

立法會交通事務委員會
鐵路事宜小組委員會
劉健儀主席

對修訂觀塘線延線方案的意見

A. 何文田站連接何文田邨的行人通道修訂方案

就2010年6月25日運輸及房屋局局長根據《鐵路條例》建議修訂觀塘線延線的方案。我們認為修訂方案沒有明顯進步，總括來說，跟原來方案同樣並沒有讓何文田一帶居民感受到何文田站是從居民方面設想。特別在何文田站出入口的位置上。理由如下：

1. 擬建佛光街出入口，沒有顧及實際需要

該修訂方案大体上最明顯的改動在於修訂項目A31中提及，增設在佛光街的擬建車站入口。

該修訂看似希望改善原方案之不足，但出入口的位置卻完全未有顧及居民實際情況及需要。比方說何文田邨、俊民苑、欣圖軒、愛民邨、公開大學或香港房屋委員會總部等，這些人口密集的大型屋苑或多人使用的位置附近都沒有加設出入口。

2. 擬建佛光街出入口，位置偏遠

今次提出佛光街出入口，完全誤導居民。佛光街乃何文田區其中一條主要街道，在該路上建出入口其實原意正確，但最大問題在於選址在沒有人居住的偏遠位置上，讓其他人誤解修訂方案已作出重大改善。

問題的核心在於，就算以修訂方案計算由何文田邨步行到何文田站擬建佛光街車站入口，依然要行走超過 500 米的路程，而且絕大部份路段為佛光街最斜的路段上，就算不談傷殘老弱、孕婦和小朋友，連成人步行該路段亦感吃力。作為政府公帑注資的鐵路，實應重視民意，照顧大部份居民的需要。如此該新建議出入口有何實際作用？

3. 行人天橋接駁出口--迂迴曲折

原來的方案擬設的佛光街及常樂街的行人天橋（附設升降機及樓梯）及有蓋行人通道網絡，連接擬建在何文田的地下鐵路車站建議更是一條迂迴曲折的路徑，不合理地延長居民步行到車站的時間，是次修訂方案依然沿用該建議。對於年長的人士來說，更覺不便。試問居民為何不直接步行到最近的車站入口而要選擇使用該迂迴曲折的行人通道。

不論原有或是次修訂方案，整體給予居民的感覺是完全為舊山谷邨(最近以 109 億成功拍賣的地段)而設。從設計上很難想像何文田站是想為何文田居民提供快捷的鐵路服務，並藉以改善該區多年來的交通運輸問題上出發。而且沒有考慮附近居民的需要，設計偏離民意。

4. 建議鐵路何文田站設何文田邨出口的位置

就港鐵觀塘延線何文田站出口選址，我們建議在接近何文田邨的佛光街與常樂街交界空地位置(即現時冠熹苑對上常樂街公廁對面的空地停車場)或公開大學對開的空地(佛光街與常富街交界的空地)設置何文田邨出入口。

何文田邨為九龍城區主要屋邨，人口密集，而且每天於公開大學、香港房屋委員會總部、何文田政府合署出入的學生、員工眾多。加上上述建議的兩個出入口位置，還可為欣圖軒及就近中小學提供服務。

B.何文田站連接愛民邨的行人通道修訂方案

修訂方案建議將忠義街行人天橋伸延至愛民上邨範圍，天橋橫跨孝民街並與愛民邨嘉民樓側平台升降機連接。方案未見全面照顧愛民邨居民的需要。

1. 方案略有進步 整體未見改善

我們認為港鐵延伸天橋建議，名義上是延伸進愛民邨範圍，愛民上邨的居民的確會因修訂方案而便捷一點，但這個便捷只是很輕微。反而愛民下邨衛民樓、敦民樓、德民樓、新民樓及信民樓、欣圖軒、俊民苑等屋苑居民的訴求完全沒有在今次修訂方案中被加以考慮。

2. 強烈要求於愛民邨信民樓興建升降機

自政府提出觀塘延線以來，愛民邨的居民(尤其下邨)都希望有個便捷的鐵路出入口，我們多次向港鐵提出的訴求是**要求港鐵何文田站增加愛民邨出入口**，一個真正方便整個愛民邨的何文田站方案。因此，我們建議港鐵於愛民邨信民樓平台加建升降機連接忠孝街，愛民下邨居民可沿信民樓及嘉民樓升降機更快捷地前往何文田站，真正的為居民服務。

C. 對黃埔站的意見

修改方案中，當局似乎沒有真正考慮海逸鶴園區一帶居民對黃埔站出入口的需求。隨著紅磡邨各座入伙，海逸鶴園將會是人口密集的社區，可惜鐵路站卻沒有任何行人接駁系統連接該區，居民要冒著日曬雨淋，步行一段頗長的路才可到達就近的車站，出入極不方便。

我們多次要求在海逸豪園附近設車站出入口；以及建議以行人接駁系統，經紅磡道，用隧道形式接駁至紅磡道與大環道交界之行人隧道，方便海逸、鶴園、紅磡區一帶居民及就業人士。可惜修訂方案未見作出任何的改善建議。

另外，居民亦關注在建造期間，工程對區內交通的影響。由於蕪湖街、德民街地底會進行“鑽爆”工程，居民對工程的涉及範圍，仍然未清楚、未了解。他們十分擔憂工程對四周交通，以至對樓宇結構的影響。就此，希港鐵公司盡快加強對紅磡區內居民之宣傳工作，包括設立觀塘延線工程展覽會，置放工程小冊子於區內大廈管理處等，以讓區內居民更能了解觀塘延線之資訊。同時，港鐵公司盡快於紅磡區設立工程諮詢會，為區內居民講解工程內容及即場回答居民問題，以釋居民之憂慮。

民建聯九龍城支部
蕭婉嫦、陸勁光 議員
吳奮金、陳仲翔 社區幹事

二零一零年七月十二日