

觀塘區議會
將軍澳－藍田隧道的建議方案

目的

本文件旨在向觀塘區議會介紹將軍澳－藍田隧道的建議方案，並請議員提出意見。

工程計劃背景

2. 將軍澳－藍田隧道是一條連接將軍澳和東九龍長約4公里的雙線雙程分隔公路，東端連接將軍澳寶順路及跨灣連接路，西端連接啓德發展計劃的T2主幹路。將軍澳－藍田隧道與中九龍幹線及T2主幹路將組成六號幹線（路線圖載於附件一），提供一條途經九龍至將軍澳區的策略性東西行快速公路。
3. 將軍澳－藍田隧道設有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。當六號幹線建成後，新道路網絡將能分擔觀塘區道路的交通負荷及配合將軍澳未來的交通增長，並可縮短行車時間，同時減輕這些地區因交通而引起的環境影響。此外，觀塘區的車輛可使用位於藍田的交匯處，更直接地往來西九龍，減輕觀塘繞道、偉業街和觀塘道等的交通負荷。而往來將軍澳及東區海底隧道的車輛，亦無需途經觀塘區的道路，從而減輕九龍東區的交通壓力。
4. 將軍澳－藍田隧道項目現正處於初步設計及規劃階段。透過於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及為工程計劃收集設計概念。於2010年3月至12月期間，我們為工程計劃舉行第二階段公眾諮詢，向公眾介紹將軍澳－藍田隧道各不同路段的設計方案及收集公眾意見。

將軍澳－藍田隧道的建議方案

5. 根據之前所收集的公眾意見，我們因應環境及工程技術等因素進行了進一步的研究及評估，並完善及優化隧道方案的設計。此外，為達致最佳

的設計方案及因應公眾所提出的意見，我們為將軍澳－藍田隧道觀塘段走線及藍田交匯處的選址進行覆檢，並研究改良交匯處設計，如加強綠化及加設噪音緩解措施等。

6. 我們現已為將軍澳－藍田隧道及相關的跨灣連接路擬訂了一份建議方案（建議方案路線圖載於附件二）。我們將會於本年初舉行第三階段公眾參與活動，向建議道路走線的鄰近屋苑居民介紹將軍澳－藍田隧道工程計劃的建議方案。有關公眾參與活動的詳情，請參考附件三。另外，我們特地印製了諮詢摘要，詳細介紹建議方案（請參閱附件四）。

整體走線

7. 建議中的將軍澳－藍田隧道採用不設收費廣場的直線隧道走線，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），接駁啓德發展計劃的T2主幹路、東區海底隧道及觀塘區內的道路網絡。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順路（詳情請參閱諮詢摘要第4及第5頁）。

茶果嶺段

8. 隧道走線將途經茶果嶺村，但遠離茶果嶺天后廟及前四山公立學校。為保存茶果嶺村的完整性，該段隧道將於離地面約25米深的岩石層中興建，因此無需遷拆任何房屋，而且施工期間茶果嶺村村民的日常生活亦將不會受影響，只有少數私人地段的地下層需要設定地役權。（詳情請參閱諮詢摘要第6頁）

藍田交匯處

9. 藍田交匯處為六號幹線的主要部份，使觀塘區的車輛能利用六號幹線往返將軍澳及西九龍，並提供連接路以直接接駁將軍澳及東區海底隧道，從而減輕現時觀塘區道路的交通負荷。藍田交匯處將採用低於地面方案，並加強綠化及加設噪音緩解措施，以減少噪音、景觀及燈光方面的影響。藍田交匯處的主行車道將位於地面下約20米，並以園景平台及隔音罩覆蓋。此外，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，因而使整個交匯處可見部份減至最少。（詳情請參閱諮詢摘要第7頁）

藍田山段

10. 碰於地理環境限制及道路設計準則，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。在藍田交匯處採用低於地面方案後，隧道與建築物地基有至少67米深的岩石層分隔，因此無論隧道的施工與營運，都不會對現存建築物造成任何影響。此外，我們會在隧道施工期間實施監管措施，包括振動及噪音等方面，以確保居民的生活如常。（詳情請參閱諮詢摘要第8頁）

