

財務委員會 工務小組委員會討論文件

2019 年 3 月 27 日

總目 707－新市鎮及市區發展

運輸－道路

785TH－T2 主幹路及茶果嶺隧道－建造工程

請各委員向財務委員會建議，把 **785TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 160 億 1,700 萬元。

問題

我們需要興建 T2 主幹路及茶果嶺隧道，連接興建中的中九龍幹線和將軍澳－藍田隧道(下稱「將藍隧道」)，以組成六號幹線，作為貫通西九龍及將軍澳的快速通道。

建議

2. 土木工程拓展署署長建議把 **785TH** 號工程計劃提升為甲級；按付款當日價格計算，估計所需費用為 160 億 1,700 萬元。運輸及房屋局局長支持這項建議。

工程計劃的範圍和性質

3. **785TH** 號工程計劃的擬議工程範圍包括－

- (a) 興建 1 條長約 3.4 公里的雙程雙線主幹路，其中約 3.1 公里為隧道¹；
- (b) 興建 2 座通風大樓；
- (c) 設置相關的交通管制和監察系統，並進行建築、土木、結構、環境美化、機電方面的工程；以及
- (d) 就上文第 3 段(a)至(c)項所述工程進行所需的附屬工程，包括實施緩解環境影響措施和進行環境監察及審核。

—— 擬議工程計劃的位置圖及構思圖載於附件 1。擬議工程的計劃範圍包括部分 **823TH** 號工程計劃「將軍澳－藍田隧道－主隧道及相關工程」的餘下工程，即連接藍田交匯處與 T2 主幹路的茶果嶺隧道。在功能及結構上，T2 主幹路及茶果嶺隧道互相連接，運作上缺一不可，因此，我們需擴大 **785TH** 號工程計劃的範圍，涵蓋原為 **823TH** 號工程計劃餘下部分的茶果嶺隧道及相關工程，以確保 T2 主幹路及茶果嶺隧道將可同時投入運作。

4. 如獲財務委員會(下稱「財委會」)批准撥款，我們計劃在 2019 年下半年批出有關建造合約，並開始施工，預計在 2025 年完工，以配合中九龍幹線的啟用時間。為配合此工程時間表，土木工程拓展署已在 2018 年 8 月就主合約的預審資格工作²同步招標，並在 2019 年 1 月邀請通過預審資格的投標者投標，以期盡早展開工程，但只會在獲得財委會批准撥款後，才批出有關建造合約。

¹ 長約 3.4 公里的雙程雙線主幹路包括長約 3 公里的 T2 主幹路(當中約 2.7 公里為隧道)及長約 0.4 公里的茶果嶺隧道。

² 由於工程合約規模龐大，進行預審資格工作有助物色有意向及有能力的承建商，並可將投標成本盡量降低。

理由

六號幹線

5. T2 主幹路及茶果嶺隧道屬六號幹線的中間路段(有關走線請參閱附件 2)，西接中九龍幹線，東連將藍隧道的主隧道³。六號幹線為本港策略性道路網絡的重要部分，為西九龍至將軍澳新市鎮之間提供一條主要幹道，並在啟德和藍田設有交通交匯處。六號幹線亦為必要的公路基建，可以發揮策略性運輸功能，以支援新發展項目，包括西九文化區、廣深港高速鐵路香港段西九龍站、郵輪碼頭、啟德發展區和九龍東核心商業區，以及將軍澳的住宅／工業發展項目。六號幹線建成後，將為市民提供更便捷的交通網絡往來九龍東、西部，以及前往公路沿線的發展項目。

東九龍的交通情況

6. 根據在 2018 年完成的交通影響評估，擬議工程計劃完成後，在繁忙時段往來將藍隧道位於藍田交匯處西面出入口與中九龍幹線位於啟德交匯處的東面出入口的行車時間，估計會由現時約 15 分鐘減至約 3 分鐘。六號幹線全線完成後，將藍隧道和中九龍幹線的使用量預計會分別增加 30% 和 20%，從而紓緩現有主要連接路段(包括將軍澳隧道、觀塘繞道和觀塘道)的交通負荷。有關連接路段在繁忙時段的行車量／容車量比率⁴預計可以得到改善，詳情表列如下－

