

沙田至中環綫－位於紅磡貨運站的列車停放處  
工程項目簡介  
二零一一年六月



1	基本資料	1
1.1	工程項目名稱	1
1.2	工程項目之目的及性質	1
1.3	工程項目倡議人	1
1.4	工程項目的地點、規模以及選址歷史	2
1.5	工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數目及種類	2
1.6	聯絡人姓名及電話號碼	2
2	規劃大綱及執行計劃	3
2.1	工程項目的規劃及執行	3
2.2	工程項目時間表	3
2.3	對其他工程項目的影響	3
3	對環境可能造成的影響	4
3.1	潛在的環境影響：施工階段	4
3.2	潛在的環境影響：營運階段	5
4	周圍環境的主要元素	8
5	環境保護措施及對環境的其他影響	9
5.1	減少環境影響的可行措施	9
5.2	潛在環境影響的程度、分佈及時間性	12
5.3	對環境帶來的裨益	12
6	參考以往已獲通過的環境影響評估報告	13

## 1 基本資料

### 1.1 工程項目名稱

沙田至中環綫（簡稱沙中綫）- 位於紅磡貨運站的列車停放處

### 1.2 工程項目之目的及性質

沙田至中環綫是行政長官在二零零七至零八年的施政報告中公佈的本港十項大型基建工程項目之一。香港鐵路有限公司（簡稱港鐵）受政府委託為沙中綫進行詳細策劃及設計的安排。

環境影響評估將沙中綫分成四段，包括大圍至紅磡段，旺角東至紅磡段，紅磡至金鐘段以及銅鑼灣避風塘保護工程以進行研究。圖1展示了擬建的沙中綫走綫。

港鐵已於2008年6月根據「環境影響評估條例」第五章(1)(a)為沙中綫 - 大圍至紅磡段遞交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）。而環保署署長亦於2008年7月發出沙中綫 - 大圍至紅磡段的環境影響評估研究概要，闡明該環境影響評估研究的範圍和要求。這份環境影響評估研究概要包含了七個車站，包括顯徑站、鑽石山站、啓德站、土瓜灣站、馬頭圍站、何文田站以及紅磡站。研究概要亦包括在鑽石山擬建的一個列車停放處。

隨着港鐵公司在2011年4月終止其位於紅磡貨運設施的運作，港鐵現正研究在紅磡已停用的貨運站內，為沙中綫 - 大圍至紅磡段設置一個列車停放處的可行性及環境可接受性。

本工程項目簡介只包含紅磡列車停放處的初步設計及初步評估所引起的主要環境影響，並根據「環境影響評估條例」第五章(1)(a)，就本工程項目申請環境影響評估研究概要。

最終沙中綫 - 大圍至紅磡段是否適合使用鑽石山列車停放處（會涵蓋於沙中綫 - 大圍至紅磡段的環境影響評估報告內）或紅磡列車停放處或結合兩個列車停放處，將根據詳細的工程設計及環境影響評估研究的結果而決定。

### 1.3 工程項目倡議人

香港鐵路有限公司

#### 1.4 工程項目的地點、規模以及選址歷史

擬建的列車停放處是沙中綫運作的一個必要元素。列車停放處的主要功能是容納列車，以應付早上繁忙時間內對列車的需求。在非行車時間內，列車停放處將作為列車的停泊設施。維修工程（但非大型修復工程），如定期清洗和檢查，將在非行車時間列車停放處內進行。

擬建的紅磡列車停放處將位於現時紅磡站的東面，而擬建的側線主要位於紅磡前貨運服務站的用地。列車停放處的軌道將連接沙中綫 - 大圍至紅磡段南面及北面的接引隧道。圖 1 為列車停放處方案位置示意圖。

紅磡列車停放處將位於現時已停用的貨運服務站的平台下，而其接引軌道將由平台下伸延，並連接沙中綫 - 大圍至紅磡段的新軌道。為配合這運作安排，沙中綫 - 大圍至紅磡段的鑽石山站、啓德站和紅磡站及各段的相關走線和設施，有可能需要作出相應的調整。因此，本工程項目亦包括上述調整範圍的環境影響評估。

