

### 激活濕地緩衝區

政府早年將濕地保育區以外的500米範圍劃為濕地緩衝區，涉及1,200公頃。但傳媒直擊發現，濕地緩衝區內大量土地早已荒廢、雜草叢生，甚至任由不法分子傾倒泥頭，既起不到生態保育作用又不能適當發展，浪費珍貴的土地資源。特區政府確有必要重新規劃濕地緩衝區，破除「不發展就是保育」的錯誤理念，合理開發濕地緩衝區，為「北部都會區」的發展拆牆鬆綁。

濕地緩衝區並非濕地保育區。現時全港約有1,800公頃濕地保育區，主要集中在新界北，有着較為重要的生態價值。特區政府1999年在濕地保育區靠內陸一帶劃定約1,200公頃濕地緩衝區，稱要保持濕地生態完整。但其實當時只是隨意將濕地保育區以外的500米範圍劃界，當中只有不足5%的面積是魚塘，而且既細碎又零散，生態價值極其有限。過去20多年來，對於檢討濕地緩衝區的範圍一直沒有進行。

保育是必須的，但不能簡單化地將保育理解為不發展。事實上，世界各地都有將濕地保育區做到發展與保育並存的成功例子。在英國、法國等地，都容許在濕地發展提供康樂活動的設施，既可以改善對濕地的管理，令濕地不至於因為荒廢而失去生態價值；也能夠促進生態旅遊，起到教育市民保護環境的作用。政府表示，現在有逾一半濕地緩衝區土地容許進行各種非住宅用途的發展，這正好可以用來發展類似濕地公園之類的康樂設施。而隨着新界北人口增長，這一類生態保育公園亦可供市民作休閒用途。

至於濕地緩衝區，本來就容許發展，現在有起

### 平衡發展與保育

過四成濕地緩衝區土地於分區計劃大綱圖上劃作可作住宅發展的土地用途，即約513公頃土地，只是發展限制多多。例如私人發展項目往往只容許0.2至0.4倍的地積比率，令發展價值低下。要突破這個限制，就需要向城規會申請放寬有關區內住宅發展地帶的地積比率，部分已獲批規劃許可發展的地積比率達1.5至3倍之間。業界推算，如果能夠全部放寬至3倍地積比，即可興建約30萬個面積約500平方呎的單位，可容納高達100萬人居住。

既然濕地緩衝區內的土地生態價值參差不齊，政府也可以通過靈活調撥土地來合理發展。財政司副司長黃偉綸去年在發展局局長任內曾透露，政府正檢討濕地緩衝區規劃指引，其中一個檢討方向是容許區內的发展項目可於區外補償，但同時要確保整體濕地不會出現「淨損失」，從而保育真正值得保育的濕地，至於保育價值低的「偽濕地」則應充分發掘其土地價值。

政府銳意發展面積約3萬公頃的「北部都會區」，計劃容納250萬名居民，未來10年將有40%土地進行平整和40%單位落成。「北部都會區」既是中長期解決本港房屋問題的最佳方案，也可成為新的經濟發展引擎。在此過程中，政府必須積極在土地發展和規劃上拆牆鬆綁，包括縮小緩衝區面積，上調地積比等。新一屆政府上任後，迅速成立了「土地及房屋供應統籌組」，期待該小組盡快提出加快土地發展規劃的具體建議，包括檢討劃濕地保育區和濕地緩衝區的範圍，達至地盡其用之餘，也推動保育與發展共贏。

### 文匯社評

WEN WEI EDITORIAL

### 理性討論續辦渣馬達至多贏

田徑總會日前突然宣布取消原定11月中舉行的渣打香港馬拉松賽事，政府則表示樂意與田總再商討如期或延期舉辦賽事。每年的馬拉松賽事，是不少港人重要的盼望，與其取消不如理性討論，在防疫措施做好做足的條件下，爭取如期或延期舉辦賽事，既讓市民開心，也可增強外界對香港盛事之都的信心。

渣打香港馬拉松賽是香港最大型的公路長跑比賽，是香港著名的盛事活動，包括全馬、半馬及10公里賽事，其中10公里賽事更成為港人的嘉年華活動，賽事亦給整個城市帶來希望與活力。受疫情影響，去年的渣馬由1月延至10月舉辦，參賽人數雖由超過7萬人減至1.8萬人，但由於做好了防疫措施，包括參賽跑手需接種兩劑新冠疫苗、賽前進行核酸檢測等，終能夠在疫情下成功舉辦。

