



路政署

港深西部鐵路（洪水橋至前海）
香港段

工程項目簡介

目錄

1	基本資料.....	1
1.1	工程項目名稱	1
1.2	工程項目的目的與性質	1
1.3	工程項目倡議人名稱.....	1
1.4	工程項目的地點與規模.....	1
1.5	採用地下鐵路方案的理據及原因	2
1.6	工程項目所在位置的歷史	2
1.7	工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數目及種類	2
1.8	聯絡人姓名及電話號碼.....	2
2	規劃大綱及計劃的執行.....	3
2.1	工程項目的實施	3
2.2	工程項目的時間表	3
2.3	與其他工程項目的關連.....	3
3	可能對環境造成的影響.....	4
3.1	概述.....	4
3.2	空氣質素	4
3.3	噪音.....	5
3.4	水質.....	5
3.5	廢物管理	6
3.6	生命危害	6
3.7	生態.....	6
3.8	漁業.....	8
3.9	文化遺產	9
3.10	景觀及視覺	9
3.11	土地污染	10
3.12	堆填區氣體風險	10
4	周圍環境的主要元素.....	11
4.1	周圍環境包括現有及已規劃的敏感受體.....	11

4.2	空氣質素	12
4.3	噪音	12
4.4	水質	12
4.5	生命危害	13
4.6	生態	13
4.7	漁業	13
4.8	文化遺產	14
4.9	景觀及視覺	14
5	擬納入設計的環保措施以及任何進一步的環境影響	16
5.1	概要	16
5.2	空氣質素	16
5.3	噪音	17
5.4	水質	18
5.5	廢物管理	19
5.6	生態	19
5.7	漁業	20
5.8	文化遺產	20
5.9	景觀及視覺	21
5.10	土地污染	21
5.11	生命危害	22
5.12	環境影響的嚴重程度、分佈及持續時間以及其他影響	22
6	使用先前已獲批准的環評報告	23

圖

圖 1 項目位置圖

1 基本資料

1.1 工程項目名稱

1.1.1 港深西部鐵路（洪水橋至前海）香港段（下稱「本工程項目」）。

1.2 工程項目的目的與性質

1.2.1 港深西部鐵路（洪水橋至前海）（下稱「港深西部鐵路」）是 2021 年《施政報告》及《北部都會區發展策略》所建議的鐵路項目之一，連接香港洪水橋與深圳前海，以完善香港跨境交通網絡，促進跨境人員的高效流動。2022 年《施政報告》進一步指出，港深西部鐵路將促進香港與大灣區內其他城市的融合發展、互聯互通。

1.2.2 香港特別行政區政府於 2023 年 12 月公布《香港主要運輸基建發展藍圖》（下稱「藍圖」），為香港未來的運輸基建發展提供規劃框架，宏觀勾劃能滿足遠至 2046 年及以後的運輸及物流需求的策略性鐵路及主要幹道網絡，亦促進與內地尤其是粵港澳大灣區內其他城市的跨界融合，並和世界接軌。

1.2.3 港深西部鐵路是一項重要的策略性交通基建項目，將加強北部都會區與內地及香港其他地區的連接，支持北部都會區的發展。項目於厦村及流浮山增設車站，將進一步提升香港鐵路網絡的覆蓋範圍、釋放鐵路沿線的發展潛力。透過加強跨境設施及與其他運輸網絡的連接，將可進一步縮短跨境通勤時間，支持一小時跨境通勤網絡的持續擴展。

1.2.4 擬議港深西部鐵路全長約 18.1 公里，連接香港洪水橋及深圳前海，其中香港段長約 7.3 公里，建議於厦村及流浮山設置中途站，以服務沿線居民。乘客屆時將可於洪水橋站轉乘屯馬線。項目可服務新界北部具發展潛力的新區，並進一步提升跨境流動。

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特別行政區政府路政署北部都會區鐵路辦事處。

1.4 工程項目的地點與規模

1.4.1 本工程項目位於新界西部。港深西部鐵路為一條地下鐵路路線，全線共設五個車站，總長約 18.1 公里，其中香港段約 7.3 公里，深圳段約 10.8 公里。走線由屯馬線洪水橋站出發，途經厦村及流浮山，跨越后海灣，經深圳灣口岸站到達深圳前海站。港深西部鐵路香港段的初步鐵路方案載於圖 1。

1.4.2 視乎勘查研究及設計的結果，本工程項目的範圍可能包括以下內容：

甲、興建一條長約 7.3 公里的地下鐵路線，沿途設洪水橋、厦村及流浮山共三個地下車站，並跨越后海灣至香港邊界，連接港深西部鐵路深圳段；

乙、於厦村設置地面車廠；以及提供鐵路系統所需的全線設施，包括信號系統、營運控制及監察設施、乘客服務設施及車站外收費系統、機電裝置及列車等；

丙、相關土木、岩土、園境、道路及排水工程；附屬建築物如通風樓及變電所；隧道、行人接駁設施、乘客服務設施及車站外收費系統、交通控制及監察系統、機電裝置、重置受擬議基建工程影響的設施、環境緩解措施及相關工程。

1.5 採用地下鐵路方案的理據及原因

- 1.5.1 港深西部鐵路採用全線地下鐵路設計的主要考量包括：配合香港政府的規劃要求及發展建議（包括洪水橋／厦村新發展區，以及流浮山、尖鼻咀及白泥一帶的發展計劃）；深圳政府的現有及已規劃的各項發展／設施；以及擬議的海底鐵路隧道所需深度。

1.6 工程項目所在位置的歷史

- 1.6.1 在 1960 至 1980 年代，本工程項目所在位置主要為農地、鄉郊村落及天然植被。自 1990 年起，在該區周邊觀察到更多的基建設施（例如：道路）及棕地。
- 1.6.2 洪水橋／厦村新發展區附近的鐵路初步走線周邊區域主要為棕地，包括露天貯物場、港口物流設施、停車場、車輛維修設施、回收廠、建築機械及物料存放場等，這些區域的生態價值較低。
- 1.6.3 在走線北段附近，有潮間帶泥灘、紅樹林、水道及池塘等。

1.7 工程項目簡介涵蓋的指定工程項目數目及種類

- 1.7.1 本工程項目被歸類為《環境影響評估條例》（第 499 章）（下稱「《環評條例》」）附表 2 第 I 部內指定工程項目，包括項目 A.2 - 鐵路及其相聯車站、項目 A.7 - 入口之間的長度超過 800 米的行車隧道或鐵路隧道及項目 A.4 - 鐵路側線、車廠、維修工場、調車場或貨物場。視乎進一步研究階段的設計，本工程項目亦可能涉及《環評條例》附表 2 第 I 部項目 I.1(b)，即排水道或河流治理與導流工程，而其位置距離一個現有的或計劃中的 I.1(b)(i) 至 I.1(b)(viii)項所列地點的最近界線少於 300 米。本工程項目的建造及營運均須根據《環評條例》申領環境許可證。

1.8 聯絡人姓名及電話號碼

聯絡資料如下。

姓名、職位	羅知行先生 高級工程師/北部都會區(7)，北部都會區鐵路辦事處
電話號碼	2762 3505
傳真號碼	2187 2971
辦公室地址	九龍何文田忠孝街八十八號何文田政府合署地下高層

2 規劃大綱及計劃的執行

2.1 工程項目的實施

- 2.1.1 項目倡議人將委託第三方為本工程項目進行勘查研究及設計工作。有關建造工程將由合資格的承建商進行。

2.2 工程項目的時間表

- 2.2.1 港深西部鐵路（香港段）的勘查研究將於 2025 年展開，並計劃於 2027 年就香港段的詳細設計及建造工程進行招標，以實現香港與深圳兩地政府於 2035 年同步開通港深西部鐵路的共同目標。

