工程項目簡介

西九龍填海工程

公路 D1A(S) 及公路 D1 - 介乎佐敦道與公路 D12

公路 D12 -介乎廣東道與連翔道

萬隆工程顧問有限公司
香港灣仔
皇后大道東一八三號
合和中心四十樓

電話： 2828 5757

圖文傳真： 2827 1823

目錄

頁數

1. 基本資料 1
1.1 工程項目名稱 1
1.2 背景及工程項目簡介 1
1.3 擬議的修改 2
1.4 工程項目倡議人 3
1.5 工程項目的地點及規模 3
1.6 工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數量及種類 3
1.7 聯絡人姓名及電話號碼 3
1.8 計劃完成時間表 3

2. 對環境可能造成的影響 4
2.1 潛在環境影響 4
2.2 環境改變 4
2.3 空氣質素 4
2.4 噪音影響 5
2.5 水質 5
2.6 廢物處理 5
2.7 景觀及視覺影響 5

3. 周圍環境的主要元素 6
3.1 感應強的地方 6

4. 納入設計中的環保措施以及任何其他對環境的影響 8
4.1 施工期間 8
4.2 運作階段 9
4.3 環境監察及審核 9

5. 使用先前通過的環境影響評估報告 10

附表

表 1 具代表性之感應強的地方

附圖

圖 1　擬建公路 D1A(S)、D1 及 D12
圖 2　分區計劃大綱圖
圖 3　已確定感應強的地方之位置

1. 基本資料

1.1 工程項目名稱

西九龍填海工程
公路D1A(S) 及公路D1 - 介乎佐敦道與公路D12
公路D12 -介乎廣東道與連翔道

1.2 背景及工程項目簡介

政府在1997年通過了西九龍填海 - 綜合交通分析檢討及環境影響評估(WKRCTAR-EIA)之報告，這報告包含西九龍擬建道路工程的環境影響評估。隨後在1998年，該報告被提交至環境諮詢委員會(ACE)小組，並自1998年4月起存放在環境影響評估(EIA)登記冊(編號：EIA-125/BC)以供公眾查閱。

WKRCTAR-EIA 涵蓋以下範疇：

- 空氣質素
- 噪音
- 水質
- 廢物管理政策
- 施工影響及施工期間的環境影響監察及審核

報告對已確定研究區域包括現有住宅區，例如尖沙咀西和文昌街的環境影響作出評估及建議緩解措施。

在2003年，當時的九龍拓展署委託萬隆工程顧問有限公司進行擬議西九龍文娛藝術區的初部交通影響評估(WKCDTIA)，以調查擬議文娛藝術發展可能造成的潛在交通影響。該交通影響評估(WKCDTIA)研究了2011年和2016年的交通數據。

WKCDTIA是根據當時擬議文娛藝術區的發展假設(即該區域主要爲零售和商業發展)。評估結果顯示，本工程項目簡介中擬建公路D1A(S)、D1及D12的預期交通量比起1997年所做之評估(WKRCTAR-EIA)內的數據會有所改變。另外，公路D1A(S)、D1及D12預計的完成年份會延遲。

根據WKRCTAR-EIA及WKCDTIA報告中的路段劃分，公路D1A是在佐敦

道以北，文昌街西邊的路段，而公路D1是介乎佐敦道與公路D12之間的路段。但在興建工程撥款申請中，公路D1A是指匯翔道以北之路段，而公路D1是指匯翔道以南之路段。爲免混淆，本工程項目中擬建公路的定義會依照撥款申請。

- 公路D1A(S) - 介乎佐敦道與匯翔道
- 公路D1 - 介乎匯翔道與與公路D12
- 公路D12 -介乎廣東道與連翔道

擬建公路D1A(S)、D1及D12顯示在圖 1 。

除上述興建時間表和交通量的改變外，公路D1A(S)和D1東邊的兩個工地之土地用途亦會有所不同。九廣鐵路九龍南環線之擬建九龍西站將會在這兩個工地的西邊。

1.3 擬議的修改

擬議的修改如下：

<u>交通量</u>

在WKRCTAR-EIA中，交通噪音的影響是根據2011年交通數據作評估。由於公路D1A(S)、D1及D12預計的完工期會延遲，再加上發展西九龍文娛藝術區(WKCD) 的建議，所以將會採用最新的預期交通量。

