

西貢區議會
主席及全體會員

2018 年 9 月 4 日
西貢區議會會議提出動議

**「要求全面檢討將軍澳藍田隧道的噪音，環境保育及工程監管問題，
避免演變成沙中線 2.0，並公佈工程容許的嘈音分貝、沉降、
震動上限及爆破相關數據 PPV/PPVC/PPV Limit，
另要求交代跨灣連接路通車管制措施。」**

內容：

沙中線工程醜聞不斷，愈揭愈黑，突顯承辦商的質素及操守良莠不齊，政府部門監察不力，所托非人。通常在工程開展前，有關部門及顧問公司在諮詢持份者時，向市民許下的承諾天花龍鳳，例如誇大口海指工程十分安全，而且有嚴格監管，保證絕無問題。他們更指，部門會廣泛地增設監察點去嚴格留意沉降安全數據，然而事隔不久就出現有如馬頭圍道附近多條煤氣喉管沉降超標、落山道煤氣喉管滲漏、23 幢大廈監察點沉降超標而導致樓宇傾斜度改變及發生震動，多個單位的天花至地面出現長長的裂縫，沉降數字最高竟達 62.9 毫米。工程被揭發地鐵月台工序偷工減料，沙中線紅磡站新建月台，兩幅主要牆身，近兩成的螺絲頭破損、移位或內部被石屎填封，無法與支撐月台層板的鋼筋接駁扭緊，總共發現 5 個螺絲頭被剪短，可見承辦商及政府是何等失敗，令居民是何等失望！

根據屋宇處定明的沉降的機制，當地面總沉降達 12 毫米或設施沉降 1：600 或樓宇傾斜角度變形達 1：1000，就要作出預警及通報，同時需增加監察點，及頻繁量度及跟進最新沉降數字；當地面沉降超過 18 毫米或設施沉降達 1：450 或樓宇沉降 1：750，就要作出警報；當地面沉降 25 毫米或設施沉降 1：300 或樓宇傾斜 1：500 便要立即停工，待加固工序完成及沉降超標解決後方可復工。屋宇處機制十分清晰，惟承辦商有法不依，沉降出現後密而不宣，官官相衛，令工程要補鑊及通車進度受阻。

前事不忘後事之師，將軍澳藍田隧道及跨灣連接路是解決將軍澳交通問題的一重大建設，惟傳出工程設計、施工、監管均錯漏百出，粗之大葉，造成很大滋擾及存在工程風險。而工程承建商「禮頓」更需要政府密切關注。

噪音問題：

就將軍澳藍田隧道的噪音問題上，我們不斷收到居民反映，指工程的噪音問題嚴重，我們曾多次在區議會動議要求加強監管工程造成的噪音影響，例如在 2009 年 9 月 5 日動議「要求政府檢討及加強噪音管制條例」、在 2011 年 8 月 30 日動議「要求政府研究為將軍澳南區工程縮短作業時間及加強預防噪音設備」、2012 年 7 月 17 日動議「要求政府研究未來的建築工程及賣地條款規定用靜音打樁機、優化及訂明高噪音的工序在早上 9 時(星期一至六)後展開，而星期日及公眾假期仍按現有法例規定不能開工」、2017 年 7 月 13 日動議「要求政府加強規管政府工務工程的地盤」、2018 年 3 月 6 日動議「要求有關部門遷移寶順路 / P2 路的水管及地下設施，並將近維景灣畔的行車隧道延伸至寶順路近將軍澳中心」及 2018 年 3 月 22 日動議「不滿土木工程拓展署藍田隧道工程爆破/封路/消滅嘈音不力，要求實時通知議員爆破時間，儘快安排新躉船、隔音屏/帳幕、避免在嘈音管制時間以外開工」等。過去我們亦無數次去信土木工程拓展處，指工程違規開工，嚴重滋擾居民，連假日都不得安寧，下文將列出投訴數字：

日期	議員辦事處及屋苑接獲的總投訴數字
6/2017	354
7/2017	275
8/2017	133
9/2017	47
10/2017	124
11/2017	66
12/2017	411
1/2018	213
2/2018	237
3/2018	65
4/2018	49
5/2018	63
6/2018	71
7/2018	168

而在 2017 年 3 月 7 日，本人已在大會投訴藍田隧道工程非法開工，但土木工程拓展署等政府部門卻視而不見，完全沒有跟進，連承建商有否施工都懵然不知，試問怎樣去監察？

上述事件只是冰山一角，惟該署一直沒有積極跟進及改善，更訛稱已獲取環境保護署的噪音管理許可證批准。然而，本處翻閱藍田隧道的環評報告，當中列明申請人應盡可能製定合理的計劃，避免在“噪音管制條例”所界定的時數外工作。如果申請人認為在界定的時數外不可避免地需要進行某種類型的建築工程，應該提供詳細的理由，評估噪音影響的程度和持續

