

香港鐵路有限公司

沙中綫 - NEX/2206 - 位於紅磡
貨運站的列車停放處環境影響
評估報告

行政摘要

25445

終稿 | 2011 年 10 月

This report takes into account the particular instructions and requirements of our client.

It is not intended for and should not be relied upon by any third party and no responsibility is undertaken to any third party.

奧雅納工程顧問
香港九龍塘達之路 80 號又一城 5 樓
電話 +852 2528 3031 傳真 +852 2268 3955
www.arup.com

項目編號 25445-14

ARUP

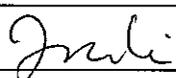
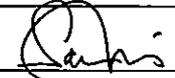
ARUP

文件查證

第 1 頁

項目名稱	NEX/2206 位於紅磡貨運站的列車停放處環境影響評估報告	項目編號	25445
檔案名稱	行政摘要	檔案參考編號	

文件參考編號

版本	日期	檔案名稱	25445_HHS_ES_Chinese_v0.doc		
終稿	12/10/11	檔案名稱	終稿		
		報告概述	撰寫人	審核人	批准人
		姓名	集體	趙祖強	蔡培生
		簽字			
		檔案名稱			
		報告概述			
		姓名	撰寫人	審核人	批准人
		簽字			
		檔案名稱			
		檔案名稱			
		報告概述			
		姓名	撰寫人	審核人	批准人
		簽字			
		檔案名稱			
		檔案名稱			
		報告概述			
		姓名	撰寫人	審核人	批准人
		簽字			
		檔案名稱			

文件查證

目錄

	頁碼
1 引言	1
1.1 背景	1
1.2 環境影響評估研究概要	1
1.3 項目必要性	1
2 不同方案的考慮	3
2.1 簡介	3
2.2 列車停放處不同地點之考慮	3
2.3 公眾諮詢	3
2.4 列車停放處首選方案的選擇	4
3 項目描述與施工方法	5
3.1 概述	5
3.2 主要設計元素	5
3.3 備選施工方法之考慮	5
3.4 項目建設時間表	8
4 環境影響評估的主要結果	9
4.1 概要	9
4.2 文化遺產的影響	9
4.3 生態影響	9
4.4 景觀和視覺影響	9
4.5 空氣質素	10
4.6 空氣傳導噪音	10
4.6.1 施工噪音	10
4.6.2 營運噪音	10
4.7 地層傳導噪音	11
4.8 水質	11
4.9 廢物管理	11
4.10 土地污染	11
4.11 環境監查及審核	11
5 總結	12

圖表

圖 1.1 項目概覽

附錄

附錄 A 本工程項目的環境影響摘要

1 引言

1.1 背景

沙田至中環綫（簡稱沙中綫）是行政長官在 2007-2008 施政報告中提出的十大基建項目之一。香港鐵路有限公司已受托負責此項目的規劃與設計。

沙中綫項目共進行五個環境影響評估（環評）研究，分別涵蓋沙中綫的不同路段，包括：

- 沙中綫 - 大圍至紅磡段 - 從馬鞍山綫的大圍站開始伸延，經顯徑、鑽石山、啟德、土瓜灣、馬頭圍及何文田至紅磡，並連接現有的西鐵綫以及一個在鑽石山擬建的列車停放處；
- 沙中綫 - 位於紅磡貨運站的列車停放處（以下環境評估報告中簡稱“本項目”） - 在前紅磡貨運站內為沙中綫-大圍至紅磡段擬建一個列車停放處；
- 沙中綫 - 旺角東至紅磡段 - 愛民邨附近的隧道入口（隧道入口 1A）至擬建的紅磡站北通風大樓、機房和緊急救援通道之間的一段東鐵綫路軌改造工程；
- 沙中綫 - 紅磡至金鐘段 - 從紅磡站北通風大樓、機房和緊急救援通道開始，橫過維港，經過銅鑼灣避風塘和會展站，然後連接金鐘站的路段；及
- 沙中綫銅鑼灣避風塘保護工程 - 在中環灣仔繞道隧道上方建造的一段長約 160 米的沙中綫隧道保護工程。這項工程會將與中環灣仔繞道項目一併進行。

項目倡議人已於 2008 年 6 月根據「環境影響評估條例」第五章(1)(a)遞交沙中綫(大圍至紅磡段)的環境影響評估研究概要的申請(ESB-191/2008)及工程項目簡介(PP-356/2008)。環保署署長已於 2008 年 7 月發出相關環境影響評估研究概要(ESB-191/2008)，讓項目倡議人進行環境影響評估研究。環境影響評估研究概要中包含了 7 個車站，包括顯徑站、鑽石山站、啟德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站、紅磡站以及其他配備設施以及擬定的鑽石山列車停放處。

隨著紅磡貨運站設施相繼於 2011 年 4 月終止運作，香港鐵路有限公司開始詳細研究前貨運站作為沙中綫（大圍至紅磡段）列車停放處的可行性及環境可接受性。

為使紅磡貨運站符合列車停放處的要求，除了需要在現有平台下的紅磡貨運站內提供停車路軌，亦需要在平台以外地方提供路軌供調車、發車/收車和緊急事故之用。另外，沙中綫（大圍至紅磡段）與沙中綫（旺角東至紅磡段）中的紅磡站、啟德站及鑽石山站及各段的相關走綫和設施設計亦需作適當修改。圖 1.1 展示了本項目環境評估報告中的所有工程。

1.2 環境影響評估研究概要

本項目包括了以下「環境影響評估條例」附表 2 中的指定項目：

- A.2: 鐵路及其相聯車站。
- A.4: 鐵路側綫、車廠、維修工場、調車場或貨物場。

項目倡議人已於 2011 年 6 月 30 日根據「環境影響評估條例」第五章(1)(a)遞交環境影響評估研究概要的申請(ESB-233/2011)。環保署署長已於 2011 年 8 月 10 日發出了環境影響評估研究概要(ESB-191/2008)，其中包括項目環境評估報告的範圍及要求。

1.3 項目必要性

整條沙中綫旨在構建從沙田至中環的策略性鐵路走廊並為社區帶來各種各樣的益處，包括：

- 重新分流鐵路乘客以減輕現有九龍和港島鐵路綫的壓力；
- 為啟德發展區提供公共運輸工具；
- 緩解已發展地區道路的壓力，緩和現有道路交通擁擠和對環境的滋擾，減輕紅磡過海隧道的需求；以及
- 配合土瓜灣和九龍城區的重建及發展。

