

將軍澳-藍田隧道

及 跨灣連接路

建議方案 – 諮詢摘要

 土木工程拓展署
Civil Engineering and
Development Department



2012年1月

工程簡介



將軍澳 - 藍田隧道是一條連接將軍澳和東九龍長約4.2公里的雙線雙程公路。將軍澳 - 藍田隧道連同啟德發展計劃的T2主幹路及中九龍幹線，將組成為策略性的六號幹線，提供一條來往九龍和將軍澳區的東西行快速公路。

跨灣連接路是一條長約1.8公里跨越將軍澳海灣的雙線雙程公路，西端連接將軍澳 - 藍田隧道，東端連接將軍澳第86區的環保大道，並附設行人路及單車徑。

目前現有的將軍澳隧道是連接將軍澳及九龍市區的主要道路。當將軍澳 - 藍田隧道及跨灣連接路通車後，它們將成為將軍澳新市鎮對外交通的新主幹道。

此外，兩個分別位於藍田及將軍澳的交匯處，把觀塘及將軍澳區內的道路網絡接駁至六號幹線，為來往不同區域的車輛提供更方便的道路連接。



新道路網絡的效益

- 當六號幹線通車後，新道路網絡將能紓緩目前中九龍及東九龍區的交通繁忙情況，並可縮短行車時間，同時減輕現時這些地區因交通而引起的環境影響。
- 現有的將軍澳隧道在繁忙時間的交通流量已接近飽和。當將軍澳 - 藍田隧道及跨灣連接路通車後，將能紓緩現時將軍澳隧道於繁忙時間的交通擠塞情況，並配合將軍澳已規劃的發展所產生的交通需求。

表1：交通改善情況 - 觀塘區

油塘往西九龍地區	車程 (繁忙時間)
現在 (2012年)	22 分鐘
使用六號幹線	8 分鐘



表2：交通改善情況 - 將軍澳區

將軍澳市中心往東隧	車程 (繁忙時間)
現在 (2012年)	15 分鐘
將軍澳 - 藍田隧道通車後	5 分鐘



將軍澳-藍田隧道及跨灣連接路建議方案

建議中的將軍澳 - 藍田隧道採用直線隧道走線，於照鏡環山的地下層中通過，並設有分支隧道以直接接駁東區海底隧道。

在觀塘區，將軍澳 - 藍田隧道透過藍田交匯處（毗鄰東區海底隧道收費廣場），接駁啟德發展計劃的T2主幹路、東區海底隧道及觀塘區內的道路網絡。而藍田交匯處的主行車道將於地面下約20米興建。

