

香港鐵路有限公司

擬建小蠔灣車廠上蓋住宅及商業綜合發展項目

工程項目簡介

248118-REP-002-00

終稿 | 二零一六年七月



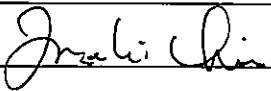
此份報告是應我方僱主的要求和指示特別製作。任何不相關的第三方不得使用作為參考，我方也不向任何第三方承擔責任。
工作編號 248118

Ove Arup & Partners Hong Kong Ltd
Level 5 Festival Walk
80 Tat Chee Avenue
Kowloon Tong
Kowloon
Hong Kong
www.arup.com

ARUP

文件核證

ARUP

工程名稱		擬建小蠔灣車廠上蓋住宅及商業綜合發展項目		工作編號 248118	
檔案名		工程項目簡介		檔案編號	
檔案編號		248118-REP-002-00			
版本	日期	檔案名	REP_002_00 Project Profile_Chi.docx		
第一稿	二零一六年二月	描述	第一稿		
			起草	審核	審批
		姓名	吳煒棋	劉志堅	趙祖強
		簽名			
第二稿	二零一六年五月	檔案名	REP_002_00 Project Profile_Chi.docx		
		描述	第二稿		
			起草	審核	審批
		姓名	吳煒棋	劉志堅	趙祖強
終稿	二零一六年七月	檔案名	REP_002_00 Project Profile_Chi.docx		
		描述	終稿		
			起草	審核	審批
		姓名	吳煒棋	劉志堅	趙祖強
		簽名			
		檔案名			
		描述			
			起草	審核	審批
		姓名			
		簽名			

以文本形式發佈文件聲明



目錄

	頁
1 基本資料	1
1.1 工程項目名稱	1
1.2 工程項目的目的和性質	1
1.3 工程項目倡議人	1
1.4 工程項目的地點、規模及場地歷史	2
1.5 涵蓋的指定工程項目數目和種類	3
1.6 聯絡人姓名及電話號碼	3
2 規劃大綱及計劃的執行	4
2.1 規劃及實施	4
2.2 工程項目時間表	4
2.3 與其它工程計劃的關連	4
3 對環境可能造成的影響	5
3.1 概述	5
3.2 空氣質素	5
3.3 噪音	6
3.4 水質	6
3.5 固體廢物	7
3.6 土地污染	7
3.7 生態	7
3.8 景觀和視覺	8
3.9 潛在風險	8
4 周圍環境的主要元素	9
4.1 概述	9
4.2 空氣質素	10
4.3 噪音	10
4.4 水質	11
4.5 生態	11
4.6 景觀及視覺	11
4.7 潛在風險	11

5	納入設計中的環境保護措施以及任何其它對環境的影響	12
5.1	減少對環境影響的措施	12
5.2	空氣質素	12
5.3	噪音	13
5.4	水質	14
5.5	固體廢物	15
5.6	土地污染	16
5.7	生態	16
5.8	景觀及視覺	17
5.9	潛在風險	17
5.10	環境影響可能的嚴重性、分布和時間及其它影響	17
6	使用先前通過的環境影響評估報告	18

圖 1.1 項目用地位置

1 基本資料

1.1 工程項目名稱

1.1.1 擬建大嶼山小蠔灣車廠上蓋住宅及商業綜合發展項目。

1.2 工程項目的目的和性質

1.2.1 行政長官於 2016 年的施政報告中表示政府與香港鐵路有限公司（港鐵公司）正積極探討現有及未來鐵路沿綫車站和鐵路相關用地的發展潛力，其中包括大嶼山小蠔灣車廠。

1.2.2 大嶼山發展諮詢委員會建議北大嶼山走廊的規劃主題為策略性經濟及房屋發展，擬建大嶼山小蠔灣車廠上蓋住宅及商業綜合發展項目（本項目）符合有關建議的規劃主題，並於 2016 年 1 月發表的第一屆工作報告中列為其中一項中期發展的項目。

