

## 資料文件

### 立法會交通事務委員會

#### 銅鑼灣行車天橋重建及維園道道路擴闊工程

#### 目的

本文件旨在告知議員，當局建議把 **323TH** 號工程計劃—銅鑼灣行車天橋重建及維園道道路擴闊工程提升為甲級，以進行銅鑼灣行車天橋重建及維園道道路擴闊工程。

#### 工程計劃的範圍及性質

2. **323TH** 號工程計劃最新的範圍包括：

- (a) 拆除現有的銅鑼灣行車天橋及毗鄰的行人天橋；
- (b) 興建全長 210 米的雙線不分隔行車天橋，把維園道及告士打道連接起來(新銅鑼灣行車天橋)；
- (c) 興建橫跨維園道的有蓋行人天橋；
- (d) 把維園道西行線一段 170 米長路段由四線行車擴闊為五線行車，並為該路段重新定線，以及為維園道東行線一段 225 米長的路段重新定線；
- (e) 為維多利亞公園及銅鑼灣海濱公園進行環境美化工程；以及
- (f) 進行相關的工程，包括為道路重新定線，以及進行修復、渠務、環境美化、街道照明設備及機電工程。

新的銅鑼灣行車天橋典型橫切面的工地位置圖及擬建行人天橋的立視圖載於附件。

#### 理由

3. 維園道是連接銅鑼灣與海底隧道、香港仔隧道及中區／灣仔區的重要市區主幹道路。現時的銅鑼灣行車天橋為單線行車道，把維園道

的行車引往維多利亞公園外的一段告士打道。對於海底隧道、中區及灣仔的行車而言，取道銅鑼灣行車天橋，是前往銅鑼灣、大坑及跑馬地區最直接的路線。

### 重建銅鑼灣行車天橋

4. 現時，從海底隧道及中區／灣仔區駛來的行車已令銅鑼灣行車天橋不勝負荷，尤以繁忙時間為甚。每逢跑馬地舉行賽馬時，交通擠塞的情況特別嚴重，車龍會伸延至隧道管道，影響海底隧道的行車量。此外，由於銅鑼灣行車天橋交通擠塞，通往銅鑼灣行車天橋的維園道東行線的沿線車龍，亦經常阻塞告士打道往東區的交通。

5. 為紓緩銅鑼灣行車天橋的擠塞情況，我們需要把該條天橋重建為一條雙線不分隔車道，一線專供前往銅鑼灣區車輛使用，另一線則供前往大坑區的車輛使用。新的銅鑼灣行車天橋還會南移至維園道東行線的右方，以改善前往銅鑼灣、跑馬地及東區的車輛分流的情況，以免阻塞維園道沿線及告士打道東行線。為配合重建銅鑼灣行車天橋，我們會為一段維園道東行車道的路段重新定線，以便興建新的銅鑼灣行車天橋的進口斜路。預計二零零三年、二零零七年及二零一一年，在銅鑼灣行車天橋重建前後的情況下，繁忙時間的行車量／容車量<sup>1</sup>比率如下：

銅鑼灣行車天橋的行車量／容車量比率	年份		
	二零零三年	二零零七年	二零一一年
重建前	1.06	1.08	1.10
重建後	-	0.63	0.64

### 重建行人天橋

6. 隨著銅鑼灣行車天橋進行重建，現有的一條與此行車天橋相連的行人天橋需要重新設置。新的行人天橋會橫跨維園道而建，連接維多利亞公園與銅鑼灣海濱公園，為行人提供安全方便的通道。我們並會在行人天橋安裝兩部升降機，方便殘疾人士及長者。

---

<sup>1</sup> 行車量／容車量比率是道路的交通情況指標。行車量／容車量比率若相等於或低於 1.0，表示道路的容車量足以應付預期的行車量，行車暢順。行車量／容車量比率高於 1.0，表示交通開始擠塞；高於 1.2 則表示擠塞情況愈趨嚴重，當車輛數目進一步增加，車速會逐漸減慢。

## 局部擴闊維園道西行線

7. 東區走廊與維園外的維園道連接。東區走廊南面的一段維園道西行線是一條雙線不分隔車道，其快線通往海底隧道及灣仔區／中區，而另外一條行車線則前往銅鑼灣區。由於維園外的維園道西行線逐漸收窄，在其快線的車輛要與東區走廊慢線快速行駛的車輛匯合，並出現爭路的情況。從交通工程的角度而言，這種安排極不理想，在繁忙時間東區走廊慢線沿路車龍長達1.6公里。為紓緩東區走廊交通擠塞的情況，我們需要把維園道西行線的路段由四線加至五線行車，以清除該處的樽頸地帶。

8. 工程需要永久轉讓維多利亞公園的1 162平方米土地。拆卸現有的銅鑼灣行車天橋後，我們可以開闢及退回相同樓面面積的空地，所以最終無需額外徵用維多利亞公園的土地。此外，我們還須臨時轉讓維多利亞公園及銅鑼灣海濱公園共3 826平方米的土地，以配合維園道施工期間的臨時交通安排。我們會在維多利亞公園及銅鑼灣海濱公園重置及重整受永久及臨時轉讓影響的園景。

## 對財政的影響

9. 按付款當日價格計算，估計這項工程計劃的費用為1.418億元，分項數字如下：

	百萬元
(a) 拆卸工程	8.6
(b) 銅鑼灣行車天橋	83.3
(c) 行人天橋	12.9
(i) 土木工程	9.0
(ii) 機電工程	3.9
(d) 道路、渠務及環境美化工程	5.2
(e) 維多利亞公園及銅鑼灣海濱公園重置工程	5.6
(f) 顧問費	18.0
(i) 工程監督及合約管理	4.7
(ii) 駐工地人員費用	13.3

(g) 應急費用	11.6	
	小計 145.2	(按二零零三年九月價格計算)
(h) 價格調整準備金	(3.4)	
	總計 141.8	(按付款當日價格計算)

10. 估計這項工程計劃完工後每年經常開支為54.7萬元。預計期間會開設134個職位，聘用43名專業／技術人員和91名工人，合計約2 630個人月。

### 對環境的影響

11. 銅鑼灣行車天橋的重建及其後通車屬《環境影響評估條例》(環評條例)的指定工程計劃，必須取得環境許可證。環境保護署署長(環保署署長)考慮工程計劃的工程項目簡介後，接納簡介所載的擬議行車天橋重建工程的影響及建議的緩解措施符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》的規定。環保署署長在二零零三年五月三十一日有條件地批准路政署署長根據該條例直接申請環境許可證，並在二零零三年九月十六日發出環境許可證。我們會實施工程項目簡介所訂定的及環保署署長所要求的緩解措施。實施紓減環境影響措施的預算費用為10萬元，我們已把這筆費用計算在工程計劃整體預算費用內。

12. 至於局部擴闊維園道的相關工程，環保署署長進行環境評審後認為，建議的道路擴闊工程不會對環境造成長遠的影響。我們會實施適當的緩解措施，以控制施工期間對環境造成的短期影響。

13. 這個工程項目會包括移植53棵在工程範圍內的樹木。這些樹木都不是珍貴樹木<sup>2</sup>。我們已將擬議種植工程列為工程範圍的一部分，當中包括約100棵樹木、200棵灌木及3 500平方米草地。

<sup>2</sup> 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木：

- (a) 逾百年的樹木;
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木;
- (c) 貴重或罕有的樹木;
- (d) 形態獨特的樹木;或
- (e) 樹幹直徑逾1米的樹木。

## 公眾諮詢

14. 我們已分別在一九九七年六月二十四日及十月二十三日徵詢當時的灣仔臨時區議會交通運輸委員會和東區臨時區議會交通及運輸事務委員會的意見，委員均支持這項工程計劃。我們其後分別於二零零一年九月二十日及十二月四日再次諮詢東區區議會交通及運輸事務委員會和灣仔區議會交通運輸委員會，委員亦表示支持。我們亦於二零零一年十二月二十日就這項工程計劃的擬議移植樹木工程諮詢灣仔區議會食物環境衛生委員會。鑑於當局已盡量減低工程計劃對樹木的影響，並會把受影響的樹木移植至維多利亞公園，故該委員會對工程計劃並無異議。

15. 我們在二零零二年六月二十一日根據《道路(工程、使用及補償)條例》的規定，在憲報公布這項工程計劃，其後接獲兩份反對書。當局向兩名反對者解釋工程計劃的詳情後，反對者均無條件撤回其反對書。環境運輸及工務局常任秘書長(環境及運輸)根據環境運輸及工務局局長授予的權力，在二零零三年六月二十七日根據上述條例授權進行該項工程計劃。

## 土地徵用

16. 建議工程無須徵用土地。

## 未來路向

17. 我們打算分別在二零零三年十月和十一月，把工程計劃分別提交立法會的工務小組委員會和財務委員會，以期把計劃提升為甲級。撥款申請如獲批准，我們打算在二零零四年四月動工，二零零七年七月完成有關工程。

## 徵詢意見

18. 請議員閱覽本文件的內容。

環境運輸及工務局  
二零零三年十月