本項目涵蓋的紅磡列車停放處方案或沙中綫（大圍至紅磡段）所擬定的鑽石山列車停放處方案均為沙中綫（大圍至紅磡段）營運的重要元素。沙中綫（大圍至紅磡段）將需要上述其中一個方案去調配列車以滿足早上繁忙時段的服務需求。在非營運時段，列車停放處將用作停放列車及進行保養工作，例如定期清潔車廂及檢查列車，但大型維修工作則不會於停放處內進行。總括而言，沙中綫（大圍至紅磡段）將不能在沒有列車停放處的情況下投入服務。

2 不同方案的考慮

2.1 簡介

項目設計過程中已考慮了不同的列車停放處選址方案及其適合程度。本章概述設計過程中不同方案所考慮的因素如營運需求、工程因素、公眾意見以及環境效益與影響。

2.2 列車停放處不同地點之考慮

為確保停車處能有效地投入服務，鐵路拓展處亦同意增添新的列車停放設施。當中亦考慮到下列營運要求：

- 地理位置需容許有效率的日常調配以滿足服務需求；
- 具充足的列車停放空間以配合沙中綫（大圍至紅磡段）的營運；
- 可作例行維修工作,如定期清潔與檢查,但不包括主要維修工作；
- 有足夠的長度及寬度 (包括緊急車輛通道、出入道路、道岔、員工工作空間、機房；但結構除外)；和
- 列車停放處之間的距離可容許故障列車由營運綫上撤離，並確保列車服務可於合理時間內恢復。

由此可見，沙中綫（大圍至紅磡段）必須擁有一獨立的列車停放處。然而，現有的車廠均不適合作此用途，同時，要找出其他合適的地點或替代方案以滿足沙中綫（大圍至紅磡段）的運行需要亦甚具挑戰。在考慮到營運及工程因素後，鑽石山綜合發展區（即前大磡村）以及前紅磡貨運站可作為列車停放處。

為提高列車停放處的效率，並盡量減少公眾對列車停放處的反對以及對環境的影響，研究亦對兩處地點進行詳細調查。並由此得出三個不同方案供沙中綫（大圍至紅磡段）選用；其中包括：僅使用鑽石山綜合發展區、僅使用前紅磡貨運站以及同時設置兩個列車停放處。於鑽石山綜合發展區及前紅磡貨運站兩地同時建造列車停放處，可以分擔將列車停放處集中在一個地點的需要，從而降低了兩個列車停放處對停放空間的需求。然而，受制於車務營運，即使減少前紅磡貨運站停放軌道的空間，仍會對紅磡貨運站餘下用地轉為其他用途作出限制。同樣地，即使減少鑽石山綜合發展區的列車停放設施，列車停放處將仍然佔據該區域的大部分面積，並且限制了該區未來的土地使用。因此，同時在鑽石山綜合發展區及前紅磡貨運站設置列車停放處並非理想方案，故不會作深入研究。

沙中綫（大圍至紅磡段）環境評估報告已對鑽石山列車停放處方案進行了評估，本環境評估報告將對紅磡列車停放處方案進行評估。

2.3 公眾諮詢

沙中綫的工程目標之一是為在項目設計的初步階段展開一系列的會議及公眾諮詢活動，以期令最終的鐵路方案能滿足當地社區需求，並得到公眾全力支持。

行政會議於 2008 年 3 月通過了由香港鐵路有限公司（港鐵公司）就沙中綫進行的進一步規劃和初步設計。其後，政府和港鐵公司拜訪了沿綫相關之區議會，並就有關項目諮詢有關社區。透過與各區議會和社區合作，開展了廣泛的諮詢會，包括巡迴展覽和公眾諮詢會等，以收集公眾對於沙中綫的意見。

隨著前紅磡貨運站之貨運服務於 2010 年 6 月終止，並於其後 2011 年 4 月停止存放貨物箱，香港政府及港鐵公司於 2011 年 7 月就沙中綫紅磡列車停放處方案出席有關區議會會議。地區普遍表示歡迎，並且期待沙中綫儘早投入服務。然而，公眾亦對列車停放處的運作可能對環境造成的影響表示關注。根據收到的意見，現已對鑽石山列車停放處及紅磡列車停放處的設計作出相應修改，以回應公眾的關注。

2.4 列車停放處首選方案的選擇

如沙中綫（大圍至紅磡段）環境影響評估報告及本項目所述，在採取適當的緩解措施後，鑽石山列車停放處及紅磡列車停放處的環境影響均符合環境影響評估程序的技術備忘錄中的各標準並達至可接受水平。基於上述原因，兩方案即僅使用鑽石山列車停放處或僅使用紅磡列車停放處被視為環境上可接受而且可配合沙中綫（大圍至紅磡段）的營運。

需要指出的是紅磡列車停放處對樹木、考古地點及歷史建築物的影響較小。對於位於前紅磡貨運站的列車停放處來說，其大部分面積均位於現有鐵路設施範圍內。即使日後必須對現有港鐵紅磡站展開的改動工程、以及日後沙中綫啟德與鑽石山站的建造工程，該列車停放處對樹木的影響仍然較小。而且，所有停放列車軌道將設於紅磡站平台下，以期盡可能避免噪音及視覺影響。雖然紅磡列車停放處可能會提高北面調車區一帶的噪音和視覺影響，但透過實施各種直接噪音緩解措施，例如經美化外觀設計的半密閉式隔音罩及垂直式隔音屏將可盡量減低有關影響。因此，從環境角度來說，紅磡列車停放處會是一個略較理想的方案。然而，列車停放、發車/收車軌道的要求卻十分複雜，因此在選取一個較可取的方案時，除了環境因素外，其他工程上的考慮、車務運作的要求以及安全因素等都是十分重要的。因此，無論選擇使用鑽石山列車停放處或紅磡列車停放處，最終將取決於詳細環境評估報告及工程的研究結果。

3 項目描述與施工方法

3.1 概述

除了調車軌道、發車/收車軌道及緊急軌道因需連接沙中綫（大圍至紅磡段）的軌道而延伸至平台外，紅磡列車停放處將位於現時已停用的紅磡貨運站的平台下。為配合這運作安排，需對沙中綫（大圍至紅磡段）及（旺角東至紅磡段）環境評估報告中所擬定的紅磡、啟德及鑽石山站之設計、及各段的相關走綫和設施作相應的調整。本章介紹了工程中主要的設計元素，同時也討論了它們的施工方法。圖 1.1 展示了工程的位置指示圖。