2.3 與其他工程項目的關連

- 2.3.1 本工程項目在建造及營運階段可能會與鄰近地區現有／進行中／已落實／規劃中的主要工程產生關連，這些工程項目已初步識別並列於下方。相關工程項目的累積影響將於本工程項目的環境影響評估（以下簡稱「環評」）中作出檢視及評估。以下清單將於環評研究期間重新審視，以確保最新的工程資訊已全部納入考慮。

一、洪水橋／厦村新發展區

二、流浮山／尖鼻咀／白泥地區發展的勘查研究（統稱流浮山研究），涵蓋洪水橋／厦村新發展區的餘下發展階段

三、屯馬線洪水橋站

四、流浮山天華路公營房屋發展的工地平整及基礎設施工程

五、尖鼻咀／流浮山／白泥海岸保護公園的可行性研究

六、位於本工程項目附近的其他發展項目

3 可能對環境造成的影響

3.1 概述

- 3.1.1 如第 1.4 節所述，港深西部鐵路全線為地下鐵路，包括一個設於厦村的地面車廠，相關設施位置詳見圖 1。
- 3.1.2 在建造階段，本工程項目的施工範圍主要包括以下內容：
- 採用隧道鑽挖機建造沿岸／跨海段的鐵路隧道工程；
 - 採用隧道鑽挖機及／或明挖回填方法建造陸上段的鐵路隧道工程；
 - 臨時導流現有水道（例如厦村水道（屏廈徑段））；
 - 地下車站、地面車廠及地面附屬建築物的工地平整、地基工程、明挖及結構建築工程；
 - 潛在地面車廠上蓋物業發展的地基工程，而相關住宅發展並不屬於本工程項目的範圍；
 - 工程施工期間可能需要設置臨時／場外工地作業區，用作提供工地辦公室、工場、臨時存放建築物料、公用設施或臨時通道，以支援本工程項目的建造；
 - 本工程項目預計不涉及任何海事工程。
- 3.1.3 在營運階段，本工程項目將包括沿港深西部鐵路的專用鐵路走廊內營運一條重型鐵路，以及其相關的車站及車廠設施。
- 3.1.4 以下段落將概述本工程項目在建造和營運階段可能造成的潛在影響。相關詳細影響評估將於環評研究階段進行。

3.2 空氣質素

施工階段

- 3.2.1 在本工程項目施工階段，可能影響空氣敏感受體的潛在主要空氣質素影響源將包括各類施工活動所產生的塵埃、氣味及氣體排放，例如挖掘工程、臨時物料堆存區的物料處理、臨時導流現有水道、工程車輛行駛、使用機動設備、拆卸現有構築物及建築工程等活動。此外，在以隧道鑽挖機進行隧道鑽挖工程期間，隧道內須供應新鮮空氣，而陳舊的空氣或須經隧道口排出。於環評研究階段，將會識別及考慮位於本工程項目範圍 500 米內的其他相關工程項目所產生的累積空氣質素影響。

營運階段

- 3.2.2 港深西部鐵路的列車以電力推動，營運過程中不會產生塵埃或氣體排放。隧道通風及抽風設施的位置將經仔細規劃，以盡量減少對空氣質素的影響。於環評研究階段，將評估鐵路車站、車廠及其他相關設施營運可能產生的空氣質素影響。

3.3 噪音

施工階段

- 3.3.1 在施工階段，各項施工活動所使用的機動設備將對位於工地附近的現有、已落實及已規劃的噪音敏感受體造成潛在噪音影響。主要施工活動包括清理工地及工地平整、隧道建造工程、一般土方工程及廢土棄置、打樁及地基工程、車站／車廠／附屬建築物的建築工程、拆卸現有構築物，以及其他一般建築工程活動。預計隧道鑽挖機不會產生不可克服的地底傳播噪音影響。於環評研究階段，將提交施工噪音影響評估，根據工程項目實施細節及擬議的噪音緩解措施，以證明本工程項目不會造成不良施工噪音影響。

營運階段

- 3.3.2 有別於以柴油引擎推動的傳統公共道路運輸，港深西部鐵路的列車以電力推動，且走線全線為地下形式，預期不會造成空氣傳導影響。此外，於厦村設置的地面車廠及其相關的列車停放側線，可能對鄰近的噪音敏感受體造成潛在的空氣傳播鐵路噪音或固定機器噪音影響。
- 3.3.3 車站、車廠及附屬建築物內的機電設備將會產生固定機器噪音。預計大部分固定機器噪音源將安裝於設備機房內，可有效減少潛在噪音影響。於環評研究階段，將針對固定機器產生的噪音進行評估，以識別所需的緩解措施，確保相關噪音（例如：擬議車廠內露天範圍的維修工作、列車調車活動等）符合相關標準。
- 3.3.4 環評研究亦將考慮空氣傳導噪音及地層傳導噪音的影響，確保本工程項目相關鐵路噪音水平符合適用的噪音標準。

3.4 水質

施工階段

- 3.4.1 本工程項目將於不同時間及時段進行各類施工活動。可能對水質造成影響的施工活動包括工地平整、鑽孔打樁、隧道工程、車站及車廠建築工程、建造通路、臨時導流現有水道（例如厦村水道（屏廈徑段））等。施工階段可能產生的水質影響源頭包括建築工地徑流及排水；施工廢水、建築廢料及垃圾；化學品意外洩漏；因隧道施工導致的潛在地下水滲漏或水位下降；以及施工人員所產生的污水，上述污染源可能影響附近及周邊的水敏感受體。
- 3.4.2 鐵路走線中的沿岸／跨海段將以隧道鑽挖機進行隧道鑽挖工程，本工程項目將不涉及任何海事工程。
- 3.4.3 本工程項目不涉及填平池塘。

營運階段

- 3.4.4 本工程項目營運階段的潛在水質影響，主要源自車站職員、乘客所產生的生活污水及車站商戶所產生的工商業污水、車站範圍的地面徑流，以及車廠內的維修活動所產生的污水，上述污水將排放至公共污水系統。

3.5 廢物管理

施工階段

3.5.1 本工程項目施工期間所產生的廢物將包括惰性的拆建物料，包括軟物料（例如泥土、泥漿等）及硬物料（例如岩石、碎混凝土等），施工人員所產生的一般垃圾，以及一些來自施工機械及設備維修所產生的少量化學廢物。地基工程及隧道挖掘工程期間亦可能產生軟泥，而在臨時導流水道（例如厦村水道（屏廈徑段））工程期間可能會挖掘出沉積物。如未妥善處理及棄置，上述廢物可能會對環境造成潛在影響。此外，其他施工活動亦可能產生非惰性的拆建物料，例如包裝物料、木材、夾板等。

3.5.2 將實施良好的工地作業模式，以盡量減少廢物處理、收集及棄置所可能產生的環境影響。環評研究將探討廢物重用的機會及潛在的替代處置地點，並評估相關廢物管理所涉及的潛在影響。

營運階段

3.5.3 營運階段產生的廢物主要涉及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。透過實施妥善的廢物管理及廢物回收措施，預計營運階段的廢物不會造成不良影響。

3.6 生命危害

施工階段

3.6.1 施工階段的潛在生命危害影響可能源自位於屏廈路的現有中國石化石油氣站。環評研究將進行定量風險評估，以評估有關生命危害影響。本工程項目將不涉及使用任何爆炸品。視乎定量風險評估的結果，將在有需要時提供緩解措施，以確保符合相關的風險標準。

