



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Address: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

運輸及物流局

路政署鐵路拓展處

運輸署運輸策劃部

電郵：enquiry@RMR2030plus.hk

長春社對「跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究」意見

運輸及物流局聯同路政署及運輸署在二零二二年十二月至二零二三年三月就《跨越 2030 年的鐵路及主要幹道策略性研究》（《策略性研究》）展開公眾諮詢。《策略性研究》建議興建三條策略性鐵路和三條主要幹道，包括港深西部鐵路（洪水橋至前海）、中鐵線、將軍澳線南延線、北都公路、沙田繞道及將軍澳—油塘隧道（三鐵三路）。

長春社認為任何鐵路及主要幹道的規劃必須有充分的社會需求作為基礎；並應同時配合最新的環境政策方向，以達致發展同時顧及自然環境保育的目標。我們對三鐵三路有以下意見：

1. 就《策略性研究》的運輸交通需求估算基礎

現時政府的《策略性研究》採用的人口推算或未能反映社會最新情況，導致政府運輸需求估算可能被高估。根據政府諮詢文件，是次研究參考了《香港人口推算 2022—2069》（《推算》）¹中的「較高人口推算」，即在 2046 年後全港人口可達 886 萬人的情景，繼而推出三鐵三路的方案，以滿足其情景未來交通需求。然而，政府統計處編寫《推算》是採用 2019 年年中人口估計為基準，未有把近 3 年來的香港居民遷離情況計算。

參考 2022 年《施政報告》，過去兩年，香港有 14 萬的勞動人口流失，而在本年 2 月統計處公佈的 2022 年底香港人口臨時數字為 733 萬，已低於《推算》中 2022 年的基

¹ 《香港人口推算 2022—2069》 <https://www.statistics.gov.hk/pub/B1120015082020XXXXB0100.pdf>



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Address: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container
Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

線人口推算的 765 萬，甚至比「較低人口推算」情景的 759 萬更低。《推算》亦有指出基線人口自 2041 年的高峰 811 萬，持續下降至 2069 年的 735 萬，與現時香港人口相約。雖然政府提及《策略性研究》「亦檢視了 2046 年之後的情景，並於初步建議的運輸基建預留彈性，以應付不斷變化和未能預見的潛在發展需求」，正因如此，政府更應該按統計處提供的三組人口情景設計多個方案，評估三鐵三路的必要性、規模及其他詳細規劃數據。政府當局即使採取較高人口估算，亦應按本港最新人口狀況修正人口推算，再評估運輸需要，避免出現誤判運輸需求，減少浪費不必要的資源。

2. 就《策略性研究》的整體規劃方針

現時三鐵三路方案，大部分方案都未曾在《香港 2030+：跨越 2030 年的規劃遠景與策略》（《香港 2030+》）及《北部都會區發展策略》中提及，我們憂慮會三鐵三路方案未有足夠規劃基礎，亦會出現資源重疊的問題，基建所帶來的累積性影響將會更大。

首先，《香港 2030+》及《北部都會區發展策略》分別提出多條運輸鐵路及幹道，包括北環線支線、北環線東延線、流浮山自動捷運系統、港深西部鐵路、香港島-大嶼山東北連接路等，但除了港深西部鐵路(洪水橋至前海)，其他方案未有在現時的《策略性研究》提及，因此我們認為三鐵三路方案下的其餘五項方案，應提供合理的策略規劃基礎。

再者，根據《香港 2030+》、《北部都會區發展策略》及《策略性研究》，可以預期未來二、三十年間，總共有 10 個鐵路及主要幹道方案推展，然而當中沒有一個更整全的策略性交通規劃評估，我們擔心如此規劃香港的長遠交通運輸基建，會無法在規劃早期認知清楚各環境問題、從更高層次尋找替代方案，只能繼續在個別環評報告內，就環境影響作小修小補。

我們認為政府在三鐵三路方案以外，應該一併審視全港未來規劃的所有鐵路及幹道，在各區人口增長、經濟發展等因素規劃運輸基建，以免規劃上出現用途及資源重疊，並在其中取捨不必要的設施，好讓花費大量公帑的基建能夠充分被使用，同時減低基建所帶來的環境累積性影響。



