



# 北環綫支綫香港段 – 工程項目簡介

2025 年 5 月

此中文工程項目簡介為英文版本譯本。如中、英文兩個版本有任何抵觸或不相符之處，應以英文版本為準。

## 目錄

<b>1</b>	<b>基本資料</b>	<b>1</b>
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 .....	2
<b>2</b>	<b>規劃大綱及執行計劃</b>	<b>3</b>
2.1	規劃及執行 .....	3
2.2	工程項目時間表 .....	3
2.3	與其他工程項目的關連 .....	3
<b>3</b>	<b>對環境可能造成的影響</b>	<b>4</b>
3.1	工程項目的環境影響.....	4
3.2	空氣質素 .....	4
3.3	噪音 .....	4
3.4	水質 .....	5
3.5	廢物管理 .....	5
3.6	土地污染 .....	5
3.7	生態 .....	5
3.8	漁業 .....	6
3.9	文化遺產 .....	6
3.10	景觀和視覺 .....	7
3.11	生命危害 .....	7
<b>4</b>	<b>周圍環境的主要元素</b>	<b>8</b>
4.1	概述 .....	8
4.2	敏感受體 .....	8
<b>5</b>	<b>擬納入設計的環保措施以及任何進一步的環境影響</b>	<b>9</b>

5.1	本工程項目的緩解措施 .....	9
5.2	空氣質素 .....	9
5.3	噪音 .....	10
5.4	水質 .....	11
5.5	廢物管理 .....	11
5.6	土地污染 .....	12
5.7	生態 .....	12
5.8	漁業 .....	12
5.9	文化遺產 .....	12
5.10	景觀及視覺 .....	12
5.11	生命危害 .....	13
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 .....	13
6	使用先前已獲批准的環評報告 .....	14

## 附圖

圖 1

北環綫支綫

## 1 基本資料

### 1.1 工程項目名稱

1.1.1 北環綫支綫香港段（以下工程項目簡介中簡稱“本工程項目”）

### 1.2 工程項目的目的和性質

1.2.1 北環綫支綫為一條從北環綫主綫新田站\*附近分岔口到皇崗口岸站\*之間、總長約 6.2 公里並連接香港與內地的地下鐵路綫項目。視乎將來的詳細規劃及設計，北環綫支綫將採用地下隧道型式建造和營運，只有部份的車站結構，如出入口及大堂，和附屬設施位於地面。其中，北環綫支綫香港段長約 5.1 公里，將從新田站\*附近分岔口開始至中華人民共和國香港特別行政區行政區域界綫，並在深圳河與北環綫支綫內地段連接。

1.2.2 本工程項目是規劃中的策略性跨境鐵路之一，旨在進一步促進香港和深圳之間的交流，以釋放北環綫支綫沿綫土地的發展潛力。

1.2.3 北環綫支綫香港段將會在洲頭和落馬洲河套設置兩個中途站，以支持北環綫支綫沿途的北部都會區發展。

### 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 本工程項目位於新界北部。北環綫支綫總長度約 6.2 公里，連接北環綫主綫新田站\*附近分岔口到皇崗口岸站\*，並在洲頭和落馬洲河套設置兩個中途站。擬建走綫及車站位置示意於圖 1。

1.4.2 洲頭站\*擬設於新田科技城將來的道路下方，落馬洲河套站\*則擬設於新田科技城的港深創新及科技園（港深創科園）內。視乎將來的詳細規劃及設計，北環綫支綫擬設為地下鐵路，只有部份的車站結構，如出入口及大堂，和附屬設施位於地面。所有擬建的位置、走綫和項目界綫均需作進一步研究確定。預期走綫將途經政府土地、私人地段、住宅及商業發展、濕地以及農地等。

