

# 優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究

## 建立共識階段

補充文件

二〇〇六年十月

茂盛（亞洲）工程顧問有限公司

## 優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究

### 建立共識階段

#### 補充文件

1. 序言
2. 建造主幹道的需要
3. 主幹道的可行走線及建造形式
4. 優化海濱

## 1 序言

- 1.1 「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」（下稱「優化海濱研究」）現正與灣仔發展計劃第二期檢討同步進行。它的目的是透過整體規劃以融合海港規劃和在灣仔發展計劃第二期所需要提供的主要運輸基建設施，以達到一個在社會、環境和經濟各方面都可持續發展的海濱。
- 1.2 優化海濱研究的公眾參與活動分為三個階段，目前已經完成了第一階段，即「構想」階段。那階段的公眾參與活動包括公眾論壇、社區設計坊以及進行意見調查，亦曾經與立法會、區議會和有關的法定及諮詢團體進行討論。一個由本地及海外專家所組成的運輸專家小組，就港島北岸的可持續運輸規劃進行了檢討，檢討亦包括興建主幹道（即中環灣仔繞道）的必要性。
- 1.3 我們現正進入「建立共識」階段。根據「構想」階段公眾所提出的理想、期望和概念，我們擬備了一份規劃概念圖，並在「建立共識」階段的公眾參與小錦囊內介紹給公眾。
- 1.4 規劃概念圖是以一個被視為能符合《保護海港條例》要求的主幹道興建方案作為基礎。而這主幹道興建方案總結了主幹道路不同的走線及建造方案的評估，配合可行的優化海濱建議，以及收集到的公眾意見。已整理成一份名為「主幹道路走線及優化海濱」的報告，報告包括對主幹道路不同的走線及建造方案、填海範圍的要求、連接路對發展海濱規劃的影響，以及在海濱規劃方面的可行優化建議等等的檢討詳情，並已呈交共建維港委員會（簡稱「委員會」）轄下灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會（簡稱「小組委員會」）。該報告已經上載至共建維港委員會的網址供瀏覽：[http://www.harbourfront.org.hk/tc/content\\_page/her.html](http://www.harbourfront.org.hk/tc/content_page/her.html)
- 1.5 這份補充文件旨在簡介上述「主幹道路走線及優化海濱」報告的主要結論，闡述曾考慮過包括不被採納的主幹道走線，和在規劃概念圖內採納了的優化海濱建議，文件亦簡介了一些沒有被採納的優化海濱建議。

## 2 建造主幹道的需要

- 2.1 現時商業中心區的主要道路為東西向的干諾道中/夏慤道/告士打道走廊(下稱：走廊)。這條走廊為一條雙向四車道的主幹線，是港島北部的一條東西向主幹道。作為市區主幹道，它負有承擔港島東西向長距離交通流量的責任。正如交通現況所顯示，這條走廊已經超過了容車量。早前、和近期的策略性交通研究預測，東西走廊交通需求還會進一步增加，這證實了有需要提供一條與走廊平行的海旁主幹道，即中環灣仔繞道，以避免更廣泛和更頻繁的交通擠塞甚至是整個道路網的交通大阻塞。
- 2.2 政府已經實施了一系列交通管理和財政措施，改以增加現有道路網的容量和壓抑交通需求。政府亦已考慮了進一步的措施，包括電子道路收費。所有現有和建議的措施都不能解決沿東西走廊的交通擠塞問題。故此建設繞道是必須的，而電子道路收費可以輔助繞道但不能取代它。
- 2.3 由本地及海外專家所組成的專家小組，在檢討關於港島北岸的可持續運輸規劃後，在他們的【可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組報告】中也表示支持興建中環灣仔繞道、其位於灣仔及銅鑼灣的兩組連接路及 P2 路。
- 2.4 專家小組的報告已經上載至共建維港委員會的網址供瀏覽：  
[http://www.harbourfront.org.hk/eng/content\\_page/doc/report\\_of\\_the\\_expert\\_panel\\_c.pdf](http://www.harbourfront.org.hk/eng/content_page/doc/report_of_the_expert_panel_c.pdf).

