

二〇〇九年五月二十六日  
討論文件

## 立法會發展事務委員會

### 工程計劃項目第579TH號—

#### 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

#### 目的

我們建議把**579TH**—中環及灣仔繞道和東區走廊連接路提升為甲級，以建造中環及灣仔繞道和東區走廊連接路(主幹道)。本文件旨在就上述建議徵詢委員的意見。

#### 工程計劃的範圍和性質

2. **579TH**號工程計劃的範圍包括：

- (a) 在介乎中環林士街天橋與北角東區走廊之間興建一條約3.7公里長的雙程三線分隔行車隧道；
- (b) 興建通往擬議行車隧道西面出入口的引道，以及在中環、灣仔和銅鑼灣興建相關連接路，合共長約3公里；
- (c) 修改林士街天橋西行線上行斜路、拆卸林士街天橋東行線的下行斜路，以及擴闊林士街天橋約200米的伸延部分；
- (d) 修改東區走廊介乎興發街與保良局余李慕芬紀念學校之間約800米長的路段，以及興發街往東區走廊東行線的一段上行斜路；

- (e) 安裝下列消減噪音設施：
- (i) 在通往東區走廊東行線的擬建連接路的相關路段沿路豎設約350米長、3.5米高的直立式隔音屏障，以及約230米長、5.5米高、懸臂長1至3米的懸臂式隔音屏障；以及
- (ii) 在東區走廊東西行線以及由東區走廊西行線分支的擬建連接路沿路豎設約730米長、10米高的半密閉式隔音罩；
- (f) 安裝交通管制及監察系統；
- (g) 重置威菲路道車房、維多利亞公園內受影響的設施，以及銅鑼灣避風塘(避風塘)內受影響的繫泊設施；
- (h) 進行相關的機電、渠務、環境美化和斜坡工程，並進行路口修改工程、中環渡輪碼頭巴士總站修改工程，以及建築物和通風構築物建造工程；以及
- (i) 就上文2(a)至2(h)項所述工程實施環境監察及審核計劃。

擬議工程的平面圖載於附件1。

3. 我們計劃在二〇〇九年底展開主幹道的建造工程，以期在二〇一七年年初完成。

#### 理由

4. 現時的東西向干諾道中／夏慤道／告士打道走廊(該走廊)已超出負荷，現有迫切需要興建主幹道，以紓緩該走廊交通嚴重擠塞的情況。平日上午八時至晚上八時，該

走廊兩邊行車方向的交通經常擠塞，車龍影響海底隧道、香港仔隧道和銅鑼灣一帶的交通。此外，該走廊的支路形成的區域道路網，擁有龐大的穿行和合流交通量。當中任何一個樽頸地帶一旦出現車龍或發生交通事故，往往會令這些區域道路網的交通情況迅速惡化，甚至令該走廊的交通完全癱瘓。以上情況清楚顯示，該走廊的穩定及可靠程度未如理想。

5. 一九八七年，當時的拓展署(現稱土木工程拓展署)進行《中環灣仔填海工程可行性研究》，首次提出有需要沿港島北岸興建一條策略性道路，其後於一九八九年完成的《第二次整體運輸研究》<sup>1</sup>中確認這個需要。而擬建的主幹道是該策略性道路最後一段待建路段。

6. 在一九九九年完成的《第三次整體運輸研究》，以及該研究在二〇〇七年採用最新參數重新推算的交通模型預測，再次確認興建主幹道的需要。根據交通模型所作的預測，如不興建主幹道，到了二〇一七年，該走廊的一些關鍵路段在繁忙時間的行車量將會超出容車量30%。

7. 二〇〇五年九月，共建維港委員會<sup>2</sup>的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會成立可持續運輸規劃及中環灣仔繞道專家小組(專家小組)，研究港島北岸的可持續運輸規劃，以及評估是否需要興建主幹道。專家小組認為，無論從社會、經濟或環境角度看來，該走廊及毗鄰地區經常出現交通擠塞均屬無法接受，並支持興建主幹道及其接駁道路。

---

<sup>1</sup> 整體運輸研究的目的，是為政府提供綱領，以便制訂一套兼顧各方的運輸策略，務求配合環境的持續發展，促進香港的客貨運輸流通。整體運輸研究的模型按土地用途規劃、經濟增長、本港車輛總數及道路網絡資料作出假設，並根據實地交通考察所得數據加以校正，用以推算本港日後對運輸系統的需求。這項研究的模型模擬本港客、貨車輛流通情況，探討道路網絡系統的局限。

