

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延長將軍澳第 137 區臨時填料庫(將軍澳填料庫)的運作期限由 2006 年 12 月 31 日直至 2008 年 12 月 31 日的事宜。

2. 背景

- 2.1 在 2004 年，全港的建築工程合共產生約 2050 萬公噸的拆建物料(泛指建造、挖掘、拆卸及道路等工程所產生的拆建物料)，當中約 85%為可再用或循環再造的惰性物料，包括岩石、混凝土、瀝青、磚塊、石塊及泥土等。這些惰性物料亦統稱為公眾填料，可再用於填海或填土工程中。
- 2.2 現時，當局對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。具體內容包括：
- (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。如果把剩餘的大量公眾填料全數棄置於堆填區內，將會大大縮減堆填區的空間和壽命。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，從而避免它們被棄置於堆填區內。

- 2.4 在 2004 年 6 月，我們就將軍澳填料庫延長運作至 2006 年 12 月 31 日一事，向西貢區議會諮詢 [區議會文件 39/04-05 號]，並獲得議員支持。

3. 填料庫的運作

- 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公眾填料，供填海工程使用。整項填海工程已在 2004 年年中完成。而由 2002 年年底開始，我們將第 137 區內大部份完成填海的地方轉為填料庫，將公眾填料暫時貯存。
- 3.2 由開始運作至今年三月，將軍澳填料庫共接收了約 650 萬公噸的公眾填料。由 2003 年 12 月開始，部份貯存的公眾填料已被運往竹篙灣作填海工程之用。
- 3.3 將軍澳填料庫內亦設有拆建物料篩選分類設施。這設施是把接收到的拆建物料分類。我們會把篩選出來的公眾填料貯存在填料庫內，作日後填海之用；而非惰性拆建物料則會被運往堆填區棄置。
- 3.4 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，因此不會對環保大道及附近的交通產生影響。
- 3.5 將軍澳填料庫約可容納 1100 萬公噸(約 600 萬立方米)的填料。貯存最高的高度約為 30 米，堆建方向一般是由南至北的。在移除階段，物料將由北至南逐步移走，務求盡量減少對鄰近的影響。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。
- 3.6 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，而東北面則是新界東南堆填區。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. 更改填料庫運作期

- 4.1 按照原定的計劃，將軍澳填料庫將在 2006 年 12 月停止接收填料，並於 2008 年年底前將公眾填料移走。

- 4.2 由於近年可容納公眾填料的填海工程已大幅減少，環境運輸及工務局與國家海洋局在 2004 年 3 月簽定合作安排，把香港產生的公眾填料運往內地作填海之用。這安排能為香港不斷產生的公眾填料提供一個穩定的出路。我們正就執行細節與國家海洋局磋商，預計在 2005 年下旬開始將公眾填料運往內地。
- 4.3 因此，我們建議在 2007 年至 2008 年期間讓將軍澳填料庫繼續開放予公眾傾卸填料，及利用躉船把公眾填料直接轉運到內地。預計可在 2008 年年底前把所有填料移走。

5. 交通影響評估報告

- 5.1 在 2004 年 9 月，我們聘請了顧問公司就將軍澳填料庫延長運作期到 2008 年年底，進行了環境及交通影響評估研究。
- 5.2 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的地區，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的道路網，顧問選定了沿環保大道的主要交匯處¹，進行詳細的交通影響研究，以評估主要交匯處在早上、下午及填料庫繁忙時段的交通情況。研究結果顯示，填料庫所帶來的額外泥頭車對交通的影響輕微，而各主要交匯處在一般時間及繁忙時段均不會出現交通問題。
- 5.3 在 2004 年，將軍澳填料庫的平均使用量為每天 690 架次，而最高使用量為每天 1165 架次，較設計最高使用量的每天 1500 架次為少。從過往的運作顯示，填料庫的使用量比預期為低，而對附近的交通亦未帶來負面影響。
- 5.4 由於估計啓德公眾填土躉船轉運站(啓德轉運站)的使用率將會持續下降，我們已於今年 2 月將轉運站關閉。透過行政措施，我們把大部份原定到啓德轉運站傾卸物料的泥頭車，分流到屯門第 38 區填料庫。根據資料顯示，在啓德轉運站關閉後，將軍澳填料庫的平均使用量由每天 690 架次輕微上升至每天 770 架次，依然較設計使用量的每天 1500 架次為少。

¹ 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／石角路、環保大道／環澳路、環保大道／駿日街／駿昇街。

6. 環境影響評估研究結果

- 6.1 除交通影響評估外，顧問亦就延長填料庫運作對附近地區及環保大道一帶可能造成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 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。

此外，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。

- 6.4 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，進行汽車廢氣影響評估。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 評估結果顯示，不論在一般時間或在繁忙時段內，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。故此，研究認為延長將軍澳填料庫將不會造成交通噪音影響。

- 6.7 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對附近造成噪音影響，但研究報告

亦建議將軍澳填料庫承辦商需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；以及
- (d) 保養機動及隔音設備。

水質影響

6.8 水質影響評估確定了將軍澳填料庫在運作期間不會對鄰近的海水質素造成影響。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) 使用引水溝及梯形排水渠，並把排水渠連接至隔沙泥池，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。

景觀和視覺影響

6.9 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

6.10 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

6.11 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，加上採納了研究報告所建議的緩解措施，有關影響均已減至最低。

7. 總結

- 7.1 我們十分感謝西貢區議會能顧及香港的整體利益，一直贊同及支持在將軍澳設立臨時填料庫，以解決公眾填料的處理難題。我們將繼續嚴格執行有關的環境保護措施，確保填料庫的運作不會對附近居民造成影響。
- 7.2 請各議員支持將軍澳第 137 區臨時填料庫延長運作期至 2008 年 12 月 31 日。

土木工程拓展署
2005 年 5 月