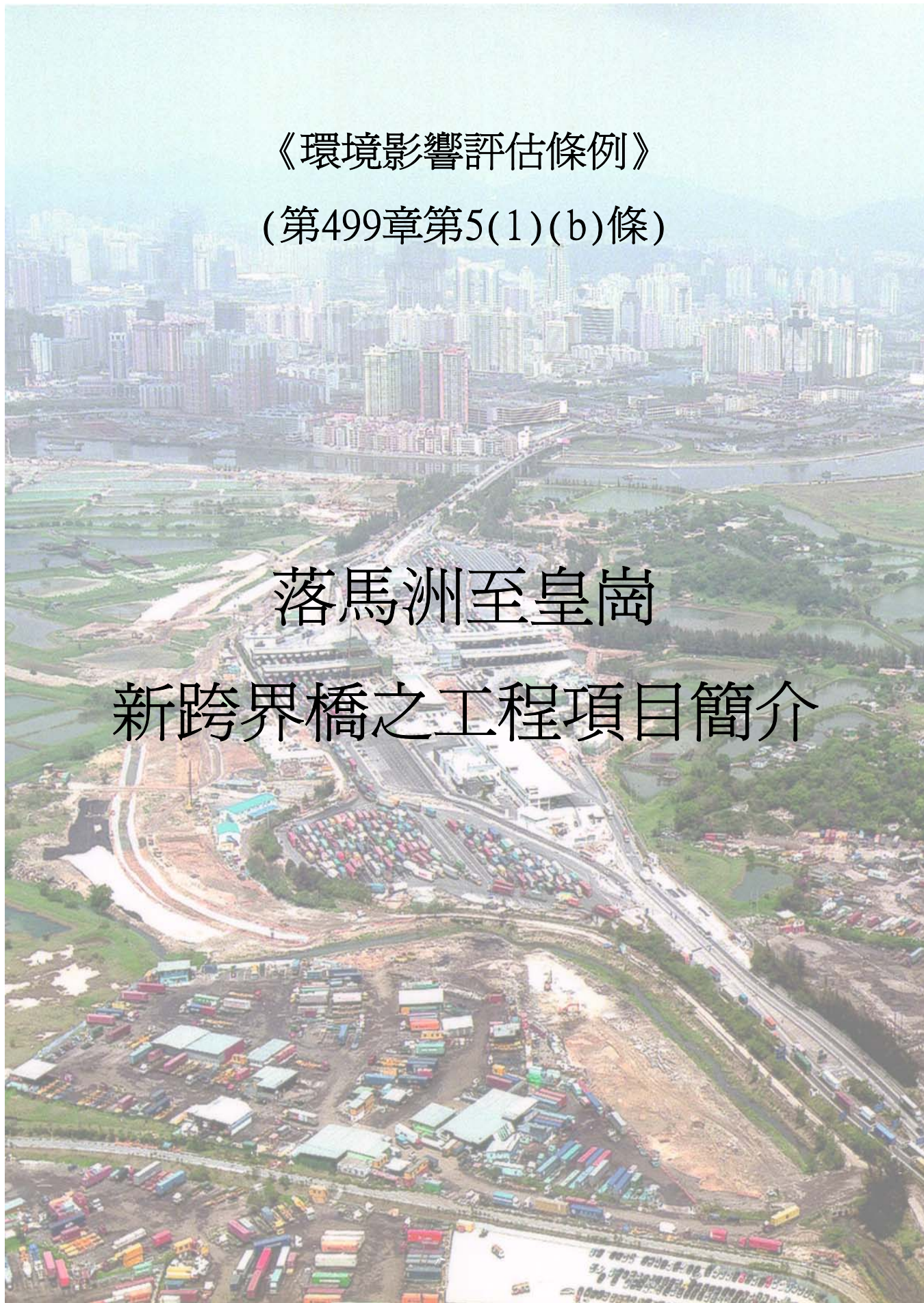


《環境影響評估條例》  
(第499章第5(1)(b)條)

落馬洲至皇崗  
新跨界橋之工程項目簡介



《環境影響評估條例》

(第 499 章第 5(1)(b)條)