<sup>2</sup> 共建維港委員會在2004年5月成立，負責就維多利亞港現有和新建海旁的規劃、土地用途和發展，向當時的房屋及規劃地政局局長提供意見。委員會下設灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會(共建維港委員會小組委員會)，專責就當時的拓展署進行的灣仔發展計劃第二期的規劃及工程檢討提出意見。

8. 在興建和不興建擬議主幹道的情況下，上午繁忙時間的預測行車量／容車量比率<sup>3</sup>表列如下：

地點	2017 年		2021 年	
	不興建 主幹道	興建 主幹道	不興建 主幹道	興建 主幹道
干諾道中	1.3	0.9	1.3	0.9
夏慤道	1.3	0.9	1.3	0.9
告士打道	1.3	0.9	1.3	0.9
主幹道	-	0.7	-	0.7

9. 1.3 的行車量／容車量比率可視為該比率的極限，道路不能負荷更大的交通流量。行車量如超越這個水平，會出現更長車龍。

10. 主幹道將幫助紓緩走廊段現時的擠塞情況，並可應付預期的港島交通流量增長。如不興建主幹道及相關通路，該走廊的容車量將不足以應付策略及地區層面的龐大交通需求。

## 對財政的影響

11. 按付款當日價格計算，估計**579TH**號工程計劃的費用為281.046億元，分項數字如下：

<sup>3</sup> 行車量／容車量比率是道路交通情況的指標。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交通量，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。

百萬元

(a)	隧道建造工程	15,262.5
	(i) 海事工程	983.6
	(ii) 垂直隔牆及地基	5,643.2
	(iii) 土方工程	2,230.7
	(iv) 隧道構築物	6,405.0
(b)	隧道機電工程	1,543.3
	(i) 隧道通風系統工程	527.0
	(ii) 機電工程	1,016.3
(c)	道路及渠務工程	109.5
(d)	高架構築物及地基	1,174.5
(e)	擋土牆及斜坡工程	431.9
(f)	建築物及通風構築物	636.9
(g)	消減噪音設施	1,102.6
	(i) 垂直式隔音屏障	44.6
	(ii) 懸臂式隔音屏障	61.5
	(iii) 半密閉式隔音罩	996.5
(h)	重置受影響設施	234.4
(i)	環境美化工程	74.4
(j)	交通管制及監察系統	212.5
(k)	隧道車輛	54.1

百萬元

(1) 顧問費	222.8
(i) 合約管理	73.9
(ii) 駐工地人員管理	96.7
(iii) 環境監察及審核 計劃	23.2
(iv) 機電工程營運基 金 <sup>4</sup>	29.0
(m) 駐工地人員薪酬	1,353.1
(n) 應急費用 (包括約 6 千萬元為主 幹道在與沙田至中環 線銜接的位置進行保 護工程的開支)	2,159.7
小計	24,572.2 (按 2008 年 9 月 價格計 算)
(o) 價格調整準備	3,532.4
總計	28,104.6 (按付款 當日價格 計算)

<sup>4</sup> 機電工程營運基金於1996年8月1日根據《營運基金條例》設立後，就該基金向政府部門提供的機電裝置設計及技術顧問服務，收取費用。基金為是項工程計劃提供的服務，包括查核顧問公司就所有機電裝置提交的文件，並就各項機電工程及其對工程計劃的影響，向政府提供技術意見。

## 創造就業

12. 我們估計擬議工程會創造約6 400個職位(1,175個專業／技術人員職位和5 225個工人職位)，合共提供425 500個人工作月的就業機會。

## 主幹道的凌駕性公眾需要

13. 二〇〇二年四月十九日，主幹道先前的計劃根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)(《道路條例》)刊憲，相關的灣仔北分區計劃大綱草圖亦同時刊憲。城市規劃委員會(城規會)就該大綱草圖所作的決定受到司法覆核(HCAL19/2003)。二〇〇四年一月九日，終審法院作出裁決，裁定只有在證明到填海工程具有凌駕性的公眾需要(凌駕性公眾需要的測試準則)時，方可推翻《保護海港條例》(第531章)所訂不准填海的推定，終審法院因此推翻城規會的決定。