位於藍田交匯處西端的茶果嶺段，將會以隧道形式於茶果嶺村地底下的岩層中通過。此外，該段隧道於觀塘海濱與啟德發展計劃的T2主幹路相連，而整段隧道將遠離茶果嶺天后廟。



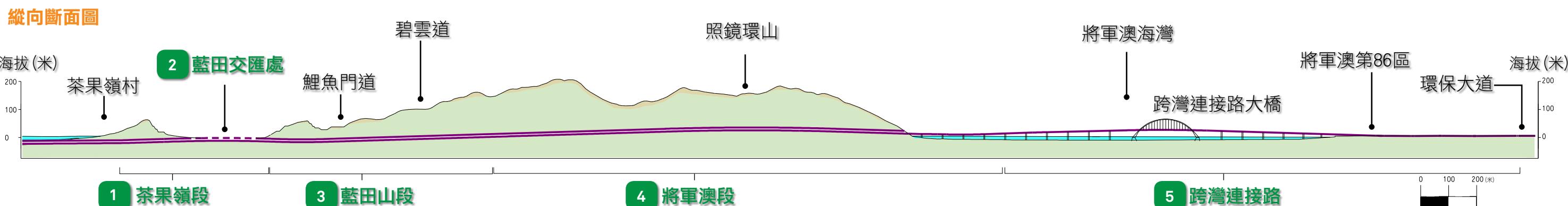
將軍澳P2公路



P2公路/寶邑路交界處

在將軍澳灣畔，將軍澳 - 藍田隧道透過將軍澳交匯處，接駁至跨灣連接路及寶邑路。

擬建的跨灣連接路橫跨將軍澳海灣，連接將軍澳 - 藍田隧道及位於將軍澳第86區的環保大道。跨灣連接路大橋主跨距為200米，採用「活力無限」設計方案。



茶果嶺段

茶果嶺段平面圖



將軍澳－藍田隧道的茶果嶺段鄰近東區海底隧道收費廣場，西端連接啟德發展計劃的T2主幹路，東端連接藍田交匯處。茶果嶺段將途經茶果嶺村，以隧道形式於地面下約25米深的岩層中興建。

建議的茶果嶺段走線經過多方面的研究，平衡地理環境限制、公眾意見和工程技術等各種因素，是一個最可取的設計。此外，走線亦遠離茶果嶺村的地標建築物，包括茶果嶺天后廟及前四山公立學校。

由於隧道建於地底岩層中，茶果嶺村的完整性將可以保存，無需遷拆任何房屋，只有少數私人地段的地下層受到影響。

基於茶果嶺段的地質狀況及環境限制，該段隧道將採用機械鑽挖方式興建，以取代傳統爆破方法。因此，施工期間對居民和建築物結構方面的潛在影響（如振動、噪音和沉降等）將可減至最低。此外，在施工期間我們會密切監察承建商的施工及地面的情況，以確保居民的日常生活不受影響。



藍田交匯處

藍田交匯處模型



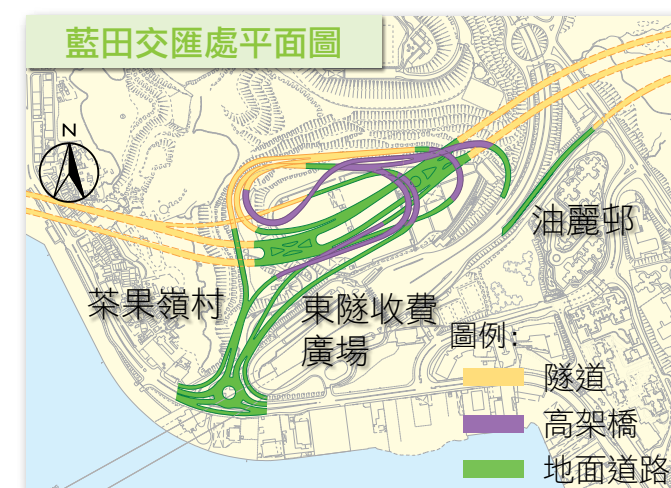
藍田交匯處是將軍澳 - 藍田隧道與鄰近道路（包括擬建的T2主幹路、東區海底隧道及觀塘區內道路網絡）的一個重要連接點。我們為藍田交匯處的選址進行了全面評估。現時鄰近東區海底隧道收費廣場的位置能提供最佳的道路網絡連接，所以最為合適。

藍田交匯處不僅為不同區域的車輛提供便捷的連接，而且有助分流觀塘區內現有道路網絡的交通，從而緩解區內道路的沉重交通負擔。

藍田交匯處以綜合概念作為設計方針，用以解決多方面的環境問題（如噪音、空氣質素、景觀和燈光影響等）及潛在水浸風險。為盡量減少景觀和噪音方面的影響，交匯處的主要行車道位於地面下約20米、以翠綠色的隔音罩及園景平台覆蓋，從而減少噪音、空氣、景觀及燈光等市民關注的環境影響。園景平台及鄰近位置將栽種植物及樹木，以綠化環境及完善整個交匯處的外觀。