#### 1.5 工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數目及種類

本工程項目屬單一的指定工程項目，根據《環境影響評估條例》，為附表 2 第 I 部 A.4 所界定的鐵路側線和車廠。

#### 1.6 聯絡人姓名及電話號碼

馮悟文博士  
香港鐵路有限公司  
持續發展事務主管  
電話號碼: 2688 1552

## 2 規劃大綱及執行計劃

### 2.1 工程項目的規劃及執行

整個工程項目將由香港鐵路有限公司內部部門聯同外聘顧問公司及承建商策劃及執行。

### 2.2 工程項目時間表

建造工程暫定於二零一二年展開，預計於二零一八年竣工。

### 2.3 對其他工程項目的影響

下表臚列可能與本工程互相影響的主要落實及計劃中的工程項目。

位置	可能受影響的工程項目
紅磡	<ul style="list-style-type: none"><li>• 沙中綫 - 大圍至紅磡段</li><li>• 沙中綫 - 旺角東至紅磡段</li><li>• 沙中綫 - 紅磡至金鐘段</li><li>• 觀塘線延線</li></ul>
鑽石山	<ul style="list-style-type: none"><li>• 位於大磡村舊址的鑽石山綜合發展區發展計劃</li></ul>
啓德	<ul style="list-style-type: none"><li>• 啟德發展計劃</li><li>• 中九龍幹線</li></ul>

### 3 對環境可能造成的影響

#### 3.1 潛在的環境影響：施工階段

以下各段闡述施工期間對環境可能造成的影響，而根據評估的影響程度可制定出一套有效及可行的緩解措施，藉以減少對環境的影響。

##### 3.1.1 空氣質素

在施工期間，挖掘、削土、填土、堆存物料、工程車輛行駛等活動均會產生塵埃，可能對空氣質素造成影響。

##### 3.1.2 噪音

由於此項工程需要在地面進行相當規模的建築工序，例如：拆卸工程、挖掘、填土、道路工程，鞏固現有建築物的地基及興建新建築物等，均有可能產生由空氣傳遞的噪音。

由於本工程並不會採用隧道鑽挖機，故預期本工程不會產生由地層傳遞的噪音。

##### 3.1.3 水質

工程項目施工期間，下列所產生的潛在污染來源可能會影響水質：

- 工地徑流及排水；
- 地下水滲漏；
- 有潛在土地污染的地方排出的地下水，如有；
- 意外溢漏；及
- 來自建築工人的污水。

本工程項目並不會進行挖泥工程。

##### 3.1.4 廢物管理

在進行建築活動時，會產生各類不同的剩餘物料，例如挖掘物料、建築和拆卸物料及廢料、機器流出的殘餘機油及潤滑劑的化學廢料及一般施工活動所產生的廢料。報告會評估和研究處理這些物料所引起的環境影響、將物料循環再用的機會及棄置的地點，同時亦會確定是否須挖掘和棄置一些受污染的陸地沉積物。

### 3.1.5 風險

本工程項目不在任何被列為具潛在危險的裝置的諮詢區內。這個方案的建築工序並毋須使用爆炸品。因此，預期不會有任何風險。

### 3.1.6 生態

由於紅磡列車停放處及位於紅磡站和啓德站的相關工程會在紅磡和啓德區內一些經已發展和具較低生態價值的地方進行，因此預計不會對生態造成影響。

施工期間，在鑽石山站的相關工程可能對附近的植林生境地及其動物造成潛在的影響。

### 3.1.7 歷史及文化遺產影響

預期紅磡列車停車處和位於紅磡站的相關工程不會對區內任何的法定古蹟或具有歷史及文化價值的地方造成任何影響。

施工期間，在鑽石山和啓德區內具有歷史及文化價值的地方將會因為相關工程的建築工序而受到影響，例如：暫時或永久性的土地征用、挖掘、更改工地的環境和潛在的震動影響。

### 3.1.8 土地污染

經實地調查和翻查有關資料後，確定在本工程項目範圍內營運的貨運站，可能引致土地污染。因此，在進行環境評估時，會進行相關研究，以確定建造工程會否受污染的土地或地下水影響。

### 3.1.9 景觀及視覺影響

本工程項目的工程將會在已發展的區域進行。倘部分樹木因受工程而須移除，便可能會帶來景觀影響。建造地面建築物（如因應需要而設置的隔音屏障）、土地挖掘、有需要時所設置的臨時隔音屏障以及建築地盤內的燈光等亦可能對附近環境產生短期的景觀和視覺影響。