連接路段	在 2026 年繁忙時間的行車量／容車量比率	
	沒有擬議工程計劃	完成擬議工程計劃後
將軍澳隧道	1.3	1.0
觀塘繞道(近常怡道)	1.3	1.0
觀塘繞道(近海濱道)	1.1	0.9

³ 中九龍幹線和將藍隧道正在興建中，預期分別約在 2025 年及 2021 年完工。

⁴ 行車量／容車量比率是一個反映繁忙時間道路交通情況的指標。行車量／容車量比率若低於 1.0，表示情況可以接受。高於 1 則表示交通開始輕微擠塞。1 至 1.2 表示擠塞情況尚可控制。高於 1.2 則表示情況轉趨嚴重。

7. 同時，預計在九龍灣和觀塘區內的主要路口在繁忙時間的剩餘容車量⁵亦將有所改善，詳情表列如下－

主要路口	在 2026 年主要路口繁忙時間的剩餘容車量	
	沒有擬議工程計劃	完成擬議工程計劃後
祥業街／海濱道	-1%	10%
偉業街／開源道	9%	14%
茶果嶺道／偉業街	5%	14%
鯉魚門道／將軍澳道／偉發道	8%	23%

8. 若擬議工程計劃未能配合中九龍幹線啟用，來自中九龍幹線的車輛若要東行往觀塘繞道便須取道啟福道，並會與來自啟德隧道與啟祥道的交通互相交織，有可能導致九龍灣區在繁忙時間出現交通擠塞的情況。

施工期間對新急症醫院的影響

9. 此外，T2 主幹路的走線毗鄰啟德發展區內正在興建並計劃在 2024 年落成的新急症醫院。為避免擬議工程施工時影響新急症醫院內的敏感醫療器材及醫院日常運作，土木工程拓展署會盡早完成擬議工程中可能產生較高噪音和高震動的部分。若擬議工程計劃未能如期展開，以致上述施工安排未能落實，工程將需要採取額外緩減措施，令工程的難度和成本相應增加。

對財政的影響

10. 按付款當日價格計算，我們估計擬議工程的建設費用約為 160 億 1,700 萬元，分項數字如下－

⁵ 交通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，表示該路口仍可容納更多車輛，行車暢順；如為負數，則表示該路口超出負荷，以致出現車龍，令行車時間延長。

		百萬元 (按付款當日 價格計算)
(a)	隧道建造工程	9,987.1
	(i) 海底隧道	7,528.2
	(ii) 地下隧道	2,458.9
(b)	隧道機電工程	1,578.1
	(i) 隧道相關機電系統	1,329.6
	(ii) 空氣淨化系統	248.5
(c)	道路工程	558.3
(d)	2 座通風大樓	698.4
(e)	交通管制及監察系統	403.3
(f)	顧問費用	110.4
	(i) 合約管理	33.6
	(ii) 駐工地人員的管理	46.0
	(iii) 環境監察及審核	30.8
(g)	駐工地人員的薪酬	1,202.0
(h)	機電工程營運基金 ⁶	29.4
(i)	應急費用	1,450.0
總計		16,017.0

按人工作月數估計的顧問費用及駐工地人員員工開支的分項數字載於附件 3。

⁶ 機電工程營運基金在 1996 年 8 月 1 日根據《營運基金條例》(第 430 章)設立後，就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，提供技術意見。

11. 如撥款獲得批准，我們計劃作出分期開支，安排如下－

年度	百萬元 (按付款當日 價格計算)
2019-2020	717.8
2020-2021	755.3
2021-2022	817.6
2022-2023	1,165.3
2023-2024	2,575.8
2024-2025	2,883.7
2025-2026	1,979.1
2026-2027	1,835.7
2027-2028	1,768.2
2028-2029	1,518.5
	16,017.0

12. 我們按政府對 2019 至 2029 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。如撥款獲得批准，我們會以多份工程合約推展擬議工程，合約會訂明可調整價格的條文。

