

敬啟者：

## 申訴 - 有關港鐵觀塘綫延綫黃埔站的選址事宜

- 行政會議於二零零八年三月批准港鐵就觀塘綫延綫展開進一步規劃。
- 港鐵已於二零零八年中提出觀塘綫延綫黃埔站選址分別是戴亞街或德安街。
- 但港鐵於二零零九年七月九日宣佈否決戴亞街方案而建議黃埔站設在德安街。

故此運輸及房屋局亦於二零零九年十一月二十日刊憲，建議港鐵黃埔站興建在德安街內，德安街的選址雖是交通中心，但卻顯覆蓋不到紅磡區內其他屋苑，如海逸豪園、家維邨、紅磡邨及黃埔新村等社區，有違港鐵服務大眾的原意。相反，如黃埔站設在戴亞街，它既可滿足上述區域居民的交通需要，亦可服務紅磡區民裕街、大環道、民樂街、馬頭圍道等居民，港鐵服務覆蓋範圍就變得更闊更廣，工程期間亦不會造成附近屋苑交通滋擾，更能迎合紅磡區其他屋苑與黃埔花園居民的需求達至多贏發展。

本會和地區人士在四月二十三日與路政署和港鐵代表的會議上已強烈表達我們的關注及訴求。基於黃埔站設在“戴亞街方案”所引起的區內交通、民生問題較少，亦可覆蓋紅磡區內其他的屋苑和社區，並可滿足港鐵服務大眾的原則。但在尚未正式處理反對個案的同時，政府突然於二零一零年六月二十五日再刊憲修訂方案維持黃埔站設在德安街，細看再修訂方案建議，明顯沒有處理我們及地區人士的強烈要求，只把一些出入口作微調安排、合併緊急救援通道和出風口等，都是一些技術修正，基本走線不變。如工程一旦展開，黃埔花園即時變了一個建築地盤。所以，我們反對黃埔站設在黃埔花園德安街內。

港鐵黃埔站興建在德安街內是極不合適的，黃埔站在工程期間它會直接影響到黃埔花園超過五萬居民的日常生活，以下是黃埔花園居民的議見：

1. 現時每天在繁忙時間黃埔花園德安街入口的交通已到達飽和，德安街亦是黃埔花園對外的最主要交通道路，每日有八條雙層巴士線（5D, 8A, 8P, 12A, 30X, 115, 212, E23）和五條小巴線（2, 2A, 6, 6X, 13）途經德安街進入黃埔花園，以及數千輛停

泊於黃埔花園十一個附設停車場的車輛出入等。據目前港鐵建議，德安街路面大部份或局部需要長期封閉，工程時間可長達數年之久，對黃埔花園居民日常出入構成極嚴重影響。港鐵或有關部門基本上是沒有一個完整及全面的交通安排應變計劃來應付黃埔花園八十八座住宅、十一個附設的停車場、四所小學、多間幼稚園、社區中心、多座商業中心和酒店等，居民超過五萬人，在工程期間的日常交通需要。

2. 按照目前建議港鐵黃埔站出入口的位置(深入黃埔花園內街)，如黃埔站開啓後，黃埔花園內已沒有多餘的空間和位置可安排紅磡區內其他屋苑接駁車輛停 / 泊(上 / 落客)。這也會影響日後紅磡區內其他屋苑使用港鐵黃埔站。
3. 工程完成後，因黃埔站出入口的位置要設在德安街和船景街的路面，導致行車線和行人路收窄，這樣對黃埔花園內街的行人和小學生構成安全問題。而德康街、德定街和德豐街的路面和行人路也會有類似的改動(幾乎所有黃埔花園私家街的路面都受工程影響而需要改動)。
4. 如港鐵黃埔站投入服務後增加的人流車流比現時更為繁忙及複雜，對黃埔花園管理公司構成沉重管理壓力，特別是人車爭路、違例停 / 泊車輛造成的滋擾。黃埔花園各期平台如仍向公眾開放，黃埔花園的保安員在沒有警察的權力下，會帶來無法解決的保安難題。
5. 通車後，增多的人流會令黃埔花園小業主難以負擔私家街的額外及巨大的維修保養費用，因額外的人流是港鐵站引入，為對小業主公平，政府是要承擔社會責任和合理地收回黃埔花園內所有私家街。
6. 因為政府要立例收回所有黃埔花園私家街，讓港鐵進行工程後發還。此行動並未有在黃埔花園進行廣泛諮詢，亦未得到所有黃埔花園小學主的同意。強行暫收黃埔花園私家街進行黃埔站的工程後發還的安排，將會引發激烈的抗爭行動！
7. 而事實上，港鐵在二零零八年中第一階段諮詢建議觀塘綫延綫黃埔站選址分別是戴亞街或德安街，在二零零九年七月九日宣佈否決戴亞街方案而建議黃埔站設在德安街，港鐵回應是基於以下附件一“擬建在黃埔的鐵路車站的位置 - 德安街方案及戴亞街方案的比較”，很明顯附件一的考慮因素，不用諮詢，港鐵已可決定，

港鐵與政府為何畫蛇添足草草落區做假諮詢？是既定程序嗎？而諮詢結果亦未見有公佈，似有黑箱作業之嫌。

附件一

**擬建在黃埔的鐵路車站的位置 - 德安街方案及戴亞街方案的比較**

| 考慮因素  | 德安街                | 戴亞街           | 建議選取方案 |
|-------|--------------------|---------------|--------|
| 位置    | 與商業及購物區較近          | -             | 德安街    |
| 現有建築物 | 毋須在樓宇底下施工          | 須經過現有建築物地層    | 德安街    |
| 車站深度  | 車站較淺，方便乘搭          | 車站比德安街方案深約十五米 | 德安街    |
| 人流    | 較多                 | -             | 德安街    |
| 工期    | 約五十個月              | 約五十個月         | 相約     |
| 收地    | 徵收私人街道的地層及部份路面作出入口 | 徵收私人建築物的地層    | 相約     |
| 施工    | 施工比較複雜             | 施工相對簡單        | 戴亞街    |

相比之下，戴亞街方案所引起的交通、民生等問題較少。爲了黃埔花園及鄰近社區居民的福祉，希望 貴立法會申訴部能夠爲民請命，盡快處理我們以上的申訴，召開港鐵觀塘綫延綫的申訴大會，好讓我們及其他地區人士的反對意見得到政府、立法會及港鐵的重視及回應。

此致

立法會各議員台鑑

黃埔花園業主立案法團籌備委員會

秘書處

二零一零年七月十二日