

將軍澳－藍田隧道

將軍澳－藍田隧道今天動工

立法會財務委員會剛於 6 月中就將軍澳－藍田隧道項目主隧道及相關的建造工程批出撥款，費用約 150 億 9 千多萬元。隨著項目獲得撥款，政府已批出主隧道工程合約，工程亦於今天(2016 年 7 月 11 日)展開。預計項目另一合約 P2 路合約亦最早可於本月底批出。項目的其他工程合約亦會陸續招標及展開。整個項目預計於 2021 年年中完成。



將軍澳－藍田隧道的位置圖

將軍澳－藍田隧道項目是一條全長約 4.2 公里的雙程雙線分隔車道，其中最主要的部分為穿越分隔觀塘及將軍澳的照鏡環山而建造長約 2.2 公里的行車隧道。整個系統連接將軍澳的寶順路、東隧、觀塘的茶果嶺道、未來啟德發展計劃的 T2 主幹路及通往將軍澳東南部的跨灣連接路。現時獲得撥款的建造工程部分並不包括接駁 T2 主幹路的茶果嶺隧道，這段長約 0.4 公里的隧道將來會與 T2 主幹路一併推展。

待將軍澳－藍田隧道通車後，將軍澳隧道的交通情況可望改善。隧道亦可提供更直接的通道，讓車輛往來調景嶺和東區海底隧道。現時由將軍澳調景嶺近體育館往東隧收費廣場的行車距離約為 7 公里，使用將軍澳－藍田隧道，行車距離將縮減至約 4.2 公里。此外，將軍澳－藍田隧道的落成亦可配合將軍澳及觀塘區未來的發展。

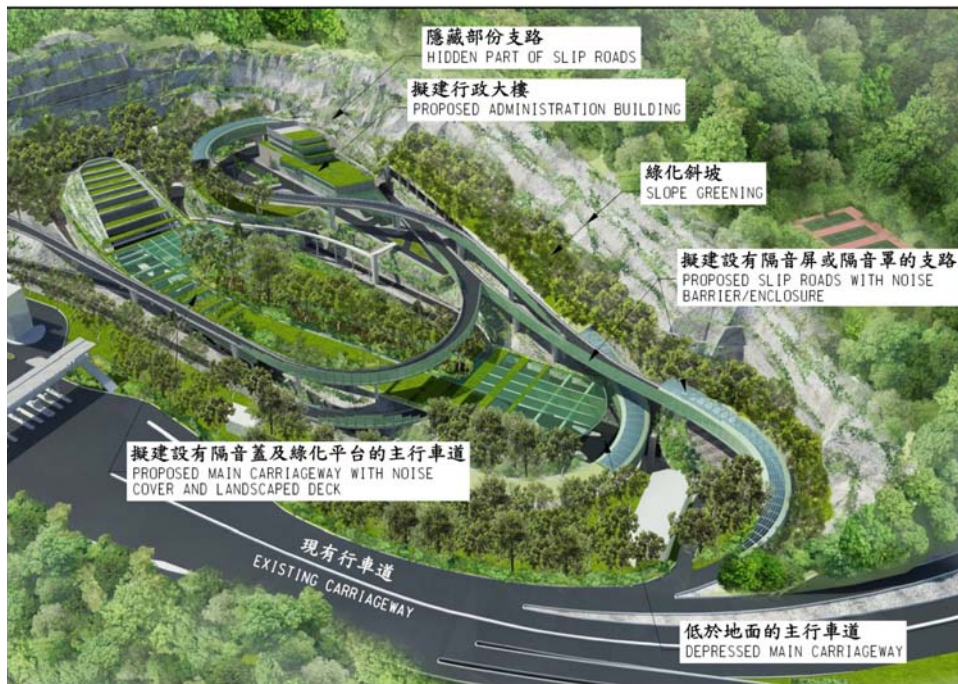
項目過去已達成多個重要里程碑，包括在 2013 年完成初步設計、2015 年完成詳細設計，期間在 2013 年 8 月取得環境許可證，項目的道路及排污設備計劃在 2014 年 4 月獲行政長官會同行政會議根據道路(工程、使用及補償)條例及水污染管制(排污設備)規例授權進行。