### 3 主幹道的可行走線及建造形式

#### 考慮因素

3.1 在研究可行的主幹道走線時，須考慮下列主要限制：

- 在西面連接在中環填海計劃第三期所建的主幹道隧道
- 在東面連接現有東區走廊天橋
- 連接在香港會議展覽中心附近和維園道/告士打道/興發街的連接道路
- 避免對地鐵荃灣線隧道結構的影響
- 避免影響海底隧道的結構及與隧道進出口下面的石錨衝突
- 預留空間予擬建的鐵路：沙田至中環線及北港島線
- 避免對現有基建設施（如灣仔電力分站、灣仔污水廠），及沿告士打道的大廈群（如會議展覽中心、君悅酒店、灣仔政府大樓、中環廣場、萬麗海景酒店、鷹君中心、海港中心、華潤中心及新鴻基中心等）地庫及地基的影響。

#### 主幹道走線

3.2 在研究主幹道的可行走線時，可考慮下列三條沿灣仔及銅鑼灣海岸的走廊：

- 「離岸」走廊
- 「內陸」走廊
- 「沿岸」走廊

3.3 考慮到上文所述的主要限制，如現有建築物及主要基建設施，「離岸」及「內陸」走廊是不可行的。主幹道須沿灣仔及銅鑼灣的「沿岸」走廊作為走線。

#### 完全避免填海的可行性

3.4 由於興建主幹道必須符合《保護海港條例》的要求，主幹道的整體規劃及設計的首先考慮是完全避免填海的方案(俗稱「零填海」方案)是否可行。

### **填海需要**

- 3.5 在西邊，主幹道會將中環填海計劃第三期中興建的隧道向東延伸。由於它不可能在地鐵荃灣線的現有隧道結構下面通過，所以需在這隧道結構上面跨過。在兩條隧道的交叉點，主幹道隧道結構將會高於海平面，因而需要填海。當在灣仔北的連接道路由隧道升至地面的出入口時，也需要填海。此填海需要將不會因應主幹道的走線或建造形式而有所改變。
- 3.6 在東邊，主幹道則需連接現有東區走廊天橋。如果主幹道以隧道形式興建，由隧道轉為天橋的一段亦需填海，以興建隧道出入口的結構。
- 3.7 故此，所有經過灣仔發展計劃第二期項目範圍的主幹道走線均需要填海。

### **深層隧道方案**

- 3.8 研究亦有考慮以隧道鑽挖機器興建主幹道的概念，即深層隧道方案，以期可避免或減少填海。研究的結論是，深層隧道方案所需的填海範圍較以明挖回填形式興建隧道為多，而因為高低差距太大，深層隧道不能提供在銅鑼灣的 8 號連接道路，故建成的主幹道在功能上亦較差。基於須盡量減少填海的原則，這方案不應跟進。

### **其他公眾意見**

- 3.9 研究亦包括一些泛稱不需要填海而可興建主幹道的公眾意見，但結論是這些意見是技術上不可行，或意見本身已包括某程度的填海。
- 3.10 基於以上各項研究的結論是，不可能有「零填海」方案。

### **主幹道建造形式**

- 3.11 研究主要分析了以不同的隧道或天橋形式興建主幹道的方案，下文將闡述及比較這些不同的方案。

### **隧道方案**

- 3.12 就以隧道形式興建主幹道的方案，研究考慮了三個不同構想及每個構想的相應海濱優化概念。下述三個構想的要點：

### 構想一

- 3.13 中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，並在海底隧道入口結構體的現有石錨下通過海底隧道，然後隧道將再伸延至銅鑼灣避風塘以東，最後在北面接駁現有東區走廊。

### 構想二

- 3.14 中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，在構想一通過海底隧道的位置以南通過海底隧道，以繞過海底隧道的石錨區，然後隧道再伸延至銅鑼灣避風塘以東；而為了使隧道可直接連接東區走廊，現有的一段東區走廊將重建。除此之外，為了擴闊銅鑼灣避風塘的沿岸海濱及建造一個延伸維多利亞公園的寬闊綠化平台，維園道及相連的道路將向較內陸的地方遷移。

### 構想三

- 3.15 除了會採用構想一中在石錨下通過海底隧道的安排外，細節與構想二相若。

### 天橋方案

- 3.16 以天橋方案興建主幹道，中環填海計劃第三期興建的隧道將會向東延伸，並在灣仔運動場對開海旁轉為高架道路結構。
- 3.17 鑑於維港為香港的特殊資產和天然財富，《保護海港條例》要求保護和保存維港，故此在考慮主幹道的方案時，應找出最能達致保護和保存維港的方案。在考慮天橋方案時，填海所得土地和受天橋結構影響的維港海面範圍均需一併考慮。

