

臨時本地船隻諮詢委員會

青洲發展工程計劃

目 的

本文件旨在把青洲發展工程計劃最新進展知會委員，以及徵詢委員的意見。

背 景

2. 1998 年 6 月 1 日臨時本地船隻諮詢委員會會議席上，寶萬通工程顧問有限公司(下稱“顧問公司”)向委員講解青洲發展工程計劃海上交通影響評估的結果(會議文件第 4/98 號)。

3. 繼重檢不斷進行的工程勘測研究及規劃檢討後，顧問公司已經進行額外海上評估，以解決最新發展安排對海上交通和安全的影響。

諮 詢

4. 附件為顧問公司就額外海上評估背景和結果所擬備的諮詢文件，供委員省覽。

聽取建議

5. 請委員考慮顧問公司的諮詢文件，就計劃最新進展提出建議。

文件提交

6. 1999年2月1日會議席上，顧問公司代表和工程經理在海事處高級海事主任司徒洛基先生陪同下，會講解隨附的諮詢文件。

香港特別行政區海事處
策劃及發展協調部

1999年1月20日

青洲發展工程計劃海上交通影響評估——進一步發展

1. 引言

青洲發展工程計劃，為香港島西角介乎堅尼地城海岸與青洲的填海工程，拓地約共 186 公頃。這些填海得出來的土地擬用於興建住宅、改善西區環境和交通條件，以及闢建多條規劃中的主要交通幹線。

青洲發展工程計劃施工時，硫磺海峽便要封閉，致令青洲四周的交通航線須大幅度重整，港口諮詢委員會關注到潛在影響是對的。顧問公司最近就航行和海上交通問題進行廣泛評估而得出的緩解措施，於日前兩度提交港口諮詢委員會。這些會議上所作的討論，尤有助於研究的開展和日後劃定航線的規劃。

由於不斷進行的工程勘測研究及規劃檢討得出進一步發展，顧問公司遂進行額外海事評估，主要與第一期填海區港池的發展和安排相關。這對香港島西面海事設施在本區內的分布，以及公眾貨物裝卸區所產生的交通均會有所影響。

此簡報向港口諮詢委員會闡述這些最新發展、港池範圍內的安排和青洲毗鄰地區所受到的影響。

2. 海上港池安排

港池的安排經過廣泛檢討，務求在海事需求與用地局限兩者間取得均衡。圖一說明第一期填海區海上港池模式方案。該方案包括兩個港池，主港池供較大型內河船、拖船和躉船使用，附有小船港，內有政府船和領港船繫泊設備。招商局碼頭和港島西廢物轉運站均有深水通道，附有碼頭，作為公眾貨物裝卸作業的屏障。此港池並非指定避風塘。

較大的港池內保留兩公頃遮蔽碇泊處，以容納 15 至 20 艘躉船或內河船，擬供等候公眾貨物裝卸區和招商局碼頭泊位的船隻使用。這個容量低於現時使用卑路乍灣水域船隻的數目，該水域經常容納 50 至 60 艘躉船或內河船。在附近海域的油蔴地碇泊處現時使用率甚高，難以容納此等船隻。事有湊巧，屯門內河貨運碼頭建成，預期駛經馬灣海峽而進入維港水域範圍的內河船流量大幅減低。預料油蔴地碇泊處的使用率有所下降而騰出泊位，足以應付卑路乍灣未能容納的船隻。

青洲填海區內海事設施的安排，使公眾貨物裝卸區海旁長度縮短 600 米(約 40%)，原為 1 543 米，日後減為 943 米。所損失海旁用地，預料在青洲填海區以外重行配置。

在擬建的碼頭設施中，整個公眾貨物裝卸區的作業區寬 50 米。此作業區佔地遠超出現時所提供的用地，有助於貨物裝卸作業的效率，有潛力在較短的海旁長度維持現時的生產力水平。碼頭設計有防波效用，會進一步提高貨物裝卸作業的安全和效率。

3. 海上交通和安全影響

南航道 200 米寬近岸水域毗鄰的青洲填海區北面，將會禁止公眾貨物裝卸區作業，以確保小船通行無阻。較大型內河船預期會使用招商局碼頭所需的停泊處，而廢物轉運船隻則在東面碼頭同時作業。

