

政府總部  
運輸及房屋局

運輸科  
香港添馬添美道 2 號  
政府總部東翼



本局檔號 Our Ref.: THB(T)L4/6/273  
來函檔號 Your Ref.:

**Transport and  
Housing Bureau**  
**Government Secretariat**  
**Transport Branch**  
East Wing, Central Government Offices,  
2 Tim Mei Avenue,  
Tamar, Hong Kong  
電話 Tel. No.: 3509 8182  
傳真 Fax No.: 2136 8017

香港中區  
立法會道1號  
立法會綜合大樓  
立法會秘書處  
(經辦人：鍾蕙玲女士)

電郵及傳真  
(電郵：chung@legco.gov.hk)  
(傳真：2978 7569)

鍾女士：

立法會財務委員會轄下工務小組委員會  
2016年5月18日的會議  
823TH—將軍澳—藍田隧道  
補充資料

在2016年5月18日舉行的立法會財務委員會轄下的工務小組委員會會議上，有委員要求當局提供有關題述工程計劃的補充資料。我們現回覆如下。

工程造价上升的原因

2. 土木工程拓展署已在2016年5月18日的工務小組委員會上詳述有關將軍澳—藍田隧道的預算造價的變化，現概述於下表。

表一：將軍澳－藍田隧道預算造價的變化

	(港元)
以 2013 年價格及基於初步設計所作的工程造價估算：	82 億元 (註：土木工程拓展署於 2014 年 5 月及 2015 年 5 月向西貢區議會的匯報中，已註明此估算正在覆檢中。)
(扣除了茶果嶺隧道工程造價後將軍澳－藍田隧道的造價估算)	70.8 億元
因 2013 年至 2015 年工程價格上升：	造價增加 21.7 億元
(A) 根據初步設計的工程造價估算 (不包括茶果嶺隧道) (2015 年價格)	92.5 億元
(B) 根據詳細設計的工程造價估算 (不包括茶果嶺隧道) (2015 年價格)	116.6 億元 (註：此乃根據詳細設計及以 2015 年價格計算，若按付款當日價格計算為 <b>150.9 億元</b> 。相關的撥款申請已根據工務工程撥款申請程序於 2016 年 3 月諮詢立法會交通事務委員會)
(B) – (A) 的相差為：	24.1 億元

3. 一如其他大型工務工程項目，政府在籌劃將軍澳－藍田隧道時需要進行一系列的前期工作，包括工地勘測、初步設計、詳細設計等。將軍澳－藍田隧道的初步設計工作於 2009 年展開，2013 年完成。

4. 政府在2013年就項目的詳細設計向立法會申請所需撥款，由於準確的工程造價估算只有在完成詳細設計後才可確定，因此，在當時向立法會提交的相關文件中，並沒有註明工程造價估算。立法會財務委員會於2013年5月批准了項目的詳細設計撥款申請。

5. 如果按2013年完成的初步設計，按2013年9月價格計算，將軍澳—藍田隧道的預算造價（包括茶果嶺段隧道）為82億元，這預算並未包括價格調整準備。在2014年5月及2015年5月土木工程拓展署向西貢區議會匯報時，由於當時項目的詳細設計尚未完成，該署已註明82億元的工程造價正在覆檢中。

6. 另外，正如討論文件PWSC(2016-17)14號第5段所述，為銜接T2主幹路的茶果嶺段隧道工程並不包括在今次向立法會提交的將軍澳—藍田隧道主隧道工程的撥款申請，若扣除茶果嶺段隧道工程，以2013年9月價格計算及基於初步設計的工程預算為70.8億元。

7. 在2013至2015年期間，工程價格有明顯的升幅。土木工程拓展署於2015年參考了當時市場情況及同類基建工程的標價，估算工程價格費用，以2015年9月價格計算，基於初步設計的工程預算造價（不包括茶果嶺段隧道）為92.5億元。

8. 現時詳細設計已經完成。根據詳細設計及以2015年9月價格計算，將軍澳—藍田隧道主隧道工程的預算為116.6億元（按付款當日價格計算為150.9億元），與根據初步設計的預算比較，相差24.1億元。主要是由於(i)新增設計設施（包括巴士轉乘站及行人天橋系統）、(ii)提高設計標準引致的改動及(iii)最新工地勘測結果引致的設計改動而帶來的額外開支，詳情見下表。

表二：因應詳細設計而新增的費用

	(港元)	(港元)
<b>i. 新增設計設施或改動</b>		<b>5.31億元</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 巴士轉乘站及相關設施 (包括相關行人天橋、有蓋行人路、洗手間、更改園景平台設計及相關工地平整工程)</li> </ul>	4.17億元	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 東面通風大樓採用半岩洞設計，以減低對環境破壞及附近景觀的影響</li> </ul>	1.14億元	
<b>ii. 提高設計標準引致的改動</b>		<b>5.26億元</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 於隧道襯層中加入聚丙烯纖維，以減低高溫之下混凝土剝落及損毀的情況；及於隧道的適當位置加設隔熱層，以於火災時更能保護隧道結構</li> </ul>	0.33億元	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 因應由路政署出版的「道路及鐵路結構設計手冊」的最新標準，改動橋樑、通風大樓及總長約5 800米隧道襯層的設計 (例如：提高隧道物料及混凝土設計的要求、提升抵抗地震能力等)</li> </ul>	4.93億元	
<b>iii. 最新工地勘測結果引致的設計改動</b>		<b>13.53億元</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 改動部分位於藍田的高架支路走線，因而擴大工地平整工程範圍</li> </ul>	9.32億元	
<ul style="list-style-type: none"> <li>● 部分地點海泥比初步設計預期厚約3至6米，需要加大挖掘量，並使用更多的填充物作為海堤地基</li> </ul>	0.57億元	