3.2 主要設計元素

以下是項目各個組成部分之總體設計摘要：

表 3.1: 本項目設計摘要

主要元素	位置	所需工程
列車停放處	紅磡貨運站	<ul style="list-style-type: none"> 於現紅磡站上蓋下建造一列車停放處 列車停放處北面建造一調車區 列車停放處北面及南面均鋪設軌道以方便行駛自及至沙中綫(大圍至紅磡段)的列車可停放於此 於調車區及調車軌道加建噪音緩解措施
地鐵站及相關路綫與設施	紅磡站改建工程	<ul style="list-style-type: none"> 建造地下月台 修建紅磡站月台 於紅磡站月台下方建造機房 建造通風井及變壓器 其他如公共設施改道
	啟德站	<ul style="list-style-type: none"> 建造啟德站及有關隧道 建造一長約300米地下存車綫作為啟德站建設的一部分
	鑽石山站	<ul style="list-style-type: none"> 於鑽石山建造中轉站以連接現有觀塘綫 進行工地平整以便將地鐵站連接至地面 建造沙中綫（大圍至紅磡段）近鑽石山站段隧道以配合鑽石山站在沒有列車停放處時的位置 其他如因配合在鑽石山綜合發展區內在沒有列車停放處所需的公共設施改道

3.3 備選施工方法之考慮

紅磡列車停放處及紅磡站位於建築物密集的紅磡區。由於可用的地面空間的不足，以及須連接日後沙中綫（大圍至紅磡段）的鐵路綫，所以限制了紅磡列車停放處及紅磡站的位置與設計，繼而亦限制了施工方法的選擇。

下表總結概述了紅磡列車停放處及紅磡站擬定的施工方法。

表 3.2: 紅磡列車停放處及紅磡站擬定的施工方法

主要設計元素	暫定施工方法
紅磡列車停放處	<p><u>現有紅磡站平台下方之列車停放處</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 對現有結構的基礎打樁工程 • 一般混凝土灌注工程 • 鋪設地面軌道 • 一般設施 <p><u>列車停放處北面調車區</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 於槽結構內鋪設地面軌道 • 安裝樁撐的半密閉式隔音罩 (見 8.6 節) • 一般設施 <p><u>列車停放處北面的調車軌道</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 於槽結構內鋪設地面軌道 • 建造在漆咸道北內的隧道 • 安裝垂直式隔音屏 (見 8.6 節) • 一般設施 <p><u>列車停放處南面的發車/收車軌道</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 於槽結構內鋪設地面軌道 • 一般設施
紅磡站改建工程	<p><u>紅磡站及相關機房</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 建造截水牆、預鑽孔 H 樁及方形樁之地基 • 加固工程 • 一般混凝土灌注工程 <p><u>通風井及機房</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 建造預鑽孔 H 樁之地基 • 搬遷因紅磡列車停放處所需的設施 <p><u>其他如公共設施改道</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 典型小型挖掘、混凝土等

由於列車停放處及紅磡車站均位於現有平台下方，所以同時亦考慮了以下兩種施工方案，但仍需作進一步調查：

- 臨時開放上蓋方案 或
- 加固方案。

表 3.3 對比了兩種不同施工方法的優點及局限。

表 3.3: 擬定不同施工方法之優點與限制

車站施工方法	優點	限制
臨時開放上蓋方案	<ul style="list-style-type: none"> 方便施工及簡單設計 無需對永久承載進行長期持續的檢查與維修工作 施工期較短 	<ul style="list-style-type: none"> 需分階段施工以盡可能減少平台上蓋被一次性移除的時段及程度 由於施工時可能影響紅磡體育館的運作，所以可能需作臨時遷移 由於部分上蓋將在拆除後將暴露一些施工作业，預期將出現較高的施工噪音及施工塵埃。由此需額外的緩解措施以減少影響
加固方案	<ul style="list-style-type: none"> 由於對持份者的活動的干擾較少，所以普遍為持份者如紅磡體育館的歡迎 通過減少施工噪音、塵埃及廢棄物減少對環境造成的影響 通過減少施工噪音及塵埃減少對社區造成的影響 現有紅磡體育館緊疏散路綫及緊急車輛通道不會受到影響 這種施工方法可以作出修改，以盡量減少工程上的困難 	<ul style="list-style-type: none"> 施工方法相較困難，設計亦相對複雜 需對永久承載進行長期持續的檢查及維修工作 因工程複雜預期需較長的施工期

由於臨時開放上蓋計劃需要拆除部分上蓋，並暴露主要施工作业而導致周邊敏感受體受到施工噪音與塵埃的影響，因此需採取額外的緩解措施。因此，加固方案為修建紅磡列車停放處及紅磡車站的首選方法。

由於受現有地理環境及工程限制，北面調車區的駛入軌道、調車軌道、收車/發車軌道以及緊急軌道均設於地面。因此，建議採取如**表 3.2**所描述的傳統施工方法，而其它替代施工方法並不理想。

鑽石山站及啟德站均設於地底，其擬定的施工方法及相關入口概述於**表 3.4**。

表 3.4: 鑽石山及啟德站暫定的施工方法

主要設計元素	暫定的施工方法
啟德	<p><u>地底車站</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 地基採用明挖法。 <p><u>地底存車綫</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 存車綫將位於為啟德臨時工地內。傳統明挖法修建隧道將作為啟德站施工時的一部分。 <p><u>啟德相關隧道</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 明挖回填

主要設計元素	暫定的施工方法
鑽石山	<p data-bbox="596 257 703 288"><u>地底車站</u></p> <ul data-bbox="644 297 1398 427" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="644 297 1398 360">• 地基將採用鑽孔打樁或截水牆方法修建。地底建築將使用現場澆混凝土。 <li data-bbox="644 369 1398 427">• 沙中綫（大圍至紅磡段）隧道近鑽石山部分將採用隧道鑽挖法。 <p data-bbox="596 436 783 468"><u>其他如設施改道</u></p> <ul data-bbox="644 477 999 508" style="list-style-type: none"> <li data-bbox="644 477 999 508">• 傳統小型挖掘及混凝土等。

如果車站是位於堅硬的岩石區並有足夠的岩石覆蓋的洞穴, 車站便可以用隧道鑽爆法以盡量減少對周邊地區的影響。由於所有擬建造的鑽石山站及啟德站都位於軟土層, 所以並不適合採用鑽爆法建造, 而會分別採用明挖及明挖回填法建造。

3.4 項目建設時間表

根據最新資料, 本項目計劃將於 2012 年動工, 並於 2018 年完工。

4 環境影響評估的主要結果

4.1 概要

本項目環境影響評估是根據「環境影響評估研究概要」(編號 ESB-233/2011)的要求及依照「環境影響評估程序的技術備忘錄」所闡述的評估方法進行。研究亦考慮了本項目與其他同期進行的項目的累積影響。本行政摘要重點提及工程項目帶來的主要影響、潛在敏感受體及建議的緩解措施。本工程項目可能造成的環境影響，均摘要羅列於附錄 A。下文為環境影響評估的摘要。