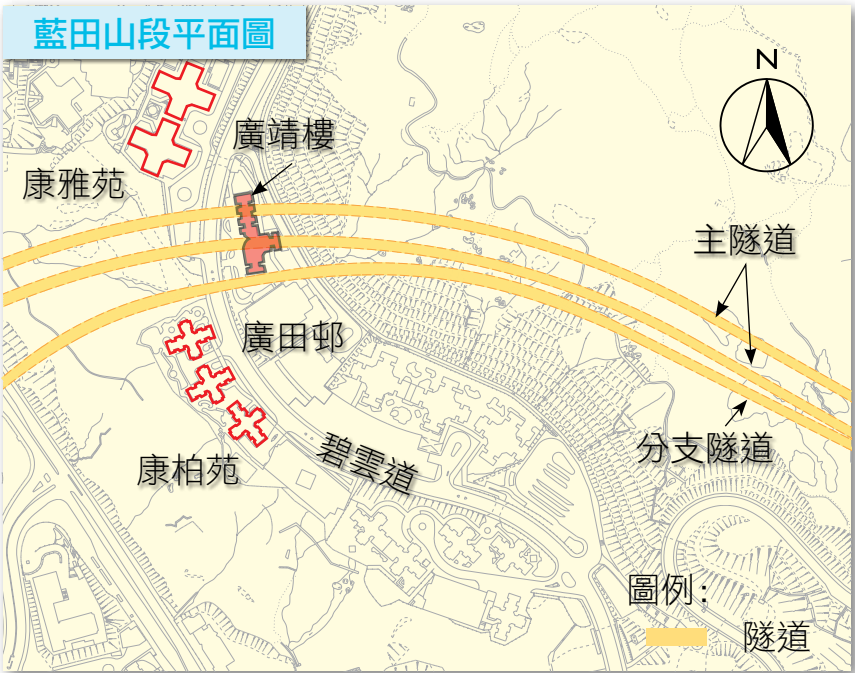
為進一步減少景觀和噪音方面的影響，部份交匯處內的連接路將以隧道形式興建或置於斜坡之間。交匯處旁的斜坡亦經過細心設計，呈流線外型，而斜坡上的平台將栽種植物及樹木，與鄰近環境相互協調。另外，隧道配套設施的頂層將設有綠化平台，使設施融合於自然環境當中。