1.4.3 本工程項目的走綫是從新田站\*附近分岔口開始，和北環綫主綫隧道並排前進一段，北環綫支綫於嘉龍路附近轉向北及穿過新田公路後、往洲頭方向繼續前行。離開洲頭站\*後，走綫將向東北轉彎並穿過新深路、落馬洲管制站的地面接駁通道和落馬洲支綫，其後直行約 700 米，在通過落馬洲山坡後向西北轉彎進入落馬洲河套區。餘下的香港段走綫在離開落馬洲河套後穿過深圳河後進入內地皇崗。

1.4.4 本工程項目包括以下主要建築工程：

- 由新田站\*附近分岔口至落馬洲河套站\*的鐵路走綫，以及落馬洲河套站\*至香港特別行政區邊界的餘下香港段走綫；
- 兩個新車站包括洲頭站\*和落馬洲河套站\*；及
- 附屬設施如通風設施、緊急出入點及其他車站相關設施。

## 1.5 指定工程項目數目和種類

1.5.1 本工程包含下列的環境影響評估條例附表 2 第 I 部所列明的指定工程項目。根據環境影響評估條例，本工程項目的建造和營辦需要環境許可證。

- A.2 「鐵路及其相聯車站」、
- A.4 「鐵路側綫、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」及
- Q.1 「項目涉及土木工事，而該等項目部分位於現有的自然保育區」。

1.5.2 視乎將來研究，本工程項目亦可能需要在施工階段設置一個躉船轉運站及進行相關的疏浚工程以清理廢料和運送物料。與此同時，隧道主要採用隧道鑽挖機建造，部份路段則有可能按需要採用鑽爆方法。視乎將來研究，本工程項目或需通宵存放爆炸品。因此，本工程項目亦可能包含下列的環境影響評估條例附表 2 第 I 部及第 II 部所列明指定工程項目。

- 第 I 部 C.12 「符合以下描述的挖泥作業
  - (a) 挖泥量超過 500 000 立方米；
  - (b) 距離一個現有的或計劃中的指明地區(整個或有部分處於前濱及海床或其上者)的最近界線少於 500 米；或
  - (c) 距離一個現有的或計劃中的指明地區(並非整個或有部分處於前濱及海床或其上者)的最近界線少於 200 米。」；
- 第 I 部 K.10 「儲存《危險品條例》(第 295 章)第 2 條所界定的爆炸品的倉庫。」、
- 第 II 部 11 「解除運作儲存《危險品條例》(第 295 章)第 2 條所界定的爆炸品的倉庫」。

## 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 1760

## 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 有關建造工程將由各個工程合約所委任的合資格工程承建商執行。

### 2.2 工程項目時間表

2.2.1 本工程項目暫定於 2027 年至 2034 年施工。暫定的執行時間表將按實際情況調整。

### 2.3 與其他工程項目的關連

2.3.1 與本工程項目同期施工及營運的工程所產生的主要累積影響將涵蓋於本工程項目的環境影響評估（以下簡稱為“環評”）。於工程項目的鄰近地區已落實並可能與本環評有關連的主要工程項目，包括但不限於以下項目：

- 落馬洲河套區港深創新及科技園項目；
- 新田科技城；和
- 北環綫主綫。

### 3 對環境可能造成的影响

#### 3.1 工程項目的環境影響

- 3.1.1 本工程項目包括隧道段和兩個車站，分別是洲頭站和落馬洲河套站。所有擬建的位置、走線和項目界綫均需作進一步研究。建造工程包括工地平整、地基及墩柱工程、建築工程、挖掘工程，以明挖回填方式建造車站和特殊路軌範圍，隧道主要採用隧道鑽挖機建造，部份路段則有可能按需要採用鑽爆方法。預計在施工和營運期間，項目周圍的敏感受體可能會受到影響。
- 3.1.2 本工程項目需要使用臨時或場外的工地和施工範圍，提供工地辦公室、工場、建築材料臨時存放處、公用設施或臨時通道以支援項目的建設。視乎將來研究，本工程項目亦可能需要在施工階段設置一個躉船轉運站，用於清理廢料和運送物料。
- 3.1.3 項目施工和營運期間所造成的潛在影響，將於第 3.2 至 3.11 段中討論。環境影響評估將考慮所有現行的法定要求，評估可能造成的環境影響。

