



缸瓦甫警察設施

合約編號 CE31/2014 (CE) 缸瓦甫警察設施工程研究 - 可行性研究

環境影響評估報告 - 行政摘要

二零一六年七月

缸瓦甫警察設施

合約編號 CE31/2014 (CE) 缸瓦甫警察設施工程研究 - 可行性研究

環境影響評估報告 - 行政摘要

二零一六年七月

本文件受當事人委託編製，只與上述發佈項目的目的相關。其他任何方不得以此為依據或任何其他目的。

我方不承擔任何其他方以本文件為依據，或用於其他目的，或由於錯誤或遺漏，或因其他方提供的數據錯誤或遺漏而導致的後果。本文件包含機密信息和專有知識產權。未經我方或甲方同意，不得向其他當事人透露。

目錄

章節	標題	頁碼
1	引言	1
2	項目描述	2
2.1	工程項目地點及規模	2
2.2	替代方案的考慮和優選方案的甄選	3
2.2.1	工程項目布局	3
2.2.2	施工方法和次序	3
2.3	執行計劃	4
3	環境影響評估摘要	5
3.1	空氣質素	5
3.1.1	施工階段	5
3.1.2	營運階段	5
3.2	噪音影響	6
3.2.1	簡介	6
3.2.2	施工噪音	6
3.2.3	道路交通噪音	7
3.2.4	固定噪音源	7
3.2.5	直升機噪音	8
3.3	水質	8
3.4	污水收集及處理	8
3.5	廢物管理	9
3.6	土地污染	10
3.7	生態	11
3.8	景觀和視覺	12
3.9	生命危害	12
3.10	影響概述	13
4	環境監察及審核	19
5	結論	20

表

表 3.1:	營運階段預計累積模擬結果摘要	6
表 3.2:	環境影響摘要	14

圖

圖 2.1 工程項目佈局

1 引言

本行政摘要概述缸瓦甫警察設施的環境影響評估（環評）結果。該環評按照《環境影響評估條例》（環評條例）的規定編製，並附帶一項環境許可證的申請。

於 2010 年完成的《邊境禁區的土地規劃研究》提出一系列建議，包括進一步檢視從禁區釋放的土地包括缸瓦甫的發展潛力。跟進該研究建議，土木工程拓展署（土木工程署）早前探討過在缸瓦甫發展低密度住宅的可行性，但在考慮過相關的規劃、環境及整體發展因素後，初步認為在缸瓦甫設置警察訓練設施的方案比發展低密度住宅的方案更為可取。

土木工程署根據合約編號 CE2014/31（CE）展開一項工程技術可行性研究，旨在確定於缸瓦甫共置多個警察設施的可行性及環境考慮方面的可接受性。

《缸瓦甫警察設施》的工程項目簡介已於二零一四年七月二十三日，根據環評條例第 5(1)(a) 條，遞交給環境保護署（環保署）。二零一四年九月二日，環保署就工程項目發出了環評研究概要（ESB-276/2014）。環評報告乃根據研究概要的要求編製，包含了研究概要列明須要在環評中審視的九個主要環境評估範疇。這些評估的結果載於本行政摘要**第三章**。

2 項目描述

2.1 工程項目地點及規模

擬建的工程項目位於北區，大致在上水/粉領市區及深圳河的中間，文錦渡路以東，梧桐河以北。該址現為鄉郊地區，現有的發展非常有限。通往該址的主要行車通道是由文錦渡路轉入的缸瓦甫路，而缸瓦甫路是一條不符合規格的郊區車道。

工程項目包括在該址範圍內就共置的各項警察設施而開展的土地平整及建築工程，以及一段介乎文錦渡路至警察設施的現有缸瓦埔路的改善工程。各項警察設施包括：

- 從羅湖遷至該址的羅湖練靶場；
- 從馬草壟遷至該址的馬草壟練靶場；
- 從芬園遷至該址的槍械訓練設施；
- 從芬園遷至該址的警察駕駛及交通訓練設施，包括一座多層訓練大樓；
- 從羅湖遷至該址的直升機坪；
- 擬建警察訓練設施；及
- 在工程項目範圍內興建新的內部道路網絡，包括高架橋下通道（約 12 米）。

除了共置以上警察設施外，本工程項目亦會提供相關的附屬基礎設施和公用設施，包括：

- 一個地下雨水貯水池；
- 一個污水泵站（泵水量約每日 150 立方米）；及
- 一個汽油/柴油加油站（設有洗車區和車輛充電區）。

一段介乎文錦渡路至警察設施的缸瓦甫路的改善工程包括道路工程、橋台之間小於 100 米的高架橋，與及相關工程如斜坡工程及擋土牆。

本工程項目的佈局顯示於圖 2.1。

根據上述的工程規模，本工程項目涵蓋以下環評條例下的指定工程項目：

1. 在現有的或計劃中的住宅發展 300 米內的直升機升降場（附表 2 第 I 部種類 B.2）
2. 露天射擊場（附表 2 第 I 部種類 O.5）

2.2 替代方案的考慮和優選方案的甄選

2.2.1 工程項目布局

為了滿足使用者的所有要求並同時改善環境表現，工程項目的布局以合約編號 CE16/2012 – 缸瓦甫工程可行性研究所制定的初步布局及通道安排為藍本，制定了三個改良方案。比起初步布局，三個改良方案一般都會造成比較小的環境影響，尤其在減少剩餘的挖出物料及潛在視覺影響等方面，效果較為顯著。比較過各個改良方案對環境造成的影響，以及考慮到香港警務處（警處）和政府飛行服務隊（飛行服務隊）的行動安全要求，改良方案 1 被選為優選方案。其後，為了改善運作效率，工程項目範圍作出了修改，而內部布局亦作出了輕微改動。整體來說，優選方案已在最大可行性下盡量減少環境影響。

至於擬建通往工程項目的通道，只有缸瓦甫路方案能符合所有技術及運作上的要求，因此，缸瓦甫路被選為優先通道方案。缸瓦甫路道路改善工程的設計已經盡量善用現有的道路走線，從而盡量減少斜坡工程和受影響的樹木。

2.2.2 施工方法和次序

主要施工元素大致上包括：

- 工地平整
- 地基工程
- 護土牆及斜坡工程
- 普通建築物及結構建築
- 現有缸瓦甫路改善工程

工地平整和道路工程相關的施工活動將包括清理工地、挖掘和堆填、興建行車通道、鋪設公用設施及景觀美化工程。以上工程將會採用行之有效的傳統施工方法進行。

至於護土構築物，重力式擋土牆、鋼筋混凝土 L 形牆及樁柱式護土牆都曾在考慮之列，但由於重力式擋土牆需要使用較多物料，再加上地形限制，L 形牆及樁柱式護土牆最終被視為優選方法。為了改善地基穩定性，預料改善工程，包括打入泥釘、重新壓實斜坡及重整斜坡，將會成為斜坡工程的一部分。