田徑總會上周五突然宣布取消11月的香港馬拉松，政府表示對決定感到意外，顯示雙方的溝通並不暢順，令外界感到決定帶有情緒。對此，政府表示願意繼續提供協助、樂意與田總再商討如期或延期舉辦賽事，渣馬或再露曙光，令一眾失望跑手頓燃希望之火。

其實，本港近期新冠確診人數高企，加上「一老一少」疫苗接種還未達到三劑水平，對大型人群聚集活動的審批自

然會審慎，這也是為了全體香港人的利益，畢竟穩控疫情、通關復常是市民最大的訴求。而田總見距離原定的11月20日舉行比賽日期只有2個月，但政府仍未批准舉行賽事，為參賽者利益考慮，因此自行決定取消賽事。

本來，只要理性討論，達至多贏結果是可能的。大型賽事如何防疫，本港已有豐富經驗，如已批准舉行的維港泳、世界七人欖球賽等，皆有獲政府認可的嚴格的防疫措施，如選手要打齊三針疫苗、賽前通過核酸檢測、比賽日快測陰性、分批出發等，田總可與政府理性溝通，制定出更完善的防疫方案，並將於10月2日在迪欣湖水上活動中心舉行的香港半馬拉松挑戰賽上，檢驗這些防疫措施的效用，給予政府支持渣馬舉辦的信心。

本港疫情持續2年多，打擊經濟、亦令香港盛事之都等金牌受損。香港盛事之都都不是一天建成的，各方都付出了不少心血，疫情衝擊下更需小心呵護、珍惜，為此政府要更主動協助業界，制定更完善的防疫安排，並與業界一起，加強對國際體育組織的解說工作，爭取獲得國際體育機構的支持、繼續在港舉辦大型國際盛事活動。當前，各方加強溝通、合作，商討好如期或延期舉辦渣馬賽事，正是增強香港擦亮盛事之都金牌信心的重要一步。

# 東鐵線 11 站月台停車位南移

## 明年首季調整配合安裝幕門 大埔墟站馬場站飲頭啖湯

港鐵東鐵線過海段於今年5月通車後進一步完善香港鐵路網，港鐵指至今運作暢順，下一項重點工作是於東鐵線全線月台安裝自動幕門。港鐵公司項目策劃及發展（車務）總經理丁嘉俊昨日表示，為配合月台幕門工程和改善乘客候車分布，將於明年首季調整東鐵線其中11個車站列車的停車位置，大部分新停車位會向南移動一兩卡至月台弧度較直的地方，稍後將陸續於各月台新停車位置加設灰色標記。不需調整停車位置的大埔墟站及馬場站，將於明年中率先加裝月台幕門，之後到沿線其他車站加裝。

◆香港文匯報記者 聶曉輝



◆左起：張志強及丁嘉俊昨日介紹港鐵東鐵線將於明年首季調整其中11個東鐵線車站列車停車位置的情況。香港文匯報記者 攝



◆港鐵東鐵線月台將來的停車位置，將會以灰色標示。香港文匯報記者 攝



◆港鐵最快明年中先於馬場站及大埔墟站加裝月台幕門。圖為馬場站月台。香港文匯報記者 攝

### 東鐵線改善工程進度

◆工程進展	
1. 加固月台結構	已完成
2. 更換信號系統	已完成
3. 更換新列車	已完成
◆東鐵線過海段通車	
4. 調校新列車停車位置、其他準備工作及測試	進行中
5. 率先在馬場站及大埔墟站安裝自動月台閘門	2023年中



◆因應頭等車廂位置會有改變，港鐵將於每個東鐵線車站月台，各加裝多個頭等核准器。香港文匯報記者 攝

丁嘉俊昨日於記者會上表示，東鐵線過海段順利開通，標誌港鐵邁向提升服務的另一個重要里程碑，下一項重點工作是於東鐵線全線月台安裝自動幕門。港鐵正全面啟動安裝自動閘門的新階段工程，包括落實新停車位置，讓列車停泊於月台較筆直的位置，改善月台空隙情況。