#### 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、建築工程和基礎設施工程以及隧道工程。工地作業如爆破（如有需要）、土木工程、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、建築工程、車輛行駛、未鋪設道路及物料儲存區的風侵蝕，將可能產生空氣污染物。另外，使用工地車輛、柴油驅動機器與設備以及船舶（如有需要）亦有可能產生空氣污染物。
- 3.2.2 如需進行疏浚工程，潛在的氣味影響將在環評過程中進行詳細評估。環評亦會評估潛在的累積空氣質素影響，以確保符合相關標準。根據評估結果，將建議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 本工程項目所行駛的列車均為電力驅動，故列車的營運並不會直接排放廢氣，預期不會對空氣質素造成影響。

#### 3.3 噪音

##### 施工階段

- 3.3.1 本工程項目在施工時主要的噪音，將來自於各類建築活動所使用的機動設備。造成空氣傳導噪音影響的主要建築工程包括：工地清理、工地平整、結構建造工程、隧道建造工程、隧道入口建造工程、結構拆卸工程（如有需要）、地下工程的廢料清除和堆放、回填和復修工程等。預計地基工程將會進行打樁，隧道部分則採用鑽挖機，而地下車站及附屬設施部分會採用明挖回填方式建造。位於工地附近的噪音敏感受體會受到施工活動的影響。將根據環評結果，探索合適及較寧靜的施工方法、設備和噪音緩解措施並加以採用，以盡量減少潛在的噪音影響。
- 3.3.2 預計在施工時由鑽挖機所造成的地層傳導噪音影響相當輕微。

##### 營運階段

- 3.3.3 本工程項目為地下鐵路，營運階段只有車站和附屬設施位於地面。列車行駛所產生的空氣傳導噪音將被隧道阻隔，故預期不會構成空氣傳導噪音影響。
- 3.3.4 本工程項目走線的隧道段預計有潛在地層傳導噪音。環評研究將會對營運階段的地層傳導噪音作詳細評估。

3.3.5 此外，環評研究亦會對由車站及附屬設施的固定噪音源，如機電設備等，所產生的噪音進行評估。

### 3.4 水質

#### 施工階段

3.4.1 本工程項目潛在的水質污染源包括靠近及在水質敏感受體的施工活動，以及可能設置的躉船轉運站和相關疏浚工程（視乎將來需要而定）。施工時的工地徑流和排水、碎屑、垃圾和洩漏液體以及施工團隊所產生的污水亦是潛在的水質污染源。

#### 營運階段

3.4.2 預期營運階段的水污染主要來源為車站職員及乘客所產生的生活污水、車站商戶所產生的工商業污水以及車站範圍的地面徑流。透過將污染源妥善接駁至公共污水和排水系統，預期不會造成不良的水質影響。

### 3.5 廢物管理

#### 施工階段

3.5.1 本工程項目在施工階段會產生的廢物包括拆建物料、施工團隊所產生的一般垃圾與機械及設備維修時所產生的化學廢物等。拆建物料將來自結構、隧道、車站和附屬設施（如通風大樓和緊急出入點）的建造工程。本工程項目進行工地平整時可能會於河流和魚塘挖掘出沉積物。本工程項目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、收集及處置所造成的潛在環境影響。

#### 營運階段

3.5.2 預期營運階段時產生的廢物主要為一般垃圾，以及車站營運時所產生的少量化學廢物。

### 3.6 土地污染

#### 施工階段

3.6.1 本工程項目的周邊有數個潛在受土地污染的位置，初步辨識有機會受到土地污染的位置包括露天貨倉、油站、車輛保養/維修工場及貨櫃場等用途的地點。

3.6.2 在進行環評時，將會進行實地視察以評估潛在土地 / 地下水受污染的位置。根據環評時得到的工地勘測及評估結果，如發現有土地 / 地下水受到污染，將設計恰當的除污方案及提交給環境保護署審批。

