

二零零二年一月二十四日  
資料文件

立法會  
環境事務委員會及交通事務委員會  
政府對有關保護塋原濕地的意見所作的回應

引言

多個代表團體應邀出席二零零一年十二月十三日的委員會聯席會議，因應上水至落馬洲支線(支線)計劃的最新發展，討論保護塋原濕地的事宜。各代表團體及委員就保育政策(包括保育和管理私人土地上自然生境的機制)、塋原的長遠保育，以及以鑽挖隧道方式興建支線的方案提出意見。有些代表團體及委員也就支線計劃對落馬洲的環境影響提問。

2. 本文件向委員匯報當局對有關意見所作的回應。

檢討自然保育政策

3. 我們現正檢討現行的自然保育政策和機制，以期找出可以改善的地方，並制定切實可行的改善措施，使我們能更有效地保育和保護具有高度生態價值的地點。我們會與其他有關的決策局和部門攜手合作，詳細研究土地業權和現行土地用途規劃制度等事宜。

4. 我們知悉各代表團體在上次會議上提出了以下建議：

(a) 由政府收回土地；

(b) 設立信託基金，用以收購和管理具重要生態價值的地點；以及

(c) 向關注團體提供資助，讓這些團體與社區建立夥伴關係，以期保留現時有利於維持有關地點的生態的耕作方式。

5. 我們會審慎考慮由政府收回土地的建議，因為這涉及巨額的財政負擔。此外，收回土地也涉及與業權相關而且非常複雜的問題，以及其他基本的考慮因素。我們會在進行檢討時一併考慮這些問題和因素。

6. 至於透過把土地業權人的“發展預期價值”轉變為“保育預期價值”，以鼓勵他們為達到保育目的而妥善管理其土地的建議，我們必須注意，鄉郊地區大部分私人土地屬農地，批租作農業用途；根據租約，一般不得用作樓宇發展。因此，這些土地是否有任何合理的“發展預期價值”也值得商榷。

7. 我們進行檢討時，會研究上述和其他相關的問題，並繼續聽取不同的意見。

## 保育塋原

8. 我們十分理解委員和代表團體對長期保育塋原濕地的關注。根據漁農自然護理署(漁護署)的初步評估，純粹從自然保育的角度來看，類似塋原或較塋原具更高保育價值而位於私人土地上的地點，也有超過十個之多。因此，我們不宜把塋原當作獨立的個案處理，而應從整體着眼，研究如何更妥善地保育這些地點。

9. 對於把塋原發展為旅遊點的建議，若然不妨礙保育工作，我們並無異議。自然保育工作成功與否，公眾的支持至為重要；為了得到市民支持，漁護署一向積極推動有關自然保育的教育工作，使公眾明白保護自然環境的重要性。發展生態旅遊，是推動此類教育的有效方法，可讓公眾有機會欣賞和享受大自然美景。不過，我們須仔細研究各項細節，例如活動的規模及應提供哪些旅遊和教育設施等，以免對這些地點的生態造成負面影響。我們會與旅遊事務署進一步探討上述構思是否可行。

## 支線計劃鑽挖隧道方案

10. 九鐵指出，本港興建西鐵葵青隧道時是採用鑽挖隧道方式進行，與支線隧道相比，葵青隧道一帶的地質情況更難處理，這足以證明落馬洲支線計劃採用鑽挖隧道方案在技術上是可行的。建造西鐵隧道所用的設備和技術與將來興建支線時所用的相同。鑽挖隧道工程在水文方面可能對塋原造成的影響，已在環境影響評估(環評)報告中作全面分析。報告的結論是土壓平衡隧道鑽挖技術可防止在鑽挖期間有水湧入隧道內，而隧道本身也不會對地下水位造成明顯的影響。

11. 在二零零一年十二月十三日的會議上，有些代表團體和委員建議考慮其他路線。首先，按照政府政策，為了應付與日俱增的過境客運量，有必要建造支線和北環線。這兩項工程迎合不同的交通需求，互補不足，但並不可互相取代。要在新界北貫通西鐵和東鐵，必須建造北環線和支線。政府會密切留意新界西北土地用途規劃的進展，並會根據交通需求，檢討北環線計劃的施工時間表(現預期在二零一一至一六年期間完成)。此外，即使我們現在立刻展開北環線的詳細規劃和設計工作，該項工程也至少需要七、八年時間才能完成。

12. 至於原來的高架橋方案，上訴委員會提出的廣泛研究還需至少兩年時間才可完成。研究完成後，我們仍然不能肯定研究結果能否說服環保團體或市民大眾接納高架橋計劃。假如要鐵路乘客忍受羅湖的擁擠情況，同時卻又未能確定會否開設落馬洲通道，以紓解乘客擁擠之苦，則對於旅客來說，繼續探討原來的高架橋方案並非最佳的做法。我們也曾檢討早前考慮過的另外幾條高架橋路線，但這些路線受到種種限制，其中涉及工程對當地居民構成的影響，以及難以解決的環境影響問題。

## 對落馬洲造成的環境影響

13. 落馬洲車站大樓須佔用 9.1 公頃的土地，以容納鐵路、海關、出入境和警務設施。車站大樓須設於地面，以便與對口的深圳皇崗口岸大樓連接。環評報告指出，扣除現時生態已受到嚴重

影響的土地不計，因興建落馬洲車站造成生境損失而受影響的生境總面積有 7 公頃。九鐵相信，假如按照建議把車站大樓毗鄰的 27.1 公頃漁塘的生態價值提高，便可吸引更多雀鳥飛來棲息，從而補償因漁塘面積減少而失去的生態功能。實地試驗證明，採用環評報告詳列的改善和管理方法後，會有更多雀鳥在該處棲息。

### 補償因進行西鐵工程而失去的濕地

14. 在二零零一年十二月十三日的會議上，與會者詢問補償因進行西鐵第一期工程而失去的濕地的建議措施的成效。西鐵環評報告建議的濕地補償措施，於一九九八年獲環境諮詢委員會通過。由於建議的濕地緩衝區建設工程尚未完成，在現階段對緩衝區的效用下結論，未免言之過早。不過，據漁護署監察所得，從其他工程的緩解措施成效來看，獲適當地恢復原狀的生境，對野生生物十分可貴。這些工程包括元朗及錦田主要排水道工程和治理深圳河工程。據漁護署觀察所得，在潮退時，有不少水禽在元朗及錦田主要排水道一帶各處覓食；深圳河一帶已恢復原狀的漁塘也見水禽棲息。漁護署會密切監察西鐵工程的濕地補償措施，並會評估措施的成效。

環境食物局

二零零二年一月