

西貢區議會

將軍澳第 137 區臨時填料庫 — 延長運作期事宜

1. 引言

- 1.1 本文件的目的是，向西貢區議會簡介有關將軍澳第 137 區臨時填料庫(下稱將軍澳填料庫)延長運作期至 2006 年 12 月 31 日事宜。

2. 背景

- 2.1 去年，全港的建築工程合共產生約一千九百萬公噸的拆建物料。這些拆建物料是惰性物料和廢料的混合物，由建築、挖掘、裝修、拆卸和道路工程產生。近年來，這些物料的組合成份以及其再用／循環再造價值如下：

- (a) 69%為惰性軟料，例如泥土、土壤和泥漿，這些軟料不能循環再造，只能作為填料再用於填海和填土工程；
- (b) 18%為惰性硬料，例如石頭、碎混凝土和磚等，部分可再用於填海工程中，以建築海堤，其他的可循環再造為碎石料，以製造混凝土或用於路底基層和排水管道墊層；以及
- (c) 13%為拆建廢料，包括金屬、塑膠、木材和包裝廢物，其中未受污染的，可以循環再造，受污染的則不能循環再造，必須棄置於堆填區內。

- 2.2 現時，當局對惰性拆建物料(下稱公眾填料)的管理策略，是盡量把這些物料減少、再用或循環再造。如果把它們全數棄置於堆填區內，將會大大縮減堆填區的空間和壽命，而堆填區在五年內便滿溢。這方面的具體策略包括：

- (a) 透過改善規劃、設計和建築管理，從源頭着手避免及減少產生拆建物料；
- (b) 把混合拆建物料篩選歸類，以免可再用或再造的惰性物料被運往堆填區；
- (c) 把惰性軟料再用於填海或填土工程；以及
- (d) 把惰性硬料循環再造，作為製造混凝土或道路工程所需的再造碎石料

2.3 近年可容納公眾填料的地方(例如：填海工程)正急速減少。因此，我們在 2002 年建議並得到西貢區議會贊成，在將軍澳第 137 區設立一個可以貯存 1100 萬公噸公眾填料的填料庫，從而避免把它們棄置於堆填區內。

3. 填料庫位置及附近環境

3.1 第 137 區位於將軍澳最南面，面積約 105 公頃。該區早於 1997 年已開始接收由建築工程所產生的拆建物料，供填海工程使用。整項工程預計在 2004 年年中完成。而由 2002 年年底開始，我們更把第 137 區內大部份完成填海工程的地方轉為填料庫用途，並把公眾填料暫時貯存。

3.2 鄰近將軍澳填料庫的現存和已規劃土地全屬工業用途，包括將軍澳工業邨和新界東南堆填區。將軍澳區內最接近填料庫的現有住宅和學校，均距離填料庫超過三公里。

4. 填料庫運作

4.1 由開始運作至今年三月期間，將軍澳填料庫共接收約 350 萬公噸的公眾填料。在 2004 年開始，我們把部份貯存在將軍澳填料庫的公眾填料運往竹篙灣作填海工程之用以及盡量運往屯門第 38 區的循環再造設施作循環再造。

4.2 我們預計直至 2004 年 12 月，將軍澳填料庫仍有空間貯存約 360 萬公噸公眾填料。為避免把公眾填料棄置於堆填區內，我們必須延長將軍澳填料庫的運作，並接收公眾填料，同時繼續把公眾填料由將軍澳填料庫運往合適的地方。

- 4.3 因此，我們計劃在 2005 年 1 月至 2006 年 12 月繼續將軍澳填料庫的運作，接收公眾填料並同時把合適的公眾填料運往竹篙灣作填海工程。我們亦預計在 2007 年 1 月至 2008 年 12 月，全面把公眾填料移走，並在 2008 年年底逐步展開拆卸將軍澳填料庫的程序。
- 4.4 除了農曆年假外，將軍澳填料庫會維持每天開放，供持有有效傾卸泥土執照的泥頭車使用。開放時間為上午 8 時正至晚上 9 時正。而躉船裝卸區的運作時間則由上午 8 時正至晚上 11 時正。而在晚上 9 時正以後，將軍澳填料庫不會對外開放。因此不會對附近的交通及環保大道產生影響。
- 4.5 將軍澳填料庫約可容納 1 100 萬公噸(約 600 萬立方米)填料。而貯存最高的高度約為 30 米，並會分開為若干不同平台貯存，由南至北逐一堆建起來。在拆卸階段，物料將由北至南逐步移走，務求盡量減少對鄰近發展的影響。而將軍澳填料庫與最接近的電視廣播製作中心，仍會保持最少 100 米的緩衝距離。
- 4.6 為減少使用填料庫的泥頭車次數，以紓緩對將軍澳區交通和環境的影響，我們更在將軍澳填料庫內設立躉船裝卸區，處理由海路運送的填料。