#### 營運階段

3.6.3 預期鐵路和車站的營運將不會造成土地污染，故周邊環境亦不受影響。

### 3.7 生態

#### 施工階段

3.7.1 本工程項目的主要生態影響主要包括對濕地生境造成潛在永久和暫時性的損失，當中包括對棲息地直接和間接的影響。

3.7.2 施工階段的生態影響，將在有更多設計資料時，於環評過程中作出詳細評估。根據本工程項目的初步設計概況，主要潛在受影響的生態區域及其影響所述如下。

### 落馬洲河套發展的生態區

- 3.7.3 本工程項目將在落馬洲河套發展的生態區地下穿過，該區域為哺乳動物、濕地鳥類、爬行動物和蜻蜓提供棲息地。預計地下施工活動，如採用鑽挖機建造隧道，將可能對生態區造成間接影響。

### 新田東主排水道的緩解濕地

- 3.7.4 新田東主排水道是一條沿三寶樹和新田魚塘區東邊的排水道。該項目包含多種濕地補償設計，包括混凝土草格、堤岸植被和人工濕地等，作為該項目的緩解措施並為水鳥提供棲息地。本工程項目將在新田東主排水道地下穿過，將可能對相關生境造成間接影響。

### 石湖圍水耕農地

- 3.7.5 石湖圍水耕農地為濕地雀鳥，如翠鳥、小型鶲鳥和常見的濱鳥提供棲息地。此地區的農地，水耕農地，河道和池塘亦可能會有彩鶲。擬建走線將在石湖圍水耕農地地下穿過，地下施工活動可能對相關生境造成間接影響。

### 落馬洲河套日間棲息地

- 3.7.6 落馬洲河套日間棲息地位於擬議路線以西約三百米，主要為鷺鷥的棲息地。然而，根據新田/落馬洲發展樞紐的環評報告顯示，該日間棲息地自 2022 年 4 月以來未有觀察到鷺鷥的紀錄，因此預計本工程項目不會對該日間棲息地造成影響。

### 營運階段

- 3.7.7 本工程項目主要為地下隧道，只有車站和附屬設施位於地面。預計在營運階段，本工程項目對棲息地的潛在影響將比在施工階段的影響輕微，並將在環評過程中進行詳細評估。

## 3.8 漁業

### 施工階段

- 3.8.1 本工程項目在施工階段有機會涉及魚塘，因而影響漁業資源。工程引致的水體污染，亦可能對漁業造成潛在的間接影響。通過適當的工地作業模式，可避免相關影響。

### 營運階段

- 3.8.2 預計本工程項目營運期間不會對漁業造成影響。

## 3.9 文化遺產

### 施工階段

- 3.9.1 在擬議走線範圍及附近一百米內，雖然沒有具考古研究價值的地點，但有兩個位於永平村/東鎮圍和落馬洲的具高度潛在考古價值地區。本工程項目預計不會對上述地區造成直接影響，而間接影響將在考古影響評估中進行評估。

- 3.9.2 在擬議走線和工地範圍附近有兩座法定古蹟和十二座已評級歷史建築。除落馬洲警署（二級歷史建築）位於擬議隧道上方外，其他法定古蹟及已評級歷史建築均距離擬議路線超過一百米。文物建築影響評估將評估本工程項目對法定古蹟及歷史建築的潛在影響。

### 營運階段

- 3.9.3 由於擬議路線及附近一百米範圍內擁有具潛在考古價值地區和已評級歷史建築物，考古影響評估及文物建築影響評估將評估本工程項目對這些文化資源的潛在影響。

## 3.10 景觀和視覺

### 施工階段

- 3.10.1 在本工程項目的施工階段，將會移除附近的樹木和植被，以及於建築工地使用工程設備、豎立地盤圍板和其他臨時結構、建造車站和其他結構、進行明挖回填工序及安裝工地照明系統等，均可能造成景觀和視覺影響並將在環評過程中進行詳細評估。

