

2016 年 3 月 23 日

討論文件

立法會交通事務委員會

823TH－將軍澳－藍田隧道

目的

本文件就提升**823TH**號工程計劃的一部分為甲級，稱為「將軍澳－藍田隧道－主隧道及相關工程」的撥款建議，並把**823TH**號工程計劃的餘下部分保留為乙級，諮詢委員的意見。

問題

2. 將軍澳隧道是目前連接將軍澳與東九龍的主要通道，該隧道在繁忙時間交通擠塞。由於將軍澳與觀塘區有進一步的發展，預計將軍澳隧道將不足以應付未來的交通需求。

工程計劃的範圍和性質

3. 我們建議把 823TH 號工程計劃的一部分提升為甲級，範圍包括－

- (a) 興建 1 條長約 3.8 公里(其中約 2.2 公里為隧道)的雙程雙線分隔公路，連接將軍澳的寶順路、東區海底隧道及觀塘的茶果嶺道；
- (b) 興建位於將軍澳的支路、低於地面的 P2 路、高架路、將軍澳交匯處、通風大樓、隧道入口設施，以及為建造 P2 路進行約 3 公頃的填海工程；
- (c) 興建位於觀塘的支路、分支隧道、高架路、藍田交匯處、

隧道入口設施、通風和行政大樓；以及

- (d) 進行相關的建築、土木、結構、海事、隧道通風系統及其他機電、環境美化，以及環境保護與緩解工程，並設立交通管制及監察系統。

—— 上述擬議工程的位置圖載於附件 1。

4. 如建議獲本委員會及工務小組委員會支持，並獲財務委員會(下稱「財委會」)於本立法年度內批准撥款，我們計劃於 2016 年 7 月起分階段展開建造工程，預計於 2021 年年中完成。

5. **823TH**號工程計劃的餘下部分將會保留為乙級，這部分工程主要為銜接毗鄰 T2 主幹路¹工程項目。餘下部分的範圍主要包括

- (a) 興建長約 0.4 公里、連接藍田交匯處及 T2 主幹路的茶果嶺隧道、分支隧道、通風管道和連接行政大樓與 T2 主幹路通風大樓的行人天橋；以及
- (b) 進行相關的土木、結構、隧道通風系統及其他機電，以及環境保護與緩解工程，並設立交通管制及監察系統。

我們會配合 T2 主幹路計劃的推展，為興建 823TH 號工程計劃餘下部分適時申請撥款。

理由

6. 隨著新的發展項目(例如將軍澳市中心南的發展項目及日出康城的餘下項目等)陸續落成，將軍澳人口不斷增長，將進一步加重將軍澳區的交通負荷。將軍澳的居民和地區人士均一直要求將軍澳—藍田隧道早日落成。

¹ T2 主幹路是一條雙程雙線分隔主幹路，長約 3 公里，連接擬建的中九龍幹線與將軍澳—藍田隧道，其中約 2.7 公里的主幹路為隧道。

7. 目前，將軍澳隧道(位置圖載於附件2)是連接將軍澳與東九龍的主要通道，現時在繁忙時間已出現擠塞情況，行車量/容車量比率²為約1.2，儘管這表示擠塞情況仍然受控，但根據將軍澳－藍田隧道工程計劃「詳細設計研究」的交通影響評估，預計在沒有將軍澳－藍田隧道的情況下，將軍澳隧道在2021年繁忙時間的擠塞情況將會進一步加劇，行車量/容車量比率將增至約1.4，表示交通擠塞較為嚴重。預計將軍澳隧道往九龍方向的車龍(由收費廣場計算)將長達3公里，交通擠塞會導致由將軍澳至九龍的行車時間較現時增加約16分鐘。

8. 因此，我們有需要及早建造將軍澳－藍田隧道，以應付因預計人口增長而帶來的交通需求。預計將軍澳－藍田隧道落成後，將軍澳隧道往九龍方向在2021年繁忙時間的行車量/容車量比率可由約1.4降至約0.9。

9. 此外，將軍澳－藍田隧道亦可提供一條更直接的通道，讓車輛往來調景嶺及東區海底隧道。現時由將軍澳調景嶺近體育館往東區海底隧道收費廣場的行車距離約為7公里。待將軍澳－藍田隧道落成後，相關路線的行車距離將縮減至約4.2公里。對觀塘區而言，當將軍澳－藍田隧道完成後，部分現時來往將軍澳與東區海底隧道的車輛，將可直接利用將軍澳－藍田隧道，而無需取道觀塘區的將軍澳道及鯉魚門道等道路，從而大大紓緩這些道路於繁忙時間的沉重交通負荷，有助改善觀塘區的交通情況。同時，將軍澳－藍田隧道可令將軍澳道騰出容車量，以配合觀塘區未來的發展，包括安達臣道石礦場附近的房屋發展項目。

綠化及融合環境的設計

10. 在改善交通之餘，土木工程拓展署亦會在將軍澳－藍田隧道的建造方案中引入緩解環境影響的措施，盡量減低隧道對沿線環境構成的影響。土木工程拓展署建議把藍田交匯處的主要行車道建在低於毗鄰土地約20米之處，並以園景平台及隔音蓋覆蓋。此外，

² 行車量/容車量比率是繁忙時間道路交通情況的指標。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。

交匯處的一些支路，將會實施不同措施，以減輕噪音，以及對景觀的影響。舉例來說，部分支路會以隧道形式興建、隱藏於削土坡之間或附設隔音屏障或隔音罩。在將軍澳方面，擬議的P2路會以低於地面道路方式興建，部分會以園景平台覆蓋。有關項目的設計特色請參閱附件3至7。

對財政的影響

11. 按付款當日價格計算，我們估計擬議工程的費用為 150 億 9,350 萬元（詳見下文第 12 段），分項數字如下－

	百萬元
(a) 隧道建造工程	2,485.8
(i) 土方工程	825.0
(ii) 隧道結構	1,660.8
(b) 隧道機電工程	671.3
(i) 隧道通風系統	145.7
(ii) 其他機電工程	525.6
(c) 道路及渠務	565.0
(d) 低於地面的道路結構	821.6
(e) 高架路	1,568.4
(f) 行人天橋	248.3
(g) 園景平台及其他園景美化工程	210.9
(h) 噪音緩解設施	294.4
(i) 工地平整工程、斜坡工程及建造護土牆工程	1,239.6

(j)	行政大樓 ³ 、通風大樓及 附屬建築物	1,031.1
(k)	填海工程	453.3
(l)	交通管制及監察系統	257.6
(m)	顧問費	105.9
	(i) 合約管理	40.1
	(ii) 駐工地人員的管理	30.6
	(iii) 環境監察、審核計 劃及獨立環境查核 人	35.2
(n)	駐工地人員的薪酬	860.9
(o)	機電工程營運基金 ⁴	20.5
(p)	應急費用	824.7
	小計	11,659.3 (按 2015 年 9 月價格計算)
(q)	價格調整準備	3,434.2
	總計	15,093.5 (按付款當日 價格計算)

按人工作月數估計的顧問費及駐工地人員開支的分項數字載於
附件 8。

³ 行政大樓將由將軍澳—藍田隧道以及 T2 主幹路(將會就該項目另行申請撥款)兩項工程計劃項目共用。

⁴ 機電工程營運基金於1996年8月1日根據《營運基金條例》成立後，就該基金向政府部門提供的機電裝置設計及技術顧問服務收取費用。基金為這項工程計劃提供的服務，包括查核顧問公司就所有機電裝置提交的文件，並就各項機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

