

本地船只咨询委员会
领港事务咨询委员会
高速船咨询委员会
港口行动事务委员会
南丫岛以西污染泥卸置设施的挖掘、管理及覆盖工程

目的

土木工程拓展署计划在南丫岛以西建造及营运一个污染泥卸置设施。有关工程项目的概要可参阅附件。

2. 如委员对上述工程项目有任何意见，请于 2022 年 10 月 31 日或之前回复秘书处。

海事处
2022 年 10 月

南丫島以西污染泥卸置设施的挖掘、管理及覆盖工程

目的

本文件旨在向各委员简介南丫島以西污染泥卸置设施（请参阅**附录甲**）的相关海上施工和营运活动，并征询各委员的意见。

背景

2. 土木工程拓展署一直管理香港水域内多个污染泥卸置设施（简称「污泥坑」），包括现有位于沙洲以东的污泥坑。根据最新估算，沙洲以东污泥坑的总剩余容量可以满足至 2027 年的污染泥卸置需求。由于现有的污泥坑受到附近可用海床的限制而没法扩建，因此，我们需要计划建造一个新的污染泥卸置设施，以满足 2027 年以后来自海港航道、水道、河流的养护疏浚工程，以及其他工程项目的污染泥卸置需求。

3. 土木工程拓展署已进行研究，以识别处置污染泥的方案和未来适合发展成污泥卸置设施的地点。研究发现位于南丫島以西一带的海床具有发展新污染泥卸置设施（以下简称「本工程项目」）的潜力。基于选址限制检视及实地调查数据后，我们进一步确定当中约 235 公顷范围可以发展此污泥卸置设施（以下简称「项目范围」），水深从北面的海图基准面以下 8 米下降至南面的海图基准面以下 10 米。拟建设施的初步设计由七个独立污泥坑组成。而每个污泥坑的面积介乎于约 23 公顷至 33 公顷之间，每个污泥坑可以处理约 200 - 400 万立方米的污染泥（**附录甲**）。

4. 为了应付污染泥卸置量可能突然增加而导致现有的污染泥卸置设施提早饱和，以及本工程项目因为不可预见的因素而进度受阻的可能性，我们计划于 2024 年动工，并于 2025-2026 年间开始运作此卸置设施。每个污泥坑的施工和运作会按污染泥卸置需求而分阶段进行，预计项目范围内的拟建污泥坑能够使用接近 20 年。

拟建设施的施工和运作活动

5. 南丫島以西污染泥卸置设施的施工和运作活动包括：

- (i) 施工活动 – 挖掘海床以形成污泥坑；
- (ii) 运作活动 – 于已挖掘的污泥坑内回填污染泥；及
- (iii) 运作活动 – 利用清洁海泥覆盖已回填的污泥坑至海床的原本水深。

6. 施工及运作活动涉及一般工程船只，包括抓斗式挖泥船及／或耙吸式挖泥船、开底趸船和其他工程船。按保守估计，在挖掘工程进行期间，每天将有最多 36 架次船只流动，而回填和覆盖工作进行期间，本工程项目每天将有最多 136 架次船只流动¹。

7. 本工程项目将分阶段实施，而上述每日最高船只流动架次是根据最高卸置量来计算。各污泥坑的发展时间表将取决于实际的污染泥卸置需求。鉴于本工程项目的运作时间较长，实际的挖掘时间／速度，以及船只流动架次均可作适当调整。于本工程项目运作期间并在正常情况下，船只流动架次大致可以下调。

对海上交通的影响

8. 土木工程拓展署已就本工程项目的施工及运作阶段进行海上交通影响评估，利用海上交通风险模拟评估海上交通活动增加所带来的海上交通风险，并建议适当的缓解措施。评估结果如下：