落馬洲至皇崗

新跨界橋之工程項目簡介

# 目錄

頁數

A.	基本資料	
a.	工程計劃名稱	1
b.	工程計劃的目的及性質	1
c.	工程倡議人名稱	1
d.	工程計劃的地點及規模和有關地點的歷史	1
e.	指定工程項目的名稱及類別	2
f.	聯絡人員姓名及電話	2
B.	規劃及施工計劃大綱	
a.	規劃及實施	3
b.	工程時間表	3
c.	工程的配合事宜	3
C.	周圍環境的主要情況	
a.	現有及已規劃的敏感受體及自然環境易受影響的部分	3
b.	可能影響工程計劃所在地點的周圍環境的主要情況及 工地現有及／或過去的土地用途	5
D.	可能對環境造成的影響	
a.	涉及的過程大綱	5
b.	潛在環境影響：施工期間	5
c.	潛在環境影響：運作階段	8
E.	環保措施	
a.	減低環境影響的措施	10
b.	主要環境影響的潛在嚴重性、分布及時間	14
F.	環境監察及審核	14
G.	引用先前經核准的環評報告	15

## 附圖

附錄 A1 空氣質素影響評估

附錄 A2 噪音影響評估

附錄 A3 水質及水文影響評估

## 《環境影響評估條例》(第 499 章第 5(1)(b)條)

### 落馬洲至與皇崗新跨界橋之工程項目簡介

#### A. 基本資料

##### a. 工程計劃名稱：

落馬洲至皇崗新跨界橋

##### b. 工程計劃的目的及性質：

一九八九年啓用的落馬洲跨界通道一直是香港特區與深圳之間的一條主要連接路。現時落馬洲與皇崗之間的跨界橋，提供來往方向各兩條行車線(如圖 1.1、1.2 及 1.2a 所示)。為實施交通管理及進行出入境檢查，其中一條行車線指定供貨車專用，而另一條則供載客車輛使用。由於近年過界交通需求大幅增加，貨車專用行車線在繁忙時間已達飽和，故此當局會視乎情況臨時開放載客車輛專用行車線供貨車共用。然而，此舉令載客車輛受到不必要延誤，因此當局不建議以此作為固定措施。

本工程計劃的目的是在現時的落馬洲管制站，興建新的行車橋橫跨深圳河(即在現有橋樑東面)，以連接皇崗交匯處及其管制站。這條新行車橋不單可應付貨車及載客車輛的未來需求，同時亦可改進交通管理和方便臨時封閉行車線以進行橋樑維修工作。

新跨界橋橫跨深圳與香港特區之間，香港特區政府負責興建特區範圍以內的路段，但雙方政府將會合作，共同解決有關設計及興建期間的各項問題。

##### c. 工程倡議人名稱

路政署主要工程管理處

##### d. 工程計劃的地點及規模和有關地點的歷史

工程計劃的工地位置的俯瞰圖及工程範圍(如記號所示)載於圖 1.3。

#### 地點

有關工程會於現時的落馬洲及皇崗管制站範圍內進行，並在現有橋樑東面興建橫跨深圳河的新橋樑。兩條建於地面的新雙線道路會以南面為起點，並從落馬洲管制站對出的地方向北走至現有跨界橋樑的東面。兩條道路會途經現有的落馬洲管制站橋樑辦事處，再經一段雙程雙線進口斜路，連接橫跨深圳河的新橋樑通道，故此當局會在本工程計劃項目下拆除該橋樑辦事處。斜路的結構形態、其支柱



及地基的設計會與現有構築物相若。

橫跨深圳河的橋樑是一條新的雙程雙線分隔三跨混凝土橋，位於現有橋樑的東面，其結構形態及支柱的位置亦會與現有橋樑相同，以保持外觀一致及減低對環境的影響。橋樑到達河岸的另一邊後，會連接現有的皇崗交匯處及其管制站。

