

- 6.2.4 主幹道隧道繼續穿過香港會議展覽中心水道及灣仔沿岸，隧道結構仍高於海床水平。同樣，此路段仍需填海建造明挖回填式淺層隧道以及容納高於海床水平的隧道結構。該項填海還會容納灣仔北的连接道路。
- 6.2.5 再向東行，隧道在主水平基準面以下約 30 米處從底下通過海底隧道出入口。達到這個深度是必須的，以避免影響現有的海底隧道出入口結構的石錨。
- 6.2.6 主幹道隧道在海底隧道以下的深度，表示隧道完全低於鄰近前公眾貨物裝卸區及銅鑼灣避風塘的海床水平，在銅鑼灣避風塘以東才升出海床至地面隧道出入口。在前公眾貨物裝卸區及銅鑼灣避風塘並無必要進行永久填海。雖然需要進行臨時工程（可能包括進行臨時土地填取以建造隧道），但隨後可以清除，並恢復現有海床及水域狀況。
- 6.2.7 在銅鑼灣避風塘以東的北角沿岸，主幹道升出海床水平以上至地面隧道口，此處同樣需要填海，以建造明挖回填式隧道及容納和保護隧道結構。主幹道然後轉為天橋，與現有東區走廊天橋連接。與現有東區走廊高架道路連接之處設於東區走廊北邊，其路面水平介乎主水平基準面以上 12 至 15 米。東區走廊現時連接銅鑼灣（維園道及興發街）的连接路保持不變。

### 橫向走線

- 6.2.8 灣仔發展計劃第二期項目範圍內的主幹道橫向走線計設面對一系列限制，包括規限道路幾何設計的道路設計標準，和形成「走線上的固定點」的障礙物和限制。所有這些限制決定了主幹道隧道的彎度和伸展入海港的範圍。以下走線上的固定點很大程度上決定了主幹道的橫向走線。
- 6.2.9 灣仔發展計劃第二期須在西端接駁中環填海計劃第三期所建的主幹道隧道，而接駁位置已經篤定。主幹道隧道然後必須在香港會議展覽中心地基之間穿過香港會議展覽中心水道（上文第 3 節已研究從水道南北兩條走線，但因為這些走線都與現有建築物有衝突，故並不可行）。香港會議