營運階段

3.6.2 營運階段的潛在生命危害影響可能源自位於屏廈路的現有中國石化石油氣站。環評研究將進行定量風險評估，以評估有關生命危害影響。

3.7 生態

3.7.1 港深西部鐵路經地下路段所途經的具重要保育價值地點、生境及具重要保育價值的物種，已於以下各節詳述。

3.7.2 評估範圍（即工程項目用地界線起計 500 米範圍內）內已識別的具重要保育價值地點包括：

- 根據厦村邊緣分區計劃大綱核准圖編號S/YL-HTF/12劃定的「海岸保護區」；
- 根據流浮山及尖鼻咀分區計劃大綱核准圖編號S/YL-LFS/11劃定的「海岸保護區」；
- 根據厦村邊緣分區計劃大綱核准圖編號S/YL-HTF/12劃定的「自然保育區」；
- 洪水橋鷺鳥林；
- 天水圍醫院鷺鳥林及天水圍醫院附近的鷺鳥夜間棲息地。

- 3.7.3 鰲磡石鷺鳥林位於評估範圍附近，距離地下隧道走線約 1 公里。
- 3.7.4 洪水橋／厦村新發展區附近的鐵路初步走線周邊區域主要為棕地，包括露天貯物場、港口物流設施、停車場、車輛維修設施、回收廠、建築機械及物料存放場等，這些區域的生態價值較低。
- 3.7.5 在走線北段附近，有潮間帶泥灘、紅樹林、水道及池塘等。然而，由於本工程項目沿岸／跨海段採用地下隧道及隧道鑽挖機施工方法，預計對生態造成的影響有限，詳細評估將於環評研究階段進行。
- 3.7.6 根據案頭文獻研究，500 米評估範圍內已識別的生境包括林地、風水林、人工種植林、灌木叢／草地、半天然／天然水道、渠道化水道、池塘、紅樹林、泥灘、乾農地、鄉村範圍及已發展範圍。
- 3.7.7 根據環境審查結果，於 500 米評估範圍內已記錄到的具重要保育價物種包括：
- 植物（例如：香港大沙葉等）；
 - 哺乳動物（例如：短吻果蝠、東亞家蝠等）；
 - 鳥類（例如：小白鷺、池鷺等）；
 - 蝴蝶（例如：薑弄蝶、玳灰蝶等）；
 - 淡水物種（例如：異鱸等）
 - 海洋物種（例如：馬蹄蟹等）
- 3.7.8 本工程項目可能造成的潛在生態影響包括：
- 施工階段
- 3.7.9 施工階段的主要生態影響為生境損失。然而，擬議的港深西部鐵路設計已採用地下走線，以避開重要生態區域。根據目前資料，預計下述影響將可能發生，相關詳細影響評估將在環評研究階段進行。
- 3.7.10 本工程項目陸上部分預計的施工活動包括：
- 鐵路陸上段以隧道鑽挖機及／或明挖回填方式進行之隧道工程；
 - 地下車站、地面車廠及地面附屬建築物的工地平整、地基工程、明挖及結構建築工程；
 - 臨時導流現有水道（例如厦村水道（屏廈徑段））；
 - 工程施工期間可能需要設置臨時／場外工地作業區，用作提供工地辦公室、工場、臨時存放建築物料、公用設施或臨時通道，以支援本工程項目的建造；
 - 將來位於地面車廠上蓋的潛在物業發展項目的地基工程。相關物業發展並不屬於本工程項目的範圍。
- 3.7.11 本工程項目陸上部分施工階段的潛在生態影響包括：
- 對生境的潛在直接影響；
 - 間接影響（例如塵埃、噪音、振動及地盤徑流）將可能影響地面上的生境及相

關動物；

- 人工照明、施工噪音、振動、塵埃及其他人為滋擾形式對生境及野生動物造成的間接影響。應特別注意對評估範圍內鷺鳥林、鷺鳥夜間棲息地及自然保育區可能造成的潛在滋擾；
- 對水質、水文及相關水生動物的直接／間接影響。

3.7.12 港深西部鐵路沿岸／跨海段地下隧道將採用隧道鑽挖機施工，隧道位於海床下較深位置。由於採用地下隧道及隧道鑽挖機施工方法，預計不會對沿岸的天然生境（例如泥灘及紅樹林）及其相關動物造成直接的生境損失或直接生態影響。

3.7.13 此外，擬議位於流浮山的海岸保護公園沿岸部分在規劃上可能與港深西部鐵路的海底隧道（於流浮山登岸位置）有界面。雖然由於垂直高度差異，未必會對海岸保護公園造成直接影響，但工程時間、施工期及跨海工程界面應與正在進行海岸保護公園可行性研究的漁農自然護理署作協調。如海岸保護公園於港深西部鐵路跨海隧道施工前已落成並投入使用，任何潛在的界面問題及影響將於環評研究中進行評估。

營運階段

3.7.14 本工程項目營運階段的潛在生態影響預計主要源自車站、車廠及其他設施運作帶來的人類活動、噪音及光害，相關影響將於環評研究階段進行詳細評估。

3.7.15 雖然鐵路走線及車站設於地下，但地面車廠及地面附屬建築物仍可能對鳥類飛行路徑構成潛在阻礙，相關影響將於環評研究階段進行評估。

3.8 漁業

3.8.1 現有的池塘距離港深西部鐵路擬議走線約超過 150 米，分佈於羅屋村、錫降圍、沙江圍及坑口村附近一帶。然而，現時並無資料顯示這些池塘正用作塘魚養殖活動，因此預計本工程項目不會對塘魚養殖活動造成直接影響。

3.8.2 另一方面，鰲磡石沿岸一帶的廣闊泥灘現有蠔田，設有蠔排及蠔棚等設施用作養蠔活動。此外，沿岸地區亦有可能存在捕魚作業。由於港深西部鐵路的沿岸／跨海段將採用隧道鑽挖機方式建造地下隧道，考慮到地下隧道走線及隧道鑽挖機施工方法，預計不會對養蠔活動造成直接影響。

3.8.3 項目將於適當階段與漁業持份者（包括蠔民、塘魚養殖戶（如有）及捕撈漁民（如有））進行諮詢，以收集他們對本工程項目及其潛在影響的意見。對養蠔、塘魚養殖（如有）及捕魚（如有）活動的影響將於環評研究階段評估。

3.8.4 本工程項目可能對養蠔及漁業(如有)活動造成的潛在間接影響包括：

施工階段

甲、對水文的影響（例如：滲漏）；

乙、因工地徑流、塵埃、泥沙及化學廢物（如有）導致鄰近水體水質惡化；

丙、對后海灣養蠔活動造成的影響（地點及範圍將與環境保護署及漁農自然護理署協定）；

丁、對后海灣捕魚及內陸地區塘魚養殖（如有）活動造成的影響（地點及範圍將與環境保護署及漁農自然護理署協定）；

戊、導致地下水位下降的風險及對魚塘堤岸穩定性的影響。

營運階段

甲、因本工程項目產生的污水及徑流導致水質影響，可能引致海洋環境條件退化／惡化；

乙、導致地下水位下降的風險及對魚塘堤岸穩定性的影響。

3.9 文化遺產

施工階段

3.9.1 港深西部鐵路的初步走線並不位於任何文化遺產地點或具特殊科學價值地點範圍內。然而，在初步走線約 100 至 500 米範圍內，已識別出四個具考古研究價值的地點、一個考古潛藏範圍、兩座法定古蹟及九座已評級歷史建築。預計不會對這些文化遺產造成直接影響，然而，施工期間的地基及隧道挖掘工程可能對該等文化遺產地點產生潛在間接影響。環評研究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資源的潛在影響。如有需要，將擬議並實施適當的緩解措施，並事先取得古物古蹟辦事處的同意。