### **工程計劃的規模**

擬議工程的總平面圖載於圖 2.1。本工程計劃所涉及主要工程包括：

- 興建長約 95 米位於特區範圍以內的新橋樑，連接位於內地範圍內的新橋樑，提供雙程雙線分隔行車道橫跨深圳河(圖 2.2)，其中米。每條行車道會包括兩條 3.65 米闊的行車線，兩旁設有 0.5 米闊的路肩，在慢線行車線旁興建 2.0 米闊的行人路，並在兩旁外圍興建 0.9 米高的混凝土縱向護欄。
- 在落馬洲興建有關的連接道路，包括長約 400 米的連接斜路及一條長約 120 米的高架行車橋，以便把在現有橋樑前往落馬洲管制站的車輛與地面道路車輛分隔，從而配合新的交通安排(圖 2.3)。高架引道及行車橋亦會設置相同的 0.9 米高混凝土縱向護欄。
- 拆除現有的落馬洲管制站橋樑辦事處。
- 把受建橋影響的下灣引水道接駁至新田東部主要排水道(圖 2.4)。

預計本工程計劃會採用快速施工工序。有關工程的暫定動工日期為二零零三年第四季，竣工日期則為二零零四年年底。

### **有關地點的歷史**

落馬洲跨界通道及其附近土地一向是商業魚塘。該處原為沼澤，位於前海岸線，其後當地居民把沼澤改建為魚塘。部分魚塘已用作興建前往落馬洲跨界通道的道路及貯存貨櫃。

#### **e. 指定工程項目的名稱及類別**

是項擬議工程計劃屬指定工程項目，其中包括《環境影響評估條例》附表 2 第 I 部 A.8 及 Q.1 類界定的道路及橋樑工程。

#### **f. 聯絡人員姓名及電話**

路政署主要工程管理處將負責管理本工程計劃。如對香港特區境內的工程計劃部分有疑問，請聯絡路政署主要工程管理處高級工程師羅信理先生，聯絡電話是 2762 3629。

## B. 規劃及施工計劃大綱

### a. 規劃及實施

本工程計劃會由路政署主要工程管理處管理。路政署會提供工程概念設計，而所有詳細設計及建造工程等工作則由承建商根據設計及營造合約進行。

### b. 工程時間表

建造工程訂於二零零三年第四季展開，二零零四年年底完成。

### c. 工程的配合事宜

本工程計劃需注意下列的配合事宜：

- 擴建落馬洲跨界通道的檢查亭及其他設施

擴建工程訂於二零零三年九月，即在新跨境大橋計劃動工前完成。

- 上水至落馬洲支線

上述的擬議九鐵支線工程已於二零零二年十二月展開，並會在二零零六年年底完成。我們須與九鐵公司作出安排，以確保在落馬洲管制站上面興建的高架道路可於二零零四年四月左右完成，以及這條九鐵支線的部分工地可供路政署興建進口斜路及進行相關工程。

- 新田東主排水渠

上述渠務工程已於二零零二年十月展開，預計於二零零六年六月完成。我們會與渠務署作出安排，以便進入該署的工地進行下灣引水道的改道工程。

- 九鐵馬洲總站

九鐵落馬洲總站工程，亦屬上水至落馬洲支線計劃的一部分，已於二零零二年九月展開，預期在二零零六年或之前完成。我們會與九鐵作出安排，以確保九鐵落馬洲總站合約內的部份工地，可供路政署進行新跨界橋的相關工程。

## C. 周圍環境的主要情況

### a. 現有及已規劃的敏感受體及自然環境易受影響的部分

### **住宅發展計劃及其他空氣及噪音敏感受體**

除了新的上水至落馬洲支線及擬建的九鐵落馬洲總站外，香港特區境內的有關定線附近並無已規劃的發展計劃。在有關定線附近，有三個確立的敏感受體，是屬於偏遠鄉村，其與定線的相距，最短距離約 50 米。

由於本工程計劃的擬議工地全部位於九鐵支線計劃的範圍內，故無需徵收額外土地以興建新跨界橋。此外，工地亦與新田東面主要排水道計劃相連，因此擬議的工程範圍早已受到正在施工的工程影響。

鑑於現時落馬洲管制站的噪音水平相對較高，因此必需小心評估額外的跨境橋樑對環境敏感受體的潛在影響。如有需要，我們會建議實施直接或間接的緩解措施，以盡量減低這些影響。

### **深圳河**

深圳河是深圳及新界西北部的主要排水道，同時由渠務署與內地的治理深圳河辦公室共同管理。深圳河有潛在水質敏感受體。假如懸浮固體的水平增加，深圳河的水質及附近魚塘很可能會受影響。后海內灣是深圳河下游的最終接收地方。