對於預計只有一到五層樓高的擬建建築設施，地基將會採用淺基礎（即條形基腳或獨立基礎）。如果需要較大負載能力的多層大廈，曾經考慮的三個打樁方案，包括大直徑螺旋鑽孔樁、預鑽孔的承口工字鋼樁及入土工字鋼樁。三個方案中，預鑽孔的承口工字鋼樁被評為最能夠達到工程要求，而同時盡量減低對環境的影響。至於其他建築設施的工程活動，在環境影響方面不會有重大的差別，因此將會採用傳統方法。

另外，施工程序對環境的影響，包括整個工程項目同時進行施工相對於階段性分區施工的影響，亦經過詳細考慮。基於鄰近敏感受體的敏感度，階段性分區施工較為可行並得到採納，而施工次序亦已優化，盡量避免在同一地點進行多項易生塵埃及/或高噪音的施工活動。

2.3 執行計劃

擬建工程項目將會於二零一六年年尾/二零一七年年初開始設計，預計最早的工程將於二零一八年開始並於二零二二年完工。

3 環境影響評估摘要

3.1 空氣質素

3.1.1 施工階段

工程項目的建築工程對空氣質素的潛在影響主要涉及工地平整、地基工程、挖掘及缸瓦甫路改善工程產生的建築塵埃。施工活動所產生的塵埃是施工階段中的主要空氣質素問題。施工階段的評估包括了在工程項目界線起計五百米範圍內具代表性的空氣敏感受體。相關的模擬預測了在沒有和設有緩解措施的情況下，產生塵埃的施工活動導致在已識別空氣敏感受體的每小時總懸浮粒子、每日和全年可吸入懸浮粒子及每日和全年微細懸浮粒子的水平。

在實行建議的緩解措施及《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》內訂定相關的控制措施後，預計在所有已識別的空氣敏感受體，累積最高每小時總懸浮粒子、第十最高每日可吸入懸浮粒子及第十最高每日微細懸浮粒子的濃度，將分別不會超過每立方米 341 微克、每立方米 94 微克及每立方米 73 微克。因此，預計不會出現一小時總懸浮粒子超出標準（每立方米 500 微克）的情況，而空氣質素指標每天可吸入懸浮粒子（每立方米 100 微克）和每天微細懸浮粒子（每立方米 75 微克）的標準亦如是。

至於全年可吸入懸浮粒子和全年微細懸浮粒子，在實行緩解措施的情況下，所有已識別的空氣敏感受體的預計累積濃度分別不會多於每立方米 46 微克和每立方米 33 微克，即符合相應的空氣質素指標（全年可吸入懸浮粒子為每立方米 50 微克，而全年微細懸浮粒子則為每立方米 35 微克）。

3.1.2 營運階段

在營運階段，主要空氣污染排放源包括現有道路和完成改善工程後的缸瓦甫路的車輛廢氣和第二期有機資源回收中心的煙囪廢氣。如表 3.1 所概述，根據空氣質素模擬結果，估計在所有已識別空氣敏感受體的累積二氧化氮、可吸入懸浮粒子和微細懸浮粒子濃度將會符合空氣質素指標中每小時和全年的二氧化氮、每日和全年可吸入懸浮粒子及每日和全年微細懸浮粒子的標準。

表 3.1: 營運階段預計累積模擬結果摘要

空氣污染物	平均時間	空氣質素指標 (每立方米微克)	每年容許 超標次數	濃度範圍 (每立方米微克)	註
二氧化氮	1 小時	200	18	115 – 133	第 19 最高值
	1 年	40	0	18 – 25	全年平均數
可吸入 懸浮粒子	24 小時	100	9	84 – 88	第 10 最高值
	1 年	50	0	42 – 44	全年平均數
微細懸 浮粒子	24 小時	75	9	63 – 66	第 10 最高值
	1 年	35	0	32 – 33	全年平均數

預計擬建的停機坪不會在營運階段造成重大的空氣質素影響。在執行切實的緩解措施後，塵埃和鉛塵的影響預計會集中於練靶場內。因此擬建練靶場的空氣污染物預料不會累積致超出相關空氣質素指標的水平。在兩個炎熱而陽光普照的日子進行的氣味巡查及測試結果顯示，三個現有的豬場、新屋嶺練靶場、擬建的第二期有機資源回收中心及工程項目中的擬建練靶場，對所有空氣敏感受體的累積氣味影響為微不足道。

因此，工程項目營運階段預計不會有負面的空氣質素影響。

3.2 噪音影響

3.2.1 簡介

與工程項目施工和營運階段相關的潛在噪音影響，已按照環評研究概要第 3.4.3 節及附錄 C，以及《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 5 及 13 訂明的技術規定進行評估。

3.2.2 施工噪音

潛在建築噪音影響已經按照環評研究概要的要求進行定量評估。工程項目在施工階段的潛在噪音源主要是各種施工活動，包括工地平整、道路網絡改善工程、與及訓練設施、練靶場和直升機坪的建築物的工程等所使用的機動設備。此外，同期進行的項目亦已被識別並納入累積影響評估當中。

有關評估根據標準聲學原理及環保署的《管制建築工程噪音（撞擊式打樁除外）技術備忘錄》指引進行，按照初步的建築計劃及預計採用的機動設備，對具代表性噪音敏感受體的潛在建築噪音影響進行了評估。

在工程項目範圍內橫跨缸瓦甫路的地下通道需要進行施工。現時預計此小規模工程將會使用明挖法（而非爆鑽/鑽孔法）。因此，此工程預計不會造成地層傳導噪音。

施工噪音評估已根據可得的資料（並考慮到其他同期進行的項目）進行。在採用緩解措施，包括靜音機器、可移動隔音屏、隔音罩及隔音布料後，預計所有具代表性的噪音敏感受體所受的施工噪音影響將會符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》內訂明的噪音標準。因此，本工程項目預計將不會構成負面的建築噪音影響。

3.2.3 道路交通噪音

潛在的道路交通噪音影響，是根據二零三八年最高交通流量，並使用了其他較早前類似的環評報告採用的“RoadNoise”模型而估算的。結果顯示，所有具代表性的噪音敏感受體所承受的預計道路交通噪音均符合相關噪音標準。因此，預計不會有負面的道路交通噪音影響。

3.2.4 固定噪音源

在營運階段，潛在固定噪音源包括現有和已計劃的練靶場（即現有的新屋嶺練靶場和擬議重置的羅湖及馬草壟練靶場）、擬建警察訓練設施、槍械訓練設施、警察駕駛及交通訓練設施、通風口、污水泵站和汽油/柴油加油站的營運。噪音影響評估已就固定噪音源進行個別及累積評估。