<u>土地用途</u>

研究區域附近的暫定土地用途與先前WKRCTAR-EIA中的暫定土地用途有所改變。在WKRCTAR-EIA中，沿海一帶的填海土地，即由東面的廣東道, 柯士甸道西至北面的西區海底隧道收費廣場，曾暫定爲消防局及海邊用地(包括工地11.13)。這些區域被再劃分爲“其他特別用途(藝術、文化、經濟及娛樂用途)”以便西九龍文娛藝術區的發展(請參考圖2). 在WKCDTIA研究中，這些區域(即部份西九龍文娛藝術區)主要爲零售及商業發展, 並包括住宅、休憩用地、政府、機構或社區用地。

其他的改變是擬建的九廣鐵路至九龍南環線，其九龍西站將會在工地11.8 和 11.18(工地 C 及 D)的西部及在公路 D1A(S)和公路 D1 旁。

工地11.2(工地A)的土地用途則維持不變。

1.4 工程項目倡議人

本工程項目倡議人是：
香港特別行政區，
土木工程拓展署，
九龍拓展處。

1.5 工程項目的地點及規模

工程項目位於西九龍填海區(請參考圖 1)，鄰近四個計劃項目，工地A、C、D及WKCD(在先前WKRCTAR-EIA中分別定義爲工地11.2、11.8、11.18及11.13)。

1.6 工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數量及種類

本工程項目只涵蓋一個指定工程項目(DP)。根據環境影響評估條例技術備忘錄中的定義，本工程項目屬於附表2第1部A1『屬快速公路、幹 道、主要幹路或地區幹路的道路，包括新路及對現有道路作重大擴建或改善的部分。』 的指定工程項目。擬建的公路D1A(S)、D1及D12項目包括其詳細設計及興建與佐敦道、廣東道及連翔道連接的新建道路。

1.7 聯絡人姓名及電話號碼

姓名： 鍾錦明先生，九龍拓展處
電話： 2301 1466

1.8 計劃完成時間表

項目的設計階段在2004年中開始，擬建公路D1A(S)、D1及D12的詳細設計正在進行中，並且會在2006年5月尾完成。興建工程預計會在2007年展開及在2009年完成。

2. 對環境可能造成的影響

2.1 潛在環境影響

擬建公路D1A(S)、D1及D12在施工和運作期間可能引起的潛在環境影響如下：

施工期間

- 空氣質素
- 噪音
- 水質
- 廢物處理
- 景觀和視覺影響

運作階段

- 空氣質素
- 噪音
- 景觀和視覺影響

交通噪音影響被視爲本工程項目中主要的環境問題。

2.2 環境改變

本工程項目和先前通過的環境影響評估比較，交通量和附近的土地用途有所改變，所以與交通量有關的交通噪音影響和運作階段的空氣質素可能會有所改變。預期其他環境影響，例如水質和廢物會和先前環境影響評估的估計相若。

2.3 空氣質素

在施工期間, 建築活動如物料處理、挖掘、車輛移動、或無遮蔽地方及土堆被侵蝕所產生的塵埃是潛在的空氣質素影響。按『空氣污染管制（建造工程塵埃）規例』中的規定，透過適當的設計及良好的施工方法, 預期潛在空氣質素的影響是短暫及可控制的。

在運作階段，使用擬建道路的車輛排放將會影響空氣質素。根據WKRCTAR-EIA (1997)，車輛排放的污染物(NO_2 及 RSP) 對現有及計劃興建的住宅項目之影響將符合空氣質素指標。