12. 如建議獲得批准，我們會作出分期開支安排如下－

年度	百萬元 (按 2015 年 9 月 價格計算)	價格調整 因數	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2016-17	562.8	1.05775	595.3
2017-18	1,143.7	1.12122	1,282.3
2018-19	2,260.6	1.18849	2,686.7
2019-20	2,355.3	1.25980	2,967.2
2020-21	1,942.7	1.33539	2,594.3
2021-22	1,496.2	1.40549	2,102.9
2022-23	1,223.6	1.47577	1,805.8
2023-24	479.1	1.54956	742.4
2024-25	195.3	1.62122	316.6
	<u>11,659.3</u>		<u>15,093.5</u>

13. 土木工程拓展署按照政府對 2016 至 2025 年期間公營部門樓宇和建造工程產量價格的趨勢增減率所作的最新一組假設，制定按付款當日價格計算的預算。土木工程拓展署將以多份工程合約推展工程，合約會訂明可調整價格的條文，並會視乎合約的性質及規模，把當中一些合約以「新工程合約」⁵形式批出。而其餘的合約，則會以傳統重新計算工程數量的合約形式批出。

14. 我們預計擬議工程引致的每年經常開支為 1 億 5,819 萬元，主要用於營運及維修隧道及相關設施。

公眾諮詢

15. 自 2009 年以來，土木工程拓展署進行了 3 個階段的公眾參與活動，討論公眾就此項目所關注的議題，以及探討不同的設計方案。土木工程拓展署考慮了於公眾參與活動期間收集所得的意見、

⁵ 「新工程合約」是由英國土木工程師學會擬備的合約文件，其合約模式強調合約雙方互助互信及共同管理風險。「新工程合約」於 2009 年引入香港的工務工程使用。

環境影響及工程上的技術因素後，制訂了現時的將軍澳－藍田隧道計劃。

16. 土木工程拓展署在 2013 年 1 月 8 日就將軍澳－藍田隧道工程計劃諮詢觀塘區議會，並在 2015 年 5 月 28 日向觀塘區議會轄下交通及運輸委員會簡報工程計劃的最新情況。觀塘區議會普遍支持落實將軍澳－藍田隧道工程計劃。

17. 土木工程拓展署在 2013 年 1 月 8 日就將軍澳－藍田隧道工程計劃諮詢西貢區議會，並於 2015 年 5 月 5 日向西貢區議會簡報工程計劃的最新情況。西貢區議會普遍支持落實將軍澳－藍田隧道工程計劃。

18. 土木工程拓展署在 2015 年 8 月 18 日諮詢海濱事務委員會轄下啟德海濱發展專責小組。專責小組提醒土木工程拓展署利用這個機會美化景觀，以及盡量減低在施工階段對海濱所造成的環境影響。土木工程拓展署已在工程計劃內吸納專責小組的意見。

19. 我們在 2013 年 5 月 10 日及 5 月 16 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)在憲報刊登項目的擬議道路計劃。刊憲後，我們接獲 1 429 份反對書，其中 2 位反對者同意撤回兩份重複的反對書。在餘下的 1 427 份反對書中，有 70 份反對書在接獲土木工程拓展署的回應後，無條件撤回。反對意見及政府其時的回應詳情載於 附件 9。

20. 環境保護署署長於 2013 年 5 月 10 日及 5 月 16 日根據《水污染管制(排污設備)規例》第 26 條引用《道路(工程、使用及補償)條例》在憲報刊登項目的擬議排污設備計劃。刊憲後，環境保護署署長接獲 346 份反對書。其中 6 份反對書在接獲土木工程拓展署的回應後，無條件撤回。反對意見及政府其時的回應詳情載於 附件 10。

21. 運輸及房屋局和環境保護署已把道路及排污設備計劃和未能調解的反對意見提交行政長官會同行政會議考慮。行政長官會同行政會議於 2014 年 4 月 29 日授權進行擬議道路及排污設備計劃，無須作出修訂。運輸及房屋局和環境保護署其後把上述授權通知有

關反對者。

對環境的影響

22. 將軍澳－藍田隧道工程計劃屬《環境影響評估條例》(第499章)(下稱「《環評條例》」)附表2的指定工程項目。項目的施工及運作均須申領環境許可證。2013年7月11日，環境保護署根據《環評條例》有條件⁶批准項目的環境影響評估報告(環評報告)，並就項目的建造和運作發出環境許可證。環評報告的結論是，這項工程計劃所產生的環境影響可予控制，以符合《環評條例》及《環境影響評估程序的技術備忘錄》所載準則的規限。土木工程拓展署會實施經批准的環評報告內建議的環境影響緩解措施和環境監察及審核計劃，以及遵守環境許可證的條件及其他有關保護環境的法例要求。建議的緩解措施包括安裝隔音屏障或隔音罩；鋪設低噪音路面、為填海工程使用隔泥幕；以及實施建築噪音控制措施，包括採用靜音動力機械設備及臨時隔音屏障和成立社區聯絡小組。土木工程拓展署已在工程預算費內預留費用，以實施所需的緩解環境影響措施和環境監察及審核計劃。

23. 在規劃及設計階段，土木工程拓展署考慮了擬議工程及施工程序，盡可能減少產生建築廢物。此外，土木工程拓展署會要求承建商盡可能在工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的物料)，以盡量減少須棄置於公眾填料接收設施⁷的惰

⁶ 條件是：

- (a) 工程項目倡議人應成立社區聯絡小組，小組成員為受影響人士(包括沿線受影響的地區委員會、居民和學校)的代表，以便就工程計劃的相關環境事宜進行溝通，並處理查詢和投訴。應就工程計劃設立各個社區聯絡小隊及特定投訴熱線，有效地處理相關的關注事宜及查詢。如有需要，倡議人亦應與各個社區聯絡小組跟進緩解措施的實施情況；以及
- (b) 在P2路的擬議填海工程完成後，工程項目倡議人應在面向維景灣畔的內灣範圍監測海水水質，為期一年。

⁷ 公眾填料接收設施已在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表4訂明。任何人士必須獲得土木工程拓展署署長發出牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

性建築廢物。為進一步減少產生建築廢物，土木工程拓展署會鼓勵承建商盡量利用已循環再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。

24. 在施工階段，土木工程拓展署亦會要求承建商提交計劃書，列明廢物管理措施，供政府批核。計劃書須載列適當的緩解措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把這些廢物再用和循環使用。土木工程拓展署會確保工地日常運作符合經核准的計劃，並會要求承建商在工地把惰性與非惰性建築廢物分開，以便運送到適當的設施處置。土木工程拓展署會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運送到公眾填料接收設施和堆填區處置的情況。

25. 土木工程拓展署估計項目會合共產生 449 萬公噸建築廢物，其中 151 萬公噸(34%)惰性建築廢物會在工地再用，而 283 萬公噸(63%)惰性建築廢物會運到公眾填料接收設施供日後再用。土木工程拓展署會把 15 萬公噸(3%)非惰性建築廢物棄置在堆填區。這項工程計劃在公眾填料接收設施及堆填區處置建築廢物的費用，估計總額為 9,520 萬元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》所訂明，在公眾填料接收設施處置的物料每公噸收費 27 元，而在堆填區處置的物料則每公噸收費 125 元計算)。

26. 土木工程拓展署估計擬議工程會產生約 420 000 立方米海洋沉積物，土木工程拓展署會處理和再用其中約 75 000 立方米作為填料，其餘會棄置在海洋填料委員會所分配的指定地點、或海洋填料委員會和環境保護署同意的其他棄置地點。