- (i) 根据海上交通影响评估的结果，项目范围内大部分的船只流动架次都是来自小型船只（例如本地渔船），这些船只容易操控，因此预计可以轻易与项目范围保持安全距离。我们考虑了本工程项目存在／不存在情况下的交通增长水平，分别进行了海上交通风险模拟。结果显示，评估范围内的风险水平未有因为本工程项目的施工和运作而显著增加。
- (ii) 项目范围附近的现有海上设施可见于附录乙。本工程项目的施工和运作活动将在项目范围内进行，远离交椅洲以南至分流之间的推荐分道航行制（经长洲南面的航道）及其他海上设施。本工程项目的工程船将主要逗留

¹ 纵使海上交通影响评估使用了保守的估计，若参考每年平均卸置需求量，在回填和覆盖工程期间，每日在卸置设施范围出没的平均船只流动架次一般将少于10架次。

在项目范围内，预计工程不会对推荐分道航行制的现有海上设施及交通流量造成显著影响。

- (iii) 除长洲以南、东龙洲以东及果洲群岛以东的现有清洁海泥卸置区域以外，青衣以南的区域（参阅附录丙）亦被规划用作卸置由疏浚／挖掘工程所产生的清洁海泥的潜在地点。在青衣以南的清洁海泥卸置区域，卸置工作通常会使用拖船拖着开底趸船卸置区域内，而船只并不需要进行抛锚。本工程项目在青衣以南区域的卸置工作预计每次不会超过 30 分钟，而且每天在青衣以南区域只会进行不多于两次的卸置工作。然而，在青衣以南区域的卸置工作将短暂地占用与卸置区域重迭的航道和碇泊区，因此其他经过的船只将需要绕过卸置船只航行。

拟议的海上交通风险控制 and 缓解措施

9. 本工程项目的基本原则是不得阻碍海上交通及必须注意海上安全。海上交通影响评估中已列出适当的风险控制和缓解措施，以减低工程项目可能造成的潜在影响，包括（但不限于）：

- (i) 本工程项目的运作方式将与其他现有污染泥卸置设施相近。一艘领航船将逐一带领工程趸船到卸置地点。此操作可确保现场的海上活动受到控制。
- (ii) 在工程项目的施工阶段，在工程趸船约 50 米范围内设立工作区域，并设置适当的浮标以标示工程趸船上延伸出的船锚位置。工程趸船的工作区域应保持在项目范围内。如遇上低能见度或台风来临的情况，工程趸船将被尽早安排撤离项目范围。
- (iii) 尽量缩短于青衣以南的清洁海泥卸置设施内进行卸置的时间；船只在完成倾倒作业后需要立即撤离卸置区域，并严格禁止船只在卸置区域内等候。我们将提供足够数量的领航船／拖船，以确保卸置区域的安全和其他船只安全航行。
- (iv) 实施其他海上工程管制措施，包括颁布海事处布告、使用配备定位和无线电系统的工程趸船以进行监控和通

讯、并就低能见度、台风和紧急疏散情况实施安全措施等。

项目展望

10. 土木工程拓展署会与相关持份者建立有效的沟通机制以确保工程不会对任何现有海上活动造成不良影响，并在施工前、和施工及运作期间，妥善管理相关海上安全和对接事项。

