

二零二一年二月二十二日
討論文件

立法會環境事務委員會
廢物管理設施的改善及擴建工程

目的

為配合廢物管理策略，並提供足夠設施以接收和處置廢物，本文件建議提升以下三個廢物管理設施工程計劃為甲級，並就此建議徵詢委員意見：

部分 5165DR — 新界西堆填區擴建計劃；

5184DR — 翻新及提升西九龍廢物轉運站；以及

5185DR — 翻新及提升港島西及港島東廢物轉運站。

背景

2. 環境局在二零二一年二月八日公布《香港資源循環藍圖2035》（《藍圖》），提出多管齊下，實踐「全民減廢•資源循環•零廢堆填」的願景。《藍圖》更定下一系列措施鼓勵全民減廢、推動資源循環及發展多項廢物管理基建設施，以達至長遠擺脫依賴堆填來處理都市固體廢物的目標。

3. 雖然多項大型廢物管理基建設施已陸續啟用和規劃中，在齊備足夠的轉廢為能／轉廢為材設施之前，我們仍需足夠的堆填容量以應付未來短中期的廢物處置需求。現時處置本港每天約 15 000 公噸固體廢物（約 11 000 公噸為都市固體廢物、約 3 500 公噸建築廢物和約 500 公噸特殊廢物）的骨幹設施是三個策略性堆填區（新界西堆填區、新界東南堆填區和新界東北堆填區）和七個分布於香港島、九龍、新界及離島的廢

物轉運站。當中新界東南堆填區只接收建築廢物¹，新界東北堆填區位於內陸地區（打鼓嶺）只接收經陸路運送的廢物。新界西堆填區是現時香港最大及唯一可以接收經海路運送廢物的堆填區。

4. 鑑於三個策略性堆填區的既有空間將會相繼用完，立法會財務委員會（財委會）在二零一四年十二月批准了新界東南堆填區及新界東北堆填區的擴建工程²，以及為準備新界西堆填區擴建工程的設計和相關研究的費用。我們其後於二零一五年九月委聘顧問為新界西堆填區擴建計劃進行各項初步設計、土地勘測，以及相關準備工作；相關的設計及勘測工作現已大致完成。

5. 本港現有的廢物轉運站大多於九十年代相繼落成，營運至今已超過二十年。各轉運站內的大部分設施和設備已日漸老化，甚至超出其設計使用年限，日趨頻繁的故障及維修直接影響轉運站的整體運作效能。由於經海路轉運廢物的西九龍、港島西及港島東廢物轉運站的現行營運合約將於二零二二年十二月屆滿，因此我們已委託顧問研究各轉運站的翻新、提升及營運事宜，以及擬訂新一期設計、建造及營運合約安排。我們亦計劃趁機進行翻新及提升工程，以提升它們的營運效率，並改善其環境表現。

5165DR—新界西堆填區擴建計劃

建議及理由

6. 新界西堆填區是現時香港最大及唯一可以接收經海路運送廢物的堆填區，每日須處置多於一半全港的都市固體廢物

¹ 自二零一六年一月六日起，新界東南堆填區只可接收及處置建築廢物。建築廢物主要包括惰性物料（如石塊、瓦礫、泥沙及混凝土等）及一些不易降解的物料（如木材、竹竿、金屬及建材包裝等）。同樣地，將來落成的新界東南堆填區擴建部分亦只可接收及處置建築廢物。

² 新界東南堆填區擴建工程已於二零一八年展開，預計可於二零二一年年底完成基本擴建工程，並開始接收建築廢物。新界東北堆填區擴建工程合約已於二零二零年年底招標，預計工程合約將於二零二一年年底批出。

(約每日 6 000 公噸)，是香港廢物管理策略不可或缺的一環。預計新界西堆填區會在二零二六年飽和³，而堆填區的基本擴建工程一般需時三至四年才能完成。因此及時展開其擴建部分至為重要。