重行配置公眾貨物裝卸區碼頭設施，會令西環公眾貨物裝卸區可用海堤長度縮短 40% 左右。正如前文所述，雖然預計由於有較佳的作業區，而且波浪較為平靜，可令貨物吞吐容量得以維持，但活動有所減少必定對海上安全起着良好效應。橫過南航道的內河船加上拖帶船隻，是研究水域範圍內形成船隻相遇情況相當大的百分比。此兩類船隻往來減少 40%，加上其他交通時，會令交叉相遇的船隻減少 20% 左右，因此南航道上船隻相遇亦得以減少。

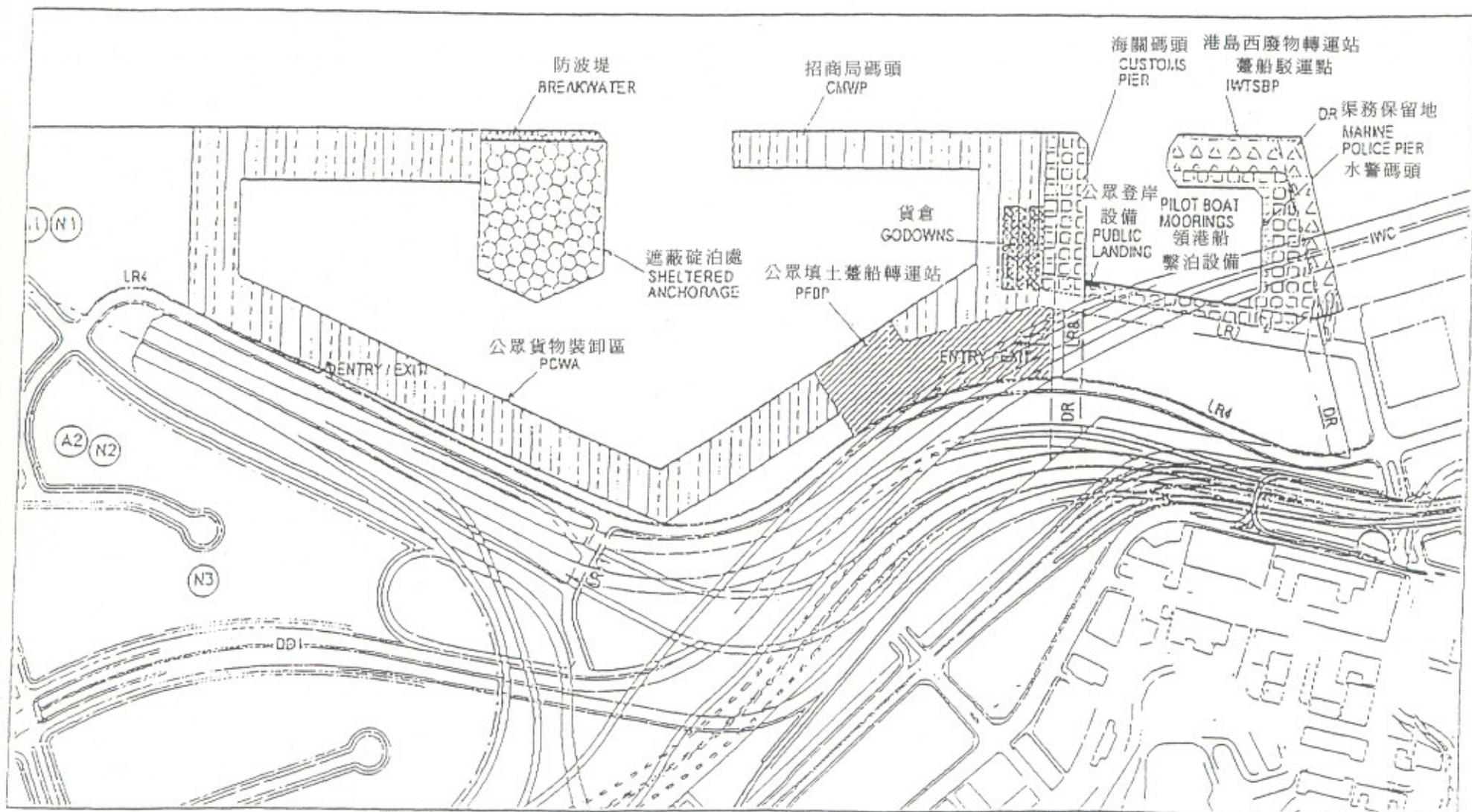


圖 一