14. 當局因應城規會的要求，進行了灣仔發展計劃第二期的規劃及工程檢討(灣仔發展二期檢討)，以符合終審法院的裁決。二〇〇五年十月，上文第7段所述的專家小組贊成有需要興建主幹道。二〇〇七年二月，當局發表名為《說明符合「凌駕性公眾需要的測試準則」的具有力和令人信服的資料》的報告(符合測試準則報告)，以證明興建主幹道及進行相關的填海工程具有凌駕性的公眾需要。該報告闡明沒有可行的「零填海」興建主幹道方案，而建議的填海範圍是建造工程所需的最低限度。此外，該報告解釋如何得出最能保護和保存維多利亞港(維港)的走線方案。

15. 我們在二〇〇四年五月至二〇〇七年六月進行「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」<sup>5</sup>，讓市民廣泛參與檢討。當局亦就灣仔發展二期檢討的具體檢討結果和主幹道的走線，諮詢當時的立法會規劃地政及工程事務委員會(現稱發展事務委員會)、港島四個區議會、城規會、交通諮詢委員會和相關的專業學會。主幹道計劃普遍獲得

<sup>5</sup> 「優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究」由共建維港委員會屬下的小組委員會進行，以便加強公眾參與。

市民大力支持。由於區內居民東面通風大樓及相關的排氣口的環境影響受到關注，我們在二〇〇七年四至六月徵詢區內居民對該設施的意見。我們向居民解釋，根據《環境影響評估條例》(第 499 章)(《環評條例》)進行的環境影響評估(環評)，排氣口不會造成不可接受的環境影響。為回應居民的關注，當局會裝置能消除隧道廢氣中約 80% 可吸入懸浮粒子的靜電除塵器系統，並把排氣口移離通風大樓，改設於離民居較遠的避風塘東防波堤北端。上述公眾參與活動的摘要載於附件 2。

16. 其後，當局制訂現時的道路計劃，並於二〇〇七年七月二十七日首次刊憲；同日，早前在二〇〇二年四月十九日刊憲的計劃在憲報宣布取消。我們接獲十份反對書，其中兩份後來無條件撤回，一份有條件撤回，餘下七份未能調解<sup>6</sup>。反對意見及當局的回應詳載於附件 3。

## 臨時填海工程

17. 鑑於原訟法庭在二〇〇八年三月二十日裁定《保護海港條例》適用於臨時填海工程<sup>7</sup>，我們曾研究建造主幹道隧道所需的臨時填海工程是否具有凌駕性的公眾需要及是否符合《保護海港條例》的規定。二〇〇八年十月，我們發表有力和令人信服的補充資料，證明為建造主幹道隧道所需的臨時填海工程符合凌駕性公眾需要的測試準則，而臨時填海的範圍亦為最低所需範圍。在避風塘及前灣仔公眾貨物裝卸區(前貨物裝卸區)進行的建造工程完成後，臨時填海便會被移走，令海床恢復原狀。

18. 在檢討是否需要建造原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆時，我們曾就避風塘內受影響的繫泊處和碇泊處探討多個臨時重置方案。根據我們的建議安排，避風塘私人繫泊區內的遊樂船隻會在他區重置，所有其他船

<sup>6</sup> 《道路條例》訂明，若反對者無條件撤回反對書，會視作反對者從未提出反對。若反對書未撤回或有條件撤回，則反對書視作未能調解，會提交行政長官會同行政會議考慮。

<sup>7</sup> 有關於 2007 年 10 月 3 日申請的司法覆核 HCAL 116/2007 的裁決。

隻則可在避風塘或前貨物裝卸區內繫泊。由於得出切實可行而且無需建造原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆的重置安排，為符合《保護海港條例》的規定，我們建議取消這兩項建議工程；擬議臨時填海工程的面積因而會由原來的 10.7 公頃減至 8.3 公頃。

19. 根據原訟法庭就《保護海港條例》是否適用於臨時填海工程所作的裁決，我們擬備名為《根據凌駕性公眾需要測試準則比較主幹道隧道方案與天橋方案》的報告，集中探討主幹道各個可行方案所需的填海(特別是臨時填海)範圍。根據更新資料，我們檢討了隧道方案與天橋方案的比較結果，以確定哪個方案是符合終審法院裁決的合理替代方案。該報告再度確定隧道方案最能夠保護和保存維港。