7. 自二零一四年十二月「新界西堆填區擴建工程—顧問費及勘測」申請撥款獲批後，我們於二零一五年九月委聘顧問為擴建計劃進行各項準備工作，其設計及勘測工作現已大致完成，當中包括仔細審視不同的堆填區擴建方案及用地需求。為積極回應地區人士的意見，並考慮到政府正積極規劃發展更多轉廢為能/轉廢為材設施以處理都市固體廢物，我們計劃縮減擴建範圍面積，由原先設計的約 200 公頃減至約 100 公頃，當中用以堆填廢物的面積同樣減半，由原先設計的約 180 公頃減至約 94 公頃。此外，整項工程計劃無須收回任何私人土地或移除現有的墳墓及廟宇，我們便可加快工程進度和減少對相關人士的影響。根據現時的初步設計，擴建部分可提供約 7 600 萬立方米的堆填容量，以應付本港未來短中期的廢物處置需求。

8. 擬議提升為甲級的部分 **5165DR** 號工程計劃的範圍包括：

- (a) 詳細設計堆填區及附屬工程／設施；
- (b) 平整工地；
- (c) 興建基本及支援設施；
- (d) 安裝堆填區防滲漏墊層系統；
- (e) 安裝滲濾污水收集及處理系統；

³ 截至二零二零年年底，新界西堆填區餘下的堆填容量約為 1 350 萬立方米。假設未來數年新界西堆填區的運作維持不變，我們預計堆填區每天會接收及處置約 7 000 公噸的固體廢物(因為疫情及經濟活動減慢等影響，堆填區在二零二零年每天只接收及處置約 6 400 公噸的固體廢物)，以每堆填立方米可容納 1.1 公噸廢物來計算，堆填區的可使用年期約為 5.8 年($= 13\,500\,000 \text{ 立方米} \times 1.1 \text{ 重量換算} / 7\,000 \text{ 公噸} / 365 \text{ 日}$)，所以我們預計新界西堆填區將會在二零二六年飽和。堆填區的估計可使用年期取決於多項可變因素，包括外在人口增長、地區發展、經濟活動、減廢及回收計劃成效、其他廢物處理及轉廢為能設施的進展，堆填區內在設計、運作模式、沉降速度等。由於大部分屬可變及動態因素，堆填區的估計可使用年期僅供參考，應不時根據最新的資料作出檢討及修正。

- (f) 安裝堆填氣體收集及管理系統；
- (g) 實施緩解環境影響的措施；
- (h) 進行環境監測及審核；
- (i) 改善社區環境及設施；以及
- (j) 建造修復和護理設施。

9. 擬議新界西堆填區擴建部分的位置圖載於附件一。若獲財委會撥款，我們會盡快進行後續工作，並在二零二二年年底展開擬議工程計劃，以期在二零二六年開始接收廢物。我們會沿用現時堆填區一貫採用的「設計、建造及營運」合約安排進行擬議工程計劃。

10. 至於 **5165DR** 的餘下部分，即擬議稔灣路（南）道路工程，則保留為乙級。我們已經開展其規劃和設計工作，待相關的籌備工作完成後適時申請撥款。

公眾諮詢

11. 自立法會於二零一四年批准撥款進行「新界西堆填區擴建工程—顧問費及勘測」項目，環境局及環境保護署（環保署）一直與不同持份者，包括龍鼓灘村和下白坭村的村代表、屯門及廈村鄉鄉事委員會、屯門區議會、元朗區議會及不同聯絡小組等地區團體和人士，就新界西堆填區擴建規劃及發展和鄰近道路改善工程廣納意見和保持溝通，亦讓地區人士更了解區內主要廢物處理設施的運作及環境監測工作，釋除他們的疑慮，以及積極回應他們的訴求。

12. 就區內各持份者提出有關多項緩解措施及改善堆填區附近環境的意見，我們已作出積極回應及落實／籌備以下工作：

- **優化擴建設計**—我們大幅減少擴建面積，現時的設計將採用「深碗型」設計，在綠化土堤後才挖掘和堆填，更有效地控制並處理堆填區的氣味、泥塵、污水、噪音等潛在滋擾。整項擴建計劃無須收回任何私人土地或移除現有的墳墓及廟宇，可減少對相關人士的影響；

