



南港島綫(西段)

— 工程項目簡介

二零二六年四月

目錄

| | | |
|----------|-------------------------------------|-----------|
| 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 | 工程項目倡議人名稱..... | 1 |
| 1.4 | 工程項目的地點、規模及場地歷史..... | 1 |
| 1.5 | 指定工程項目數目和種類 | 2 |
| 1.6 | 聯絡人姓名及電話號碼 | 3 |
| 2 | 規劃大綱及執行計劃..... | 4 |
| 2.1 | 規劃及執行 | 4 |
| 2.2 | 工程項目時間表 | 4 |
| 2.3 | 與其他工程項目的關連 | 4 |
| 3 | 對環境可能造成的影響..... | 5 |
| 3.1 | 工程項目的環境影響..... | 5 |
| 3.2 | 空氣質素 | 5 |
| 3.3 | 噪音 | 5 |
| 3.4 | 水質 | 6 |
| 3.5 | 廢物管理..... | 6 |
| 3.6 | 土地污染..... | 6 |
| 3.7 | 生態..... | 7 |
| 3.8 | 漁業..... | 7 |
| 3.9 | 文化遺產 | 8 |
| 3.10 | 景觀及視覺 | 8 |
| 3.11 | 生命危害 | 8 |
| 4 | 周圍環境的主要元素..... | 10 |
| 4.1 | 概述 | 10 |
| 4.2 | 敏感受體..... | 10 |
| 5 | 擬納入設計的環保措施以及任何進一步的環境影響 | 12 |
| 5.1 | 本工程項目的緩解措施 | 12 |
| 5.2 | 空氣質素 | 12 |
| 5.3 | 噪音 | 13 |
| 5.4 | 水質 | 14 |
| 5.5 | 廢物管理..... | 14 |
| 5.6 | 土地污染..... | 15 |
| 5.7 | 生態..... | 15 |

| | | |
|----------|-----------------------------------|-----------|
| 5.8 | 漁業..... | 15 |
| 5.9 | 文化遺產..... | 15 |
| 5.10 | 景觀及視覺..... | 16 |
| 5.11 | 生命危害..... | 16 |
| 5.12 | 環境效應可能出現的嚴重性、分布和持續時間及任何進一步影響..... | 16 |
| 6 | 使用先前已獲批准的環評報告..... | 17 |

圖表目錄

圖 1 南港島綫(西段)

1 基本資料

1.1 工程項目名稱

1.1.1 南港島綫（西段）項目（以下簡稱「本項目」）。

1.2 工程項目的目的和性質

1.2.1 南港島綫（西段）是《鐵路發展策略 2014》中建議的七個鐵路方案之一，並已納入運輸及物流局於 2023 年 12 月公布的《香港主要運輸基建發展藍圖》。項目將提供高效便捷的交通服務，連接港島西區及南區，方便市民前往南港島綫（東段）黃竹坑站及港島綫香港大學站，途經香港仔、田灣、華貴、華富、數碼港及薄扶林。

1.2.2 項目經進一步研究後，由於地勢起伏，受重型鐵路的爬坡能力所限，南港島綫（西段）須深入地底，因此其運輸效益及推展時間均不理想。為了滿足沿線的交通需求，並提升技術可行性及整體成本效益，南港島綫（西段）項目採用中運量的智慧綠色集體運輸系統，其設計可容讓使用更靈活的水平彎道及更大的垂直坡度，從而應付上坡及稠密度發展地區。

1.2.3 與傳統重型鐵路方案相比，採用中運量的智慧綠色集體運輸系統可為南港島綫（西段）提供一個更具環境可持續性的解決方案以配合南區的交通需求。智慧綠色集體運輸系統的設計可採用較靈活的水平彎道及較大的垂直坡度，從而減少在起伏地勢中所需要建造的隧道工程規模及深度，有助減少挖掘的工程、施工時間，以及大型地下工程所產生的相關碳排放。

1.2.4 此外，採用較輕型、膠輪及以電力驅動的列車，亦有助降低全生命週期的碳排放、減少建築物料用量，並縮小車站及相關結構的佔地規模。整體而言，智慧綠色集體運輸系統在保持港島西部及南部地區之運作可靠性及連接性的同時，提供一個更環保、更具能源效益及更符合社區需要的公共運輸選項。相關車站的設計將較傳統港鐵車站簡約，整體結構亦較常規重型鐵路車站輕巧。

1.3 工程項目倡議人名稱

1.3.1 本工程項目倡議人為香港鐵路有限公司。

1.4 工程項目的地點、規模及場地歷史

1.4.1 本項目位於香港島的南部及西部地區。南港島綫（西段）是一條採用智慧綠色集體運輸系統的新型交通路線，初步走線由南港島綫（東段）的現有黃竹坑站為起點，至港島綫的香港大學站為終點。全線長度約 7.5 公里，設有六個中途車站，分別為香港仔站、田灣站、華富站、華貴站、數碼港站及瑪麗醫院站，並在黃竹坑站及香港大學站設有兩個終點轉乘站，分別與現有的南港島綫（東段）及港島綫連接。

1.4.2 南港島綫（西段）的所有車站及大部分路段均為高架設計，僅在瑪麗醫院站與香港大學站之間設有約 1.5 公里的隧道段。建議走線及車站的指示位置如圖 1 所示。

1.4.3 所有建議的車站、車廠位置、走線及項目範圍均需進一步研究。

1.4.4 本工程項目將包括以下主要建造工程，惟須視乎進一步研究及評估結果而定：

- 中運量的智慧綠色集體運輸系統走線，包括由黃竹坑站至香港大學站的高架橋及隧道，並設有六個中途車站；
- 兩個新建轉乘站：黃竹坑站*及香港大學站*；
- 六個新建車站：香港仔站*、田灣站*、華貴站*、華富站*、數碼港站*及瑪麗醫院站*；
- 一個位於數碼港站附近的有蓋車廠；