對文物的影響

27. 有兩幢三級歷史建築⁸，即茶果嶺天后廟和茶果嶺村內的羅氏大屋，位於工程計劃界線 300 米的範圍之內。由於茶果嶺天后廟位於工程計劃最近工地的 50 米範圍之內，土木工程拓展署會在

⁸ 三級歷史建築指具若干價值，並適宜以某種形式予以保存的建築物；如保存並不可行則可以考慮其他方法。

施工期間就該建築物實施及監察核准環評報告所述的必要緩解措施。措施包括控制對該建築物所造成的震動，以及以臨時圍欄設置緩衝區。除以上兩幢三級歷史建築外，這項工程計劃不會影響任何文物地點。

土地徵用

28. 項目無須收回或清理私人土地。項目的擬議道路計劃須在約 17 100 平方米私人土地的地層設定地役權及其他永久權利。

背景資料

29. 我們於 2007 年 4 月把 **823TH** 號工程計劃提升為乙級。

30. 財委會於 2009 年 1 月 9 日批准把 **823TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **827TH** 號工程計劃，稱為「將軍澳－藍田隧道－勘測和初步設計工作」，按付款當日價格計算，核准的工程預算為 1 億 9,890 萬元，用以委聘顧問為將軍澳－藍田隧道進行初步設計及相關的工地勘測工程。初步設計工作於 2013 年完成。

31. 財委會於 2013 年 5 月 10 日批准把 **823TH** 號工程計劃的另一部分提升為甲級，編定為 **862TH** 號工程計劃，稱為「將軍澳－藍田隧道－詳細設計及工地勘測」，按付款當日價格計算，核准的工程預算為 1 億 9,600 萬元，用以為將軍澳－藍田隧道及相關工程進行詳細設計及工地勘測。詳細設計工作已於 2015 年大致完成。

32. 土木工程拓展署在 2015 年 7 月獲運輸及房屋局局長批准在取得工程計劃的撥款前，為部分合約展開招標工作，以更準確估算工程造价，惟土木工程拓展署只會在獲財委會批准撥款申請後才批出標書，該署亦在招標文件中訂明，若工程項目的撥款申請不獲批准，政府有權取消招標。

33. 在工程計劃界線範圍內有 3 416 棵樹，並無發現任何珍貴

樹木⁹。擬議建造工程會保留其中的 785 棵樹。在餘下的 2 631 棵樹中，土木工程拓展署需要砍伐其中 391 棵行道樹(包括 41 棵枯樹)及 2 189 棵在斜坡上生長的樹，並會在工地內移植 51 棵樹。土木工程拓展署會種植 391 棵行道樹，及闢設約 15 480 平方米林地進行混合種植(包括栽種約 5 100 棵樹苗)，以作補償。

34. 土木工程拓展署估計為進行擬議工程而開設的職位約有 3 400 個(2 800 個工人職位及 600 個專業或技術人員職位)，共提供 143 500 個人工作月的就業機會。

下一步工作

35. 如獲本委員會的支持，我們擬向工務小組委員會尋求支持，並向財務委員會申請撥款，把 **823TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，並把 **823TH** 號工程計劃餘下部分保留為乙級。

徵詢意見

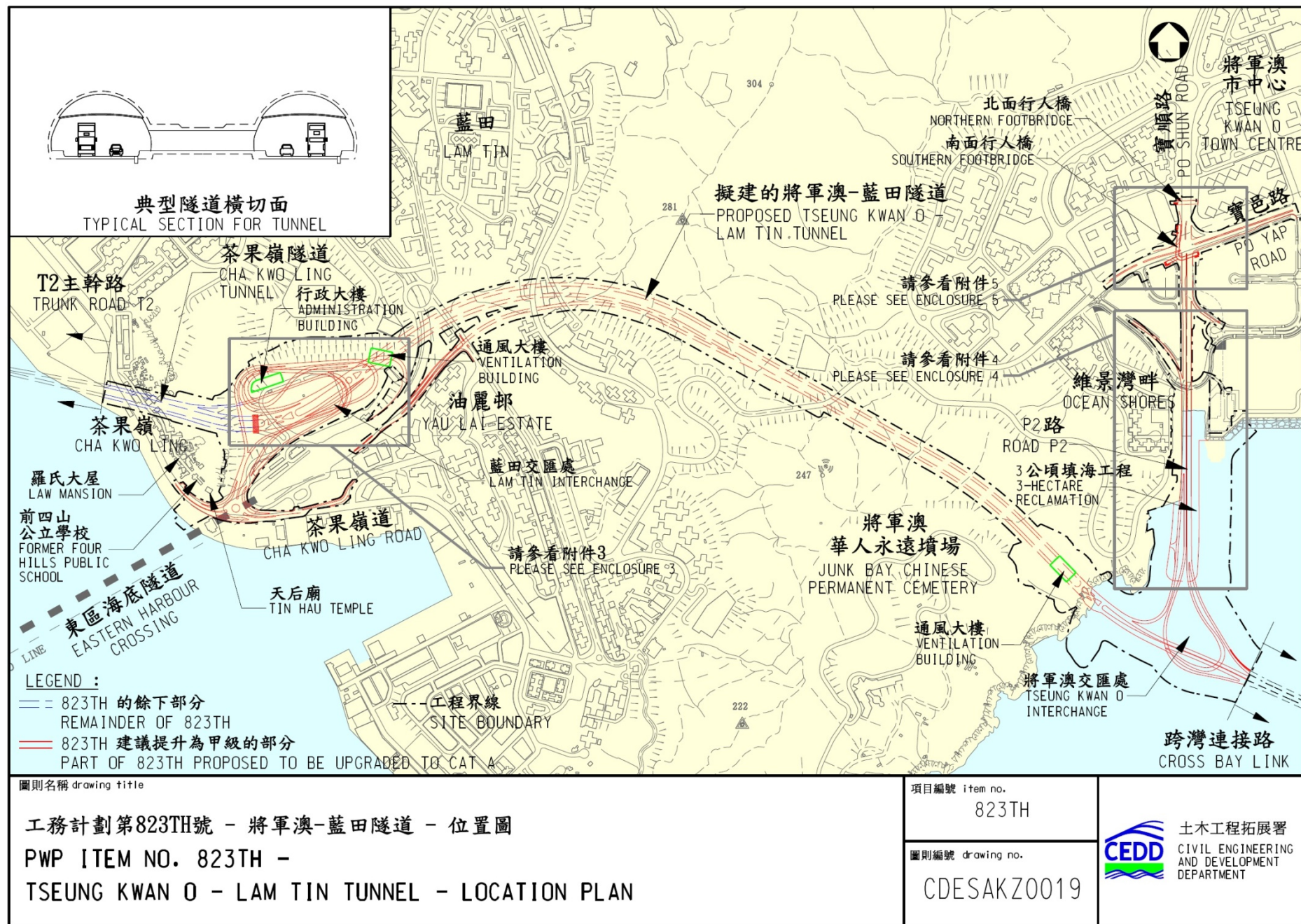
36. 請委員提出意見，並支持我們的撥款申請。

運輸及房屋局

2016 年 3 月

⁹ 「珍貴樹木」指《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木－

- (a) 樹齡達一百年或逾百年的古樹；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹和紀念偉人或大事的樹；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，如有簾狀氣根的樹、生長於特別生態環境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑等於或超逾 1.0 米的樹木(在地面以上 1.3 米的位置量度)，或樹木的高度或樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。





圖則名稱 drawing title

工務計劃第823TH號 - 連接將軍澳區及觀塘區的現有主要道路
PWP ITEM NO. 823TH -
EXISTING MAJOR ROADS CONNECTING TSEUNG KWAN O AND KWUN TONG

項目編號 item no.