於深圳河內興建的橋墩的大小會與現有橋墩相同，並毗鄰現有橋墩，故此預計新橋墩只會對河流水文造成輕微的永久影響。雖然新橋墩的永久影響輕微，但興建橋墩期間造成的影響會視乎採用的建造方法而有所不同。

我們必需進行對深圳河河道影響評估，包括進行全面模擬測試及評估，以及實施必要的緩解措施，以勘測臨時及永久的河道影響。這項評估需要由渠務署及治理深圳河辦公室審核。為減低施工期間的影響，我們建議在乾燥季節(即十一月一日至三月十五日期間)建造及拆除樁柱及樁帽的圍堰。

### **水道及明渠**

下灣明渠是現時下灣盆地的主排水道，並沿新橋進口斜路的擬議定線流向深圳河，因此會直接受擬議工程影響。我們建議把下灣明渠改道至擬議的深田東面主要排水道，因為這項建議只需最少用地及對附近地方造成最少的滋擾。由於東面排水道計劃現時訂於二零零六年完成，故建議在有需要時實施臨時改道計劃，以便把下灣明渠及渠口構築物，臨時定線至現有跨境橋的西面。再者，渠務署會在擬建排水道的東岸設置濕地補償區，下灣引水道的永久連接地點，會避免影響濕地的設置。

### **生態易受破壞地區**

具重要生態價值的米埔自然保護區、米埔后海內灣拉姆薩爾濕地、米埔村具特殊科學價值地點、米埔沼澤區具特殊科學價值地點及后海內灣具特殊科學價值地點等地方，均距離擬議工地超過 1.3 公里。擬議的工地範圍部分位於濕地緩衝區，而部分則位於濕地保護區。新田分區計劃大綱圖已把該工地的所在地規劃為自然保育區。擬議工地範圍東西兩面的落馬洲地區均有商業魚塘，但毗鄰地方則沒有，故預計不會因為在該等地區進行擬議工程計劃而引致嚴重的生態影響。

**b. 可能影響工程計劃所在地點的周圍環境的主要情況及工地現有及／或過去的土地用途**

落馬洲附近有幾個貯物區，而部分貯物區或已受污染。這些過往的土地用途可能會造成土地污染問題，但由於貯物區不在本工程計劃的擬議工程內，因此不屬本研究的範圍。

**D. 可能對環境造成的影響**

**a. 涉及的過程大綱**

*引言*

本部分說明擬議工程在施工及運作期間可能對環境造成的影響。

**b. 潛在環境影響：施工期間**

*空氣質素*

潛在空氣質素影響主要由建築機械設備及車輛引致。在施工期間，部分易受空氣污染影響的地方可能會因工地清拆、挖掘、削土、物料處理、堆存物料，以及因興建大橋及與其相關的道路工程而行駛的建築車輛，令塵埃水平升高。

*噪音*

我們已採用保守的建築設備時間表，以評估因進行工程計劃而引致的影響。預測結果顯示，在沒有緩解措施的情況下，日間部分活動會令部分噪音敏感受體出現超出噪音標準{等效連續噪音聲級(30分鐘的量度)為 75 分貝(A)}。這些日間活動包括使用重型起重機或進行毗連鑽孔灌注樁工程，而主要的噪音來源是使用動力機械設備。

