內增設的旅遊巴士停泊位有～
  - a) 重開海防道的咪錶位；
  - b) 中間道郵政局附近增設一至兩個旅遊巴士停車位；
  - c) 於麼地道巴士總站內增設流動式旅遊巴士停車位。

- 6) 每台旅遊巴士在香港各景點約停留的時間~~
- a) 淺水灣 30 分鐘
  - b) 太平山山頂 45 分鐘
  - c) 香港仔珍寶(Sampan Ride) 30 分鐘
  - d) 赤柱市場 30-60 分鐘
  - e) 黃大仙廟 30-40 分鐘
  - f) 司徒拔道好望角 20 分鐘
  - g) 海洋公園及迪士尼公園 按客人需要
- 7) 由導遊通知旅遊巴士司機返回景點接載旅客，一般而言，10 分鐘內到達是可接受的，但由於香港人多車多，路面交通狀況難以估計，故若有 15 分鐘緩衝時間將更為理想。
- 8) 如政府願意為旅遊巴士業界在尖沙咀區提供有蓋的停車處，本會定必鼓勵及呼籲屬下會員支持政府推出停車熄匙的政策，這既可減輕旅遊巴士公司的經營成本，也可改善空氣污染；但大前提是在炎熱天氣情況下，準備接回旅客的 15-20 分鐘前必須預先開動車輛，以確保車廂溫度能讓旅客接受和舒適。

再次感謝 閣下對本行業的重視，倘若就上述回覆有任何查詢，歡迎隨時致電 2782-0911 與本會秘書處張小姐聯絡。



公共巴士同業聯會  
主席 黃良柏 謹啟  
(秘書處 代行)

二零一零年十二月十四日



**運輸署**  
Transport Department

本署檔號：(49) in VS 50/131/106 Pt 2  
來函編號：101130.2 公巴資料.doc  
電話：2829 5471  
傳真：2824 4255

郵遞及傳真 (2627 1627)

九龍 湖光街  
1-7 號 聯成大廈  
鴻運閣 1 字樓 9 室  
九龍城區議員  
任國棟先生

任議員：

查詢公共巴士類型審核資料

閣下於十一月三十日致運輸署署長的來信已收悉，現覆如下：

經諮詢及獲得豐田巴士的香港代理商 - 皇冠汽車有限公司，及三菱巴士的香港代理商 - 環宇汽車有限公司的同意，向閣下提供有關資料。巴士(車牌 LF2345)，登記型號為豐田二十八座位巴士，其類型評定編號為 457。而巴士(車牌 JN9596)，登記型號為三菱二十九座位巴士，其類型評定編號為 411C。上述兩類型評定編號巴士，其外型尺寸、軸距及轉向直徑，簡列在下表供參考:-

類型評定編號	457	411C	
外型尺寸	(長)	7725mm	7730mm
	(闊)	2025mm	2010mm
	(高)	2600mm	2740mm
軸距	4435mm	4550mm	
轉向直徑	16.5m	16.5m	

- 2 -

兩代理公司在回覆本署時均表示，如區議員對上述型號巴士需要進一步的資料，歡迎向他們查詢。兩代理公司的聯絡資料如下，謹供參考。

<u>皇冠汽車有限公司</u> 香港北角威菲路道 18 號 萬國寶通中心 22 樓 電話: (852) 2562 2226 傳真: (852) 2811 1060	<u>環宇汽車有限公司</u> 香港荃灣青山公路 380 號 森那美集團大廈 5 樓 電話: (852) 2414 0231 傳真: (852) 2413 6063
---	--

運輸署署長

(謝吉崇



代行)

二〇一〇年十二月十五日

SUSTAINABLE  
TOURISM



## CHARTER FOR SUSTAINABLE TOURISM

**W**e, the participants in the World Conference on Sustainable Tourism, meeting in Lanzarote, Canary Islands, Spain, on 27-28 April 1995,

Mindful that tourism is a worldwide phenomenon and also an important element of socioeconomic and political development in many countries, and that tourism touches the highest and deepest aspirations of all people.

Recognizing that tourism is an ambivalent phenomenon since it has the potential to contribute to socio-economic and cultural achievement and it can at the same time contribute to the depletion of the environment and the loss of local identity, it should be approached with a global methodology.

