

3.4.30 這樣，該方案原本在沿岸避免填海而「保留水面」的優點，就被離岸防波堤所造成的填海抵消，而且防波堤內的淺水區域海事或康樂用途不大。

3.4.31 該免填海方案事實上在以下方面違反了《保護海港條例》所規定的保護及保存海港原則：

- 根據《保護海港條例》，為保護主幹道隧道免受船隻碰撞所需的離岸防波堤所佔的範圍構成填海；
- 根據《保護海港條例》，主幹道隧道結構在海床以上（雖然低於海平面）所佔範圍亦構成填海；
- 在現有海岸線與防波堤之間的區域，船隻受進出限制，而現有排水溝渠排放至內灣會導致水質惡劣，不但有礙觀瞻，產生異味，還會影響該區域的康樂用途。這部份的海港將會大受影響，可視為違反《保護海港條例》規定的保護及保存海港原則。

3.4.32 由於該方案並非「零填海」方案，而且影響的區域甚至超過傳統的明挖回填式隧道方案，因此根據《保護海港條例》，該方案不應進一步跟進。

### 3.5 總結「零」填海方案

有沒有任何「零填海」方案？

3.5.1 在考慮到土地用途及基礎設施限制後，所有可能的主幹道走線，包括公眾提出的建議已經過詳細研究，以確定有沒有任何不需填海的主幹道建造方案。結果發現，沿灣仔及銅鑼灣海濱的走線是可行的主幹道走線。

3.5.2 但是，主幹道沿岸走線在以下位置需要填海：灣仔發展計劃第二期西面主幹道隧道橫跨地鐵荃灣線之處和灣仔發展計劃第二期東面主幹道隧道必須升上地面連接高架東區走廊天橋之處。

3.5.3 其他聲稱可避免填海的主幹道構思已被發現並不可行，甚至可能導致更大面積的填海或對海港影響範圍更大。