3.9.2 法定古蹟楊侯宮位於厦村水道（屏廈徑段）潛在臨時導流工程的 300 米範圍內。由於相關臨時導流工程與該法定古蹟之間有相當的距離（約 290 米），預期不會對該法定古蹟造成影響。

3.9.3 至於鐵路走線的沿岸／跨海段，隧道工程將採用隧道鑽挖機方式，在海床下較深位置進行，預計不涉及任何海事建造工程。因此，跨海隧道段預計不會產生任何考古影響，故此無需進行海洋考古影響評估。

營運階段

3.9.4 預計本工程項目的營運階段不會對文化遺產造成影響。

3.10 景觀及視覺

施工階段

3.10.1 在本工程項目施工期間，可能會因移除現有樹木及植被而造成景觀影響。有關景觀影響的程度將於環評研究階段進行進一步評估。

營運階段

3.10.2 雖然本工程項目的隧道走線及其鐵路車站均位於地下，但項目相關的地面及上蓋建築物，包括地面隧道口、地面車廠以及附屬建築物，可能會造成潛在的景觀及視覺影響。本工程項目可能導致鄰近的觀景者的視覺質素出現潛在變化，有關變化的程度將於環評研究階段進行進一步評估。

3.11 土地污染

施工階段

- 3.11.1 根據洪水橋／厦村新發展區環評研究及初步的航拍照片檢視，本工程項目鐵路走線經過的一些局部地區現時用作停車場、維修工場及戶外貯物用途，可能存在潛在的土地污染問題。根據現時的規劃及洪水橋／厦村新發展區項目、屯馬線洪水橋站項目及本工程項目各自的最新預計推行時間表，位於洪水橋／厦村新發展區第二期發展範圍內的港深西部鐵路走線的土地除污工程，將會由土木工程拓展署及規劃署在洪水橋／厦村新發展區項目下進行。因此，現階段預計本工程項目毋須自行進行土地除污工程，惟仍須取決於土木工程拓展署、規劃署、香港鐵路有限公司（港鐵公司）及路政署就各自工程的施工時間表作進一步協調，尤其是港鐵公司為興建屯馬線洪水橋站所使用的工地範圍。有關細節將於環評研究階段再與相關部門作進一步聯繫及檢視。
- 3.11.2 至於位於洪水橋／厦村新發展區餘下階段的港深西部鐵路走線範圍，有關土地用途現正由流浮山研究進行檢討／研究，該區的土地除污工程安排將取決於各相關項目的推展時間表，並將於環評研究階段與土木工程拓展署及規劃署作緊密聯繫及進一步檢視。

營運階段

- 3.11.3 預計本工程項目營運階段不會造成任何土地污染影響。

3.12 堆填區氣體風險

- 3.12.1 本工程項目範圍內及鄰近地區並沒有任何堆填區，因此無須進行堆填區氣體風險評估。

4 周圍環境的主要元素

4.1 周圍環境包括現有及已規劃的敏感受體

4.1.1 本工程項目起始於洪水橋／厦村新發展區內規劃的區域廣場，並向北延伸，途經洪水橋／厦村新發展區範圍內規劃的住宅發展、就業及社區設施，通往流浮山地區。走線進一步向北延伸，經過規劃流浮山發展，該區域屬於 2023 年 10 月公布之《北部都會區行動綱領》所提出的洪水橋／厦村新發展區擴展部分，當中包括住宅發展項目、商業及科技園、生態旅遊設施等綜合用途。隨後，鐵路走線繼續向北延伸至沿岸地區，跨越后海灣，連接至深圳灣。

4.1.2 洪水橋／厦村新發展區內初步鐵路走線附近的區域主要為棕地，包括露天貯物場、港口物流設施、停車場、車輛維修工場、回收廠、建築機械及物料存放場等，這些區域的生態價值較低。

4.1.3 現有發展的環境敏感受體包括：

- 一、 鄉村（例如：新生村、舊李屋村、新屋村、錫降圍、錫降村、羅屋村、東頭村、巷尾村、新慶村、坑口村、鳳降村等）；
- 二、 住宅發展項目（例如：天瑞邨、嘉湖山莊、天盛苑、深灣畔等）；
- 三、 教育機構（例如：東華三院李東海小學、明愛樂勤學校、圓玄學院妙法寺內明陳呂重德紀念中學、樂善堂梁銑琚學校、保良局曾星如幼稚園等）；
- 四、 康樂公園（例如：天瑞路公園、天河路遊樂場等）；
- 五、 宗教場所（例如：楊侯宮、關帝廟（厦村市）、基督教香港信義會榮真堂等）；
- 六、 醫療護理機構（例如：博愛醫院楊晉培護理安老院、青松護理安老院、天水圍醫院等）；
- 七、 水道（例如：天水圍明渠、厦村水道（屏廈徑段）等）；
- 八、 池塘；
- 九、 后海灣養蠔活動；
- 十、 具保育價值的區域（例如：海岸保護區、自然保育區、鷺鳥林及鷺鳥夜間棲息地、潮間帶泥灘及紅樹林等）；
- 十一、 具視覺價值的地方（例如：圓頭山山脊線等）；以及
- 十二、 具考古研究價值的地點（包括祥降圍具考古研究價值的地點、東頭村具考古研究價值的地點、沙江廟（北）具考古研究價值的地點、坑口村具考古研究價值的地點）、法定古蹟（包括楊侯宮及鄧氏宗祠）、已評級歷史建築（包括關帝廟（厦村市）（2級）、厦村市門樓（2級）、新圍圍門（2級）、士宏書室（3級）、東頭村1號舊鄉村學校（3級）、源匯黃公祠（3級）、前流浮山警署（3級）、慈航普濟（3級）、沙江圍圍門（3級））。

4.1.4 已規劃發展的環境敏感受體包括：

- 一、根據洪水橋／厦村新發展區及其擴展部分的土地用途規劃，已規劃的敏感受體包括規劃中的私人及公共住宅發展項目、位於厦村地面車廠上蓋潛在的未來住

宅發展項目、學校、體育館、普通科診所及其他社區設施等。

4.1.5 任何潛在的敏感受體，將於環評研究中進一步識別及確認。

4.2 空氣質素

4.2.1 現有的空氣敏感受體包括鄉村（例如：新生村、舊李屋村、新屋村、錫降圍、錫降村、羅屋村、東頭村、巷尾村、新慶村、坑口村、鳳降村等）、住宅發展項目（例如：天瑞邨、嘉湖山莊、天盛苑、深灣畔等）、教育機構（例如：東華三院李東海小學、明愛樂勤學校、圓玄學院妙法寺內明陳呂重德紀念中學、樂善堂梁銑琚學校等）、康樂公園（例如：天瑞路公園、天河路遊樂場等）、宗教場所（例如：楊侯宮、關帝廟（廈村市）、基督教香港信義會榮真堂等）、醫療護理機構（例如：博愛醫院楊晉培護理安老院、天水圍醫院等）。已規劃的空氣敏感受體包括洪水橋／廈村新發展區及其擴展部分內規劃的私人及公共住宅發展項目、位於廈村地面車廠上蓋潛在的未來住宅發展項目、學校、普通科診所、安老院舍等設施。

