

致：九龍城區議會轄下

交通及運輸事務委員會

李 蓮 主席

對沙中線刊憲的初步意見

期待已久的沙中線，終於在 11 月底正式刊憲，唯民協認為目前刊憲的內容仍有多處設計未如理想，同時刊憲的內容亦有欠詳細交代。鑑於沙中線將對本區的發展起著結構性的改變，謹此要求運輸及房屋局和港鐵公司，在落實沙中線的具體設計時，能達致下列各項原則：

1. 增設更多出入口，讓公帑能惠及更多市民

有指全長約 17 公里的沙田至中環線鐵路方案，工程造價為 600 多億元，較 2007 年估價 382 億元增加約六成。民協認為，社會的鉅額投資，必須達致讓更多人受惠的原則。例如當初政府的方案曾提及走線會惠及南土瓜灣的居民，唯目前的方案卻未有提及任何補償的方案或設計，目前的內容，較當初港鐵在地區諮詢會所述的更為缺乏誠意！閱覽目前的刊憲內容，只覺民怨四起。

2. 善用契機，達到更高標準的無障礙空間

九龍城區為高度發展的舊社區，人口亦較其他地區為老化。而伴隨著沙中線的落實，將會是市區的重建及再發展。屆時本區的人口將較目前更集中，弱勢社群的數目將更多。民協認為，政府在設計沙中線的各出入口時，不應再停留於每個車站，只設基本的設施，符合最基本的要求。相反沙中線的設計，應善用契機，達到更高標準的無障礙空間。例如每一個車站，應考慮於更多的出入口，均增設升降機，又或於地面空間有限的地點，增設以升降機為主的出入口。

3. 發展之餘，必須平衡保育和減少對原有休憩空間的征用

觀乎目前的方案，區內最少有 8 個休憩空間將被徵用作施工用地，部份更有可被永久徵用。區內居民不單要忍受施工期內的塵土飛揚，社區的市肺和休憩空間勢將越來越少。民協強烈要求，政府在落實沙中線沿線的施工計劃之前，需同時落實如何保育各被徵用休憩場內的大型樹木，平衡保育與發展，以及減少徵用休憩空間作施工用地，從而保存更多的市肺及長者的休憩場所。

4. 刊憲文件，必須具體及莊嚴

作為法定的文件，以及法定的諮詢程序之一，受影響的社群需在

指定的時限內提出反對的意見。唯觀乎目前的刊憲文件，並沒有交代封閉各主要幹道(例如馬頭圍道、宋皇臺道、漆咸道北及北帝街)的具體安排。此外沙中線的刊憲內容，亦沒有吸取觀塘線延線的反對意見，並沒有嚴肅交代「鑽爆工程」所需範圍及深度，以便減低居民憂慮。在過去的一段時間，民協代表曾嘗試聯絡港鐵代表，以便能盡快釐清刊憲內容中，含糊不清的地方，可惜聯絡了兩個工作天，卻仍未獲有關職員親自回覆。如此態度處理民議代表的查詢，難以想像港鐵公司是如何回應其他受直接影響市民的查詢。

民協強烈要求運輸及房屋局和港鐵公司必須於刊憲諮詢期完結前，回應民意代表的各項查詢，以及詳細解說刊憲文件內，所披露及隱藏有關穿越地底及收回地層的問題和憂慮。

謹此要求運輸及房屋局和港鐵公司於會議前4天作出具體的書面回應，以便本會委員有充裕時間參考資料。同時亦要求運輸及房屋局和港鐵公司派員出席，以便本會委員有充裕時間就是項議題發表意見，及獲得運輸及房屋局和港鐵公司的回覆。

九龍城區議員

伍精民 陳麗君 潘志文
廖成利 莫嘉嫻 任國棟 聯啟

二零一零年十二月二十一日