Mindful that the resources on which tourism is based are limited and that there is a growing demand for improved environmental quality.

Recognizing that tourism can afford the opportunity to travel and to get to know other cultures, and that the development of tourism can help promote closer ties and peace among peoples, creating a conscience that is respectful of the diversity of cultures and life styles.

Recalling the Universal Declaration of Human Rights, adopted by the General Assembly of the United Nations and the various United Nations declarations on tourism, the environment and the conservation of cultural heritage, including the United Nations Conference on Tourism and International Travel of 1963, as well as the international conventions that have a bearing on tourism, among them the Convention on Biodiversity, the World Heritage Convention, the Ramsar Convention, the CITES Convention, and the various regional conventions.

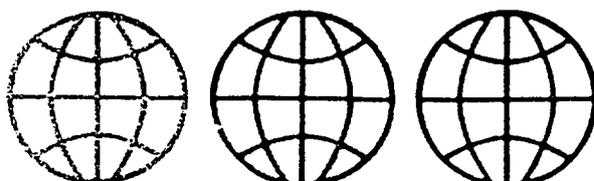
Guided by the principles set forth in the Rio Declaration on the Environment and Development and the recommendations that emanate from Agenda 21.

Recalling declarations in the matter of tourism, such as the Manila Declaration on World Tourism, the Hague Declaration and the Tourism Charter and Tourist Code, as well as the principles set out in the Declaration of the Human Rights of Future Generations.

Recognizing the objective of developing a tourism that meets economic expectations and environmental requirements and respects not only the social and physical structure of the location, but also the local population.

Mindful of the need to establish effective alliances among the principal actors in the field of tourism so as to build the hope of a tourism that is more responsible towards our common heritage.

APPEAL to the international community and in particular URGE governments, other public authorities, decisionmakers and professionals in the field of tourism, public and private associations and institutions whose activities are related to tourism and tourists themselves, to adopt the principles and objectives of the Declaration that follows:



**1.**

Tourism development shall be based on criteria of sustainability, which means that it must be ecologically bearable in the long term, economically viable, as well as ethically and socially equitable for the local communities.

Sustainable development is a guided process which envisages global management of resources so as to ensure their viability, thus enabling our natural and cultural capital to be preserved. As a powerful instrument of development, tourism can and should participate actively in the sustainable development strategy. A requirement of sound management of tourism is that the sustainability of the resources on which it depends must be guaranteed.

**2.**

The sustainable nature of tourism requires that it should integrate the natural, cultural and human environment; it must respect the fragile balances that characterise many tourist destinations, in particular many small islands and environmentally sensitive areas. Tourism should ensure an acceptable evolution as regards the influence of the activity on natural resources, biodiversity and the capacity for assimilation of any impacts and residues produced.

**3.**

Tourism must consider its effects on cultural heritage and traditional elements, activities and dynamics of each local community. Recognition of the traditional elements and activities of each local community and support for its identity, culture and interests must at all times play a central role in the formulation of tourism strategies, particularly in developing countries.

**4.**

The active contribution of tourism to sustainable development necessarily presupposes the solidarity, mutual respect, and participation of all the actors implicated in the process, especially those indigenous to the locality. Said solidarity, mutual respect and participation must be based on efficient cooperation mechanisms at all levels: local, national, regional and international.

**5.**

The conservation, protection and appreciation of the worth of our natural and cultural resources afford a privileged area for cooperation. This approach implies that all those responsible must take upon themselves a true challenge, that of cultural and professional innovation, and must also undertake a major effort to create integrated planning and management instruments. This approach must ensure that all responsible actors have instruments of cooperation and management integrated including technological innovations.

**6.**

In consultation with interested and affected parties, the preservation both of the quality of the tourist destination, and of the capacity to satisfy tourists, should be determined by local communities and should represent priority objectives in the formulation of tourism strategies and projects.