藍田交匯處平面圖

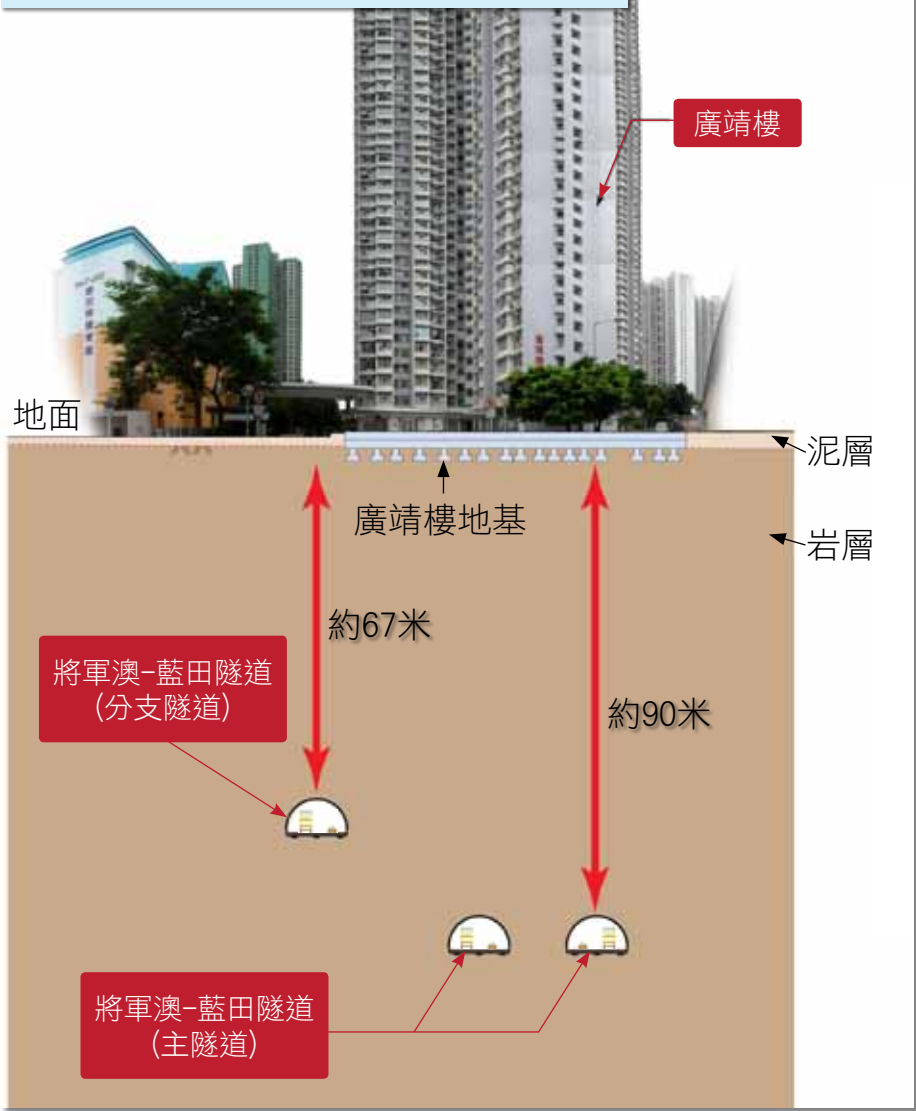


藍田山段

從交通設計的角度考慮（例如最佳隧道彎度），建議的隧道走線是最佳選擇，符合目前可取的道路設計標準。但礙於地理條件限制及道路設計準則等因素，隧道兩條主要管道需要經過廣田邨廣靖樓地底下的岩石層，而鄰近的兩個屋苑，包括康雅苑及康柏苑，則只會有少部份休憩地方的地下深層受到局部影響。