- 以及附屬設施，包括通風大樓、緊急出入口、其他車站相關設施、系統性設施、車站行人連接設施及相關道路工程。

* 本工程項目簡介中所有新車站名稱僅為工作名稱。

- 1.4.5 上述建議工程組件均屬初步方案，需在項目的詳細規劃及設計階段，以及環境影響評估（EIA）研究過程中進一步檢討。項目的走線可能會因規劃及工程考慮、環境影響、交通影響、土地收回需求、施工進度及成本等多種因素而作出調整。
- 1.4.6 擬議的南港島綫（西段）走線主要穿越港島南部及西部已發展的市區地區，包括既有住宅區、政府及機構設施，以及曾因過往公共工程及本地發展而經歷大幅改造的沿岸地區。該等地區長期屬於港島的已建成環境，並不涉及大面積未受干擾的原生綠化用地。
- 1.4.7 就近香港仔一帶的沿岸路段，土地曾於二十世紀六十年代至八十年代期間，因大規模填海工程而被顯著改造，原有海岸線被形成土地所取代，用以發展主要道路、公營房屋及社區設施。其後香港仔避風塘的設立，進一步鞏固了該區的沿岸發展格局，並因應海事相關活動及本地基礎設施需要而改變了海岸前緣的形態。
- 1.4.8 走線的內陸路段則穿越曾因地形改造而形成的地區，包括於過往發展及基礎設施工程中建造的工程斜坡、平台及道路走廊。整體而言，本工程項目的走廊範圍主要由經改造或受擾動的土地組成，反映港島南部及西部地區長期以來的城市擴展、沿岸造地工程及政府與機構發展的歷史。

1.5 指定工程項目數目和種類

- 1.5.1 本工程項目屬於《環境影響評估條例》（第 499 章）附表 2 第 I 部所列明的指定工程項目。根據該條例，本工程項目的建造及營運均須取得環境許可證。
- A.2 「鐵路及其相聯車站」；
 - A.4 「鐵路側線、車廠、維修工場、調車場或貨物場」；
 - A.7 「入口之間的長度超過 800 米的行車隧道或鐵路隧道」；
 - 以及 Q.1 「所有涉及下述項目的工程項目：土木工事、挖泥工程及其他建築工程，而該等項目部分或全部位於現有的郊野公園」。
- 1.5.2 為支援導向隧道及可能的車廠建造工程，或需設立一個臨時、專項的炸藥庫，用作炸藥儲存。建議的炸藥庫將為地面單層建築物。本項目可能包括以下屬於《環境影響評估條例》（第 499 章）附表 2 第 I 部及第 II 部的項目，並需進一步研究：
- 第 I 部項目 K.10 「獨立、專用建築物內的炸藥庫或炸藥製造廠」；
 - 第 II 部項目 11 「炸藥儲存庫的退役工程」。
- 1.5.3 在施工階段，為了清運挖出物及運送建築材料，可能需要進行小規模挖泥或海床平整工程以設立一個臨時躉船裝卸點，支援躉船裝卸點的運作，具體安排需進一步研究。因此，本項目可能包括以下屬於《環境影響評估條例》（第 499 章）附表 2 第 I 部及第 II 部的項目，並需進一步研究：
- 第 I 部項目 C.12 「挖泥作業」：
- (b) 距離現有或規劃中的指定地區（該地區全部或部分位於海岸及海床之上）最近邊界少於 500 米；或
- (c) 距離現有或規劃中的指定地區（該地區並非全部或部分位於海岸及海床之上）最

近邊界少於 200 米。

1.6 聯絡人姓名及電話號碼

1.6.1 如對本工程項目有任何查詢，可聯絡：

葉子泓先生

香港鐵路有限公司

電話：2688 1163

2 規劃大綱及執行計劃

2.1 規劃及執行

2.1.1 本工程項目於規劃、設計、施工及推行各階段，將聘請相關專業人士，包括顧問、承建商及內部專業人員，以負責執行工程。

2.1.2 有關建造工程將由各項工程合約所委任的合資格承建商負責進行。

2.2 工程項目時間表

2.2.1 本工程項目目標於 2026 年展開項目的設計工作，並於 2034 年投入服務。上述工程項目推行時間表屬暫定性質，並可按實際情況作出檢討。

2.3 與其他工程項目的關連

2.3.1 下列已落實或計劃中的其他工程項目可能與本工程項目有關連。此項目清單會在環境影響評估（EIA）研究期間持續檢討及更新。任何與本項目在施工及營運階段同期進行的項目所產生的累積影響（包括但不限於以下項目），將會在環境影響評估中作出適當處理：

- 華富邨重建及薄扶林南公營房屋發展項目；
- 香港大學於薄扶林域多利道與薄扶林道之間的國際创新中心；
- 香港大學醫學院校園於沙宣道 3 號以東地段的教學大樓項目；
- 擬建於域多利道的長者住宅，附設康樂、護理及商業設施；
- 「躍動港島南」計劃，於黃竹坑、香港仔及田灣的相關項目；
- 擬建住宿機構（香港大學聖約翰學院現有宿舍的擴建工程）（規劃申請編號：A/H11/105）；
- 擬建於香港大學百周年校園附近用作創新及科技用途的新教學大樓及出入口；及
- 擬於香港大學國際创新中心一帶設置電力變電站

3 對環境可能造成的影響

3.1 工程項目的環境影響

3.1.1 本工程項目的建造工程包括工地平整、地基及打樁工程、建築工程、明挖回填工程、高架橋建造工程，以及隧道工程，隧道工程有可能按需要採用鑽挖及爆破方法。預計在施工及營運期間，工程項目周邊的敏感受體可能會受到影響。

3.1.2 為配合本工程項目的建造，或需要設置臨時或場外的工地及施工範圍，以提供工地辦公室、工場、建築物料的臨時存放設施、公用設施或臨時通道。視乎進一步研究結果，施工期間或會於田灣海旁道近奇力灣海濱一帶，或於其他將於稍後階段確定的合適地點設置臨時躉船轉運站，用於清理挖出物料及運送建築物料。有關安排將有助減低運載挖出物料及建築物料的重型車輛對道路網絡及周邊環境所造成的影響。