### 營運階段

- 3.10.2 當本工程項目竣工時，將可能永久失去部分現存樹木，以及有可能對現存公眾休憩用地造成一定程度的影響並將在環評過程中進行詳細評估。

- 3.10.3 本工程項目擬建的地面建築物，包括車站和附屬設施如通風大樓及緊急出入口等，於營運期間有機會對周邊的視覺敏感感受體帶來潛在視覺影響。這些影響將透過合適的建築物外觀設計來解決。潛在的視覺影響將在環評過程中進行詳細評估。

## 3.11 生命危害

### 施工階段

- 3.11.1 本工程項目主要採用隧道鑽挖機建造隧道，並可能根據地質條件和未來設計採用鑽爆方法。如項目需進行鑽爆活動和通宵儲存爆炸品，將在環評階段進行定量風險評估，以確保符合政府的風險指引。

### 營運階段

- 3.11.2 本工程項目不在具有潛在危險裝置的諮詢區內，因此預計不會造成不良影響。

## 4 周圍環境的主要元素

### 4.1 概述

4.1.1 本工程項目位於新界北區。由新田站附近分岔口至深圳河的香港特別行政區邊界，毗鄰落馬洲河套。項目設有兩個中途站，分別位於洲頭和落馬洲河套。擬議走線將穿過濕地、農地、政府土地、私人地段等。根據目前的設計，現有環境概述已於圖 1 示意。

### 4.2 敏感受體

4.2.1 有可能被本工程項目影響的主要潛在敏感受體、周邊敏感環境部份已詳列於表 4.1。此表將會於進行環評時再作詳細審視。

**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	小磡村、石湖圍新村、青龍村、新龍村、蕃田村、永平村、安龍村、仁壽圍、東鎮圍、洲頭村、潘屋村、麒麟村、鹿尾村、下灣漁民新村和落馬洲的村屋
已規劃的住宅及政府、機構或社區發展	新田科技城住宅用地、新田科技城的政府、機構或社區用地和落馬洲河套的政府、機構或社區用地（包括港深創新及科技園）、新田科技城混合用途發展
教育機構	惇裕學校、新田科技城規劃中的學校和港深創新及科技園的潛在教育機構
其他	現有及規劃中的診所、工業大廈、辦公室、商店和購物中心、體育中心、社區中心、公共宗教崇拜場所、遊樂場和公園等
水體	新田西排水幹渠、新田東主排水道、石湖圍渠道化溪流、深圳河、新田和落馬洲的池塘及落馬洲河套的生態區（即舊深圳河河曲）
具保育價值地點	落馬洲河套發展的生態區、新田東主排水道的緩解濕地、三寶樹濕地保育公園、石湖圍水耕農地和落馬洲河套日間棲息地
文化遺產資源	具考古研究價值的地點: 位於永平村/東鎮圍和落馬洲的具高度潛在考古價值地區  法定古蹟: 麟峯文公祠和大夫第  一級歷史建築: 文氏宗祠  二級歷史建築: 明遠堂、莘野文公祠、落馬洲警署、美德家塾（附屬設施）和美德家塾（主樓）  三級歷史建築: 東山古廟、新龍村 22 號、新龍村 21 號及仁壽圍圍門、圍牆及神廳

## 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 如有需要，本工程項目將於施工和營運階段採取可行及有效的緩解措施，以確保符合相關環境標準。下文列出主要的可行措施，有關措施會作進一步研究。

### 5.2 空氣質素

#### 施工階段

5.2.1 為緩解潛在影響，施工時應採取空氣質素控制措施如定時灑水及良好的工地作業模式。在採取適當措施後，預計不會對空氣質素造成不可克服的影響。預計工程項目不會對空氣敏感受體造成不良的空氣質素影響。