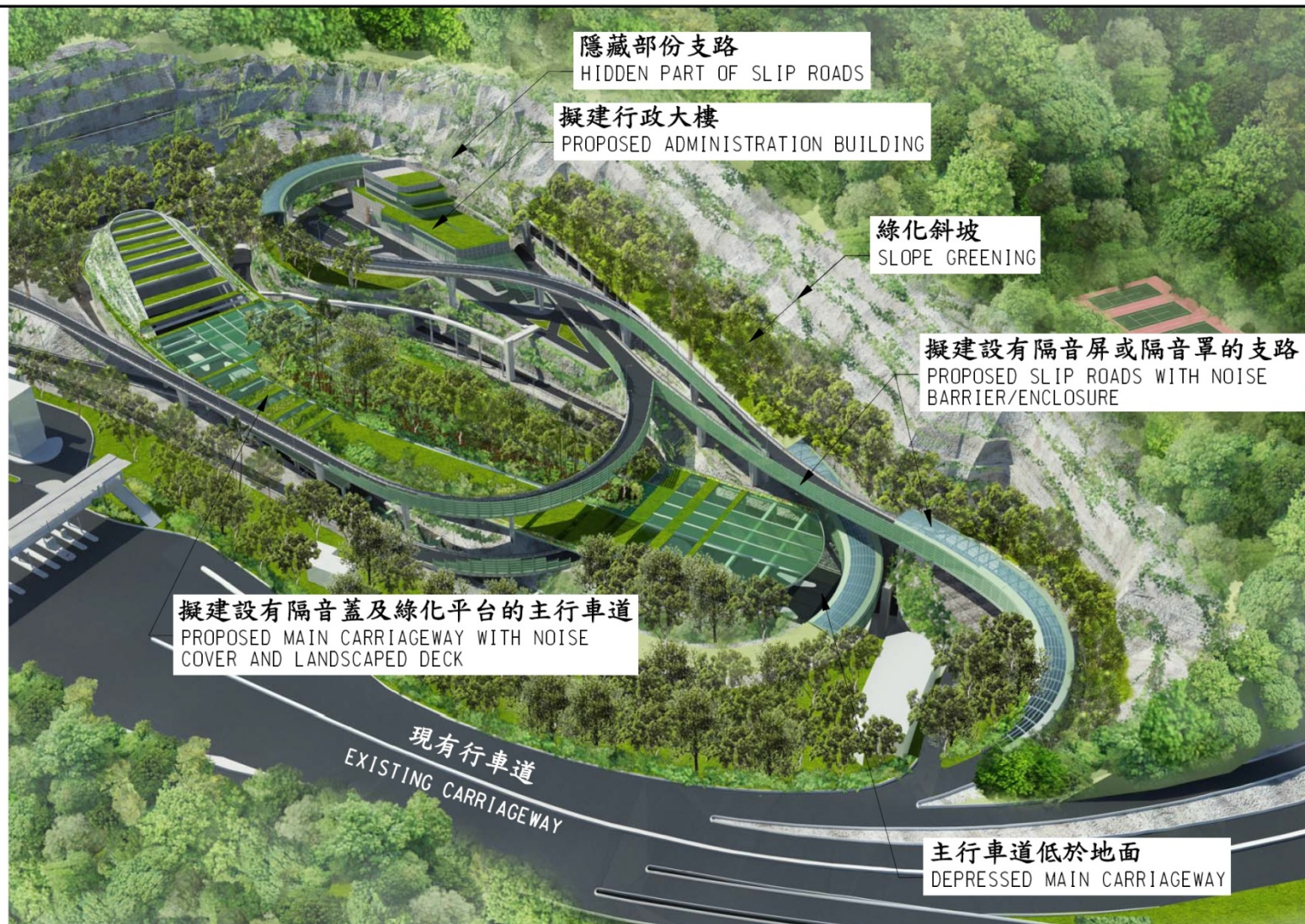
823TH

圖則編號 drawing no.

CDESAKZ0033



土木工程拓展署
CIVIL ENGINEERING
AND DEVELOPMENT
DEPARTMENT



圖則名稱 drawing title

工務計劃第823TH號 - 將軍澳-藍田隧道 - 藍田交匯處模擬照片

PWP ITEM NO. 823TH -

TSEUNG KWAN O - LAM TIN TUNNEL - LAM TIN INTERCHANGE PHOTOMONTAGE

項目編號 item no.

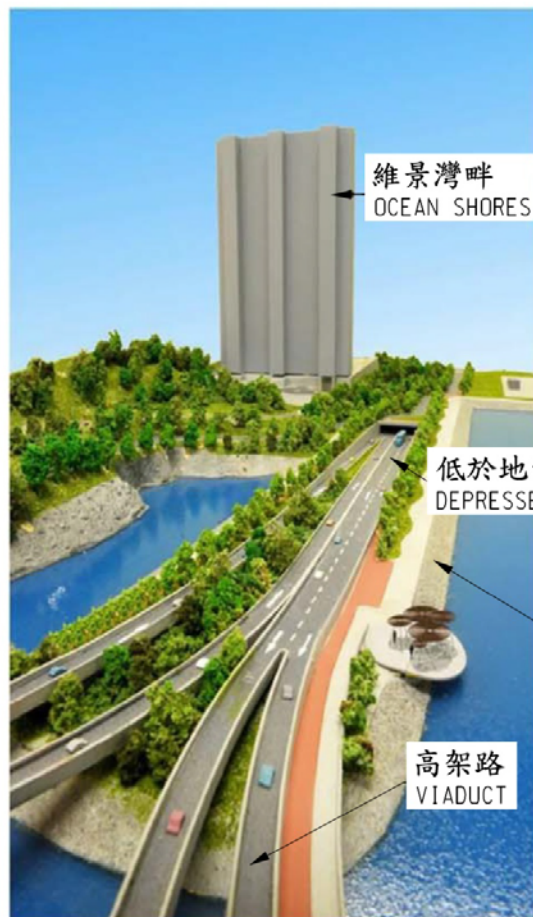
823TH

圖則編號 drawing no.

CDESAKZ0034



土木工程拓展署
CIVIL ENGINEERING
AND DEVELOPMENT
DEPARTMENT



向北眺望低於地面的P2路
VIEW TOWARDS NORTH TO DEPRESSED ROAD P2



向南眺望將軍澳交匯處
VIEW TOWARDS SOUTH TO TSEUNG KWAN O INTERCHANGE

圖則名稱 drawing title

工務計劃第823TH號 - 將軍澳-藍田隧道 - 將軍澳交匯處及P2路模擬照片

PWP ITEM NO. 823TH -

TSEUNG KWAN O - LAM TIN TUNNEL - TSEUNG KWAN O INTERCHANGE AND
P2 ROAD PHOTOMONTAGE

項目編號 item no.

823TH

圖則編號 drawing no.

CDESAKZ0035



土木工程拓展署
CIVIL ENGINEERING
AND DEVELOPMENT
DEPARTMENT



南面行人橋
SOUTHERN FOOTBRIDGE



北面行人橋
NORTHERN FOOTBRIDGE

圖則名稱 drawing title

工務計劃第823TH號 - 將軍澳-藍田隧道 - 南面行人橋及北面行人橋模擬照片

PWP ITEM NO. 823TH -

TSEUNG KWAN O - LAM TIN TUNNEL - SOUTHERN FOOTBRIDGE AND
NORTHERN FOOTBRIDGE PHOTOMONTAGE

項目編號 item no.

823TH

圖則編號 drawing no.

