

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)867/01-02號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

### 立法會環境事務委員會、 立法會規劃地政及工程事務委員會和 立法會交通事務委員會 聯席會議紀要

日期：2001年11月27日(星期二)  
時間：上午10時45分  
地點：立法會會議廳

出席委員：立法會交通事務委員會委員

- \* 劉健儀議員, JP (主席)
- \*#何鍾泰議員, JP
- 周梁淑怡議員, JP
- 陳國強議員
- 黃宏發議員, JP
- 劉千石議員, JP
- \* 劉江華議員
- 鄭家富議員
- # 譚耀宗議員, GBS, JP
- \* 張宇人議員, JP
- # 陳偉業議員
- # 黃成智議員

#### 立法會環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)  
何秀蘭議員(副主席)  
羅致光議員, JP  
胡經昌議員, BBS  
麥國風議員

#### 立法會規劃地政及工程事務委員會委員

- \*^劉炳章議員(副主席)
- 涂謹申議員
- 劉皇發議員, GBS, JP
- 葉國謙議員, JP

**缺席委員** : 立法會交通事務委員會委員

\*#石禮謙議員, JP (副主席)

朱幼麟議員, JP

何俊仁議員

梁富華議員, MH, JP

立法會環境事務委員會委員

李柱銘議員, SC, JP

陳婉嫻議員, JP

單仲偕議員

# 黃容根議員

劉慧卿議員, JP

勞永樂議員

余若薇議員, SC, JP

立法會規劃地政及工程事務委員會委員

^ 鄧兆棠議員, JP (主席)

霍震霆議員, SBS, JP

(^ 亦為立法會交通事務委員會委員

\* 亦為立法會環境事務委員會委員

# 亦為立法會規劃地政及工程事務委員會委員)

**出席公職人員：參與議程第II項的討論**

環境食物局

環境食物局副局長

周達明先生

環境食物局首席助理局長(C)2

王學玲女士

運輸局

運輸局首席助理局長(4)

蕭偉全先生

環境保護署

環境保護署助理署長(環境評估及噪音)

區偉光先生

漁農自然護理署

漁農自然護理署助理署長(自然護理)  
黎接傳先生

規劃署

署理規劃署助理署長(房屋及土地供應)  
黃靄儀先生

**應邀出席者** : 九廣鐵路公司

東鐵支線總監  
李鏡權先生

建造總經理  
謝達生先生

公司事務總經理  
丘李賜恩女士

環境經理  
麥諾理先生

**列席秘書** : 總主任(1)2  
劉國昌先生

**列席職員** : 高級主任(1)5  
歐詠琴女士

---

經辦人／部門

**I. 選舉主席**

由於在聯席會議開始時未達會議法定人數，委員同意以交通事務委員會會議的名義展開是次會議，直至出席人數達到聯席會議法定人數為止。因此，是次會議由劉健儀議員擔任主席。

**II. 因應落馬洲支線計劃的最新發展保護塹原濕地的事宜**

(立法會CB(1)390/01-02(01)號文件 —— 上水區鄉事委員會提交的意見書；

立法會CB(1)390/01-02(02)號文件 —— 環境食物局就塋原提交的資料文件；

檔號：TBCR 25/1016/97 —— 運輸局提交的立法會參考資料摘要；

立法會CB(1)390/01-02(03)號文件 —— 運輸局就落馬洲支線計劃提交的跟進文件；及

立法會CB(1)295/01-02號文件 —— 由立法會秘書處擬備，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)

2. 主席請委員注意上水區鄉事委員會提交的意見書(立法會CB(1)390/01-02(01)號文件)。

3. 環境食物局副局長應主席所請，簡介環境食物局(下稱“環食局”)所提交資料文件(立法會CB(1)390/01-02(02)號文件)的內容。該文件載述與塋原有關的保育事宜、檢討自然保育政策的進展，以及環境保護署(下稱“環保署”)及漁農自然護理署(下稱“漁護署”)對九廣鐵路公司(下稱“九鐵公司”)就落馬洲支線計劃(下稱“支線計劃”)提出的隧道方案的初步意見。