4.2.2 環評研究將全面審視及識別本工程項目 500 米評估範圍內所有相關的排放源及空氣敏感受體，並評估其對空氣敏感受體的空氣質素影響。

4.3 噪音

4.3.1 本工程項目周邊的噪音環境主要受青山公路、港深西部公路、深灣路、流浮山路、天影路、屏廈路及田廈路的道路交通所影響。

4.3.2 現有的噪音敏感受體包括鄉村（例如：新生村、舊李屋村、新屋村、錫降圍、錫降村、羅屋村、東頭村、巷尾村、新慶村、坑口村、鳳降村等）、教育機構（例如：明愛樂勤學校、保良局曾星如幼稚園等）、宗教場所（例如：楊侯宮、關帝廟（廈村市）、基督教香港信義會榮真堂等）、醫療護理機構（例如：博愛醫院楊晉培護理安老院、天水圍醫院等）。已規劃的噪音敏感受體則包括洪水橋／廈村新發展區及其擴展部分內規劃中的私人及公共住宅發展項目、位於廈村地面車廠上蓋潛在的未來住宅發展項目、學校、普通科診所及安老院舍等設施。環評研究將進一步評估本工程項目對上述噪音敏感受體的噪音影響。

4.4 水質

4.4.1 本工程項目途經位於天水圍明渠集水區的洪水橋／廈村新發展區。雖然區內河流水質歷來欠佳，但近年已透過管制措施有所改善。新界西北的河溪水流及水質各異，所有新界西北水道的河溪最終均匯入兩個主要接收水體，分別為內后海灣及外后海灣。此外，洪水橋／廈村新發展區周圍的所有水體、現有池塘及緊接后海灣的近岸範圍，均被視作敏感受體。

4.4.2 鐵路走線途經洪水橋／廈村新發展區的擴展部分，繼而延伸至沿岸地區，並橫跨后海灣。現有的污染源包括經元朗污水處理廠處理後的污水排放，以及由區域內渠道化明渠（例如天水圍明渠、山貝河、錦田河及深圳河等）所收集的地表徑流。已規劃的潛在污染源則包括洪水橋／廈村新發展區內規劃中的污水處理廠，以及區域供冷系統的排水。

4.4.3 現有的潛在水質敏感受體主要包括鄰近具重要生態或漁業價值的區域，包括自然保育區、具特殊科學價值地點、海岸保護區、廈村水道（屏廈徑段）及天水圍明渠，

以及位於后海灣的養蠔活動（地點及範圍將與環境保護署及漁農自然護理署協定）。此外，附近水體（包括上述已識別的河溪）及現有池塘亦被識別為潛在的水質敏感受體。

4.5 生命危害

- 4.5.1 位於屏廈路的石油氣暨加油站及能源站鄰近本工程項目範圍。此外，規劃中的煤氣調壓及檢管站則位於本工程項目的東面。本工程項目對生命的潛在危害將於後續階段作進一步的檢視及評估。

4.6 生態

鷺鳥林及鷺鳥夜間棲息地

- 4.6.1 根據漁農自然護理署於 2024 年進行的鷺鳥林監測，於擬議鐵路走線 1 公里範圍內共識別了三個活躍的鷺鳥林，分別為鰲磡石鷺鳥林、洪水橋鷺鳥林，天水圍醫院鷺鳥林以及位於天水圍醫院附近的鷺鳥夜間棲息地。

海岸保護區

- 4.6.2 工程項目的部分評估範圍位於厦村邊緣分區計劃大綱核准圖編號 S/YL-HTF/12 及流浮山及尖鼻咀分區計劃大綱核准圖編號 S/YL-LFS/11 內劃定的海岸保護區，該區域位於后海灣沿岸。此規劃用途旨在保存、保護及保留自然海岸線及敏感的沿海自然環境，包括具有吸引力的地質特徵、自然地形或具高度景觀、風景或生態價值的地區，並盡量減少該區域內的發展項目。該區域亦可能包含可作為保護附近發展項目免受海岸侵蝕影響的天然屏障。

- 4.6.3 區內的生態敏感受體包括潮間帶泥灘及紅樹林。

自然保育區

- 4.6.4 工程項目的部分評估範圍位於厦村邊緣分區計劃大綱核准圖編號 S/YL-HTF/12 內劃定的自然保育區。此規劃用途旨在保護及保留現有自然景觀、生態或地形特徵，作為保育、教育及研究用途。該自然保育區覆蓋了港深西部公路以西一大片灌木叢範圍。

記錄有馬蹄蟹的地點

- 4.6.5 根據洪水橋新發展區環境影響評估（EIA-248/2016）的研究結果，於本工程項目的評估範圍內曾錄得圓尾蟹（*Carcinoscorpius rotundicauda*）的蹤跡。

天水圍明渠

- 4.6.6 天水圍明渠的一部分位於本工程項目的評估範圍內，考慮到該明渠有機會被雀鳥使用，已識別為生態敏感受體。

4.7 漁業

- 4.7.1 香港后海灣沿岸潮間帶泥灘蠔的養殖活動已有超過 300 年歷史，至今是香港唯一仍進行蠔業養殖的地區。后海灣的水深較淺，並作為庇護水體免受海浪作用影響。后海灣亦接收來自深圳河、錦田河、雙魚河及天水圍渠等各主要河道的河水排放。后海灣營養豐富的微鹹水提供了理想的養蠔環境，因此，后海灣的獨特條件特別有利

於蠔業養殖。截至 2025 年 4 月，后海灣範圍內有超過 10,000 個蠔排，覆蓋面積超過 25 平方公里。部分蠔農仍在流浮山附近的泥灘上採用傳統的底層養殖方法。后海灣產蠔區（具體位置及範圍需經環境保護署及漁農自然護理署同意）已被識別為潛在的漁業敏感受體。

4.7.2 根據漁農自然護理署的 2021 年捕魚作業及生產調查，后海灣水質管制區範圍大部分時間約有 50 至 100 艘船隻，大多數為舢舨，於后海灣沿岸水域進行捕撈作業。而在靠近后海灣水質管制區西面近龍鼓水道的位置，船隻數量較多，約為 100 至 200 艘。上述水域的年捕撈產量大多低於每公頃 50 公斤。

4.7.3 魚苗收集集中於香港的東部水域，並未在后海灣水質管制區範圍內錄得。此外，后海灣水質管制區內並不存在任何重要的魚類產卵場或育養場。評估範圍內及其鄰近水域亦沒有海上魚類養殖區。

4.8 文化遺產

4.8.1 評估範圍內共有 4 處具考古研究價值的地點，包括祥降圍具考古研究價值的地點、東頭村具考古研究價值的地點、沙江廟（北）具考古研究價值的地點及坑口村具考古研究價值的地點，另外亦包括由 2013 年洪水橋新發展區環境影響評估報告所提及的流浮山考古潛藏範圍。

4.8.2 此外，評估範圍內亦有法定古蹟（楊侯宮及鄧氏宗祠）及已評級歷史建築，包括：關帝廟（廈村市）（二級）、廈村市門樓（二級）、新圍圍門（二級）、士宏書室（三級）、東頭村 1 號舊鄉村學校（三級）、源匯黃公祠（三級）、前流浮山警署（三級）、慈航普濟（三級）及沙江圍圍門（三級）。

4.9 景觀及視覺

4.9.1 於本工程項目施工範圍界線 100 米內，已識別出以下具有獨特景觀特色／資源的地點：

- 位於核准厦村邊緣分區計劃大綱圖編號S/YL-HTF/12內的海岸保護區（鄰近地下鐵路走線）；
- 天水圍明渠（距離地面車廠選址約70米）。

4.9.2 由於項目為地下鐵路，而項目的地面結構物亦與現有的海岸保護區及天水圍明渠相距甚遠，因此不會對上述具獨特景觀特色或資源的地點構成直接影響。

4.9.3 於評估範圍內並無已註冊的古樹名木及石牆樹的紀錄。根據文獻回顧，評估範圍內（包括地面車廠用地）已有記錄一些具特別價值樹木（樹幹直徑達或超過 1 米，於離地 1.3 米高度量度），而這些樹木可能會受到工程的直接影響。