20. 二〇〇八年四月至十一月，我們就上文第 17 至 19 段所述的研究結果，諮詢了立法會發展事務委員會、港島四個區議會、共建維港委員會和公眾人士，包括避風塘的使用者。各方普遍認同，如不進行臨時填海工程，主幹道隧道便無法安全及切實可行地建成，有關避風塘船隻繫泊區的建議重置安排亦獲普遍支持。此外，隧道方案獲得一致支持，而且普遍期望主幹道項目盡早落實，以解決該走廊現時交通非常擠塞的情況。這一輪公眾參與活動的詳情亦載於附件 2。

21. 在各項公眾參與活動舉行後，我們在二〇〇八年十二月五日在憲報公布主幹道的修訂計劃，取消原先建議的臨時防波堤及臨時樁柱式防浪牆建造工程。我們接獲三份反對書，全部未能調解。反對意見及當局的回應載於附件 3。

22. 在考慮了對二〇〇七年七月二十七日刊憲的道路計劃及二〇〇八年十二月五日刊憲的修訂道路計劃的未能調解的反對意見後，行政長官會同行政會議在二〇〇九年五月十九日根據《道路條例》授權進行建議工程，毋須修改。授權公告將會在二〇〇九年五月二十二日刊憲。

## 主幹道項目與沙田至中環線項目的協調工作

23. 沙田至中環線(沙中線)過海隧道段有可能會在避風塘橫越主幹道隧道。主幹道項目的策劃工作已進入最後設計階段，經過廣泛的公眾參與及諮詢，其詳細計劃獲得公眾普遍支持。而沙中線項目尚在策劃及設計階段，離實施階段仍有相當距離。沙中線項目的進程需視乎公眾諮詢及處理反對意見而定，而其任何所需的填海工程亦需證明其凌駕性公眾需要。我們完全察悉主幹道隧道與沙中線在避風塘範圍內的工程在設計及施工上有需要配合。我們多次在公開場合重申，我們承諾兩項工程的銜接工程會互相配合。路政署相關單位的高層正密切監察潛在的銜接工程，該署與負責規劃沙中線的香港鐵路有限公司(港鐵公司)及兩個項目的顧問亦有定期舉行會議。兩個項目的緊密聯繫將會繼續，務求銜接事宜得以迅速解決，以達至兩個項目的規劃目標。

24. 如果在主幹道項目中進行保護工程有助減少沙中線項目所需的臨時填海範圍及減低整體上的施工影響，政府不排除會進行該等工程。此外，政府亦不排除沙中線項目與主幹道項目的工程會在避風塘同時進行。為配合將來可能在避風塘為沙中線項目而進行的工程，我們已在主幹道項目的施工合約訂明更改條文，並在項目預算中已預留保護工程的費用。

25. 然而，政府認為不宜為遷就沙中線項目而將進度明顯更快的主幹道項目延期。沙中線項目的進程尚受不明朗因素影響，我們仍在研究過海段的走線方案和相應的建造方法，而且在現階段繼續推展主幹道項目，並不會排除該項目日後會與沙中線項目協調施工的可能。

26. 為方便理解主幹道及沙中線項目在策劃進度上的顯著分別，兩個項目的重要日期及里程碑表列如下：

	主幹道	沙中線
政策方向	<ul style="list-style-type: none"> <li>在二〇〇四年一月在灣仔發展計劃第二期檢討下檢視主幹道的走線，以符合終審法院裁決</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>在二〇〇八年三月，行政會議同意邀請港鐵公司就早前港鐵公司與九廣鐵路公司共同研發的沙中線計劃進行進一步策劃及設計工作</li> </ul>
環評研究	<ul style="list-style-type: none"> <li>在二〇〇八年年底完成</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>目標在二〇〇九年第三季完成</li> </ul>
擬備有力和令人信服的資料	<ul style="list-style-type: none"> <li>在二〇〇七年二月完成有關主幹道填海的資料</li> <li>在二〇〇八年十一月完成有關臨時填海的補充資料</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>目標在二〇〇九年第三季完成</li> </ul>
公眾諮詢	<ul style="list-style-type: none"> <li>二〇〇五年五月至二〇〇八年十一月</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>目標在二〇〇九年第三季完成</li> </ul>
根據相關條例將工程刊憲	<ul style="list-style-type: none"> <li>二〇〇七年七月</li> <li>二〇〇八年十二月</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二〇〇九年底(目標)</li> </ul>
授權進行工程計劃	<ul style="list-style-type: none"> <li>二〇〇九年五月十九日獲得授權</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二〇一〇年第四季(目標)</li> </ul>
批准撥款申請	<ul style="list-style-type: none"> <li>二〇〇九年七月(目標)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>二〇一〇年第四季(目標)</li> </ul>