### 方案及構想的比較

- 3.18 隧道方案與天橋方案的比較節錄於附表一。

附表一 隧道方案及天橋方案的比較

		隧道方案	天橋方案
維港受影響的面積 透過填海提供土地面積 天橋覆蓋水面的面積 受影響的水面面積		15 公頃 0.5 公頃 -	11.5 公頃 3 公頃 4 公頃
對現時交通的影響		在與現有東區走廊的接駁位有某些影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>在與現有東區走廊的接駁位有嚴重影響</li> <li>因改建維園道連接路造成嚴重影響</li> </ul>
其他技術上考慮（對現有公路結構的影響等）		由於要連接主幹道，近城市花園的局部東區走廊須要重建	需要重建從維園道至維多利亞中心的現有東區走廊
規劃及土地用途考慮	沿灣仔海岸	填海得到的土地可用作優化海濱及改善行人往來海濱之用	部份填海得到的土地需要用作建造隧道出入口，因而限制了優化海濱及改善行人往來海濱之用的土地
	前公眾貨物裝卸區	前公眾貨物裝卸區可發展成一個富活力的海上活動中心	天橋的柱躉及橋身對出入船隻帶來的高度限制，局限了發展前公眾貨物裝卸區為一個海上活動中心
	維多利亞公園北部	透過興建一個跨越地面道路的綠化平台將維多利亞公園延伸至海濱	由於天橋沿維多利亞公園北部繞過，跨越維園道以延伸維多利亞公園至海濱的綠化平台將不能興建
	銅鑼灣避風塘	可保存現有的銅鑼灣避風塘	部份海面及現有海濱將被天橋柱躉佔用

		隧道方案	天橋方案
環境考慮	噪音及空氣	<ul style="list-style-type: none"> <li>空氣質素的考慮只局限在隧道出入口處</li> <li>局限在與現有東區走廊的接駁位較短的新路段有噪音的考慮（較短的新路段）</li> </ul>	沿銅鑼灣及重建的東區走廊天橋路段將會有重要的空氣及噪音影響
	水質	沒有重大的影響	沒有重大的影響
	景觀	沒有顯著的景觀影響	由於天橋部分會在灣仔海岸及會經過銅鑼灣避風塘，會對灣仔及尤其是銅鑼灣沿海景觀帶來嚴重影響
建築時間		7年	6年
成本費用*	總建築成本	200億元	110億元
	每年營運費用	1.1億元	0.75億元

\*（包括灣仔發展計劃第二期的工程及在該工程範圍內的中環灣仔繞道）

3.19 研究認為隧道方案較能達致保護及保存維港的目的，其要點如下：

- 天橋方案影響維港的範圍會較大；
- 天橋方案對景觀及現有交通和公路結構的影響較大；以及
- 在提供機會優化海濱和改善直達海旁通道方面，隧道方案遠比天橋方案優勝。

3.20 不過，天橋方案的建築成本及每年營運費用均較低。

3.21 三個隧道方案構想的比較載列於附表二。

附表二 主幹道隧道方案三個構想的比較

	構想一	構想二	構想三
永久填海範圍	15 公頃	18.5 公頃	16.5 公頃
對現時交通的影響	在與現有東區走廊的接駁位有某些影響	<ul style="list-style-type: none"> <li>因拆卸現有東區走廊及建造新連接道路會造成嚴重影響</li> <li>因改建維園道、銅鑼灣天橋及告士打道天橋會造成嚴重影響</li> <li>因在海底隧道引道上建造主幹道的隧道會造成嚴重影響</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>因拆卸現有東區走廊及建造新連接道路會造成嚴重影響</li> <li>因改建維園道、銅鑼灣天橋及告士打道天橋會造成嚴重影響</li> </ul>
其他技術上考慮（對現有公路結構的影響等）	由於要連接主幹道，近城市花園的東區走廊須要局部重建	<ul style="list-style-type: none"> <li>繞道隧道在經過現有海底隧道範圍會出現不理想的反向彎道</li> <li>需要改建維園道及相關連接路，銅鑼灣天橋及告士打道天橋</li> <li>需要拆卸由維園道至城市花園的現有東區走廊路段</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>需要改建維園道及相關連接路，銅鑼灣天橋及告士打道天橋</li> <li>需要拆卸由維園道至城市花園的現有東區走廊路段</li> </ul>
對現有建築物的影響	對現有建築物沒有影響	需要拆卸警官俱樂部	對現有建築物沒有影響