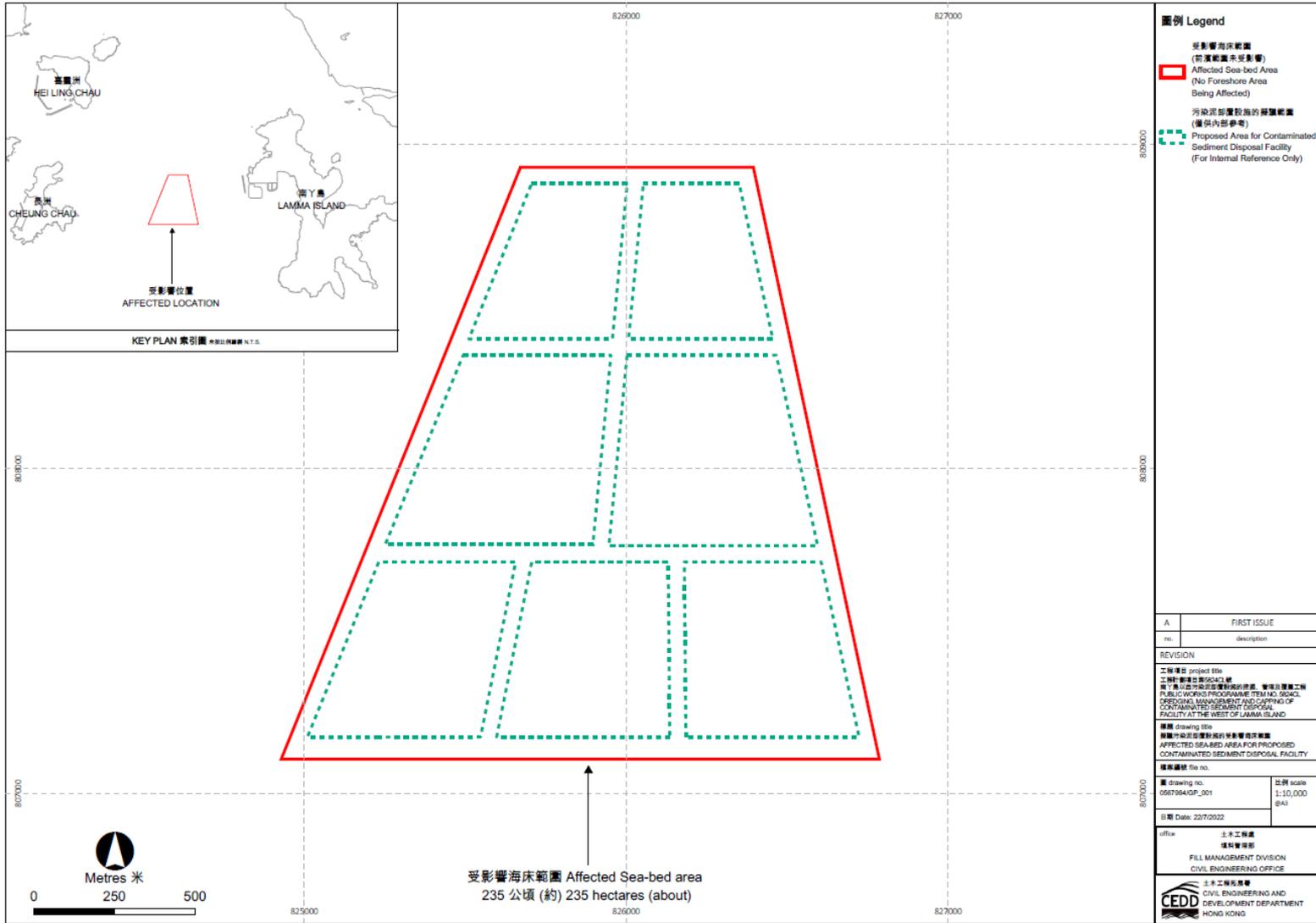
11. 本工程项目承建商将与海事处保持联络，并提供所有相关数据，包括船只、施工期及施工方案，以便海事处审阅及适时颁布海事处布告。

征询意见

12. 敬请各委员注意即将进行的海事工程，并欢迎各委员对上述拟议的海上交通风险控制和缓解措施提出意见。如需要查询本项目相关事项，请致电 2762 5559 或电邮至 kmli@cedd.gov.hk 与土木工程拓展署李洁文女士联络。