1.2.3 港鐵公司正進行相關技術研究以制訂房屋供應的發展方案。擬建新的小蠔灣鐵路站位於現有東涌綫旁，以應付新增的交通需求及建設一個可持續發展的社區。

1.2.4 此工程項目簡介旨在提供本項目的相關資料，以協助決定是次環境影響評估（環評）之範疇，從而確立本項目的環境可接受性，並滿足《環境影響評估條例》（第 499 章）（《環評條例》）中相關的法定要求。

1.3 工程項目倡議人

1.3.1 本項目倡議人為香港鐵路有限公司¹。

¹ 按照二零一六年施政報告所述，政府與港鐵正積極探討現有及未來鐵路沿綫車站和鐵路相關用地的發展潛力。為此，港鐵公司將進行環評以探討小蠔灣車廠的發展潛力。政府將同時考慮擬建發展在環評及其他有關研究順利完成後的實施安排。

1.4 工程項目的地點、規模及場地歷史

1.4.1 小蠔灣車廠位於大嶼山北岸，於 1990 年代填海而成，面積約 30 公頃，位於東涌新市鎮以東約 5 公里。現時毗鄰小蠔灣車廠北/西北面為海堤及維修通道，而其南/東南面為大嶼山機場鐵路、北大嶼山公路及興建中的屯門至赤鱗角連接路的相關支路。小蠔灣車廠及擬建小蠔灣鐵路站的概略位置（作說明用途）示於圖 1.1。

1.4.2 小蠔灣車廠現為東涌綫、機場快綫及迪士尼綫提供列車停放路軌、工場、列車維修設施及基建維修設施。

1.4.3 本項目包括興建住宅大樓（高度為主水平基準以上約 86 米至 106 米，提供約 14,000 個單位）、商業/零售設施、學校及幼稚園、停車場及上落客貨設施、公共運輸交匯處、公用設施機房及其它配套設施於車廠上蓋基座之上。有關發展參數（包括建築物高度及單位數目）有可能因應現正進行各項研究的結果作出修訂，以探討可增加發展的空間，提高土地資源的運用。

1.4.4 本項目將會作分期進行，其中包括以下主要建築工程：

- 於現有範圍內重新規劃車廠設施（主要分為 4 期進行）；
- 上蓋平台及物業備置工程；
- 上蓋發展包括基座、大樓、配套設施及有關公用設施；和
- 新小蠔灣鐵路站及相關軌道工程。

1.4.5 為配合建造上蓋物業發展，小蠔灣車廠將重新規劃現有設施，並維持對東涌綫、機場快綫及迪士尼綫的維修及支援服務。施工期間車廠將維持運作，但須在車廠範圍內搬移現有裝置及設備以提供空間分期建造平台及上蓋發展。

1.4.6 現時由車廠所產生的污水會輸送到鄰近的小蠔灣污水處理廠作處理。為應付本項目所產生的污水，預期需提升現有污水系統及新增污水泵水站，以應付本項目所產生的污水。本項目將涵蓋有關污水系統提升工程以輸送所產生的污水到公共污水處理廠。

1.4.7 根據本項目的需求，預計每期發展(主要分為 4 期)將需要最少一個處理容量不多於每日 4,000 立方米的污水泵水站，及一些小型的污水泵水站以服務個別發展項目、小蠔灣鐵路站及重新規劃的車廠，再輸送到一個處理容量為每日約 12,000 立方米的終端污水泵水站以處理上蓋物業發展所產生的污水。各污水泵水站的處理容量將根據將來的詳細規劃及設計而作出調整。

1.5 涵蓋的指定工程項目數目和種類

1.5.1 本項目為《環評條例》之附表 3 中的指定工程項目：

- 研究範圍包括 20 公頃以上或涉及總人口超過 100,000 人的市區發展工程項目的工程技術可行性研究〔附表 3 第 1 項〕。

1.5.2 本項目涵蓋的污水泵水站亦可能為《環評條例》之附表 2 中的指定工程項目：

- 污水泵水站而其裝置的泵水能力超過每天 2,000 立方米，且其一條界線距離一個現有的或計劃中的住宅區或教育機構的最近界線少於 150 米〔附表 2 第 I 部 F.3 (b)〕。