13. 我們估計擬議工程引致的每年經常開支約為 9,200 萬元。

公眾諮詢

14. 就 T2 主幹路，土木工程拓展署已分別在 2013 年 11 月 7 日、2013 年 11 月 26 日和 2013 年 11 月 28 日諮詢九龍城區議會轄下的房屋及基礎建設委員會、黃大仙區議會轄下的交通及運輸事務委員會和觀塘區議會轄下的交通及運輸委員會，有關委員會普遍支持 T2 主幹路項目。土木工程拓展署在 2013 年 10 月 8 日諮詢海濱事務委員會轄下的啟德海濱發展專責小組，專責小組並不反對 T2 主幹路項目。

15. 我們在 2014 年 9 月 5 日和 2014 年 9 月 12 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)在憲報刊登 T2 主幹路項目的擬議道路計劃。在法定期間，我們並沒有收到反對書，工程因而獲授權進行。工程計劃的授權公告已在 2014 年 11 月 21 日和 2014 年 11 月 28 日在憲報刊登。

16. 至於原屬 **823TH** 號工程計劃將藍隧道項目一部分的茶果嶺隧道和相關工程，土木工程拓展署已在 2013 年 1 月 8 日就將藍隧道項目(包括茶果嶺隧道和相關工程部分)諮詢西貢區議會和觀塘區議會。土木工程拓展署亦分別在 2015 年 5 月 5 日和 2015 年 5 月 28 日向西貢區議會和觀塘區議會轄下的交通及運輸委員會進一步匯報該項目的最新進展。有關委員會均普遍支持將藍隧道項目。

17. 土木工程拓展署已在 2015 年 8 月 18 日就將藍隧道項目(包括茶果嶺隧道和相關工程部分)諮詢海濱事務委員會轄下的啟德海濱發展專責小組。專責小組建議土木工程拓展署藉此機會為藍田交匯處進行園藝設計，以美化景觀，並盡量減低在施工階段對海濱造成的環境影響。土木工程拓展署已將專責小組的意見納入將藍隧道項目內。

18. 我們在 2013 年 5 月 10 日和 2013 年 5 月 16 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)在憲報刊登將藍隧道項目的擬議道路計劃(包括茶果嶺隧道和相關工程部分)。刊憲後，我們接獲 1 429 份反對書，其中 2 位反對者同意撤回 2 份重複的反對書。在餘下的 1 427 份反對書中，有 597 份主要關注茶果嶺隧道工程對茶果嶺村的影響，當中 8 份的反對者在接獲土木工程拓展署的回應後，無條件撤回反對。反對將藍隧道項目擬議道路計劃的意見和政府的回應，詳載於附件 4。

19. 環境保護署署長在 2013 年 5 月 10 日和 5 月 16 日根據《水污染管制(排污設備)規例》(第 358AL 章)第 26 條適用的《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章)規定，就將藍隧道項目(包括茶果嶺隧道和相關工程部分)的擬議排污計劃刊憲。刊憲後，環境保護署署長接獲 346 份反對書，其中 6 份的反對者在接獲土木工程拓展署的回應後，無條件撤回反對。反對意見和政府的回應詳載於附件 5。

20. 運輸及房屋局和環境保護署其後把將藍隧道項目的道路及排污計劃和沒有撤回的反對意見(載於附件 4 及附件 5)提交行政長官會同行政會議審議。2014 年 4 月 29 日行政長官會同行政會議授權按刊憲內容進行將藍隧道項目的道路及排污計劃，運輸及房屋局和環境保護署其後把上述授權通知反對者。將藍隧道項目(包括茶果嶺隧道和相關工程部

分)的授權公告亦已在 2014 年 5 月 30 日和 2014 年 6 月 6 日在憲報刊登。

21. 我們在 2018 年 6 月 15 日諮詢立法會交通事務委員會，委員普遍支持工程計劃，並要求盡早展開工程。

對環境的影響

22. T2 主幹路工程屬《環境影響評估條例》(下稱「《環評條例》」)(第 499 章)附表 2 的指定工程項目，須就施工及運作申領環境許可證。2013 年 9 月 19 日，環境保護署署長批准 T2 主幹路項目的環境影響評估報告(下稱「環評報告」)，並發出環境許可證。茶果嶺隧道及相關工程屬將藍隧道項目的部分，而該項目亦屬《環評條例》附表 2 的指定工程項目，須就其施工及運作申領環境許可證。2013 年 7 月 11 日，環境保護署署長根據《環評條例》批准將藍隧道項目的環評報告，並在 2013 年 8 月 15 日發出環境許可證。