4.2 文化遺產的影響

本環評已在本項目研究範圍內進行了建築文物和考古調查。當中包括一些考古遺址和三個歷史建築物。

在前大磡村的考古調查中，只發現了少量唐/宋朝遺跡，其考古價值較低。但由於在市區內一般很難發現唐/宋朝的考古遺物，所以建議在前大磡村進行一個調查暨發掘研究，以盡量發掘考古遺物。

項目在設計中已完全避開了啟德區的龍津石橋。設計中也在龍津石橋和前九龍城碼頭與走綫之間保留了一段水平緩衝距離。

調查亦包括項目五十米內的建築文物。調查發現大磡村內有兩個歷史建築(即前英國皇家空軍飛機庫及機槍堡)，位於鑽石山的臨時地面工地區。

建議另外遞交一份保存計劃，以最合適的方式保存這兩處歷史建築。依保存計劃的建議而決定，部分飛機庫會連同飛機庫模型在綜合發展區內展示，機槍堡將在綜合發展區中復建。

總括來說，本項目在施工及營運期間對其他建築文物的影響比較輕微。

4.3 生態影響

生態基綫資料檢討了現有的資料，並包括了最少五個月包括雨季及早季的生態調查結果。生態基綫的調查範圍包括本項目的臨時地面工地五百米範圍。

本項目已避免對具有保育價值的地區(如具特殊科學價值地點及郊野公園)以及其他生態敏感地造成影響。根據現有資料及一系列實地調查發現，研究範圍內的陸上棲息地總體為低生態價值的地區。

如上所述，研究範圍內的陸上棲息地為受高滋擾、低生態價值並且高度發展的地區/居民區。受影響的棲息地包括 0.44 公頃河道、1.35 公頃草地、1.62 公頃植被以及 40.08 公頃城市/居民區。

一些樹木將會受到地面施工影響。受影響的樹木主要為具有較低生態價值的外來物種。即使如此，基於景觀及視覺美學要求，樹木補償及移植也是必要的。

生態影響評估已評估了工程施工期間及營運期間所產生的直接及間接生態影響。影響多為不顯著。項目引起的間接生態影響極少，並且是暫時性的。

總括來說，項目對陸地資源無顯著或不可接受的生態影響。

4.4 景觀和視覺影響

在施工及營運期間，擬建的工程無可避免會產生景觀及視覺影響。這些影響已透過對走綫方案的謹慎選擇、減少施工範圍及於擬建的地表建築物加入美學設計和園景設施而得以減少。這些地面建築物包括通風井、中電變電站、位於紅磡的半密閉隔音罩及垂直隔音屏障、啟德站以及鑽石山站和其相關的出入口及通風井等。

已審閱研究區內的分區計劃大綱圖，擬建的項目將可與現有及將來的規劃設置配合，並不會與這些地區的法定規劃圖則有所抵觸。

本項目中約有 405 棵樹會受到影響。其中約 45 棵樹將會被移植，約 360 棵樹將會被移除。受影響的樹木的大小由小型至成熟型不等，而當中並未有古樹名木冊中的古樹，而且全為常見的樹木種類。本項目已全面探討在項目範圍內進行補償種植的可行性及盡量將其融合到建議的緩解措施之中。在施工前，將根據《環境運輸及工務局工務技術通告編號 3/2006-樹木保育》的要求，提交詳細的樹木移植及補償建議方案。

本項目不會對現有的休憩用地造成臨時或永久性損失，所有臨時受影響的種植區將會在臨時工程完成後儘量根據原狀修復。除補償種植外，將在本項目邊界內加入新的景觀資源，如綠化天台及種植攀爬植物以優化綠化空間。透過實行建議的補償種植及新的景觀資源，本項目對現有的樹木及綠化地帶造成的剩餘影響將可減至可接受水平。

建議的工程位於紅磡的交通通道、啟德發展區的市中心和鑽石山綜合發展區內。在施工期間將會不顯著至中等程度的剩餘景觀影響。然而，在營運的首天及第十年時，剩餘影響將會被舒緩至不顯著至輕微程度。

由於在紅磡、啟德和鑽石山建議進行建築工程，在施工期間將無可避免地造成輕微至顯著的剩餘視覺影響。在實施建議的緩解措施後，在營運首天及第十年時的剩餘影響將會被舒緩至不顯著至輕微程度。

綜合而言，在實施適當的緩解措施後，本項目在施工和營運期間的剩餘景觀及視覺影響皆屬可接受水平。

4.5 空氣質素

本項目施工期間進行的挖掘、回填工地、侵蝕、廢土貯存、以及運輸泥土可能產生揚塵影響。

量化揚塵評估已考慮本項目與其他同期項目的累積影響，並根據「空氣污染管制(建造工程塵埃)規例」和環境監察及審核計劃中的施工要求，建議實施有效的揚塵控制。評估結果顯示需工地則需每小時灑水一次，以控制揚塵至可接收水平。

4.6 空氣傳導噪音

4.6.1 施工噪音

工程施工所產生的噪音主要來自挖掘、回填和建造建築物等等。

根據施工噪音評估，部分噪音敏感受體在未實施緩解措施時的建築噪音會高於標準。所以評估亦建議實施噪音緩解措施，以減少對鄰近噪音敏感受體的影響。其中鑽石山由於採用鑽挖隧道方法，已大大減少了對噪音感應強的地方的影響。評估亦建議採用低噪音型的機械設備(如電動設備和靜音設備)及良好的施工方法。除此以外，報告亦建議其他方法如良好工地管理、工地圍板、可移動隔音屏、隔音罩和隔音布等把噪音降低。除了沙中綫(大圍至紅磡段)或沙中綫(旺角東至紅磡)工地附近的噪音敏感受體因累積影響導致剩餘影響外，大多數噪音敏感受體的預測噪音水準均符合相應的噪音標準。因其他同期項目已經採取所有可行的緩解措施後，剩餘的噪音影響將減至最低。

4.6.2 營運噪音

環評亦就營運期間鐵路和固定噪音源的噪音影響進行研究。本項目位於紅磡的地面段在地面建造，而擬建的鑽石山及啟德站均在地下。此地下設計可以將營運期間的噪音減少至最低。而紅磡站及紅磡列車停放處部分亦建議興建半密閉式隔音罩及垂直隔音屏。

營運期的固定噪音源包括通風/設備大樓，通風井和車站裏的機電設備以及列車停放處。在設計階段可對噪音源實施控制以減輕營運噪音影響(例如隔音減聲器、隔音通風疏格)，預計噪音水準可以控制在標準以內。