- 減少廢物車輛—我們已安排禽畜廢物收集車及政府的大型廢物收集車輛不再使用龍鼓灘路，令駛經龍鼓灘的廢物車輛每日大減 100 架次至平均每日約 180 架次，這些車輛主要是接收鄰近蝴蝶灣及屯門一帶沒有氣味的建築廢物、廢木材、廢輪胎等廢物。我們亦增加海路運送廢物往新界西堆填區的比例至約 90%，遠高於之前承諾的不少於 80%；
- 改善道路安全—自二零一三年八月起，環保署聯同香港警務處及食物環境衛生署於龍鼓灘路及稔灣路共進行逾 130 次聯合執法行動，打擊車輛超載、載貨不穩、污水滴漏等安全及衛生問題。我們並於龍鼓灘路加設偵速攝影機，協助打擊超速車輛；
- 改善環境衛生—為進一步優化區內環境，我們已加強清潔龍鼓灘村至堆填區的路段，包括每天三次清掃和一次清洗路面，以及不時在龍鼓灘村路段兩旁進行深層清潔工作，包括沖洗及擦淨行人路面、安全島、路邊欄杆及交通告示牌上的泥塵。環保署亦於龍門路及小冷水路加裝了兩組閉路電視系統，監察和打擊該處的非法廢物棄置活動。系統自二零一四年三月運作以來，環保署已成功作出 40 宗檢控，有效阻嚇非法棄置活動；
- 改善水源供應—為使堆填區及鄰近的下白坭村更有效地共用大水坑的水資源，我們已修補大水坑水泵系統及接駁水管，定時免費供水給村民使用。此外，我們正在堆填區內設置大型儲水缸，以確保旱季時仍有足夠水量供下白坭村及堆填區日常運作之用；
- 加強綠化工作—我們致力於推動綠化堆填區工作，已提前於面向下白坭村的斜坡上展開修復工程，廣種樹苗，亦即將在堆填區內試種不同的草木品種，供未來大規模種植計劃作參考。我們又計劃於堆填區擴建部分的周邊加設 10 至 30 米闊的綠化帶及土堤，並於工程初期開始綠化工作，盡量減低工程對周邊環境的滋擾；
- 改善區內交通—我們已完成可行性研究以及立項落實工程，將會分階段提升深灣路、稔灣路北及稔灣路南為標準的

雙線不分隔行車道。最快開展的稔灣路南及深灣路段改善計劃將在今年稍後刊登憲報，及後進行詳細設計及相關收地安排。就地區人士建議興建行車隧道連接新界西堆填區至屯門／元朗，我們曾就不同的隧道方案作出初步研究，結果顯示各方案有不同程度的困難和挑戰，按現時區內人口和交通需求亦難符合成本效益。另一方面，土木工程拓展署正籌劃進行擬議的「龍鼓灘填海和重新規劃屯門西地區的規劃及工程研究」，當中包括探討策略性及區內道路交通網絡。藉此契機，在龍鼓灘填海和新規劃策略下，政府會重新檢視上述行車隧道方案的可行性。我們亦留意到土木工程拓展署的規劃及工程研究將會包括研究在填海區內興建新的道路，以提供龍鼓灘路以外的替代路線給重型車輛使用，有助解決居民對重型車輛行經龍鼓灘村所引起的環境問題和困擾；以及

- 加強溝通工作—我們成立區內的聯絡小組，邀請相關地區人士加入，並舉行定期會議及多次實地參觀的活動，包括新界西堆填區、T·PARK〔源·區〕、EcoPark(環保園)及 WEEE·PARK(廢電器電子產品處理及回收設施)等，讓地區人士更深入了解區內廢物處理設施的運作及環境監測工作。

13. 在二零二一年一月及二月，環境局及環保署向屯門及廈村鄉鄉事委員會、龍鼓灘村及下白坭村、以及屯門分區委員會簡介本港未來的廢物管理策略及新界西堆填區擴建的最新建議。部分村代表反對擴建計劃，除了關注堆填區運作及環境衛生外，亦對區內交通狀況及規劃工程特別關注。鄉事委員會備悉政府的建議，並希望政府改善區內交通規劃，尤其關注曾咀靈灰安置所及屯門至赤鱲角連接路的北面連接路啟用後對當地交通的影響。我們會積極跟進持份者就堆填區運作及相關環境問題的意見及關注事項，並與各持份者保持密切聯繫，盡力改善堆填區周邊環境，並進行道路改善工程。我們亦會向相關部門反映居民就區內交通規劃的意見。