1.5.3 擬建的新小蠔灣鐵路站亦為《環評條例》之附表 2 第 I 部 A.2 的指定工程項目。

1.5.4 重新規劃的車廠將會位於基座之內，因此於項目完成後預計將不會造成不良環境影響，並會按照《環境影響評估程序的技術備忘錄》第 6 章的要求詳細檢視車廠的重新規劃會否對其現有運作引致實質改變。

1.6 聯絡人姓名及電話號碼

1.6.1 如對本項目有任何查詢，可聯絡以下人員：

陳瑞仁先生（總工程經理 - 物業）
香港鐵路有限公司
九龍灣德福廣場港鐵總部大樓
電話：2993 3805

2 規劃大綱及計劃的執行

2.1 規劃及實施

2.1.1 本項目於規劃、設計、施工及運作階段均將聘請相關專業人士執行。

2.1.2 有關建造工程包括車廠重新規劃工程、工地平整及上層建築等工程合約，將由專業工程承辦商執行。

2.2 工程項目時間表

2.2.1 本環評預計於 2017 年內完成。我們會在研究中就本項目及其相關的基礎設施制訂概要實施時間表。

2.3 與其它工程計劃的關連

2.3.1 此環評將涵蓋與本項目同期施工及運作的工程項目所產生的主要累積影響，下列於大嶼山已落實的主要工程項目可能與本環評有關連，其中包括但不限於以下項目。

- 東涌新市鎮擴展及其基礎設施；
- 屯門至赤鱸角連接路；
- 第一期有機資源回收中心；
- 港珠澳大橋香港口岸；
- 港珠澳大橋香港口岸上蓋發展；
- 港珠澳大橋香港接線；
- 香港國際機場成為三跑道系統；和
- 香港國際機場北商業區。

3 對環境可能造成的影響

3.1 概述

3.1.1 此環評將考慮現行有關法規要求以評估可能的環境影響。

3.2 空氣質素

施工期間

3.2.1 建造工程包括工地平整、挖泥、回填、風蝕外露區、臨時堆放和處理廢棄泥石、拆卸及上層建築等將產生塵埃。將會採取合適的措施以控制所產生的塵埃，以符合於相關標準（見第 5 章），預期有關措施將有效地控制工程產生的塵埃對本項目於不同階段發展和鄰近空氣敏感受體的潛在影響，確保其影響符合相關標準。

運作期間

3.2.2 為達到《香港空氣質素指標》的要求，將以足夠的緩衝距離分隔本項目內的空氣敏感受體和現有及已落實的毗鄰道路網絡。由於項目內的交通大致規限於具備有效通風設計的基座內，對於空氣敏感受體的影響將不大。

3.2.3 本項目內的污水泵水站將採用封閉式設計，並會採取合適的緩解措施，以盡量減低對將來居民的潛在滋擾。小濠灣污水處理廠和第一期有機資源回收中心距離本項目分別超過 400 米及 600 米，因此預計其潛在氣味影響不大。本環評將涵蓋於項目範圍外的固定污染源所可能引致的空氣質素影響。本項目的 500 米範圍內並沒現有或計劃中的海上空氣污染源。

3.3 噪音

施工期間

3.3.1 施工噪音源主要來自工地平整、挖泥、回填、拆卸及上層建築等所使用的機動設備，本項目將會採取合適的措施以減低施工時所產生的噪音至相關標準內（見第 5 章），預期有關措施將有效地控制工程產生的噪音對本項目於不同階段噪音感應強的地方及北大嶼郊野公園（擴建部分）的遊客的潛在影響，以確保其影響符合有關標準。

運作期間

3.3.2 為確保本項目內噪音感應強的地方能達到相關噪音標準，包括來自現有及已落實的道路和鐵路網絡、擬建小蠔灣鐵路及附近固定噪音源的噪音，將採用自我保護的建築物設計並配合適當的噪音緩解措施。另外亦會緩解來自車廠運作的噪音，以減低對本項目不同階段發展的潛在影響。