23. T2 主幹路項目及將藍隧道項目 2 份環評報告所得的結論是，該 2 個項目所帶來的環境影響均可控制在《環評條例》及《環境影響評估程序的技術備忘錄》的準則所訂水平內。土木工程拓展署會實施環評報告內所建議的緩解措施和環境監察及審核計劃，並遵守環境許可證中相關的條件及其他法定的環保要求。針對施工期間的緩減措施建議包括：採用靜音動力機械設備及臨時隔音屏障以盡量減低施工期間的噪音；在工地定期灑水及提供洗車設施以防止塵土飛揚；使用臨時排水渠排放工地地面的污水；以及成立社區聯絡小組等。土木工程拓展署已在工程預算內預留款項，用以實施該等措施。

24. 在策劃和設計階段，土木工程拓展署已考慮在擬議工程及施工程序採取措施，以盡量減少產生建築廢物。此外，土木工程拓展署會要求承建商盡可能在工地或其他適合的建築工地再用惰性建築廢物(例如在工地內以挖掘所得物料作填料用途)，以盡量減少須於公眾填料接收設施⁷處置的惰性建築廢物。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。

⁷ 公眾填料接收設施列載於《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)附表 4。任何人士均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處置惰性建築廢物。

25. 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，供土木工程拓展署批核。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，然後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。

26. 土木工程拓展署估計工程項目合共會產生約 221 萬 5 000 公噸建築廢物，其中約 35 萬公噸(15.8%)惰性建築廢物會在工地再用，另外約 185 萬公噸(83.5%)惰性建築廢物會運送到公眾填料接收設施供日後再用。此外，土木工程拓展署會把約 1 萬 5 000 公噸(0.7%)非惰性建築廢物運送到堆填區處置。就這項工程計劃而言，把建築廢物運送到公眾填料接收設施及堆填區處置的費用，估計總額約為 1 億 3,440 萬元(金額是根據《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》(第 354N 章)訂明，在公眾填料接收設施處置的物料每公噸收費 71 元；而在堆填區處置的物料則每公噸收費 200 元)。

對文物的影響

27. 此工程計劃邊界 300 米範圍內有 2 幢三級歷史建築⁸，即茶果嶺天后宮和茶果嶺村內的羅氏大屋。施工期間，土木工程拓展署會實施及監察有關環評報告內所述的緩解措施。除以上 2 幢三級歷史建築外，此工程計劃不會影響任何文物地點。

土地徵用

28. 擬議工程無須收回或清理私人土地，但需在面積約 392.9 平方米的私人土地地層設立地役權和其他永久權利。

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。

背景資料

29. 我們在 2008 年 9 月把 **785TH** 號工程計劃提升為乙級。

30. 財委會在 2009 年 6 月 5 日批准把 **785TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **841TH** 號工程計劃，稱為「T2 主幹路－勘測和設計」；按付款當日價格計算，工程計劃的核准預算為 1 億 3,360 萬元，用以委聘顧問就 T2 主幹路進行設計及相關工地勘測工程。有關設計及工地勘測工程已大致完成。

31. 我們在 2007 年 4 月把 **823TH** 號工程計劃提升為乙級。財委會在 2013 年 5 月 10 日批准把 **823TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，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，用以為將藍隧道及相關工程(包括茶果嶺隧道和相關工程部分)進行詳細設計及工地勘測。有關設計及工地勘測工程已大致完成。

32. 財委會在 2016 年 6 月 17 日批准把 **823TH** 號工程計劃的一部分提升為甲級，編定為 **872TH** 號工程計劃，稱為「將軍澳－藍田隧道－主隧道及相關工程」；按付款當日價格計算，核准的工程預算為 150 億 9,350 萬元，並將 **823TH** 號工程計劃的餘下工程(包括茶果嶺隧道和相關工程部分)保留為乙級。

33. 擬議工程將在工地範圍內砍伐 36 棵樹。所有砍伐的樹木均非珍貴樹木⁹。土木工程拓展署會把種植樹木建議納入工程計劃內，包括種植 40 棵樹。

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、歷史或重要紀念意義的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木和紀念偉人或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 樹形出眾的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹木、生長於特別生境的樹木；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／樹冠覆蓋範圍等於或超逾 25 米。