對環境的影響

14. 擬議新界西堆填區擴建計劃屬於《環境影響評估條例》

(《環評條例》)(第499章)的指定工程項目。環境影響評估報告(環評報告)經諮詢公眾及環境諮詢委員會後，在二零零九年十一月獲得批准。當局亦於二零一零年六月批出環境許可證，訂明工程計劃須按照環境許可證的條件，並在符合有關要求下進行。

15. 為減低工程計劃對周邊鄰近社區的影響，我們已進一步優化擴建計劃的設計，大幅縮減擴建範圍，由原先設計的約200公頃縮減一半至約100公頃。堆填區擴建部分亦改用「深碗型」設計，先沿稔灣路旁興建一道30米高的綠化土堤，才在土堤後方向下挖掘和堆填，更有效地控制並處理堆填區的氣味、泥塵、污水、噪音等潛在滋擾。再配合周邊加設的10至30米闊綠化帶，有助美化視覺和改善環境。

16. 在施工期間，我們會實施一系列緩解措施，控制噪音、塵埃和工地流出的污水，確保符合既定標準和指引的水平。這些措施包括控制工作時間、盡量使用海路運輸物料、使用低噪音建築機械設備以減低噪音、在工地灑水以減少塵土飛揚的情況，以及妥善控制並處理在工地的污水。

17. 在運作期間，我們會控制廢物傾卸區的範圍、加鋪廢物覆蓋層、以塑料墊層遮蓋短期內不會使用的廢物傾卸區等，以減低氣味滋擾。此外，我們亦會在合約條文中規定堆填區承辦商須覆蓋所有(臨時及永久的)滲濾污水貯存缸，進一步控制可能的氣味源頭。

18. 堆填區採用密封式設計，不滲漏墊層把廢物與周圍環境分隔。生物降解過程中產生的滲濤污水和堆填氣體，會在受監控的環境下封存、收集和妥善處理。在堆填區內，部分堆填氣體會用作發電以供運作和處理滲濤污水之用。剩餘的堆填氣體可輸出作其他有益用途。滲濤污水經封存後以管道網絡收集，再輸送至堆填區內的滲濤污水處理設施處理。我們會確保堆填氣體及滲濤污水不會對鄰近環境造成影響。

19. 在規劃和大綱設計階段，我們會要求堆填區承建商盡量減少產生建築廢物。在建造階段，我們會要求承建商預先提交廢物管理計劃書以供批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免和減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物在堆填區或其他

合適的建築工地循環再用。我們會確保工地的日常運作符合經核准的廢物管理計劃書，並會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開處理。我們會利用運載記錄制度，監管惰性與非惰性建築廢物的棄置情況。

20. 我們會根據合約進行植樹及綠化工程，以彌補在工地範圍內現有林地及灌木地的損失。當堆填區完全填滿及修復後，該處會栽種植物，以配合四周地貌及風格。

21. 獲批的環評報告已全面評估工程項目在施工、運作、修復和護理等階段的潛在環境影響。評估確認，當實施建議的緩解措施後，新界西堆填區擴建計劃對環境的影響會維持在現有既定標準及指引範圍內。我們亦會進行環境監測及審核，以確保建議緩解措施的成效。

對文物的影響

22. 擬議工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古研究價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

23. 擬議工程計劃只涉及政府土地，無須收回私人土地。工程計劃範圍內並沒有任何構築物受到影響或須要清理。由於現場附近的所有墳墓均不會受到工程影響，因此亦無須徵用相關的墓地或移除墳墓、墓穴或甕盎內的人類遺骸。

5184DR — 翻新及提升西九龍廢物轉運站；以及 5185DR — 翻新及提升港島西及港島東廢物轉運站

建議及理由

24. 西九龍廢物轉運站位處昂船洲（見附件二圖一），自一九九七年起投入服務，每日運往該站的廢物會立即被壓縮，裝進特製的密封式貨櫃，然後利用特製的貨櫃運輸船經海路轉運