5.2.2 將遵照《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》訂定的要求，實施適當的緩解措施，以控制空氣質素。將會實施的主要空氣質素控制措施包括：

- 於施工中的地區、外露的地表及已鋪設的運動通路路面灑水以減少塵埃；
- 在工地的出入口提供及使用車身及車輪清洗設施；
- 為堆存的碎石或易生塵埃物料提供屏障及覆蓋物以減少塵埃散發；如物料因需經常使用，致使此措施的設置不可行/不合適時，將會對該存料堆灑水；
- 於鬆散物料裝卸過程中可能產生塵埃的物料裝卸區安裝風擋或類似的塵埃緩減措施，尤其是在天氣乾燥時；
- 進行建築物拆卸工程時，提供不滲透的隔塵板或隔塵布圍蔽及以水噴灑；
- 船舶的航線應盡可能遠離任何空氣敏感受體；
- 盡可能避免使用豁免的非道路移動機械；
- 盡可能使用電動非道路移動機械，並為現場機械供應電力；
- 如有需要採取鑽爆方式的隧道工程時，在隧道出入口安裝爆破門及空氣處理系統；及
- 如果施工場地毗鄰道路、街道、服務通道或其他公眾可進入的區域，則應該在場地的可行範圍內，除了施工場地入口或出口，設立2.4米高的圍板；並在可行的情況下，將工程車輛的行駛路線及施工設備的位置與空氣敏感受體相隔至可容許距離的上限。

5.2.3 如根據未來詳細規劃和設計而需進行疏浚工程，應根據環境影響結果採取可行的緩解措施，以減少潛在的氣味影響：

- 將疏浚沉積物裝載到躉船上時應避免沉積物泥漿濺出和溢出到周邊水域；
- 任何疏浚沉積物應盡可能存放在封閉的缸/船艙中或適當覆蓋，以最大限度地減少臨時存放期間的暴露面積，並應盡可能遠離已識別的空氣敏感受體；

- 根據挖掘速度和工程計劃，將疏浚沉積物儘快運離工地現場作處理，以減少疏浚沉積物在躉船上的臨時存放時間；及
- 在運輸過程中，適當覆蓋躉船上的疏浚沉積物。

#### 營運階段

5.2.4 視乎將來環評結果，本工程項目所行走的電動列車及營運中的車站均不會直接排放廢氣，預期在營運階段不需要緩解措施。

### 5.3 噪音

#### 施工階段

5.3.1 為減少施工時的噪音，本工程項目將實施良好的工地作業模式，例如使用低噪音的施工方法/機械及設置隔音屏障或隔音罩。視乎環評結果，根據環境影響評估條例指南第 9/2023 號「Preparation of Construction Noise Impact Assessment Under the Environmental Impact Assessment Ordinance」採取合適的緩解措施。除非獲環境保護署簽發有效的建築噪音許可證，所有建築工程將於非限制時間(即星期一至六上午 7 時至下午 7 時)進行。如工地鄰近學校，建築工程將盡可能安排於非學校考試時間進行。為減少施工時產生的噪音影響，建議於施工期間安排以下建築噪音緩解措施：

- 只容許保養良好的設備在工地使用及定期維修這些裝備；
- 於建築設備裝配減音器或滅聲器並妥善維修以確保它們保持良好狀態；
- 盡可能將機動設備遠離噪音敏感感受體；
- 間歇性使用的機器及設備（如工程車輛）應於非工作期間關掉引擎或把引擎減慢至最低轉速；
- 如已知個別設備會向特定方向產生強烈噪音，會盡可能將該設備遠離噪音敏感感受體；
- 在可行情況下，有效地安排存放物料堆及其他建築物料的位置，用作阻隔施工時產生的噪音；
- 盡可能於工地使用優質機動設備；及
- 設置隔音屏障或隔音罩可進一步緩解建築噪音影響。