在詳細設計階段於源頭實行適當的噪音控制措施，能夠有效緩解已計劃的固定噪音源所產生的噪音影響。通過在工程項目範圍安裝至少兩米半高的圍牆，以及在馬草壟練靶場的四周安裝五米高的側牆，並且於擬建固定機動設備（即通風口、污水泵站和汽油/柴油加油站）採用所建議的最大允許聲功率級，預計噪音影響於所有已識別噪音敏感受體均符合相關的固定噪音標準。因此，預計不會對附近的噪音敏感受體有負面的固定噪音影響。

3.2.5 直升機噪音

直升機噪音影響已根據可得的資料進行評估。在實行經過飛行服務隊確認的設計及緩解措施後，包括從源頭上減低噪音、限制降落/起飛的飛行航道及角度，以及採用邊界牆作為現場措施，預計在所有已識別噪音敏感受體的（包括預先計劃的及緊急使用的）直升機噪音水平都不會超出在環評程序技術備忘錄附件 5 中規定的日間直升機噪音標準。從晚上七時至早上七時，在缸瓦甫計劃中的直升機停機坪只供緊急使用，並不會在傍晚及夜間有任何預先計劃的升降活動。從 2010 年至 2015 年期間，在現有的羅湖練靶場直升機降落點於晚上七時至早上七時發生的類似緊急使用只有 3 次，每次緊急使用時間維持約 7 分鐘。直升機噪音對所有已識別的噪音敏感受體造成的直升機噪音影響將符合日間相關的法定要求 $L_{max}85$ 分貝 (A) 的標準。預計不會有剩餘的直升機噪音影響。

3.3 水質

與工程項目施工和營運階段相關的潛在水質影響，已按照環評研究概要第 3.4.4 節及附錄 D，以及《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 6 及 14 訂明的技術規定進行評估。

在施工階段對水質造成影響的潛在源頭包括工程物料儲存相關的普通施工活動和產生的廢料、含有懸浮固體、沉澱物和污染物的建築工地徑流、化學品溢漏、建築工人產生的污水及鄰近內陸水道的建築工程。在營運階段，水質影響包括在已鋪築地面包含懸浮固體和其他污染物的雨水排放、化學品意外溢漏、位於交通訓練設施的練習打滑平台的徑流、營運階段產生的污水及項目場內污水泵站緊急排放的風險。

為確保沒有負面水質影響，建議執行緩解措施，而這些緩解措施包括（但不限於）在施工階段採取 ProPECC Note PN1/94 和 ETWB TC (Works) No. 5/2005 中載列的良好工地措施和化學品妥善儲存方法，以及在營運階段，設計和保養去除粉沙的設施作為將來雨水排放系統的一部分，於排水系統安裝燃油攔截器和為污水泵站預留緩衝容量，以減低污水緊急排放的風險。當實行以上及其他緩解措施後，預計施工階段和營運階段都不會有負面的水質影響。

3.4 污水收集及處理

與工程項目相關對污水收集系統和處理設施的影響，已按照環評研究概要第 3.4.5 節及附錄 E 的技術要求進行評估。

工程項目範圍現時並沒有可連接的公共污水渠系統，而現有的化糞池亦不足夠容納和處理本工程項目產生的污水，因此需要加建設施將污水輸送至石湖墟污水處理廠。為達到此目的，在項目範圍內將會興建一個新的污水泵站和污水渠，並在排放到沿文錦渡路的現有污水收集系統設施（三號泵站和相關污水泵喉）之前，連接至與第二期有機資源回收中心共用的已計劃公用污水渠。

工程項目範圍內新置污水泵站和污水渠的設計已考慮到未來人口和預計本工程項目所產生的最高流量，並會提供額外緩衝容量，以減低在營運階段時污水緊急排放的風險。已計劃的公用污水渠將會由本工程項目或第二期有機資源回收中心鋪設（確實安排有待土木工程署和環保署於詳細設計階段時商討），其設計容量會足夠應付本工程項目和第二期有機資源回收中心所產生的污水。

渠務署的另一份合約（CE1/2015(DS)）將會負責於本工程項目下游的現有設施（三號泵站和相關污水泵喉）的改善工程，以應付本工程項目和第二期有機資源回收中心合共產生的額外污水流量。石湖墟污水處理廠的處理量會於第 1A 期擴建工程進行提升，並會於二零二二年有足夠處理量應付工程項目相關的污水流量。

在實行擬建的新污水收集系統設施和（其他合約下）現有設施的改善工程後，預計本工程項目不會導致負面污水收集影響。

3.5 廢物管理

清理工地、工地平整、地基工程、護土牆和斜坡工程、建築物和結構建築工程及道路改善工程等將產生拆建廢料。預計所產生的拆建廢料的總量約為 603,000 立方米，其中石頭佔 120,000 立方米，泥土有 480,000 立方米，而其餘 3,000 立方米為非惰性拆建廢料。

惰性拆建廢料方面，預計約有 219,000 立方米可在工地範圍重用作為填料。其餘的惰性拆建物料可於香港其他項目重用或棄置於政府的公眾填料接收設施讓香港任何其他項目善用。經仔細計劃工地範圍重用拆建廢料及實行良好工地措施和建議的緩解措施後，預計工地範圍處理及運送拆建廢料不會造成負面的潛在塵埃、噪音及水質影響。

施工過程亦會產生其他廢物，包括施工機械及設備的保養和檢修產生的化學廢物、以及建築工人產生的一般垃圾。只要嚴格遵從相關法例和建議規定處理、運送和棄置上述所識別

的廢物，並且適當地實行建議的良好工地措施及緩解措施，預計在施工階段將不會導致負面環境影響。

營運階段產生的主要廢物種類包括來自職員和學員產生的一般垃圾、定期檢修練靶場構築物和警察車隊補充汽油及柴油所產生的化學廢物、以及射擊和訓練活動產生的彈殼和彈頭。只要嚴格遵從相關法例和建議規定處理、運送和棄置上述所識別的廢物，並且適當地實行建議的良好工地措施及緩解措施，預計在營運階段將不會導致負面環境影響。

以下是建議的廢物管理緩解措施：

- 良好工地措施，例如為員工提供適當廢物管理和處理化學品程序的培訓、提供足夠廢物棄置點及聘用持牌廢物收集商。
- 減少廢物措施，如將拆建廢料和拆卸工程產生的挖掘物料分類，回收可再用/可再造物料，以及將不同種類廢物分類和分隔於不同的容器、箕斗或存料堆，以便提高物料再用、再造及方便妥善棄置。
- 按照發展局工務技術通告（工程）編號 6/2010《棄置拆建物料的運載記錄制度》監察棄置於公眾填料接收設施和指定堆填區的惰性和非惰性拆建物料，以及防止非法棄置廢物。
- 根據環境運輸及工務局工務技術通告（工程）編號 19/2005《建築地盤環境管理》的有關要求，制定和實行建築廢物管理計劃，詳細列明各種廢物的產生和廢物處理做法。