5. 交通影響評估報告

- 5.1 在 2004 年 2 月，我們聘請了顧問公司進行將軍澳填料庫-延長運作期的環境及交通影響評估研究。而環境及交通影響評估的研究結果則載於下文各段。
- 5.2 目前，將軍澳區的對外交通主要依靠將軍澳隧道，而與它連接的將軍澳隧道公路則連接環保大道，成為區內與區外的主要交通走廊。這亦是來往將軍澳填料庫的主要道路。為配合區內發展，拓展署正進行將軍澳隧道公路/環保大道/寶順路交匯處改善工程，把現有的迴旋處改為分層道路交匯處，以增加車輛流量。工程預計在 2005 年 5 月完工。

- 5.3 據估計，每日需要運往將軍澳填料庫的公眾填料，約有 24 000 公噸（2000 泥頭車架次）。我們為減低對將軍澳道路網的負荷，在九龍前啓德機場設立臨時公眾填土躉船轉運站，經海路運送來自九龍的填料，把半數公眾填料以躉船直接運往將軍澳填料庫，使處理由環保大道路的運泥車的流量減至每日 1 000 架次。而事實上，這種安排已證明十分有效。就過去半年內，將軍澳填料庫平均每天處理由環保大道的運泥車約為 760 架次，較預期設計處理量的每天平均 1000 架次為少。
- 5.4 在交通影響評估方面，顧問估計約有 80% 的泥頭車會使用將軍澳隧道往來將軍澳及西貢以外地區，餘下的車輛則大部分取道坑口道進出西貢或在區內行走。根據這項調查並參考區內道路網，研究選定了沿環保大道的四個主要交匯處¹，進行詳細的交通影響評估。再加上未來數年將軍澳區的交通預測數據，評估四個主要交匯處在早上、下午及泥頭車繁忙時段的交通情況。評估結果顯示，填料庫所帶來的額外泥頭車架次，比較現時將軍澳隧道的流量（約 35 500 架次），影響將十分輕微，因此各主要交匯處在一般時間或繁忙時段均不會出現交通問題。
- 5.5 研究更考慮了在特殊情況下（例如颱風之後可能累積的泥頭車架次）的交通流量。評估結果顯示即使泥頭車的流量由每日 1 000 架次增加至每日 1 500 架次，各主要交匯處仍會如常運作。根據過去 18 個月的記錄，將軍澳填料庫處理運泥車的最高流量為每日 1273 架次。而超過 1 000 架次流量的，亦只錄得 46 日。
- 5.6 我們還須指出一點，就是假如不設立將軍澳填料庫，對將軍澳區的交通的負面影響將會更大。因為九龍及新界東所產生的所有公眾填料，將會因為沒有填料庫接收，而需要棄置於新界東南堆填區，而由於堆填區並沒有填料躉船裝卸設施，因此不能利用海路運送公眾填料，因此，使用環保大道及附近主要道路的泥頭車將會增至每天 2 000 架次。

¹ 4 個主要交匯處分別為環保大道／昭順路／寶邑路、環保大道／蓬萊徑、環保大道／百勝角道、環保大道／駿口街／駿昇街。

6. 環境影響評估研究結果

- 6.1 這次延長將軍澳填料庫運作期的研究報告，亦對將軍澳第 137 區及環保大道一帶在將軍澳填料庫延長運作期及拆卸階段期間可能受到的環境影響作出了評估。研究範圍包括對空氣質素、噪音、水質、景觀的影響評估，以及堆填區氣體風險評估。