3.3.3 根據已核准的「擴建香港國際機場成為三跑道系統環評報告」，小蠔灣車廠位於「香港國際機場的飛機噪音預測等量線 25」的範圍外，因此根據《香港規劃標準與準則》，適合用作於易受噪音影響的用途。本項目的停車場、上落客貨處、公共運輸交匯處及機房等設施將主要設於基座內，而其它固定噪音源包括污水泵水站和公用設施等，將會採用封閉式設計，並會採取合適的緩解措施，以減低對將來居民的潛在滋擾。

3.4 水質

施工期間

3.4.1 施工作业所產生的廢水和工地表面徑流將於作適當處理後排放到雨水管道系統，以盡量減少對水質的影響。並會採取適當的措施，以緩解提升現有污水系統工程所產生的環境影響。

運作期間

3.4.2 本項目預計每日產生約 13,200 立方米污水（平均旱流量），當中包括約 12,000 立方米來自擬建上蓋物業發展，約 1,000 立方米來自重新規劃後的車廠運作，以及由擬建小蠔灣鐵路每日產生約 200 立方米，最終污水量視乎詳細規劃及設計。污水將輸送到政府的污水處理廠作處理，預期將需提升現有公共污水系統，包括新增污水泵水站以應付額外的污水量，並將考慮安裝備用泵及後備電源的預防措施，以避免緊急排放，預期不會在本項目內作任何污水處理及排放。

3.5 固體廢物

施工期間

- 3.5.1** 建造工程所產生的固體廢物包括拆建物料、化學廢物和一般垃圾等。此外，地基工程和挖泥亦可能產生沉積物。將實施良好的工地作業模式以避免或盡量減少有關廢物處理、收集及棄置的環境影響。

運作期間

- 3.5.2** 將適當地處理本項目所產生的都市固體廢物以盡量減少貯存、收集和運送時對將來居民的潛在滋擾。預計都市固體廢物所造成的潛在環境影響不大。

3.6 土地污染

- 3.6.1** 小蠔灣車廠的運作不會造成重大的土地污染，車廠並沒有於貯存、處理及運送時發生過油或化學品溢出或洩漏的事故。在維持車廠安全運作的前提下，將進行現場調查以評估潛在土地污染的位置。如有需要，根據環境保護署的指引擬訂進一步場地勘察計劃，以協助詳細設計及實施階段時作研究。

- 3.6.2** 土地污染除污過程中產生任何廢水，將根據《水污染管制條例（第 358 章）- 技術備忘錄》作處理。過程中產生的化學廢物，如含有剩餘化學物的廢水，將根據《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第 354C 章）作處理。

3.7 生態

施工期間

- 3.7.1** 小蠔灣車廠內並沒有植物及動物的自然棲息地，因此施工期間的直接生態影響預計將只屬輕微（見第 4 章）。與最接近的敏感受體「大蠔須優先加強保育地點」距離約 100 米，因此間接的生態影響亦預計只屬輕微。本項目不涉及填海工程，因此不會對海洋環境造成影響。

運作期間

- 3.7.2** 現有小蠔灣車廠將會被綠化的平台遮蓋，潛在的噪音影響將大致避免。將來由住宅產生的光亦將會相對地輕微。小蠔灣車廠毗鄰並沒有生態敏感受體，因此新增的人類活動將不會對野生動物造成重大影響。

3.8 景觀和視覺

施工期間

- 3.8.1** 本項目附近主要景觀資源包括大蠔灣的水體及北大嶼山公路與郊野公園之間的林地。現時小蠔灣車廠內的樹木均為常見物種，包括台灣相思、洋紫荊、樟、大葉榕、黃槿和蒲葵等，有關樹木可能會受本項目影響。小蠔灣車廠的視覺特色將逐漸地由現時較低矮的工業用途轉化成為近郊式發展樞紐。