3.1.3 本工程項目在施工及營運期間可能引致的潛在環境影響，將於第 3.2 至 3.11 節中作出討論。

3.2 空氣質素

施工階段

3.2.1 本工程項目的施工包括工地清理、工地平整、建築工程及基礎設施工程，以及隧道工程。施工活動（例如在有需要時進行的爆破工程、土方工程、於臨時存料區及可能設置的躉船轉運站搬運物料、拆卸工程、車輛行駛，以及未鋪設地面及物料堆存區的風侵蝕）均可能產生空氣污染物排放。在採用鑽挖及爆破方式進行隧道開挖期間，需為隧道提供新鮮空氣，而所產生的廢氣及污濁空氣或須經由隧道出入口抽走。此外，使用施工車輛、柴油驅動的機械及設備，以及船隻（如有需要），亦可能產生空氣污染物排放。

3.2.2 如需進行小規模挖泥或海床平整工程，相關的潛在氣味影響將於環評研究中作出檢視及處理。環評階段亦將評估潛在的累積空氣質素影響，以確保符合相關標準。並將根據評估結果，考慮及建議適當的緩解措施，以盡量減少潛在的空氣質素影響。

營運階段

3.2.3 由於本工程項目所行駛的列車均為電力驅動，故列車的營運不會直接排放廢氣，預期不會對空氣質素造成影響。而車廠內之維修設備只在不頻密的例行情況下操作，維修操作所使用的設備排放的氣體及懸浮粒子物質預計影響甚微。

3.3 噪音

施工階段

3.3.1 施工期間的潛在噪音影響來源主要與各類建築活動所使用的機動設備有關。可能產生空氣傳導施工噪音影響的主要工程包括工地清理及平整工程、結構建造工程、隧道建造工程、隧道入口建造工程、公共道路的重置／改道工程、結構拆卸工程（如有需要）、隧道工程所產生的挖出物運送及堆放、回填及復修工程等。預計地基工程將採用打樁施工方法；隧道段將採用鑽挖及爆破方式；車廠建造工程將採用液壓破碎方法；而附屬設施則會採用明挖回填方式施工。位於工程範圍附近的噪音敏感受體所可能受到的潛在噪音影響包括空氣傳導噪音及地層傳導噪音，將於環評中作出識別及評估。根據環評研究的結果，將會探討並在適用情況下採用低噪音施工方法／設備及相關噪音緩解措施，從而盡量減少潛在的噪音影響。

營運階段

3.3.2 營運階段的潛在噪音影響主要來自高架路段及地面車站的運輸系統運作，包括空氣調節系統所產生的噪音、列車車輪／輪胎與導向道之間的相互運作的聲響，以及行

走馬達的運作聲。由於智慧綠色集體運輸系統一般屬較輕型設計，並主要採用膠輪及以電力驅動，其營運噪音預期較傳統重型鐵路系統為低，可提供一個較寧靜及更社區友善性的公共運輸方案。有關噪音影響的評估方法，將於評估展開前與環境保護署署長商議並取得共識。

- 3.3.3 此外，環境影響評估中亦將評估來自固定噪音源的潛在營運噪音影響，包括但不限於車站、附屬設施及車廠內的電力及機械設備。同時，因道路重置／改道工程而引致的潛在交通噪音影響，亦將在環評研究中一併進行評估及按適用情況實施相應的緩解措施。

3.4 水質

施工階段

- 3.4.1 本工程項目潛在的水質影響來源，可能與於水質敏感受體附近或跨越其位置進行的施工活動有關，亦可能涉及（視乎未來設計而定）躉船轉運站的運作及相關的挖泥工程（如有）。施工期間的工地徑流及排水、碎屑、垃圾及液體洩漏，以及工地施工人員所產生的污水，均可能成為水質影響的潛在來源。

營運階段

- 3.4.2 營運階段的潛在水質影響，可能與黃竹坑站及香港大學站擴建後，職員及乘客所產生的額外污水排放、高架橋及車站範圍的地面徑流，以及車廠內的維修保養活動有關。透過將相關污水及徑流分別妥善接駁至公共污水收集系統及排水網絡，預期不會對水質造成不良影響。

3.5 廢物管理

施工階段

- 3.5.1 本工程項目在施工階段所產生的廢物包括拆建物料、挖掘沉積物、工地施工人員所產生的一般垃圾，以及因施工機械及設備保養而產生的少量化學廢物。拆建物料將主要來自結構、隧道、車站及附屬設施（例如通風樓及緊急出入點／緊急疏散點）的建造工程。施工期間將實施良好的工地作業模式，以避免或盡量減少在廢物處理、收集及處置過程中可能引致的潛在環境影響。

營運階段

- 3.5.2 與廢物相關的潛在問題，主要預期來自車站及車廠營運期間所產生的一般垃圾，以及少量化學廢物的管理。

3.6 土地污染

施工階段

- 3.6.1 於本工程項目範圍內或其鄰近地區，可能存在潛在受土地污染的位置。初步識別在工程項目附近具土地污染關注的潛在地點，包括鄰近的油站等設施。

- 3.6.2 在進行環評期間，將會進行實地視察，以評估可能存在土壤或地下水污染的地點。根據環評階段所進行的工地勘測及相關評估結果，如確認有土壤或地下水受到污染，將會制定適當的除污方案，並提交予環境保護署審批後實施。

營運階段

- 3.6.3 期本項目的營運不會造成土地污染，故在這方面不會構成環境關注。

3.7 生態

施工階段

- 3.7.1 雖然大部分工程範圍及工地位於已發展地區，但於本工程項目走線範圍內，仍可能對部分生態資源造成直接影響，包括天然生境（如林地、灌叢及天然水道／水體）的潛在損失，以及相關的植被清除及砍伐樹木工程。於施工期間，亦可能因噪音、塵埃、眩光、水質污染及人為活動增加而引致間接生態影響。此外，如於田灣海旁道設置臨時躉船轉運站，相關的小規模挖泥工程亦可能對生態造成影響。以上施工階段的生態影響將於環評過程中，在獲得更多設計資料後作詳細評估。根據現階段的設計資料，沿擬議走線的潛在生態區域及其可能受到的影響已初步識別如下。