*水文*

現時的下灣引水道的路線與擬建高架引道至新跨境大橋的定線相同。在橋樑工程動工前，我們在有需要時，並會把明渠臨時改道至



現有橋樑西面，並會永久連接至東部主要排水道，故此預計工程不會對地面水文造成任何改變。

### 水質

施工期間與水質有關的主要事宜是在深圳河進行鑽孔灌注樁工程。我們會小心規劃，並採用適當的建築方法減低這方面的影響，故預計有關影響可減至可接受水平。

### 廢物

施工期間產生的廢物包括剩餘挖掘及惰性物料、一般建築廢料、拆除廢料、化學廢料及普通垃圾。

### 危險

由於定線沿線沒有潛在危險裝置、已註冊的危險品貯存區或堆填區，故此並無預見的危險。

### 生態

生態基線：—

我們已全面翻閱有關文獻，以蒐集研究地區(即被界定為工程範圍邊界 500 米範圍以內的地方)的生態基線資料。我們亦查閱近年在該地區進行的多個環評研究，其中包括：

- i) 落馬洲跨界通道的檢查亭及其他設施擴建工程—最終環境研究報告(一九九九年)；
- ii) 九鐵上水至落馬洲支線環境影響評估(隧道／高架道路方案)—最終環評報告(二零零二年)；
- iii) 新界西北部新田的主要排水道及鄉村堤壩保護計劃工程環境影響評估研究—最終評估報告(二零零二年)；及
- iv) 治理深圳河計劃第一及第二階段環境影響評估報告—最終環評研究報告(一九九五年)

除翻查以上文獻外，我們亦從漁農自然護理署取得研究地區的最新資料。

研究地區範圍內的生境包括魚塘、林地、植林區、草地、農田及已發展區。研究地區的生境地圖載於圖 1.4。由於魚塘是水鳥的覓食生境，因此其生態價值較高。而其他生境由於尚未成熟及經過改變，故生態價值較低。研究地區內並無受保護植物品種的記錄。區內雀鳥種類繁多，但其他動物羣，例如蜻蜓、蝴蝶、魚類、兩棲類、

爬蟲類及哺乳類等動物則為常見的普通品種。

下文論述與擬議工程有關的潛在影響：

生境損失：—

為免對落馬洲地區的生態造成潛在的嚴重影響，我們在挑選定線及進行橋樑設計時已避免造成影響。整個擬議工地會設於九鐵支線工程計劃的工程範圍及現有落馬洲跨界通道的已發展及嚴重受影響地區內，以避免影響生態易受破壞的落馬洲魚塘區。工程範圍西面是正在施工的東部主要排水道的工地，故此擬議工程只會在施工期間令該區損失約 0.4 公頃生態價值較低的未成熟植林區，而不會導致濕地損失。這個植林區種植了兩小行茂盛的木麻黃及黃槿，這兩種樹木均為本港常見並經常在路旁種植的普通品種。

不完整性及滋擾：—

擬建的新橋位於不完整地區，而該區在施工期間的不完整程度大致上不會改變。由於工地已因附近的建築工程、新深路的交通流量及現有落馬洲跨界通道的運作而受到嚴重影響，因此工程對工地內野生生物的影響較為輕微。此外，在工地及附近地區出沒的野生生物為數很小，並且可以抵受滋擾。

水質：—

由於在興建擬議新橋期間會採取建議措施減低對深圳河水質的影響，故此預計工程不會對下游的米埔及后海內灣泥灘構成生態影響。

空氣污染：—

工程在盡可能範圍內將採用預製橋樑組件，故此預計可盡量減少工地內的工程活動。工程活動產生的空氣污染對植物及野生生物構成的潛在生態影響只屬輕微及短暫。

累積影響：—

擬建新橋的建造工程時間會與區內同期進行的其他工程(例如九鐵支線、新田東主排水渠)重疊。然而，鑑於工程的性質、工程計劃的規模不大和該區已受嚴重影響，預計工程對該區的生態造成的累積影響不會太嚴重。相反，由於這些工程計劃同期進行，故此可縮短影響時間，從而減低對該區的整體影響。

### **景觀及視覺影響**

由於區內正進行多項工程，故預計本工程計劃在施工期間所引致的景觀及視覺影響只屬輕微。

### **歷史及文化影響**

沒有主要的文物會直接或間接受工程影響。

### **土地污染**

預計無需處置潛在污染物。

## **c. 潛在環境影響：運作階段**

### **空氣質素**

道路車輛廢氣是氣體排放的主要來源。根據二零零六年最多交通流量數據評估預測，在運作期間所有現有空氣敏感受體的空氣質素指標均令人滿意，評估詳情請參閱附錄 A1。

### **噪音**

定線露天路段的道路交通噪音會是運作期間的主要噪音運作來源。根據《計算路面交通噪音》程序進行詳細交通噪音評估的結果預測，未經緩解道路對所有已確定的噪音敏感受體的噪音水平不會超出 70 分貝(A)的有關規劃標準，亦較現時 71 分貝(A)的交通噪音水平(即工程動工前的整體交通噪音水平)為低。噪音水平下降是由於在新建大橋及進口斜路的邊緣興建混凝土車輛護欄。有關噪音影響評估的詳情請參閱夾附的附錄 A2。