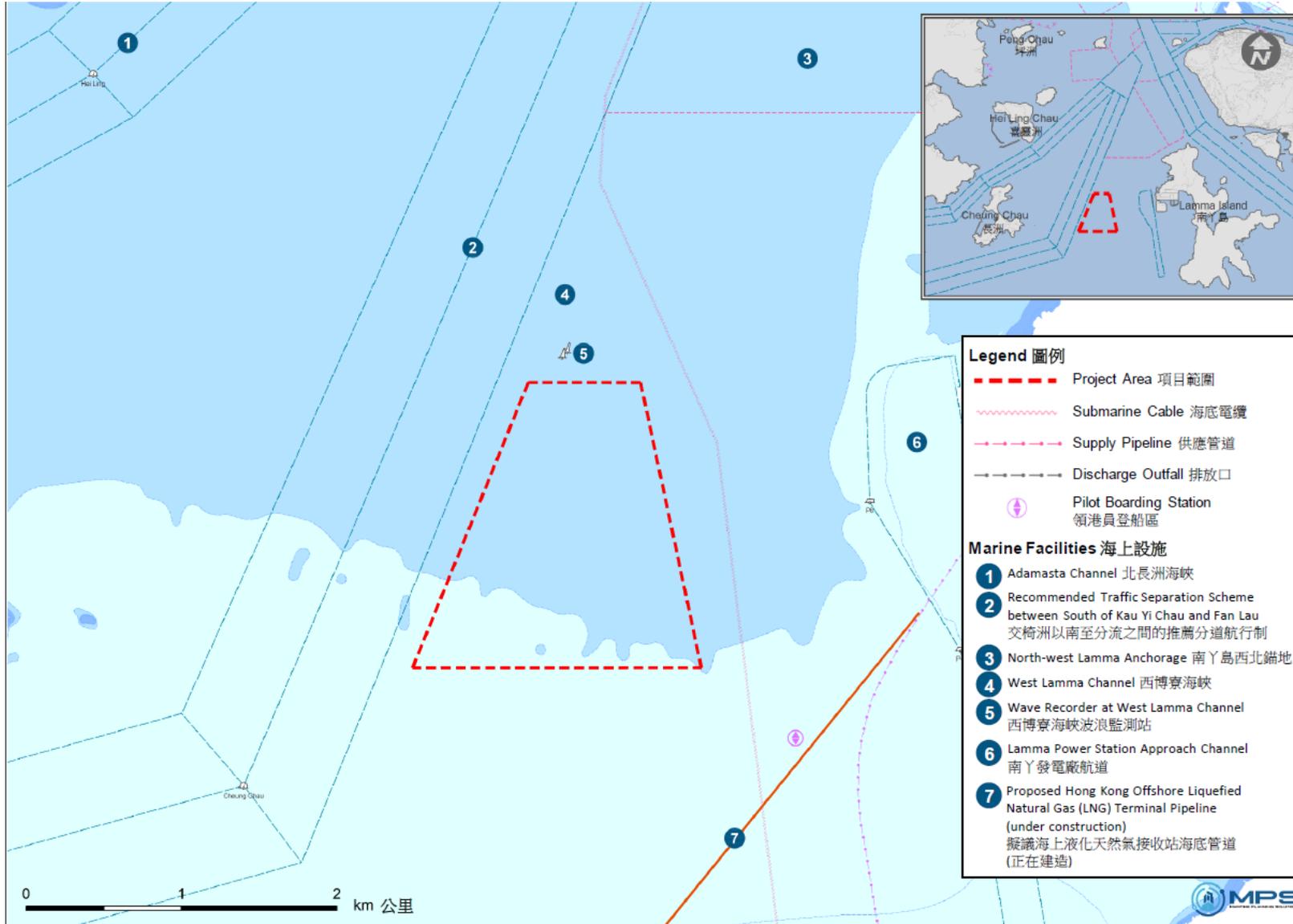
填料管理部
土木工程拓展署
2022年10月

附录甲 - 项目范围



File: T:\GIS\CONTRACT\0567994\mxd\0567994_GP_v1b_btl.mxd

附录乙 - 项目范围附近的现有海上设施



附录丙 - 青衣以南的非污染泥卸置设施