到堆填區處置。現時，西九龍廢物轉運站每天平均接收約 2 600 公噸（相等於每日約 680 架次廢物收集車）來自九龍、葵青、荃灣及鄰近地區的都市固體廢物。此外，每天亦有約 500 公噸從食肆及食物處理場所產生的隔油池廢物運往西九龍廢物轉運站，然後利用站內的隔油池廢物收集及處理設施，抽取高濃度油脂送往合適的回收商生產生物柴油。

25. 港島西及港島東廢物轉運站分別位於堅尼地城海旁及柴灣新業街海旁（見附件二圖二及圖三），並分別自一九九七及一九九二年起投入服務，其運作模式與上述西九龍廢物轉運站相若。現時，港島西廢物轉運站每天平均接收約 1 000 公噸（相等於每日約 260 架次廢物收集車）來自中西區及鄰近地區的都市固體廢物。港島東廢物轉運站則每天平均接收約 1 100 公噸（相等於每日約 300 架次廢物收集車）來自東區及鄰近地區的都市固體廢物。

26. 現時，上述三個廢物轉運站已運作超過 20 年，大部分設施已出現老化及嚴重損耗情況，維修次數日趨頻密及修復所需時間更長，而且在採購維修零件方面亦日益困難。站內老化的機械設備若不適時更換卻仍繼續使用，將直接影響廢物轉運站的運作可靠性、安全性和環境表現。

27. 西九龍廢物轉運站現時的營運合約將於二零二二年十二月十八日屆滿，而港島西及港島東廢物轉運站的現有合併營運合約亦將於二零二二年十二月三十一日屆滿。環保署已在二零一九年九月委託顧問進行有關廢物轉運站服務提升及環境改善工程的研究，以擬訂下一期營運合約的安排。顧問研究顯示現時轉運站內設施老化問題嚴重，建議對站內的設施進行大規模更換及提升，包括更換所有已老化的密封式貨櫃以避免氣味及污水滲漏問題、改善站內氣味控制系統、提升站內的污水處理系統，以及提升密封式貨櫃轉運系統以盡量減少廢物處理的時間等，從而提升整體服務質素和改善附近環境。

28. **5184DR 及 5185DR** 工程計劃的範圍包括下列設計及建造工程：

- (a) 更換並提升廢物處理機械系統；
- (b) 更換並提升氣味控制系統（包括抽風及空氣淨化裝

置)；

- (c) 更換現時老化的廢物貨櫃運輸船隻，提升為全新的節能、低排放廢物貨櫃運輸船隻；
- (d) 更換老化貨櫃及相關載運車輛；
- (e) 提升廢物收集車輛的清洗設施；
- (f) 提升污水處理系統；
- (g) 在適當範圍加設上蓋，美化環境；以及
- (h) 進行可再生能源工程等。

29. **5184DR** 西九龍廢物轉運站的工程亦會額外包括為廢物貨櫃運輸船隻加設岸電設施、更換老化吊運設施，以及重置並優化隔油池廢物處理設施。

30. 若獲財委會撥款，我們會盡快進行後續工作，並在二零二二年底至二零二三年第一季展開擬議工程，以期在二零二六年內完成。在擬議工程進行期間，有關的廢物轉運站將維持日常廢物轉運服務。我們會沿用現時廢物轉運站一貫採用的「設計、建造及營運」合約安排，進行擬議工程計劃和延續轉運站的營運。

公眾諮詢

31. 我們先後於二零二零年十一月十二日及二十四日，就擬議 **5185DR** 工程計劃向中西區區議會轄下的樓宇管理、環境衛生及工務委員會和東區區議會轄下的食物環境及衛生事務委員會進行諮詢，兩個區議會均表示支持擬議工程計劃。我們於二零二零年十一月九日，已就擬議 **5184DR** 工程計劃向深水埗區議會轄下的環境及衛生委員會呈上討論文件。我們並沒有收到委員會對擬議工程計劃提出任何意見。