項目設計

由 2009 至 2012 年的初步設計階段，政府研究多個走線方案，並舉行了 3 個階段的公眾參與活動。期間亦多次諮詢觀塘及西貢區議會，以及工程範圍附近屋苑居民和相關組織。現時項目的走線充分考慮了公眾意見，並平衡了環境影響及工程技術等因素。

隧道採用直線走線及不設收費廣場，可以縮短隧道長度及行車時間，減少需要填海的面積，減低對環境的影響。

在市區建造大型道路工程項目無可避免對附近居民產生影響，政府已盡努力將影響減少，以回應市民意見及符合環境影響評估條例的要求。政府將藍田交匯處的主要行車道建在低於毗鄰土地約 20 米，並以園景平台及隔音蓋覆蓋。藍田交匯處的部分支路亦會以隧道形式興建、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，位於維景灣畔附近的 P2 路會以低於地面道路方式興建，部分會以園景平台覆蓋。設計概念是要減少 P2 路對附近屋苑的視覺和噪音影響。園景平台將 P2 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往將軍澳南的海濱長廊。



藍田交匯處

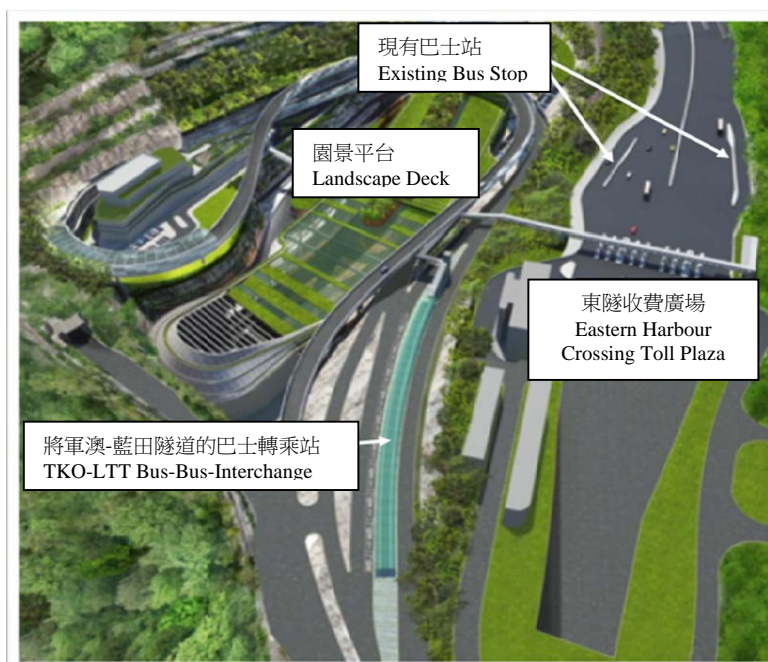


低於地面的P2路與將軍澳交匯處



連接將軍澳中心及調景嶺體育館的行人天橋

觀塘及西貢區議員及居民多年來一直爭取在將軍澳－藍田隧道項目內加入巴士轉乘站，政府盡最大努力，終於在有多條支路和有限空間的藍田交匯處加設巴士轉乘站。這方案涉及調整部分支路的走線、更改園景平台設計及相關工地平整工程，以滿足交通安全的要求。該巴士轉乘站將附設有蓋行人路及洗手間，並有行人天橋連接東隧旁的巴士站，大大加強巴士轉乘站的效益，利便市民。



將軍澳－藍田隧道的巴士轉乘站

工程面對的挑戰

項目涉及的工程非常複雜，包括大型工地平整、填海及陸上與海上橋樑工程，以及穿越多處地質斷層進行隧道爆破工程。此外，項目走線鄰近民居及多項重要設施，包括東隧收費廣場、已修復的晒草灣堆填區、港鐵觀塘線及將軍澳線，以及將軍澳華人永遠墳場。項目的設計已顧及以上設施，將影響及風險減至可接受的水平，工程合約亦訂定嚴謹的安全措施，包括要求承建商嚴格控制炸藥量及使用上蓋網、垂直屏障和防護籠等安全措施，以防止碎石飛脫，在部分地點，例如東隧的50米範圍內，承建商必須以非爆破方法進行挖掘工程。土木工程拓展署會嚴格監管工程，以順利推展項目。