	(港元)	(港元)
● 因應挖掘海泥量增加，為了使對環境污染減至最低，須建造長約1 000米的臨時圍堰壩，以防止挖掘海泥時，泥水流失	1.71億元	
● 因應海泥厚度，增加450枝P2路的樁柱，以抵受負表面摩擦力	1.93億元	
<b>i + ii + iii 項的總計</b>		<b>24.1億元</b>

9. 土木工程拓展署會推行適當的控制成本措施，包括將項目分拆為多份合約推行，以增加投標的競爭性，以及盡量使用標準設計和預製組件。

10. 由於每個隧道項目的建造方法、地質狀況、地理限制、交通及環境緩解措施等要求都不相同，故不能直接比較其造價。就將軍澳－藍田隧道的隧道工程而言，隧道需穿越多處地質斷層。此外，隧道走線鄰近民居及多項重要設施，包括已修復的晒草灣堆填區、港鐵觀塘線及將軍澳線，以及將軍澳華人永遠墳場。除了要避免影響民居及這些重要設施外，亦要克服它們對工程的限制，因此部分隧道路段需要以較昂貴的非爆破方法進行。

#### 就工程項目涉及的填海工程諮詢漁業界

11. 土木工程拓展署在2013年完成將軍澳－藍田隧道項目的環境影響評估報告，該報告涵蓋項目對漁業的影響。土木工程拓展署於同年4月展示該報告供公眾查閱，及於5月諮詢環境諮詢委員會轄下環境影響評估小組。環境保護署於2013年7月11日根據《環境影響評估條例》有條件批准項目的環境影響評估報告(有關條件請參考討論文件PWSC(2016-17)14號備註7)，並於2013年8月15日就項目的建造和運作發出環境許可證。土木工程拓展署會應議員建議盡快安排與漁業界溝通和講解。

## 鄰近項目的主要交通交匯處的交通情況

12. 按議員要求，下表列出於2014年、2021年（預計將軍澳—藍田隧道通車年份）、2026年及2031年鄰近將軍澳—藍田隧道的主要路口及道路繁忙時段的剩餘容車量百分比或行車量/容車量比率，供議員參閱。該些路口及道路的位置載於附件。

**表四：鄰近將軍澳—藍田隧道的主要路口  
及道路繁忙時段的交通情況**

主要路口及道路		繁忙時段剩餘容車量百分比(見註一)或 行車量/容車量比率(見註二)					備註
			2014年	2021年	2026年	2031年	
(a)偉發道/ 偉業街	燈號控 制路口	上午	16%	13%	10%	9%	擬議的改善工程包括調節此路口的交通燈號控制模式，以增加各方向交通的綠燈時間。2021年、2026年及2031年的剩餘容車量為完成路口改善工程後的交通情況。
		下午	-4%	17%	13%	11%	
(b)茶果嶺道/ 偉業街	燈號控 制路口	上午	24%	22%	19%	16%	擬議的改善工程主要包括提供新增行車線、更改交通燈的運作模式、遷移行人過路處的位置等。2021年、2026年及2031年的剩餘容車量為完成相關改善工程後的交通情況。
		下午	86%	43%	39%	36%	
(c)鯉魚門道/ 東區海底隧道連 接路	燈號控 制路口	上午	18%	5%	5%	4%	2021年、2026年及2031年的剩餘容車量為完成相關改善工程後的交通情況。
		下午	77%	57%	54%	52%	

主要路口及道路		繁忙時段剩餘容車量百分比(見註一)或 行車量/容車量比率(見註二)					備註
			2014年	2021年	2026年	2031年	
(d)觀塘道/ 協和街	迴旋處	上午	0.9	將軍澳－藍田隧道通車後，並不會吸引更多車輛至觀塘道/協和街路口，故此將軍澳－藍田隧道項目並沒有就此路口建議任何改善措施。儘管如此，市區重建局現正研究觀塘道/協和街路口的改善工程，以紓緩現時該路口繁忙時間的交通擠塞情況。			
		下午	0.9				
(e)鯉魚門道 (往東隧入口 方向)	道路	上午	0.7	0.7	0.7	0.7	—
		下午	0.6	0.7	0.7	0.7	
(f)鯉魚門道 (往觀塘方向)	道路	上午	0.8	0.8	0.8	0.8	—
		下午	0.9	0.7	0.8	0.8	
(g)茶果嶺道 (往觀塘方向)	道路	上午	0.3	0.3	0.3	0.3	—
		下午	0.2	0.2	0.3	0.3	
(h)茶果嶺道 (往油塘方向)	道路	上午	0.2	0.2	0.2	0.2	—
		下午	0.2	0.3	0.3	0.3	

註一：燈號控制路口的交通情況是以其剩餘容車量顯示。如剩餘容車量為正數，表示該路口有剩餘的容車量；如為負數，則表示該路口的交通過於擠塞，以致出現車龍，令行車時間延長。

註二：道路的交通情況是以行車量/容車量比率顯示。行車量/容車量比率若相等於或低於1.0為可以接受。行車量/容車量比率在1.0至1.2之間則表示擠塞情況仍受到控制。行車量/容車量比率大於1.2時，表示交通擠塞較為嚴重。迴旋處的交通情況以行車量/容車量比率顯示，比率若相等於或低於1.0為可以接受。

13. 政府會繼續監察有關路口及道路的交通情況，並適時考慮進行改善措施。

運輸及房屋局局長

(李詠彤



代行)

2016年5月20日

副本送：

財經事務及庫務局局長 (經辦人：何鎧均女士) (傳真：2147 5240)

土木工程拓展署署長 (經辦人：羅慶新先生) (傳真：2739 0076)

運輸署署長 (經辦人：麥志光先生) (傳真：2186 7519)