**7.**

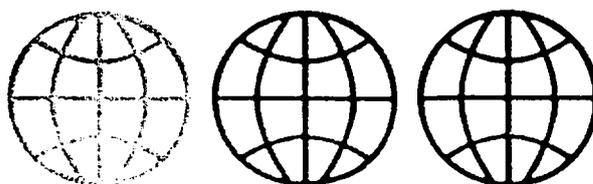
To be compatible with sustainable development, tourism must be based on the diversity of opportunities offered by its local economy. It should be fully integrated into and contribute positively to the local economic development.

**8.**

All options for tourism development must serve effectively to improve the quality of life of all people and must entail a positive effect and inter-relation as regards sociocultural identity.

**9.**

Governments and authorities shall promote actions for integrating the planning of tourism with environmental NGOs and local communities to achieve sustainable development.



**10.**

In recognition of the objective of economic and social cohesion among the peoples of the world as a fundamental principle of sustainable development, it is urgent that measures be developed to permit a more equitable distribution of the benefits and burdens of tourism. This implies a change of consumption patterns and the introduction of ecologically honest pricing. Governments and multilateral organizations are called upon to abandon subsidies that have negative effects on the environment, and they are furthermore called upon to explore the application of internationally harmonized economic instruments to ensure the sustainable use of all resources.

**11.**

Environmentally and culturally vulnerable spaces, both now and in the future, shall be given special priority in the matter of technical cooperation and financial aid for sustainable tourism development. Similarly, special treatment should be given to spaces that have been degraded by obsolete and high impact tourism models. Tourism should be spread over a greater part of the calendar year. There is also a need to explore further the usefulness of economic instruments at the regional/local levels, with a view to ensuring the sustainable use of all resources. The importance of legal instruments must be developed.

**12.**

The promotion of alternative forms of tourism that are compatible with the principles of sustainable development and the encouragement of diversification help guarantee medium- and long-term sustainability. In this respect, there is a need, for many small islands and environmentally sensitive areas in particular, to actively pursue and strengthen regional cooperation.

**13.**

Governments, authorities, and NGOs with responsibility for tourism and the environment shall promote and participate in the creation of open networks for information, research, dissemination and transfer of appropriate tourism and environmental knowledge on tourism and environmentally sustainable technologies.

**14.**

There is a need to support and promote feasibility studies, vigorously-applied, scientific field work, the implementation of tourism demonstration projects within the framework of sustainable development, the development of programmes in the field of international cooperation, and the introduction of environmental management systems.

**15.**

Authorities and associations with responsibility for tourism development, and environmental NGOs, shall draw up frameworks for sustainable tourism development and will establish programmes to support the implementation of such practices. They shall monitor achievements, report on results and exchange their experiences.

**16.**

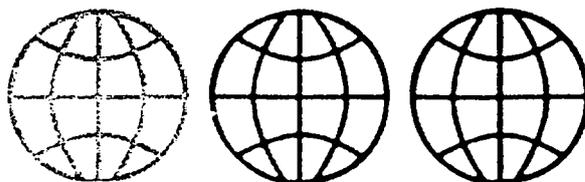
Attention should be given to the role and environmental effects of transportation in tourism, and economic instruments should be developed and implemented in order to reduce the use of non-renewable energy.

**17.**

The adoption of, adherence to, and implementation of codes of conduct conducive in the context of sustainable development by the principal actors, particularly industry members, involved in tourism are fundamental for tourism to be sustainable. Such codes constitute efficient instruments for the development of responsible tourist activities.

**18.**

All necessary measures should be implemented in order to sensitize and inform all the parties involved in the tourism industry, whether they be local, regional, national or international, about the content and the objectives of the Lanzarote Conference and, subject to the approval by all of the participants of the implementation of the measures contained in the Plan of Action.



The Sustainable Tourism Plan of Action is proposed as an Appendix to the present Declaration. The Plan of Action establishes concrete lines of action and recommends the adoption of specific measures to overcome obstacles and to promote the integration of tourism in the sustainable development strategy.

The participants and delegates of the Conference entrust the WCST Committee with the task of keeping alive the spirit and overseeing the application of both the Charter and Plan of Action, with guaranteeing the dissemination thereof, with promoting acceptance and discussion by the responsible bodies and agents, with promoting specific actions that are consistent with the declaration and also with facilitating and proposing coordination measures which will contribute to the consolidation of the objectives proposed.