3.6 土地污染

土地污染評估已透過審閱過往和現有土地用途、文獻研究及實地勘測，評估研究區內的潛在土地污染，亦已審閱從相關政府部門索取的其他相關資料。

根據文獻研究過往和現有土地用途及評估研究區實地勘測的結果，預計擬建項目的施工不會造成土地污染影響。

一旦開始施工後發現污染物，在處理污染物的時候建議實行緩解措施和定期在工地進行審核，以減低對工人的健康及安全，以及除污/棄置可能受到污染的物料之潛在負面影響。

在營運階段，本工程項目已計劃的土地用途將主要是射擊訓練、槍械訓練和駕駛及交通訓練。在每次標靶練習後，所有彈殼和彈頭將會被收集並暫儲於貯存室有待棄置。因此，預計訓練活動期間不會造成土地污染問題。

在警察駕駛及交通訓練設施裏會提供一個汽油和柴油加油站。地下貯油缸和喉管的濺溢和滲漏，有可能導致潛在土地污染問題。在實行建議的緩解措施後，預計不會出現土地污染，亦不會有負面影響。

在某些特定運作需要下，直升機將需要依靠流動加油車協助加油。加油活動會在直升機坪進行。在實行建議的緩解措施後，預計不會出現土地污染，亦不會有負面影響。

3.7 生態

本工程項目範圍包含五種生境，包括人工植林、草地、草地/灌木叢、已發展用地及果園。在這些生境類別當中，工程項目範圍內主要為草地。雖然在工程項目範圍內錄得數個具保育價值的植物和動物品種，但因為生境的生態價值相對較低，該區域並不算是具重要生態價值的地點。在研究範圍內草地生境比較普遍，而工程項目範圍周邊亦以此生境為主。因此，生境損失的潛在直接影響屬中低至低程度，對工地範圍以外生境的間接影響亦不顯著，原因是這些生境並沒有重要的生態資源。由於所有空氣質素，噪音和水質影響均會控制到環境可接受的程度，本工程項目營運的時候將不會造成顯著的生態影響，因此不需要具體的生態緩解措施。

為減低對工程項目範圍內具保育價值植物的影響，在清理工地前，建議進行一次詳細的植物調查作為基線監察，以更新建議施工範圍內任何具保育價值植物的確實位置、數量和個別狀況。為防止施工活動造成的潛在影響，建議架設和檢修臨時保護圍欄，把要保留的具保育價值植物圍起。如有個別具保育價值的植物不能原址保留，妥善的移植方案應當制定並切實執行。在施工階段，在詳細植物調查裏所識別的其他具保育價值的植物，應每月監察一次，以保護在工程項目範圍內的具保育價值植物。

為減低對工程項目範圍內草地生境錄得的具保育價值的稀有蝴蝶品種之影響，在擬議的種植方案或園景設計總圖內，建議包含一些小三矍眼蝶和柑橘鳳蝶幼蟲會進食的常見草種，令這些物種有所得益。

3.8 景觀和視覺

擬建發展將會全然改變本工程項目範圍內的景觀，將一個略受人為干擾的鄉郊景觀變成一個大型機構設施。項目範圍周邊有許多典型露天倉庫和輕工業用途，但在規劃大綱，例如分區計劃大綱圖上，以及周圍同期進行的項目所定下的未來景觀景況，將會是一個比較已發展的環境。因此，擬建的缸瓦甫警察設施將會配合將來的環境。

在研究範圍內，已識別的景觀資源、具景觀特色的地方和視覺敏感受體，分別有 10 種、13 個及 17 個。實行緩解措施前對景觀資源和具景觀特色的地方的影響介乎於顯著負面至非實質性，而對視覺敏感受體的影響則介乎於顯著負面至非實質性。故此，建議實行緩解措施，以減低對景觀評估範圍內的景觀影響和視野範圍內對視覺敏感受體的視覺景象影響。

擬議工地平整的設計已盡量融入現有的景觀環境。擬議的景觀和視覺緩解措施主要使用工程項目範圍周邊的人工種植林地作為園景緩衝區。該緩衝區將會阻擋低層視野（大部分現有視覺敏感受體都處於較低水平）以及在較高的視野令擬議的工程項目及現有景觀結構融合在一起。

按照工程項目的建議設計，在設計年份（第十年）對景觀資源的影響將屬中等負面至稍微有利；而對具景觀特色的地方的影響，除缸瓦甫高地會有中等的負面影響外，大致上屬輕微至非實際性的影響。雖然視覺影響屬中等至輕微負面，應該注意的是現有環境為自然鄉郊，因此只有少量人會看到這些景觀。

總括來說，實行緩解措施後，擬建發展的剩餘景觀和視覺影響，在施工及營運階段均屬可接受的水平。

3.9 生命危害

已進行的定量風險評估判斷了（1）上水濾水廠儲存、使用及運送氯、（2）其他在附近的危險設施，即第二期有機資源回收中心，以及（3）直升機加油和其他危險物品與擬建發展項目在施工及營運階段的相關風險。

根據《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 4 內的個人和群體風險準則，評估斷定風險為可接受。因此，不需要進行進一步的風險緩解措施。該評估已列出建議或良好守則以確保擬建警察設施的營運安全。

3.10 影響概述

環境影響評估報告中各方面的環境影響摘要載列於表 3.2.