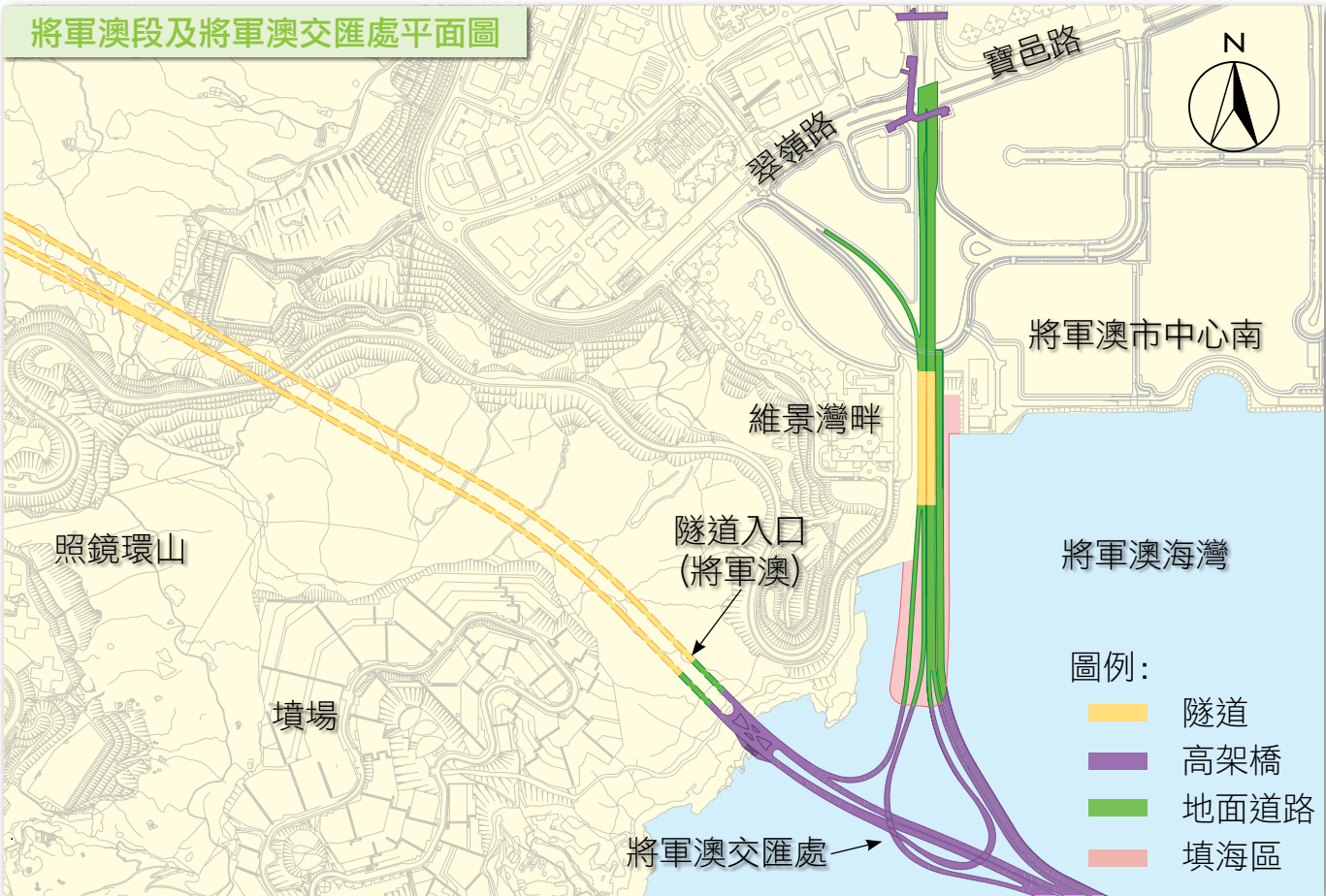
廣靖樓地底的將軍澳-藍田隧道橫切面圖



隧道位於距離廣靖樓地基下至少67米深的石層內，因此隧道的建造和運作對廣靖樓的結構不會構成任何影響。另外，隧道將採用爆鑽法興建，此施工方法已在本地被廣泛成功使用，以興建經建築物地下岩層通過的隧道（包括香港仔隧道、港鐵將軍澳支線等）。在隧道施工期間，我們會實施監管措施，例如振動和噪音監測，以確保居民的日常生活不會受到影響。

將軍澳段

將軍澳段及將軍澳交匯處平面圖



將軍澳-藍田隧道之將軍澳段採用「不設收費廣場的直線走線方案」，以盡量減少興建隧道的地質風險和達至良好的工程設計（例如採用直線走線以縮短隧道長度）。此方案所需填海面積最少，因此可將環境影響（包括水質、海洋生態、噪音、空氣和景觀方面）減至最低。

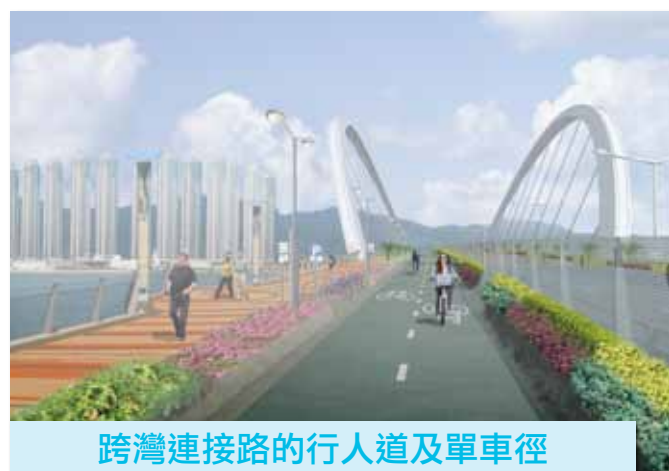
隧道入口毗鄰將軍澳華人永遠墳場。隧道入口處的斜坡將廣泛進行綠化，入口通風大樓的建築用料及設計將與周圍環境相協調。將軍澳-藍田隧道的收費方法將於工程項目的詳細設計階段研究。