時間，惟土木工程拓展署不但沒有向公眾交代噪音影響的時間表，更未能將影響減到最低。

可惜，天網恢恢，疏而不漏，環保署接到本人多次舉報後，終作出突擊抽查，發現維景灣畔對出海面工程範圍有多宗非法開工，承辦商「城堡發展有限公司」違反《噪音管制條例》規定，對維景灣畔居民造成大量噪音滋擾，因此環保署續對該公司作出檢控，最終承辦商迅速認罪而被罰款\$10,000。將軍澳藍田隧道為政府一大型工程，理應恪守法例，為香港建築商的典範，惟土木工程拓展署監守不力，助長違法歪風，令政府蒙羞，更令市民擔心到底有多少工程出現問題但仍被蒙在鼓裡。

藍田隧道爆破工程問題：

土木工程拓展署刻意隱瞞爆破實際時間(附圖三)，削弱公眾知情權，有違環評報告內的要求。我們多次向該署索取確實的爆破時間，惟該署一直拒絕向公眾交代，而其高層更稱爆破時間因應當日情況而定，沒有確實時間提供，爆破過程影響深遠，但該署卻草率了事，其答覆更是匪夷所思，故要求該署於爆破前實時通知議員爆破時間(不少於兩小時)，及公開往後所有高噪音工作的時間表。另外，根據可靠消息人士指，藍田隧道所使用的爆破炸藥因應施工及不可言喻的原因而調整，所產生的噪音影響亦截然不同。我們曾多次到距離地盤一公里外的廣田邨量度爆破聲響(附圖四)，噪音竟達 70 至 90 分貝(附圖五)，情況令人驚訝。雖然該署都有安排在 2018 年 7 月 7 日凌晨視察爆破，惟其中一個分貝量度器竟設於隔音屏後，可信度低。(附圖六)。我們多次去信該署要求索取每次爆破炸藥的用量及噪音管制問題，惟該署一直都拒而不答，故現再次要求土木工程拓展署交代過往多次爆破工程前，運送到地盤的炸藥數字。

藍田隧道周邊設施及污染問題：

將軍澳藍田隧道工程所使用的設備殘舊，無法有效控制噪音，例如隔音屏及躉船老化。我們在 2017 年 11 月 14 日就去信土木工程拓展署，指出工程躉船發出異味排放黑煙(附圖七)，唯該署稱香港自九十年代至今，未有大型基建，因此沒有新躉船，而現有的躉船大多約有廿年船齡，故較殘舊而易發生噪音及排放黑煙。香港基建多不勝數，竟無力自行購物設備，實屬可笑，故要求政府儘快安排增設新的隔音屏及效能設備較好的躉船。

除了躉船殘舊產生噪音外，我們發現有多宗工程事件，包括船隻漏油及大量黃泥水污染將軍澳南海面(附圖八、九)。雖然土木工程拓展署稱已在工程位置附近安裝隔泥幕，防止泥沙或污染物外流，惟該隔泥幕經常損壞及斷裂，污染問題從無間斷。而地盤範圍及工地行車路的水馬，更被我們多次揭發根本沒有裝水固定(附圖十)，又或出現漏水問題(附圖十二)。

另外，將軍澳蚊患嚴重，藍田隧道地盤亦是幫兇之一，地盤範圍內積水(附圖十一)及蚊患問題嚴重，老鼠頻繁出沒，而地盤工人處理垃圾的方法，竟是將掃完的垃圾倒在地盤範圍的花槽內(附圖十四)。而早前禮頓屬下的工人多次闖入屋苑違泊(附圖十五)，更涉嫌損壞屋苑財物，而土木工程拓展署竟多番包庇，「禮頓話沒有就沒有」，完全漠視屋苑提供的證據，案件至今仍未解決。

設計漏洞：

將軍澳跨灣連接路（下文簡稱連接路）預計於 2022 年通車，以應付將軍澳的預期交通需求。雖然連接路花了頗長的時間設計及作海底探土，且造價不菲，惟仍未就遇到惡劣天氣狀況，提出任何緊急處理通車管制措施及安排。將軍澳天氣潮濕及大霧（附圖十六），大大影響駕駛者的行車視線，如遇到強烈季候風或颱風，更會對他們造成一定程度的危險。其實青馬大橋針對惡劣天氣情況就有一套完善的安排及配套。當每小時平均風速超過 40 公里，青馬管制區會實施強風交通管理。當每小時平均風速超過 65 公里（如 8 號風球）上層便需封閉，所有車輛改行下層。當每小時平均風速超過 165 公里時，青嶼幹線便需完全封閉，而該橋下層仍可行駛火車，接載旅客往返機場。將軍澳跨灣連接路長約 1.8 公里，將來必定成為將軍澳居民每天的主要幹道，安全是首要考慮。因此我們建議政府儘快研究及公佈，藍田隧道跨灣連接路/主橋的設計及措施，預防惡劣天氣情況，減少封橋及意外的風險。