4.7 地層傳導噪音

施工期間隧道挖掘工作可能會產生潛在的地層傳導噪音影響。研究為在鑽石山的隧道鑽挖區附近的敏感受體作出評估。由於結果顯示施工期間的地層傳導噪音將在法例標準之內，因此並不需要緩解措施。

除此之外，項目沿綫具代表性的敏感受體亦就營運期間的地層傳導噪音進行評估，預測地層傳導噪音將在法定要求之內，因此並不需要緩解措施。

4.8 水質

環評亦確認了潛在的水污染源，例如工地逕流、施工團隊所產生的生活污水、地下水滲漏及意外洩漏等，並提出了相關緩解措施，其中包括覆蓋挖掘出的物料和在工地設置沉澱池等等，以控制對水質的潛在影響。

環評亦指出在實施緩解措施後，營運期的路軌逕流和潛在的少量的隧道滲漏將不會引起負面影響。

4.9 廢物管理

環評已評估施工期間廢物產生的數量和時間表。

為減少剩餘物料經躉船轉運站運至工地外棄置，本項目建造時將盡量執行減廢措施，如在工地內把廢物分類，將填料循環再用等等。環評亦已評估全年建築和拆卸物料處置量及其處置方法，估計剩餘石塊和廢棄泥石可供其他項目所使用。

環評亦評估了營運期間所產生的一般廢物、工業廢料和化學廢物對環境的影響。為確保廢物得到適當的處理及處置，環評建議聘請信譽良好的廢物公司收集一般廢物和工業廢料，及適當地儲存化學廢物並為其加上適當的標籤。

4.10 土地污染

本項目已完成土地污染評估。同時還制定了「污染評估計劃書」以檢核過往在工地進行的勘测結果以及制定污染評估策略。土地污染評估結果顯示，項目邊界範圍及周邊預期無任何土地污染。

4.11 環境監查及審核

施工期間將執行環境監察與審核計劃，系統地監察對附近敏感受體的影響，亦建議適當的緩解措施。

環境監察與審核計劃包括對空氣質素、施工階段產生的經空氣傳遞的噪音、營運階段的經地層傳遞的噪音等進行工地視察、審查及監察，及必要時進行更新。詳細的建議緩解措施，監察程序及位置已於獨立的环境監察與審核手冊內闡述。

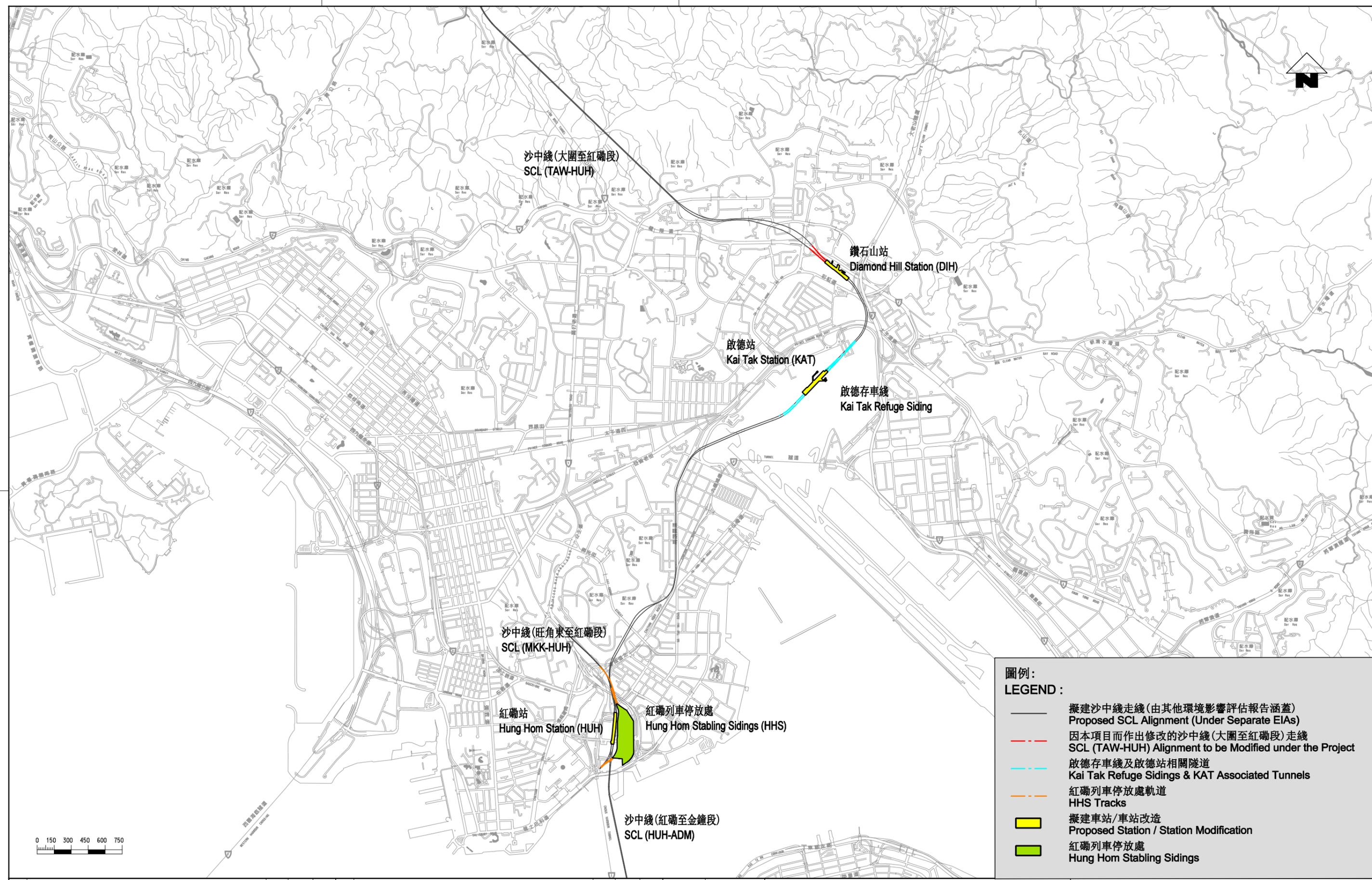
5 總結

本研究已根據「環境影響評估研究概要」(編號 ESB-233/2011)及依照「環境影響評估程序的技術備忘錄」的要求，對工程進行評估。本環境影響評估報告已考慮所有最新設計資料及下列主要因素：

- 方案的評核；
- 介紹施工及營運期間的活動；
- 文化遺產的影響；
- 生態影響；
- 景觀和視覺影響；
- 空氣質素影響；
- 空氣傳導的噪音影響；
- 地層傳導的噪音影響；
- 水質影響；
- 廢物管理影響；
- 土地污染影響；及
- 環境監測和審核的要求。