進展前瞻

11. 我們會綜合公眾就建議方案提出的意見，並根據公眾意見、環境及工程技術等因素完善建議方案。此外，我們亦會完成初步設計和其他工程評估（包括環境影響評估）。

附件

附件一：六號幹線路線圖

附件二：將軍澳－藍田隧道建議方案路線圖

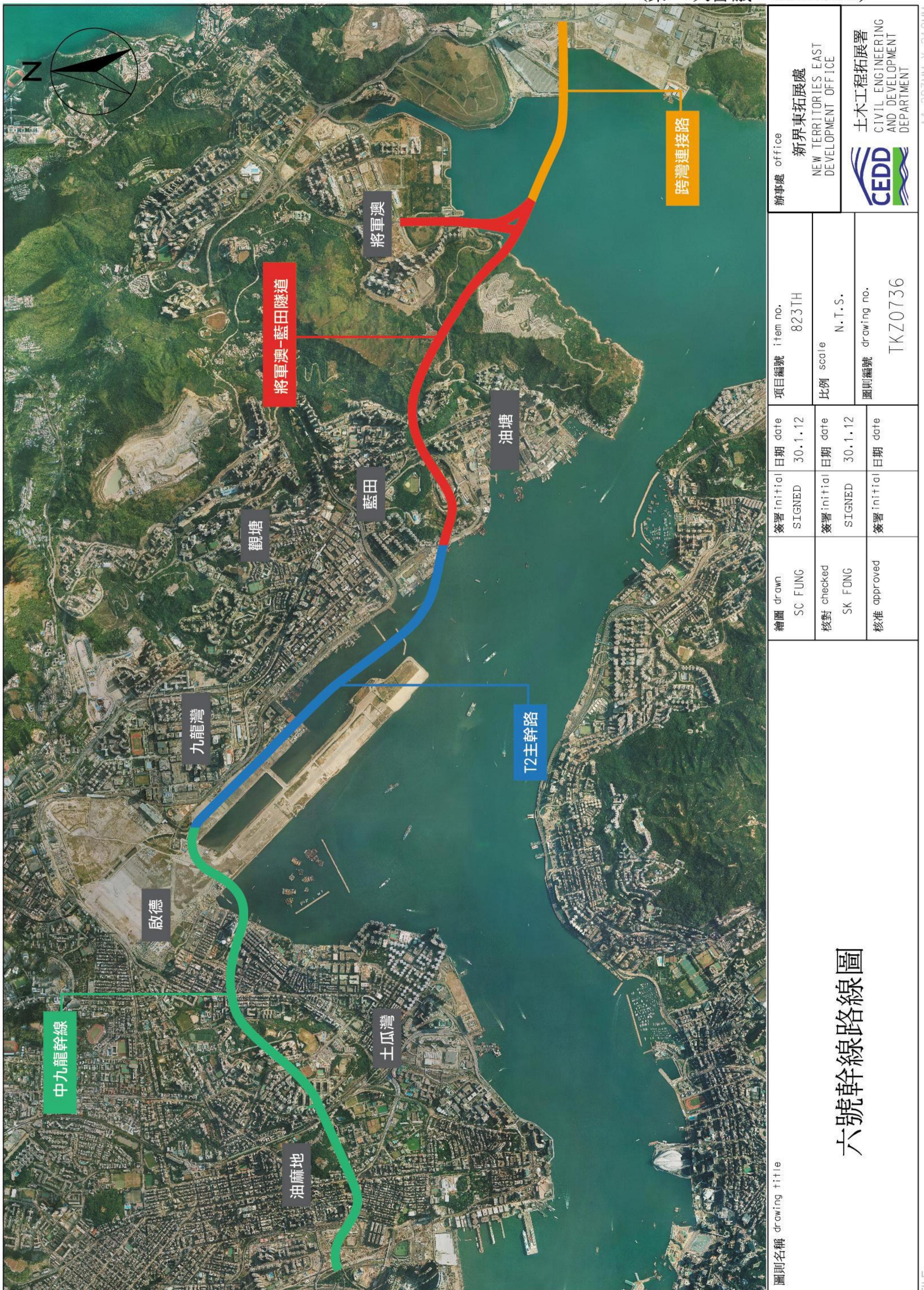