4. 運輸局首席助理局長亦請委員注意立法會CB(1)390/01-02(03)號文件所載，政府當局及九鐵公司對委員在交通事務委員會2001年10月26日會議上就支線計劃提出的問題所作的回應。

有需要即時為塋原制訂保育計劃

5. 環食局副局長表示，為確保本港具備高度生態價值的地區長遠而言可獲得充分的保護，環食局現正就保育政策進行檢討。在此項檢討中，當局會仔細研究所有有關的考慮因素，例如土地業主的權利、土地用途規

劃、衡量及比較不同土地的生態價值、在自然保育與發展之間求取平衡的需要，以及其他相關事宜。政府當局亦會檢討哪些範疇需要作出改善，並研究作出改善的方案。當局計劃於2002年就該項檢討進行公眾諮詢。

6. 關於塱原的保育事宜，環食局副局長表示，塱原基本上是一片濕耕農地，其中大部分土地由私人擁有。該處的生境幾乎全為人工造成。塱原現時的生態價值，主要由該區多年來採用的務農方法維持，特別是濕耕農業。根據目前的古洞北分區計劃大綱圖，塱原主要位於被規劃作“農業用地”的地區之內，該區的土地用途受“農業用地”的分區用途規劃所規管，只容許作“農業用途”及少數鄉郊土地用途。區內發展必須受到規劃管制。除非得到城市規劃委員會就改變土地用途作出的批准，否則該區不能作現時按分區計劃大綱圖被禁止的其他“土地用途”，例如作停車場或貨櫃存放之用。

7. 署理規劃署助理署長(房屋及土地供應)補充，規劃署及拓展署現正聯手進行新界西北規劃及發展研究，物色及規劃適當的新發展區，以容納本港日後增加的部分人口。鑒於有需要保護本港的環境資源，以盡量避免破壞具有高度保育價值的地區，當局亦會就塱原及其鄰近的擬議古洞北新發展區，檢討區內的“農業用地”及其他用地的分區用途。

8. 鑒於政府沒有足夠的權力有效地控制新界的土地用途變更，陳偉業議員擔憂塱原濕地最終不能獲得存護。他引述米埔附近地區的情況，並指出為了獲得批准以便進行發展，私人土地的業主有時可能會採取激烈的做法，“合法地”更改土地的用途，例如由濕耕改為乾耕。倘塱原發生類似事件，本港一片具有重要生態價值的濕地便會受到破壞。因此，陳議員認為政府如不作出任何政策承諾，保證採取一套塱原保育計劃，便不宜推行該支線計劃。鄭家富議員及蔡素玉議員亦就缺乏有效的保育政策以保存塱原一事提出了類似的關注。在此情況下，劉江華議員詢問假如塱原濕地最終基於任何理由而不能獲得存護，政府當局認為是否值得額外動用20億元進行鑽挖隧道方案。

9. 環食局副局長回應時強調，塱原的生境大部分為人工造成。一如生態資料庫的初步數據所顯示，現時另有最少10片由私人擁有的土地，在生態價值上與塱原同樣重要或甚至比塱原更為重要。他表示，政府在進行檢討時不會把重點放在某片土地上，而會以制訂長遠保育政策為目標，冀能作出更佳的保育管理。由於此事涉

及眾多不同在環境、保育及土地方面的問題，該項檢討將需要一段時間才能完成。

10. 環食局副局長雖然承認有不少因素可影響在塋原採取的耕種方法，但他表示政府當局並不認為在塋原採取的耕種方法有發生上述變更的即時危險。鑒於在該處進行的濕耕農業已維持了最少30年，現時的耕種方法不大可能會驟然變更。然而，政府當局知道委員對此事感到關注。為了加強對本港濕地的保護，特別是該等由私人擁有的濕地，當局會在現正進行的檢討中仔細研究此問題，以便找出可行的方案，並進行公眾諮詢。

