

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)295/01-02號文件

檔 號：CB1/PL/TP

### 關於因應落馬洲支線計劃的最新發展 保護塋原濕地的背景資料簡介

#### 背景

在2001年10月26日交通事務委員會會議上，政府當局向委員簡介上水至落馬洲支線計劃(下稱“支線計劃”)的未來路向。委員察悉政府當局及九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)均認為，鑽挖隧道的方案無論在建造及營運方面皆屬切實可行，但按照2001年價格計算將涉及約達20億元的額外成本。為確保當局基於保存塋原濕地的目的而就此計劃支付的額外成本物有所值，委員同意與環境事務委員會和規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議，就政府的自然保育政策及因應支線計劃的最新發展保護塋原濕地的事宜進行討論。在上述交通事務委員會會議上，委員亦要求政府當局就下述事宜提供補充資料：

- (a) 政府當局會否考慮把塋原濕地指定為濕地保育區，並禁止日後在該處進行任何新的發展；
- (b) 就保育政策進行的持續檢討的最新情況；
- (c) 環境保護署(下稱“環保署”)及漁農自然護理署對鑽挖隧道方案有何意見，以及該方案可能對環境及生態造成何種影響；
- (d) 保證鑽挖隧道方案不會對地下水位造成任何不良影響，以致對塋原濕地構成影響；及
- (e) 上訴委員會就支線計劃3個可行方案作出的判決，以及就該支線採取其他替代方案的可行性，包括改變鑽挖隧道方案的路線，使之遠離塋原濕地。

2. 本文件旨在提供和支線計劃有關的若干背景資料，並簡述就保育政策所作的討論。

#### 支線計劃

3. 1998年9月，行政會議決定邀請九鐵公司就實施支線計劃提交詳細的建議。九鐵公司於1999年3月向政府提交其建議，而行政會

議則於1999年6月決定提請九鐵公司就上水至落馬洲支線進行詳細的規劃及設計工作。支線計劃其後於1999年10月根據《鐵路條例》在憲報刊登。政府當局共接獲74份有關該計劃的反對意見書，至今有12份已被撤回。

4. 根據《環境影響評估條例》，上水至落馬洲支線是一項指定工程項目，須進行法定的環境影響評估程序(下稱“環評程序”)。九鐵公司在1998年12月向環保署署長提交工程項目簡介，環評程序亦告正式展開。環保署署長在1999年2月發出研究概要後，九鐵公司於2000年4月向環保署署長提交環境影響評估報告(下稱“環評報告”)。在2000年10月16日，環保署署長否決有關的環評報告，並基於環境理由決定不就該支線計劃簽發環境許可證。

5. 在2000年11月10日，九鐵公司就環保署署長否決環評報告及不就該支線計劃簽發環境許可證的決定，向上訴委員會提出上訴。上訴委員會在2001年4月至6月期間進行了歷時27日的聆訊，並在2001年7月30日駁回九鐵公司提出的兩項上訴，主要理由是九鐵公司在聆訊期間提出了重要的新建議，而該等建議應列為環境影響評估研究的評估項目。

#### 替代方案

6. 上訴委員會在其判決書中表示，委員會明白實施支線計劃是政府的政策。上訴委員會認為，在考慮替代方案是否“切實可行及合理”時，除了考慮其是否符合環境標準外，亦須考慮其他因素，包括工程技術限制、所涉及的額外時間、成本的增加及政府的政策。基於上述理由，上訴委員會認為有下述3個替代方案可供選擇 ——

- (a) 以壟原的中央區路線為根據，興建建議的高架橋；
- (b) 沿同一中央區路線鑽挖隧道；及
- (c) 興建北環線。

中央區路線是九鐵公司建議並在憲報刊登的路線。

#### 高架橋

7. 上訴委員會相信高架橋方案或有其可取之處，而專業意見及長遠的財政承擔可能有助減輕其不利影響，但環保署署長及九鐵公司均認為，必須經過一段長時間才能證明高架橋是否符合環境標準。

#### 北環線

8. 《鐵路發展策略2000》所建議興建的北環線，將會把西鐵的錦上路車站與落馬洲邊境通道及上水至落馬洲支線古洞車站連接起來。上訴委員會知悉，如實施北環線計劃以代替上水至落馬洲支線，

即使可及時實施有關計劃，亦須對政府政策作出重大修改。設計北環線的目的，是以之作為支線計劃的長遠配套路線，而並非用作代替該計劃。即使先行興建北環線，當局仍有需要建造上水至落馬洲支線，以便在新界北部提供一條連接東鐵及西鐵的策略性鐵路。此外，由於北環線計劃僅屬構思階段，最少需時7至8年才可完成有關的建造工程。

### *鑽挖隧道*

9. 九鐵公司曾以中央區路線為根據，對鑽挖隧道的方案進行深入的概念研究。此方案涉及建造約4公里長的鑽挖隧道，以取代建議穿過塱原的上水至落馬洲支線高架橋段。此隧道將由上水車站以北伸展至洲頭，並包括在古洞關設一個地下車站。

10. 經考慮和鑽挖隧道方案有關的各項問題，包括工程、安全規定、環境事宜、實施時間、土地用途、城市規劃問題及對區內居民造成的影響後，政府當局認為就支線計劃而言，鑽挖隧道是最切實可行的方案。關於鑽挖隧道方案的詳細評估，請參閱有關的立法會參考資料摘要(檔號：TBCR 25/1016/97)。

11. 根據《環境影響評估條例》，上水至落馬洲支線是指定工程項目。九鐵公司須依循法定的環評程序行事，包括就隧道方案申請研究概要。據政府當局所稱，整個法定的環評程序預計需時約7個月才可完成。環保署署長的初步意見是，隧道方案似乎沒有任何不能解決的環境影響，而且似乎較有把握，因此，完成整個環評程序所需的時間會迅速得多。

### **檢討保育政策**

12. 行政長官在1999年10月6日發表的施政報告中，宣布當局會草擬綜合的大自然保育政策，並和各界人士合作，努力把市區綠化，令原有樹木生長茂盛。

13. 立法會於1999年10月13日通過一項議案，促請政府在致力取得社會和經濟發展的同時，亦須在顧及經濟發展與環保的平衡和其互動關係的情況下，在本港推動可持續發展的策略。議員就此提出多項要求，包括促請政府當局在制訂所有社會及經濟發展計劃時，必須重視環境保育及可持續發展的因素，並且全面檢討及制定保護自然資源的法律和政策，以保育本港的生態系統及提高其環境質素。

14. 環境事務委員會曾於2000年12月5日會議上檢討當局的保護濕地政策，以及就保育政策進行的持續檢討的最新情況。該項持續檢討的目的是為本港的自然資產(包括濕地)提供更佳保護。

15. 在2001年11月21日舉行的立法會會議席上，議員曾進行一項有關“保育政策”的議案辯論。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2001年11月22日