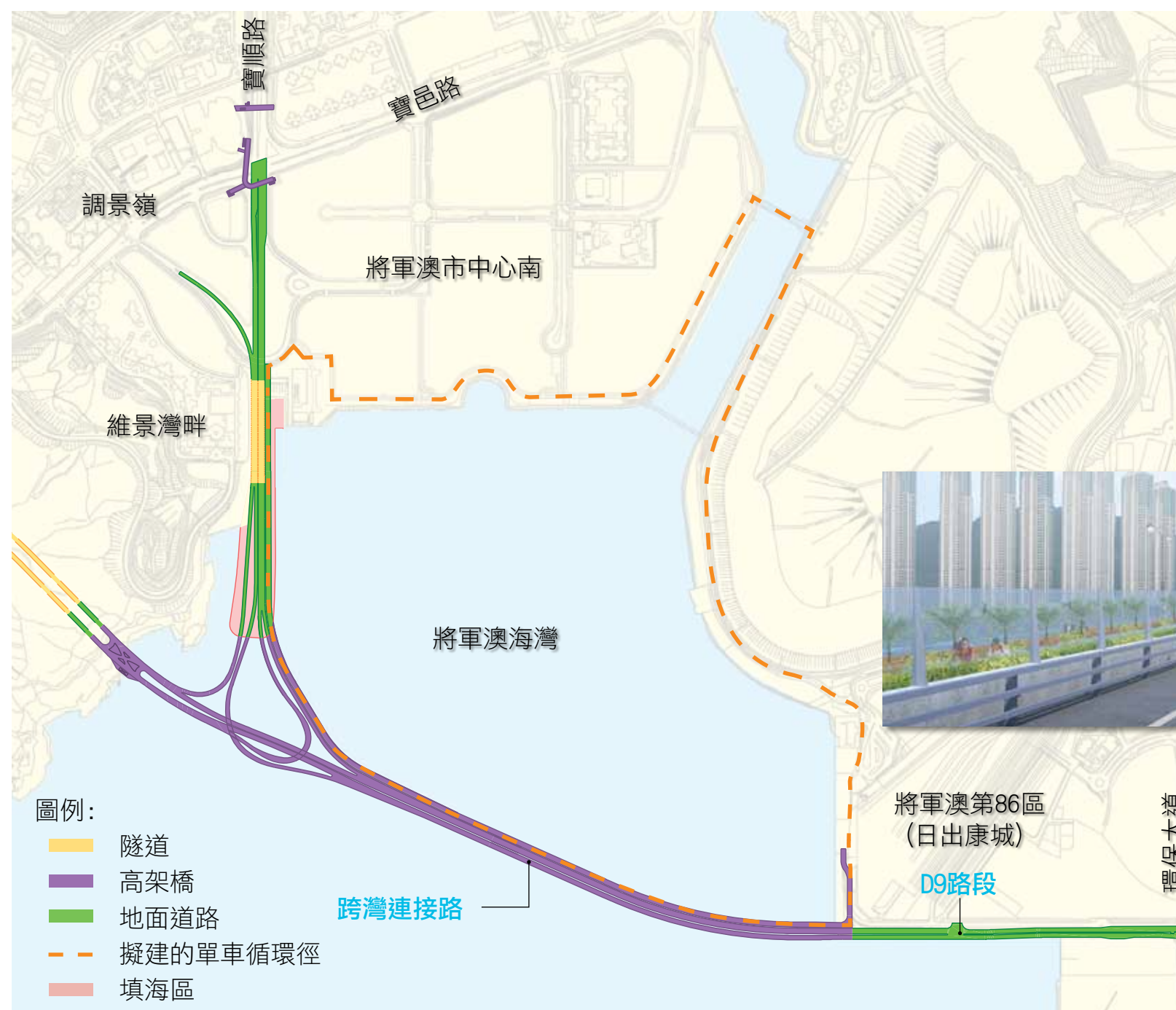
跨灣連接路

優越的地理位置使跨灣連接路有望成為將軍澳新市鎮的地標。「我眼中的跨灣連接路」設計概念徵集活動邀請各界人士，就將軍澳跨灣連接路的外觀提供具創意的設計概念。根據2009-2010年所舉辦的一連串公眾參與活動，我們選定以最受公眾歡迎的方案「活力無限」為跨灣連接路大橋的設計方案。

「活力無限」的概念，是要在將軍澳海灣創造一個印象深刻的標記。兩個向外傾斜、高度較矮的橋拱與逐漸收窄的橋墩，看似構成相連的圓環，亦像數學上代表「無限」的符號，象徵永恆不息的意念。