南港島綫（東段）黃竹坑涌尾明渠生態補償植栽區

- 3.7.2 本工程項目的初步走線將穿過南港島綫（東段）工程下位於黃竹坑涌尾明渠的生態補償植栽區。該生態補償植栽區為一項生態緩解措施，作為潛在鷺科鳥類的棲息地。施工期間進行的建築活動（例如高架橋建造工程）將於該生態補償植栽區附近進行，並可能對該區造成直接及間接的生態影響。

黃竹坑鷺鳥棲息地

- 3.7.3 黃竹坑鷺鳥棲息地支援一個可被注意的鷺科鳥類族群，該棲息地位於本工程項目南面邊界 500 米範圍內，不處於擬議走線範圍內，因此不會對該棲息地帶來直接影響。預期工程項目不會對該鷺鳥棲息地構成干擾，因此不預期會產生生態影響。

鴨脷洲鷺鳥夜棲地

- 3.7.4 鴨脷洲鷺鳥夜棲地約位於港灣學校下方斜坡位置，並毗鄰大王宮廟。該鷺鳥夜棲地位於本工程項目南面邊界 500 米範圍內，與擬議走線相距約 400 米。預期本工程項目不會對鷺鳥的飛行路徑造成潛在影響或干擾，亦不預期會對該夜棲地造成生態影響。

龍虎山郊野公園

- 3.7.5 本工程項目初步走線的隧道段將於龍虎山郊野公園地底通過，預期不會涉及任何地面工程。

營運階段

- 3.7.6 預期營運階段對初步走線沿線各類棲息地所造成的潛在影響，將較施工階段所識別的影響為輕微，並將於環評研究階段作詳細評估。營運期間亦可能因運輸系統運作所引致的噪音、眩光及人為活動增加，而產生間接生態影響。

3.8 漁業

施工階段

- 3.8.1 於施工階段，因擬設的躉船轉運站及其相關的挖泥工程，可能會對漁業資源／產量及捕魚活動造成潛在影響。此外，若施工活動導致沿岸海域受到污染，亦可能產生間接的漁業影響。透過採取適當的施工場地管理措施及操作程序，上述潛在影響可予避免。

營運階段

- 3.8.2 預期本工程項目的營運不會對漁業造成影響。

3.9 文化遺產

施工階段

3.9.1 具考古研究價值地點鋼線灣窑址位於擬議走線以外相距超過 80 米。進一步考古調查將的需要性將再作評估，而相關潛在影響將於考古影響評估中進行評估。

3.9.2 可能受影響的建築文物包括位於擬議走線及工程範圍附近的下列歷史建築：瑪麗醫院主座（A 至 E 翼）（三級歷史建築）；香港仔舊警署主樓（二級歷史建築）；舊牛奶公司牧場 43 號（三級歷史建築）；舊牛奶公司牧場 C9（三級歷史建築）；西區抽水站及濾水廠處理大樓（三級歷史建築）；西區抽水站及濾水廠工人宿舍（三級歷史建築）；西區抽水站及濾水廠高級職員宿舍（二級歷史建築）；以及前西區消防局（二級歷史建築）。對法定古蹟及歷史建築的潛在影響，將於建築文物影響評估中進行評估。

營運階段

3.9.3 由於在擬議走線 300 米範圍內存在具潛在考古價值的地區及已評級的歷史建築，相關文化資源受到的潛在影響，將分別於考古影響評估及建築文物影響評估中進行評估。

3.10 景觀及視覺

施工階段

3.10.1 景觀及視覺影響的評估及分析，將分別按《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 10 及附件 18 所訂明的準則及指引進行。環評研究亦會按《環境影響評估條例》指引第 8/2023 號「Preparation of Landscape And Visual Impact Assessment Under the Environmental Impact Assessment Ordinance」進行。

3.10.2 施工階段的景觀影響可能因移除現有樹木及植被、相關的斜坡工程及擋土牆、使用施工設備、豎立地盤圍板及其他臨時構築物，以及建造車站、高架橋及其他結構、進行明挖回填工程及設置工地照明系統而產生。此外，一棵古樹及珍貴樹木／具特別價值的樹木可能位於擬建香港仔站行人連接設施的工程範圍附近；視乎環評研究的結果，施工期間或需採取預防性措施。概括性的樹木調查將按照相關技術通告進行，並估算可能受影響的樹木數量，而相關的潛在影響亦會在環評中進行評估。

營運階段

3.10.3 工程項目完成施工後，或會永久失去部分現有樹木，並可能對位於公眾休憩用地內的現有設施造成潛在的視覺影響。相關潛在影響將於環評研究中進行評估。

3.10.4 營運期間，由於部分地面結構（包括附屬設施如通風樓、高架橋及緊急疏散點／緊急出入點，以及車站建築物）的存在，或會對鄰近的視覺敏感受體造成潛在視覺影響。視乎環評研究的結果，於實體結構的設計階段將需要就美化處理作出適當考慮，以緩解本工程項目所帶來的視覺影響。相關潛在影響亦將於環評中進行評估。

3.11 生命危害

施工階段

3.11.1 擬議的高架橋走線，以及為支援本工程項目施工而可能於田灣海旁道設置的臨時躉船轉運站，均位於香港仔石排灣現有煤氣儲氣缸 150 米諮詢區內。該煤氣儲氣缸被歸類為「具潛在危險裝置」。於施工階段，在 150 米諮詢區內進行的高架橋建造工程、炸藥的可能運輸路線及躉船轉運作業，因引入施工人員及於潛在臨時躉船轉運站進行的施工活動，或會對與該具潛在危險裝置相關的風險水平構成影響。考慮到工程人員的進駐及施工活動屬短暫性質，其對整體風險的影響預期屬輕微，並可透

過採取適當的緩解措施予以減低。

- 3.11.2 此外，於擬議彈藥庫地點進行炸藥儲存，以及由該擬議彈藥庫運送炸藥至施工工地範圍及使用炸藥的過程，亦可能對附近人口構成潛在風險。環評階段將會進行定量風險評估，以確保符合相關風險評估準則。