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 3 000 個 (2 400 個工人職位及 600 個專業或技術人員職位), 共提供 13 萬個人工作月數的就業機會。

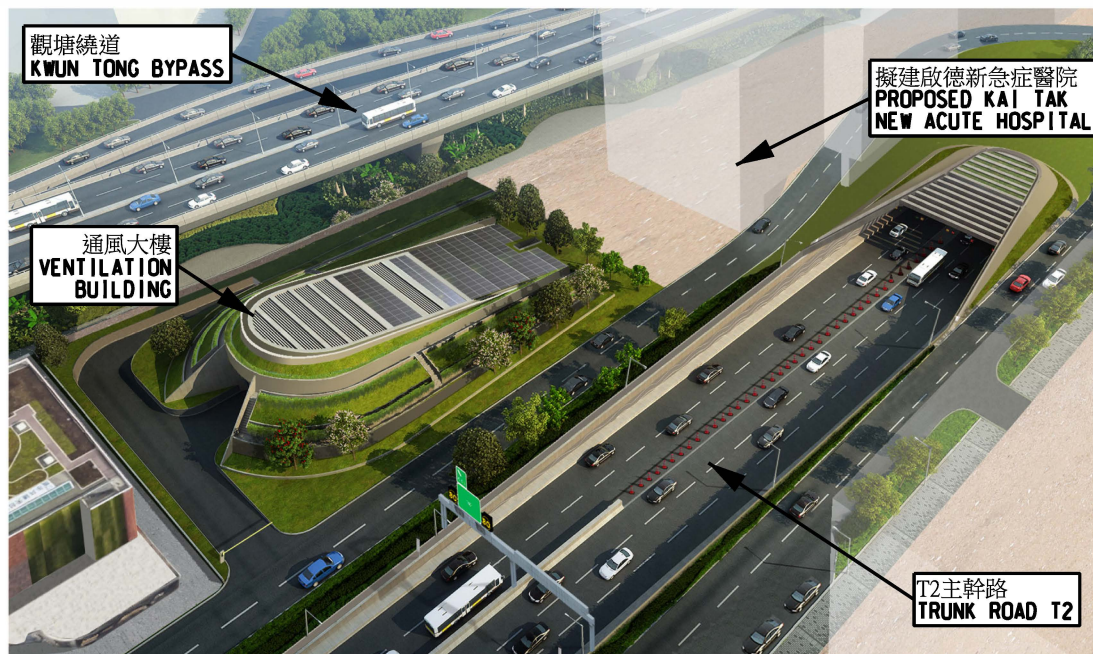
運輸及房屋局
2019 年 3 月



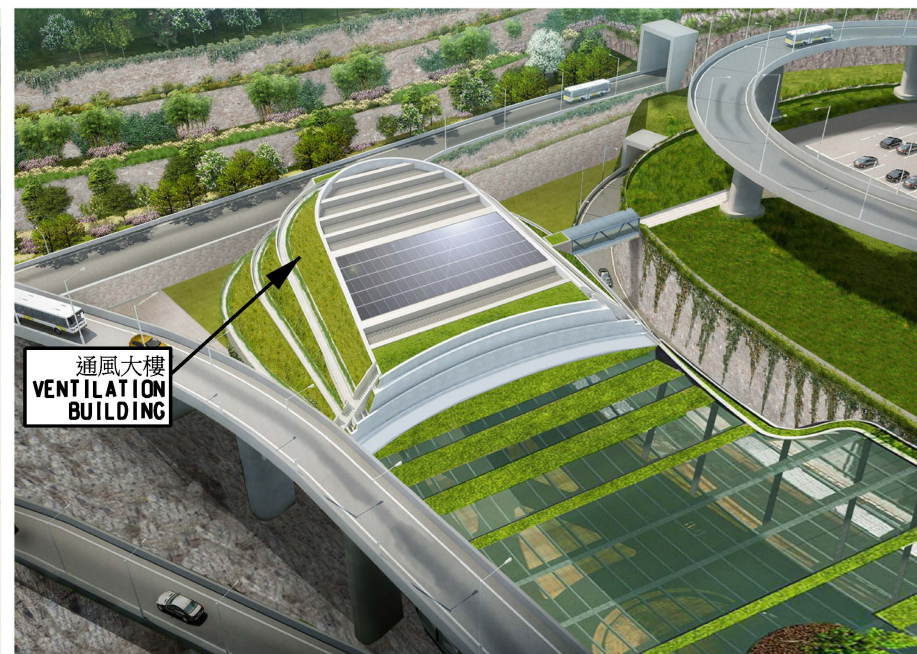