跨灣連接路的行人道及單車徑



「活力無限」的行車道採用「單一走廊」的設計，橋面闊約38米，主橋跨約200米。雙程雙線行車道、單車徑及行人道設計成單一結構橋身，由橋拱的吊索支撐，使橋身與向外傾斜的橋拱之間彷彿沒有接觸。

跨灣連接路是香港第一條設有行人道及單車徑的跨海高架橋。橋上的綠化帶和環境美化設施為大橋的使用者，包括車輛乘客、行人及騎單車者，提供優美的景緻。



D9路段的噪音緩減措施

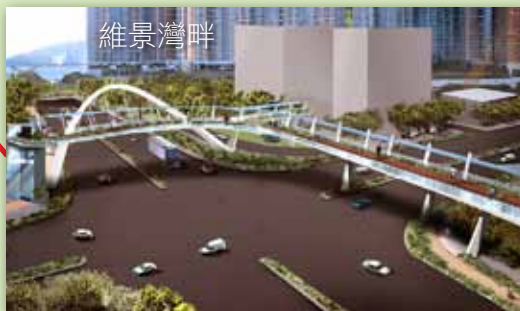
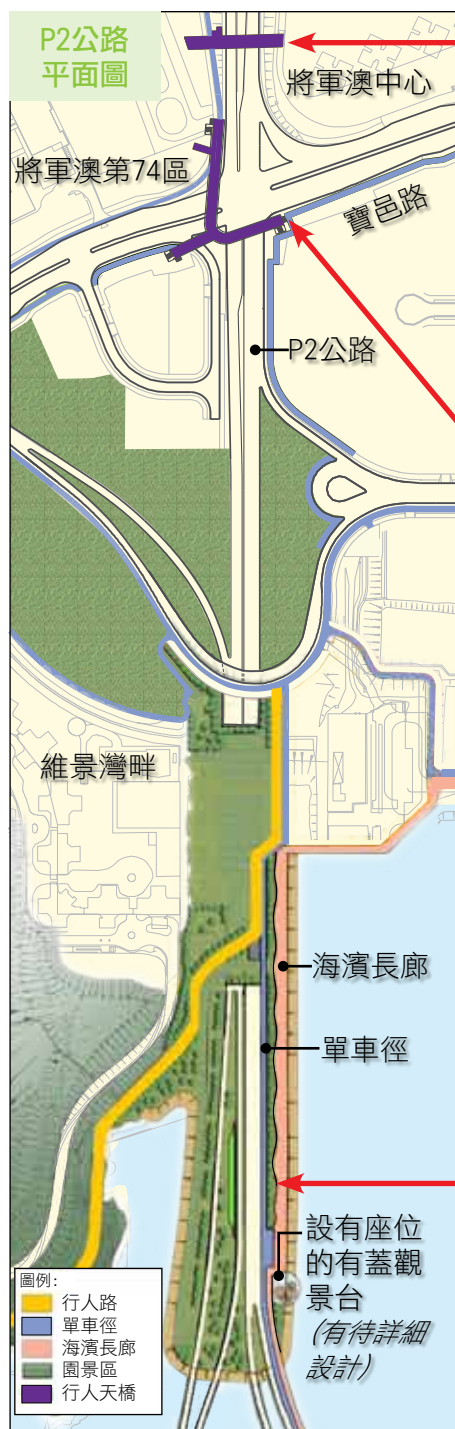