表 3.2: 環境影響摘要

評估點	評估結果	相關標準 / 準則	估計超標程度	考慮的避免措施	建議的緩解措施	剩餘影響
空氣質素影響						
500 米研究範圍內及工程項目範圍內的空氣敏感受體	<p>施工階段</p> <ul style="list-style-type: none"> 在實行第一階段緩解措施的情況下，除了空氣敏感受體 A9a 的可吸入懸浮粒子第十最高每日平均值之外，每小時總懸浮粒子、每日可吸入懸浮粒子和每日微細懸浮粒子均符合空氣質素指標準則。 在實行第二階段緩解措施的情況下，空氣敏感受體 A9a 的每日可吸入懸浮粒子符合空氣質素指標準則。 在實行緩解措施的情況下，每年可吸入懸浮粒子和每年微細懸浮粒子均符合空氣質素指標準則。 <p>營運階段</p> <p>每小時和每年二氧化氮、每日和每年可吸入懸浮粒子、以及每日和每年微細懸浮粒子均符合空氣質素指標準則。</p>	<p>施工階段</p> <ul style="list-style-type: none"> 《環境影響評估程序的技術備忘錄》(香港法例第 499 章《環境影響評估條例》第 16 條)附件 4 及 12； 香港法例第 311 章《空氣污染管制條例》和空氣質素指標；及 《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》 <p>營運階段</p> <ul style="list-style-type: none"> 《環境影響評估程序的技術備忘錄》(香港法例第 499 章《環境影響評估條例》第 16 條)附件 4 及 12；及 香港法例第 311 章《空氣污染管制條例》和空氣質素指標。 	<p>施工階段</p> <p>透過實行緩解措施，所有空氣敏感受體預測的累積每小時總懸浮粒子，每日和每年可吸入懸浮粒子及每日和每年微細懸浮粒子水平，將會符合相關每小時總懸浮粒子準則，以及每日和每年可吸入懸浮粒子及每日和每年微細懸浮粒子的相關空氣質素指標。</p> <p>營運階段</p> <p>根據模擬結果，所有空氣敏感受體預測的每日和每年可吸入懸浮粒子，每日和每年微細懸浮粒子，及每小時和每年二氧化氮水平，將會符合空氣質素指標。</p>	<p>施工階段</p> <p>不適用</p> <p>營運階段</p> <p>不適用</p>	<p>施工階段</p> <ul style="list-style-type: none"> 使用定期灑水（每 1.25 小時一次或每天 8 次），以減低在所有活躍工地範圍重型施工活動（包括土地挖掘，翻動泥土等等）、外露工地面和未鋪面的道路的揚塵，尤其是在天氣乾燥的時候。 使用不透水物料覆蓋 80% 的堆料區及在裝載運送任何易生塵埃物料前，在這些物料上灑水，令到在堆料區處理塵埃物料的時候物料保持濕潤。 《空氣污染管制（建造工程塵埃）規例》內制定的控制塵埃工序 <p>營運階段</p> <p>為了減低工程項目的練靶場對空氣質素的影響，應該盡量實行以下控制措施：</p> <ul style="list-style-type: none"> 子彈封閉系統 監察和調教泥土酸鹼值或徑流 槍械和氣動手槍使用無鉛底漆 設立至少 2.4 米至 3.5 米高的實心圍牆 	<p>施工階段</p> <p>預計在施工階段不會因為工程項目發展而有剩餘影響。</p> <p>營運階段</p> <p>預計不會有剩餘影響。</p>
噪音影響						
<p>建築噪音/道路交通噪音/固定噪音</p> <p>300 米研究範圍內的噪音敏感受體</p> <p>直升機噪音</p> <p>在數個最壞的假設下，針對 L_{max}85 分貝 (A) 的標準設立了 694 米研究範圍</p>	<p>建築噪音</p> <p>在採用緩解措施，包括靜音機器、可移動隔音屏、隔音罩及隔音布料後，所有具代表性噪音敏感受體預測的建築噪音水平，將會符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》制定的標準。因此，工程項目預計不會有剩餘建築噪音影響。</p> <p>道路交通噪音</p> <p>所有具代表性的噪音敏感受體</p>	<ul style="list-style-type: none"> 《噪音管制條例》； 《環境影響評估程序的技術備忘錄》；《環評條例》下的相關指南； 《管制建築工程噪音（撞擊式打樁除外）技術備忘錄》；及 《管制非住用處所、非公眾地方或非建築地盤噪音技術備忘錄》。 	<p>建築噪音</p> <p>在採用避免和緩解措施後，預測在所有具代表性的噪音敏感受體均不會超出日間建築噪音的噪音標準。</p> <p>道路交通噪音</p> <p>預測在所有具代表性的噪音敏感受體均沒有超出相關的道路交通噪音標準。</p>	<p>建築噪音</p> <p>實行以下良好工地措施，從源頭限制噪音發出：</p> <ul style="list-style-type: none"> 工地內只使用保養良好的設備，而設備在施工期間亦應作定期維修 間歇使用的機器及設備在非使用期間關掉或調至最低 對已知會向特定方向發出強烈噪音的設備，在可行情況下，將方向調較至噪音遠離噪音敏感受體 	<p>建築噪音</p> <ul style="list-style-type: none"> 採用靜音機器 採用可移動隔音屏障 採用隔音罩/隔音棚 採用隔音布料 <p>道路交通噪音</p> <p>不適用</p> <p>固定噪音源</p> <p>在工程項目範圍安裝至少兩米</p>	<p>建築噪音</p> <p>預計不會有剩餘建築噪音影響。</p> <p>道路交通噪音</p> <p>預計不會有剩餘的道路交通噪音影響。</p> <p>固定噪音源</p> <p>預計不會有剩餘的固定噪音影響。</p>

評估點	評估結果	相關標準 / 準則	估計超標程度	考慮的避免措施	建議的緩解措施	剩餘影響
	<p>所承受的預計道路交通噪音均符合相關噪音標準。因此，預計不會有負面的道路交通噪音影響。</p> <p><u>固定噪音源</u> 透過實行建議的避免和緩解措施，固定噪音源的已計劃和累積噪音水平，在所有具代表性噪音敏感受體均符合相關噪音標準。</p> <p><u>直升機噪音</u> 透過實行建議的避免和緩解措施，預計在所有具代表性噪音敏感受體的直升機噪音水平都會符合相關的噪音標準。</p>		<p><u>固定噪音源</u> 實行避免和緩解措施後，預計在所有具代表性的噪音敏感受體均不會超出相關的固定噪音標準。</p> <p><u>直升機噪音</u> 實行避免和緩解措施後，預計在所有具代表性的噪音敏感受體均不會超出相關的直升機噪音標準。</p>	<p><u>流動設備的操作地點應盡可能遠離噪音敏感受體</u></p> <p>■ 盡可能有效利用堆存物料及其他結構物，以阻隔工地建築活動的噪音</p> <p><u>道路交通噪音</u> 不適用</p> <p><u>固定噪音源</u> 工程項目的固定設備，應遵從日間/傍晚及夜間時段最高許可聲功率級的要求。</p> <p><u>直升機噪音</u> 只允許一架直升機在評估區域內盤旋上升、起飛或降落，而另一架直升機只能在地面空轉。</p>	<p>半高的圍牆，以及在馬草壟練靶場的四周安裝五米高的側牆。</p> <p><u>直升機噪音</u></p> <p>■ 在工程項目範圍安裝至少兩米半高的圍牆。 ■ 直升機將會於起飛/降落飛行航道限制範圍內起飛/降落及採用較陡直的起飛/降落角度。</p>	<p><u>直升機噪音</u> 預計不會有剩餘的直升機噪音影響。</p>