		構想一	構想二	構想三
規劃及 土地用 途考慮	沿灣仔 海岸	填海得到的土地 可用作優化海濱 及改善行人前往 海濱之用	填海得到的土地 可用作優化海濱 及改善行人前往 海濱之用	填海得到的土地 可用作優化海濱 及改善行人前往 海濱之用
	前公眾 貨物裝 卸區	前公眾貨物裝卸區 可發展成一個富活 力的海上活動中心	前公眾貨物裝卸區 可發展成一個 富活力的海上活 動中心	前公眾貨物裝卸區 可發展成一個 富活力的海上活 動中心
	維多利 亞公園 北部	透過興建一個跨 越地面道路的綠 化平台將維多利 亞公園延伸至海 濱	興建一個寬闊及 跨越地面道路的 綠化平台將維多 利亞公園延伸至 擴闊了的海濱長 廊	興建一個寬闊及 跨越地面道路的 綠化平台將維多 利亞公園延伸至 擴闊了的海濱長 廊
	銅鑼灣 避風塘	可保存現有的銅 鑼灣避風塘	可利用填平銅鑼 灣避風塘的兩個 內灣作額外的海 濱用途	可利用填平銅鑼 灣避風塘的東南 面內灣作額外的 海濱用途
環境考 慮	噪音及 空氣	<ul style="list-style-type: none"> <li>空氣質素的考 慮只局限在隧 道出入口處， 而影響較小</li> <li>局限在與現有 東區走廊的接 駁位有噪音影 響的考慮（較 短的新路段）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空氣質素的考 慮只局限在隧 道出入口處</li> <li>重建的東區走 廊會產生重大 的噪音（較長 的新路段）</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>空氣質素的考 慮只局限在隧 道出入口處</li> <li>重建的東區走 廊會產生重大 的噪音（較長 的新路段）</li> </ul>
	水質	沒有重大的影響	沒有重大的影響	沒有重大的影響
	景觀	沒有顯著的景觀 影響	沒有顯著的景觀 影響	沒有顯著的景觀 影響
建築時間		7 年	8 年	8 年
成本費 用*	總建築 成本	200 億元	280 億元	250 億元
	每年營 運費用	1.1 億元	1.25 億元	1.23 億元

\* （包括灣仔發展計劃第二期的工程及在該工程範圍內的中環灣仔繞道）

- 3.22 有關上述的主幹道方案的詳情及評估，可參考主幹道路的走線及優化海濱報告。該報告已經上載至共建維港委員會的網址供瀏覽：  
[http://www.harbourfront.org.hk/tc/content\\_page/her.html](http://www.harbourfront.org.hk/tc/content_page/her.html).

