

臨時本地船隻諮詢委員會

九號貨櫃碼頭發展計劃 關於疏浚藍巴勒海峽和北航道的提案

目 的

1. 本文件旨在向委員概述與九號貨櫃碼頭發展計劃相關的疏浚藍巴勒海峽和北航道提案。

概 要

2. 為 盡量避免對疏浚區內船舶交通造成混亂，疏浚工程會分期進行，在藍巴勒海峽和現有北航道內大部分疏浚工程均會以操縱靈活、自航挖泥船，亦即吸揚式開底挖泥船進行。概述疏浚提案、紓緩措施方案等內容的文件見附件。

諮 詢

3. 承建商已經就疏浚提案諮詢香港領港會、貨櫃碼頭經營人，他們均表示同意。

提出意見

4. 請委員就疏浚提案發表意見。

文件提交

5. 九號貨櫃碼頭總承建商現代中土聯營工程公司的代表會與海事處高級海事主任 / 策劃及發展協調(2)陳廣鎮先生一起列席會議，講解本文件。

附件

引 言

1. 九號貨櫃碼頭發展計劃於 2000 年 5 月 12 日展開，其中完成的工程約佔 17%。
2. 九號貨櫃碼頭發展項目的疏浚工程涉及以下三處：
 - a) 工地(碼頭和後勤用地)
 - b) 藍巴勒海峽
 - c) 北航道
3. 疏浚上述三處的目的如下：
 - a) 疏浚工地：興建六個貨櫃船泊位，總長度為兩公里，並填海造地 50 公頃，用作貨櫃堆場和後勤用地。
 - b) 疏浚藍巴勒海峽：把現有海床挖深，達到海圖基準面下深度 15.50 米，以容納大型貨櫃船進出。
 - c) 疏浚北航道：把現有北航道重新定線，向東南面移位 470 米左右，並挖至海圖基準面下深度 15.50 米。
4. 從該三處所挖出的疏浚物，按照特性分為污染泥和非污染泥。

疏浚提案

5. 藍巴勒海峽

提案中的藍巴勒海峽疏浚區位於九號貨櫃碼頭工地與現有一號至八號貨櫃碼頭之間(見附錄 A)。

由於藍巴勒海峽貨櫃船交通頻繁，承建商主要動用吸揚式開底挖泥船，在藍巴勒海峽大部分水域範圍施工，以期盡量避免造成混亂。不過，在以下特殊水域範圍內，則須動用抓斗挖泥船：

- a) 海底渠口區：現有海底渠口位於藍巴勒海峽西北部。為確保疏浚安全準確，以抓斗挖泥船進行疏浚工程是最為合適的做法。
- b) 九號貨櫃碼頭面層邊緣區：為顧及九號貨櫃碼頭面層位置水域

的溝渠疏浚模式，與碼頭面層毗鄰的藍巴勒海峽須動用抓斗挖泥船與碼頭面層溝渠一起疏浚。此外，由於有施工躉船和抓斗挖泥船沿碼頭面層施工，以吸揚式開底挖泥船來疏浚並不安全。

藍巴勒海峽疏浚區會再分為幾個小區，按照所提交的工程進度計劃依次疏浚。

承建商須向船隻航行監察中心(航監中心)提供施工挖泥船的詳細資料，包括操作員或船長的手提電話號碼、施工範圍、船名等。挖泥船須時刻監聽甚高頻頻道 74，務求航監中心得與施工挖泥船的操作員或船長通訊。

6. 北航道

提案中的北航道疏浚區位於葵涌貨櫃碼頭進口航道與西面危險品錨地、西面檢疫及入境船隻錨地之間(見附錄 B)。

疏浚區大部分都位於現有航道以外的水域，只有北面小部分位於航道內。航道以外範圍會以抓斗挖泥船疏浚，航道以內範圍則以吸揚式開底挖泥船疏浚，以盡量避免對船舶交通造成混亂。這項疏浚工程分兩期進行，亦即現有北航道以外和以內的水域範圍。

把一些在疏浚區內的導航浮標、繫泊浮泡遷移和撤回是無可避免的，其中包括：

a) 導航浮標

“奇力北”、“西檢”和“北航 4”會逐一暫時北移 30 米，待該區疏浚工程完成後恢復原位。

b) “PHW”、“A14”兩個繫泊浮泡會移往經海事處同意的位罝，而“ A15”、“ B29”兩個繫泊浮泡則會撤回。承建商會安放兩個臨時標誌浮標，以標示施工區的南面界線。

新北航道的最後布局見於附錄 C。

卸 泥

7. 疏浚物若證實為污染泥，則會棄置於東沙洲海上傾卸區；如屬非污染泥，則會棄置在南青衣海上傾卸區。

海事處佈告

8. 海事處處長日後會發出海事處佈告，公布上述疏浚工程和遷移浮泡的具體情況。

施工進程

9. 承建商建議按以下進程在藍巴勒海峽和北航道進行疏浚工程：
 - a) 藍巴勒海峽：2002年3月1日至2003年4月30日
 - b) 北航道：2002年1月1日至2002年6月30日
10. 北航道重新定線於2002年8月1日在憲報公布。