水質影響						
500 米研究範圍內的水質敏感受體，后海灣水質管制區及工程項目周邊	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 估計一般建築活動不會造成負面水質影響； ■ 工地徑流預計不會導致負面水質影響； ■ 預計不會因為化學品意外溢漏而造成負面水質影響； ■ 建築工人產生的污水預計不會造成負面水質影響；及 ■ 鄰近內陸水道的建築工程預計不會導致負面的水質影響。 <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 預計雨水排放不會造成負面水質影響； ■ 預計不會因為化學品、油和燃料意外溢漏而造成負面水質影響； ■ 警察駕駛及交通訓練設施產生的徑流預計不會造成負面水質影響； ■ 排放到后海灣水質管制區的已處理污水預計不會造成負 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 6 及 14； ■ 香港法例第 358 章《水污染管制條例》； ■ 后海灣水質管制區水質指標； ■ 排入去水渠及污水渠系統、內陸及海岸區的污水標準技術備忘錄； ■ 在后海灣“污染量沒有淨增長”的要求；及 ■ 《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》。 	<p><u>施工階段</u> 不適用</p> <p><u>營運階段</u> 不適用</p>	<p><u>施工階段</u> 不適用</p> <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 將工地連接至現有的污水收集系統及石湖墟污水處理廠以處理工程項目的污水，可避免在工程項目範圍內興建污水處理廠（及於臨近水質敏感受體的相關排放）的需要 	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 妥善儲存施工物料和廢物； ■ 採用 ProPECC Note PN1/94 列明的良好工地措施； ■ 妥善儲存及標註化學用品； ■ 定期保養流動廁所，並由持牌承辦商棄置污水；及 ■ 在現有的排水暗渠實施臨時分流，並執行其他在環境運輸及工務局技術通告（工務）編號 5/2005 中訂明的措施。 <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 定期保養去除粉沙和接收汽油的設施； ■ 妥善儲存及標註化學用品、油和燃料； ■ 在加油區，(i)不可安裝雨水排放系統；或(ii)安裝下游連接到髒水排污設備系統的燃料攔截器； ■ 將污水運送到石湖墟污水處 	<p><u>施工階段</u> 預計不會有剩餘影響。</p> <p><u>營運階段</u> 預計不會有剩餘影響。</p>

評估點	評估結果	相關標準 / 準則	估計超標程度	考慮的避免措施	建議的緩解措施	剩餘影響
	<p>面水質影響；及</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 預計不會因為擬建污水泵站的緊急排放而造成負面水質影響。 				<p>理廠進行處理；及</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 於項目場內的污水泵站加設後備泵和儲水缸以提供緩衝容量。 	
污水收集及處理						
評估研究範圍	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p> <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 預計項目將污水運送到石湖墟污水處理廠，不會造成負面影響； ■ 預計項目場內污水泵站的緊急排放不會造成負面影響。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 《Sewerage Manual》（渠務署）；及 ■ 《Guidelines for Estimating Sewage Flows for Sewage Infrastructure Planning》，環保署報告編號 EPD/TP 1/05, 1.0 版, 2005。 	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p> <p><u>營運階段</u></p> <p>不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p> <p><u>營運階段</u></p> <p>不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p> <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 為項目場內污水泵站設置常備/後備泵； ■ 為項目場內的污水泵站設置儲水缸，提供緩衝容量； ■ 為工程項目提供雙管污水泵喉，以運送污水到公共污水收集系統。 	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p> <p><u>營運階段</u></p> <p>預計不會有剩餘影響。</p>
廢物管理影響						
評估研究範圍	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 工地平整、地基工程、護土牆及斜坡工程、建築物和結構建築及道路改善工程，將產生約 60,000 立方米惰性拆建物料及約 3,000 立方米非惰性拆建物料； ■ 建築工人每天產生最多 260 公斤一般垃圾； ■ 從保養和檢修施工機械中產生少量化學廢物。 <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 一般垃圾主要從訓練活動和餐廳中產生，每天約 170 公斤； ■ 檢修練靶場構築物和警察車隊在警察駕駛及交通訓練設施補充汽油及柴油所產生的化學廢物；及 ■ 射擊和訓練活動每年將產生約 7,000 公斤彈殼和彈頭。 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 7 和 15； ■ 香港法例第 354 章《廢物處置條例》； ■ 香港法例第 354C 章《廢物處置（化學廢物）（一般）規例》； ■ 香港法例第 354N 章《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》； ■ 香港法例第 132BK 章《公眾潔淨及防止妨擾規例》；及 ■ 香港法例第 28 章《土地(雜項條文)條例》。 	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p> <p><u>營運階段</u></p> <p>不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 盡量減少工地平整和護土牆的挖掘和盡量減少產生挖掘物料 <p><u>營運階段</u></p> <p>不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 實行良好工地措施，以及就拆建物料推行減少廢物措施； ■ 根據《包裝、標識及存放化學廢物的工作守則》處理化學廢物，以及在持牌化學廢物回收/處理廠處置化學廢物；和 ■ 委聘信譽良好的持牌廢物回收商，在指定堆填區棄置一般垃圾。 <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 委聘信譽良好的持牌廢物回收商每天收集一般垃圾，以及在指定堆填區棄置一般垃圾； ■ 根據《包裝、標識及存放化學廢物的工作守則》處理化學廢物，以及在持牌化學廢物回收/處理廠處置化學廢物；和 ■ 委聘指定廢物回收商定期收集彈殼和彈頭。 	<p><u>施工階段</u></p> <p>預計不會有剩餘影響。</p> <p><u>營運階段</u></p> <p>預計不會有剩餘影響。</p>
土地污染						
評估研究範圍	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 土地污染評估已透過審閱過 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 19 第 3 段； ■ 《受污染土地的評估和整治 	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <p>不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <p>預計不會有剩餘影響。</p>