動議：

要求全面檢討將軍澳藍田隧道的噪音，環境保育及工程監管問題，避免演變成沙中線 2.0，並公佈工程容許的嘈音分貝、沉降、震動上限及爆破相關數據 PPV/PPVC/PPV Limit，另要求交代跨灣連接路通車管制措施。

望 主席能加入 2018 年 9 月 4 日之議程，謹此致謝！



動議人：陳繼偉議員

和議：方國珊議員
2018 年 8 月 20 日



張美雄議員

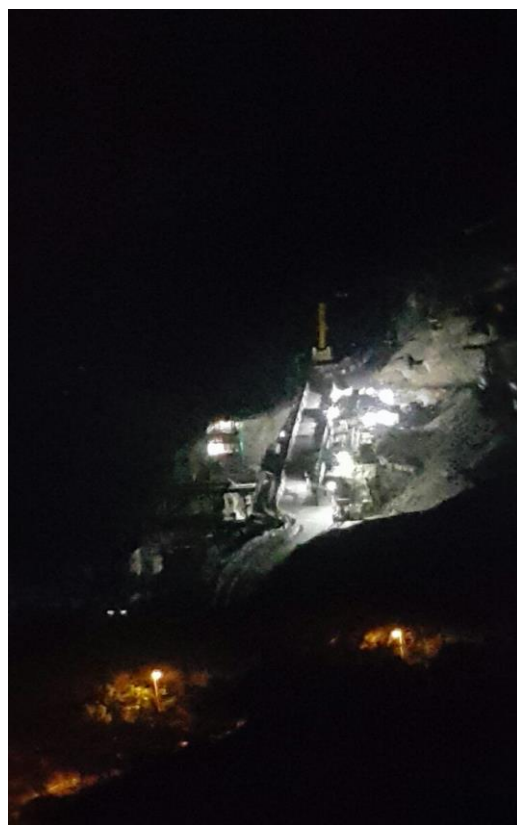


張展鵬議員

附圖一：公眾假期有工人違規在船隻上工作



附圖二：凌晨近 2 点地盤開工照片。



附圖三：近日的爆破工程中，該署沒有提供實際爆破時間表。

二零一八年五月十八日

爆破工程時間表

合約編號：NE/2015/01
將軍澳 - 藍田隧道
主隧道及相關工程

於 2018 年 5 月 21 日至 5 月 26 日期間，工地的爆破工程時間表如下：

日期	爆破工程
2018 年 5 月 21 日(星期一)	有(下午及晚間)*
2018 年 5 月 22 日(星期二)	沒有
2018 年 5 月 23 日(星期三)	有(下午及晚間)*
2018 年 5 月 24 日(星期四)	有(下午及晚間)*
2018 年 5 月 25 日(星期五)	有(下午及晚間)*
2018 年 5 月 26 日(星期六)	有(下午及晚間)*

進行爆破前，承建商將會實施下列措施，以通知附近居民及商戶：

- 工地外及附近路段將會豎立告示牌；及
- 工作人員在工地及附近指定位置敲響銅鑼以作警示。

爆破時間表可能因應實際的工地情況而有所更改或取消。如欲查詢確實的爆破時間，請致電本工程項目 24 小時熱線 5599 7455。

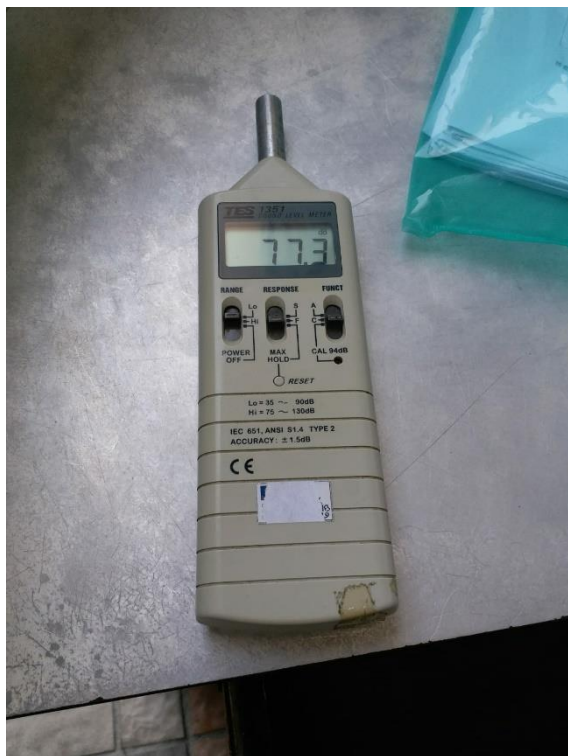
禮頓-中國建築聯營

備註 1: 預計日間爆破次數為 2 至 3 次，而晚間爆破次數為 1 至 2 次。
備註 2: 在一般情況下，下午的爆破工程約於下午 1 時至 6 時期間進行，而晚間的爆破工程約於晚上 9 時 30 分至 12 時和翌日凌晨 1 時 30 分至 3 時 30 分期間進行。