CDESAKZ0036



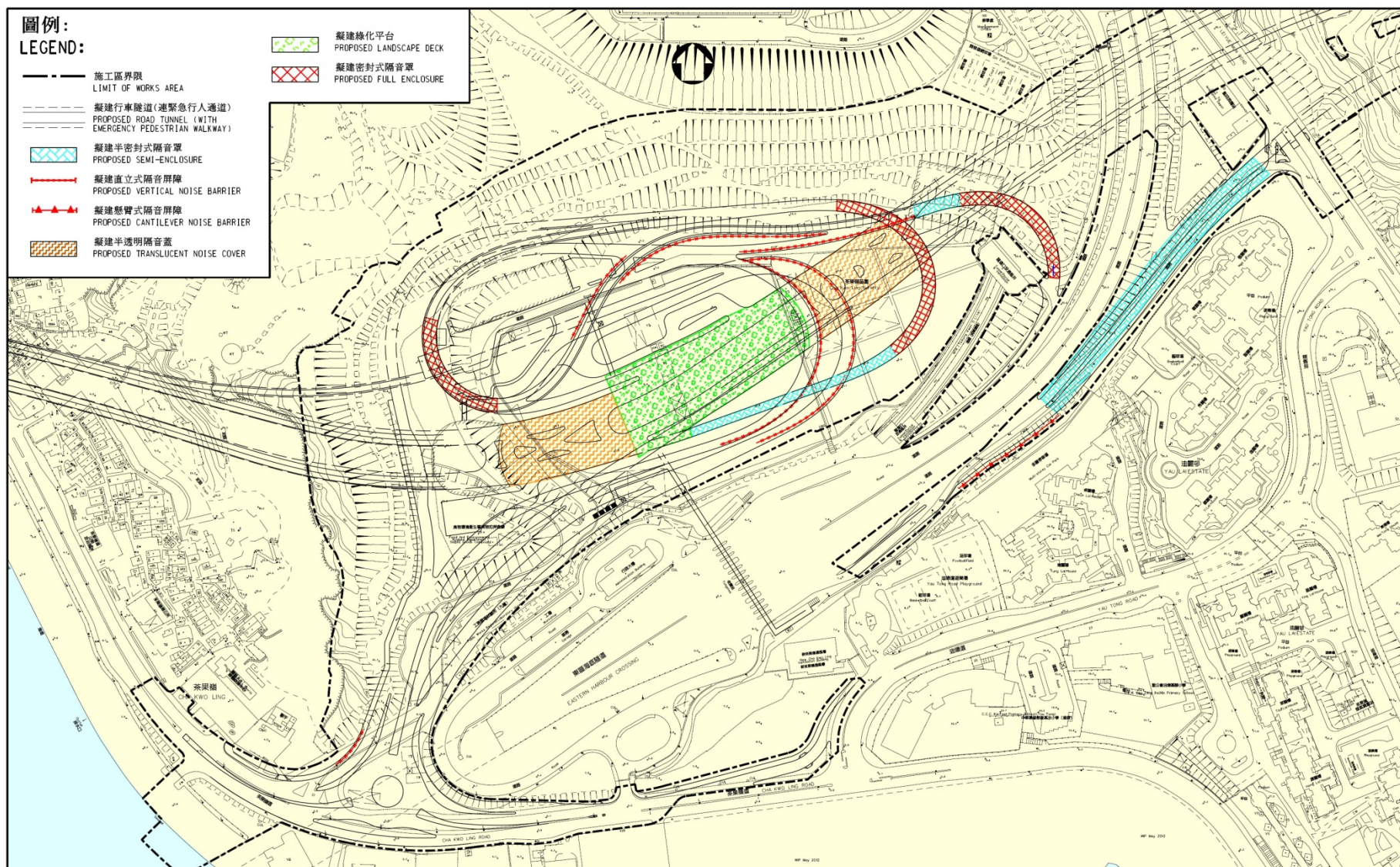
土木工程拓展署
CIVIL ENGINEERING
AND DEVELOPMENT
DEPARTMENT

圖例:

LEGEND:

- 施工區界限
LIMIT OF WORKS AREA
- 擬建行車隧道(連緊急行人通道)
PROPOSED ROAD TUNNEL (WITH EMERGENCY PEDESTRIAN WALKWAY)
- 擬建半密封式隔音罩
PROPOSED SEMI-ENCLOSURE
- 擬建直立式隔音屏障
PROPOSED VERTICAL NOISE BARRIER
- 擬建懸臂式隔音屏障
PROPOSED CANTILEVER NOISE BARRIER
- 擬建半透明隔音罩
PROPOSED TRANSLUCENT NOISE COVER

- 擬建綠化平台
PROPOSED LANDSCAPE DECK
- 擬建密封式隔音罩
PROPOSED FULL ENCLOSURE



圖則名稱 drawing title

工務計劃第823TH號 - 將軍澳-藍田隧道 - 藍田交匯處的噪音緩解措施
PWP ITEM NO. 823TH - TSEUNG KWAN O - LAM TIN TUNNEL
- NOISE MITIGATION MEASURES AT LAM TIN INTERCHANGE

項目編號 item no.

823TH

圖則編號 drawing no.

CDESAKZ0029



土木工程拓展署
CIVIL ENGINEERING
AND DEVELOPMENT
DEPARTMENT

823TH(部分)－將軍澳－藍田隧道－主隧道及相關工程
估計的顧問費及駐工地人員開支的分項數字
(按 2015 年 9 月價格計算)

		預計的人 工作月數	總薪級 平均薪點	倍數 (註 1)	估計費用 (百萬元)	
(a) 顧問費						
(i) 合約管理 ^(註 2)	專業人員	-	-	-	35.7	} 40.1
	技術人員	-	-	-	4.4	
(ii) 環境管理及審核 計劃 ^(註 3)	專業人員	152	38	2.0	22.6	} 35.2
	技術人員	220	14	2.0	11.2	
(iii) 獨立環境查核人 (註 3)	專業人員	6	38	2.0	0.9	
	技術人員	9	14	2.0	0.5	
				小計	75.3	
(b) 駐工地人員的開支 (註 4)	專業人員	3 917	38	1.6	465.1	
	技術人員	10 449	14	1.6	426.4	
				小計	891.5	
包括－						
(i) 管理駐工地人 員的顧問費				891.5	30.6	
(ii) 駐工地人員的 薪酬					860.9	
				總計	966.8	

註

1. 採用倍數 1.6 乘以總薪級平均薪點，以估計顧問所提供駐工地人員的員工開支；採用倍數 2.0 乘以總薪級平均薪點，以估計受聘在顧問辦事處工作的員工的開支總額(包括顧問的間接費用和利潤)。(目前，總薪級第 38 點的月薪為 74,210 元，總薪級第 14 點的月薪為 25,505 元。)
2. 顧問在合約管理方面的員工開支，是根據現時的顧問合約計算得出。待財務委員會批准把工程計劃提升為甲級後，顧問合約的施工階段才會展開。

3. 實際的人工作月數和實際所需的費用須透過一貫的費用競投方式選定顧問後才能得知。
4. 實際的人工作月數和實際所需的費用須待建造工程完成後才可得知。

將軍澳－藍田隧道擬議道路計劃於 2013 年 5 月 10 日及 16 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲後收到的反對詳情

道路計劃刊憲後，我們於法定期限前共接獲 1 429 份反對書，其中 2 位反對者同意撤回兩份重複的反對書。在餘下的 1 427 份反對書中，有 70 份反對書在接獲土木工程拓展署其時的回應後，無條件撤回。而在餘下 1 357 份未能調解的反對書中，267 名反對者沒有提供有效的聯絡資料。

