

立法會參考資料摘要

上水至落馬洲支線計劃的未來路向

引言

在二零零一年九月十八日的會議上，行政會議建議，行政長官指令-

- (a) 接納九廣鐵路公司(九鐵公司)建議的隧道方案為上水至落馬洲支線計劃的未來路向；
- (b) 原則上通過建議的工程時間表；
- (c) 根據《鐵路條例》在憲報刊登鐵路方案的必要修訂。

背景和論據

2. 在一九九八年九月，行政會議議決邀請九鐵公司就上水至落馬洲支線計劃的實施提交詳細的建議。建議在一九九九年三月提交政府。在一九九九年六月，行政會議議決邀請

九鐵公司為上水至落馬洲支線進行詳細的規劃和設計工作。上水至落馬洲支線全長 7.4 公里，其中 700 公尺會經過塋原，原定在二零零四年竣工。九鐵建議運用內部資源和透過舉債，支付建造和營運支線的全部費用。

3. 在一九九九年七月至九月期間，九鐵公司曾就上水至落馬洲支線計劃諮詢各有關方面，包括當時的北區和元朗臨時區議會、環境諮詢委員會轄下的環境影響評估小組委員會，以及城市規劃委員會。計劃其後在一九九九年十月根據《鐵路條例》的規定在憲報刊登。所接獲的反對意見共有 74 份，到目前為止，已有 12 份撤回。

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，須進行法定的環評程序。九鐵公司首先在一九九八年八月向環境保護署(環保署)署長提交工程項目簡介。環保署署長在一九九九年二月發出研究概要，九鐵公司遂在二零零零年四月向環保署署長提交環評報告。在二零零零年十月十六日，環保署署長否決有關的環評報告，並決定不簽發環境許可證予這項計劃，主要原因如下-

- (a) 塋原是具有高生態價值的地方，該處有多種雀鳥棲身。上水至落馬洲支線計劃在施工階段可能會使該棲息地嚴重分裂，並造成滋擾和破壞；
- (b) 建造上水至落馬洲支線可能會對環境造成不利影響；

- (c) 建議的臨時濕地未必能充分補償在計劃施工階段所損失的棲息地；
- (d) 環保署署長並不認為九鐵公司已探討所有可以達致計劃目的的方案，或已採取一切可行措施避免支線經過塋原的中心地帶；
- (e) 上水至落馬洲支線計劃與其他現有、已落實和計劃中的項目所造成的累積影響，並未適當地獲得處理。

5. 在二零零零年十一月十日，九鐵公司就環保署署長否決有關的環評報告以及不簽發環境許可證的兩項決定，向上訴委員會提出上訴。上訴委員會在二零零一年四月至六月期間進行了歷時 27 日的聆訊，並在二零零一年七月三十日駁回九鐵公司的上訴，主要理由是九鐵公司在聆訊期間提出重要的新建議，但這些建議應列為環評研究中的評估項目。

可供選擇的方案

6. 上訴委員會在其判決書中表示，明白實施上水至落馬洲支線計劃是政府的政策。委員會認為，在考慮替代方案是否‘實際和合理’時，除考慮在環保方面是否可以接受外，也應考慮其他因素，包括工程技術限制、所需的額外時間、增加的成本，以及政府的政策。鑑於上述理由，委員會認為有下列三個方案可供選擇：

- (a) 以塋原的中央區路線為根據，興建擬議的高架橋；
- (b) 沿同一條路線鑽挖隧道；
- (c) 興建北環線。

中央區路線是九鐵建議並在憲報刊登的路線。顯示上水至落馬洲支線的中央區路線以及北環線的地圖現載於附件 A。

高架橋

7. 上訴委員會相信高架橋方案或有其可取之處，而其不利影響可能會因有專業意見和長遠的財政承擔而減輕，但環保署署長和九鐵公司均認為，要證明高架橋方案在環境方面可以接受，須進行更多的研究，而這些研究需要假以時日才能完成。

北環線

8. 《鐵路發展策略 2000》建議的北環線會連接西鐵的錦上路車站與落馬洲邊境通道和上水至落馬洲支線的古洞車站。這條鐵路線稱為“北環線”，是因為在建成後會連同上水至落馬洲支線在新界北部把東鐵和西鐵連接起來。

9. 上訴委員會知道，如以北環線替代上水至落馬洲支線，即使計劃可以及時實施，也會涉及對政府政策作出重大的修改。北環線是設計作為上水至落馬洲支線的長遠配套路

線，而並不是其替代路線。即使是先興建北環線，上水至落馬洲支線仍然需要建造，以便在新界北部提供一條連接東鐵和西鐵的策略性鐵路。此外，由於北環線現時只屬構思階段，要建成則至少需時七至八年。