### **水文**

道路在運作後不會改變表面水文。

### **水質**

由於擬建支柱的大小會與現有支柱相若，並會建於現有支柱旁邊，故此不會改變深圳河的橫切面面積，預計也不會引致剩餘的水質影響。水質及生態的評估詳情請參閱附錄 A3。

建築署已根據落馬洲檢查站工程計劃，評估因落馬洲的旅客流量增加而需提供額外的排污設備。我們預計現時的工程計劃不會大幅增加污水排放，因為本工程計劃只涉及必要的道路工程，而其他設施是無需裝設排污設備。

### **廢物**

擬建道路的運作影響只屬輕微。

### **危險**

道路運作不會造成危險。

## 生態

生態屏障：—

擬建新橋會輕微增加新深路生態屏障的效應然而，現時的定線位於落馬洲管制站及新深路內，並毗鄰現時橫跨深圳河的跨界橋，已盡量減低新橋在運作時的屏障效應。考慮到工地生態價值較低而又不完整，因此這方面的影響並不嚴重。

滋擾：—

新建橋樑毗鄰現有橋樑，並設有道路護欄，故此因新建橋樑在運作期間而引致的額外往來交通及車輛噪音，不會令該區所受到的滋擾大幅增加。此外，區內的野生生物均可抵受滋擾。

水文干擾：—

新建橋樑的橋墩有可能會影響深圳河的水流量，並加深下游的米埔及后海內灣泥灘的沉積情況。我們爲了減低有關影響，在設計建造新橋橋墩時，已採用與現有橋樑橋墩平行位置及定線，而橋墩亦只盡可能佔用少些河面。我們預計新建橋樑將不會對泥灘的生態構成影響。

## 景觀與視覺干擾

擬建新橋的建造工程包括可能的臨時渠務改道工程，將在約 0.4 公頃的地方進行，會影響約 260 棵小至中型的木麻黃及黃槿。這些樹木均爲本港常見並經常種植於路旁的普通品種。樹木的種植密度相當高，而樹木的狀況及健康均良好，但其美化價值只限於在上述工地作樹籬之用。該處野草十分稀少，主要是普通的雜草。

爲配合景觀，新跨境大橋的外觀會與現有橋樑相若。本工程計劃構成的視覺影響主要由於砍伐現有樹木所致。然而，在這細小地方種植樹木作爲樹籬的美化價值有限。爲增進視覺景觀，我們建議進行補償種植。至於因進行下灣引水道臨時改道工程而需遷移的樹木，我們會在臨時排水道回復原狀後的原址重新種植樹木。我們會盡量種植土生樹木品種，以提高該區的生態價值。

我們會準備申請砍伐樹木，並向有關當局提交申請以便批核。我們並會進行補償種植，以緩解對景觀的影響。需砍伐樹木的地區的概覽載於圖 3.1。可能會受到擬議工程影響的樹木，記錄在樹木測量圖 3.2a 至圖 3.2c。

## 歷史及文化影響

道路運作不會影響主要的有價值文物。

## 土地污染

新建路段在運作時不會引致土地污染。

## **E. 環保措施**

### **a. 減低環境影響的措施**

主要環境問題及可行的緩解措施摘錄如下：

#### 設計階段

在本工程計劃的概念設計階段，其中一項主要目標是避免及盡量減少潛在環境影響。為此，我們在挑選擬建通道的定線時，有以下考慮：

- 如可行的話，會避免收地，以免進一步損失附近重要的生境；
- 新跨界橋應盡量貼近現有跨界橋，以限制及盡量減少因本工程計劃可能引致的環境影響。此外，日後的建造工程會在早已受到其他正進行的工程影響的地方內進行；
- 任何定線倘若建於現時擬議定線東面或西面，或多或少會違背以上原則，並可能對當地環境造成不必要的滋擾；
- 新建構築物的形體及形狀應盡可能與現有構築物相若，以配合現時環境。