2. 反對書的要點如下。

A 組：總共 826 份反對書(1 份由油麗邨的 1 個關注組織提出、823 份是該關注組織收集的範本反對書、1 份由 1 名觀塘區議員與及 1 份由 1 名油麗邨居民提出)

3. 油麗邨的關注組織及提交範本反對書的人士的主要關注事項和要求，以及土木工程拓展署其時的回應撮述如下：

- (a) 反對者關注東區海底隧道(東隧)和擬建藍田交匯處對油麗邨造成噪音和空氣污染問題。他們建議藍田交匯處所有高架行車道應加設全密封式隔音屏障，並應為受影響居民安裝雙層玻璃窗和提供電費補貼。土木工程拓展署回應時指出，環境影響評估(環評)報告已獲環境保護署(環保署)署長有條件¹批准。配合該些條件及報告建議的緩解措施後，將軍澳－藍田隧道項目會符合法定要求。環評報告已考慮東隧、將軍澳－藍田隧道項目和其他相關項目可能帶來的環境影響。土木工程拓展署亦指出，已建議多項環境影響緩解措施，包括把藍田交匯處的主要行車道建在低於毗鄰土地約 20 米之處，部分會以園景平台覆蓋，以及通風大樓的通風口不會面向油麗邨。
- (b) 反對者要求在藍田交匯處和東隧連接路加設上蓋，並在上蓋興建“中央公園”，提供接駁以連接油麗邨。土木工程拓展署回應時指出，藍田交匯處部分會以園景平台覆蓋；至於在有關地方興建公園和連接油麗邨的可行性，則會在詳細設計階段加以探討。

¹ 有關條件請參閱討論文件的備註 6。

- (c) 反對者不滿當局沒有就項目刊憲一事在網上發出公告。土木工程拓展署回應時解釋，將軍澳－藍田隧道項目的憲報公告已在憲報網站和運輸及房屋局(運房局)的網站登載，以及在施工區內的當眼處展示。

4. A 組其他反對者亦對環境影響提出關注，土木工程拓展署的回應與上文第 3(a)段所述相若。此外，他們提出其他關注事項和要求，土木工程拓展署其時亦作出回應，撮述如下：

- (a) 1 名反對者要求政府回購東隧，以便採取消減噪音措施，從而紓緩油麗邨所受到的噪音影響。反對者同時要求增加往來東九龍與西九龍的巴士和其他交通工具，以及提供康樂設施。此外，反對者要求當局繼續印製單張，以匯報工程進度、介紹最新設計建議，以及回應居民的查詢。土木工程拓展署回覆時解釋，東隧擁有權將於 2016 年移交政府，在該年之前購買東隧的實際效益不大。至於增加公共交通服務的要求，土木工程拓展署回應時表示，運輸署在制訂巴士路線發展計劃時會考慮反對者的意見。土木工程拓展署亦告知反對者，現時油麗邨附近已有康樂設施，居民步行約五至十分鐘便可抵達。此外，土木工程拓展署會在適當時候印製單張，為居民提供最新資訊。
- (b) 1 名反對者表示油塘道沿路設有 3 所小學，為道路安全起見，不應把更多車輛引流至該路。土木工程拓展署解釋，當局已進行交通影響評估，結果顯示油塘道所受到的交通影響不大。

5. 有些反對者出席了土木工程拓展署於 2013 年 9 月 7 日及 27 日籌辦的調解會議。會上，反對者重申將軍澳－藍田隧道項目會對油麗邨造成環境影響的關注，並要求當局釐清該項目工程所涵蓋的範圍。此外，有些反對者要求當局興建由油塘道至東隧的支路。土木工程拓展署表示，增建擬議支路會吸引更多車輛前往油塘和茶果嶺，或會引起更多環境問題。有些反對者認為，由西九龍和將軍澳前往東隧的車輛會改行油塘道，對油麗邨居民造成安全問題。土木工程拓展署回應時表示，西九龍往東隧最直接路線是使用現有的觀塘繞道，而並非駛經油塘道。此外，日後將軍澳的車流可經分支隧道直達東隧，無需駛經油塘道。經書面回應及調解會議後，有 62 份反對書無條件撤回。在 764 份未能調解的反對書中，10 份的反對者有條件撤回反對書，115 份維持反對立場，471 份未有回覆土木工程拓展署，以及 168 份聯絡資料不詳。

B 組：1 份反對書(由油塘灣若干地段實益擁有人的項目經理提出)

6. 反對者擔心茶果嶺道擬建迴旋處會令反對者發展的部分地段擬建出入口受到限制。土木工程拓展署其時回應表示，運輸署不反對該些地段的出入口位置，但須符合以下三個條件：(i) 其中一個地段的出入口保留在現時位置。按照將軍澳－藍田隧道項目的計劃，在該出入口附近將興建安全島，以免駛經該出入口和迴旋處的車輛爭路；(ii) 發展區其中 2 座的出入口與迴旋處須維持超過 45 米的距離；以及(iii)採用“左入左出”的進出安排。

7. 該反對者撤回反對書，但條件是擬建迴旋處須距離發展區其中 2 座的出入口超過 45 米，以及迴旋處會興建安全島，避免迴旋處的交通和其中一個地段出入的交通互相衝突。土木工程拓展署其時回應解釋，發展區的發展日後如有改動，當局不能修改迴旋處和有關安全島以配合發展，因為其擬議設計是經過 3 個階段的公眾參與活動後擬訂的，而且受實地環境嚴重限制。由於該反對者不再回覆土木工程拓展署，反對書被視為未能調解。

C 組：總共 320 份反對書(由 3 個組織及個別人士所提出)

8. C 組大多數反對者關注將軍澳－藍田隧道項目在施工期間會破壞茶果嶺村的完整性和影響木屋的結構，嚴重危害他們的生命財產。土木工程拓展署其時回應解釋，茶果嶺段的隧道將採用非爆破方式建造，並會採取預防措施，以策安全。有關措施包括在施工前對現有建築物進行測量，以及定期監察工程引致的振動和沉降。如有需要，有關的施工方法會作調整或暫停施工。此外，將軍澳－藍田隧道會以隧道形式在茶果嶺村的地層穿過，並不涉及在村內收回和清理土地。

9. 反對者的其他關注事項和要求，以及土木工程拓展署其時的回應，載述如下：

- (a) 部分反對者關注施工時會造成滋擾。土木工程拓展署回應時表示，將軍澳－藍田隧道項目的環評報告已獲環保署署長有條件批准。配合該些條件及報告建議的緩解措施後，將軍澳－藍田隧道項目會符合法定要求。此外，項目的交通影響評估顯示，在施工期間和通車後，茶果嶺道的行車量不會超出其容車量。

- (b) 部分反對者關注將軍澳－藍田隧道項目對茶果嶺村現有 1 條雨水渠的影響。土木工程拓展署澄清，項目不會影響茶果嶺村的排水設施。
- (c) 部分反對者擔心當局會清拆其村屋，損害村民的團結精神。土木工程拓展署解釋，將軍澳－藍田隧道項目會以隧道形式在茶果嶺村的地層穿過，並不涉及在村內收回和清理土地。因此，整條茶果嶺村將會得以保存。

10. 土木工程拓展署於 2013 年 8 月 30 日舉行調解會議，會上集中討論有何措施可確保隧道施工期間不會影響茶果嶺村建築物的結構安全，以及避免建造工程造成滋擾。土木工程拓展署在會上闡述各種安全措施，並告知反對者，建築廢物會經前茶果嶺公眾貨物裝卸區的豎井運走，不會途經茶果嶺村。土木工程拓展署亦會盡量減少茶果嶺道旁工地出入口的數目。在土木工程拓展署作出回應後，有 8 份反對書無條件撤回。在 312 份未能調解的反對書中，13 份的反對者有條件撤回反對書，55 份維持反對立場，145 份未有回覆土木工程拓展署，99 份聯絡資料不詳。