運作期間

- 3.8.2** 本項目附近主要視覺資源包括北大嶼郊野公園(擴建部分)及大蠔河具特殊科學價值地點。擬建上蓋物業發展的建築物高度約為主水平基準以上 86 至 106 米。有關建築物高度有可能因應現正進行各項研究的結果作出修訂，以探討可增加發展的空間，提高土地資源的運用。本項目將參考屋宇署發布的《可持續建築設計指引》設計發展方案，以推動優質及可持續的建築環境。
- 3.8.3** 本項目擬建的住宅大樓可能會阻礙視覺敏感受體的現有景觀。本項目及鄰近的視覺敏感受體所受到的影響主要屬暫時性質。設計本項目方案時將會考慮與附近環境協調及公眾視覺，於適當位置提供觀景廊、植樹緩衝帶及園景台階以加強視覺通透度，而大蠔灣主要的觀景廊將不會受本項目影響，預計本項目所造成的潛在景觀和視覺影響不大。

3.9 潛在風險

- 3.9.1** 由於小蠔灣濾水廠需貯存氯氣，所以被列為「具有潛在危險的裝置」，其諮詢區半徑為 1 公里（除了 50 米以上的地方）。由於小部分小蠔灣車廠位於其諮詢區範圍內，所以於施工及規劃發展時會予以考慮，以盡量減少於諮詢區範圍內的建築工人及未來人口，預計本項目增加的潛在群體風險將不大。
- 3.9.2** 此外，第一期有機資源回收中心離小蠔灣車廠約 670 米，根據其環境許可證的資料（2015 年 12 月），其產生及貯存生物氣的最大風險範圍約 116 米，因此預計對本項目所造成的潛在風險將不大。

4 周圍環境的主要元素

4.1 概述

4.1.1 小蠔灣車廠鄰近有不同的運輸基礎建設、政府設施及自然景觀。附近主要土地用途包括以下：

- 小蠔灣政府維修廠、愉景灣隧道行政大樓和新大嶼山巴士小蠔灣巴士廠，位於東/東南方約70至90米；
- 「新自然保育政策」內的大蠔須優先加強保育地點，位於南/西南方約100米；
- 大蠔煤氣調壓及檢管站，位於南方約210米；
- 北大嶼郊野公園（擴建部分），位於南方約250米，其中老虎頭郊遊徑及香港奧運徑，距離超過1.5公里；
- 小濠灣污水處理廠，位於東方約420米；
- 建設中的第一期有機資源回收中心，位於東北方約670米；
- 小蠔灣車輛扣留所驗車中心及秤車站，位於東北方約680米；
- 小濠灣濾水廠，位於東方約740米；
- 六合玄宮（一所道教寺廟），位於南方約780米；
- 大蠔河具特殊科學價值地點，位於西南方約820米；
- 北大嶼山廢物轉運站，位於東北方約1公里；
- 白芒村，位於西南方約1.2公里；
- 東涌新市鎮東面擴展區（規劃中），位於西南方約1.2公里；及
- 港珠澳大橋香港口岸上蓋發展（規劃中），位於西北方約2.1公里。

4.1.2 另外，根據規劃署提供資料，於深水角徑有兩幅研究中的公共靈灰安置所用地，距離小蠔灣車廠東北方約1公里。

4.1.3 根據附近現有及已落實的發展和設施，識別了不同環境敏感受體，詳細資料於在下文論述。

4.2 空氣質素

4.2.1 《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 12 內定義空氣敏感受體為住宅、酒店、旅舍、醫院、診所、托兒所、臨時房屋、學校、教育機構、辦公室、工廠、店舖、購物商場、公眾宗教崇拜場所、圖書館、法庭、體育館或演藝場所。此外，任何處所或地方，如按照逗留其內時間的長短或其內受影響人數計算，其對空氣污染影響的敏感程度近似易受空氣污染影響受體者，則這類處所或地方同樣列為易受空氣污染的受體。