空氣質素－塵埃排放影響

- 6.2 空氣質素影響評估研究的重點是將軍澳填料庫延長運作期和拆卸期間的潛在塵埃排放影響。正如上文第 4.5 段所述，貯存區的邊緣與電視廣播製作中心會保持最少 100 米的緩衝區。
- 6.3 在將軍澳填料庫內行駛的泥頭車是潛在塵埃影響的最主要來源。因此研究建議將軍澳填料庫的承辦商必須嚴格執行現有的控制塵埃措施。該等措施包括：
- (a) 在填料庫北面周界豎立高 2.4 米的圍板；
 - (b) 在填料庫內的指定運料道路鋪上混凝土、瀝青物料或金屬板，以減少揚塵；
 - (c) 在進行挖掘或移土活動時灑水或噴射塵埃抑制劑，以減少揚塵；限制泥頭車的行駛速度；以及
 - (d) 在填料庫出入口提供車輛清洗設施。
- 6.4 為進一步減低通往將軍澳填料庫道路的潛在塵埃影響，我們會繼續提供掃街車定期清洗街道，並只容許妥善覆蓋物料的泥頭車使用將軍澳填料庫。

空氣質素－汽車廢氣影響

- 6.5 在將軍澳填料庫周圍 4.3 公里範圍內的環保大道，進行沿路汽車廢氣影響評估，並考慮了使用填料庫的泥頭車及其他在同一時間使用該道路的車輛引起的累積影響。結果顯示泥頭車的數目不會對沿路範圍造成空氣質素方面的影響，亦可達到有關的空氣質素指標。

噪音影響

- 6.6 正如上文第 5.3 段所述，由於有一半的公眾填料會以躉船從啓德臨時公眾填土躉船轉運站，經海路直接運往將軍澳填料庫，因此使用將軍澳填料庫的泥頭車流量應減至每日 1 000 架次，即每兩分鐘 2 至 3 架次。
- 6.7 評估結果顯示，不論在一般情況或在繁忙時段內，在環保大道兩旁因泥頭車所帶來的額外噪音量將少於 1 分貝(A)。故此，研究認為，延長將軍澳填料庫將不會造成重大的交通噪音影響。
- 6.8 雖然將軍澳填料庫的位置遠離住宅和學校，而研究結果亦確定了在將軍澳填料庫內產生的建築噪音不會造成噪音影響，但研究報告亦建議將軍澳填料庫承辦商繼續採取現有良好的運作及噪音管理措施，包括：
- (a) 選擇低噪音的機動設備；
 - (b) 選擇機動設備擺放位置，把噪音量大的設備盡可能遠離民居；
 - (c) 安排施工時間及程序，避免產生噪音滋擾；
 - (d) 使用隔音屏障；使用隔音罩以減低噪音；以及
 - (e) 保養機動及隔音設備。

水質影響

- 6.9 水質影響評估確定了將軍澳填料庫在運作和拆卸期間不會對鄰近的海水質素造成嚴重的影響。而且，經由填料庫排出的污水，亦需要符合水質管制法例下技術備忘錄的要求。研究建議繼續採取現有的水污染控制措施，包括：
- (a) 使用引水溝、梯形排水渠及隔沙泥池，並把排水渠連接至污水控制設施，以防止水土流失造成的水質污染；
 - (b) 維持將軍澳填料庫與岸邊之間的緩衝距離(約 100 米)；
 - (c) 使用及維修車輪清洗設施；以及
 - (d) 把洗手間產生的污水排放至污水渠或提供化學洗手間。

景觀和視覺影響

- 6.10 第 137 區是新填海區，現時並無具景觀價值的地方。但研究仍建議於所貯存的填料上噴草或鋪上土工織物墊，以減低對景觀的影響。

堆填區氣體風險評估

- 6.11 將軍澳填料庫的東北面，約有 21 公頃的地方可能受新界東南堆填區的堆填區氣體影響。雖然研究評估已確定該處屬低風險類別，但研究仍建議承辦商繼續採取現有措施，例如在堆填區氣體影響範圍內不會有任何地下結構、雨水及污水系統，以及把辦公室昇離地面，以預防堆填區氣體積聚，並禁止市民隨意出入。

評估總結

- 6.12 研究的結果指出因延長將軍澳填料庫運作所造成的各種影響，均屬可接受的水平。加上採取研究報告所建議的緩解措施，有關影響均已減至最低的水平。

7. 總結

- 7.1 請各議員就將軍澳第 137 區臨時填料庫延長運作期至 2006 年 12 月 31 日進行的環境及交通影響評估研究的結果和建議發表意見。

土木工程署
2004 年 5 月