

本地船只咨询委员会 将军澳跨湾连接路

目的

1. 本文详述将军澳跨湾连接路的建议走线及桥跨方案，并就建议的方案咨询本地船只咨询委员会。我们现正进行一个海事影响评估研究，其目的在于评估跨湾连接路在施工及日后运作期间对海事的影响。该研究的初步结果简介于本文内。

背景

2. 拟议的跨湾连接路将连接将军澳第86区和将军澳—蓝田隧道的交汇处，以应付将军澳未来人口增长及发展所预计产生的交通量。目前，环保大道是连接将军澳东南部与其它各区的唯一道路。跨湾连接路会成为进出将军澳东南部的另一条通道，增强道路网的可靠性。此外，往来将军澳工业邨频繁的对外交通，亦可由跨湾连接路直接经将军澳—蓝田隧道往返九龙，减低对将军澳市中心在交通和环境方面的影响。跨湾连接路会设计为横跨将军澳海湾的特色大桥，成为未来整个将军澳新市镇的地标。(见附图一)

简介

3. 跨湾连接路是一条约1.8公里长并附设有单车径和行人路的双程双线分隔车道。这条道路主要以高架桥横跨将军澳海湾，以连接将军澳—蓝田隧道及附近的环保大道。

4. 整个将军澳海湾水域的海上交通活动比较少，主要为游艇，渔船，未来亦可能有内河货船及快速渡轮使用该水域。

5. 跨湾连接路的高架桥的设计将会有足够的宽度和净空高度，以维持海上交通的通航。

将军澳区内的船只活动

6. 虽然建议的跨湾连接路位于一个海上交通活动比较少的水域，但是大桥的落成亦可能会对该区的海上航行做成潜在的问题。为此，有关当局进行了一个广泛的调查活动，以全面的了解将来海上交通的发展模式。本次调查确定：

- 邻近跨湾连接路建议走线的海上交通活动大约为每天20船次。
- 是次发展计划并不需要改变现时的海上交通航线。

船只的选择和设计细节

7. 有关当局正对跨湾连接路的走线方案进行审查。就海事方面，跨湾连接路中最长的一段桥跨会对经常来往的船只航行做成一定的影响。根据规划署批出的分区计划大纲图，位于将军澳海湾海滨第77区的16,932平方米土地将会被划为水上运动和康乐活动设施（见附图一）。

8. 根据海事处船只控制中心的 1) 雷达数据， 2) 未来的规划大纲及 3) 最新的船只普查数据，最有机会在未来通过跨湾连接路的船种为内河货船，小渔船，紧急救援船只，未来将可能有高速船及国际帆联 - 奥运级的帆船（见附图三）使用该水域。

建议的通航孔桥

跨湾连接路的主通航孔桥

9. 建议的通航孔桥跨为200米，它能提供的通航净宽为160米，净空高度最小为主水平基准20.75米(或图注垂直净空最小为17米)，此通航高度能满足经过该水域的船只通航要求。

位于东边水道的南桥

10. 建议的南桥是一条位于将军澳海湾北面东边水道口的行人天桥，供行人步行来往东西岸(见附图二)。南桥的倾斜度不会大于4%，以方便伤健人士及长者使用。为迎合现存及计划的船只通过，建议的通航孔为72米宽，其中中间25米的图注垂直净空最小为5.57米。

航行安全评估

11. 就上文所建议通航孔桥的设计，我们已采用了海事处训练中心的全功能船舶航行仿真器作出仿真通航试验，以确保航行安全。该仿真器包括一个210度视角的建议通航孔桥之三维计算机模型，及一个投射在曲面屏幕上的虚拟海洋环境。这个仿真器能充分地仿真真实的环境。该测试由富经验的内河船、高速客运船及消防船的船长/操作人负责驾驶模拟船通过模拟的通航孔桥。其得出的主要结论如下：

- 关于观察对头船及通航航道航行的安全性，各船长对该桥的桥墩布置、桥跨设计及导航标志均表示满意。
- 该桥跨长度足够给两艘船只作双向航行。

海事影响评估和纾缓措施

施工事宜

12. 跨湾连接路的施工将大量采用工地外预制的方法和以海路支持为主的离岸运作，因此施工的工程趸船可能会对海上交通构成影响，但由于大部份的海上施工会在交通流量比较低的水域进行，因此预计将造成的影响会较低。然而承建商仍需作出紧密的协调以确保其它非施工船只航行的安全。

船舶防撞设施

13. 船只保护系统的设计不仅要保护桥梁结构，而且要保护船只和环境免受严重的破坏。保护系统的设计需要防止设计船只的船首撞击桥梁的任何外露部分及对其造成损害。现行有两个方案可供选择：1) 桥梁的设计能承受船只撞击的载荷，或2) 利用挡泥板或保护系统，以预防撞击，改变撞击方向，或减低船只撞击载荷对桥梁的影响至一个非破坏性的水平。

进一步评估

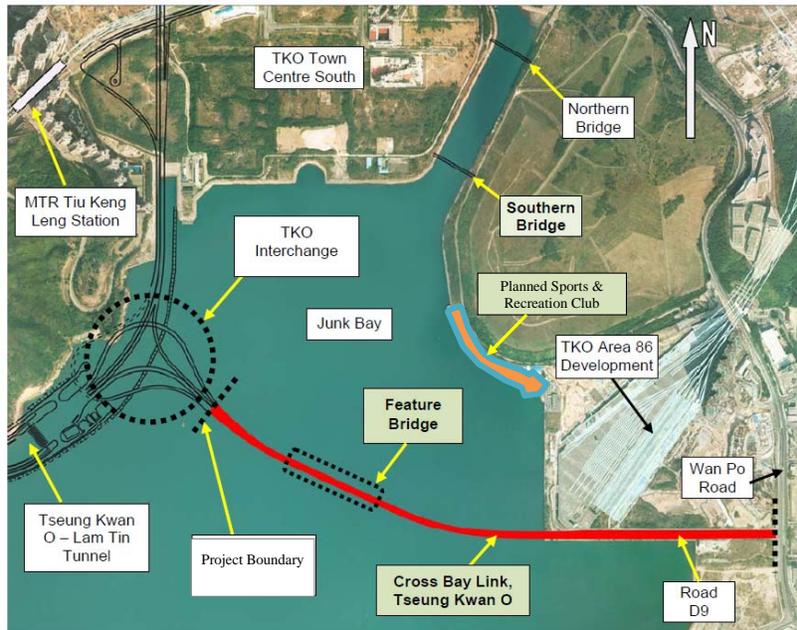
14. 就跨湾连接路邻近水域设立高度限制区的评估将会于下一阶段进行。

意见

15. 欢迎委员就此工程项目提出意见。

土木工程拓展署
新界东拓展处
2011年8月

附图一 将军澳, 跨湾连接路的走线及建议的海上运动设施



附图二 东边水道附近的游艇



附图三 奥运级帆船 - 雷射型, 星型, 49人型, 芬兰型, 470型, Elliot 6型