營運階段

- 3.11.3 擬議的高架橋走線位於香港仔石排灣現有煤氣儲氣缸的諮詢區內，而該煤氣儲氣缸屬指定的「具潛在危險裝置」。於營運階段，主要的生命危害風險來自該設施可能發生的煤氣洩漏或爆炸事故，從而對列車乘客構成潛在影響。為評估個人風險及社會風險水平，將按照《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 4 及《香港風險指引》的要求，進行定量風險評估。視乎評估結果，將採取適當的風險緩解措施，包括制訂緊急應變計劃，以及與煤氣公司及相關政府部門作出協調，以確保風險水平降低至可接受或合理可行的最低風險水平。

4 周圍環境的主要元素

4.1 概述

4.1.1 本工程項目位於港島南部及西部地區，為一條連接黃竹坑站及香港大學站的公共運輸綫路，並設有六個中途車站，分別位於香港仔、田灣、華貴、華富、數碼港及瑪麗醫院（即香港仔站、田灣站、華貴站、華富站、數碼港站及瑪麗醫院站），另於數碼港車站附近擬建一個有蓋車廠。擬議走線將穿越港島南部的沿岸地區、住宅區、政府土地及私人地段等。根據現階段的設計資料，本工程項目鄰近地區的現有環境概況已於圖 1 中作出示意。

4.2 敏感受體

4.2.1 可能受本工程項目影響的主要潛在敏感受體及自然環境中的敏感部分已載列於表 4.1。該清單並非詳盡無遺，並將於環評階段作進一步檢視及更新。

表 4.1 本工程項目附近的主要潛在敏感受體 / 關注地區

| 類型 | 潛在敏感受體 / 關注地區 |
|---------------------|--|
| 住宅發展 | 黃竹坑車廠上蓋發展、雙喜大廈、香港仔中心、田灣邨、逸港居、港麗豪園、富臨軒、華富邨、華貴邨、貝沙灣、碧瑤灣、何善衡夫人堂、香港大學賽馬會學生村第一座—施德堂、山景園 A 座、樂寶大樓 |
| 已規劃的住宅發展及政府、機構或社區設施 | 華富重建項目、華景街公營房屋發展、華樂徑公營房屋發展、薄扶林（南）公營房屋發展 |
| 教育機構 | 聖神修院、心光盲人院暨學校、東華三院鶴山中學、弘立書院、香港大學聖約翰學院（馬登樓）、香港大學 |
| 其他 | 現有及已規劃的醫院 / 診所、工業大廈、辦公室、商店及購物中心、體育中心、社區中心、公眾宗教崇拜場所、遊樂場及公園等 |
| 水體 | 食水配水庫、香港仔（西）避風塘、黃竹坑涌尾明渠 |
| 具保育價值地點 | 黃竹坑明渠（即黃竹坑涌尾明渠）的鷺鳥棲息地；黃竹坑涌尾明渠相關生境的潛在生態影響；龍虎山郊野公園，本項目隧道在其下方通過。 |
| 文化遺產地點 | <p>具潛在考古價值的地點： 鋼線灣窯址</p> <p>法定古蹟： 魯班先師廟</p> <p>一級歷史建築： 舊牛奶公司高級職員宿舍、聖神修院舊座</p> <p>二級歷史建築： 舊香港仔警署主樓、香港仔工業學校附樓、西區抽水站及濾水廠高級職員宿舍、前西區消防局、瑪麗醫院護士宿舍、舊牛奶公司糞池、舊牛奶公司牛棚</p> <p>三級歷史建築： 香港仔工業學校大樓、瑪麗醫院主樓（A 至 E 翼）、舊牛奶公</p> |

| 類型 | 潛在敏感受體 / 關注地區 |
|---------|--|
| | 司牧場 43 號、舊牛奶公司牧場 C9、伯大尼修院與舊牛奶公司之間的古圍牆、舊牛奶公司水缸及擋土牆、舊牛奶公司濾水池、舊牛奶飼料倉庫、西區抽水站及濾水廠處理大樓、西區抽水站及濾水廠工人宿舍、廣悅堂公所、青蓮臺 9 號、聖神修院小教堂 需進一步評估： 港島鋼線灣道舊電纜房 |
| 具潛在危險裝置 | 位於香港仔石排灣的煤氣貯存缸 |

5 擬納入設計的環保措施以及任何進一步的環境影響

5.1 本工程項目的緩解措施

5.1.1 本工程項目在施工及營運階段，將採取切實可行及有效的緩解措施，以確保符合相關環境標準。視乎相關研究結果，擬採用的主要緩解措施概述如下。

5.2 空氣質素

施工階段

5.2.1 為減輕潛在的空氣質素影響，施工期間將採取適當的空氣質素控制措施，包括足夠的灑水及良好的工地作業模式。在採取合適緩解措施後，預期不會出現不可克服的空氣質素影響，亦不預期本工程項目會對空氣敏感受體造成不良的空氣質素影響。

5.2.2 在施工期間，將按適用情況實施《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》及《空氣污染管制（非道路移動機械）（排放）規例》所訂明的適當空氣質素控制措施，以減少塵埃及空氣污染物的排放。擬採取的主要空氣質素控制措施包括（按適用情況）：

- 於正在施工的工地範圍、外露地面及已鋪設的運輸通道進行灑水，以減少塵埃產生；
- 於工地出入口設置及使用車輪及車身清洗設施；
- 就砂石或易產生塵埃的物料堆存提供側面圍封及覆蓋措施，以減少塵埃散發；如因頻密使用而未能提供覆蓋，則應對該存料堆進行灑水；
- 於裝卸鬆散物料期間可能產生塵埃的裝卸區，特別在天氣乾燥的季節／時段，設置防風屏障或採取其他相若的防塵措施；
- 在進行建築物拆卸工程及破碎工程時，提供不透水的隔塵屏障／隔塵布圍封，並配合灑水措施；
- 海上工程船隻的行駛路綫應在可行情況下盡量遠離任何空氣敏感受體；
- 在可行情況下盡量避免使用獲豁免的非道路移動機械；
- 在可行情況下盡量使用電動非道路移動機械，並為工地機械提供電力供應；
- 如隧道工程需要採用鑽挖及爆破方式，應在隧道開口位置安裝爆破門及空氣處理系統；以及
- 如工地邊界毗鄰道路、街道、服務通道或其他公眾可進入的地方，應在可行情況下於工地範圍內（除出入口外）設置不少於 2.4 米高的圍板；並在可行的情況下，將工程車輛的行駛路綫及施工設備的位置安排於距離空氣敏感受體的最大可行距離。