4.2.2 空氣敏感受體（包括前期的物業發展）可能會受到項目施工期間的影響，有關潛在影響將於空氣質素影響評估內闡述。於本項目範圍外的潛在空氣敏感受體包括小蠔灣政府維修廠、愉景灣隧道行政大樓及新大嶼山巴士小蠔灣巴士廠的辦公室或工廠。

4.2.3 對本項目內空氣敏感受體的空氣質素影響主要來自鄰近道路網絡的車輛排放，將會包括在空氣質素影響評估內。本項目的運作預計將不會構成主要的空氣污染排放源。

4.3 噪音

4.3.1 《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 13 內定義噪音感應強的地方為住宅、教育機構、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、露天劇場、旅舍及郊野公園。

4.3.2 噪音感應強的地方（包括前期的物業發展）可能會受到項目施工及不同階段車廠運作或重新規劃工程的影響，有關潛在影響將於噪音影響評估內闡述。雖然北大嶼郊野公園（擴建部分）距離約 250 米，但由於「老虎頭郊遊徑」及「香港奧運徑」距離逾 1.5 公里，因此預計本項目將不會對郊野公園的遊客造成不良的噪音影響。

4.3.3 對本項目內噪音感應強的地方的噪音影響主要來自道路交通、鐵路運作及附近的設施，例如小蠔灣政府維修廠和大蠔煤氣調壓及檢管站等，這些噪音源將會包括在噪音影響評估內。由於小蠔灣車廠將會被平台遮蓋，而其它設施包括停車場、上落客貨處、公共運輸交匯處及機房等設施將主要設於基座內，預計本項目的運作將不會構成主要的噪音源。

4.4 水質

4.4.1 小蠔灣位於「西北部水質管制區」，附近主要水質敏感受體為大蠔河具特殊科學價值地點、大小磨刀洲的珊瑚群落、馬灣魚類養殖區、欣澳海水進水口及位於屯門的公眾泳灘。由於本項目的施工及運作均排放廢水到公共污水系統，預計將不會對水質敏感受體造成不良影響。

4.5 生態

4.5.1 附近主要生態敏感受體包括大蠔須優先加強保育地點、大蠔河具特殊科學價值地點和北大嶼郊野公園（擴建部分），將會包括在生態影響評估內。

4.6 景觀及視覺

4.6.1 本項目附近主要的景觀及視覺資源包括北大嶼郊野公園(擴建部分)、大蠔河具特殊科學價值地點以及北面的海。現時小蠔灣車廠內的樹木均為常見物種（見第 3 節）。本項目內並沒有任何景觀敏感受體。為營造一個舒適的環境，會於將來的基座上提供園景特色設計。

4.6.2 於視覺範圍內的具代表性視覺敏感受體包括白芒村、附近行山徑的遠足人士、道路和鐵路網絡的旅客、渡輪上的乘客、東涌新市鎮及屯門的居民、港珠澳大橋香港口岸的旅客和工作人員、及北大嶼山公路以南的現有設施內的工作人員，將會包括在視覺影響評估內。

4.7 潛在風險

4.7.1 風險評估將包括本項目於小蠔灣濾水廠諮詢區範圍內施工及運作時所增加的潛在群體風險。

5 納入設計中的環境保護措施以及任何其它對環境的影響

5.1 減少對環境影響的措施

5.1.1 如有需要，本項目將於施工和運作階段採用可行及有效的緩解措施，以確保符合相關環境標準。下文列出主要的可能措施，有關措施須作進一步研究。

5.2 空氣質素

施工期間

5.2.1 為控制塵埃從工地排散，將實施《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》（第 311R 章）所訂明的管制措施。主要的可能措施包括：

- 於所有外露及未鋪面的地表定期灑水，特別是在乾燥天氣時；
- 在特別多灰塵的施工區和靠近空氣敏感受體的地區經常灑水；
- 盡可能減少臨時於工地堆存物料；
- 以不滲透的隔塵布來覆蓋所有挖掘或堆存的物料，或加水噴灑以保持整個表面濕潤；
- 在工地的出入口提供車輪清洗設施；
- 覆蓋任何承載於離開工地的車輛上的易生塵埃物料；及
- 採取有效的塵埃抑制措施。

