

致 路政署

### 有關憲報 GN5862 之道路工程回覆

本人收悉貴 署早前的 GN5862 道路工程之信件，並決定維持反對該道路工程，原因如下：

- 1) 尖沙咀天星碼頭的復修計劃，本身與是否遷拆尖沙咀碼頭巴士總站去建露天廣場沒有**必然的關連**，**敬請貴 署及所有涉及的部門勿將兩者混為一談，引起任何誤會。**
- 2) 貴 署一直**未有提出有力之數據**證明露天廣場之計劃如何可增加行人流量，如何能進一步刺激尖沙咀一帶的經濟活動，如何使香港整體經濟受惠，**完全是空口講白話**，但以 2006 年中環天星碼頭之重建計劃卻證明了此種破壞碼頭附近環境之計劃不但減少了乘客使用渡輪的意欲，更嚴重影響了天星小輪的財務可行性，中環-紅磡之航線也因此於今年 4 月 1 日起停辦，根據天星小輪的數據，而尖沙咀-中環航線也因此大跌了 18% 客量，最後引致天星小輪於去年及今年分別 2 次加價，而最近再一次申請於下月 1 日起加價。這都是實在的數字，影響到市民的交通費及出行時間，但貴 署的回函一直都沒有。本人促請貴 署**提供有關露天廣場計劃的數據及估算方式以供參考。**
- 3) 貴 署所指的「的士站設在右邊路旁並非罕見，本港一些繁忙地區亦有類似安排，情況就如一般車輛司機上落車一樣。再者，新公共運輸交匯處的士站旁的行車路面寬闊，在該種安排下，乘客上落車的風險不高。」

然而，根據本人所知，本港大多數的的士站(包括現時的尖沙咀碼頭巴士總站的的士站)，均是以左邊上落模式上落，貴 署以至有關部門，**能否提出右車上落車的風險比左邊上落車的風險低的數據?** 如果沒有又或未能證實，那麼為何要浪費公帑去增加的士乘客上落車的風險?本人要求貴 署提供數據，而不是一句「在該種安排下，乘客上落車的風險不高」就輕輕帶過乘客的安全事宜!此乃市民及遊客性命攸關!

另外，**本人要求貴 署提供信中所指「本港一些繁忙地區亦有類似安排」不少於 10 個例子。**

- 4) 刊憲方案下的士落客點設於車道最前方，如的士落客後要立即駛離，無法如現在可以即時輪候上客，或是使的士就要沿梳士巴利道到新世界中心對出位置掉頭返回碼頭重新排隊，令打算「回頭載客」的**的士需要「兩入兩出」梳士巴利道，引起不必要的車流，引起擠塞，造成不必要的廢氣排放，影響附近環境。**
- 5) 除此次外，**現時尖沙咀碼頭的的士站可容納排隊的士數量，遠比貴 署所指的刊憲工程中新的士站的 16 台為多。**現時的士站有蓋部份連同隨後的道路空間可予的士排隊的數目最高可達約 30 台的士站輪候上客，計算的士站應將有蓋位置後的的士等候區也包括在的士站範圍內，**敬請貴 署留意及切勿以誤導性的數字蒙騙市民!**
- 6) 貴 署回信表示「巴士乘客從新公共運輸交匯處往來天星碼頭平均只需較現時多步行約一至兩分鐘。」

然而，現時巴士乘客下車的位置只要 5 秒左右就可步入尖沙咀碼頭，而平均「平均只需較現時多步行約一至兩分鐘」字眼也使一般市民以為很短的路程，但事實上我們以一名年約

30 歲體格健康，身高約 1.8m 男性測試，也需要近 3 分鐘才可完成整段近 200 米的路程(參見 <http://youtu.be/jKV3zEwMk7k>)，是現時所需時間的 36 倍，更枉論老弱傷殘。至於貴署指「除巴士落客站及星光行外幾個站位外，各個巴士站位將設有上蓋，以免乘客(特別是老弱傷殘)受日曬雨淋，而星光行外的站位亦有大廈簷篷可供類似用途。」更是誤導，因為現時星光行的大廈簷篷離地太高，根本不足以遮擋風雨，另外建議中的巴士站的上蓋並不是連接至碼頭，比現時一下車就有簷篷，5 秒鐘就可可在不受陽光或天雨影響下進入碼頭相比，刊憲的方案明顯比現時不便。