附件三：將軍澳－藍田隧道第三階段公眾參與活動詳情

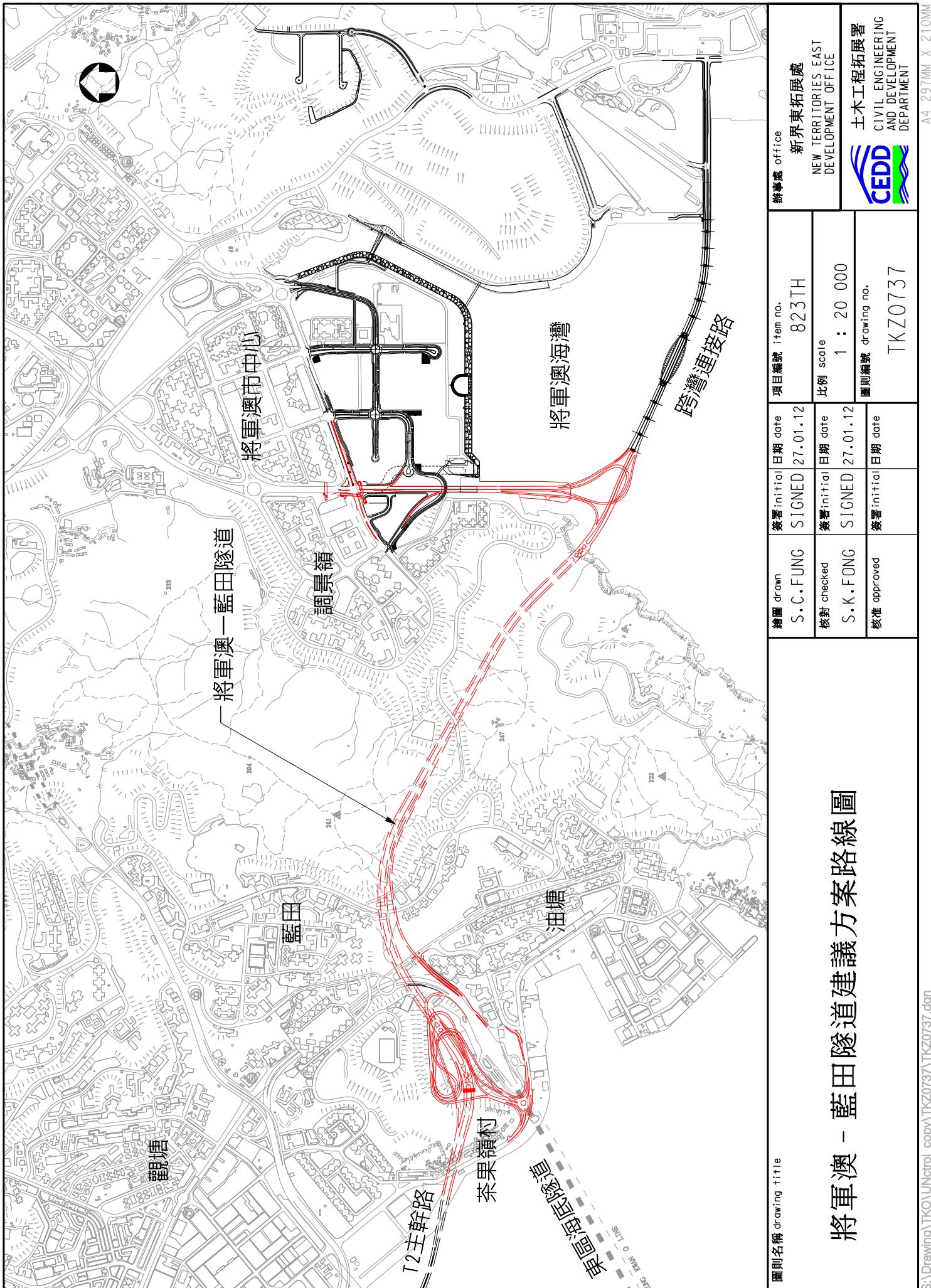
附件四：將軍澳－藍田隧道及跨灣連接路建議方案諮詢摘要

土木工程拓展署

新界東拓展處

2012年1月





觀塘區議會文件第 14/2012 號
附件三
(第二次會議：2.2.2012)