4.9.4 在視覺方面，評估範圍內公眾可享有的主要視覺資源包括后海灣的開闊海域及深圳灣公路大橋，以及圓頭山、淋坑山及雞伯嶺的山脊線、沿岸地區、天水圍明渠，以及核准洪水橋／厦村分區計劃大綱圖編號 S/HSK/2 和核准天水圍分區計劃大綱圖編號 S/TSW/18 所示的觀景廊。對主要視覺資源的影響將於環境影響評估研究階段內進行評估。

4.9.5 已初步識別本工程項目的主要公眾觀景點。根據圖 1 所示地面車廠的位置，主要的

公眾觀景點可能包括現有沿天水圍明渠的河畔長廊、區域公園及運動場、規劃區 51 及 57B 內的擬建休憩用地，以及核准的洪水橋／厦村分區計劃大綱圖編號 S/HSK/2 所載的觀景廊。所有相關的公眾觀景點／觀景者將隨著本工程項目進一步開展而作出識別，並於環境影響評估研究內作更詳細的視覺影響評估。

4.9.6 本工程項目的景觀及視覺影響將於環境影響評估研究階段進行詳細評估。

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 概要

- 5.1.1 環境影響評估研究將評估本工程項目的環境影響（包括工程項目本身及累積影響），並擬議合適的緩解措施，以確保本工程項目符合環境標準且具成本效益。如有任何剩餘影響，將限制於可接受的範圍內。於施工及營運階段，將就本工程項目可能引致的潛在環境影響進行環境監察及審核。視乎環評研究的結果，下述合適的緩解措施將納入工程項目的設計及建造之中。

5.2 空氣質素

施工階段

- 5.2.1 將根據《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》規定，實施適當的緩解措施及工地作業方式，以減少空氣污染物的排放。視乎環評研究結果，考慮採取以下主要緩解措施，以降低對附近空氣敏感受體的空氣質素影響：

- 在施工中的工地範圍、暴露的土地及已鋪設的運輸道路灑水；
- 如可行，持續灑水以保持爆破出的岩石或石料堆表面濕潤；
- 工地內易揚塵的物料應加以覆蓋或妥善存放；
- 運載易揚塵物料離開工地的車輛或船隻，應裝設適當的側板、尾板及覆蓋物；
- 在各工地出口位置設置車輪及車身清洗設施；
- 存放石料或易揚塵物料的堆放區域應以側面圍封及頂部覆蓋。若因頻繁使用未能圍封，應對細顆粒石料灑水；
- 在可行情況下，盡量將施工車輛路線、施工機械及易生塵埃的作業位置遠離空氣敏感受體；
- 挖掘出的水道／明渠底物料在裝載到貨車上作棄置運送期間，應以防水帆布妥善覆蓋，以盡量減少潛在氣味的釋放。具氣味的挖掘物料應盡可能遠離敏感受體放置。在施工階段挖掘出具氣味的水道／明渠底物料，應在24小時內盡快移離工地範圍，以避免造成任何氣味滋擾；
- 在鄰近空氣敏感受體的位置，工地邊界設置較高的圍板。

- 5.2.2 為減少非道路移動機械的廢氣排放，施工期間將考慮（但不限於）以下緩解措施，以盡量降低對附近空氣敏感受體的空氣質素影響：

- 盡可能以主電力供應取代柴油發電機及柴油設備；
- 考慮限制使用已豁免的非道路移動機械；
- 盡可能使用電動化的非道路移動機械。

營運階段

- 5.2.3 列車站、車廠及相關設施的營運可能會產生潛在的空氣污染物排放。緩解措施的需要將取決於環評研究的結果。

5.3 噪音

施工階段

5.3.1 透過採用良好的工地作業模式及管理方式、使用較寧靜的施工設備及設置隔音屏障或隔音罩，可有效降低施工噪音的影響。除非獲環境保護署簽發有效的建築噪音許可證，所有建築工程應於非限制時間內進行（即星期一至六上午 7 時至下午 7 時）。若工地鄰近學校，施工活動應盡可能避開學校考試期間進行。承建商亦應參考環境影響評估條例下指引文件 GN 9/2023 所載的緩解措施建議。視乎環評研究結果，建議考慮採取以下噪音緩解措施，以盡量降低施工期間產生的噪音影響：

- 盡可能使用優質機動設備；
- 優先考慮及使用較寧靜的施工方法及設備，例如使用隧道鑽挖機或以預製組件取代現場澆灌混凝土；
- 在可行情況下，設置臨時或可移動的隔音屏障及隔音罩；
- 間歇性使用的機械設備（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；
- 已知會向特定方向強烈發出噪音的設備，在可行情況下，其擺放位置應使噪音遠離附近的噪音敏感受體。

良好的工地作業模式及噪音管理技巧可顯著降低施工活動對附近噪音敏感受體的影響，各施工階段應實施下列措施：

- 工地上應僅使用保養良好的設備，並於施工期間定期進行維修保養；
- 施工設備上的減聲器或消聲器應妥善安裝及維護；
- 在可行情況下，有效利用物料堆放區及其他工地設施以屏蔽施工活動產生的噪音；
- 機動設備應盡量遠離噪音敏感受體。

營運階段

5.3.2 於本工程項目的營運階段，或需於特定位置設置垂直隔音屏障、半密封式隔音罩及／或全封閉式隔音罩，以減低對附近敏感受體的噪音影響。具體的噪音緩解措施將於環評研究中作進一步的檢視。

5.3.3 所有設備的設計將符合環境影響評估程序的技術備忘錄內有關噪音的標準，具體將於環評研究階段作更詳細檢討。

5.3.4 固定機器須充分考慮《工業及商業處所噪音技術備忘錄》所規定的噪音特性，包括音調、脈動性及斷續性。相關設備於測試及試運階段應進行現場噪音測量，以確認符合規定標準。

5.3.5 就營運期間的地層傳播鐵路噪音而言，視乎環評研究的結果，考慮於適當位置採用低振動軌道設計以盡量降低地層傳播噪音的影響。

5.3.6 由於本工程項目全線為地下鐵路，因此預期不會產生不良的經空氣傳播鐵路噪音影

響。

5.4 水質

施工階段

5.4.1 為減少施工階段對水質的不良影響，建議採取以下良好的工地作業措施：

- 工地排水（包括地表徑流）應根據《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則第2/24號》及《水污染管制條例》的相關規定和指引妥善收集、處理及排放；
- 實施良好的工地管理及雨水最佳管理措施，以妥善控制所有工地徑流；
- 工地應設置妥善及定期維護的排水系統，並配備有效的淤泥清除設施，以防止懸浮固體流入周邊水體或排水管道；
- 應制定適當的監測及緩解措施以控制地下水影響（例如隧道施工期間進行超前探測及預灌漿施工，並於隧道完成後安裝防水內襯），以盡量減少因隧道施工導致的地下水滲漏或水位下降；
- 施工期間應為工地工人提供臨時衛生設施；
- 應實施適當措施預防油料或燃料洩漏，例如將發現有油料洩漏的施工機械及設備立即從工地移走；
- 承建商須根據《水污染管制條例》申請排污牌照，任何排放均須符合牌照要求的條款及條件；
- 盡量減少暴露的泥土區域，以降低因泥沙流失、徑流污染及侵蝕帶來的風險；
- 若可行，施工工程應盡量減少安排於雨季（4月至9月）進行地表挖掘；
- 若不可避免須移除／導流水道和池塘等水體，應參考環境運輸及工務局工程技術通告第5/2005號《保護天然河溪免受建築工程影響》及《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則第2/24號》，進行充分的影響評估，並採取良好的工地施工方法及適當的緩解措施；
- 土方工程的最終地表應妥善壓實，地表形成後應立即進行後續表面保護工程（如噴草），以防止暴雨引致的侵蝕；以及
- 水測試（檢查結構及管道滲漏）的用水應盡量回收重用於其他用途。