- 7) 貴署指「巴士站在文化中心對出的入口處行車路闊度足夠，最窄的地方也至少有 10.5 米」的位置。即使在已有巴士靠站的情況下，行車路仍有足夠剩餘闊度讓另外兩架巴士並排通過，不會帶來巴士「排隊」靠站擠塞的問題」也屬誤導。如本人沒理解錯誤，三條西行行車線中，當中一條行車線已用作巴士站，一條行車線由的士站佔用，只剩下一條行車線讓其他車輛使用，就連埋站的巴士抽頭(即後面的巴士要駛離而前一輪巴士仍未能開出因而要轉線)也有困難，而且此計劃的緩衝空間不足，未有考慮使用此巴士總站的路線均行經市區主要幹道(如彌敦道，漆咸道南)等，經常出現同一路線巴士一同/短時間一同抵達總站，而刊憲的設計只容許每一條以尖沙咀碼頭為總站的路線佔用一個泊位，途經的路線卻要兩線共同一泊位，最後只得三個共用的落客位設於九龍公園徑對面的梳士巴利道，根本不足以應付車流，在同線前車尚未開出的情況而後車已落客後，後來的巴士停泊在那? 就如紅磡隧道口的巴士分站就出現了巴士阻巴的出入的問題。本人得悉尖碼之聲於 2011 年 6 月 21 日傍晚進行了約 90 分鐘的巴士車流調查，發現總站內及九龍公園徑至廣東道之間梳士巴利道西行的巴士數目，有 20% 時間都是超過 14 輛巴士停留(當中 16 分鐘有 15-16 輛，另外更有 2 分鐘更有 19 輛巴士)。明顯地，旅遊事務署的建議的 15 個停泊位是未能提供足夠的位置應付巴士車流及作緩衝，會引致巴士要在太空館對出的梳士巴利道西行排隊等候入站，引起附近路面擠塞及混亂。
- 8) 尖沙咀碼頭巴士總站已成為了聯合國教科文組織(UNESCO)關注的城市歷史地景(Historic Urban Landscape)，在 2009 年發表的河內宣言(Hanoi Declaration)及布拉憲章(The Burra Charter，已清楚指出，對於城市內的有意義的歷史地景保存應以「尊重市民的生活」及「整存保存」為原則，但此刊憲的工程一旦進行，就會影響到原本的地景(包括但不限於現有超過 50 年歷史的巴士站混凝土上蓋將會被拆去)。
- 9) 如果貴署是尊重古諮會的意見，應先待古諮會就尖沙咀碼頭巴士總站的歷史價值作出評估，才進行刊憲，貴署已先後三次在古諮會作出歷史價值評估前刊憲，是極不尊重古諮會的做法。而且，尊重古諮會的意見的意思是甚麼?一旦古諮會評定有任何等級，但此刊憲工程合約卻已簽約，那麼就是恨錯難返，重蹈 2006 年遷拆中環天星碼頭造成既定事實繼續進行工程?此種偷步的行為，本人是堅決拒絕接受。
- 10) 此工程未有在建議中的迴旋處內提供上落客貨設施(包括私家車，貨車等)，剝削現時在碼頭範圍內上落客貨的權利，特別是每天凌晨運送報紙的報販，要他們改在廣東道將報紙運往碼頭旁的檔口，不但體力是不能應付(他們大多是上了年紀人士)，更會在運送中途弄濕貨物，造成經濟損失，加上碼頭一帶商店林立，也有實際上落貨的需要。
- 11) 另外，新的回旋處也影響到現時流動雪糕小販及報販的營運。因交通管制，流動雪糕車(包括「特別用途車輛」登記的雪糕車及三輪電單車)未能再進入碼頭範圍營業，將會損害碼頭附近的街頭特色。

12) 貴署一直在三次刊憲均未有提供預計工程造價，所需時間，期間封路及改道安排(特別是期間現時全部使用尖沙咀碼頭巴士總站的巴士線會否駛入巴士總站上落客)，以至會否需要因工程封閉廣東道左轉梳士巴利道的路口，而且三次刊憲的回覆，均以文字為主，連一張簡單的解釋圖都沒有，試問如何叫一般公眾理解。

其他理由:

---

---

---

---

如此問題多多又非必要的道路以至露天廣場工程，本人不但不考慮撤回就是次刊憲的反對意見，更要求貴署無條件撤回 G.N.5862 所提及之道路工程，否則本人不排除採取進一步之行動，包括但不排除訴諸法律行動。

簽名\_\_\_\_\_

姓名\_\_\_\_\_

電話\_\_\_\_\_

電郵\_\_\_\_\_

日期\_\_\_\_\_