附件三：將軍澳 - 藍田隧道 第三階段公眾參與活動詳情

日期	活動	時間	地點
11/2/2012	「將軍澳 - 藍田隧道」公眾諮詢會	下午 2 時半至 4 時半	觀塘茶果嶺道 81 號 茜草灣鄰里社區中心
12/2/2012	「將軍澳 - 藍田隧道」及 「跨灣連接路」公眾諮詢會	下午 2 時半至 4 時半	將軍澳景嶺路 3 號 香港知專設計學院演講室 A001
2/2012	茶果嶺村諮詢會	晚上 8 時至 10 時	茶果嶺村聯誼會
21/2/2012	廣田邨,康雅苑及康柏苑諮詢會	晚上 8 時至 10 時	碧雲道 223 號 藍田(東區)社區會堂
25/2/2012	油麗邨諮詢會	下午 2 時半至 4 時半	油塘邨第二期 福建中學附屬學校
3/2012	諮詢藍田分區委員會	晚上 8 時至 10 時	九龍觀塘翠屏道 17 號 觀塘社區中心
3/2012	諮詢觀塘南分區委員會	晚上 8 時至 10 時	九龍觀塘翠屏道 17 號 觀塘社區中心

將軍澳-藍田隧道

及 跨灣連接路

建議方案 – 諮詢摘要



2012年1月

工程簡介



六號幹線及跨灣連接路走線

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。



觀塘繞道交通擠塞情況

新道路網絡的效果

- 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



早上將軍澳隧道往九龍方向
交通擠塞情況

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



晚上將軍澳隧道往將軍澳方向
交通擠塞情況

早上將軍澳隧道往九龍方向
交通擠塞情況



將軍澳-藍田隧道及跨灣連接路建議方案

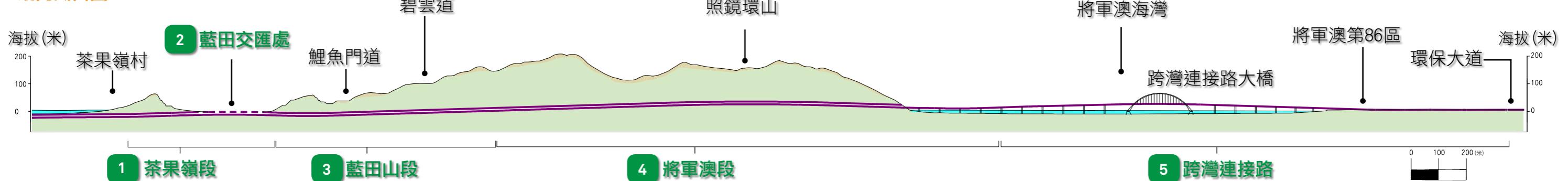
建議中的將軍澳 - 藍田隧道採用直線隧道走線，於照鏡環山的地下層中通過，並設有分支隧道以直接接駁東區海底隧道。

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。



縱向斷面圖



茶果嶺段

藍田交匯處

茶果嶺段平面圖



圖例:

- 隧道
- 地面道路

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，以隧道形式於地面上約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。