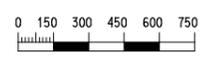
研究結果顯示，在採取適當緩解措施後，本工程項目在施工及營運階段對環境的影響是可以接受的，而且個別的環境影響經已經減至最低。報告亦建議了環境監察及審核計劃，以確保各項緩解措施的成效。

圖表



圖例:
LEGEND:

- 擬建沙中綫走綫 (由其他環境影響評估報告涵蓋)
Proposed SCL Alignment (Under Separate EIAs)
- 因本項目而作出修改的沙中綫 (大圍至紅磡段) 走綫
SCL (TAW-HUH) Alignment to be Modified under the Project
- 啟德存車綫及啟德站相關隧道
Kai Tak Refuge Sidings & KAT Associated Tunnels
- 紅磡列車停放處軌道
HHS Tracks
- 擬建車站/車站改造
Proposed Station / Station Modification
- 紅磡列車停放處
Hung Hom Stabling Sidings



\$PLOTDRVL\$
 \$MODELNAME\$
 \$FILENAME\$
 \$DATE\$
 \$TIME\$
 \$USER\$

REV	DESCRIPTION	BY	DATE	APPROVED	REV	DESCRIPTION	BY	DATE	APPROVED
A	FIRST ISSUE	AC	10/11	FC					

DRAWN	AC
DESIGNED	LK
CHECKED	TC
APPROVED	FC
DATE	10/11

DO NOT SCALE DRAWINGS. ALL DIMENSIONS SHALL BE VERIFIED ON SITE.
© MTR CORPORATION LIMITED 2008. COPYRIGHT IN RESPECT OF THIS DRAWING / DOCUMENT IS OWNED BY THE MTR CORPORATION LIMITED OF HONG KONG. NO REPRODUCTION OF THE DRAWING / DOCUMENT OR ANY PART BY WHATEVER MEANS IS PERMITTED WITHOUT THE PRIOR WRITTEN CONSENT OF THE MTR CORPORATION LIMITED.

SHATIN TO CENTRAL LINK
 ORIGINATOR

 Ove Arup & Partners
 Hong Kong Limited

TITLE		NEX2206 - 沙中綫(紅磡列車停放處)	
		項目俯視圖	
		NEX2206 - SCL (HHS)	
		Overview of the Project	
SCALE	DRAWING NO.		REV.
1:30000 (A3)	圖 1.1		A

附錄 A

本工程項目的環境影響摘要

本工程項目的環境影響摘要

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
文化遺產					
<i>施工階段</i>					
考古遺址	<p><u>前大磡村</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 鑽石山地鐵站的施工將直接影響前大磡村東北面發現少量唐/宋朝遺跡的土層 <p><u>龍津石橋及前九龍城碼頭</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 啟德站及啟德存車綫的施工將不會影響龍津石橋遺跡及前九龍城碼頭 	<ul style="list-style-type: none"> 文化遺產影響評估指引 《環境影響評估程序的技術備忘錄》(環評技術備忘錄) 附件 10 和 19 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<p><u>前大磡村</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 施工前須於前大磡村展開調查暨發掘研究及向古物古蹟辦事處(古蹟辦)遞交一份根據文化遺產影響評估指引所準備的考古行動計劃以獲其批准 <p><u>龍津石橋及前九龍城碼頭</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 須於龍津石橋及前九龍城碼頭設立緩衝區 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響
建築文物	<p><u>前英國皇家空軍飛機庫</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 鑽石山站的施工將直接影響前英國皇家空軍飛機庫的整體結構 <p><u>機槍堡</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 鑽石山站東面的施工將對機槍堡造成影響 <p><u>石寓</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 因石寓位於臨時地面工地區以外, 所以將不會受到本項 	<ul style="list-style-type: none"> 文化遺產影響評估指引 《環評技術備忘錄》附件 10 和 19 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<p><u>前英國皇家空軍飛機庫</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 須在拆除或暫存具歷史價值的遺跡組件前進行文獻紀錄 於鑽石山綜合發展區中展示部分被保留的飛機庫和飛機庫模型(須依照保存計劃中的建議) <p><u>機槍堡</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 進行拆除或暫時保存前須 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
	目影響			作文獻紀錄 • 於鑽石山綜合發展區中復建機槍堡(須依照保存計劃中的建議)	
營運階段					
考古遺址	<u>前大磡村</u> • 施工前將採取建議的緩解措施，因此在營運階段將無須對前大磡村採取緩解措施 <u>龍津石橋及前九龍城碼頭</u> • 因龍津石橋及前九龍城碼頭與啟德站及存車綫存在相當的距離，預期本項目在營運階段不會對龍津石橋及前九龍城碼頭造成影響	• 文化遺產影響評估指引 • 《環評技術備忘錄》附件 10 和 19	• 不適用	<u>前大磡村</u> • 營運階段無須採取緩解措施 <u>龍津石橋及前九龍城碼頭</u> • 營運階段無須採取緩解措施	• 預期沒有顯著剩餘影響

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
建築文物	<p><u>前英國皇家空軍飛機庫</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 由於建議在拆除飛機庫前進行詳細的照片及製圖記錄，因此在營運階段將無須對<u>前英國皇家空軍飛機庫</u>緩解措施 <p><u>機槍堡</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 由於建議在拆除機槍堡前進行詳細的照片及製圖記錄，因此在營運階段將無須對<u>機槍堡</u>採取進一步的緩解措施 	<ul style="list-style-type: none"> 文化遺產影響評估指引 《環評技術備忘錄》附件 10 和 19 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<p><u>前英國皇家空軍飛機庫</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 無須對建築文物採取緩解措施 <p><u>機槍堡</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 無須對建築文物採取緩解措施 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響
生態					
<i>施工階段</i>					
在項目範圍內及周邊的生態資源	<p><u>棲息地的損失 (項目工地)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> 受影響的棲息地包括 0.44 公頃河道、1.35 公頃草地、1.62 公頃植林以及 40.08 公頃城市/住宅區 	<ul style="list-style-type: none"> 《環評技術備忘錄》附件 8 和 16 《林區及郊區條例》(96 章) 《野生動物保護條 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> 損失的棲息地只僅局限於生態價值較低的地方 盡量按照《環境運輸及工務局工務技術通告編號 3/2006 - 樹木保育》的要求補償損失的樹木 	<ul style="list-style-type: none"> 本項目所產生的剩餘生態影響主要為損失生態價值較低的棲息地，但對陸地生態資源並無顯著或不可接受的生