## 4 優化海濱

### 在規劃概念圖內被採納的優化海濱建議

- 4.1 在「構想」階段收集了很多加強海濱活力及吸引力的共通土地用途建議，這些建議可以在下列的活動區反映出來：
- 文化區：在香港會議展覽中心及周邊成立文化區。
  - 綠化休憩區：在灣仔海旁設立綠化的休憩用地；亦有建議加入以「水」為主題的設施。
  - 水上運動 / 活動區：把前公眾貨物裝卸區港灣變成水上運動區。
  - 文化歷史區：在銅鑼灣避風塘成立文化歷史區。
  - 綠化休憩區：在北角海濱成立綠化休閒區。
- 4.2 構想階段公眾參與活動的結果已刊登在一份名為「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究 - 構想階段- 公眾參與報告」內，該報告已經上載至共建維港委員會的網址供瀏覽：[http://www.harbourfront.org.hk/eng/content\\_page/doc/Main\\_Report\\_Chi.pdf](http://www.harbourfront.org.hk/eng/content_page/doc/Main_Report_Chi.pdf)
- 4.3 優化海濱的建議已與主幹道隧道方案構想一及相關的土地用途與園境設計整合，運用兩個優化海濱主題－「藝術、文化及歷史」和「休閒及康樂」來加強海旁一帶的特色，提供多樣化及有趣味性的海濱。擬備的規劃概念圖運用這兩個優化海濱主題，制定了下列五個特色主題區：
- 藝術及文化區 — 此區範圍主要位於香港會議展覽中心以西的地方。提供藝術及文化展覽會、戶外表演場地、海濱博覽會等。
  - 以「水」為主題的公園區 — 此區範圍主要位於灣仔海旁。建議在此區以「水」為重點主題，擬建一個包括水景設施及露天茶座的綠化休閒空間，以營造一個富動感和活力的海旁。
  - 海上康樂區 — 此區範圍包括前公眾貨物裝卸區海灣，建議作為水上活動及康樂用途，供展覽船及遊艇停泊，亦包括海上活動中心和海港教育中心。
  - 文化歷史區 — 此區範圍位於銅鑼灣避風塘。避風塘的文化傳統特色將會保留，例如天后廟船及午砲等。建議亦提供一個園景平台由維多利亞公園伸延至新海旁。
  - 休閒及活動區 — 此區範圍包括位於北角的新海濱。建議在此區提供一個海濱公園供市民使用。

## 在規劃概念圖內沒有被採納的優化海濱建議

- 4.4 在擬備規劃概念圖時，大部份收集到公眾對優化海濱的意見都經過詳細評估及被採納。然而，有一些公眾對優化海濱的意見，鑑於下述的原因而沒有被採納。基本原則是，凡所建議的優化海濱的意見需要填取土地（或影響現有海港），而所需填取的土地並非因建造主幹道路而必需填取的土地，或這些優化海濱的意見並不符合海港規劃原則，它們都不會在現階段採納在規劃概念圖內。
- 4.5 在「構想」階段所收集到而又沒有被採納在規劃概念圖內的意見及有關的考慮因素，已載列於下表。

團體名稱	沒有被採納於規劃概念圖內的意見及建議	考慮因素
香港工商專業聯會	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 在項目範圍的東邊建造一條類似汀九橋般以單一中央柱墩的斜拉橋作主幹道</li> <li>• 在東區走廊下的單車徑</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 天橋方案在影響海港面積方面較隧道方案為多，因此，不能符合《保護海港條例》所訂明的要求</li> <li>• 在水面上的浮橋建造單車徑，由於浮橋覆蓋了一部份的海港，會影響海港面積及其現有的海事用途。因此，在落實這項建議之前必需確保這項建議能夠符合《保護海港條例》所訂明的要求</li> <li>• 亦必需考慮提供一些支援設施，包括將單車運送到單車徑</li> <li>• 無論在那個情況下，這項建議都不在灣仔發展計劃第二期的研究範圍內，所以應另作研究</li> </ul>

團體名稱	沒有被採納於規劃概念圖內的意見及建議	考慮因素
九龍倉集團有限公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>在敬記船廠及銅鑼灣避風塘東南面內灣填取的土地上擬建的青年旅舍及藝術中心暨酒店</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在建議的主幹路方案及規劃概念圖中，銅鑼灣避風塘的東南面內灣將不需要填海，可用的土地是很有限。這建議需要在銅鑼灣避風塘東南面內灣填取土地，因此必須符合《保護海港條例》中有關凌駕性公眾需要測試的要求。然而，在規劃概念圖中敬記船廠現址將會發展成一個園景美化海濱地區，是一個能夠提供給公眾享用，從銅鑼灣至北角連貫海濱走廊的重要地點</li> <li>這土地的餘下部份現時被建議用作重置天后廟船，以配合這區域的文化歷史主題</li> </ul>
太古地產有限公司	<ul style="list-style-type: none"> <li>一個在前公眾貨物裝卸區的餐飲碼頭</li> <li>一條跨越海底隧道出入口，連接銅鑼灣避風塘西南面內灣的行人天橋</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>建議的碼頭將會影響鄰近的海港面積，所以這項建議必需要符合《保護海港條例》中有關凌駕公眾性公眾需要測試的要求</li> <li>在香港遊艇會的入口處可用作擬建的行人天橋西面連接位的空間有限，它所佔用海旁土地將會妨礙海濱發展的機遇</li> </ul>