圖則名稱 drawing title

工務計劃第785TH號 - T2主幹路及茶果嶺隧道 - 位置圖

PWP ITEM NO. 785TH -
TRUNK ROAD T2 AND CHA KWO LING TUNNEL - LAYOUT PLAN



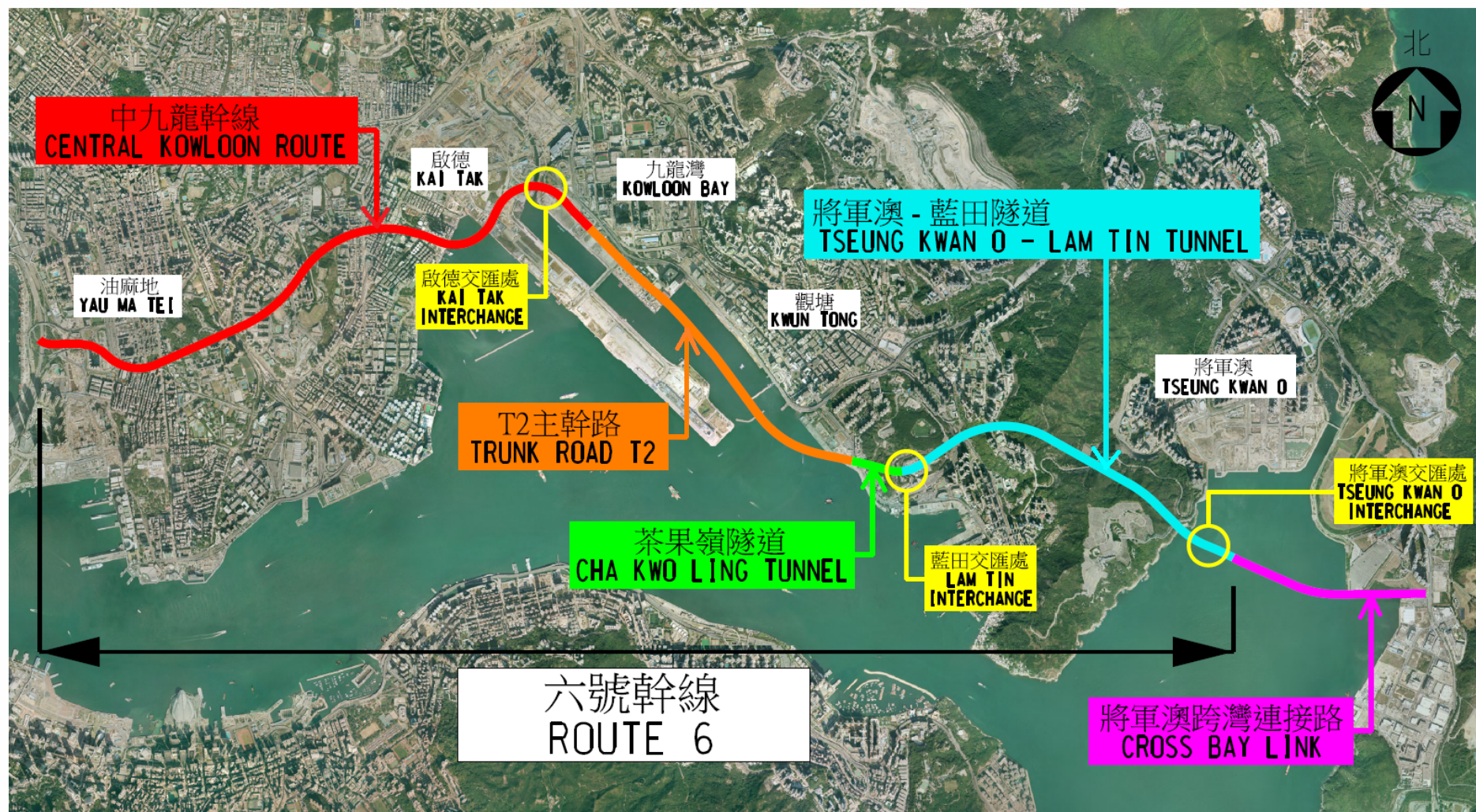
西面隧道出入口（啟德）
WESTERN SIDE TUNNEL ENTRY/EXIT (KAI TAK)