## 3.2 潛在的環境影響：營運階段

### 3.2.1 空氣質素

沙中綫列車全部均以電力推動，並不會產生塵埃及排放廢氣。預期列車停放處在營運階段亦不會對空氣質素造成影響。

### 3.2.2 噪音

在地面軌道段調度列車、列車在開動和抵站時、車站和相關設施的通風系統及環境控制系統所產生的聲響，均可能影響附近的民居。

列車停放處內會進行簡單的維修工序，但由於維修工程進行的地點將會有外在結構覆蓋，預期產生經空氣傳導的噪音相當輕微。

除了經由空氣傳導的噪音外，列車經過隧道或密封的建築物時，附近民居可能會受經地面傳導的噪音所影響。

環境影響評估報告會進一步評估日後列車停放處營運時可能產生影響，並確定是否需要施行適當的緩解措施。當採取適當的緩解措施後，可大幅緩減噪音對附近環境的影響。

### 3.2.3 水質

經過路軌的徑流可能會帶有油脂及懸浮物質。因此，在一些可能會積聚大量泥沙及油污的地點，須設置沉澱池及油污截流管。

### 3.2.4 廢物處理

建議中的列車停放處在日後營運時，會產生一些化學廢物如潤滑油和溶劑，以及都市廢物，包括垃圾、塑膠、木料及清潔物料。

### 3.2.5 風險

預期建議中的工程項目在日後營運時，不會構成潛在風險。

### 3.2.6 生態

預期建議中的工程項目在日後營運時，不會對生態帶來影響。

### 3.2.7 歷史及文化遺產影響

預期建議中的工程項目在日後營運時，不會對歷史及文化遺產帶來影響。

### 3.2.8 土地污染

預期建議中的列車停放處在日後營運時，不會帶來土地污染問題。

### 3.2.9 視覺及景觀

建造地面建築物〔例如因應需要而設置的隔音屏障〕和建造工程可能須永久移除部分樹木，都會可能帶來景觀上的影響。而項目亦可能會對周圍環境帶來實體及視覺上的影響，因此須按實際需要，採取適當的綠化措施。

#### 4 周圍環境的主要元素

下表臚列可能受此工程項目影響的主要感應強的地方及自然環境中的敏感部份。此表只列出部分敏感受體，並在環評階段會進行覆檢。

類別	敏感受體
住宅樓宇發展	沿都會道、溫思勞街、紅菱街及紅荔路一帶的住宅，及啓德發展項目和位於大磡村舊址的鑽石山綜合發展區發展計劃的未來物業發展。
教育機構	香港理工大學
文物遺址	前英國皇家空軍飛機庫、大觀園 4 號石寓、機槍堡、前大磡村、龍津石橋和前九龍城碼頭

## 5 環境保護措施及對環境的其他影響

### 5.1 減少環境影響的可行措施

減少環境影響的可行措施概述如下，這些措施將會在環境影響評估階段中作進一步檢討。

#### 5.1.1 施工階段

##### 空氣質素

在《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》中所訂明的標準抑制塵埃技術，應足以控制塵埃對附近易敏感受體造成的影響。如能採取這些緩解措施，建造工程所帶來的塵埃可減至可接受的程度。

##### 噪音

是項工程項目會制定一套緩解措施，以控制施工階段所造成的噪音影響。實施良好的工地管理措施亦有助控制噪音影響，包括：

- i) 小心放置聲浪較大的機器，確保其遠離易受噪音影響的地方；
- ii) 周詳策劃施工次序；及
- iii) 定期維修機器及設備。

使用低噪音機器及隔音屏障等進一步的緩解措施，可有助把日間的噪音影響減低至符合法例所訂明的噪音標準。

##### 水質

在施工階段會根據《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 - 建築工地的排水渠》（專業守則 1/94）實施多項緩解水質影響的措施，例如設置排水設施以控制工地徑流、裝設車輪清洗設施、提供適當的洗手間設備、以及制定全面的廢水管理程序。