從將軍澳市中心南部向南遠眺

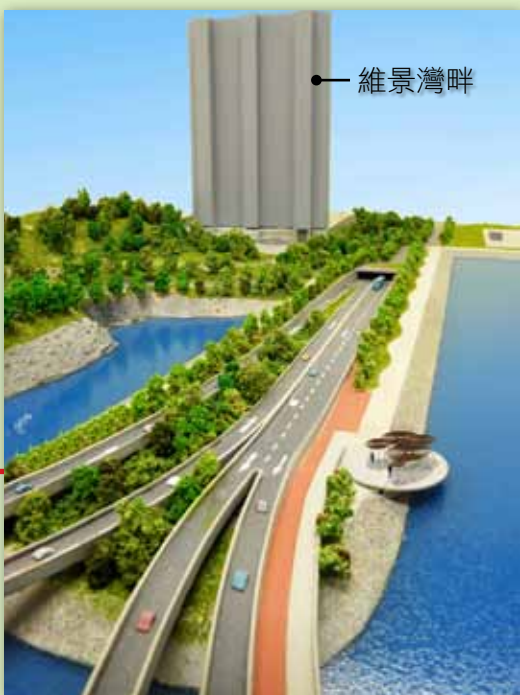


從日出康城遠眺

將軍澳P2公路及P2公路/寶邑路交界處



P2公路和寶邑路交界處，將會設計為一個交通燈控制路口，並會興建一條單車徑兼行人天橋，為騎單車人士和行人提供方便及安全的過路設施。而天橋以門廊作為設計概念，主橋身以向外傾斜的橋拱支撐，帶出歡迎蒞臨將軍澳的訊息。另外，在交界處北邊亦會興建一條有蓋行人天橋，連接將軍澳中心及將軍澳第74區的圖書館及體育館。



鄰近維景灣畔的P2公路是一段頂部以園景平台覆蓋的地下道路。地下道路的設計概念，是要減低道路對附近屋苑的視覺和噪音影響。園景平台將P2公路兩旁的休憩用地連接在一起，締造更多的綠化帶，並可提供便捷的通道通往海濱長廊。興建P2公路需要約3公頃的填海土地。在此段P2公路旁，將會興建海濱長廊、行人路、單車徑和觀景台。

公眾諮詢

透過2009年舉辦的第一階段公眾諮詢，我們聽取公眾所關注的事項，並為工程計劃收集設計概念。因應公眾諮詢所收集的意見及初步工程研究結果，我們制定了多個設計方案，並於2010年3月至12月期間舉行第二階段公眾諮詢，向公眾介紹設計方案及收集公眾意見。

根據公眾意見、環境及工程技術因素，我們進行了進一步的研究及評估，並完善及優化設計方案。我們現已為將軍澳-藍田隧道及跨灣連接路擬訂了一份建議方案，詳述於本摘要中。

你的意見及下一步工作

我們希望聆聽你對將軍澳 - 藍田隧道和跨灣連接路建議方案的意見。我們會參考你的意見，以完善建議方案、完成初步設計和其他工程評估（包括環境影響評估）。請將你的意見，以下列方式交給我們：

郵寄：九龍尖沙咀東部麼地道77號華懋廣場1213室

電郵：tkoltt-cbl@cedd.gov.hk 傳真：2721 8630

如有任何查詢，歡迎致電2301 1504

詳情亦可瀏覽本工程網站：www.tkoltt-cbl.hk