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址: 香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Address: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

3. 市民最新出行模式改變和習慣

未來交通需求除了參考人口改變及規劃發展外，亦應考慮市民最新出行模式改變和習慣。運輸署於 2022 年 9 至 12 月進行 2022 年交通習慣調查，根據運輸及物流局局長林世雄發表的網誌²，稱「調查所得的資料會用作更新及改良運輸署的策略性運輸模型，運輸署利用模型，再結合人口、就業及經濟發展等數據，便可作出交通分析和預測，是政府規劃運輸設施及制訂運輸政策時的重要參考數據。」我們留意到因應 2019 年疫情，不少企業改用遙距上班，而部分企業更在疫情過後容許職員持續可在家工作安排，亦相信是未來大趨勢。因此，我們認為政府於 2023 年第四季公佈運輸基建藍圖，應根據 2022 年交通調查結果，以及市民最新及未來的新出行模式改變和習慣，才能更準確地制訂切合市民需要的長遠運輸政策和設施。

4. 就「北都公路」的關注

根據現時政府初步建議的走線，「北都公路全長約 18 公里，由西面的天水圍開始，途經新田／落馬洲發展樞紐、古洞北，再連接至東面的羅湖南。」同時諮詢文件的 5.4 段提及「我們將探討把北都公路向東延伸至香園圍公路」及「我們將探討把北都公路向西延伸，接駁至港深西部公路的需要。」，可見政府當局預期的北都公路走線會比現時更長，受影響的生境將會更多。北都公路的走線涉及多樣不同的生境，將會帶來史無前例的環境破壞和負擔，因此我們現階段反對此項目，並請政府能慎重就北都公路的必要性及走線重新審視。

政府在諮詢會議中曾提及，北都公路走線將會沿發展區邊界興建，我們必須強調現時位於北部都會區的發展區邊界，大多正是需要保育的鄉郊地區，包括郊野公園、運作中漁塘及常耕農地。我們預計北都公路令交通方便，可能會帶動發展潛力，增加沿路鄉郊被開發壓力。因此北都公路走線沿發展區邊界興建不單無助減低環境影響，更會進一步令發展區域由原來的發展區向外擴張，進一步蠶蝕郊野環境。

² 政府新聞網 (2022 年 9 月 10 日) - 交通習慣調查資料只供分析之用

https://www.news.gov.hk/chi/2022/09/20220910/20220910_114417_952.html



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Add.: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

同時北都公路或違背在《北部都會區策略》下計劃中的濕地保育公園規劃方針。三個濕地保育公園現時正處於規劃研究階段，我們認為政府現時初步走線與未來三個濕地公園的範圍有部分重疊的情況。當局應等待三個濕地保育公園規劃完成後，才就北都公路再作考慮。

我們將由西至東面闡述北都公路的環境隱憂：

● 流浮山、尖鼻咀、港深西部公路沿岸

根據流浮山及尖鼻咀和厦村邊緣分區計劃大綱圖，流浮山、尖鼻咀、港深西部公路沿岸一帶的紅樹林、農地及濕地大多被劃作海岸保護區，鄰近亦有三個具特殊科學價值地點，包括尖鼻咀³、尖鼻咀鷺鳥林⁴、后海灣內灣⁵。另外，2004 年「內后海灣及深圳河集水區」獲國際鳥盟認可為「重點鳥區」，當中包括上白泥、流浮山、尖鼻咀一帶泥灘，可見區內的生態重要性並不限於本地，更與中國內地的生態環境有密切關連。規劃署於 2011 年完成的《改善流浮山鄉鎮及鄰近地區研究》⁶同時亦識別上述重要生境，而當時的建議方案亦有提到「為減少對容易受影響的自然環境造成干擾，我們只建議進行小規模的改善工程。」如北都公路日後將考慮連接港深西部公路，我們預計工程不會屬於小規模的改善工程，因此將會破壞附近具保育價值的生境。