##### 廢物處理

控制廢物的緩解措施包括良好的工地管理措施；將廢物分類及分隔，作循環再用或廢置。在詳細設計階段，會進一步評估和研究物料循環再用的機會及棄置的地點。

## 風險

預期施工期間並無風險，毋須實行緩解措施。

## 生態

紅磡列車停放處的選址及位於紅磡站和啓德站的相關工程，預期在施工期間不會對生態造成影響，毋須實行緩解措施。

在鑽石山站的相關工程會盡量避免對生態造成影響。如有需要會制訂相關的緩解措施，以減少工程在施工期間帶來的影響。

## 歷史及文化遺產

由於紅磡區內的歷史和文化遺產資源，與列車停放處選址和位於紅磡站的相關工程有一段頗遠的距離，因此並不需要採取特定的緩解措施。

至於鑽石山站和啓德站的工程，亦會盡量避免觸及區內的歷史和文化遺產資源或原址保留。若最終無法避開相關資源， 則會執行緩解措施如易地重置或搶救挖掘。

## 土地污染

在環評階段會進行適當的調查和評估，以確定建造工程期間會否受已受污染的土壤或地下水影響。有關的土地污染問題可以透過補救措施解決。

## 景觀及視覺影響

為減少工程對景觀的影響，須採取適當的措施，包括盡量避免影響已種植樹木的斜坡和已成長的樹木，並盡量移植樹木；此外，只有在別無他法的情況下，才可移除樹木。工程亦應採取一些視覺緩解措施，包括盡量縮小臨時工地面積；控制晚間燈光及豎立裝飾圍板。

### 5.1.2 營運階段

#### 噪音

設置隔音屏障及隔音罩後，由空氣傳導的噪音預期會符合規定的噪音標準。至於從固定機器產生的噪音，則會採用適當的噪音控制方法處理，如裝置減聲器、吸音百葉簾及低聲響的機器。另外，有需要時將以合適的路軌設計解決經地層傳導的噪音問題。

## 水質

營運階段所產生的污水，應盡量接駁至共用的污水渠系統。至於一些預期會積聚大量泥沙及油污的地點，須先將徑流引入沉澱池和油污截流管，再排放至雨水渠系統。

## 廢物處理

營運階段時，會實施廢物管理方法，盡量減少產生廢物、提高回收及循環再造。

營運階段產生的化學廢料將會根據環保署的指引處理，倘若有需要暫時貯存化學廢料，將按照《包裝、標識及存放化學廢物的工作守則》處理。

實行妥善的日常管理措施及遵守《廢物處置條例》的要求，均可避免產生對環境造成影響。

## 風險

營運期間預期沒有相關風險，毋須實行緩解措施。

## 生態

紅磡列車停放處的選址及位於鑽石山站、啓德站和紅磡站的相關工程，預期在營運期間不會對生態造成影響，毋須實施緩解措施。

## 歷史及文化遺產影響

由於預期建議中的工程項目在日後營運時，不會對歷史及文化遺產帶來影響，因此沒有特定緩解措施的要求。

## 土地污染

營運期間預期沒有相關土地污染的問題，毋須實行緩解措施。

## 景觀及視覺

將一些景觀影響緩解措施，包括補種樹木、重置休憩用地和綠化設計，融入景觀設計當中。

至於對視覺的影響方面，會以種植樹木及建築設計配合，藉此盡量減少地面建築物所造成的視覺影響。

## 5.2 潛在環境影響的程度、分佈及時間性

預期建造工程將於二零一二年展開，並於二零一八年竣工。塵埃、噪音及視覺景觀影響是建造工程期間的主要關注事項；而到了營運階段，噪音和視覺景觀影響便會是主要關注事項。上文第3.1及第3.2節已概述上述各項影響的情況。

倘能採取足夠而又行之有效的緩解措施，相信足以控制工程對環境帶來的影響。如有需要，須進一步評估各項對環境的影響程度，並建議額外的緩解措施。

## 5.3 對環境帶來的裨益

環境影響評估報告會指出同時設置兩個列車停放處、或只在紅磡設列車停放處這兩個方案對環境的裨益。

## 6 參考以往已獲通過的環境影響評估報告

是項工程並未有已批准的環境影響評估報告，惟可參考九廣鐵路公司及港鐵公司以往已獲環保署批核的鐵路項目環境影響評估報告，包括：

- i) 西鐵 - 西九龍至屯門市中心環境影響評估報告 (EIA-149/BC)
- ii) 東鐵支綫 - 大圍至馬鞍山環境影響評估報告 (EIA-027/1999)
- iii) 東鐵支綫 - 紅磡至尖沙咀環境影響評估報告 (EIA-036/1999)
- iv) 九龍南綫環境影響評估報告 (EIA-098/2004)
- v) 廣深港高速鐵路香港段 (EIA-169/2009)
- vi) 觀塘綫延綫 (EIA-184/2010)
- vii) 南港島綫（東段）(EIA-185/2010)
- viii) 此外，亦會參考其他可能受本工程影響的發展項目，及其他在《環境影響評估條例》登記冊上已獲批准的環境影響評估報告。