運作期間

5.2.2 將確保足夠的緩衝距離以分隔本項目內的空氣敏感受體和現有及已落實興建的相鄰道路網絡，以達到《香港空氣質素指標》的標準。項目內的交通大致規限於基座內。商業/零售設施和教育機構的擬建鮮風入口將設於合適位置以符合空氣質素標準。

5.3 噪音

施工期間

5.3.1 為減少施工時的噪音，主要的可能措施包括：

- 使用低噪音機器、裝配消聲器或減音器；
- 使用臨時性活動隔音屏障以阻隔個別設備或高噪音工序；
- 沿工地邊界設置隔音構築物或特別設計的隔音屏障；
- 實施良好的工地作業模式，包括盡可能遠離使用高噪音設備或遠離高噪音活動；妥善編排高噪音工序的時間，以盡量減低受高建築噪音的影響；妥善保養建築設備；制訂低噪音施工方法及定期監測噪音；和
- 妥善規劃建築車輛的行駛路線。

運作期間

5.3.2 為減少運作期間的噪音，主要的可能措施包括：

- 採用自我保護的建築物設計配合噪音緩解措施。亦可能根據《香港規劃標準與準則》，考慮於住宅大樓設置隔音設備，作為消減噪音滋擾的最後方法；
- 於物業發展邊界設置特別設計的噪音屏障/簷篷；和
- 妥善安排高噪音機械的擺放位置，並妥善圍封高噪音機械在樓宇構築物內；使用消聲百葉/消聲器、隔音門、吸音牆板等。

5.4 水質

施工期間

5.4.1 為控制水質影響，主要的可能措施包括：

- 根據《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 1/94 號 - 建築工地的排水渠》和《為施工合約建議的污染控制條款》，以及《環境運輸及工務局（工務）技術公告編號 5/2005 - 保護天然溪澗/河流以免施工工程造成不良影響》，實施良好工地作業模式；
- 使用定期維修的泥沙收集器和集油器收集和處理工地內產生的所有徑流，以清除油污、潤滑劑、油脂、泥沙、砂礫和垃圾等，確保污水符合《水污染管制條例》（第 358 章）的要求；
- 在暴雨期間用防水布或同類布料覆蓋堆存物料；
- 盡可能不在雨季進行挖掘工程；
- 設置並妥善保養集油器，以收集從工地工場溢出或滲漏的油。所清除的廢油須由持牌收集商收集；
- 設置流動廁所或以其它合適的方法貯存污水，然後由持牌收集商棄置污水，或把污水排放到公共污水系統；和
- 聘用持牌化學廢物收集者，負責根據《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第 354C 章）適當地收集及處置土地污染除污過程中產生的廢水。

運作期間

5.4.2 為控制水質影響，主要的可能措施包括：

- 將設置妥善保養的隔砂/泥井和隔油/脂池以防止污染物流入雨水排放系統；和
- 設置後備泵及電源以防止未經處理的污水在緊急情況下由污水泵水站直接排出，對水體造成污染。

5.5 固體廢物

5.5.1 為減少棄置施工期產生的拆建廢物、化學廢物和一般垃圾等及處理沉積物，主要的可能措施包括：

拆建物料、化學廢物和一般垃圾

- 盡可能分類和再用；
- 廢物承運人須根據《廢物處置條例》（第 354 章）和《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第 354C 章）依規定登記和領取所需的牌照；
- 提名一位核准人士負責廢物管理；
- 分隔化學廢物，以便在持牌的設施進行特別和適當的處理；
- 就所產生、循環再用和棄置的廢物數量制訂記錄系統；
- 根據《發展局技術通告編號 6/2010 - 處置拆建物料的運載記錄制度》推行運載記錄制度；
- 根據《環境運輸及工務局技術通告編號 19/2005 - 建築地盤的環境管理》擬備「廢物管理計劃書」；
- 分隔存放不同類別的廢物；
- 有剩餘功效的化學物品均須循環再造；
- 採用非木製模板；及
- 推行妥善的貯存和工地作業模式。