營運階段

5.4.2 於本工程項目營運期間產生的所有污水及廢水應透過妥善的接駁設施排入公共污水系統，以作處理及排放。在適用情況下，亦應遵循《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則第1/23號》中所述的污水處理及排放措施。

5.4.3 為減少本工程項目導致的雨水污染，建議考慮以下緩解措施：

- 排水系統設計應避免引致水浸；
- 在排水系統入口設置標準格柵及垃圾隔篩設施，其孔距能有效阻擋落葉及垃圾等較大物質；

- 在詳細設計階段應考慮在道路排水溝渠內設置標準設計的路邊集水井、隔沙井及截油器等設施，以去除徑流中的污染顆粒；
- 實施良好的管理措施，例如定期清潔及掃除地面；
- 定期檢查及清潔沙井、集水井、排水溝渠等設施；以及
- 在預測有暴雨前，應額外加強沙井、排水溝渠及集水井的檢查及清理工作。

5.5 廢物管理

施工階段

- 5.5.1 為妥善處理本工程項目產生的拆建物料，應實施以下標準廢物管理措施及良好的工地作業模式。措施包括制定廢物管理計劃，在工地內進行廢物分類及循環再用，推行運載記錄制度，以及根據《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》及《包裝、標籤及儲存化學廢物的工作守則》妥善處理、存放及棄置化學廢物。承建商須聘用廢物收集商，將存放於設有蓋容器或垃圾桶內的一般垃圾從工地運走，並與拆建物料及化學廢物分開處理。為盡量減低對環境的影響，承建商應聘用持牌廢物收集／運載商定期將一般垃圾從工地運走，並與拆建物料及化學廢物分開處理。此外，施工階段亦應鼓勵將可回收物料從一般垃圾中分隔，以供回收再用。
- 5.5.2 挖掘所得的泥土應盡可能考慮在工地內或其他同期進行的工程項目中循環再用，惟有關挖掘出的泥土須未受污染，並根據土木工程管理手冊第 4 章第 4.2.1 段不被界定為沉積物。
- 5.5.3 用作海洋卸置的沉積物，應按照土木工程管理手冊第 4 章第 4.2.1 段的規定處理，並須符合海上傾倒物料條例（第 466 章）的要求。

營運階段

- 5.5.4 一般垃圾應以設有蓋的適當容器收集及運走，以防止氣味及垃圾被風吹散。應鼓勵將紙張、金屬等可回收物料從其他廢物流中分隔，以盡量減少廢物棄置於堆填區。設備維修期間產生的所有化學廢物應根據《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》的要求妥善處理、存放及棄置。

5.6 生態

施工階段

- 5.6.1 視乎生態基線研究及影響評估的結果，施工階段可考慮以下適當的緩解措施，以避免、盡量減少及補償對生態的影響，包括：
- 避免／盡量減少生境破碎化及對自然生境不必要的破壞／干擾；
 - 採用替代設計或施工方法；
 - 仔細規劃施工設備及物料堆放區域，並限制於現有已受干擾的土地範圍內；
 - 對無可避免受影響而具重要保育價值的物種進行遷移／移植；
 - 若不可避免須移除／導流水道和池塘等水體，應參考環境運輸及工務局工程技術通告第5/2005號《保護天然河溪免受建築工程影響》及《專業人士環保事務

諮詢委員會專業守則第2/24號》，進行充分的影響評估，並採取良好的工地施工方法及適當的緩解措施；

- 就無可避免損失的重要自然生境提供適當的補償；以及
- 實施良好的工地作業模式及各項緩解措施，以降低空氣、噪音及水質污染的影響，並減少因隧道施工而可能引致的地下水位下降／滲漏，從而盡量降低對生態資源的潛在間接影響。

營運階段

- 5.6.2 營運階段應在項目的設計中加入適當措施，包括但不限於噪音控制、水質控制，以及控制照明方向／強度以防止光害影響敏感地點，以避免／盡量減少對生態的影響。

5.7 漁業

施工階段

- 5.7.1 將採取適當的施工工地管理程序、水文、生態與水質的緩解措施，以盡量減少對漁業的影響。如經評估後認為工程項目會導致漁業資源、生境或水產養殖場地的損失，並且該損失屬於重大影響，項目將按照「避免及減少」的原則，並於無法避免的情況下推行相應的緩解措施，例如緩解漁業資源及生境的影響，以及重置受影響的水產養殖場。

營運階段

- 5.7.2 視乎環評研究的評估結果，將制定有效的控制及緩解措施，以確保營運階段的影響維持在可接受的水平。

5.8 文化遺產

施工階段

- 5.8.1 將於環評研究階段進行文化遺產影響評估。根據文化遺產影響評估結果，工程項目將盡可能透過調整鐵路走線，以避免對文物地點造成影響，從而原址保育相關遺產資源。若影響無法避免，將實施適當的緩解措施，以減少對建築文物及考古資源的直接影響，包括但不限於以下措施：

- 若無法原址保育，則在移除前進行詳細的記錄保存（包括全面的詳細繪圖及攝影記錄）；
- 在施工工程展開前進行搶救性考古發掘，以避免對考古遺存造成影響；以及
- 在施工期間進行考古監察，以透過記錄保存考古遺存。

營運階段

- 5.8.2 於營運階段預計不會對文化遺產產生潛在影響，具體將於環評研究內作進一步檢視及確認。

5.9 景觀及視覺

施工階段

5.9.1 可考慮的主要景觀緩解措施包括但不限於：

- 根據《發展局技術通告（工務）第4/2020號－樹木保護》（或地政總署《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－古樹名木的登記及保育》，進行樹木保護、移植及補償種植；
- 控制夜間施工照明產生的眩光；
- 架設與周邊環境協調的裝飾性圍板；以及
- 施工期間臨時受干擾的硬景觀及軟景觀區域，應以相若標準進行修復，或達至相關政府部門的滿意程度。

營運階段

5.9.2 視乎景觀及視覺影響評估結果，將考慮採取以下適當的緩解措施：

- 鐵路走線－在詳細工程設計階段，對鐵路走線、車站及車廠選址進行檢視及優化，以盡量減少對景觀及視覺資源的影響；
- 建築設施設計－車站、車廠及相關建築物應採用美觀設計，以減少對景觀及視覺的影響，並緩解現有街景的美學質素的影響；
- 在車站結構、外牆、隔音屏障、支柱、入口結構及車廠範圍內加入綠化及種植元素，以減低視覺影響，並積極緩解現有視覺環境質素的影響；
- 就工程導致的現有植被（包括樹木、灌木、紅樹林等）損失，適當提出樹木移植及／或補償種植措施，以緩解對現有樹木的影響。

5.10 土地污染

5.10.1 如第 3.11.1 節所述，位於洪水橋／厦村新發展區第二期發展範圍內的港深西部鐵路走線的土地除污工程，將於洪水橋／厦村新發展區項目的施工階段進行。否則，將須於環評研究內重新評估鐵路沿線可能存在污染的地點，並作詳細匯報。

5.10.2 如第 3.11.2 節所述，本工程項目將與土木工程拓展署及規劃署緊密聯繫，以安排位於洪水橋／厦村新發展區餘下階段內的土地除污工程。環評研究將作進一步檢視。