● 后海灣地區：濕地保育區及濕地緩衝區

北都公路將直接對后海灣地區濕地構成威脅。根據政府現時初步走線，北都公路將穿越濕地保育區及濕地緩衝區，包括濕地公園、豐樂園、南生圍及部分錦田河。上述地點皆位於后海灣地區，是國際上和本地備受重視的濕地。自 1995 年政府根據《關於特別是作為水禽棲息地的國際重要濕地公約》（拉姆薩爾公約），把米埔沼澤區、后海

³ 具特殊科學價值地點尖鼻咀：https://www.pland.gov.hk/pland_en/access/pec/SSSI/plans/41.pdf

⁴ 具特殊科學價值地點尖鼻咀鷺鳥林：https://www.pland.gov.hk/pland_en/access/pec/SSSI/plans/47.pdf

⁵ 具特殊科學價值地點后海灣內灣：https://www.pland.gov.hk/pland_en/access/pec/SSSI/plans/46.pdf

⁶ 《改善流浮山鄉鎮及鄰近地區研究》

https://www.pland.gov.hk/pland_en/p_study/comp_s/LauFauShan/download/LFS-Executive-Summary-forweb.pdf

灣內灣和四周的魚塘列為「具國際意義的濕地」（拉姆薩爾濕地）。就其重要性，規劃署亦定立濕地保育區及濕地緩衝區界線，為后海灣地區內進行發展作指示。過往多年來在不同社會各界努力下，后海灣地區的保育工作漸見成效。

儘管政府聲稱會以隧道方式穿過濕地，我們仍然憂慮工程期間會構成直接和間接影響，如嘈音，水文等，各界的保育工作前功盡廢。



圖一 2012-2022 年香港后海灣地區一帶的發展申請分析

我們於 2022 年中發佈有關香港后海灣地區一帶發展壓力調查，發現濕地保育區及濕地緩衝區的發展壓力已極大（見圖一）。我們透過檢視過去 10 年后海灣地區的發展規劃申請、改劃申請及其他土地項目，如全部發展項目獲批，將涉及約 389 公頃，面積達 20 個維多利亞公園的具保育價值的生境將受影響。我們更憂慮興建北都公路時，將會有更多的支路接駁至發展地盤，把人流及車流帶到更貼近濕地的範圍，令工程帶來的直接及間接環境影響更龐大。

我們尤其關注初步走線與濕地保育區內豐樂園及南生圍重疊，兩地不但是濕地保育公園的選址，發展商在兩地提出備受爭議的發展項目亦已獲批。如前述，我們固然憂慮



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Address: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

北都公路穿越未來的濕地保育公園，對生態造成破壞，另一方面亦擔心政府為了改善交通，順理成章在北都公路加設接駁路口接通各發展項目，不但加劇濕地破壞的面積，觀感上亦有「利益輸送」之嫌。

我們於 2018 年與多個環保團體及立法會議員曾委託香港大學民意研究計劃進行全港性抽樣問卷調查，訪問 1003 名市民有關南生圍保育的意見。民調指當中 83% 的市民支持保育南生圍的自然景觀；61% 的市民支持根據法例向土地業權人收地、或以非原址換地等方式，長遠保育南生圍的自然環境⁷，由此可見市民對於保育南生圍的意向清晰。因此我們不同意北都公路以任何形式穿過豐樂圍及南生圍的濕地。

● 雞公嶺、麒麟山及牛潭尾林地

我們認為該段北都公路如以架空橋及地底隧道混合方式興建，前者需大規模砍伐雞公嶺（即林村郊野公園範圍）、麒麟山及牛潭尾一帶林地的樹木，後者則有機會徵收較多位於牛潭尾的可耕農地，政府應小心評估建造方式對林地及農地生態的影響。

另外，政府過往在不同工程項目在樹木補償質素參差。我們期望政府在不同的工程項目，在樹木補償都能達至「重質也重量」的處理方法，整體評估砍伐樹木所帶來的影響，不單以樹木數量為補償的唯一指標，而是補償，甚至是提升整片林地的生態功能。

● 河上鄉農地及鷺鳥林；沙嶺濕地

按政府諮詢文件，我們預計北都公路將以架空橋形式，穿過麒麟山後會途經古洞北新發展區，然後再接駁至粉嶺繞道。我們必須強調附近梧桐河兩旁的魚塘、濕地和農地及鷺鳥林都是重要的生境。如前述，「內后海灣及深圳河集水區」被國際鳥盟認可為「重點鳥區」⁸，範圍亦包括河上鄉鷺鳥林；河上鄉、塱原及沙嶺一帶的農地及濕地

