

香港公共交通發源地 - 尖沙咀碼頭公共交通交匯處

前言

三十多年前，有一群年青人上書至英女皇，反對拆毀美學及建築學上極有價值的舊尖沙咀火車站，可惜殖民地政府不理市民強烈反對，依舊拆去了火車站主體，只肯保留火車站鐘樓孤苦無依地作「見證」。

三年前，政府又一次不理市民反對拆去了中環的天星碼頭，而且行動之橫蠻，相信大家都記憶猶新。

兩段歷史，同樣是遷拆維港兩岸的交通樞紐，不同的是，一個的鐘樓保得住，一個就送去了堆填區，但同樣地，都是壞的保育例子。

今天，一百二十年來一直座落九龍最南端的尖沙咀碼頭公共交通交匯處，同樣受到遷拆的威脅 - 難道我們又要再一次失去一件公共交通「活古蹟」？

坐以待斃，不如坐言起行！



「保育是每一天的生活」

(Conservation is everyday's life)是本人與另外兩位「尖碼之聲」成員在今年四月初於越南河內出席第十二屆聯合國教科文組織-大學與古蹟論壇(12th Forum of UNESCO - University and Heritage)時，一位聯合國人員跟我們交流時說的。這次四日三夜之旅，目的是將我們就尖沙咀碼頭公共交通交匯處所做的研究報告以及近萬名市民的訴求 - 「強烈要求香港政府停止遷拆公共交通交匯處計劃」帶到國際層面。

尖沙咀碼頭公共交通交匯處位於九龍最南端，面向維多利亞港，交匯處包括了天星小輪碼頭、舊九廣鐵路尖沙咀火車站(包括現存的鐘樓)、巴士總站(連同的士站及車輛上落客區)、海運碼頭以及附近的公眾碼頭及周邊景點(如五支旗杆、「九龍皇帝」曾灶財墨寶)。

地理上，九龍與香港島被維多利亞港分隔著，而在未有海底隧道及地鐵之前，市民均要乘搭渡輪過海，而直至今日，天星小輪仍然佔整個過海交通市場約5%，按運輸署的數字，2007年每天仍有超過70000人次使用天星小輪，而大部份乘客均為尖沙咀航線的乘客，尖沙咀碼頭一百二十年來均發揮著過海交通樞紐功能，而這個功能得以維持，主要原因是接駁交通方便，其中，昔日的火車站及現時巴士總站就應記一功。

這裡，是九龍公共交通的發源地！

尖沙咀天星碼頭一帶的交通發展，可追溯至1888年，港島的中環及九龍半島的九龍角(尖沙咀的舊稱)出現了定期渡海小輪航班-也就是後來的天星小輪。當時汽車和火車還未流行，天星碼頭一帶對出的空地 - 即現今巴士總站位置，卻早已成為轎子和人力車的上落客點，它遠在120年前便和天星碼頭組成了九龍第一個陸海交通交匯處，它的出現比火車站還要早近30年。

隨著九龍以至新界的發展，陸路公共交通也在這一個原點萌芽。1910年通車的九廣鐵路，就因這

個陸海交通交匯處的繁盛，在1916年將梳士巴利道總站搬到交匯處旁邊 - 即現時的文化中心廣場位置。

九龍區首條巴士線，於1921年開始投入服務，往來尖沙咀碼頭至深水埗。從那個時候開始，尖沙咀碼頭就成為了集海路、鐵路及巴士的公共交通交匯處。另外，附近的九龍倉國際碼頭連接了香港與外地，在航空業未發達之時，這一帶可說是香港對外交通的「南大門」。

在整個公共交通交匯處逐漸成型後，尖沙咀作為九龍區「地王」的角色及戰略價值便更為突顯，成為了商家必爭之地，例如於1924年落成啟用的半島酒店，就是看準了高人流和地點方便而選址在這個交匯處附近。在1941年日軍侵佔香港時，當時的港督楊慕琦就是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。

和平後第四年，即1949年，隨著中國政局動盪所引發的難民潮使人口增加，為應付市民的交通需要，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。隨後，更多的雙層巴士投入服務，雙層巴士本身成為了香港一個獨特標誌，而巴士總站結合尖沙咀鐘樓和天星碼頭也成為了九龍一個令人難忘的城市景觀。

至1957年，天星小輪為更新碼頭設施而原地重建成今天的模樣。碼頭的重建過程十分特別，由於碼頭有左右兩部份，於是先封閉一邊碼頭拆卸重建，完成後，再封閉另一面碼頭進行拆卸及重建，所以位置完全沒有變。中環愛丁堡廣場的天星碼頭與她配搭成套，為現代主義簡約風格。巴士總站亦於50年代跟隨改建成相似的外貌。