2.4 噪音影響

已完成的交通噪音影響評估(TNIA)按最新情況評估噪音對鄰近感應強的地方之影響。該交通噪音影響評估考慮了不同的緩解措施方案。但是噪音緩解措施的細節與範圍將會由其後的環境影響評估去確定。

在施工期間, 噪音主要來自使用工地內的機動設備及工程車輛導致交通量短暫增加的交通噪音。工程會使用機器設備去挖掘或鋪砌路面等，並且會有工程車輛往來。施工期間的噪音影響預期是短期的，並且在實施 4.1 節所略述的緩解措施後，噪音將會減至可接受水平。

2.5 水質

由於這項目是地面工程，工地的徑流將會是唯一的水質影響。工地徑流可能來自抑制塵埃的污水及雨水侵蝕土堆所產生的污水。但採用 4.1 節所略述的良好工地管理措施後，水質影響將可被緩解。

2.6 廢物處理

車輛及機器設備的維修等將會產生建築廢料。會先減少及避免產生建築廢料, 並在工地內循環可用物料以減少工地外的廢物棄置。在有效的廢物管理下，預期工程不會產生不良的影響。

2.7 景觀及視覺影響

預期工程活動及機械會帶來潛在的景觀及視覺影響，但這些影響將會是短期的，並且在實施適當的緩解措施後可將影響減低。

3. 周圍環境的主要元素

3.1 感應強的地方

具代表性之感應強的地方是根據技術備忘錄，並參考WKRCTAR-EIA SRs去確定。噪音感應強的地方可包括住宅用途場所(所有住宅，包括臨時房屋) 、機構用途場所(教育機構包括幼稚園及托兒所、醫院、診所、老人院、療養院、公眾崇拜場所、圖書館、法庭、演藝場所、演奏廳及露天劇場)和其他用途場所。具代表性之感應強的地方列在**表**1及顯示在**圖** 3。

表 1　具代表性之感應強的地方

地區	簡介	住宅層數 [1]	識別碼
工地 A	21 座 H 室	30	A-1
	23 座 I 室	30	A-2
	20 座 G 室	30	A-3
工地 C	在九龍西站邊緣位置 直接面向公路 D1A(S)[2]	50	C-1
	在九龍西站邊緣位置 直接面向公路 D1A(S)	50	C-2
	在九龍西站邊緣位置 直接面向公路 D1A(S)	50	C-3
	在工地南邊邊緣位置 直接面向匯翔道	50	C-4
	在工地東邊邊緣位置 直接面向廣東道	50	C-5
	在工地北邊邊緣位置 直接面向佐敦道	50	C-6
工地 D	在九龍西站邊緣位置 直接面向公路 D1	50	D-1
	在九龍西站邊緣位置 直接面向公路 D1	50	D-2
	在九龍西站邊緣位置 直接面向公路 D1 及部分公路 D12	50	D-3a
	在九龍西站邊緣位置 直接面向公路 D12	50	D-3b
	在工地東邊邊緣位置 直接面向公路 D12	50	D-4
	在工地南邊邊緣位置 直接面向廣東道	50	D-5
	在工地北邊邊緣位置 直接面向匯翔道	50	D-6
WKCD[3]	在 WKCD 工地邊緣 直接面向公路 D12	50	WKCD-1
	在 WKCD 工地邊緣 直接面向道路 D12	50	WKCD-2
	在 WKCD 工地邊緣 直接面向公路 D12	50	WKCD-3

註：

1 計劃中的工地 C、D 及 WKCD 工地的層數假設爲 50 層，每層樓高爲 2.8 米。
1 假設感應強的地方是面向公路 D1A(S), D1 及 D12，這爲最受影響的情況。
2 假設在 WKCD 感應強的地方爲住宅用途。