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
	<p>樹木砍伐</p> <ul style="list-style-type: none"> 樹木 (絕大部分為外來物種) 將受影響 (移植或砍伐) <p>滋擾</p> <p>間接對動物及其棲息地造成局部滋擾</p> <p>水質</p> <ul style="list-style-type: none"> 工地逕流對河道及相關動物的間接影響 	<p>例》(170章)</p> <ul style="list-style-type: none"> 《郊野公園條例》(208章) 《保護瀕危動植物物種條例》(586章) 《國際自然及自然資源保育聯盟的2006年紅皮書》 		<ul style="list-style-type: none"> 良好工地管理 	<p>態影響</p>
<p>營運階段</p>					
<p>項目範圍內及周邊的生態資源</p>	<p>動植物</p> <ul style="list-style-type: none"> 間接影響 	<ul style="list-style-type: none"> 《環評技術備忘錄》附件8和16 《林區及郊區條例》(96章) 《野生動物保護條例》(170章) 《郊野公園條例》(208章) 《保護瀕危動植物物種條例》(586章) 《國際自然及自然資源保育聯盟的 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> 無須實施緩解措施 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
2006 年紅皮書》					
景觀及視覺影響					
<i>施工階段</i>					
<p>在研究區的景觀資源及景觀特色區</p> <p>在主要視覺影響範圍附近的視覺敏感受體</p>	<ul style="list-style-type: none"> 在研究區的景觀資源會受到不顯著至顯著程度的影響 在研究區的景觀特色區會受到不顯著至中等程度的影響 在主要視覺影響範圍附近的視覺敏感受體會受到輕微至顯著程度的影響 	<ul style="list-style-type: none"> 環境影響評估條例 (環評條例) (499 章) 環境影響評估程序技術備忘錄 (環評技術備忘錄) 附件 10 和 18 環境運輸及工務局工務技術通告編號 2/2004 環境運輸及工務局工務技術通告編號 3/2006 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> CM1 - 對圍板加上裝飾 CM2 - 控制在工程地區內的所有設施 CM3 - 移植樹木 	<ul style="list-style-type: none"> 在研究區的景觀資源將會受到不顯著至顯著的影響 在研究區的景觀特色區將會受到不顯著至中等程度的影響 在主要視覺影響範圍附近的視覺敏感受體會受到輕微至顯著程度的剩餘影響
<i>營運階段</i>					
<p>在研究區的景觀資源及景觀特色區</p> <p>在主要視覺影響範圍附近的視覺敏感受體</p>	<ul style="list-style-type: none"> 在研究區的景觀資源會受到不顯著至顯著程度的影響 在研究區的現有景觀特色區會受到不顯著至輕微程度的影響 在主要視覺影響範圍的視覺 	<ul style="list-style-type: none"> 環境影響評估條例 (環評條例) (499 章) 環境影響評估程序技術備忘錄 (環評技術備忘錄) 附件 10 和 18 環境運輸及工務局 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> OM1- 補種樹木 OM2a - 栽種植物作為屏障 OM2b - 修復景觀 OM3 - 優化車站、出入口或通風井的景觀及建築 	<ul style="list-style-type: none"> 在研究區的景觀資源將會在營運後的第十年受到不顯著至輕微的程度的剩餘影響 在研究區的景觀特色區在營運後的第

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
	敏感受體會受到輕微至中等程度的影響	工務技術通告編號 2/2004 • 環境運輸及工務局工務技術通告編號 3/2006		<ul style="list-style-type: none"> • OM5 -復原挖掘區域的景觀 • OM7 - 優化鑽石山站的景觀及建築 • OM8 -綠化大型建築的屋頂 • OM9 -為噪音緩解措施加入美觀設計 	十年將會受到不顯著至輕微程度的剩餘影響 • 在主要視覺影響範圍的視覺敏感受體將會在營運後的第十年受到不顯著至輕微程度的剩餘影響
施工塵埃					
<i>施工階段</i>					
紅磡、啟德及鑽石山內現有的住宅、教育機構、工廠、診所、老人院、公眾宗教崇拜場所、政府機構、社區及藝術表演場地 紅磡及啟德未來的住宅樓宇 50 個評估點	<ul style="list-style-type: none"> • 懸浮粒子 1 小時平均濃度： 294 - 3079 微克/立方米 • 懸浮粒子 24 小時平均濃度： 127 - 1102 微克/立方米 • 懸浮粒子 1 年平均濃度： 75.5 - 83.3 微克/立方米 	<ul style="list-style-type: none"> • 《環評技術備忘錄》和《空氣質素指標》 • 懸浮粒子 1 小時平均濃度： 500 微克/立方米 • 懸浮粒子 24 小時平均濃度： 260 微克/立方米 • 懸浮粒子 1 年平均濃度： 80 微克/立方米 	<ul style="list-style-type: none"> • 超過環評技術備忘錄（每小時）的準則達 2579 微克/立方米 • 超過香港空氣質素指標（每日）達 842 微克/立方米 • 超過香港空氣質素指標（每年）達 3.3 微克/立方米 	<ul style="list-style-type: none"> • 於施工中的工地區、外露的地區及工地通道上灑水以減少施工塵埃揚起 • 按照《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》所規定的有效的揚塵控制措施，進一步減少施工期間所產生的揚塵影響 	<ul style="list-style-type: none"> • 實施緩解措施後的懸浮粒子 1 小時、24 小時及年平均濃度如下： • 懸浮粒子 1 小時平均濃度： 137 - 484 微克/立方米 • 懸浮粒子 24 小時平均濃度： 89 - 202 微克/立方米 • 懸浮粒子 1 年平均濃度： 75.3 - 78.3 微克/立方米 • 預期不會造成每小時、每日和每年的

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
剩餘揚塵影響					
<i>營運階段</i>					
因使用電氣化列車，本項目於營運期間將不會對空氣質素造成影響					
空氣傳導噪音					
<i>施工階段</i>					
紅磡及鑽石山現有住宅樓宇及教育機構 紅磡及啟德未來的住宅樓宇 24 個評估點	<ul style="list-style-type: none"> 預計噪音水平會介乎 62 至 90 分貝 (A) 之間 	<ul style="list-style-type: none"> 《環評技術備忘錄》附件 5 規定的非受限制時段：住宅樓宇 75 分貝 (A)；教育機構 75 分貝 (A) (65 分貝 (A) 考試期間) 	<ul style="list-style-type: none"> 超過環評技術備忘錄的噪音準則高達 15 分貝 (A) 	<ul style="list-style-type: none"> 採取良好工地管理、優化施工方法、低噪音機器、臨時可移動隔音屏障及隔音布以減少施工噪音的影響 	<ul style="list-style-type: none"> 實施緩解措施後本項目工程噪音水平預計將介乎 55 至 75 分貝 (A) 之間 由於沙中綫(大圍至紅磡段)、沙中綫(旺角東至紅磡段)及觀塘綫延綫的建築工程累積影響，噪音敏感受體 HUH-1-3 (榮豐大廈) 會受到 3 分貝 (A) 的剩餘累積影響。估計為期 1 個月。本項目已採取所有可行的緩解措施以將剩餘影響減至最少。
<i>營運階段 (鐵路噪音)</i>					