#### 施工階段

##### 空氣質素

有關擬議道路工程對可能引起的空氣質素影響，將包括塵埃滋擾，建築機械設備及車輛的氣體排放。

承建商應遵照《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》訂定的塵埃抑制措施，管制工程引致的潛在建造工程塵埃影響。這些典型管制措施包括：

- 在所有工地出入通道處實施工地車輛速度限制，並須設置車輪清洗設施；
- 在起卸或運送物品前應立即向所有易生塵埃物料灑水，以保持易生塵埃物料濕潤；
- 如需弄碎石頭／混凝土，應灑水以抑制塵埃產生。在工地處理挖掘物料時亦應向該物料灑水；

- 小心處理、裝載或弄濕易生塵埃物料；
- 應以清潔的不透水布完全覆蓋車輛上的物品，以確保易生塵埃物料不會漏出車外；及
- 經常向外露地面澆水或覆蓋外露地面，並即時修復工地。

### 噪音

建議採用寧靜建築方法、低噪音建築設備及可移動臨時隔音屏障控制可能會產生較高噪音水平的活動，將可把建築噪音控制在噪音標準水平內。我們進行的噪音評估已考慮暫訂施工計劃、設備目錄表、已確定的噪音敏感受體的位置及附近的其他建築工程計劃施工時間表。分析結果顯示，實施緩解措施後，最受影響的噪音敏感受體噪音水平會由 85 分貝(A)減至 72 分貝(A)。(在二零零三年十一月至二零零四年一月期間於噪音敏感受體 NSR1 的位置)

工程活動應限於星期一至六的日間(上午 7 時至下午 7 時)進行，否則需向環境保護署申領建築噪音許可證。

良好的工地工作方法及噪音管理，可有效減低工地活動對附近噪音敏感受體的影響。如可行的話，應實施下列管制措施以盡量減低建築噪音水平：

- 工地應使用保養良好的機械設備，在施工期間亦應作定期保養；
- 間歇使用的機器及設備(如貨車)應在每段工程時間之間關閉或停用，或把機器及設備的運作速度減至最低；
- 應在建築設備使用減聲器或減音器，並在工程進行期間妥善保養；
- 流動機械設備應盡量遠離噪音敏感受體；
- 倘若機械設備向同一方向發出巨大聲浪，如可行的話，應調整機械設備的方向，以便噪音遠離附近噪音敏感受體；及
- 使用寧靜機動設備，並減少在同一時間運作的數目。

### 水文

在深圳河興建橋墩的工程只訂於乾燥季節(十一月至三月)進行，以免對河流的水文造成潛在影響。

### 水質

水質影響緩解措施包括裝設適當渠務設施以控制工地排放(隔沙井



及隔油井)，實施適當的工地管理以防止泥石及有害物料流入水體的排水設施，提供足夠廁所設施，以及由認可廢物處理公司適當地處置污水。

### **廢物**

管制廢物的緩解措施包括採用良好的內務管理方法，分揀廢料以便再用及處置，與土木工程署議定在公眾填土區預留地方處置挖掘物料，以及劃設指定路線供廢物處置車輛使用。在實施良好建築方法及適當的廢料管理程序等措施後，我們預計工程不會產生不良影響，故無需建議詳細的廢物管理計劃。

### **危險**

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

### **生態**

在本工程計劃的概念及設計階段，我們已作出多項考慮，通過避免及減少影響的方式，盡量減少對生態影響。因此，擬建新橋造成的生態影響只屬輕微，理由如下：

1. 選址—擬建新橋位處現時的九鐵工地範圍內，故可避免對其他敏感生態／具重要生態價值地區，例如區內的魚塘造成額外影響；
2. 所需土地—橋樑的設計已盡量減少新橋樑所需的地方(從而減低潛在生境損失)；
3. 定線—橋樑毗鄰現有橋樑，並與其平行，故可避免對深圳河的水文構成潛在影響，以及對其他生態易受破壞的地方造成影響；
4. 施工計劃時間表—工程會與區內現有工程活動同期進行，以減低對該區的整體影響。

我們建議為道路工程實施緩解措施，例如在動工前沿建築工地邊界設置圍欄，以及禁止及防止在工地範圍內生火，以避免及減低對環境的潛在影響。實施上述措施後，預計剩餘影響將極為輕微。