4. 納入設計中的環保措施以及任何其他對環境的影響

4.1 施工期間

空氣質素防護措施

於擬定設計圖則細項時，應制訂實用及具成本效益的措施以減輕塵埃的污染，並於合約文件列明以便推行。施工期間必須遵照『空氣污染管制(建築工程塵埃)規例』的指引。

噪音緩解措施

本工程項目曾考慮之噪音緩解措施如下：

- 安裝合規格的防聲板、減聲器、 隔音板及隔音屏障等；
- 於產生噪音的機械裝置周圍設置隔音罩；
- 產生噪音的機械裝置必須盡量遠離噪音感應強的地方；
- 施工期間應實施合約中的環保條文；
- 使用正常的機械設備；及
- 定期維修工地機械裝置/設備。

噪音緩解措施的有效性及其持續執行將由噪音監察及審核計劃監管。

設置水質防護措施

良好的工地管理可以確保建築工程對水質影響減至最低。施工時可防止污染地面水的措施基本有兩項：

- 無遮蔽及被掘開的地面會引致大量懸浮固體(泥沙)，應盡量減少可能因此受污染的水源；及
- 匯集潛在受污染的水源，加以處理，以達可接受標準。

緩解水質潛在影響的措施：

- 施工期間遇有暴雨，雨水應按情況先引向油/沙石分隔器及/或沉澱物糟/井，才可注入附近的接收水體；及
- 在施工範圍的大量雨水如流進暴雨匯集區/入口，該匯集區/入口需以鋼絲網蓋上，再加上碎石，以防止沉澱物流進入口，以減少沉澱物流進接收水體的可能。此外，應參考環保署的『專業人士環保事務諮詢

委員會第P/N1/94 號文件－ 建築、工地排水』以尋求意見。

建築廢料緩解措施

爲減少及防止潛在的影響, 緩解措施將包括建築時重用建築廢料。廢料處理計劃需要一個詳細廢料處理的地方爲了一些不能在工地內循環再用的廢料, 及採用運載記錄制度, 用作監督及防止非法傾倒。一個廢物管理規劃/管制標準將被提出。

因建築工程、車輛和機械裝置維修以及由油污截流器所產生的化學廢料及油污，應遵照『廢物處理（化學廢物）（一般）規例』處理。

4.2 運作階段

噪音緩解措施

噪音緩解措施的細節與範圍將由其後的環境影響評估去確定。

空氣質素緩解措施

不需要額外的緩解措施。

景觀及視覺影響的緩解措施

景觀及視覺影響緩解措施的細節將由其後的環境影響評估去確定。

4.3 環境監察及審核

本工程項目簡介已略述了興建和運作擬建道路可能引致的環保問題，並且簡述了一些可以加入工程項目內的環保措施。將會根據1997年的環境影響評估WKRCTAR-EIA去制訂工程項目在施工期間及/或運作階段的環境監察及審核計劃。

