

本地船隻諮詢委員會 將軍澳跨灣連接路

目的

1. 本文詳述將軍澳跨灣連接路的建議走線及橋跨方案，並就建議的方案諮詢本地船隻諮詢委員會。我們現正進行一個海事影響評估研究，其目的在於評估跨灣連接路在施工及日後運作期間對海事的影響。該研究的初步結果簡介於本文內。

背景

2. 擬議的跨灣連接路將連接將軍澳第86區和將軍澳－藍田隧道的交匯處，以應付將軍澳未來人口增長及發展所預計產生的交通量。目前，環保大道是連接將軍澳東南部與其他各區的唯一道路。跨灣連接路會成為進出將軍澳東南部的另一條通道，增強道路網的可靠性。此外，往來將軍澳工業邨頻繁的對外交通，亦可由跨灣連接路直接經將軍澳－藍田隧道往返九龍，減低對將軍澳市中心在交通和環境方面的影響。跨灣連接路會設計為橫跨將軍澳海灣的特色大橋，成為未來整個將軍澳新市鎮的地標。(見附圖一)

簡介

3. 跨灣連接路是一條約1.8公里長並附設有單車徑和行人路的雙程雙線分隔車道。這條道路主要以高架橋橫跨將軍澳海灣，以連接將軍澳－藍田隧道及附近的環保大道。

4. 整個將軍澳海灣水域的海上交通活動比較少，主要為遊艇，漁船，未來亦可能有內河貨船及快速渡輪使用該水域。

5. 跨灣連接路的高架橋的設計將會有足夠的寬度和淨空高度，以維持海上交通的通航。

將軍澳區內的船隻活動

6. 雖然建議的跨灣連接路位於一個海上交通活動比較少的水域，但是大橋的落成亦可能會對該區的海上航行做成潛在的問題。為此，有關當局進行了一個廣泛的調查活動，以全面的了解將來海上交通的發展模式。本次調查確定：

- 鄰近跨灣連接路建議走線的海上交通活動大約為每天20船次。
- 是次發展計劃並不需要改變現時的海上交通航線。

船隻的選擇和設計細節

7. 有關當局正對跨灣連接路的走線方案進行審查。就海事方面，跨灣連接路中最長的一段橋跨會對經常來往的船隻航行做成一定的影響。根據規劃署批出的分區計劃大綱圖，位於將軍澳海灣海濱第77區的16,932平方米土地將會被劃為水上運動和康樂活動設施（見附圖一）。

8. 根據海事處船隻控制中心的 1) 雷達資料， 2) 未來的規劃大綱及 3) 最新的船隻普查資料，最有機會在未來通過跨灣連接路的船種為內河貨船，小漁船，緊急救援船隻，未來將可能有高速船及國際帆聯 - 奧運級的帆船（見附圖三）使用該水域。

建議的通航孔橋

跨灣連接路的主通航孔橋

9. 建議的通航孔橋跨為200米，它能提供的通航淨寬為160米，淨空高度最小為主水平基準20.75米(或圖註垂直淨空最小為17米)，此通航高度能滿足經過該水域的船隻通航要求。

位於東邊水道的南橋

10. 建議的南橋是一條位於將軍澳海灣北面東邊水道口的行人天橋，供行人步行來往東西岸(見附圖二)。南橋的傾斜度不會大於4%，以方便傷健人士及長者使用。為迎合現存及計劃的船隻通過，建議的通航孔為72米寬，其中中間25米的圖註垂直淨空最小為5.57米。

航行安全評估

11. 就上文所建議通航孔橋的設計，我們已採用了海事處訓練中心的全功能船舶航行模擬器作出模擬通航試驗，以確保航行安全。該模擬器包括一個210度視角的建議通航孔橋之三維電腦模型，及一個投射在曲形螢幕上的虛擬海洋環境。這個模擬器能充分地模擬真實的環境。該測試由富經驗的內河船、高速客運船及消防船的船長/操作人負責駕駛模擬船通過模擬的通航孔橋。其得出的主要結論如下：

- 關於觀察對頭船及通航航行之安全性，各船長對該橋之橋墩佈置、橋跨設計及導航標誌均表示滿意。
- 該橋跨長度足夠給兩艘船隻作雙向航行。

海事影響評估和紓緩措施

施工事宜

12. 跨灣連接路之施工將大量採用工地外預製之方法和以海路支援為主的離岸運作，因此施工之工程躉船可能會對海上交通構成影響，但由於大部份之海上施工會在交通流量比較低之水域進行，因此預計將造成之影響會較低。然而承建商仍需作出緊密之協調以確保其他非施工船隻航行之安全。

船舶防撞設施

13. 船隻保護系統之設計不僅要保護橋樑結構，而且要保護船隻和環境免受嚴重之破壞。保護系統之設計需要防止設計船隻之船首撞擊橋樑之任何外露部分及對其造成損害。現行有兩個方案可供選擇：1) 橋樑之設計能承受船隻撞擊之載荷，或2) 利用擋泥板或保護系統，以預防撞擊，改變撞擊方向，或減低船隻撞擊載荷對橋樑之影響至一個非破壞性之水平。

進一步評估

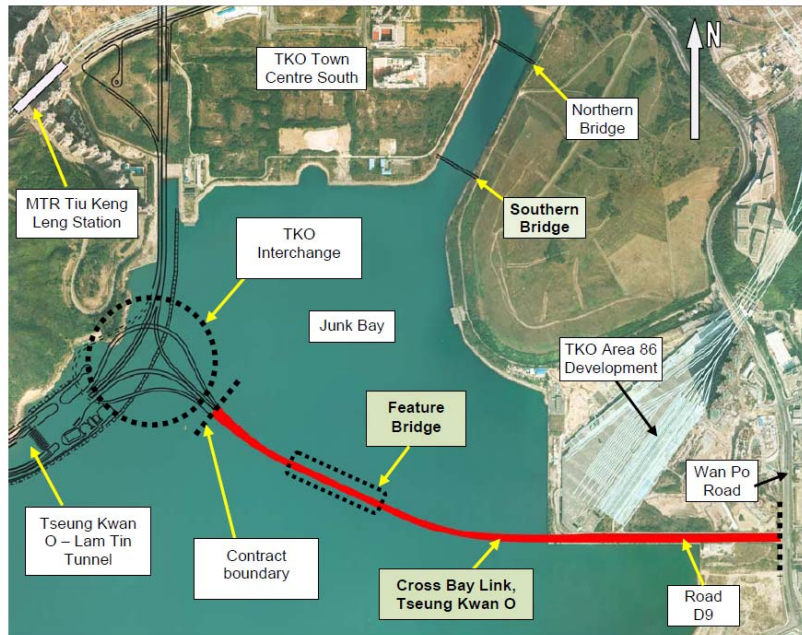
14. 就跨灣連接路鄰近水域設立高度限制區之評估將會於下一階段進行。

意見

15. 歡迎委員就此工程項目提出意見。

土木工程拓展署
新界東拓展處
2011年8月

附圖一 將軍澳, 跨灣連接路的走線及建議的海上運動設施



附圖二 東邊水道附近的遊艇



附圖三 奧運級帆船 - 雷射型, 星型, 49人型, 芬蘭型, 470型, Elliot 6型

