

鐵路事宜小組委員會主席：

本人劉偉榮，是九龍城區議員，就觀塘線延線的修訂項目，本人有以下幾點意見：

1. 本人對有關德安街的施工方法，港鐵將原定採用明挖施工範圍收窄，只維持在紅磡道與德安街交界及德安街與船景街交界採用明挖方式，對收窄明挖的範圍，無疑是有助減輕施工對鄰近的民居的滋擾程度。港鐵公司曾表示在德安街是不會採用鑽爆方式施工，但從修訂資料中顯示，德安街施工是或會使用鑽爆方式，對此，港鐵公司應交代清楚。本人認為除了一些必須進行明挖的範圍外，包括黃埔花園範圍內以至蕪湖街漆咸道口，均應全部採用鑽挖方法，這是為了盡量減低擾民程度，和減低對周邊建築物（特別一片蕪湖街舊樓）的影響。
2. 今次有關在黃埔花園船景街及德安街兩處出入口的修訂，本人認為是倒退的設計，有關變動更加佔用了兩條邨內大動脈原來狹窄的行車路大部份的空間。對屋苑內的交通帶來長遠的不利影響。據港鐵公司回應，有關改動是由於受地下設施影響。試問如此龐大的工程，地下設施無處不在，困難總可以解決，港鐵公司不能只顧慳得就慳而為黃埔花園設下極傷腦筋的難題。港鐵公司應積極謀求與商場業主協商，利用進入商場空間分流人群，而盡量減少佔用現有路面，使屋苑交通受影響程度盡量減低。
3. 對一處最貼近黃埔花園第十一期第十三座民居的通風井，有不少居民要求將其與德定街通風井合併，與及要求船景街升降機改設在民兆街，以惠及更多市民使用，這些建議，在今次修訂中並未被採納，本人表示遺憾。
4. 對修訂方案中未有加入鶴園海逸通道及紅磡填海區通道計劃表示強烈不滿。港鐵公司完全忽視盡量方便較偏離黃埔站的周邊民眾使用，與及藉鐵路計劃推動，有助改善紅磡填海區與紅磡社區的割裂狀態。
5. 從環評報告中顯示，區內將有千棵樹木將被砍伐或小部份移種，其中在近漆咸道北山坡超過 800 棵樹大片綠化帶，這是紅磡最珍貴的市肺和綠化景觀。其實大片綠化空間已偏離何文田站範圍，大片伐樹是否有需要，近日收到不少街坊反映意見要求港鐵認真研究，盡量減少對紅磡市肺的損害。
6. 環評報告亦顯示工程展開產生達 80 分貝的超標噪音和產生泥塵，為減低滋擾程度，要求採用隔音設施補救外，在黃埔站實施更多面積採用鑽挖施工是較實際做法。

就以上意見和關注點，提供各立法會議員知悉。多謝主席。

劉偉榮

2010年7月14日