5.10.3 施工階段將採取以下緩解措施，以盡量減少接觸受污染泥土或地下水的潛在風險：

- 若地盤工人或有機會接觸受污染泥土或蒸氣，須佩戴手套、防護面罩及其他保護衣物；
- 應使用大型土方設備清除受污染物料，以避免人員直接接觸；
- 應提供足夠的洗滌設施，並禁止在相關地點吸煙／進食；
- 已堆存或運送中的受污染沉積物，須以防水帆布覆蓋；
- 為防止污染物洩漏或掘出泥土滲濾污染物，該等物料須存放於不透水的表面之上；

- 只可聘用持牌廢物承運商，負責收集及運送受污染物料至合適的棄置地點，並須制定程序防止非法棄置廢物事件；以及
- 須按《廢物處置條例》（第354章）及《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》（第354章）規定，向相關部門申領必需的廢物處理許可證。

5.10.4 本工程項目亦將參考環境保護署的相關文件，包括《按風險釐定的土地污染整治標準的使用指引》、《受污染土地的評估和整治指引》及《受污染土地勘察及整治實務指南》，以制定適當的緩解措施。

5.11 生命危害

5.11.1 將於環評研究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錄四內的風險指引要求。如有需要，將於環評研究階段在定量風險評估中制定適當的緩解措施，例如制定緊急應變計劃、盡可能將施工工地位置遠離工程項目界線，以及在施工期間盡量減少在工程範圍內的工作人員數目，以降低工程項目相關的風險，確保風險水平符合香港政府風險指引所訂的「合理地切實可行的範圍的最低水平」。

5.12 環境影響的嚴重程度、分佈及持續時間以及其他影響

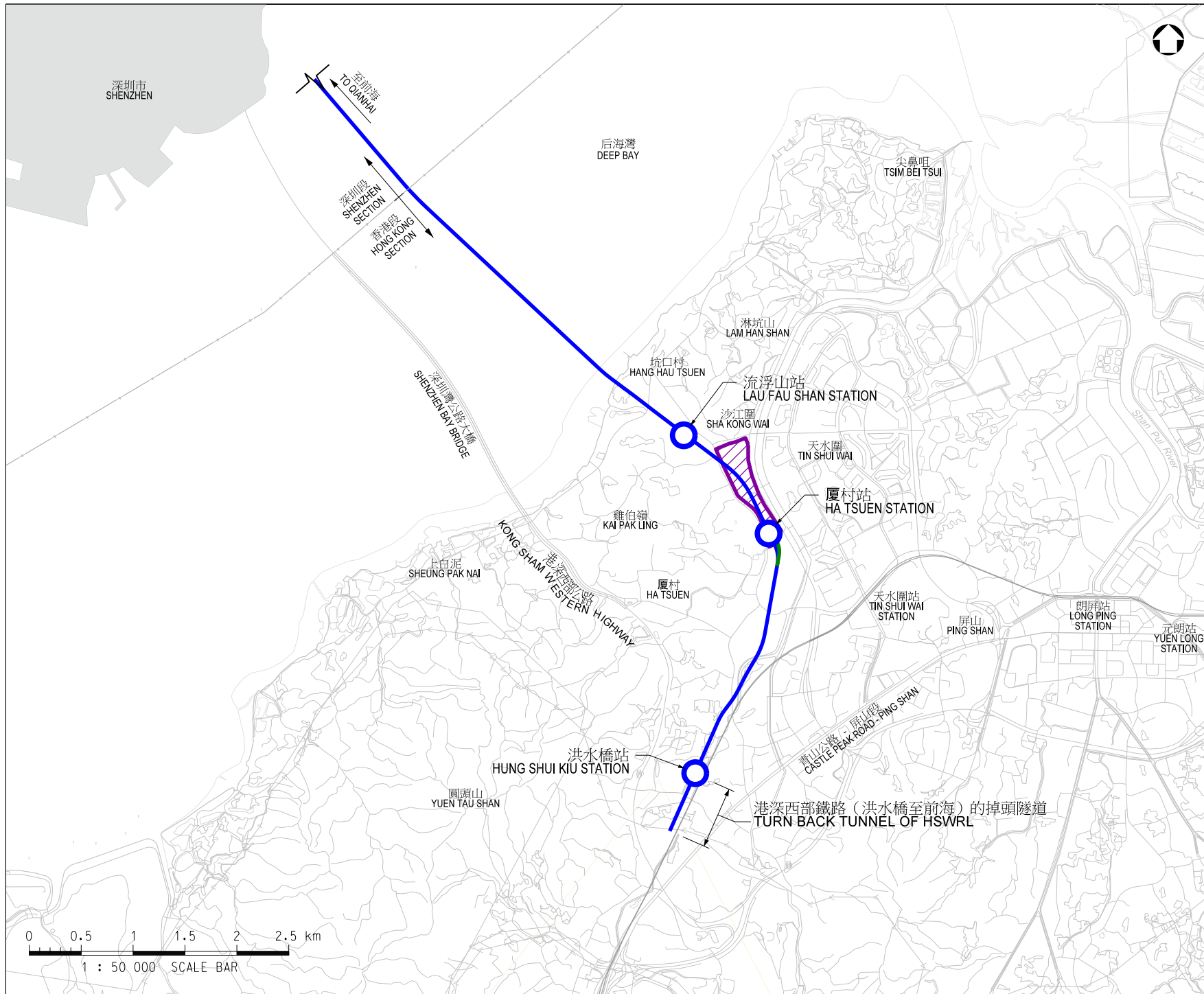
5.12.1 視乎詳細評估結果，本工程項目將制定有效的控制及緩解措施，以確保環境影響維持於可接受的水平。環境影響的嚴重程度、分佈及持續時間，以及其他潛在影響，將於環評研究內作進一步適當檢視及處理。

6 使用先前已獲批准的環評報告

6.1.1 本工程項目先前並無根據《環境影響評估條例》下已獲批准的環評報告。然而，下列為先前已獲批准的環評報告可供參考，並將於後續的環評研究中引用：

登記編號	名稱
AEIAR-134/2009	流浮山坑口村排水道工程
AEIAR-064/2002	后海灣幹線
AEIAR-203/2016	洪水橋新發展區
AEIAR-143/2009	廣深港高速鐵路香港段
AEIAR-259/2024	北環線

圖1 - 項目位置圖



注釋:
NOTES:

- 鐵路方案僅供參考，需視乎研究進行的審查及更新。
THE RAILWAY SCHEME IS INDICATIVE ONLY AND SUBJECT TO REVIEW AND UPDATING UNDER THE STUDY.
- 附屬建築物的數量及位置將於研究中確定。
THE NUMBER AND LOCATIONS OF ANCILLARY BUILDINGS WILL BE CONFIRMED UNDER THE STUDY.

圖例:
LEGENDS:

- 擬議港深西部鐵路（洪水橋至前海）的地下鐵路走線及車站
PROPOSED UNDERGROUND STATIONS AND ALIGNMENT OF HONG KONG - SHENZHEN WESTERN RAIL LINK (HUNG SHUI KIU - QIANHAI) (HSWRL)
- 擬議車廠連接隧道
PROPOSED DEPOT CONNECT TUNNEL
- 擬議地面車廠
PROPOSED AT-GRADE DEPOT

圖則名稱 drawing title

港深西部鐵路（洪水橋至前海）
香港段 - 項目位置圖
HONG KONG SECTION OF
HONG KONG - SHENZHEN WESTERN
RAIL LINK (HUNG SHUI KIU - QIANHAI) -
LOCATION OF THE PROJECT

圖號 drawing no.

圖1
FIGURE 1

比例 scale

1:50 000

版權所有

COPYRIGHT RESERVED

辦事處 office

北部都會區鐵路辦事處
NORTHERN METROPOLIS
RAILWAYS OFFICE



路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT