

香港政府



新聞公報

增

刊七二年七月三日

星期一

配合海底隧道通車

港九道路網工程龐大

政府在海底隧道港九兩個出入口建築的道路網大致已全部落成，可配合隧道開放通車。這兩個道路系統的工程，其規模龐大艱巨，共建築隧道本身不遑多讓。

這項道路計劃，包括六個不同的工程，全部費用共達三千七百萬元。

主要的連接道路工程，港島方面是新海旁道交通總匯和堅拿道天橋、銅鑼灣天橋、馬師道天橋，及六條行人天橋。九龍方面是紅磡交通總匯。

堅拿道天橋及附近交通網經於今年初開放通車，對於疏導港島各區的交通，亦發揮極大作用。

九龍方面的隧道連接道路網主要分佈在紅磡十六英畝的土地上，有高架道路兩條，行車天橋三條，及行人隧道六條，工程已大致完成，在海底隧道啟用時即可開放。

增一

在整个計劃下，統計所建成的道路，一共超过二万三千呎，其中一万三千多呎是建築在基堤上或架空道路。

此外，進行工程所用的鋼筋共重四千七百噸，三合土九万六千噸，預製的橫樑三百七十四條（共重一万三千三百噸），預製的樁總共十万零一千呎，壓實的填料則達四十二万立方碼。

不过这些統計数字只能顯示工程如何龐大，至於進行工程所遭遇的种种难题，則不是局外人所能想像得到。这些难题，部份由建築工程本身所直接引起，部份則由若干客觀因素產生出來。

例如，海底隧道九九方面出口由东至西的新路，係用現有的漆咸道並行，又有一部份佔着漆咸道，看來工程極易進行，但实际則不然。

这条新路的路面需要提高，並建築在基堤上面，以便它能和鐵路線相交，利便車輛通至紅磡新鐵路总站。它的興建工程，曾遭遇到一項重大难题，即如何始能由公用事業的設備相配合。这些設備需要跟隨新的路面提高，但是在新路面可供應用之前，又不能夠把它們截斷或藏在基堤的很深的填料之下。

因此，各公用事業公司要將設備臨時改移，而將这种工作統籌辦理，需要極度小心，使到各公用事業公司之間不會發生不必要的阻碍，及儘量避免築路工程受到阻延。

另一個問題，是由現有的漆咸道的交通極度繁忙所引起。為避免阻碍交通起見，搬運所有器材或物料時，都不准直線橫過馬路。換句話說，地盤上所冇運輸車輛，都要繞道行駛一大段路，然後能夠折回對面的行車道。

在隧道九龍出口處由北至南的新路，在建築時亦冇它的難題。這條新路沿着填土得來的基堤向上伸展，因此需要採取特別措施，防止護牆的基礎下陷。

在它橫過漆咸道之後，又需要利用技巧，裝設一些高架的拱跨，使它與地勢較高的公主道連接。同時，為使連接點暢順起見，現有公主道南行的行車道需要改低，北行的行車道則需要擴闊。因此，須在九廣鐵路旁的山坡進行爆石，以挖去泥土。這項工程，需要與鐵路局及警方緊密合作，以免危害別馬路或鐵路上的交通。現在，這條凌空架設的新路已經順利完成，既沒有發生意外，亦沒有引起任何不便。

港島方面，在建築堅拿道上面的行車天橋的時候，由於路面不够寬濶及要在水渠上工作的關係，工程來得特別困難。

另一項工程，是將寶靈頓渠道延長，建築一條長一千呎和濶四十呎的涵洞，通過新填地的底下，直至海旁。當時如何處理由地面流入的大量污水及若干工程上的問題，都需要絞動不少腦汁。

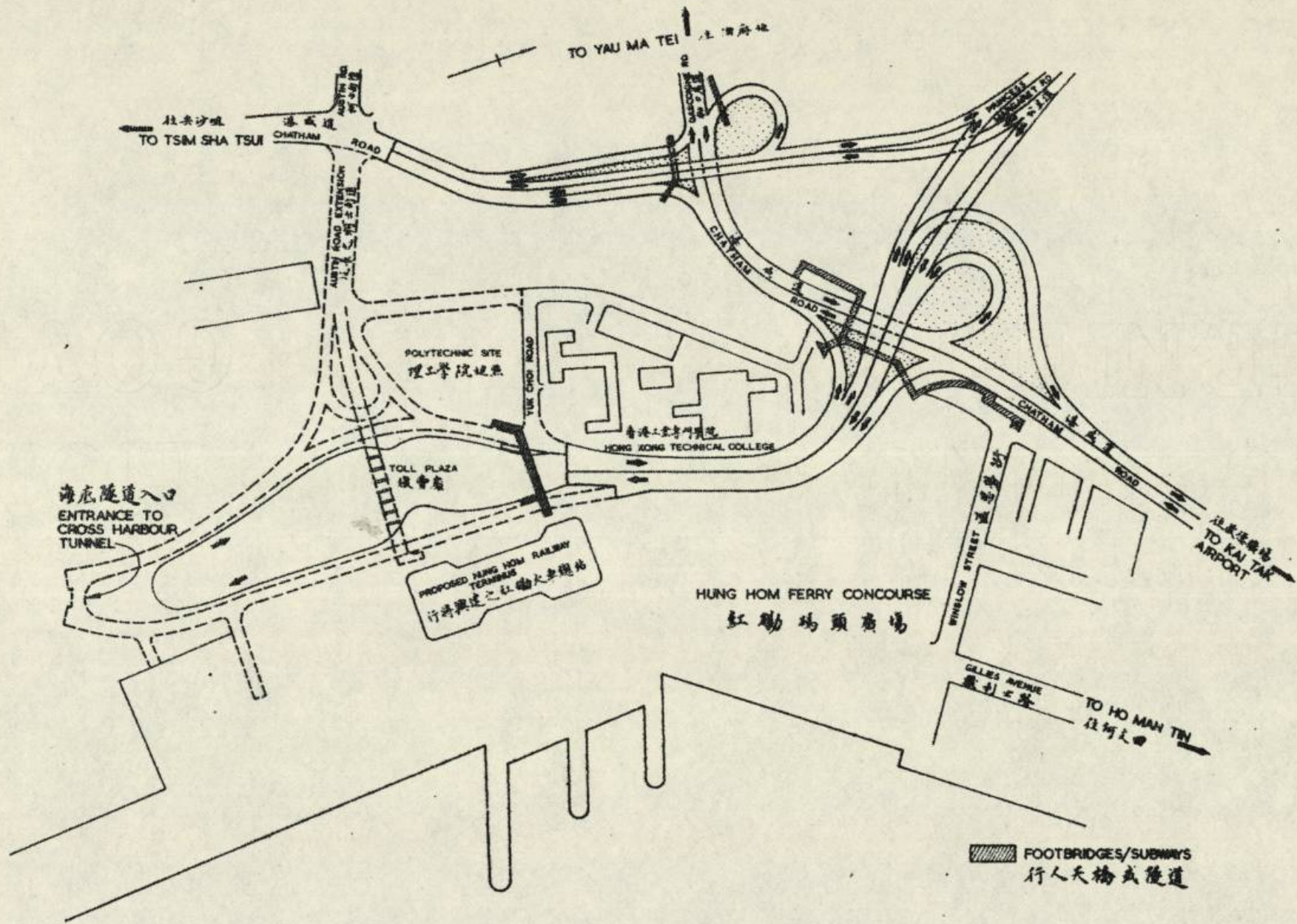
跟海底隧道有關的整個道路網計劃，在多方面的努力之下，終於宣告完成，使到我們值得驕傲。

它的設計及圖則工作，係由工務司署路政處及土木工程處的海港工程部負責。

工務司除了負責建造所有與海底隧道有關的道路之外，根據海底隧道條例，又要負責批准建築隧道的全部計劃。這項工作，需要審核四百多個圖則及有關的工程計算書，在工務司授權下，係由海港工程部的總工程師執行。

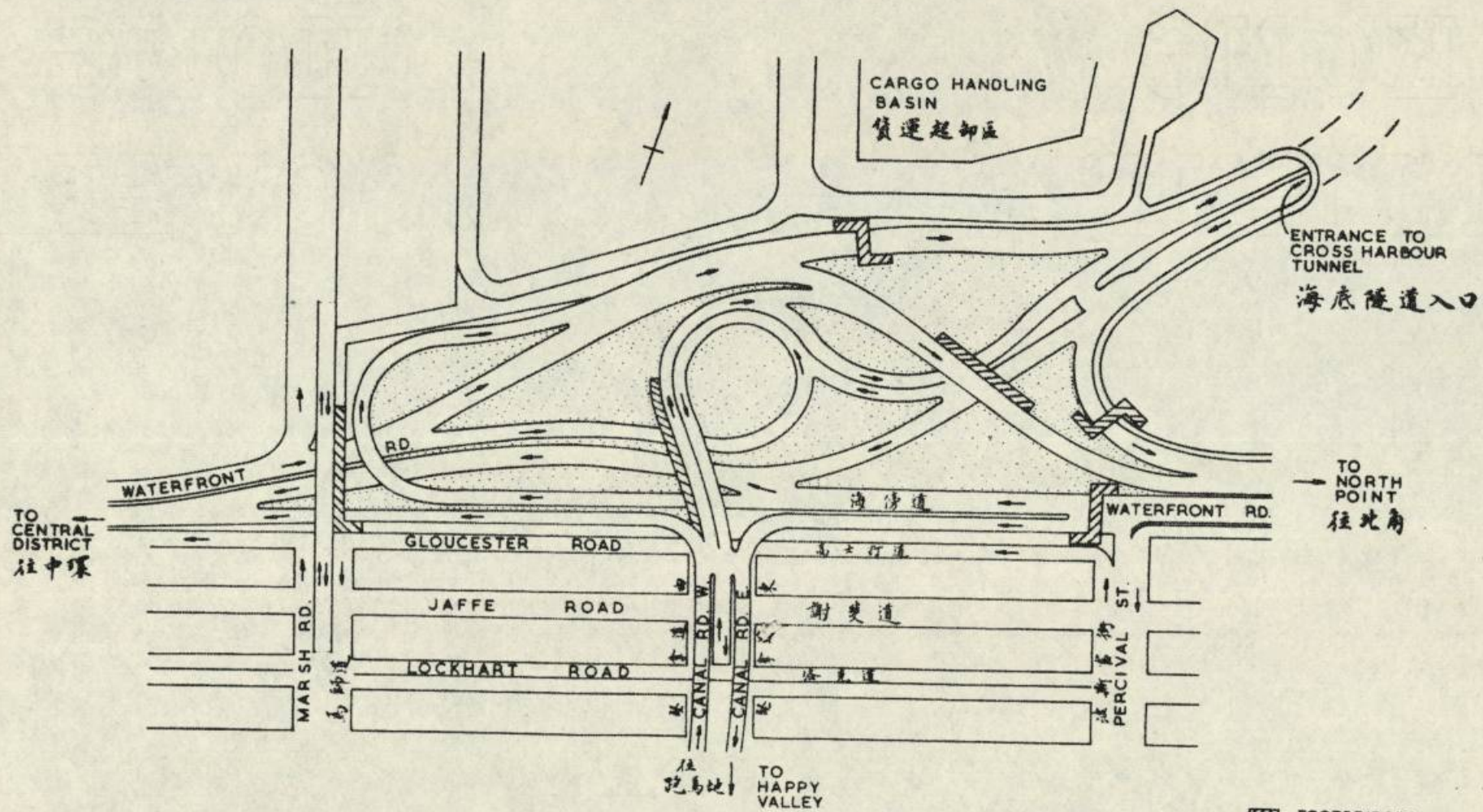
政府的顧問工程行是史葛、惠柳新、高柏力組合土木建築工程師及費理曼霍士組合工程師。

在建築工程方面，主要承建商為保利工程有限公司、福利建築有限公司及保華建築有限公司等負責進行。



CROSS HARBOUR TUNNEL ROAD CONNECTIONS — MAINLAND AND
AND
PROPOSED AUSTIN ROAD EXTENSION

九龍區——行將延長之柯士甸道及海底隧道入口之道路連接圖



CROSS HARBOUR TUNNEL ROAD CONNECTIONS — ISLAND
 香港區 — 海底隧道口之道路連接圖

▨ FOOTBRIDGES
 行人天橋