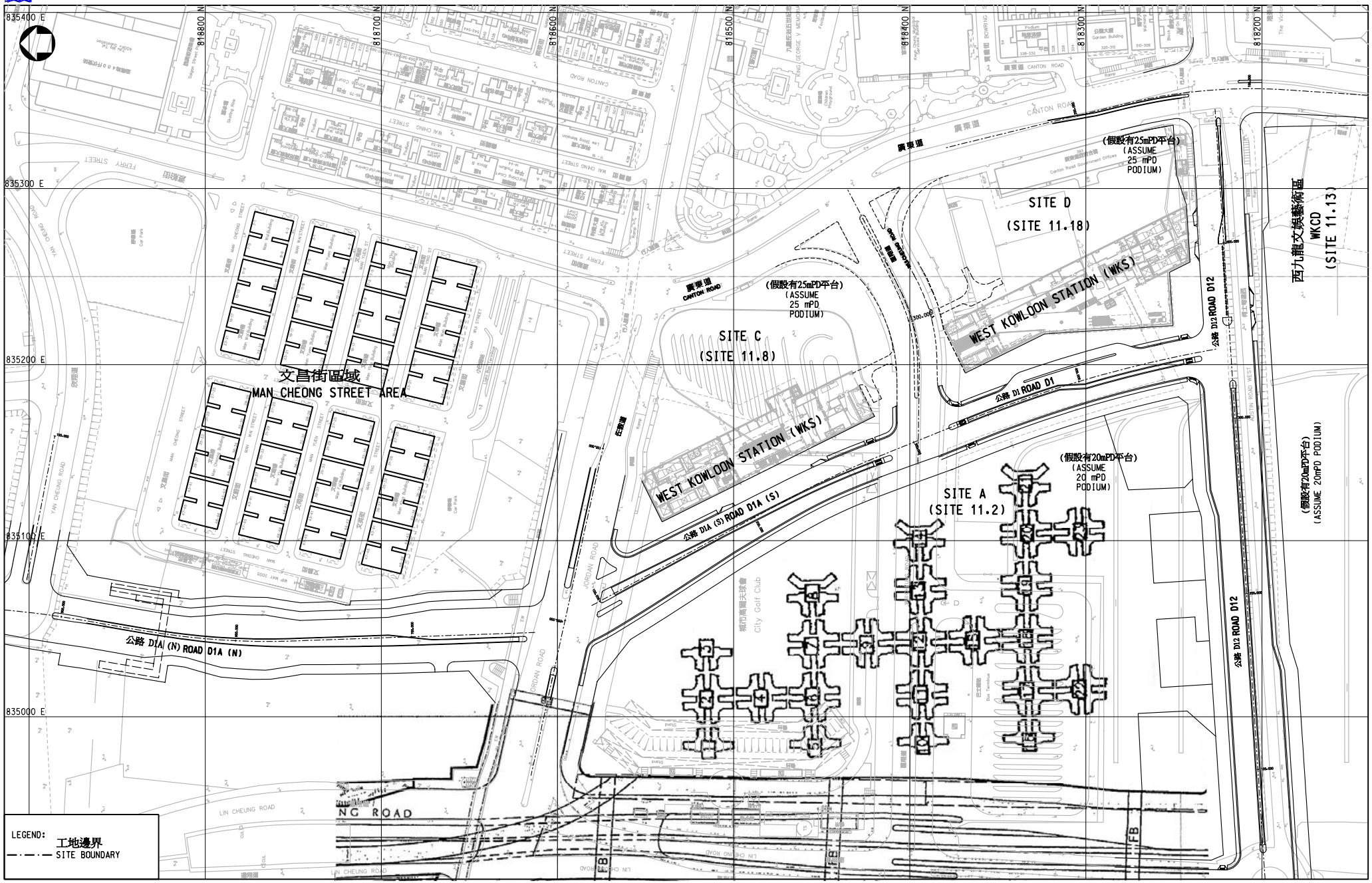
5. 使用先前通過的環境影響評估報告

本工程項目所根據的先前通過之環境影響評估只有：

- 西九龍填海 - 綜合交通分析檢討及環境影響評估，Acer Consultants (Far East) Limited，1997年6月(註冊號碼：EIA-125/BC)

政府在 1997 年 9 月通過該環境影響評估報告，隨後在 1998 年，該報告被提交至環境諮詢委員會(ACE)小組，並自 1998 年 4 月起存放在環境影響評估(EIA)登記冊以供公眾查閱。該報告探討的環境影響包括：