5.2.3 如未來設計顯示需要進行任何疏浚工程，將根據環評研究的結果，考慮採取以下可能的緩解措施，以盡量減少潛在的氣味影響：

- 在將疏浚沉積物裝載至躉船時，應妥善控制操作，以避免泥漿濺出或溢流至周邊水域；

- 任何疏浚沉積物應盡可能存放於封閉的缸／船艙內，或在可行情況下妥善覆蓋，以減少暫時存放期間的暴露面積，並應盡量遠離已識別的空氣敏感受體；
- 視乎疏浚沉積物的產量及工程計劃，建議盡快將疏浚沉積物運離工地作處置，以減少其於躉船上的臨時存放時間；以及
- 於運輸至最終處置地地點期間，應妥善覆蓋海上建造船隻上的疏浚沉積物。

營運階段

- 5.2.4 由於電力驅動列車及車站的營運不會產生直接的空氣污染物排放，視乎進一步的環評研究結果，營運階段一般不需要額外的空氣質素緩解措施。至於車廠營運期間，因維修保養工程用非道路移動機械而可能產生的潛在空氣質素影響及相關的緩解措施，將於環評研究階段作進一步檢討。

5.3 噪音

施工階段

- 5.3.1 施工噪音影響可透過採用良好的工地作業模式及管理措施、使用低噪音的施工方法／機械，以及設置隔音屏障或隔音罩等措施予以減輕。環評研究將按《環境影響評估條例》指引第 9/2023 號「Preparation of Construction Noise Impact Assessment Under the Environmental Impact Assessment Ordinance」的要求，探討及在適用情況下採納相關的噪音緩解措施。除非已獲環境保護署簽發有效的建築噪音許可證，所有建築工程應於非限制時段內進行，即星期一至星期六上午 7 時至晚上 7 時。如工地鄰近學校，施工活動將盡可能安排避開學校考試期間。為減少施工期間的噪音影響，建議採取以下噪音緩解措施：

- 只容許保養良好的機動設備於工地使用，並在施工期間定期為該等設備進行保養；
- 為施工設備裝配消音器或減聲器，並確保於施工期間妥善保養；
- 盡可能將機動設備設置於遠離噪音敏感受體的位置；
- 對於間歇性使用的機器及設備（例如貨車），應於非工作期間關掉引擎，或將引擎轉速調低至最低；
- 如已知某些設備會向特定方向產生較強噪音，應在可行情況下調整其方向，使噪音遠離附近的噪音敏感受體；
- 在可行情況下，有效利用物料堆存或其他結構物，作為屏障以阻隔施工噪音；
- 在可行情況下使用優質機動設備以及
- 在適當情況下設置隔音屏障或隔音罩，以進一步減輕施工噪音影響。

營運階段

- 5.3.2 營運期間的空氣傳導列車噪音主要由列車行駛所產生的滾動噪音所主導。為減輕列車系統營運對附近噪音敏感受體所造成的潛在噪音影響，於指定位置或需設置垂直隔音屏障、半密封式隔音罩及／或全密封式隔音罩等噪音緩解措施。有關本項目可能採用的軌道交通系統，其噪音影響（包括輪軌噪音、列車空調系統產生的噪音）、與黃竹坑轉乘站現有鐵路服務的累積噪音影響，以及相關的噪音緩解措施，將於環

評研究中作進一步檢討及制訂。

5.3.3 為減少固定噪音源在營運期間所產生的噪音影響，可行的緩解措施包括：

- 提供適當的噪音緩解措施（例如選用較低噪音的設備、設置消音器、隔音屏障及隔音罩等）；
- 採用簡約的車站設計方案，盡量減少固定機電設備的設置；以及
- 於環評階段釐定各固定噪音源的最高容許聲功率水平，以符合相關噪音標準，並將有關要求納入本工程項目日後的採購合約規格中。

5.4 水質

施工階段

5.4.1 施工期間將採用適當的施工方法及工程程序，以盡量減少對水質可能造成的影響。為減輕潛在的水質影響，將採取包括良好工地管理措施在內的適當緩解措施，該等措施將遵循環境保護署於 2024 年發出的《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 2/24 號》（ProPECC PN 2/24）「Construction Site Drainage」所列明的要求，並配合處理地下隧道工程所產生的地下水排放／滲水的標準措施。透過選用適當的施工方法及／或工程程序，並採取合適的緩解措施，預期不會對水質造成不良影響。

5.4.2 為減輕施工階段對水質可能造成的影響，將按照良好的工地作業模式，採取以下建議的緩解措施：

- 工地所產生的污水，包括地面徑流，應按《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 2/24 號》（ProPECC PN 2/24）「Construction Site Drainage」的指引及《水污染管制條例》牌照條款，妥善收集、處理及排放，以防止高懸浮固體含量的污水流入周邊水域或排水網絡；
- 建築物料及易產生塵埃的物料堆存應妥善覆蓋，並應遠離水道位置；
- 如有需要，應就隧道建造工程所引致的地下水控制制定適當的緩解措施，以盡量減少潛在的地下水影響；
- 施工人員所產生的污水應收集於流動廁所內，並由持牌的專業承辦商定期運送作妥善處置；以及
- 應實施適當措施以防止油污或燃料洩漏，例如將發現有油污或燃料洩漏的施工機械移離工地。