六十年代，九龍倉貨運碼頭改建成海運碼頭，成為了香港首個遊輪碼頭。

1975年火車總站被搬遷往紅磡，原址建築主體於1978年拆毀，而原有位置被空置了超過十年才建成香港文化中心。從此，火車與天星小輪在尖沙咀的關係被割裂超過三十年，直至2006年九鐵重返尖沙咀東，市民才可以由邊境及新界乘坐鐵路直達尖沙咀。



這裡，是過去120年的日常交通用地！

說過了這麼多的歷史，或者大家會問，拆尖沙咀碼頭的巴士總站去建一個「露天廣場」，會對市民有甚麼影響？

先說對交通方面的影響 - 今年2月及6月，我們召集十多名義工進行巴士總站及碼頭客量調查，發現在上班日繁忙時間，使用巴士的乘客每小時可達2500-3500人次，而使用天星小輪的更高達每小時3500-6500人次。此次調查證明使用巴士總站上下班的市民眾多，對早已擠塞的紅磡海隧及港鐵有著舒緩作用。

按照政府於2005年的計劃，12條日間以尖沙咀碼頭為終點站的巴士線中，就有5條不會再駛入計劃設於文化中心外的新分站，當中9號巴士更會縮短至九龍鐵路站，而4條途經尖沙咀碼頭的巴士線，有2條會停靠基督教男青年會外的巴士站，1條停靠文化中心外的新分站，而1條更未有提及。大家可以計一計，以往以尖沙咀碼頭作為巴士總站的線，原本只要「一入一出」梳士巴利道，未來就要「兩出兩入」，就算現時12條線中只有6條巴士線再駛入文化中心外的新分站，只要維持現有班次，梳士巴利道的巴士車流與現時會一樣，但有6條線的乘客就因此要花時間去轉乘或步行15分鐘前往尖東麼地道總站！而該段道路更是沒有遮蓋，「好天晒落雨淋」，橫過馬路也非常不便。

另外，現時的士站也會被遷移往文化中心與1881 Heritage中間的梳士巴利道，但讓的士上落客及排隊的位置就會少了(現時上落客站有11個車位，的士排隊的位置有超過20個車位，而建議中的上客區只有16個車位，落客區4個車位)，龍尾勢必伸延至九龍公園徑至彌敦道的那段梳士巴利道，而現時的士站旁的上落客貨區將會被遷往廣東道1881 Heritage外，雖然擴闊了路面，但依現時廣東道的擠塞情況，此計畫肯定會對附近的交通做成更大的擠塞情況。

至於碼頭的真正「主人」- 天星小輪所受的影響將會更大！自2006年中環天星碼頭搬遷以後，天星小輪的客量已有所下降，而幅度更足以使天星轉盈為虧(下跌了18%)，迫使天星於今年初分兩階段加價，並設立了假日收費，是天星120年歷史上的首次！按天星小輪的獨立顧問報告估計，當巴士站搬遷後，天星尖沙咀航線的客量將會再跌8%-11%，使經營更加困難，長此下去，這個被國家地理雜誌評為人生五十個必到景點、美國旅遊作家協會評選為「全球十大最精彩渡輪遊」之首的「香港標誌」將會隨時關門大吉，又或被迫再申請加價至一個市民不再接受作日常交通工具的遊覽船！

要一個沒有多大意義的十五米高廣場，幹嗎？

再說旅遊方面，一個這麼細的「廣場」，真的可以吸引旅客到香港嗎？政府轄下的旅遊事務署倡議的露天廣場計劃又有甚麼問題？

2002年，旅遊事務署提出將尖沙咀碼頭公共交通匯處搬往尖沙咀永安廣場花園，並將騰出的空地發展為一個公眾廣場。

2003年春夏之交，香港爆發了「沙士」(又稱非典)事件，經濟跌至谷底，同年6月12日，旅遊事務署在立法會經濟事務委員會「重振經濟活力及推廣旅遊業的措施」將尖沙咀碼頭露天廣場計劃列入其中一個項目。當時更向外界宣稱，廣場可用作新年花車巡遊的起點。