⁷ 八成三市民支持南生圍保育 環團呼籲政府著手研究保育方案: <https://cahk.org.hk/zh-hant/work/nam1/>

⁸ 「內后海灣及深圳河集水區」被國際鳥盟認可為「重點鳥區」

[http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/inner-deep-bay-and-shenzhen-river-catchment-area-iba-hong-kong-\(china\)](http://datazone.birdlife.org/site/factsheet/inner-deep-bay-and-shenzhen-river-catchment-area-iba-hong-kong-(china))



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

電話 Tel.:(852)2728 6781 傳真 Fax.:(852)2728 5538

13 樓 1305-6 室

電子郵件 E-mail:cahk@cahk.org.hk

Add.: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website:www.cahk.org.hk

(見圖二)。政府於 2010 年完成的《邊境禁區土地規劃研究》⁹指出，位於沙嶺墳場以南的濕農地及魚塘所記錄的雀鳥種類，與現時已被規劃為自然公園的塱原濕地十分相似。由此可見，這個區域的生態價值十分高，長遠需加強保育。



圖二 2004 年香港被國際鳥盟認可為「重點鳥區」的範圍，包括河上鄉鷺鳥林；河上鄉、塱原及沙嶺一帶的農地及濕地

我們關注日後北都公路如以架空橋形式穿過該區，對嚴重影響雀鳥飛行路線、增加鳥撞風險，而架空橋的橋躉也有需要佔用不少農地、濕地，造成生境碎片化的問題。

另外，根據香港觀鳥會 2022 年的《鷺鳥林普查報告》¹⁰指出，河上鄉的鷺鳥林的鳥巢數目近年維持低位，估計與鄰近塱原自然公園的工程有關。預期北都公路的工程或會比塱原自然公園更長，因此我們十分憂慮對鷺鳥林的影響或會更大。

⁹ 《邊境禁區土地規劃研究》行政摘要

[https://www.pland.gov.hk/pland_en/misc/FCA/files_072010/Executive%20Summary%20of%20Final%20Report%20\(Ch\).pdf](https://www.pland.gov.hk/pland_en/misc/FCA/files_072010/Executive%20Summary%20of%20Final%20Report%20(Ch).pdf)

¹⁰ 香港觀鳥會 2022 年的《鷺鳥林普查報告》

<https://www.hkbws.org.hk/cms/component/phocadownload/file/841-egretry-summer-report-2022>



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Add.: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.:(852)2728 6781 傳真 Fax.:(852)2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

5. 就「沙田繞道」的關注

我們留意到政府提出的沙田繞道初步方案，將會以行車隧道方式貫通大帽山及金山郊野公園，部分路段十分接近城門水塘，政府鑽挖隧道時需進行爆破及設置臨時工地，文件又提及「由於沙田繞道主要以隧道貫通大帽山和金山，工程團隊會仔細研究在合適的位置設置額外的出入口或交匯處的可能性。」我們憂慮以上種種情況，都會對郊野公園的樹林及集水區構成影響。因此政府在今年第 4 季的運輸基建發展藍圖中，應詳細交代走線及工程的範圍，把工程對郊野公園影響減至最低，並可就走線提出不同方案予大眾比較。



圖三：城門隧道興建時於郊野公園範圍內的地盤情況¹¹

我們亦留意到沙田繞道初步走線十分接近林村兩個土地共享項目，分別是大埔社山村¹²及社山路以南¹³申請。上述兩個申請都屬林村分區計劃大綱核准圖¹⁴之內。而該圖則的整體規劃意向如下：

¹¹ 五號幹線：城門隧道：<http://dragageshk.com/zh-hant/project/route-5-shing-mun-tunnel/>

¹² LSPS/003：https://www.devb.gov.hk/filemanager/tc/content_1154/LSPS_003_Gist.pdf

¹³ LSPS/004：https://www.devb.gov.hk/filemanager/tc/content_1154/LSPS_004_Gist.pdf