11. 陳偉業議員對政府當局的回覆不感信服，並擔憂九鐵公司雖會在其能力範圍內盡量履行環境許可證所訂的有關規定，但假如在支線計劃建造工程展開時尚未制訂較全面的保育政策，則仍不能保證塋原濕地可獲得存護。因此，他強烈促請政府適當考慮塋原的獨有情況，並於政府計劃中訂定一般保育政策之前，優先就該地採取一套保育計劃。就此，鄭家富議員及蔡素玉議員均要求政府當局加快檢討程序。鄭議員認為在欠缺有效的保育政策的情況下，政府當局將沒有對塋原情況作出適當監察的依據。主席亦要求政府作出內部協調，使環食局進行的檢討及規劃署所作的研究均能及時完成，以免支線計劃再受到任何阻延。

12. 環食局副局長回應時強調，在保育及發展之間作出正確的平衡，是一項微妙而敏感的事宜。最重要的是顧及有關各方的利益，以便找出能獲得大眾普遍支持的處理方法。他察悉委員所提出有關及早完成檢討工作的要求，但亦表示支線計劃的環境影響評估(下稱“環評”)研究尚未完成。期間，所有有關部門均會通力合作，以加快檢討程序。他希望可在數個月內就保育政策檢討訂定進行公眾諮詢的時間表。視乎所接獲的公眾意見，有關工作的日後路向將於2002年較後階段趨於明朗。環食局副局長向委員保證，一俟檢討有結果，政府當局即會向有關的事務委員會作出匯報。

13. 陳偉業議員重申其關注事項，表示當局應在支線計劃進行招標前訂定塋原的保育計劃。他要求政府當局向委員提供資料，說明完成支線計劃環評研究及展開建造工程的時間安排，以及環食局進行的檢討和規劃署所作研究的完成日期。

14. 劉皇發議員對上水區鄉事委員會提出的意見表示贊同，並指出新界不少私人土地的發展均基於保育問題而受到限制，新界居民的生活亦因而受到嚴重影響。

因此，政府當局應小心平衡土地業主的權益及進行保育的需要。至於推行支線計劃的問題，他認為當局與其額外花費20億元興建隧道，倒不如利用該筆金錢按照《收回土地條例》(第124章)的規定，收回塋原所有受影響的土地。關於受影響的土地業主可能會因為隧道工程導致地下水位下降而蒙受經濟損失的問題，黃宏發議員認為，政府當局應就隧道所經路線所產生的法定地役權提供合理的補償。

15. 蔡素玉議員表示部分環保團體較早時曾提出意見，認為如對有關路線作出修改，使之離開塋原的中心地帶，原來的高架橋建議是可以接受的方案。鑒於尚有其他成本較低的方案可供選擇，她促請政府當局認真考慮把該筆額外的20億元，用於直接滿足塋原各項保育需要之上。她進一步建議，防止塋原濕地出現任何變更的一個有效方法，是為該片土地建立“保育方面的預期價值”。此舉所產生的效果是，土地業主會致力保存塋原濕地的生態價值，以便獲得政府的補償。

16. 蔡議員進一步指出，根據現時的環評機制，實極難找出從環境角度而言最佳的可行方案，因為環保署署長僅限於評估倡議人提出的方案的利弊。以落馬洲支線此類規模龐大且對環境具有深遠影響的工程計劃而言，政府應制訂一套準則，以訂定及找出最佳的可行方案。

17. 環食局副局長回應時向委員保證，在檢討保育政策時，當局會研究採取更適當的方案，以便保護具有高度生態價值的私人土地。他提及立法會於2001年11月21日就“保育政策”進行的議案辯論，並表示政府當局會仔細研究議員為保育及管理私人擁有土地的敏感生態環境，而於該次議案辯論中及是次會議上提出的所有意見及建議，包括直接斥資進行收購、交換土地、由公營機構與私營機構聯手進行保育計劃等。然而，當局亦須考慮其他因素，例如所涉及的財政影響、市民大眾的接受程度及私人土地業主的權益。在進行檢討時，政府當局會積極徵詢所有利益相關者的意見，以便制訂切實可行而合理的方案。