2007年，旅遊事務署就碼頭廣場計劃舉辦了一工作坊，並邀請了一些相關的團體參與，但公眾卻沒有機會參與。在工作坊報告中，有與會人士質疑是否有需要為本已十分受歡迎的地方再增加更多的空間去吸引旅客，認為露天廣場應興建在與交通運輸分開的層面上，以避免交通擠塞等，可惜此等意見未有被採納。

事件發展至2008年中，當南華早報揭發所謂的「露天廣場」原來容許建設最高十五米、樓面10000平方呎建築物；以及九巴5號巴士在未諮詢九龍城區議會的情況下被搬離尖沙咀碼頭巴士總站，「搬終站」的禍害開始引起了市民的關注。近日旅遊事務署更聯同一些建築師團體舉辦「露天廣場」設計比賽，但只接受會員參加，公眾卻沒有機會參與。而在媒體上，旅遊事務處更



宣稱會將一卡被置於垃圾車場旁十多年的九鐵車卡，放置於露天廣場以內作警崗及旅客中心用途，並指火車比巴士有更長歷史，「回娘家」云云。

說到底，誰會要一個可能高達十五米的「假廣場、真商場」？在地理歷史上，火車總站與巴士總站的位置跟本河水不犯井水，以前火車停靠的位置只去到今天文化中心所在，將九鐵車卡置放於巴士站是鵲巢鳩占，而不是「回娘家」！巴士總站結合天星碼頭，本身已經是香港一個重要的歷史地標，想發展旅遊，為甚麼反而去破壞一個真地標呢？這不是盲目發展，又是甚麼？

保衛尖碼，我們要有講有做！

對於旅遊事務署的計劃引致市民的不便、周邊地貌的破壞、附近的交通問題以及對天星小輪的威脅，我們深表關注，故此在去年六月於Facebook成立了「反對遷拆尖沙咀碼頭巴士總站」的群組，至今已有超過4500個成員。我們今年2月更成立「尖碼之聲」組織，希望擴大反對運動。

去年7月及8月的兩個星期六、日舉辦了簽名活動，收集了六千名反對遷拆尖沙咀碼頭巴士總站計劃的市民簽名，並將之送交各有關之區議會及



立法會議員。除此之外，我們更參加了相關的城市規劃研討會，又發動義工進行客量調查。

去年底，我們得悉聯合國教科文組織(UNESCO)將於2009年4月舉辦一國際學術論壇，為世界各地文化遺產及古蹟訂出保育新方案。為了更肯定尖沙咀碼頭公共交通匯處的重要性，我們預備了一份論文提交大會，並成功入圍及獲邀到大會發表。在眾評審的意見中，有一段使我印象深刻：

“An interesting paper, especially in the choice of transportation infrastructure as the unit of analysis. Transportation infrastructure is intended by its very nature, to connect people and places. Disembodied preservation of bits and pieces of this infrastructure

here and there could therefore be seen as an anti-conservation act, which effectively erases the significance of the historic fabric.”

(一份有趣的論文，特別是選擇了運輸設施作研究對象。運輸設施的本質就是將人和地方連繫起來。割裂地保存零碎設施可視作是一個反保育行為，清除了歷史性的結構)

大會主題是倡議保育新方向，圍繞「歷史性城市景觀」(Historic Urban Landscape)理念為中心，提倡保育古蹟要做到歷史、社會和景觀上的延續性及整存性，代替以往孤立保存建築物的指引。教科文組織期望透過會議進一步完善現已超過三十年的保育憲章，以保護日益受過度城市發展損害的古蹟及其鄰接區域。這正好也是我們的理念 - 保留一整個有一百二十年歷史，見證九龍公共交通發展的公共交通交匯處，而不是單單保留一個鐘樓，將一卡火車放在巴士總站的「A貨保育」。

從九龍角碼頭到今天的尖沙咀碼頭，附近海岸線一直沒有大變過，與昔日的中環天星碼頭比較，尖沙咀碼頭的歷史價值更為之高 - 在維港兩岸，這是最有代表性的一套，也是最後的一套。

總結

說到尾，作為一個香港市民也好，作為遊客的也好，我們需要多一個「高十五米的假廣場、真商場」還是保存一個有120年歷史、充滿生活意義的「活古蹟」？文化不是做出來，而是由人民活出來的！請大家站出來，向政府說明，「保巴總、保天星」才是市民所期望！我們將會有一系列的活動推出，請隨時留意我們的網頁或加入我們的Facebook群組。

延伸閱讀：

尖碼之聲 <http://www.ourbusterminal.org/>

反對遷拆尖沙咀碼頭巴士總站群組 <http://www.facebook.com/group.php?gid=18464547933>