#### 營運階段

5.3.2 為減少營運期間固定噪音源產生的噪音，主要的可行措施包括：

- 提供噪音緩解措施（如設置隔音屏障、半密封式隔音罩及全密封式隔音罩）；
- 設置附空氣調節的全密封式車站月台及大堂；及
- 於進行環評時預計未來固定噪音源的最大聲音功率水平，以符合規定的噪音標準，並以此作為將來本工程項目採購合約的規格。

5.3.3 在北環綫支綫環境影響評估期間，應採集更多資料，如地質條件，進行地層傳導噪音影響評估並制定相關的緩解措施，如低振動路軌、低剛度緊固件等。環境影響評估亦會對本工程項目及附近現有/計劃中的鐵路項目的潛在累積噪音影響進行評估。

5.3.4 由於擬議走綫為地面以下，預計運營期間不會造成空氣傳導噪音。

## 5.4 水質

### 施工階段

5.4.1 採用適當的施工方法和程序，以盡量減少對水質的潛在影響。應採取適當緩解措施，包括環境保護署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」中規定的良好工地作業實踐以及處理工地污水的標準措施，以減少潛在的水質影響。通過選擇適當的施工方法和程序及採用適當的緩解措施，預計不會對水質造成的不良影響。

5.4.2 為緩解施工階段水質影響，建議實施以下良好工地作業模式措施：

- 根據專業人士環保事務諮詢委員會專業守則 2/24 號「Construction Site Drainage」及《水污染管制條例》牌照申請條款，妥善地收集、處理及排放建築工地產生的污水（包括地面徑流），以防止含有高濃度懸浮固體的污水流入附近的水域或排水網絡；
- 建築物料及易生塵埃物料的存料堆應妥善覆蓋及遠離水道；
- 施工團隊產生的污水應收集在流動廁所中，並由持牌的專業承辦商定期運走並妥善處置；及
- 設置適當措施以防止油污或燃料意外洩漏，如把發現有油污或燃料意外洩漏的機器移離工地。

### 營運階段

5.4.3 營運階段由車站及附屬設施所產生的污水應先引流至沉澱池及油污截流管，然後才排放至公共污水系統。妥善保養隔泥井和隔油脂池，以減少對水質素影響並確保符合相關管制條例的排污標準。雨水和地面徑流將被妥善地收集及引流至公共排水系統，並根據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」採用適當的緩解措施。因此，預計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來管理本工程項目所產生的拆建物料，當中包括：訂立廢物管理計劃書，進行實地拆建物料分類及重用，實行運載記錄制度，以及根據《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》妥善處理，貯存及處置化學廢物。一般垃圾將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有蓋容器內。由承辦商顧用的持牌收集商將定期安排處置工地的一般垃圾，並與拆建物料及化學廢物分開處理，以緩解對周邊環境污染。

5.5.2 本工程項目施工階段產生的沉積物須按《土木工程管理手冊》附錄 4.28 中規定的化學物質超標水平進行分類，並按該手冊第 4 章第 4.2.1 節處理。沉積物的初步數據評估、採樣和測試程序、生物測試標準和文件提交要求將遵循該手冊附錄 4.29 規定進行。沉積物的處置，如處理和再用沉積物，和棄置及相關的潛在環境影響，將根據

《海上傾倒物料條例》(第 466 章) 及該條例指引第 1/2024 號進行評估。在堆存及運送挖掘出的沉積物期間，應以防水布加以覆蓋。所有施工機器和設備需經妥善設計及維修以盡量減少泥沙、沉積物或其它污染物的擴散。

#### 營運階段

5.5.3 預期營運階段時，都市垃圾將適當地收集於有蓋的垃圾箱及妥善處置，以防止臭味滋生及垃圾被風吹走。車站將會推行可回收垃圾分類，如紙張及金屬分類等，以減少送往堆填區的廢物數量。由設備維修所產生的化學廢物將根據《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》妥善處理，貯存及處置。