18. 關於蔡議員就原有的高架橋方案是否符合環境標準所提出的意見，環食局副局長回應時表示，在主要環保團體發表的一份聯合聲明中，他們已重申會一致捍衛塋原此項獨一無二的自然資產，而且表明他們一直反對透過興建穿越塋原的高架橋來建造落馬洲支線。

19. 運輸局首席助理局長就替代路線作出補充時表示，經考慮各項因素，包括工程及安全規定、環境影響、工程計劃的實施時間、土地用途和規劃事宜及對區內居民造成的影響後，政府通過九鐵公司提出的鑽挖隧道方案，是實施支線計劃的切實可行方法。他補充，按《環境影響評估條例》(第499章)(下稱“《環評條例》”)研究落馬洲支線個案的上訴委員會認為，隧道方案是“可行及合理”的替代方案之一。他向委員保證，在推行鐵路工程計劃時，政府當局會考慮所有可行路線，並由有關的政府部門(包括路政署鐵路拓展處)進行研究。環保署及漁護署亦會根據《環評條例》所訂的法定規定，研究有關計劃的環境影響。

20. 運輸局首席助理局長回答蔡議員進一步提出的查詢時強調，政府當局致力使建成的落馬洲支線成為一項符合環境標準的基建設施。當局急需加建此條過境鐵路線，為羅湖通道亟待解決的擠塞情況提供所需的紓緩。涉及此項工程的所有政策局及政府部門均將優先處理此支線計劃，並與九鐵公司通力合作，務求盡快完成該工程。

21. 關於收地事宜，運輸局首席助理局長表示，當局會根據《鐵路條例》(第519章)收回興建落馬洲支線所需的土地。政府及九鐵公司現正制訂有關的計劃。他察悉黃宏發議員就此提出的關注事項，並表示當局已於10月就有關事宜正式諮詢北區區議會及元朗區議會。當局亦已徵詢區內鄉事委員會的初步意見。政府當局已作出承諾，在經修訂的鐵路計劃刊憲後諮詢有關各方。關於此事，運輸局首席助理局長表示，公眾人士提出的任何反對意見，均會根據法定程序加以處理。

22. 劉炳章議員促請政府公布擬劃作保育區的本港地區及土地名單，以提高其保育政策的透明度。環食局副局長答稱，本港現時約有50 000公頃(即40%以上)土地屬受到保護的自然保育區。現行機制已具有極高透明度，因為將被指定為受保護地區的任何新保育區的地圖，均會在憲報刊登。

#### 鑽挖隧道方案對塋原濕地的影響

23. 劉江華議員重申其就鑽挖隧道方案對塋原濕地的影響表示深切關注，並詢問九鐵公司有否進行任何勘查，以確定建造隧道對塋原的地面水位有何影響。九鐵公司東鐵支線總監回答時闡述將用於興建落馬洲支線隧道的土壓平衡隧道鑽挖機(下稱“土壓鑽挖機”)技術。他保證在採用此技術後，塋原的地面及地下水位均不會受到



不良影響。然而，對塋原現有耕種方法作出的任何變更，則非九鐵公司所能控制。

24. 在此方面，胡經昌議員詢問從荷蘭的經驗得出的有關技術數據，能否證明九鐵公司有關地面水流失情況的說法屬實。他亦關注到當局有否就鑽挖隧道地點的土地狀況進行充分的勘查，以確定土壓鑽挖機技術的確適用於塋原。