營運階段

5.4.3 車站及附屬設施於營運期間所產生的污水及廢水，將妥善接駁至現有公共污水收集系統。於指定的排水系統內，將設置及妥善保養沉沙池及／或隔油設施，以減低因地面徑流而對水質造成的潛在影響。來自高架橋及車站範圍的地面徑流，亦將收集並引流至指定的排水系統。在適用情況下，將採納《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 1/23 號》（ProPECC PN 1/23）「Drainage Plans subject to Comment by the Environmental Protection Department」所列明的適當緩解措施。因此，預期營運階段不會對水質造成不良影響。

5.5 廢物管理

施工階段

5.5.1 在施工階段，將實施標準的廢物管理措施及良好的工地作業模式，以妥善處理本工程項目所產生的拆建物料。有關措施包括擬備廢物管理計劃、於工地進行拆建物料

的分類及重用、實施運載記錄制度，以及按照《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》及《包裝、標識及存放化學廢物的工作守則》的規定，妥善處理、貯存及處置化學廢物。一般垃圾應與拆建物料及化學廢物分開，並貯存於有蓋的垃圾箱或其他合適的容器內。承建商應聘用廢物收集商／運送商，定期將工地的一般垃圾運走，並與拆建物料及化學廢物分開處理，以盡量減低對環境可能造成的影響。

- 5.5.2 挖掘沉積物的處理將按照《土木工程項目管理手冊》第 4.2.1 節的規定進行，並參考該手冊附錄 4.28 所訂明的化學物質超標水平，按其污染程度對沉積物進行分類。有關沉積物的初步數據評估、採樣及測試程序、生物測試準則，以及文件提交要求，將依循該手冊附錄 4.29 的指引。挖掘沉積物的處理方式（包括處理及再用）以及棄置安排所涉及的潛在環境影響，將按照《海上傾倒物料條例》（第 466 章）及該條例指引第 1/2024 號作出檢視並妥善處理。在堆存及運送挖掘沉積物期間，應使用防水帆布加以覆蓋。所有施工機械及設備亦須妥善設計及保養，以盡量減少泥沙、沉積物、污染物或其他物質的釋放。

營運階段

- 5.5.3 於營運階段，一般垃圾將妥善收集並貯存於有蓋的垃圾箱或其他合適的容器內，並定期清運，以防止產生臭味及垃圾被風吹散。將鼓勵把可回收物料（例如紙張及金屬）與其他廢物流分開收集，以減少送往堆填區處置的廢物量。所有因設備維修及保養而產生的化學廢物，須妥善處理、貯存及處置，並遵照《廢物處置（化學廢物）規例》的相關規定。

5.6 土地污染

- 5.6.1 於環評階段，將進行實地視察，以識別可能存在土壤或地下水污染的地點。於任何潛在受污染地點展開建造工程前，須先進行工地勘測及土地污染評估。根據勘測及評估結果，如有需要，將在整治計劃書中詳細訂明相應的整治措施。在完成土地污染評估（包括任何所需的整治工程）前，不得展開任何建造工程。

5.7 生態

施工階段

- 5.7.1 於環評階段將會進行詳細的生態影響評估，並在可行情況下避免及減少生態影響。對於可能受到本工程項目影響而具重要生態價值的生境，生境補償將作為其中一項緩解措施，以應對因地面構築物建造工程而引致的永久及暫時性的生境損失。生境補償的規模及時間安排，將於詳細設計階段進一步諮詢相關政府決策局及部門後作出檢討。

營運階段

- 5.7.2 於營運階段，將在可行情況下避免或盡量減少對已識別生境及其相關野生生物造成任何直接影響或干擾。

5.8 漁業

- 5.8.1 施工期間將採取適當的工地管理措施，以避免因沿岸海域而對漁業造成間接影響。如有其他需要的漁業緩解措施，將於環評階段作出識別，並在施工期間予以實施。

5.9 文化遺產

- 5.9.1 在環評研究中，將進行文化遺產影響評估，包括建築文物影響評估及考古影響評估，以評估本工程項目對文化遺產可能造成的直接及間接影響。在可行情況下，將盡量避免對文化遺產造成影響；如未能避免，則會在事前取得古物古蹟辦事處同意後，提出並實施適當的緩解措施，以應對相關的直接及間接影響。

5.10 景觀及視覺

5.10.1 可能採用的主要景觀及視覺緩解措施包括：

- 根據《地政處作業備考第 6/2023 號》及《發展局技術通告(工務)第5/2020號》以作保存、移植樹木及代償性栽種；
- 控制夜間照明所引致的眩光影響；
- 豎立與周邊環境相協調的美化工地圍板；
- 施工期間如需暫時干擾硬地及軟景觀範圍，完成工程後須按原有狀況復原，或達至相關政府部門滿意的水平；
- 於地面建築物及潛在噪音屏障／隔音罩的設計中，考慮美觀設計及合適的外牆飾面物料，以減低視覺影響；以及
- 在可行情況下，採用良好的建築設計，並採納緩衝花木及／或栽種植物作為屏障。

5.11 生命危害

- 5.11.1 如有需要，將於環評階段進行定量風險評估，以確認符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 4 所訂明的風險指引。作為 定量風險評估 的一部分，將制訂適當的緩解措施，包括擬定應變計劃、於隧道出入口設置防爆門，以及就可能受影響的結構物（如建築物、行車天橋及高架橋）進行震動分析，以確保符合香港政府風險指引。