東面隧道出入口（藍田交匯處）
EASTERN SIDE TUNNEL ENTRY/EXIT (LAM TIN INTERCHANGE)

圖則名稱 drawing title

工務計劃第785TH號 -
T2主幹路及茶果嶺隧道 - 隧道出入口構思圖
PWP ITEM NO. 785TH -
TRUNK ROAD T2 AND CHA KWO LING TUNNEL - ARTISTIC IMPRESSION OF TUNNEL ENTRY/EXIT



圖則名稱 drawing title

工務計劃第785TH號 - T2主幹路及茶果嶺隧道 - 六號幹線的走線
 PWP ITEM NO. 785TH -
 TRUNK ROAD T2 AND CHA KWO LING TUNNEL SECTION - ALIGNMENT OF ROUTE 6

785TH-T2 主幹路及茶果嶺隧道－建造工程

估計顧問費和駐工地人員員工開支的分項數字
(按 2018 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) 顧問費用							
(i) 合約管理 ^(註 2)	專業人員	—	—	—	—	22.6	} 25.3#
	技術人員	—	—	—	—	2.7	
(ii) 環境監察及 審核計劃 ^(註 3)	專業人員	85	38	2.0	2.0	13.9	} 23.2#
	技術人員	118	14	2.0	2.0	6.8	
(iii) 獨立環境查 核人 ^(註 3)	專業人員	10	38	2.0	2.0	1.6	
	技術人員	16	14	2.0	2.0	0.9	
小計						48.5	
(b) 駐工地人員的員 工開支 ^(註 4)	專業人員	4 535	38	1.6	1.6	594.8	
	技術人員	7 476	14	1.6	1.6	343.6	
小計						938.4	
包括－							
(i) 管理駐工地 人員的顧問 費用					34.6#		
(ii) 駐工地人員 的薪酬					903.8#		
總計						986.9	

註

1. 我們是採用倍數 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)；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(目前，總薪級第 38 點的月薪為 81,975 元，總薪級第 14 點的月薪為 28,725 元)。

2. 顧問在合約管理方面的員工開支，是根據 **785TH** 號工程計劃的現有顧問合約計算得出。待財務委員會批准把 **785TH** 號工程計劃提升為甲級後，顧問合約的施工階段才會展開。
3. 我們須待選定顧問後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。
4. 我們須待建造工程完成後，才可得知實際的人工作月數和實際所需的費用。

備註

本附件中的費用數字以固定價格顯示，以對應同一年度總薪級表的薪點。以#號標記的數字在本文件第 10 段中是按付款當日價格計算。

將軍澳－藍田隧道擬議道路計劃在 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 名反對者同意撤回 2 份重複的反對書。在餘下的 1 427 份反對書中，有 70 份在接獲土木工程拓展署其時的回應後，無條件撤回。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，另外 2 份分別由 1 名觀塘區議員和 1 名油麗邨居民提出)

3. 油麗邨關注組織和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，現撮述如下－

(a) 反對者關注東區海底隧道(下稱「東隧」)和擬建藍田交匯處對油麗邨造成的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(下稱「環評」)報告已獲環境保護署(下稱「環保署」)署長有條件批准。履行該些條件和落實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，已建議多項緩解環境影響措施，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，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探討。

- (c) 反對者不滿政府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上載於憲報網站和運輸及房屋局(下稱「運房局」)的網站，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表示關注，而土木工程拓展署的回應則與上文第 3 段(a)項所述相若。此外，他們提出其他關注事項和要求，土木工程拓展署當時亦作出回應，現撮述如下－