¹⁴ 林村分區計劃大綱核准圖：https://www2.ozp.tpb.gov.hk/plan/ozp_plan_notes/tc/S_NE-LT_11_c.pdf



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Address: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

「該區的發展是以『全港發展策略檢討』和『新界東北發展策略檢討』的結果作為指引的。這兩項檢討都沒有選定該區為可作策略性增長的地區。當局就新界東北的長遠發展所制訂的整體規劃政策，着重保育和保護鄉郊腹地的天然環境和景觀，而除現有新市鎮人口和已承諾進行的市區式發展帶來的人口外，會盡量遏止該區的人口增長。

鑑於新界東北的發展受到限制，以及有需要保育/保存該區的鄉郊特色、天然景觀和生態價值，當局不鼓勵在區內關設露天貯物場或進行非正式的工業和住宅發展。因此，該區的規劃意向，一方面是透過管制區內的發展和促進農業活動，以保存其鄉郊特色；另一方面是在適合發展的地點容許鄉村擴展……」

我們憂慮沙田繞道帶來的「交通便利」會為該區帶來更多人口，未能符合其遏止該區的人口增長和保存其鄉郊特色的規劃意向。

6. 就港深西部鐵路（洪水橋至前海）的關注

流浮山一帶的海岸保護區、泥灘、紅樹林及蠔排，同樣被國際鳥盟認可為「重點鳥區」（見圖四），我們除了關注走線的環境影響，也注意到 2021 年的《施政報告》內，提及研究於尖鼻咀至白泥設自動捷運系統，我們認為需注意兩個運輸系統之間的額外接駁設施，會否加大永久性的生境損失。

另外，根據現時的走線，鐵路或需穿越廣東省海洋生態紅線區域，根據內法法規，鐵路工程在「必須且無法避讓、符合縣級以上國土空間規劃的線性基礎設施建設」¹⁵下，才可以穿越生態保護紅線。我們認為香港政府應小心研究鐵路有否抵觸內地法規，同時也要確保內地海洋生態環境的完整。

¹⁵中共中央辦公廳國務院辦公廳印發《關於在國土空間規劃中統籌劃定落實三條控制線的指導意見》
http://big5.www.gov.cn/gate/big5/www.gov.cn/zhengce/2019-11/01/content_5447654.htm



圖四 2004 年香港被國際鳥盟認可為「重點鳥區」的範圍

7. 就「中鐵線」的關注

政府提出的中鐵線初步方案，同樣貫通大欖、大帽山、金山及獅子山郊野公園，部分路段十分接近三個水塘，包括城門水塘，石梨貝及九龍水塘。我們憂慮會對郊野公園的林木及集水區構成影響。諮詢文件提及「初步走線已考慮了沿線的水塘、隧道、以及初步地質資料等技術因素，而不會在石梨貝水塘及九龍水塘下穿過。」我們亦預期中鐵線需要郊野公園內進行鑽挖隧道及爆破，政府應交代如何避免及減少環境破壞。

8. 過往發展交通項目的不良例子

過往就不同交通發展項目都曾出現過不同的環境問題，我們希望政府能夠吸取教訓，在往後的交通項目不會再次發生。

● 西鐵濕地補償成效成疑

我們早前多次考察西鐵濕地補償地點，發現多個補償濕地的效果並不理想¹⁶。例如將濕地分割成多份，亦有補償濕地位於橋底，未能持續原有濕地狀態和質素，與原來生境比較相差太遠，以往在錦田濕地棲息的本地關注濕地鳥類品種彩鷗幾乎消失。我們翻查當年西鐵工程的環評報告，發現錦上路段的補償濕地被分割成 12 幅，補償工程引致

¹⁶ 北環線架空濕地而建 憂趕走候鳥 涉逾 10 公頃 環團：如路旁種樹「變乾地」

http://www.mingpaocanada.com/Tor/htm/News/20211129/HK-gcb1_r.htm



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址：香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Address: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

12 公頃濕地損失，惟每幅濕地由 0.15 至 2.12 公頃不等，面積太細，保育效果不佳。

另外，政府及鐵路公司在預知的環境破壞未有預早或即時作出應對。西鐵於 1998 年動工，但直至 2001 至 2002 年才陸續於原址修復補償濕地，相隔時間達三四年，未能做到工程開展後盡快復修，效果已打折扣。

