

深读

(上接06版)

公示过于低调,不少市民称此前对署前路站规划不知情,市民专家建议:

“地铁设站应补充公众咨询环节 聆听市民意见”

“有没有途径可以征集民意,争取保留东山口现状呢?”

“真心没有必要拆,怎么可以让市政部门知道民意?”

“请问哪里可反对拆,到底有无问过老东山人的意见?”

“有开听证会吗?有问过广州市民吗?这拆的不是一条街道,是历史的印记。”

“10号线必须要在署前路这里设置站点?是否有必要性论证报告?”

除了当地居委会在今年3月开展了对拟征拆房屋的入户调查,征求征拆意愿外,很多市民对拆迁东山口建地铁站毫不知情,措手不及。

新快报记者走访中获悉,虽然征收补偿方案征求意见的公告早于9月11日已贴在街道上,许多在征收拆除范围内的商户,也是看到近日媒体报道后才知道自己成为被拆迁的一员。

而目前张贴的公告,也只是对征收补偿方案征求意见,现场未见有对地铁选址署前路的征求意见公示。

不少市民表示,希望地铁规划应公开透明,在决策、规划阶段,就线路走向、站点选址等广泛征求市民意见,也向市民公开说明选线、设站理由。

■策划/统筹:何姗

■采写:新快报记者 何姗 方汝敏 刘威魁 林钢威

10号线规划曾有网上公示,但无公示站点

事实上,早在2016年1月7日,广州市规划和自然资源局官网上就公示了《广州市新一轮城市轨道交通建设规划方案》,开展公众咨询,但方案中只公示了10号线的起始站点、长度及功能定位和意义,没有公示出具体站点。

而2017年3月15日,国家发展改革委批复《广州市城市轨道交通第三期建设规划(2017—2023年)》(下称《规划》)。就在发改委官网上公开了这份批复及《规划》,《规划》中附有线路的示意图;而2018年7月2日,广州地铁官方网站也公开了《规划》的内容以及示意图。从示意图可以看到10号线设有署前路站。但这已经是尘埃落定后的结果公布。

从2017年至今,媒体也只是在报道10号线第二次环境影响评价公示、可行性研究报告获批复等时,曾有提及10号线途经署前路站,或放了10号线(石牌桥—西塱)线路平面示意图,可从图中看到设有“署前路”站。

在东山长大的吴伟鹏是一位热心于东山文化保护与推广的志愿者,曾组织撰写、出版了《记忆东山》,他是在9月中发现署前路站征收补偿方案征求意见公告才惊悉东山口要拆迁的,他说:

“这次地铁署前路站规划,许多人毫不知情,以致征收补充方案一出,众议纷纭。因此很多街坊都主张,这次地铁设站选址,应补充公众咨询环节,聆听市民意见,如此选址和拆迁方案才能更方便市民出行,代表市民的利益。”

对于之前曾有的公示,他说:“实际上一般市民根本不可能天天盯着政府网站留意上面的每一条公告。就算有人留意到了,如信息不具体,也是无法做出判断的。如规划公示过于低调,反会让一些市民产生公示流于形式的怀疑。”

他建议,今后在地铁规划前,应设立公众咨询环节,公开备选方案,加强解释和沟通工作。建地铁站这样影响重大的规划,相关公示必须放在网站显要位置,也要加强宣传和解释工作,让市民知道,让地铁更好地为市民服务,让地铁的建设更能得到公众的理解。

东山口一书城老板希望“政府在下拆迁



■庙前直街,有东山商业的起源,富含历史底蕴。

通知前,能够更大范围内征求周边民众的意见。包括商铺店主,也应该参与进来。”

“拆迁之前,政府只征求了屋主意见,知道要被拆迁了,我这几天都睡不着觉。”庙前直街32号鞋店店主李先生无奈地告诉新快报记者,他在这里做了二十年生意,如今被迫要搬走,除了不舍更多是无奈。“店里囤货怎么处理?客源流失了怎么办?该去哪里找新档口呢?”