茶果嶺段橫切面圖

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。

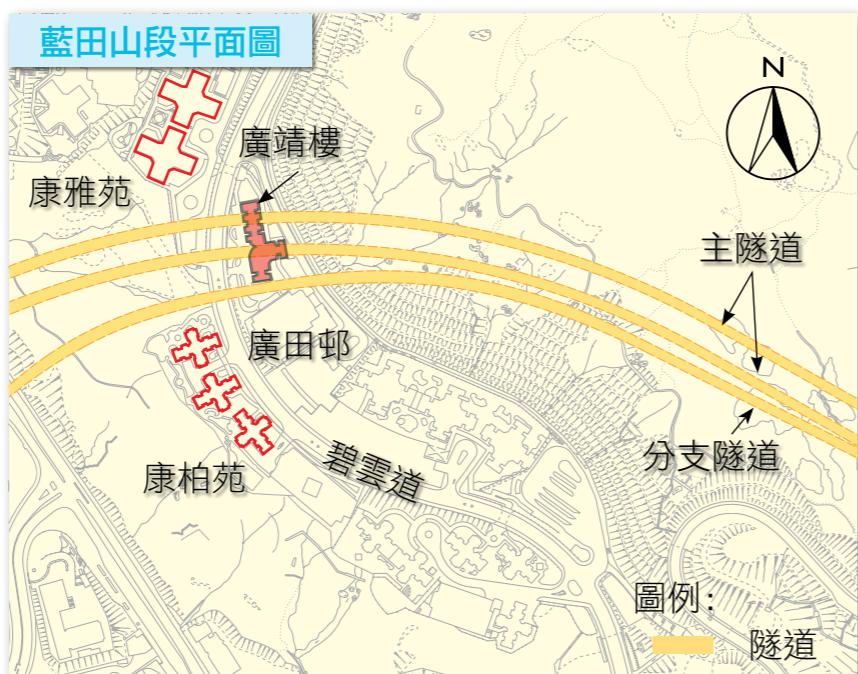
為盡量減少景觀和噪音方面的影響，交匯處的主要行車道位於地面上約20米、以翠綠色的隔音罩及園景平台覆蓋，從而減少噪音、空氣、景觀及燈光等市民關注的環境影響。園景平台及鄰近位置將栽種植物及樹木，以綠化環境及完善整個交匯處的外觀。