其中一幅補償濕地位於錦田蒙養小學旁邊的沼澤，於 1996 年曾錄得 80 隻彩鷺，數量較塋原更多，但受西鐵及錦田繞道等工程影響，沼澤遭一分為二，即使後來復修濕地，難以回復舊觀，至今僅錄得零星數量的彩鷺在補償濕地出沒。由此可見，西鐵錦田段濕地消失所造成的影響至今仍未能緩解，西鐵工程使彩鷺在錦田幾乎全消失，顯示要再造濕地，恢復原有的生態功能並非易事，若日後北都公路，前海／洪水橋鐵路以架空橋方式興建，即使在橋底建立補償濕地，也未必能達至原來效果。促請政府設計走線時，應盡量避免影響濕地。

● 高鐵鑽挖污染高生態價值魚塘

政府在諮詢文件中提及涉及魚塘地段會以隧道形式穿過，儘管如此，也不代表對環境零影響。2015 年，港鐵鑽挖期間因在地底進行人工加壓，令泥漿沿地底氣孔溢出魚塘塘壘，大量污水流入具高度生態價值的魚塘。當年報道提到：

「港鐵發言人解釋，採用隧道鑽挖方式興建的高鐵跨境段隧道，位於米埔魚塘下方約 25 米挖掘。在隧道鑽挖工程期間，必須在隧道鑽挖機前端進行人工加壓，達至水土壓力平衡，以確保施工安全；施加壓力會因應隧道的深度及地質情況不時調整，倘若地層有微細的氣孔，有可能出現氣壓溢漏的情況，惟泥漿湧出的情況並不常見。港鐵相信，加了氣壓的泥漿沿氣孔溢出，令魚塘塘壘及路面受影響。」¹⁷

香港觀鳥會於事發溢出泥漿魚塘附近曾紀錄極度瀕危，全球只有 240 對的勺嘴鷗在魚塘旁邊覓食，顯示該魚塘是勺嘴鷗其中一個棲息地點。由此可見，隧道方式穿過濕地

¹⁷ 高鐵米埔鑽地 泥漿湧魚塘 加壓致裂縫噴漿 港鐵即時填補

http://www.mingpaocanada.com/tor/htm/News/20150808/HK-gaah_r.htm



長春社 Since 1968

The Conservancy Association

會址: 香港新界葵涌貨櫃碼頭路 77-81 號 Magnet Place 一期

13 樓 1305-6 室

Address: Units 1305-6, 13/F, Tower 1, Magnet Place, 77-81 Container
Port Road, Kwai Chung, New Territories, H.K.

網址 Website: www.cahk.org.hk

電話 Tel.: (852) 2728 6781 傳真 Fax.: (852) 2728 5538

電子郵件 E-mail: cahk@cahk.org.hk

未必一定是靈丹妙藥，反而可能因工程難度而出現環境破壞，因此我們希望不論主要幹道或隧道形式，都應避免在濕地生境之上或之下進行。

● 深灣路工程斬件式上馬礙評累積性影響

政府曾將深灣路段路道工程斬件式上馬，阻礙評估其工程的累積性影響。政府環保署早前計劃於稔灣路（北）及深灣路的道路改善工程，以及與未來修復的新界西堆填區相鄰的規劃連接道路，為屯門和元朗之間提供另一條通行路線。上述三段路線的設置和改善本為達至同一目的，署方卻未有就整個工程進行環境影響評估，反而只就個別的就稔灣路（北）路段進行環評程序。就此，我們憂慮斬件式上馬未能就完整個工程的影響作全面環境影響評估的，亦擔心類似情況會在三鐵三路的項目上重蹈覆轍，特別是走線較長的工程，如北都公路及沙田繞道。

最後，《策略性研究》建議興建三條策略性鐵路和三條主要幹道涉及多個不同的重要生境，我們預期政府在進行策略性環境影響評估及設計運輸基建藍圖時，應與不同持份者，特別是環保團體緊密交流。

長春社

二零二三年三月三十一日