- 空氣質素
- 噪音
- 水質
- 廢物管理政策
- 施工影響及施工期間的環境影響監察及審核

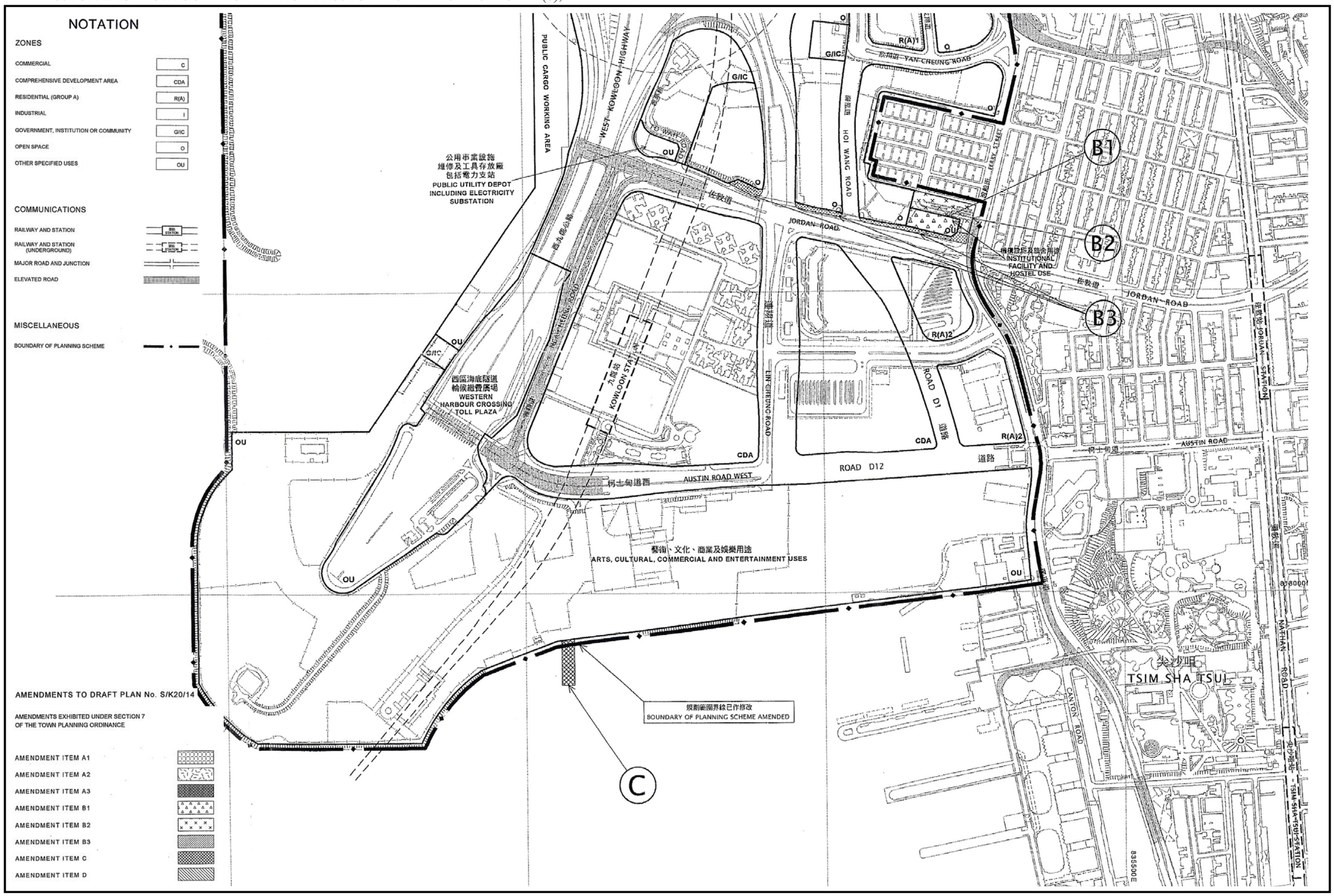


Mott MacDonald

© Copyright Reserved

圖 1 擬建公路 D1A(S), D1 及 D12

FIGURE 1 PROPOSED ROADS D1A(S), D1 AND D12



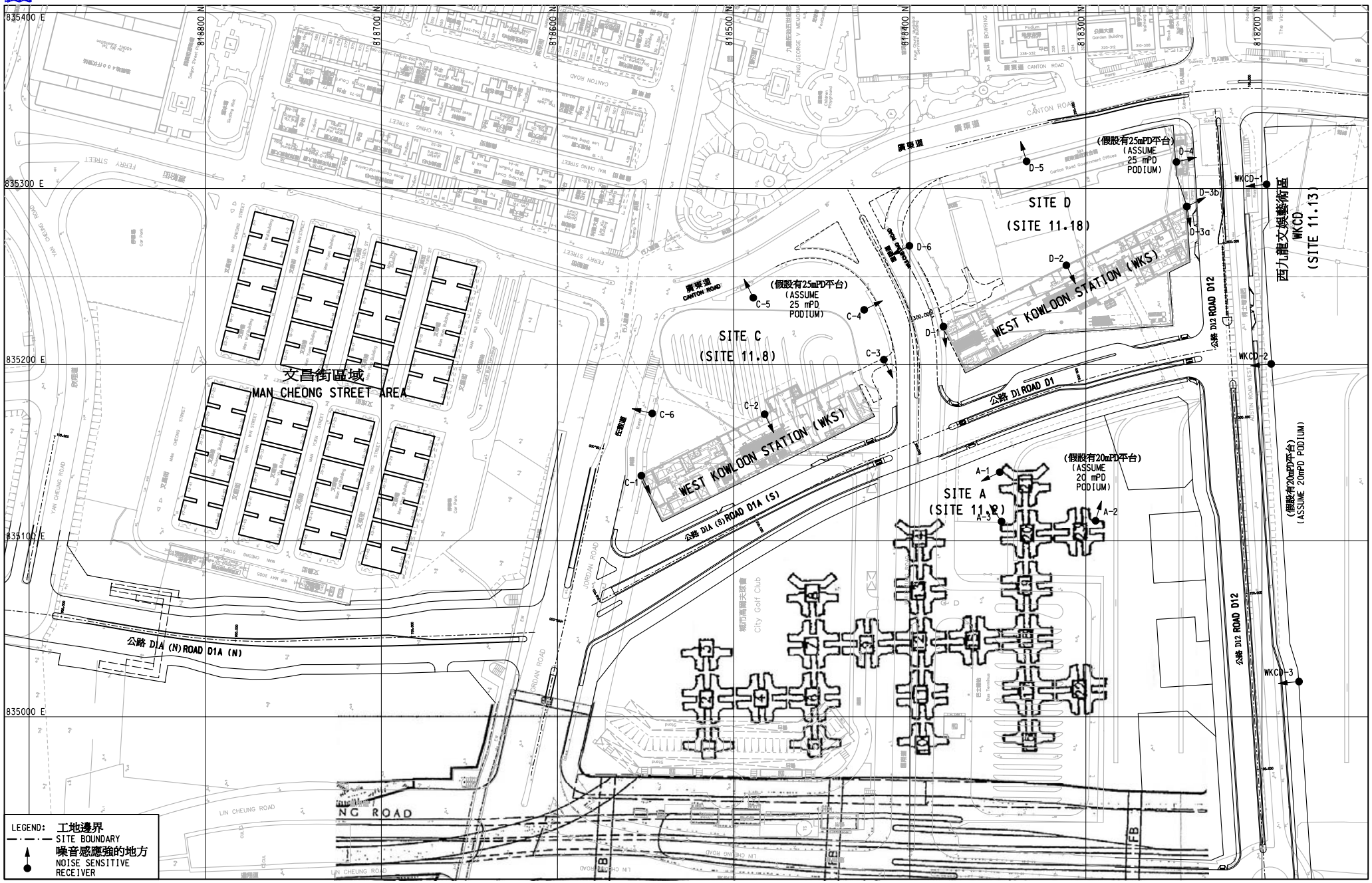
分區計劃大綱圖 (摘錄自西南九龍分區計劃大綱編號 S/K20/15)

Outline Zoning Plan (Part Print of South West Kowloon OZP No. S/K20/15)

Mott MacDonald

圖 2

Figure 2



Mott MacDonald

© Copyright Reserved

圖 3 - 已確定感應強的地方之位置

FIGURE 3 - LOCATIONS OF IDENTIFIED SENSITIVE RECEIVERS