評估點	評估結果	相關標準 / 準則	估計超標程度	考慮的避免措施	建議的緩解措施	剩餘影響
	<p>往和現有土地用途、文獻研究及實地勘測，評估研究區內的潛在土地污染。</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 預計擬建項目工程不會造成與施工相關的土地污染影響 <p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 射擊訓練和槍械訓練活動會產生彈殼和彈頭。 ■ 汽油/柴油加油站的地下貯油缸和喉管，有可能會發生濺溢和滲漏。 	<p>指引》；</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 《按風險釐定的土地污染整治標準的使用指引》；及 ■ 《受污染土地勘察及整治實務指南》。 	<p><u>營運階段</u> 不適用</p>	<p><u>營運階段</u> 不適用</p>	<p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 設計工程師應該遵照儲存缸和喉管的相關設計標準； ■ 應進行定期檢查和維修； ■ 地下燃料儲存缸應置於混凝土坑內； ■ 加油服務區的地面應鋪上混凝土； ■ 項目場內應該提供控制濺溢的物料和設備； ■ 如加油途中有燃油滲漏或溢出，應馬上停止加油活動；及 ■ 應馬上密封和清理滲漏或溢出的燃油。 	<p><u>營運階段</u> 預計不會有剩餘影響。</p>
生態影響						
500 米評估範圍內的生境，植物和動物及任何其他有機會被工程項目影響的區域	<p>對草地生境的損失和具保育價值蝴蝶品種的干擾屬於中低程度；</p> <p>其他生境損失和其他影響屬於低程度，包括對具保育價值植物的影響、對具保育價值的陸上動物和文錦渡鸞鳥林的干擾、工地範圍以外的干擾、減低生態承載能力、以及徑流對水生生態的間接影響。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 《環境評估程序的技術備忘錄》附件 8 和 16； ■ 環評條例指南 6/2010、7/2010 及 10/2010 	不適用	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 安設和維持臨時保護圍欄，把要保留的具保育價值植物圍起，以防止施工活動所造成的潛在影響，例如物料存放等 	<p><u>施工前階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 於清理工地前，在建議工程範圍內進行一次具保育價值植物的詳細植物調查作為基線監察； ■ 如有個別具保育價值的植物不能原址保留，妥善的移植方案應當制定並切實執行； ■ 在擬議的種植方案內，考慮包含一些小三矍眼蝶和柑橘鳳蝶幼蟲會進食的植物。 <p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 每月監察在詳細植物調查裏所識別的其他具保育價值的植物； ■ 施工時實行良好工地措施。 	預計不會有剩餘影響。
景觀及視覺影響						
500 米評估範圍內的景觀資源和具景觀特色的地方及視野範圍內的視覺敏感感受體	<p>經過全然改變本工程項目範圍內的景觀，將一個未完全修復的採泥區變成一個教學設施，主要的影響將會是對項目範圍內的景觀資源和具景觀特色的地方的影響。</p> <p>根據粗略的樹木調查，在 8,726 棵獲調查的樹木當中，有 5,717 棵因為會妨礙擬建項目，故建議砍伐。此外，亦會移除</p>	<ul style="list-style-type: none"> ■ 《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 10、11、18、20 和 21。 ■ 環評條例指南 8/2010 	<p><u>施工階段</u> 不適用</p> <p><u>營運階段</u> 不適用</p>	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 降低發展平台和工程項目周邊護土牆的高度，以減低景觀和視覺影響。 ■ 在開挖工作開始之前，被保留的樹木都會根據發展局制定的《進行發展時保育樹木指引》，實施當中的樹木保存和保護措施。這包括在被保留的樹木周圍架設保護圍欄。 	<p><u>施工階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 在可行的情況下保留和保護現有的樹木； ■ 考慮移植樹木； ■ 在可行情況下管制建築工程範圍，確保建築工程對景觀和視覺的影響減至最少； ■ 及早實行景觀緩解措施； ■ 在敏感地點設立圍板。 	<p><u>施工階段</u></p> <p>因為整個項目場地會重建，所以工程項目內的景觀資源會有顯著至中度的負面影響，而在工程項目範圍外的景觀資源，則不會受到實際影響。</p> <p>對受到擬建項目實際影響的具景觀特色的地方會有顯著至輕微的負面影響。對在評估研究範圍內具景觀特色的地方的影</p>

評估點	評估結果	相關標準 / 準則	估計超標程度	考慮的避免措施	建議的緩解措施	剩餘影響
	<p>152 棵枯樹。</p> <p>擬建工程將會導致在項目工地和沿缸瓦埔路旁，損失約 11.1 公頃的草坪。</p> <p>基於景觀的性質，項目亦將會對當地的景觀特色構成一些間接的影響，尤其在施工階段。</p> <p>雖然只有少量人會看見受影響的景觀，但基於缸瓦甫發展的規模和視覺顯著性，對一些視覺敏感受體的影響將會是重大的。</p>			<p>■ 移植具保育價值的樹木品種（包括矮小的幼樹）將會根據發展局制定的《樹木移植指引》進行。這包括預留足夠時間做準備工作。</p> <p>營運階段 不適用</p>	<p><u>營運階段</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 建築物和結構物位置，包括建築形式、配置、方位及飾面，採用迎合式設計。 ■ 小心設計斜坡和護土牆； ■ 大約有 5.54 公頃的林地補償（為 5,717 顆要砍伐的樹木及 152 顆建議移除的枯樹補償約 5,869 顆新樹）； ■ 約 1.02 公頃新的草地； ■ 融入綠色元素，包括結構物的垂直綠化、建築物的屋頂綠化及綠化（透水和帶有植物的）鋪砌路面； ■ 街燈和晚間的燈光設計防止眩光。 	<p>響屬輕微負面至非實際性。</p> <p>因為工程項目的干擾程度和顯著性，視覺影響介乎於顯著負面至非實際性。</p> <p><u>營運階段</u></p> <p>在完全實行緩解措施後，對景觀資源的影響介乎於輕微有利至中等負面。</p> <p>對具景觀特色的地方的影響將會大幅度緩和，程度大致由至輕微負面至不顯著。工程項目範圍內具景觀特色的地方會受到中等程度影響。</p> <p>基於缸瓦甫發展的規模和視覺顯著性，視覺影響主要會介乎於中等至輕微負面。</p>

生命危害

<p>(1) 上水濾水廠運作時儲存、使用及運送氯的風險</p> <p>(2) 直升機加油和項目場地其他危險物品相關的風險</p> <p>(3) 本工程項目與第二期有機資源回收中心的相互關係或結合的累計風險評估</p>	<p>對於所有評估點：</p> <p>考慮到低存在因素，個人風險水平低於每年 1×10^{-5}；及社會風險水平在可接受範圍。</p>	<p>《環境影響評估的技術備忘錄》附件 4</p>	<p>預計不會超標。</p>	<p>不適用</p>	<p>因為社會風險水平在可接受範圍內，所以無須緩解措施。但在營運階段，建議遵循一系列良好守則：</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ 所有危險品儲存倉庫應根據消防處的標準和建議建造，設有足夠消防設備，適當的通風，並符合防火要求。 ■ 所有危險品，例如油漆和溶劑，應儲存於相關的危險品倉庫。 ■ 在直升機停機坪進行煤油添加時，應備有足夠消防設備，如滅火筒，滅火沙等。 ■ 進行煤油添加時，應設有適當的接地設備和步驟，以防止靜電積聚。 ■ 政府飛行服務隊煤油缸車和直升機機師應遵守到達停機坪的既定規程，以避免直升機和缸車相撞。 ■ 加油程序只限於日間進行。 ■ 汽油/柴油會儲存於地下儲存缸。 ■ 煤油泵會設有壓力感應開關，防止溢流。 	<p>預計不會有剩餘影響。</p>
--	---	---------------------------	----------------	------------	---	-------------------