其他方案

10. 我們已重新研究以往曾考慮的支線其他路線。除隧道方案外，這些路線有工程時間表、成本、對當地社區和環境造成影響等方面的問題未能解決。

鑽挖隧道

11. 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。這方案是以長約 4 公里的鑽挖隧道取代建議穿過壟原的上水至落馬洲支線高架橋段。這條隧道會由上水車站以北伸展至洲頭，途中會在古洞關設一個地下車站。標明上述隧道路線的圖則載於**附件 B**。九鐵公司在研究過工程技術可行性、環境影響、工程時間表和成本等各方面因素後，認為從建造和營運的角度來說，鑽挖隧道的方案是可行的。

12. 有關的評估載列如下。

隧道方案的詳細評估

(A) 工程技術可行性

13. 九鐵公司曾參照西鐵的一個隧道承建商的評估，對鑽挖隧道的方案進行初步可行性研究。九鐵公司及隧道承建商的評估都顯示塋原的地質與西鐵葵青隧道計劃的相若(即隧道會經過岩石和軟土)。雖然隧道方案會比高架橋方案涉及更大的建造風險，但九鐵公司相信，有建造西鐵的經驗為基礎，加上適當的預防措施，上述風險是可以應付的。有關政府部門認為，根據所得的土地狀況資料，以及九鐵公司與隧道承建商所提出的工程建議書，有關計劃應不存在任何難以解決的技術問題。九鐵公司正就工程技術進行更詳細的評估，並研究建造工程的配合，並將會與有關政府部門商討建議的細節。

(B) 環境影響

14. 九鐵公司認為由於方案基本上已避開塋原，因此應不會對生態環境造成重大影響。該公司曾就隧道方案與環保署和漁農自然護理署(漁護署)商討，兩個部門都同意，與高架橋方案比較，隧道方案會較有把握在環保方面獲得接納，因此完成環評程序的時間會快得多。

15. 九鐵公司也注意到鑽挖隧道可能會對地下水位造成影響，並因此而影響塋原濕地。該公司會研究適當的措施，確保地下水位不會受到干擾，並在施工期間密切監察水位的情況。

(C) 工程時間表

16. 九鐵公司預期上水至落馬洲支線會在二零零六年年底至二零零七年年中期間啟用，並會盡力及早完成這項計劃。由於工程的時間表非常緊迫，政府有關各局和部門都會最優先處理這項計劃，並會與九鐵公司合作，務求計劃能夠盡快完成。

(D) 成本

17. 九鐵公司估計，按二零零一年價格計算，如以鑽挖隧道方式興建塋原段，所增加的成本約 20 億元。按二零零一年價格計算，上水至落馬洲支線原來預算的成本約 80 億元¹。九鐵公司已表明上水至落馬洲支線在財政上仍然可行，該公司無須政府注資。

(E) 城市規劃

18. 建議的路線不會對古洞北新發展地區(新發展區)的規劃造成負面影響。

¹ 上水至落馬洲支線原來的成本，按付款當日價格計算為 85 億元。

(F) 整體評估

19. 在考慮過隧道方案的工程、安全規定、環保、時間表、土地用途、城市規劃和對區內居民的影響後，我們認為這是最切實可行的方案。

對財政和人手的影響

20. 根據有關部門的初步估計，入境事務處、海關、警務處、漁護署和衛生署為配合落馬洲車站大樓的啟用，將須增聘共 757 名職員。入境大堂所需的額外人手和其他運作費用估計共需約 4 億元，而所需人手可能會因應過境旅客人數上升而進一步增加。

21. 為實施上水至落馬洲支線計劃，路政署已獲批一筆為數約 400 萬元的全年撥款，以供增加人手之用。地政總署已調配現時西鐵（第一期）工作隊的部分員工，處理與實施這個支線計劃有關的工作。

對經濟的影響

22. 上水至落馬洲支線可令香港與內地的鐵路乘客更方便往返兩地，對香港的經濟有利，並可促使兩地在經濟和社會合作方面建立更緊密的聯繫。

對環境的影響

23. 上水至落馬洲支線是根據《環境影響評估條例》規定的指定工程項目。九鐵公司將進行法定的環境影響評估程序，包括就隧道方案申請研究概要。整個法定的環評程序預計需時約七個月。環保署署長的初步意見認為，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的時間會快得多。

公眾諮詢

24. 我們會向立法會交通事務委員會、環境諮詢委員會、有關的區議會、鄉事委員會和其他有關的團體作出匯報。

宣傳安排

25. 我們會舉行記者會，宣布上水至落馬洲支線計劃的未來路向，並強調政府和九鐵公司會致力把支線建成一項符合環保原則的基礎設施。

26. 我們會根據《鐵路條例》的規定，在憲報刊登上水至落馬洲支線鐵路方案的必要修訂。有關修訂須有 60 日的法定反對期，以及三個月的處理反對期。

負責人員

27. 負責人員為運輸局首席助理局長蕭偉全先生（電話：
2189 2199）

運輸局

二零零一年九月十八日

(TBCR 25/1016/97)