5.12 環境效應可能出現的嚴重性、分布和持續時間及任何進一步影響

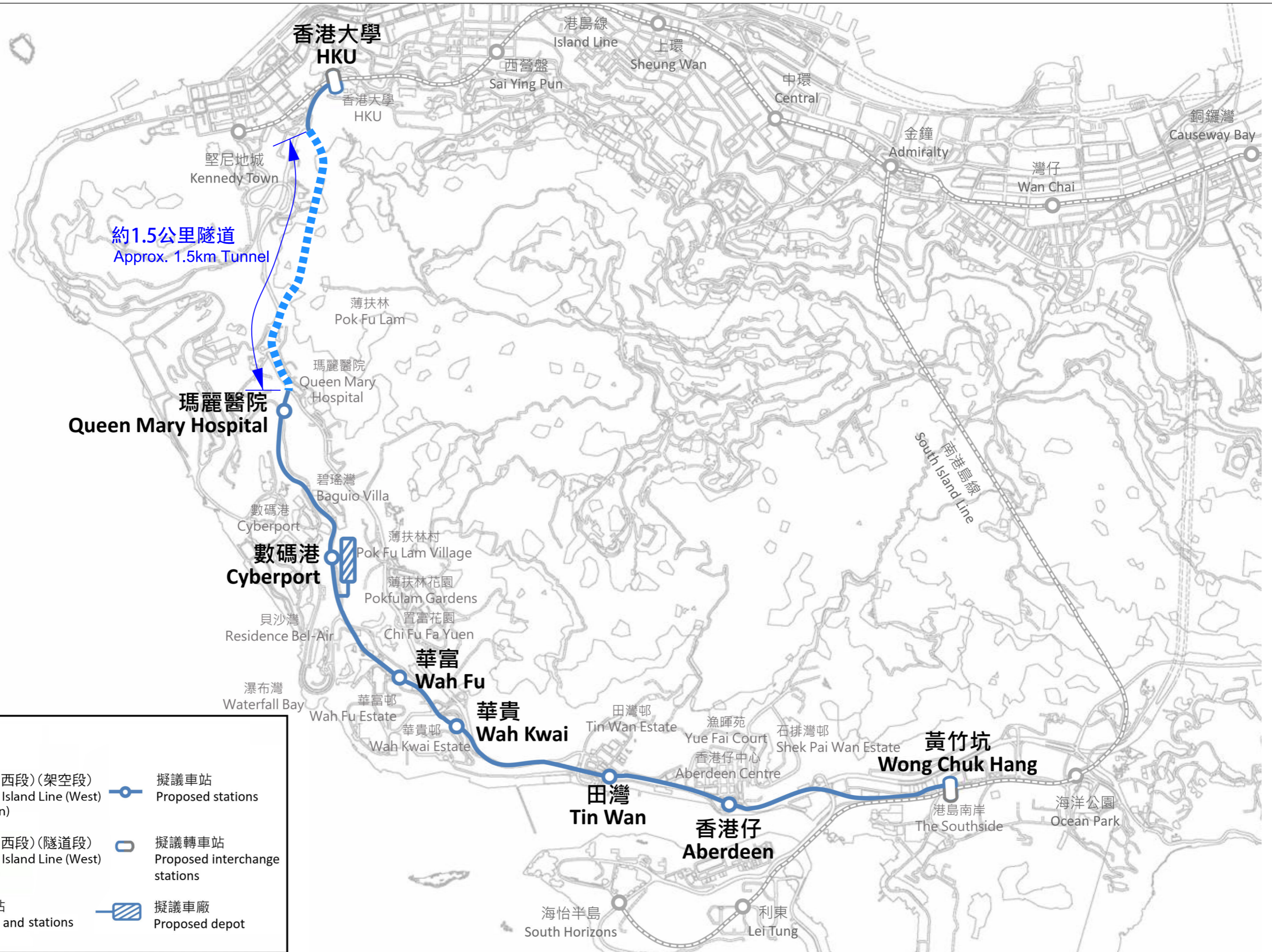
- 5.12.1 視乎各項評估結果，將識別及制訂有效的控制及緩解措施，以確保相關環境影響達至可接受水平。在適用情況下，環評研究將就其可能出現的嚴重性、分佈及持續時間作出考慮及處理，包括有利及不利、短期及長期、次生及誘發、累積和跨境影響，並會一併考慮公眾諮詢所收集的意見及任何進一步相關影響。

6 使用先前已獲批准的環評報告

6.1.1 在本工程項目的環境影響評估研究過程中，將按適用情況參考下列已獲批准的環境影響評估報告。

| 環評條例登記冊編號 | 工程項目名稱 | 批准日期 | 與本工程項目相關的環境面向及管制措施 |
|--------------|-----------------|-------------|---|
| EIA-153/2008 | 西港島綫 | 2008年12月23日 | <ul style="list-style-type: none"> 鑑於相關項目與本項目在地理位置上相近，其有關噪音方面的研究結果及建議緩解措施，對本工程項目具參考價值 |
| EIA-185/2010 | 南港島綫（東段） | 2010年10月26日 | <ul style="list-style-type: none"> 鑑於相關項目與本項目在地理位置上相近，其有關噪音、生態及生命危害方面的研究結果及建議緩解措施，對本工程項目具參考價值 |
| EIA-249/2016 | 瑪麗醫院新醫院大樓天台直升機坪 | 2017年3月22日 | <ul style="list-style-type: none"> 鑑於相關項目與本項目在地理位置上相近，其有關生態方面的研究結果及建議緩解措施，對本工程項目具參考價值 |
| EIA-315/2025 | 啟德智慧綠色集體運輸系統 | 2025年12月3日 | <ul style="list-style-type: none"> 鑑於相關項目在性質上與本項目相若，其就噪音及景觀與視覺方面的研究結果及建議緩解措施，對本工程項目具參考價值 |
| EIA-317/2025 | 東九龍智慧綠色集體運輸系統 | 2025年12月9日 | <ul style="list-style-type: none"> 鑑於相關項目在工程性質上與本項目相若，其就噪音、景觀與視覺以及生命危害風險方面的研究結果及建議緩解措施，對本工程項目具參考價值 |

圖 1



約1.5公里隧道
Approx. 1.5km Tunnel

圖例
Legend

| | | | |
|--|---|--|--|
| | 擬議南港島綫(西段)(架空段) Proposed South Island Line (West) (Elevated Section) | | 擬議車站 Proposed stations |
| | 擬議南港島綫(西段)(隧道段) Proposed South Island Line (West) (Tunnel Section) | | 擬議轉車站 Proposed interchange stations |
| | 現有鐵路及車站 Existing railways and stations | | 擬議車廠 Proposed depot |

SOUTH ISLAND LINE (WEST)
南港島綫(西段)

Figure 1
圖1



17/02/2026 5:58:11 PM W:\REPM\CADD\SI\W\Shach20251124_SIM_EIA_ProjectProfile\Figure_01(ProfileProfile).dgn