藍田交匯處平面圖

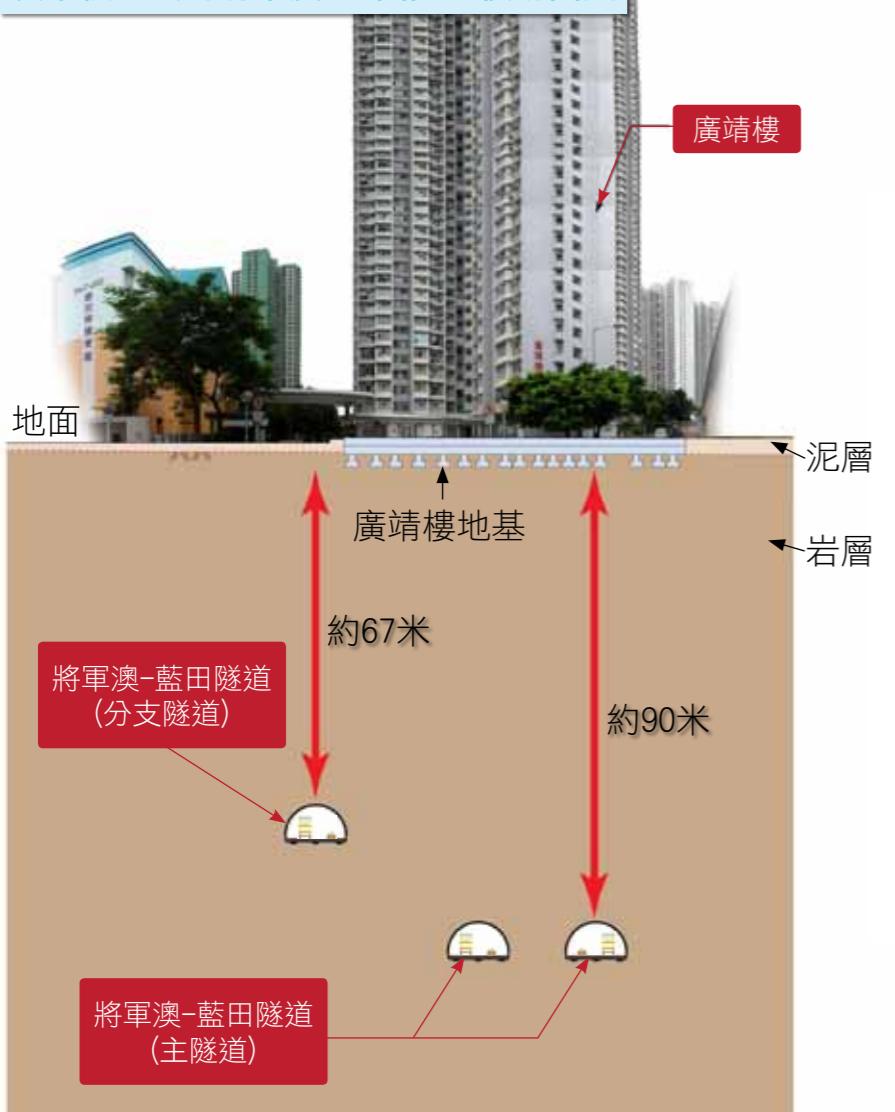


藍田山段

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。

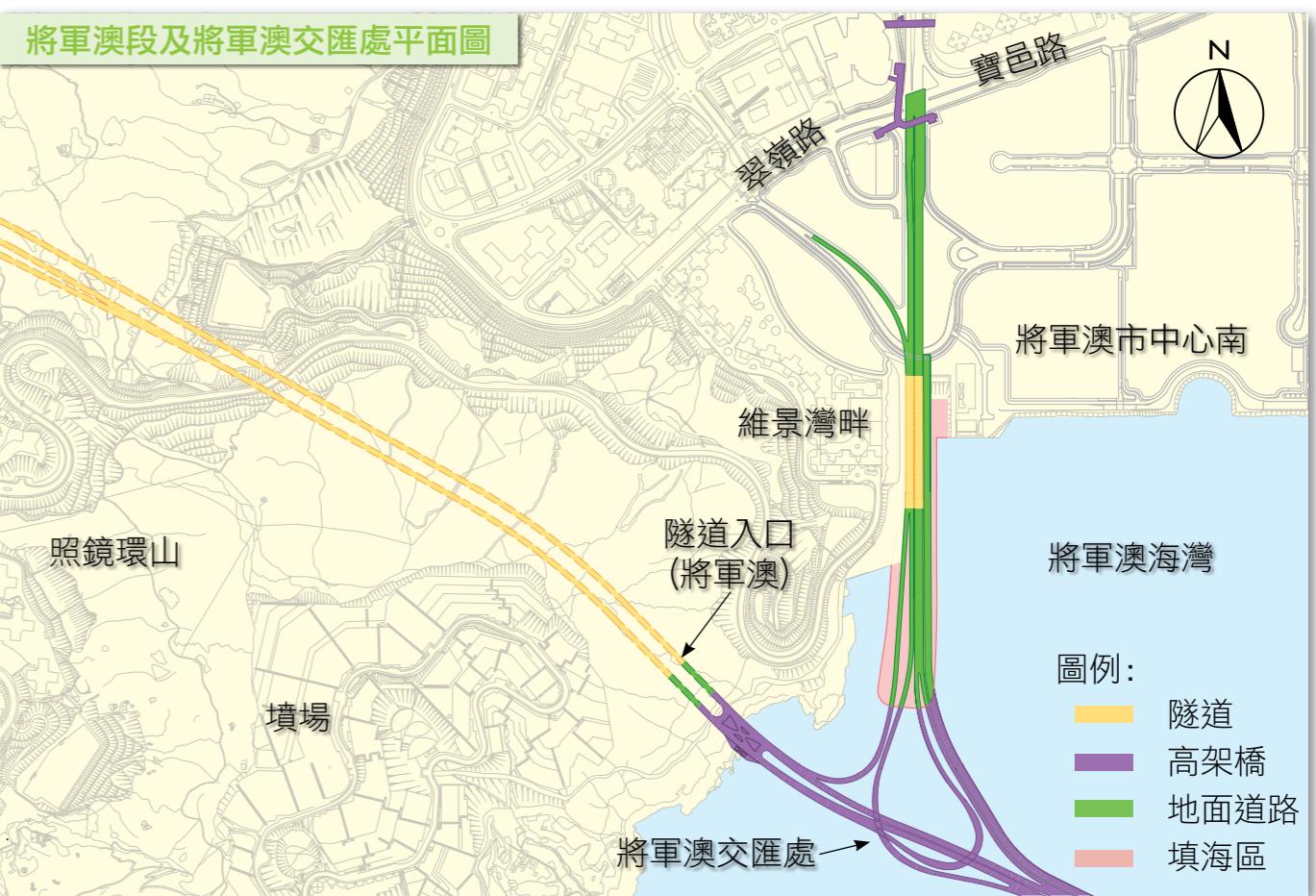


廣靖樓地底的將軍澳-藍田隧道橫切面圖



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。



將軍澳段

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。



「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。

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