團體名稱	沒有被採納於規劃概念圖內的意見及建議	考慮因素
太古地產有限公司 (續上)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 將維園道向內陸遷移，及建造一個覆蓋地面道路，將維多利亞公園延伸至海旁的園景平台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 擬建的行人天橋東面連接位的地方將與現有的警官俱樂部建築物衝突，需要收取其現正佔用的土地及重建其建築物</li> <li>• 擬建的行人天橋東面連接位伸延到銅鑼灣避風塘西南面內灣的填海範圍。在主幹道隧道構想一中，建造主幹道並不需要在這個部份填取土地。因此，若建議需在這部份填取土地，有關建議將需要符合《保護海港條例》中有關凌駕性公眾需要測試的要求</li> <li>• 主幹路隧道構想二及三就是基於這個概念而發展出來。評估顯示這兩個構想所需要的填海面積比主幹路隧道構想一更多，對現有建築物及維多利亞公園的影響更大，以及在興建時對交通將構造成不可接受的嚴重影響。雖然如此，劃概念圖亦建議一個由維多利亞公園延伸至海旁而又不需作額外填海的園景平台</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 在銅鑼灣避風塘東南面內灣的人工海灘</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 這個建議是連繫於上述的主幹路構想，構想不被接納的原因已於上文陳述，然而建造一個海灘本身已需填取土地，未必能符合《保護海港條例》中有關凌駕性公眾需要測試的要求。另外，這項建議亦不可能在避風塘內的水質情況下實行</li> </ul>

團體名稱	沒有被採納於規劃概念圖內的意見及建議	考慮因素
海港商界論壇	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 灣仔北岸停泊區</li>   <li>• 連接到銅鑼灣避風塘防波堤的行人連接道</li>   <li>• 位於銅鑼灣避風塘的人工海灘</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 用作停泊船隻的浮躉在《保護海港條例》的詮釋下，可能涉及或視為填海（影響海港面積），浮躉亦影響了該水域的海事用途，無論在任何情況下，在落實這項建議之前必需確保符合《保護海港條例》所訂明的要求</li>   <li>• 建造一條跨越避風塘入口的永久的天橋，將會影響該處的海港面積，並妨礙了避風塘現有的海事用途。這項建議必需符合《保護海港條例》所訂明的要求</li>   <li>• 建造人工海灘本身需要填取土地，這未必能符合《保護海港條例》中有關凌駕性公眾需要測試的要求。另外，因為避風塘內的水質問題，這項建議並不可行</li> </ul>

團體名稱	• 沒有被採納於規劃概念圖內的意見及方案	• 考慮因素
香港遊艇會	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 由香港會議展覽中心至維多利亞公園（或更東邊的地方）沿海濱的連續單車徑</li> <li>• 沿海濱的生態纜車</li> <li>• 連接到銅鑼灣避風塘防波堤的開合橋或吊橋</li> <li>• 沿海濱供水上的士、舢板使用的浮躉停泊處</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 在規劃概念圖中已提出一條連續的行人海濱走廊，若要包括一條單車徑，則需要從有限的行人路空間撥出額外用地，令到僅餘的行人海濱走廊變得很狹窄，尤其在前公眾貨物裝卸區港灣、香港遊艇會對出的鴻興路及現有狹窄的銅鑼灣海濱走廊等位置</li> <li>• 與單車徑的情況相似，纜車道會佔用了行人海濱走廊的用地，尤其在前公眾貨物裝卸區港灣、香港遊艇會對出的鴻興路及現有狹窄的銅鑼灣海濱走廊等位置</li> <li>• 跨越水面的橋將會影響該處的海港面積，並妨礙了現有的海事用途。在落實這項建議之前必需確保符合《保護海港條例》所訂明的要求</li> <li>• 在《保護海港條例》的詮釋下，讓船隻停泊的浮躉可能涉及或被視為填海（影響的海港面積），也影響該水域的海事用途。無論在任何情況下，這項建議都需要符合凌駕性公眾需要測試的要求</li> </ul>