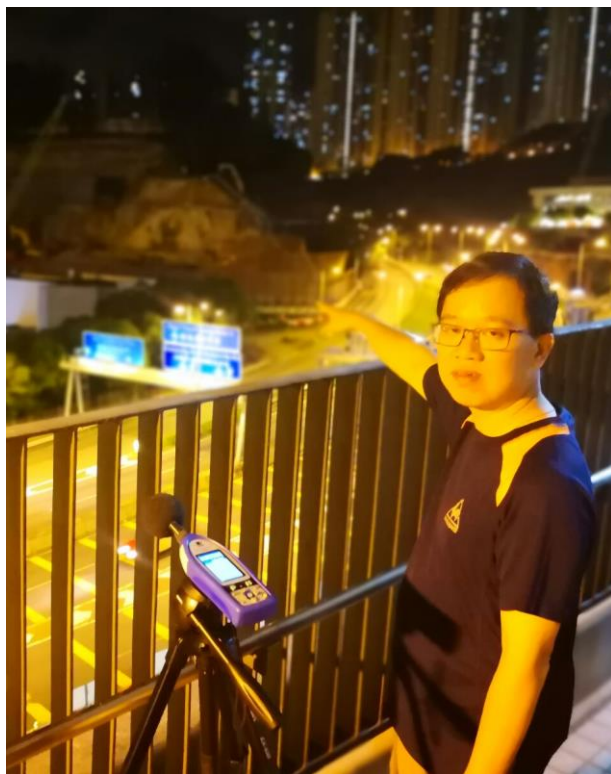
附圖四：我們曾到廣田邨量度爆破聲響。



附圖五：我們曾到廣田邨量度爆破聲響，
噪音最高竟達 70 至 90 分貝



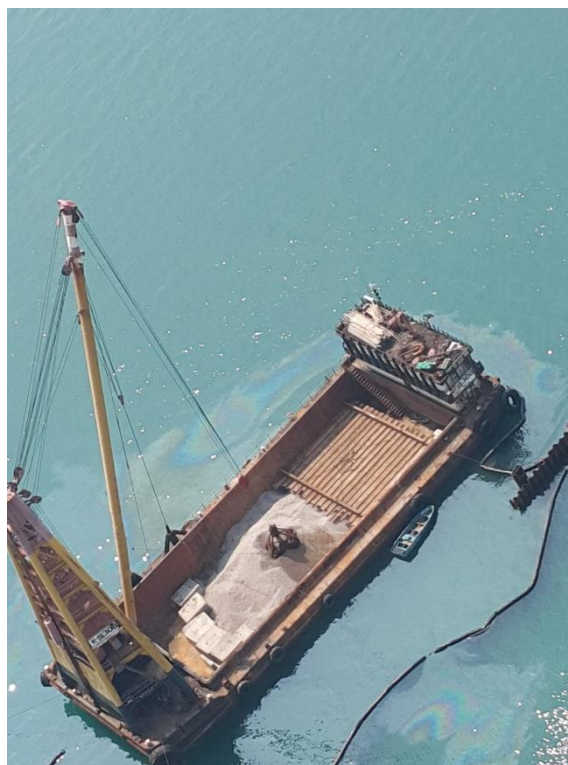
附圖六：該署安排在 2018 年 7 月 7 日凌晨視
察爆破，惟其中一個分貝量度器竟設於隔音屏。



附圖七：躉船發出異味及排放黑煙。



附圖八：大量油污染將軍澳南海面。



附圖九：隔泥幕損壞及斷裂，導致大量黃泥水污染將軍澳南海面。



附圖十：水馬沒有裝進水固定。



附圖十一：地盤混亂積水，衛生環境惡劣



附圖十二：水馬出現漏水問題。



附圖十三：運泥船有廢置車輛。



附圖十四：土木工程拓展署地盤人員在清理枯葉時，直接倒入花槽中。



附圖十五：禮頓屬下的工人多次闖入屋地面苑違泊，損壞屋苑財物。



附圖十六：將軍澳天氣潮濕及大霧。