32. 就區議會於上述會議上提出有關多項緩解措施及改善廢物轉運站運作的意見，我們會作出積極回應及落實／籌備以下工作包括：

- 氣味控制及監測—有關工程計劃會強化轉運站的抽風系統

及氣味移除裝置，確保有味氣體經適當處理後才排放。同時，站內人員和獨立顧問會定期進行氣味巡查，確保轉運站的運作不會引致氣味滋擾；

- **防止垃圾車輛污染**—環保署會嚴格執行《廢物處置（指定廢物處置設施）規例》（第354章，附屬法例L）的規定，確保所有進入廢物轉運站的「壓縮型」垃圾車均配備金屬車斗尾蓋和適當的污水收集缸，以免垃圾車影響附近環境衛生；
- **工程期間的污染控制**—我們會要求承辦商於施工期間實施緩減措施，包括減少塵埃措施、使用低噪音機械及臨時隔音屏障、設置隔篩和沉沙池處理工程廢水，及適當處理工程所產生的廢物，並實行空氣、噪音、水質環境監察；
- **源頭減廢**—環保署一直推廣源頭減廢，除了垃圾徵費的計劃外，還透過落實社區回收措施鼓勵市民源頭減廢和回收廢物；以及
- **優化轉運站的營運及環境表現**—環保署會為廢物轉運站更換全新的機械、運輸工具（包括廢物貨櫃載運車輛及船隻）及廢物貨櫃等，以提升轉運站的運作效率及環境表現。另外，我們亦計劃在廢物轉運站適當地方加設上蓋，並進行綠化及美化環境。

對環境的影響

33. 現有的西九龍廢物轉運站在一九九八年四月前投入運作，屬於《環評條例》的獲豁免指定工程項目。在二零零五年於西九龍廢物轉運站內加建的隔油池廢物處理設施則屬於《環評條例》下受管制的指定工程項目，其建造及營辦已取得環境許可證。我們正進行環境審查，評估擬議的翻新及提升工程計劃對環境的影響，確保其建造及營辦符合《環評條例》及相關環境法例的要求。

34. 現有的港島西及港島東廢物轉運站均在一九九八年四月前投入運作，屬於《環評條例》的獲豁免指定工程項目。至於擬議的翻新及提升工程，我們已大致完成環境審查。根據所

有審查結果，在實施適當的設計及措施後，擬議工程不會對環境造成負面影響。

35. 在工程計劃下，我們會全面更換和提升廢物轉運站的主要設施，以提升其運作效能和環境表現，包括在適當位置安裝快速膠閘門以減少傳出氣味、加強空氣淨化裝置、改善車輛清洗設施以確保離站廢物收集車輛潔淨、更換全新節能及低排放貨櫃運輸船隻、提高污水處理系統的效率，以及在站內進行環境美化工程以改善轉運站的外觀。此外，我們會在西九龍廢物轉運站重置並優化隔油池廢物處理設施，並為廢物貨櫃運輸船隻加設岸電設施。

36. 在施工期間，我們會實施一系列緩解措施，控制噪音、塵埃和工地流出的污水，確保符合既定環保標準和指引。這些措施包括控制工作時間、盡量使用海路運輸物料、使用低噪音建築機械設備以減低噪音，在工地灑水以減少塵土飛揚的情況，以及妥善控制並處理在工地的污水。

37. 在工程的策劃和設計階段，我們會要求承建商實施減少產生拆建物料的措施。此外，我們亦會要求承建商盡可能在工地或其他適合的建築工地再用惰性建築廢物(例如拆卸所得的混凝土)。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

38. 我們亦會要求承建商在施工階段提交廢物管理計劃書以供批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免和減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物循環再用。我們會確保工地的日常運作符合經核准的廢物管理計劃書，並會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開處理，以便運往適當的設施棄置。我們會利用運載記錄制度，監管建築廢物的棄置情況。

對文物的影響

39. 擬議工程計劃不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點或歷史建築、具考古研究價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