團體名稱	• 沒有被採納於規劃概念圖內的意見及方案	• 考慮因素
香港遊艇會 (續上)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 位於銅鑼灣避風塘西南面內灣的公園</li>   <li>• 位於銅鑼灣避風塘東南面內灣的淡水內陸湖</li>   <li>• 位於銅鑼灣避風塘的永久龍舟競賽設施</li>   <li>• 在銅鑼灣避風塘浮台上的餐廳、龍舟俱樂部及天后廟</li>   <li>• 沿銅鑼灣避風塘防波堤的釣魚棚及在東區走廊底下供釣魚用的浮台</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 在主幹道隧道構想一中，建造主幹路並不需要在這個部份填取土地。因此，若建議需在這部份填取土地，有關建議將需要符合《保護海港條例》中有關凌駕性公眾需要測試的要求</li>   <li>• 在主幹道隧道構想一中，建造主幹路並不需要在這個部份填取土地。因此，若建議需在這部份填取土地，有關建議將需要符合《保護海港條例》中有關凌駕性公眾需要測試的要求</li>   <li>• 銅鑼灣避風塘的水質並不適宜進行龍舟競賽這類與水有接觸的活動。除此之外，提供龍舟競賽設施將會大大地影響避風塘的使用，而港口中亦沒有其他可供船隻停泊的地方</li>   <li>• 在《保護海港條例》的詮釋下，建造浮台將涉及或被視為填海（影響海港面積），而建造浮台亦會影響該水域的海事用途。因此，這項建議需通過凌駕性公眾需要測試的要求</li>   <li>• 這些建議可能涉及一些建造在水面上的結構，在《保護海港條例》的詮釋下，這些水面上的結構將被視為填海（影響海港面積）並影響該水域的海事用途。因此，這些建議必需通過凌駕性公眾需要測試的要求</li> </ul>

## 位於博覽道東的直升機坪

- 4.6 位於前公眾貨物裝卸區的臨時政府直升機坪將會遷往到現有的博覽道渡輪碼頭。擬建直升機坪將會由政府及商用直升機公司共同使用，不論任何時候政府飛行服務隊的緊急及必要飛行任務有優先使用權，商用直升機公司只可在其餘時段使用直升機坪。
- 4.7 香港區域直升機場工作組（簡稱「工作組」）提交的建議書內建議興建一個規模較大的直升機場，並擴大由政府及商用直升機公司共同使用的區內直升機坪方案至發展一個可提供跨境直升機服務的直升機場。工作組擬建的直升機場需要更多土地。較早前工作組曾倡議興建一個在博覽道東對開的海面，以樁柱承托的浮臺之上設置四個升降坪的方案，這方案會佔用海港面積，故視作不符合《保護海港條例》。工作組之後修改了方案，四個升降坪改置於現有土地之上，所佔的土地由博覽道東渡輪碼頭伸延至博覽道與海濱長廊的交匯處，建議方案亦包括一座位於直升機坪旁，並掩蓋部份金紫荊廣場的直升機場大樓。
- 4.8 在佔用海旁面積及海港規劃方面，政府擬建的直升機坪方案與工作組提交的替代方案有顯注不同的地方。兩個方案的概念布置圖清楚地展示了不同之處。

政府擬建的直升機坪方案



香港區域直升機場工作組提交的替代方案



- 4.9 在考慮工作組所建議的擴大直升機場方案的同時，首要決定是整體社會是否有需要擴大直升機坪的發展至提供跨境直升機服務。工作組必須證明在市場上有需要擴大直升機服務。然而，工作組的方案在擬備規劃概念圖而言，有下列對海港規劃方面的不利因素：
- 擬建的直升機坪將與現有的金紫荊廣場毗連，並佔用了在規劃概念圖內建議擴大的金紫荊廣場用地。
  - 擬建的直升機坪及直升機場大樓會侵佔由會議展覽中心通往灣仔海旁的行人通道，並減弱了可以提供一條連貫的海濱長廊的意念。
  - 直升機場大樓將有損由腹地，沿菲林明道，望向海旁的開揚視覺走廊及阻礙了往海旁的通道。
- 4.10 基於以上的考慮，工作組的方案未能符合海港規劃原則，特別減弱了提供交通暢達的海港及公眾享用的地方兩項海港規劃原則。
- 4.11 另外，工作組擬建的直升機坪侵佔了位於博覽道及博覽道東交匯處的迴旋處用地，該路綫是由中環到灣仔北的交通要道。
- 4.12 總結以上各項考慮因素，工作組的方案並沒有被採納在規劃概念圖內。