

臨時本地船隻諮詢委員會

建議的葵涌公眾填土躉船轉運站

目的

1. 本文件向委員簡介關於擬建的葵涌公眾填土躉船轉運站的海上交通影響評估研究所得的結論和建議。

背景

2. 二零零零年，本地建造工程產生了 1377 萬公噸的拆建物料（這個數量足以把快活谷馬場填滿至 18 層高），80% 以上的拆建物料是惰性物料，包括磚塊/瓦礫、瀝青、混凝土、石塊和泥土，統稱為公眾填料並在填海工程中再用。餘下的拆建廢料包括竹、塑膠、木料和包裝廢料。這些廢料通常混雜多種物料，且已受污染，因此不宜在填海工程中再用或循環再造為建造材料，必須棄置在堆填區。
3. 拆建物料數量龐大，如果棄置在堆填區的話，所佔的空間很大。因此，我們要避免把惰性拆建物料運往堆填區。在填海工程中再用惰性拆建物料至為重要，因為我們仍有大量既不能循環再造、又不應棄置在堆填區的惰性拆建物料。公眾填土區為這些惰性物料提供一個適當的處理途徑。現有 3 個公眾填土區，分別位於東涌、將軍澳和白石角。利用惰性拆建物料作為填料，亦減低了使用海沙來填海的需求，更有助紓緩挖取海沙對環境造成的影響。

4. 利用躉船，可以把大量公眾填料由市區運載到偏遠的公眾填土區。提供一個躉船轉運站網絡，可縮短運泥車的運載距離和減少車輛行走時對市區道路環境造成的污染，亦可減少跨區的交通量，紓緩主要交通網絡的負荷。計劃中的其他躉船轉運站分別設於屯門、東南九龍、將軍澳、柴灣、港島西區及鴨脷洲。

擬建的葵涌公眾填土躉船轉運站

5. 擬建的葵涌公眾填土躉船轉運站¹將設於藍巴勒海峽的東邊。這裏有繁忙的內河航運、拖船、快艇航經，而航道則受制於北邊及南邊的橋躉（見圖一）。當躉船轉運站運作後，在二零零四年，二零零六年和二零一一年每日分別會有約四艘，五艘和六艘躉船裝卸。關於調查現時海上交通流量、預測未來將會進行的活動及覆查船隻意外記錄的工作均已完成。預計前往藍巴勒海峽公眾貨物裝卸區的交通增長受裝卸區地點的限制；但是前往九號貨櫃碼頭躉船停泊處的交通流量會有所增長。除了對道路交通和環境問題作出評估外，我們亦進行了海上交通影響評估，以確定潛在的危險、評估有關的風險和制訂管制措施。

6. 海上交通影響評估已研究多項關於躉船進出轉運站之步驟的方案，並已評估所引致的潛在風險。結果顯示，有關在面對藍巴勒海峽設置兩個有罩篷卸泥區，和以快捷安全的方法把躉船駛近及駛離躉船停泊處的方案，將會對海上交通帶來最少影響。同時一項關於這方案的風險評估亦已完成。這項評估是以動態海上交通模擬器來模擬該地點現時平均及繁忙時間的交通流量，以及未來在包括和不包括這項轉運站工程的情況下的交通流量。結論為藍巴勒海峽整體的風險水平不會受到重大的影響，但是躉船進出碇泊位有可能會影響其他進出藍巴勒海峽公眾貨物裝卸區的船隻。

¹ 擬建的葵涌公眾填土躉船轉運站將設於葵涌 30D 區並包括貨車等候區、中央辦工室、兩個卸泥大堂、躉船停泊處及拆建物料篩選歸類的設施。

7. 為應付上述的風險，海上交通影響評估就海上運作的管制、躉船的選擇和設施的設計實行提出多項建議。其中包括：

- ◆ 只有分體式躉船可使用葵涌躉船轉運站；
- ◆ 不可有超過兩艘躉船同時停泊於葵涌躉船轉運站內，和躉船亦不可互相靠近停泊；
- ◆ 拖船不能在躉船轉運站附近停泊或等候，除非正在處理躉船的調動安排；
- ◆ 葵涌躉船轉運站設置閉路電視及通訊系統，用以監察公眾貨物裝卸區及藍巴勒海峽的船隻來往情況，使拖船得知船隻的情況，以及建議拖船安全的到達/離開時段；
- ◆ 位於選址北方的大樓，需離岸 20 米以確保船隻的視線不會被阻礙；
- ◆ 卸泥大堂的罩篷旁邊，需有照明設備。

8. 只要實行上述建議的管制措施，躉船轉運站對海上交通的影響便會大為減少。

推行計劃

9. 我們計劃於二零零二年展開建築工程亦於二零零四年年底啟用躉船轉運站及分類設施。屆時轉運站將於平日及星期六上午八時至下午六時運作；星期日及公眾假期則關閉。

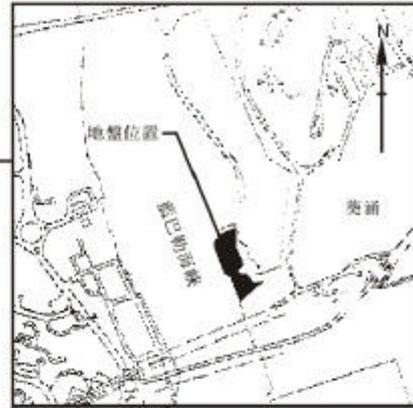
徵詢意見

10. 歡迎委員就擬建的葵涌公眾填土躉船轉運站海上交通影響評估的建議，發表意見。

文件提交

11. 海事處高級海事主任陳廣鎮先生和負責葵涌公眾填土躉船轉運站工程項目的土木工程署人員和顧問公司（偉信(香港)有限公司）的代表，以及負責海上交通事宜的環科顧問有限公司的代表，將列席會議，詳解這份文件。

土木工程署
海港工程部
二零零一年四月



位置圖



圖例

- 擬興建之葵涌公眾填土壘船轉運站