### 5.6 土地污染

5.6.1 環評期間會進行實地視察以找出本工程項目範圍內潛在的土壤或地下水污染地區。於潛在污染地區的工程開展前，會先在有關範圍進行工地勘測和土地污染評估。根據工地勘測的結果，如有需要時，會在整治計劃書詳細說明整治策略及適當的整治方法。在完成相應的潛在污染地區的土地污染評估（包括整治工作）之前，不會在該位置開展工程。

### 5.7 生態

#### 施工階段

5.7.1 環評程序中的生態影響評估將會識別及評估本工程項目對生態可能造成的影響。在提出環境緩解措施前，會優先考慮避免及減少項目的直接影響及對生態的干擾。對於會受到工程項目不利影響且具有重要生態價值的生境，生境補償是緩解永久性和暫時性濕地生境損失的措施之一。生境補償的詳細計劃將於詳細規劃和設計階段進一步與有關政府部門協商。

#### 營運階段

5.7.2 生境補償是緩解鐵路營運期間構成的生境損失的措施之一。

### 5.8 漁業

5.8.1 本工程項目在可行情況下，將盡可能避免或減少涉及魚塘的範圍。採用適當的緩解措施及良好作業模式，以避免因水道污染而對漁業造成不良的影響。環評階段估將研究其他有關漁業之緩解措施並於工程期間實施。

### 5.9 文化遺產

5.9.1 環評研究會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，以評估對文化遺產潛在直接及間接影響。本工程項目將盡可能避免對文化遺產造成影響。如不能避免，本工程項目會在先徵得古物古蹟辦事處同意後，提議及實施對文化遺產直接及間接影響的相關緩解措施。

### 5.10 景觀及視覺

5.10.1 主要的可行景觀和視覺緩解措施如下：

- 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；
- 控制夜間的眩光；
- 美化豎立工地周圍的圍板，以協調工地與周邊環境的景觀；

- 於施工階段被臨時干擾的景觀地區應修復至與原來景觀相近的狀況，或取得相關政府部門的同意；
- 設計時考慮建築物的美學設計，選擇合適的物料，進一步減低地面建築物以及潛在噪音緩解措施如隔音屏障/隔音罩造成的視覺影響；及
- 實施良好的建築設計理念，例如在可行情況下採納緩衝花木/栽種植物作為屏障。

## 5.11 生命危害

5.11.1 如有需要，將在環評階段以定量風險評估評估本工程項目的潛在風險，以確認符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 4 中的風險指引。定量風險評估會為本工程項目訂立相關的風險緩解措施，例如應急計劃，以確保本工程項目符合政府風險指引。

## 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 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。如適用，環評亦會以其嚴重性、分佈狀況和時間長度，考慮及解決可能的環境影響，例如有利與不利、短期與長期、次生與誘發、累積與跨境影響以及進一步影響等。

## 6 使用先前已獲批准的環評報告

6.1.1 本工程項目的環境影響研究將參考下列相關環境影響評估報告：

環境影響評估條例登記冊編號	工程項目	批准日期	與本工程項目的相關環境面向
EIA-014/1999	新界西北新田防洪主渠與鄉村防洪計劃	1999年9月14日	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 生態</li> </ul>
EIA-071/2001	上水至落馬洲支綫	2002年3月11日	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 噪音</li> <li>• 文化遺產</li> </ul>
EIA-212/2013	落馬洲河套地區發展	2013年10月25日	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 噪音</li> <li>• 生態</li> <li>• 文化遺產</li> </ul>
EIA-301/2023	北環綫	2024年02月09日	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 噪音</li> <li>• 生態</li> <li>• 文化遺產</li> </ul>
EIA-302/2023	新田/落馬洲發展樞紐	2024年05月17日	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 噪音</li> <li>• 生態</li> <li>• 文化遺產</li> </ul>
EIA-093/2004	新田交匯處改善工程	2004年05月03日	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 噪音</li> <li>• 生態</li> <li>• 文化遺產</li> </ul>

\*所有在本工程項目簡介新車站名稱僅為工作名稱