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
紅磡現有的住宅樓宇 6 個評估點	日間 (30 分鐘等效連續噪音聲級, 分貝 (A)) 噪音水平預計將介乎 38 至 53 分貝 (A) 之間 夜間 (30 分鐘等效連續噪音聲級, 分貝 (A)) 噪音水平預計將介乎 38 至 53 分貝 (A) 之間	<ul style="list-style-type: none"> 《環評技術備忘錄》附件 5: 可接受噪音聲級 	<ul style="list-style-type: none"> 預期不會超出相關標準 	<ul style="list-style-type: none"> 於設計階段落實建造隔音屏及半密閉隔音罩 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響
<i>營運階段 (固定音源噪音)</i>					
紅磡、啟德及鑽石山現有的住宅樓宇 21 個評估點	<ul style="list-style-type: none"> 根據預測, 最高聲功率水平將符合相關的噪音準則 	<ul style="list-style-type: none"> 《環評技術備忘錄》附件 5: 可接受噪音聲級-5 分貝 (A) 	<ul style="list-style-type: none"> 預期不會超出相關標準 	<ul style="list-style-type: none"> 通風疏格的方向應遠離鄰近噪音敏感受體, 最好面向較不敏感的主要道路 直接噪音緩解措施包括於通風井、鐵路站及列車停放處的設計中容許建造減聲器、隔音通風疏格和隔音罩 機電設備室/通風井的外牆應具足夠的隔音性能, 以減少經建築結構而傳遞的噪音 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響
地層傳導噪音					
<i>施工階段</i>					

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
鑽石山現有的住宅樓宇 1 個評估點	日間 • 預計住宅噪音敏感受體的噪音水平將達 36 分貝(A)	• 《環評技術備忘錄》 • 住宅樓宇日間地層傳導噪音標準:65 分貝(A)	• 預計不會超出相關標準	• 無須實施緩解措施	• 預期沒有顯著剩餘影響
<i>營運階段</i>					
紅磡及鑽石山現有的住宅樓宇 鑽石山及啟德未來的住宅樓宇 10 個評估點	日間 (30 分鐘等效連續噪音聲級, 分貝(A)) • 預計日間營運地層傳導噪音水平將介乎小於 20 至 43 分貝(A)之間 夜間 (30 分鐘等效連續噪音聲級, 分貝(A)) • 預計夜間營運地層傳導噪音水平將介乎小於 20 至 40 分貝(A)之間	• 《環評技術備忘錄》 • 營運階段地層傳導噪音標準: 日間 55 分貝(A)及夜間 45 分貝(A)	• 預計不會超出相關標準	• 無須實施緩解措施	• 預期沒有顯著剩餘影響
水質					
<i>施工階段</i>					
啟德明渠	• 水質可能受到影響	• 《環評技術備忘錄》 • 《水污染管制條例》(358 章)	• 預計不會超出相關標準	• 建議採取適當及可行的緩解措施以控制: <ul style="list-style-type: none"> • 工地逕流; • 隧道及地下工程所產 	• 預期沒有不可接受的水質影響

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
營運階段					
啟德明渠	<ul style="list-style-type: none"> 水質可能受到影響 	<ul style="list-style-type: none"> 《技術備忘錄》、《水污染管制條例》、《技術備忘錄 - 排放流出物入排水及排污系統、內陸及海岸水域的標準》及專業人士實務守則 (5/93 號) 所規定的相關標準/準則 	<ul style="list-style-type: none"> 預計不會超出相關標準 	<ul style="list-style-type: none"> 建議採取適當及可行的緩解措施以減少列車停放處所產生的逕流 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有不可接受的水質影響
廢物管理					
施工階段					
不適用	<ul style="list-style-type: none"> 施工及挖掘工程所產生的拆建物料總體積約 1,376,660 立方米 36,930 立方米的非惰性拆建物料 	<ul style="list-style-type: none"> 《環評技術備忘錄》附件 7 和 15 《廢物處置條例》(354 章) 《廢物處置(化學廢 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> 在把建築和拆卸物料運至工地外棄置前盡可能在工地內循環再用(包括在本項目和同期進行的項目的工地內) 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
	<ul style="list-style-type: none"> 每日工作人員產生的一般垃圾約 300 千克 維修機器和設備時產生的化學廢物 	<ul style="list-style-type: none"> 物) (一般) 規例 (354C 章) 》 《土地(雜項條文) 條例(28 章) 》 《公眾衛生及市政條例 (132 章) - 公眾潔淨及防止妨擾規例》 《廢物處置(建築廢物處置收費) 規例 (354N 章) 》 《海上傾物許可證 (466 章) 》 			
營運階段					
不適用	<ul style="list-style-type: none"> 本項目清洗與維修作業時產生的少量的一般廢物、工業廢物及化學廢物 	<ul style="list-style-type: none"> 《廢物處置條例 (354 章) 》 《廢物處置(化學廢物) (一般) 規例》 (354C 章) 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> 聘請信譽良好的廢物收集公司每日收集在鐵路站的一般廢料和工業廢料 按照《包裝, 標識及存放化學廢物的工作守則》處理化學廢物 聘請持牌的廢物收集公司及採用運載紀錄系統收集化學廢物 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響
土地污染					

敏感受體/評估點	影響的預測結果 (沒有緩解措施)	主要相關標準/準則	超標幅度 (沒有緩解措施)	免受影響的措施/緩解措施	剩餘影響 (實施緩解措施後)
<i>施工階段</i>					
在本工程項目區內存有潛在土地污染地點	<ul style="list-style-type: none"> 未發現任何土地及地下水受污染，因此無須進行任何整治工作 	<ul style="list-style-type: none"> 《環評技術備忘錄》附件 19 “文化遺產地點影響及其他影響評估的指引” 的第 3 章(潛在的受污染土地課題) 《受污染土地的評估和整治指引》 《受污染土地勘察及整治指引》 《按風險而釐定的土地污染整治標準的使用指引》 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> 不適用 	<ul style="list-style-type: none"> 預期沒有顯著剩餘影響
<i>營運階段</i>					
不適用					