東鐵線列車現已全面轉用九卡車，除了金鐘站、會展站及紅磡站3個車站已採用9卡新月台及加裝自動閘門外，其餘13個站都是原有的12卡設計。根據港鐵的計劃，除了大埔墟站及馬場站由於本身月台設計較筆直而不用調整外，其餘11個車站共35個月台當中，25個月台需要調整停車位置。丁嘉俊說：「在配合調校中，精準度要求特別高，因為我們要確保將來加裝閘門後，閘門位置是對接。」

### 避列車「頭重尾輕」 乘客分布更平均

他表示，調整停車位置除了是安裝閘門的關鍵準備工作外，亦可配合月台布局令乘客分布更平均。他以太和站為例指出，該個較細的車站主要靠一條扶手電梯進出月台，電梯位置設於目前南行線頭兩三卡的位置，乘客於最靠近位置進入車廂會導致整架列車出現「頭重尾輕」的情況，因此會將列車停泊位置向南移兩卡，至於其餘24個月台的停車位置亦大部分向南移一卡或兩卡車距。

### 沙田站周四起出現「新標示」

港鐵預計於明年首季實施新的停車位置，並會於未來數月在收車時間逐步更新月台相關標示。港鐵公司過境鐵路總管張志強表示，本週四起沙田站將率先出現新的標示，乘客可按照「先藍後灰」原則逐步適應將來的停車位置，「我們會在目前仍使用，但新停車位置實施後不再適用的月台部分以藍色標示；新停車位置實施後才適用的部分則會以灰色標示。」他表示，港鐵會加派人手及加強車站指示，並透過車廂廣播及App等不同渠道提醒乘客。

另外，由於將來實施新的停車位置後，頭等車廂位置亦有改變，港鐵指會重置現時的頭等核准器，並會於每個月台各加裝多個核准器至兩個（金鐘站、會展站及紅磡站除外），以方便乘客。

### 東鐵線過海段通車後鐵路網絡變化

- 一程過海令乘客更快捷與方便
- ◆每天為乘客節省約4.8萬小時乘車時間
- 港鐵整體網絡乘客量分布更平均
- ◆早上繁忙時段乘客量：荃灣線約減少17%、觀塘線約減少10%
- ◆東鐵線於7月份每日平均乘客量按年增加2.5%至約53萬人次
- 會展站方便市民參加展覽活動
- ◆書展期間，灣仔站及會展站乘客量比去年同期的灣仔站約上升17%
- ◆約70%乘客經會展站出入前往書展

資料來源：港鐵公司 製表：香港文匯報記者 聶曉輝

### 「一程過海」乘客增 日省4.8萬小時

香港文匯報訊（記者 聶曉輝）貫穿新界東北至港島的港鐵東鐵線過海段於今年5月15日通車，成為香港第四條過海鐵路，令來往紅磡站至金鐘站的乘車時間由19分鐘大幅縮減至7分鐘。港鐵公司過境鐵路總管張志強昨日表示，過海段通車以來運作暢順，「一程過海」每天為乘客合共節省約4.8萬小時乘車時間，同時亦有效分流乘客，令港鐵整體網絡的乘客量分布更平均。

他指出，統計顯示早上繁忙時段荃灣線的乘客量減少約17%，觀塘線則減少約10%；而7月份東鐵線每日平均乘客量則按年增加2.5%至約53萬人次。

張志強指出，東鐵線過海段通車後令乘客轉線時有更多選擇，早上繁忙時段「逼爆」的荃灣線及觀塘線乘客量明顯減少，證明已起分流之效。

另由於東鐵線過海段通車後，東鐵線已全面使用9卡列車及新信號系統，可有更大彈性在繁忙時段加密班次，令早上繁忙時段由每3分鐘一班車，加密班次至每2.7分鐘一班車，除加強了車站人流管理外，亦可更靈活調配俗稱「子彈車」的吉車以疏導人流。

### 約70%乘客經會展站去書展

他並指，金鐘站成為「四線合一」的「超級轉車站」後，乘客普遍滿意金鐘站的轉線安排。同時，沿線新建的會展站亦投入服務。暑假期間，會展中心先後舉行多場展覽，不少市民均指會展站開通更便利他們到場。他舉例指，書展期間，灣仔站及會展站乘客量比去年同期的灣仔站約上升17%，而約70%乘客經會展站出入前往書展。