土地徵用

40. 擬議工程計劃只涉及政府土地，因此無須徵用土地。

展望

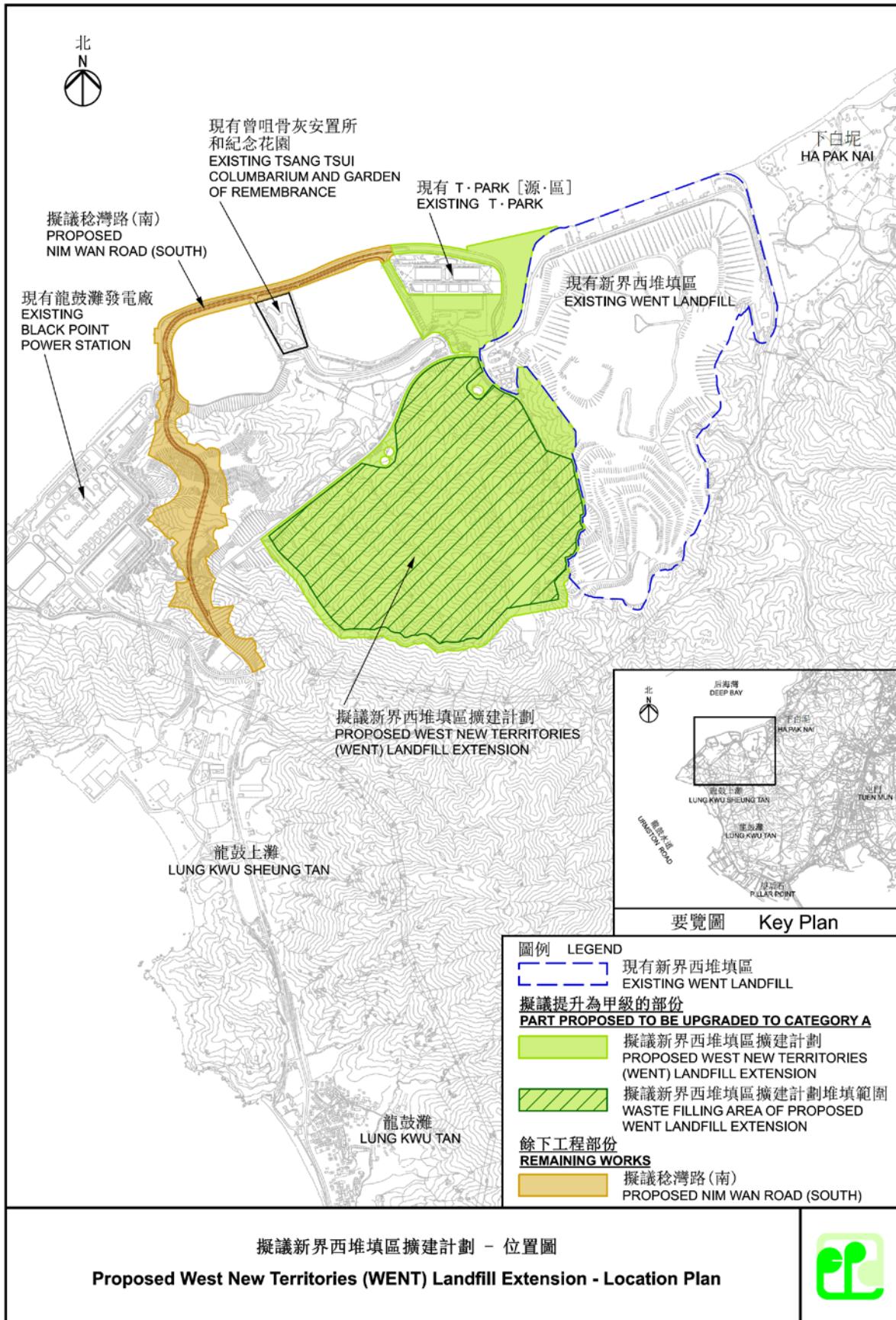
41. 請委員考慮上述部分 **5165DR**、**5184DR** 及 **5185DR** 的工程計劃並提出意見。我們計劃於稍後就這些擬議工程計劃徵詢工務小組委員會，然後再向財委會尋求批准撥款。

環境局

環境保護署

二零二一年二月

擬議新界西堆填區擴建計劃的位置圖





圖一 西九龍廢物轉運站



圖二 港島西廢物轉運站



圖三 港島東廢物轉運站