D 組：總共 277 份反對書(由 3 個組織、1 名觀塘區議員及 273 名個別人士/公司所提出)

11. 反對者主要關注的事項和要求，以及土木工程拓展署其時的回應，撮述如下：

- (a) 大多數反對者認為，在將軍澳－藍田隧道項目公眾參與活動中提及的 H2b 替代方案²，對茶果嶺村的滋擾較少，因而較易接受。土木工程拓展署回應時表示，H2b 方案須拆卸前四山公立學校，並在施工期間會對天后廟造成更大滋擾。此外，與項目的計劃相比，H2b 方案的走線長度增加約 230 米，會產生較多建築廢物，涉及較高成本和風險。

² 將軍澳－藍田隧道項目曾考慮四個方案(即 H1a、H1b、H2a 和 H2b 方案)。刊憲的道路計劃，是穿過茶果嶺村地層的 H1b 方案。H1a 方案採用的形式為低於地面的道路，H1b 方案則為隧道。H1a 和 H1b 方案均採用相同的水平走線。H2a 和 H2b 方案也採用相同的水平走線，穿過茶果嶺村東南部邊緣的前四山公立學校，惟 H2a 方案採用的形式為低於地面的道路，H2b 方案則為隧道。

- (b) 由於擬建茶果嶺隧道會在茶果嶺村的地層穿過，大多數反對者以影響風水、茶果嶺村的重建潛力及價值、或對該村的完整性的影響為理由而提出反對。關於風水問題，土木工程拓展署回應時表示，隧道位置遠離天后廟，也避免在村內地面進行工程，四周環境所受到的影響會減至最少。關於影響重建潛力或價值的問題，土木工程拓展署回應時表示，在有關私人土地上重建的建築物，如與該處現有層數較少的建築物相若，有關重建潛力或價值不會受隧道影響，因為隧道的設計已計及有關荷載。如茶果嶺村全村重建，有關隧道也不會對重建構成重大限制，因為該隧道只佔該村很小範圍，只要重建布局的設計和安排恰當，便可與隧道相容。至於茶果嶺村的完整性問題，土木工程拓展署回應時表示，將軍澳－藍田隧道會在茶果嶺村的地層穿過，並不涉及在村內收回和清理土地。因此，整條茶果嶺村將會得以保存。
- (c) 許多反對者批評土木工程拓展署扭曲民意。土木工程拓展署回應時表示，已進行 3 個階段的公眾參與活動。計及交通需求、工程及技術方面的考慮和項目沿線居民所受到的影響等因素後，項目的擬議計劃是最適切的方案。
- (d) 有些反對者關注隧道工程會危害生命財產。土木工程拓展署的回應與上文第 8 段所述相若。
- (e) 有些反對者關注補償問題。土木工程拓展署回應時表示，有關人士可按照法定程序，根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定申索補償。
- (f) 1 名反對者表示，在燈柱上張貼憲報公告的做法鬼祟。土木工程拓展署回應時表示，將軍澳－藍田隧道項目的憲報公告已在憲報網站和運房局的網站登載，以及在施工區內的當眼處展示。
- (g) 1 名反對者表示當局需根據《基本法》第四十條保障茶果嶺村的傳統權益。土木工程拓展署回應時表示，茶果嶺村並不屬於認可新界原居民鄉村，因此《基本法》第四十條並不適用。

12. 土木工程拓展署作出書面回應後，有些反對者再提出意見書和

出席於 2013 年 10 月 30 日舉行的調解會議。他們重申對茶果嶺村風水問題和村屋結構安全的關注，土木工程拓展署的回應與上文第 11(b)和第 8 段所述相若。此外，有些反對者表示，採用項目的計劃和 H2b 替代方案，對茶果嶺村所造成的損失分別為 20 億元和 5 億元，政府應給予村民相應的補償。有些反對者認為，政府應以換地或提供特惠金的補償方式，就該計劃向村民徵收私人土地。有些反對者亦表示，茶果嶺村村民大多數屬意 H2b 替代方案。土木工程拓展署回應時表示，有關人士可根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定就要求補償一事提交書面申索。土木工程拓展署亦解釋，H2b 替代方案須拆卸前四山公立學校，並在施工期間會對天后廟造成較多滋擾。此外，與該計劃相比，H2b 替代方案會產生較多建築廢物，涉及較高成本和風險。最後，有 162 份反對書有條件撤回，17 份的反對者維持反對立場，98 份未有回覆土木工程拓展署。全部 277 份反對書被視為未能調解。

E 組：總共 3 份反對書(2 份反對書由 1 名個別人士以 1 個屋苑業主委員會主席及西貢區議員身份提出，1 份反對書由另一屋苑業主委員會主席提出)

13. 反對者的關注事項和要求，以及土木工程拓展署其時的回應，撮述如下：

- (a) 反對者表示，該計劃的擬建 P2 路應以隧道形式伸延，繞過寶順路與寶邑路路口，以免影響附近屋苑。土木工程拓展署回應時表示，將軍澳－藍田隧道項目的環評報告已獲環保署署長有條件批准。配合該些條件及報告建議的緩解措施後，將軍澳－藍田隧道項目會符合法定要求。土木工程拓展署亦表示，寶順路相關路段現有的暗渠會阻礙隧道工程。此外，如 P2 路以隧道形式伸延，翠嶺路和寶邑路的車流便無法直達將軍澳－藍田隧道，車輛須繞道而行，影響周邊環境。
- (b) 1 名反對者認為應限制施工日子及時間和所採用的機器，以及妥善處置建築廢物和塵埃。反對者亦建議公布環境監測數據。土木工程拓展署回應時表示，有關工程會按勞工法例、《環境影響評估條例》(第 499 章)和政府工程合約的規定進行，而署方亦會推行環評報告所訂明的緩解措施。土木工程拓展署亦表示，環境監測數據會在將軍澳－藍田隧道項目的網站和環保署的網站發布。

- (c) 1 名反對者認為其中 1 條擬建支路會把日後的調景嶺公園分割，危害附近學校學生的安全。反對者要求在藍田隧道興建單車徑，加強接駁其他地區的單車徑網絡。土木工程拓展署回應時解釋，如不興建該支路，車輛便須駛往 P2 路與寶邑路路口，對附近屋苑產生更多交通噪音。土木工程拓展署亦表示，橫過支路的行人過路設施和安排，會在詳細設計階段加以考慮。至於興建單車徑的要求，土木工程拓展署回應時表示，現時觀塘沒有單車徑網絡，因此無需興建單車隧道連接將軍澳和觀塘。

14. 反對者出席於 2013 年 9 月 3 日舉行的調解會議，重申要求修改將軍澳－藍田隧道項目 P2 路的設計，令該道路繞過寶順路與寶邑路路口，以緩減一個鄰近屋苑所受到的環境影響及減少交通意外。其中 1 名反對者甚至建議不興建 P2 路，因為該道路對一個鄰近屋苑的居民作用不大，反而會造成環境影響和噪音問題，並會把日後的調景嶺公園分割，影響公園使用者的安全。土木工程拓展署解釋，如不興建 P2 路，從將軍澳市中心駛至的車輛便須繞道而行。土木工程拓展署亦重申，將軍澳－藍田隧道項目的環評報告已獲環保署署長有條件批准。配合該些條件及報告建議的緩解措施後，將軍澳－藍田隧道項目會符合法定要求。寶順路與寶邑路路口會改為交通燈控制路口，改善行車安全。調景嶺公園北部和南部會有不同的設計，服務不同的使用者，以減少橫過道路的需要。有關橫過支路的行人過路設施和安排，會在詳細設計階段加以考慮。儘管土木工程拓展署已致函反對者並在調解會議上解釋，但他們維持反對立場。因此，反對書被視為未能調解。