- (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，東隧擁有權將在 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，只需約 5 至 10 分鐘的步行路程。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油麗邨。土木工程拓展署解釋，政府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. 部分反對者曾出席土木工程拓展署在 2013 年 9 月 7 日和 27 日舉辦的調解會議。反對者在會上重申將軍澳－藍田隧道項目會對油麗邨造成環境影響，並要求政府釐清該項目工程所涵蓋的範圍。此外，亦有部分反對者要求政府興建油塘道至東隧的支路。土木工程拓展署表示，增建擬議支路會令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，對油麗邨居民構成安全問題。土木工程拓展署回應時表示，西九龍往東隧最直接的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。經書面回應和調解會議後，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，而 168 份的反對者聯絡資料不詳。

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他們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 3 個條件：(i)其中 1 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先使用路面；(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出入 1 個地段的交通產生衝突。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，政府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，而且也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震動和沉降。如有需要，會調整施工方法或暫停施工。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。履行該些條件及落實報告所建議的緩解措施後，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，整條茶果嶺村將得以保存。

10. 土木工程拓展署在 2013 年 8 月 30 日舉行調解會議，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。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¹，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，在施工期間亦會對天后廟造成更大滋擾。此外，與現時項目所採用的方案相比，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。
- (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茶果嶺村的風水、重建潛力及價值，或該村的完整性為理由提出反對。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，也可避免在村內地面進行工程，因此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，署方回應時表示，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，則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能力。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。至於有關茶果嶺村完整性的問題，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，並不涉及收回和清理村內土地。因此，整條茶果嶺村將得以保存。
- (c) 許多反對者批評土木工程拓展署扭曲民意。署方回應時表示，已進行 3 個階段的公眾參與活動。在計及交通需求、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，署方認為項目的擬議計劃是最適切的方案。

¹ 將軍澳－藍田隧道項目曾考慮 4 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，並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。

- (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上載到憲報網站和運房局的網站，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，部分反對者再提交意見書和出席 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 段(b)項和第 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，在施工期間亦會對天后廟造成較多滋擾。此外，與採用的計劃相比，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分提出，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，該計劃擬建的 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。履行該些條件及落實報告建議的緩解措施後，將軍澳－藍田隧道項目會符合法定的環保要求。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和時間，以及所採用的機器，並需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，署方亦會實施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內興建單車徑，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，會對附近屋苑產生更多交通噪音。署方亦表示，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 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 1 個鄰近屋苑所受到的環境影響和減少交通意外。其中 1 名反對者甚至建議不興建 P2 路，因為該道路對 1 個鄰近屋苑居民的作用不大，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。署方亦重申，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。履行該些條件及落實報告建議的緩解措施後，將軍澳－藍田隧道項目會符合法定的環保要求。此外，寶順路與寶邑路路口會改為交通燈控制路口，以改善行車安全。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。至於橫過支路的行人過路設施和安排，署方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，該 3 份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在 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)刊憲後收到的反對意見詳情

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 340 名個別人士提出)

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，由該名居民收集。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，是對建議的排污設備工程不作諮詢表達不滿。土木工程拓展署向反對者解釋，擬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在公眾行人路及行車道興建，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(下稱「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，所有排污設備會在茶果嶺村及天后廟外的公眾行人路及行車道上興建，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) 部分反對者關注擬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(下稱「環評」)報告，已獲環保署署長有條件批准。項目對環境的影響會符合法例要求。

5. 土木工程拓展署先後在 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，反對者關注有關項目對風水和茶果嶺村樓宇安全的影響，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 3 的第 10 及第 12 段。

6. 在作出書面回應，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，另外 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與上文第 3 段相同。
- (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 1 份回覆，反對者並無回應，因此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，茶果嶺村的 1 個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 段(a)項的內容相同。此外，土木工程拓展署指出，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，因此這份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分及 1 個屋苑業主委員會主席身分提出)

10. 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，並在 2013 年 9 月 3 日舉行調解會議討論之後，反對者已無條件撤回提出的 2 份反對書。

E 組：1 份反對書(由 1 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向反對者作出書面回應，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. 有 3 個組織關注擬議在茶果嶺村地底進行將軍澳－藍田隧道項目的隧道工程，會嚴重破壞村內的破舊屋宇。與其他私人住宅比較，那些屋宇的抗震力非常弱。他們亦指責當局沒有就建議的排污設備工程進行諮詢。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，以及定期監察工程造成的震動和沉降。視乎情況需要，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。