25. 九鐵公司東鐵支線總監回答時表示，落馬洲支線隧道將建於地底約10至15米之處。在決定採用鑽挖隧道方案前，九鐵公司已在該區進行廣泛的土地勘查，並得出塋原隧道沿線的充足地質資料。同時，關於隧道方案對地面水及地下水的影響，該公司亦已作出評估。他解釋，隧道工程對地下水造成的影響通常較地面水大得多，而地面水流失的情況只有在土地沉降時才會發生。九鐵公司東鐵支線總監強調，西鐵工程計劃亦是採用土壓鑽挖機技術，並已充分證明該技術可避免擾亂地下水系統。在興建塋原的隧道時將會採用同一技術及相同的隧道護壁系統。

26. 何鍾泰議員詢問，在塋原進行軟土挖掘工程時是否需要進行灌漿，以及塋原的水位會否因此而受到不良影響。九鐵公司東鐵支線總監回應時證實，是項隧道工程將無須進行灌漿。他進一步解釋，在採用土壓鑽挖機技術下，主要的困難在於須同時挖掘泥土及岩石，但正如九鐵公司的初步勘查所顯示，塋原的情況並不比西鐵青荃隧道差。

27. 劉炳章議員關注到過分倚賴土壓鑽挖機技術，可能會局限了招標程序中的競爭範圍。九鐵公司東鐵支線總監回應時表示，此項技術並不僅限於一間公司所有。招標程序將受到九鐵公司採購規則所規限，屆時除了考慮是否物有所值的因素外，亦會考慮其他因素如實施時間的規定。

28. 就立法會參考資料摘要第23段所載，劉江華議員認為環保署署長似乎並不十分肯定鑽挖隧道方案的環境影響。在此方面，他詢問環保署署長是否真正確信隧道工程不會對塋原濕地造成任何無法彌補的環境影響，包括對地面水位的影響。他告誡謂此類環境影響會造成無可挽救的後果，並詢問如塋原的地面或地下水位因任何理由而受到不良影響，將由哪一政策局／政府部門負責。在此方面，鄭家富議員亦關注到委員難以監察此類轉變情況。

29. 環食局副局長回應時解釋，環保署署長是根據九鐵公司提供的有關資料而得出其初步意見，認為鑽挖隧道方案較有把握，而隧道工程亦不會造成任何無法彌補的環境影響。由於支線計劃的詳細環評研究尚未完成，以上所述僅為環保署署長的初步意見。待環評研究完成後，便可切實確定鑽挖隧道方案的環境影響。根據現行法例，環保署署長是執行環境許可證所訂規定的法定機關。

30. 環保署助理署長(環境評估及噪音)補充時表示，如支線計劃的環評報告獲得環保署署長通過，落馬洲支線的興建及營運將須符合有關的環境許可證所訂的條件。作為支線計劃的倡議人，九鐵公司必須按照環評報告所訂，執行所有必要的紓緩措施，以及落實嚴格的环境監察及評核規定。倘九鐵公司未能履行上述任何條件及規定，環保署署長將對其採取行動。

31. 劉炳章議員表示，隧道方案會產生大量鑽挖土，日後的列車運作亦須耗用大量能源，因此，他認為該方案未必是最環保的方案。環食局副局長回應時表示，關於該等負面影響，必須連同其他方案可能對塋原生態造成的整體不良影響一併衡量。在進行詳細的環評研究時，將會研究支線計劃的所有潛在環境影響，並在有需要時提出適當的緩解措施。關於劉議員對能源消耗量的關注，九鐵公司東鐵支線總監表示，所有新的九鐵列車均設有善用能源的再生制動系統，該等系統可在列車制動時將所耗用的能源再生及饋入供電系統內，從而節省耗電量。

32. 在總結此事的討論時，主席提請政府當局察悉委員就急需為塋原制訂保育計劃一事所提出的關注。在此方面，兩個事務委員會訂於2001年12月13日舉行另一次聯席會議，聽取環保團體就因應支線計劃的最新發展保護塋原濕地的事宜提出的意見。

## II. 其他事項

33. 議事完畢，會議於下午12時20分結束。

立法會秘書處  
2002年1月18日