將軍澳－藍田隧道擬議排污設備計劃於 2013 年 5 月 10 日及 2013 年 5 月 16 日根據《水污染管制(排污設備)規例》(第 358AL 章)第 26 條引用《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)刊憲後收到的反對詳情

在上述排污設備計劃刊憲後，我們在法定期限前共接獲 346 份反對書。在接獲土木工程拓展署其時的回應後，其中 6 份的反對者無條件撤回反對書。

2. 反對書的要點如下。

A 組：總共 340 份反對書(由個別人士提出)

3. 其中 1 份反對書由茶果嶺村 1 名居民提交，其餘的反對書是範本反對書，由該居民收集。範本反對書留有空位供個別反對者填寫意見。範本反對書預先印備的內容，對建議的排污設備工程不作諮詢，表示不滿。土木工程拓展署向反對者解釋，建議排污設備工程的目的，是把在將軍澳－藍田隧道項目的行政大樓所產生的污水，排放至茶果嶺道現有公共污水渠。由於建議的排污設備會建在公眾行人路及行車道，較一些現有污水渠距離茶果嶺村及天后廟更遠，因此土木工程拓展署在諮詢觀塘區議會時，沒有特別提及建議的排污設備。土木工程拓展署亦補充，根據環境保護署(環保署)發布的指引，最可靠有效處置污水的方法，是把污水引入公共污水渠，然後輸往政府污水處理廠處理。

4. 反對者提出的其他主要關注事項和要求，以及土木工程拓展署其時的回應如下：

- (a) 部分反對者關注茶果嶺村的風水會受擬建污水渠及將軍澳－藍田隧道工程影響。土木工程拓展署回應指擬建污水渠較一些現有污水渠距離天后廟更遠，所有排污設備會建在茶果嶺村及天后廟外的公眾行人路及行車道，隧道亦會遠離天后廟，又會避免在茶果嶺村地面進行工程，以減少項目對周遭環境的影響。
- (b) 部分反對者關注建議排污設備工程對環境的影響。土木工程拓展署向反對者解釋，將軍澳－藍田隧道項目的環境影響評估(“環評”)報告，已獲環保署署長有條件批准。項目的環境影響會符合法例要求。

5. 土木工程拓展署先後於 2013 年 8 月 30 日及 2013 年 10 月 30 日的調解會議上會晤反對者，討論項目的道路計劃及排污設備計劃。會上，反對者關注風水和茶果嶺村樓宇安全所受的影響，以及工程產生的滋擾。他們要求政府給予賠償。詳情載於附件 9 的第 10 及 12 段。

6. 通過書面回應，並舉行調解會議後，有 4 份反對書無條件撤回、15 份有條件撤回、39 份維持反對立場、159 份的反對者沒有回應，另 123 份聯絡資料不詳。除了 4 份無條件撤回的反對書外，其餘 336 份全部被視作未能調解。

B 組：1 份反對書(由 1 名觀塘區議員提出)

7. 反對者所關注的事項和土木工程拓展署其時的回應撮錄如下：

(a) 反對者對建議的排污工程缺乏諮詢表示不滿，並認為有關工程對天后廟有負面影響。土木工程拓展署對此的回應大致如上文第 3 段所述。

(b) 反對者認為建議的排污設備工程會對茶果嶺村的道路造成嚴重影響，並影響該村的景觀。土木工程拓展署向反對者表示，不會在茶果嶺村的地面進行工程，而施工期間亦會有適當的臨時交通安排，確保茶果嶺道能應付交通需求。土木工程拓展署並回應說，建議的污水渠會全部設於地底，而相關的污水泵房與茶果嶺村之間有一座山阻隔，因此不會對茶果嶺村的景觀有任何影響。

8. 該反對者收到土木工程拓展署的書面回應後，再提交 1 份意見書，質疑為何將軍澳－藍田隧道項目的道路計劃要在天后廟前的行人路建造隔音屏障。他認為隔音屏障會嚴重妨礙天后廟每年的慶祝活動，又質疑土木工程拓展署是否已向茶果嶺村居民充分解釋建議的排污工程。土木工程拓展署回應說，建議設置隔音屏障是為了符合環評條例(第 499 章)的要求，而在進行隔音屏障的詳細設計時，土木工程拓展署會避免妨礙天后廟每年的慶祝活動。該署並指出，排污工程的反對者，均已獲發排污工程的位置圖和其他相關資料。對於土木工程拓展署的最後一份回覆，反對者並無回應，反對書被視為未能調解。

C 組：1 份反對書(由 1 個組織提出)

9. 反對者向土木工程拓展署表示，1 個茶果嶺村的組織反對在茶果嶺村內進行任何排污工程。此外，該反對者引述《基本法》第四十條，要求保障茶果嶺村村民的傳統權益。土木工程拓展署對上述反對在茶果嶺村內進行排污工程一事的回應，大致與上文第 4(a)段所述相同。土木工程拓展署並指出，茶果嶺村並非新界的認可原居民鄉村，因此，《基本法》第四十條並不適用。儘管土木工程拓展署已給予書面回覆，反對者維持反對立場，因此這反對書被視為未能調解。

D 組：2 份反對書(由 1 名個別人士以西貢區議員身份及 1 個屋苑業主委員會主席身份提出)

10. 經土木工程拓展署向反對者澄清建議的排污工程位於觀塘，對將軍澳的環境並無影響，以及經 2013 年 9 月 3 日舉行的調解會議討論後，反對者已無條件撤回所提出的兩份反對書。

E 組：1 份反對書(由一群個別人士提出)

11. 反對書沒有提及建議的排污工程，但就將軍澳－藍田隧道項目對茶果嶺村現有 1 條雨水渠的影響表示關注。土木工程拓展署其時澄清，將軍澳－藍田隧道項目不會影響茶果嶺村的雨水排放設施。土木工程拓展署亦會確保將軍澳－藍田隧道項目的設計不會增加村內現有排放設施的雨水流量。儘管土木工程拓展署已書面回應反對者，並在 2013 年 8 月 30 日的調解會議上解釋(如上文第 5 段所述)，但反對者維持反對立場。因此，反對書被視為未能調解。

F 組：1 份反對書(由 3 個組織提出)

12. 3 個組織關注建議在茶果嶺村地底進行將軍澳－藍田隧道項目的隧道工程，會對村內的破舊屋宇造成嚴重破壞。與其他私人住宅比較，那些屋宇的抗震力非常弱。他們亦譴責建議的排污設備工程缺乏諮詢。土木工程拓展署其時的回應如下：

(a) 土木工程拓展署會使用非爆破方式興建隧道的茶果嶺段，並會實施預防措施，以策安全，包括進行建築物現況測量，以及定期監

察工程所造成的振動和沉降。如情況需要，土木工程拓展署會更改施工方法或暫停施工。

(b) 至於建議的排污設備工程缺乏諮詢的指責，土木工程拓展署其時的回應大致如上文第 3 段所述。

13. 土木工程拓展署已致函反對者並在 2013 年 8 月 30 日的調解會議上解釋(如上文第 5 段所述)，但他們維持反對立場。因此，反對書被視為未能調解。