### **視覺及景觀影響**

由於擬議工地範圍在九鐵支線的工地範圍內，並毗鄰新田東主排水渠工程，周圍環境的景觀早已受到影響，故此預計本工程計劃的工程活動只會造成輕微的視覺影響。我們會進行補償種植，以減低因損失 0.4 公頃植林區而造成的景觀影響。

### **歷史文化影響**

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

### **土地污染**

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

### **運作階段**

#### **空氣質素**

沒有需要提出緩解措施。

#### **噪音**

評估結果顯示，因本工程計劃的運作而引致的噪音影響會符合規劃標準，故並沒有需要提出緩解措施。

#### **水文**

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

#### **水質**

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

#### **廢物**

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

#### **危險**

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

#### **生態**

由於已確定不會造成嚴重影響，故無需實施緩解措施。

### **景觀及視覺影響**

我們會進行環境美化工程及種植，以盡量減少視覺影響。在進行補償種植時，我們建議盡量種植土生樹木品種，以紓緩因損失 0.4 公頃植林區而造成的景觀影響。現時的計劃是在九鐵支線計劃項下興建的緊急通道兩旁種植這些樹木，或在現有橋樑西面位置種植同等數目的樹木(圖 2.6)。至於因進行臨時渠務改道工程而砍伐的樹木，我們會在臨時排水道回復原狀後的原址種植相同數目的樹木。

## 歷史及文化影響

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

## 土地污染

由於已確定不會造成影響，故無需實施緩解措施。

正如上文所述，本工程計劃十分著重減少對環境影響，並會在可行的情況下，避免對環境造成影響。在挑選擬議的定線時，除了考慮其他因素，我們已着重優先考慮環境保護的問題，因此預計選取的定線只會造成輕微的環境影響。此外，我們已建議採用良好的工地工作方法及實施其他緩解措施，以進一步減低與擬議定線的工程及運作有關的影響。這些措施及相應的良好效果列於表 1。

表 1—評估結果摘要

環境事項		地點	緩解措施／良好效果
空氣質素	建築塵埃	工地範圍內	《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》訂定的塵埃抑制措施
	運作期間	符合標準，故無需實施緩解措施	
噪音	建築噪音	工地範圍內	實施噪音管制措施，如使用寧靜建築設備，減少同一時間運作的機動設備數目及使用臨時可移動隔音屏障
	道路交通噪音	符合設計標準，故整體上無需實施緩解措施	
		橋樑兩旁	在橋樑及進口斜路兩旁設置混凝土護欄
水質	施工期間	工地範圍內	管制工地排放，並實施適當工地管理程序
水文	施工期間	深圳河	於乾旱季節期間在深圳河建造橋樑地基，從而減低對河流的水文影響
廢物	建築廢物	工地範圍內	實施適當的廢物管理程序
景觀及視覺影響	視覺影響	工地範圍內	進行環境美化工程及植樹。在工程竣工後，補償或重新種植被砍伐的樹木
生態	生境損失及對生境的影響		選取的定線會避免影響生態環境，並盡量減低對周圍地方的生態造成影響

### b. 主要環境影響的潛在嚴重性、分布及時間

在實施建議的緩解措施後，預計擬議的工程計劃在施工及運作期間均不會產生不良的環境影響。

## F. 環境監察及審核

我們預期會在規劃較後的階段，制訂環境監察及審核計劃及守則，該計劃會納入有關工程合約內。可使負責本工程計劃的設計及工程的承建商執行既定的《環境監察及審核手冊》，並聘用獨立環境監察隊伍，以進行審核及定期向工程倡議人及環境保護署匯報。

## G. 引用先前經核准的環評報告

同在本研究區進行的其他工程計劃亦有進行環境影響評估，以下為與本工程計劃較有關的報告名單：

1. 落馬洲跨界通道的檢查亭及其他設施擴建工程—建築署(一九九九年二月)；
2. 上水至落馬洲支線—九鐵公司(二零零二年三月)；
3. 新田東主排水渠—拓展署／渠務署(二零零二年九月)；及
4. 治理深圳河工程環評研究—深圳市政府治理深圳河辦公室及香港特區渠務署(一九九五年)。