沉積物

- 按《環境運輸及工務局工務技術通告編號 34/2002》的程序作處置；
- 以防水布覆蓋任何堆存或運送的受污染沉積物；及
- 妥善設計及維修所有施工機器和設備以盡量減少泥沙、沉積物、或其它污染物的擴散。

5.6 土地污染

5.6.1 為減少接觸受污染泥土或地下水的潛在機會，主要的可能措施包括：

- 佩帶保護衣物和防護面罩；
- 以機械清除受污染物料；
- 提供充足的洗滌設施；
- 貯存掘出的泥土於不透水的表層之上；
- 僱用領有牌照的廢物承運商以收集和運送往合適的棄置地；及
- 按照《廢物處置條例》（第 354 章）和《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第 354C 章）規定領取所需的廢物處理許可證。

5.7 生態

5.7.1 將會充分考慮有關生態影響，盡量避免對生態資源的潛在影響。良好工地作業模式及建議的緩解措施將有助盡量減少對整體環境的潛在影響。

5.7.2 如在基線監察中發現有任何重要生態資源，將制訂合適的緩解措施包括移植具有重要價值的品種、限制在指定範圍/季節進行工程及採用替代設計/施工方法等。

5.8 景觀及視覺

5.8.1 為減少潛在的景觀和視覺影響，主要的可能措施包括：

施工期間

- 優化施工期間的工序及工地範圍，並圍上圍板。

運作期間

- 採用《香港規劃標準與準則》所訂明的城市設計原則，包括考慮樓宇的布局及高度，同時採用台階式的景觀設計，避免阻礙通風效能，外牆設計及配以園景休憩用地等，以減低視覺影響；
- 設立視覺觀景廊及植樹緩衝帶；及
- 根據《地政處作業備考第 7/2007 號 - 私人建築發展項目的樹木保育及樹木移除申請》及《發展局技術通告(工務)第 7/2015 號- 樹木保育技術指引》以保護樹木。

5.9 潛在風險

5.9.1 為減低建築工人和將來居民的潛在風險，主要的可能措施包括：

- 限制在小濠灣濾水廠諮詢區範圍內工作的人數及時間；及
- 減少小濠灣濾水廠諮詢區範圍內的人口。

5.10 環境影響可能的嚴重性、分布和時間及其它影響

5.10.1 研究將根據評估結果而制訂有效的控制和緩減措施，使其影響減低至可接受水平。環評亦將考慮及處理可能的環境影響的嚴重性、分布和時間影響例如有利與不利、短期與長期、次生與誘發以及累積與跨境影響等。

6 使用先前通過的環境影響評估報告

6.1.1 本環境影響評估研究將參考下列的相關報告。其它相關資料亦將於研究過程中考慮並詳述於環評報告內。

登記冊編號	名稱	批准日期	與本項目相關資料
AEIAR-082/2004	小濠灣濾水廠擴建工程	2004年12月15日	<ul style="list-style-type: none"> 生態基線資料
AEIAR-146/2009	屯門至赤鱗角連接路	2009年10月23日	<ul style="list-style-type: none"> 連接路走線及有關環境緩解措施
AEIAR-149/2010	有機廢物處理設施第一期	2010年2月24日	<ul style="list-style-type: none"> 累積空氣質素及異味影響評估 風險評估
AEIAR-158/2011	小濠灣濾水廠及銀礦灣濾水廠的整合工程	2011年1月13日	<ul style="list-style-type: none"> 生態基線資料 風險評估
AEIAR-185/2014	擴建香港國際機場成為三跑道系統	2014年11月7日	<ul style="list-style-type: none"> 累積空氣質素影響評估 飛機噪音預測等量線
AEIAR-196/2016	東涌新市鎮擴展	2016年4月8日	<ul style="list-style-type: none"> 累積污水及污水處理影響 P1公路（東涌至大蠔段）走線及有關環境緩解措施

圖 1.1

項目用地位置