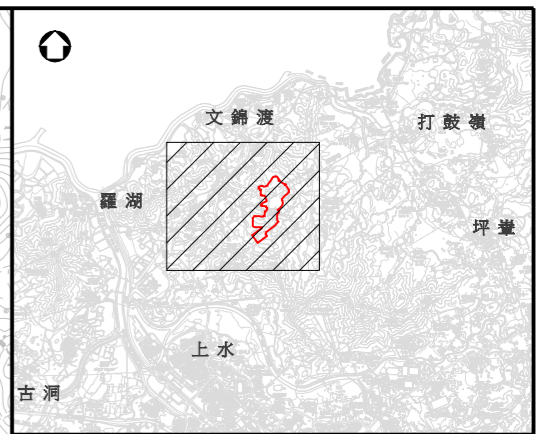
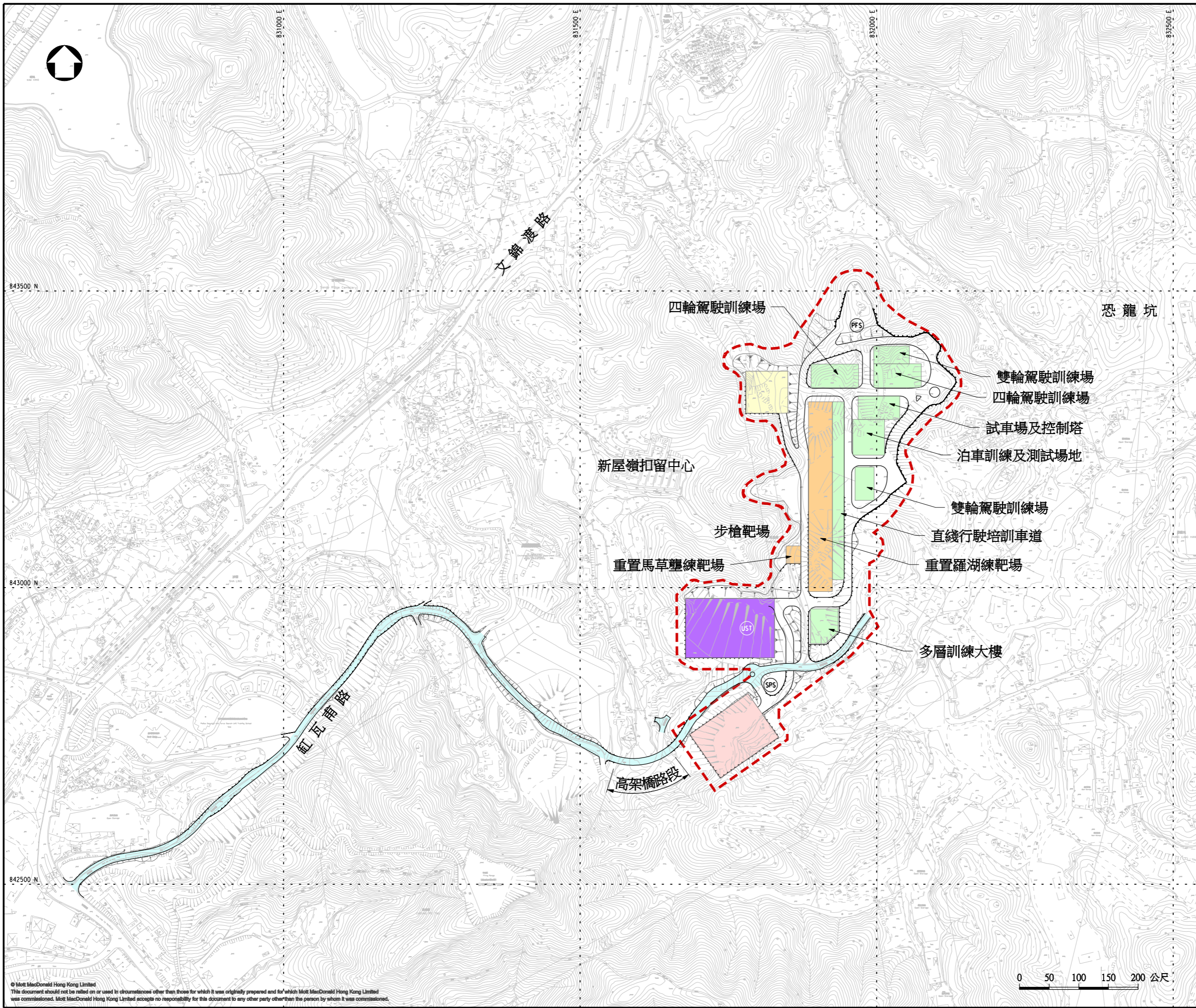
4 環境監察及審核

環境監察及審核計劃應該推行，以審查建議緩解措施的成效及確保符合相關法定要求。環境監察及審核工作的詳情，載於為工程項目獨立編製的《環境監察及審核手冊》。《環境監察及審核手冊》詳細列明了環境監察和審核的要求、實行環境保護/緩解措施的時間表、環境監察及審核的報告和處理投訴的程序。

5 結論

環境影響評估報告已根據《環境影響評估的技術備忘錄》裏的指引和環評研究概要，識別和評估了工程項目在施工和營運階段對環境的潛在影響。根據評估結果，環評研究的結論為工程項目在實行建議的環境緩解措施後，環境考慮方面屬可接受，並符合相關環境法例及標準。一個全面的環境監察及審核計劃應該實行，以審查建議緩解措施的實行及確保符合環境法例。

圖



索引圖
(1:50000)

- 圖例:
- 擬建缸瓦甫發展區
 - 警察駕駛及交通訓練設施
 - 練靶場
 - 直升機坪
 - 擬建警察訓練設施
 - 槍械訓練設施
 - 擬建缸瓦甫路改善工程
 - SPS 污水泵站
 - PFS 汽油 / 柴油加油站
 - UST 地下雨水貯水池

P2	JUL 16	MING	GENERAL REVISION	EY	JFP
P1	MAY 16	MING	FIRST ISSUE	EY	JFP
Rev	Date	Drawn	Description	Ch'kd	App'd

Mott MacDonald

20/F AIA Kowloon Tower
Landsmark East
100 How Ming Street
Kwun Tong, Kowloon
Hong Kong
☎ +852 2828 5757
☎ +852 2827 1823
www.mottmac.com.hk

Client

CEDD CIVIL ENGINEERING AND DEVELOPMENT DEPARTMENT

Project
合約編號 CE31/2014 (CE)
缸瓦甫警察設施工程研究 - 可行性研究

Title
工程項目佈局

Designed	EY	Eng check	EC
Drawn	MING	Coordination	EC
Dwg check	EY	Approved	JFP
Scale at A1	1:3000	Status	PRE
Drawing Number	圖 2.1		P2