周边的奶茶店、书店、文具店等店家均向新快报记者表达了无奈。

市规委会委员建议地铁规划应有公众参与

“东山口已经有两条地铁线路,为什么还要让第三条线路从这里经过?我是在现场看到征收补偿方案征求意见告示才知道的。地铁线路规划及站点建设方案,涉及重大公共利益,应该要有公众参与的过程。”市规委会委员郑力鹏教授呼吁。

“地铁线路规划及站点建设方案,直接涉及众多利益团体,难免受到各种利益团体的影响。现在还是靠政府部门的协调。应该有个公众参与的平台和程序,有个民主决策的过程,这也是解决各方矛盾,顺利开展地铁建设的好方法。”他说。

广州市规委会委员王世福教授认为:“公益性设施的规划建设过程中会有很多社会影响因素,应该随着项目推进程度进行适当的评估,并引入相应的公众参与。”

他指出:“公众参与是一个积极的事,但我可能更审慎地希望它用于能获得更优博弈结果的制度安排,使得不同程度地引入公众参与的同时,又能确保有利于公共事务的项目得以实现。而且任何一个公众参与之前,要对它可能带来的利益变化有所评估,让利益相关者做好参与的准备。”

“当有人质疑为什么要在这个地铁站时,相关部门就要及时充分地说出这个地铁站的必要性,会使周边产生什么变化,涉及的文化遗产将怎么处置,总体的预期是会使周边变好,而利益直接相关者的参与目的是对这种变化进行评估和协商谈判,力争所有的人都有变好的可能。然后,用变好的部分交换损失者的利益,其实这也是最省钱的。”

▶ 他山之石

香港地铁规划建设 全程会征求公众意见

在香港,地铁规划、建设的不同阶段都有广泛的公众参与,公众意见可以被政府采纳,影响决策与规划。

地铁方案制定过程中,政府和地铁公司都会先进行法定公众咨询,出席居民大会及区议会会议,与市民和相关机构、单位保持沟通,了解和交换不同的看法和建议,从而完善和改进方案。

如在南港岛线(东段)的方案制定过程中,进行了两轮公众咨询,尽量吸纳各方意见及确定项目的可行性,如利东站的设计已尽量响应居民的诉求,利东站的出入口亦因应居民的意见再重新选址,最后改设在人流集中、离民居较远及有完善交通配套的利东邨巴士总站附近。

区议会会针对地铁项目成立专责委员会跟进有关事宜,专责委员会会在这期间对沿线站点的居民区进行问卷调查,了解居民们对地铁线路设计的意见和看法。

政府在咨询过程中听取了市民提出的意见,并在审视港铁提交项目发展书时,作出多方面的考虑。

地铁方案刊宪后,有60天的咨询期,市民可以通过既定程序向运输及房屋局提出反对意见。刊宪后,区议会召开会议,议员们、居民组织代表等可以向相关政府部门和地铁公司提出意见,地铁公司将对意见进行处理。

若方案需有多处或较大修改等情况,还可能会第二次刊宪,咨询公众意见。

在后续的详细设计过程中,政府与地铁公司继续与相关机构、利益相关者、市民开展咨询工作,保持联系。

地铁开工前,地铁公司会成立小区联络小组,向居民汇报工程进度并提供一个与小区直接沟通的渠道。

▶ 市民心声

希望加强保护:

“修建地铁乃利民之举,但东山是历史文化名城广州的关键组成部分,庙前直街北面有众多历史线索建筑,拆庙前直街北侧必然破坏街区风貌的整全,希望能做技术性改动,如重新选址或减少拆迁面积保留老建筑。”(吴伟鹏)

“个人觉得东山口是最能代表老广州之一的地方,去东山口的时候能深深感受到那种浓浓的的老广州味道,挺不希望被拆迁!”(Cracker丶)

“作为一个老东山,我持反对意见。难得近期才刚打造成不少外地游客的必到打卡点,就必然有保留古貌的意义和价值。”(HSE)

赞成拆迁:

“老房子拆了也好,现在政府给了几个补偿方案,可以拿补偿款,也可以选择住宅房屋产权调换,对我们来说也没什么损失。政府的决策肯定是因为发展需要,大家都应该支持。”(业主周阿姨)

“该发展还是要发展的,拆除的是部分建筑,不是整个东山口,也不是文物。我明白广州有些人很念旧,但是作为道路交通的建设也是城市建设的重点,如果连往前的新基建都不支持,对后代也是一种不负责任。”(HUKO TSE)