## 對環境的影響

27. 主幹道項目屬於《環評條例》附表2的指定工程項目。當局按照《環評條例》為原先的道路計劃擬備環評報告。環境保護署署長(環保署署長)徵詢環境諮詢委員會(環諮詢)的意見後，在二OO一年八月三十一日有條件批准該環評報告。為處理灣仔發展二期範圍內的修訂主幹道計劃，我們根據《環評條例》，就灣仔發展二期範圍內的主幹道路段擬備另一份環評報告。環保署署長徵詢環諮詢會的意見後，在二OO八年十二月十一日有條件批准該環評報告。兩份環評報告的結論是，如實施建議的紓減措施，擬議道路計劃對環境造成的影響可以接受。我們會落實兩份環評報告建議的各項紓減環境影響措施和環境監察及審核計劃。建議的紓減措施包括：在隧道東面出入口達至廢氣零排放；在東面通風大樓的隧道排氣系統安裝靜電除塵器系統；在挖掘及堆填區域設置隔泥幕；在填海工程的選定海水進水口裝設隔泥網；為通風大樓的通風扇安裝消音器和豎設隔音屏障／半密閉式隔音罩；實施建築噪音控制措施，包括限制使用氣動破碎機；以及成立社區聯絡小組。我們估計，實施紓減環境影響措施和環境監察及審核計劃的費用約為15.18億元。我們已把這筆費用計入整體工程計劃的預算。

28. 按照環評報告的建議實施消減噪音措施後，東區走廊介乎維多利中心至城市花園之間的現有露天高架路段的民居的交通噪音水平，會由介乎68與82分貝(A)之間降至介乎51與71分貝(A)之間<sup>8</sup>。

29. 在策劃和設計階段，我們已在所有擬議工程及施工程序考慮如何盡量減少產生建築廢物。此外，我們會要求承建商盡可能在工程計劃的工地或其他合適的建築工地再用惰性建築廢物(例如挖掘所得的物料)，以減少在公眾填

---

<sup>8</sup> 由於受現有道路所產生的噪音影響，我們預計部分樓層的整體噪音水平仍會較70分貝(A)的噪音限值高出1分貝(A)。不過，「新」產生的道路噪音令整體噪音水平上升的幅度會少於1.0分貝(A)；在這些易受噪音影響的地方，「新」道路噪音水平全部會低於70分貝(A)。因此，當局認為並無其他直接消減噪音措施可有效紓減噪音影響。

料接收設施棄置惰性建築廢物<sup>9</sup>。為進一步減少產生建築廢物，我們會鼓勵承建商盡量利用已循環使用或可循環使用的惰性建築廢物，以及使用木材以外的物料搭建模板。

30. 此外，我們會要求承建商提交計劃，列明廢物管理措施，以供批核。計劃須載列適當的紓減措施，以避免及減少產生惰性建築廢物，並把物料再用和循環使用。我們會確保工地日常運作與核准的管理計劃相符。我們會要求承建商在工地把惰性和非惰性建築廢物分開，以便運至適當的設施處置。我們會利用運載記錄制度，監管惰性建築廢物和非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置的情況。

31. 我們估計工程計劃合共會產生約611.8萬公噸建築廢物。我們會在工地再用其中約43.2萬公噸(7.1%)惰性建築廢物，另外把約567.8萬公噸(92.9%)惰性建築廢物運到公眾填料接收設施，以供日後再用。我們會把約8 000公噸(0.1%)非惰性建築廢物運到堆填區棄置。此外，我們會把公眾填料接收設施約169.4萬公噸公眾填料及石填料運到工地，以便進行臨時填海工程；該等物料會在使用後全部移除，運回公眾填料接收設施。工程計劃在公眾填料接收設施和堆填區棄置建築廢物的費用，估計總額約為2億元(以單位成本計算，運送到公眾填料接收設施棄置的物料，每公噸收費27元；運送到堆填區的物料，每公噸收費125元<sup>10</sup>)。

32. 我們估計臨時填海工程會產生約16.8萬立方米未受污染海泥及約38.5萬立方米受污染海泥。我們會把挖掘所得的海泥運到海洋填料委員會編配的指定卸泥場或該委員會與環境保護署商定的其他卸泥場棄置。

---

<sup>9</sup> 公眾填料接收設施在《廢物處置(建築廢物處置收費)規例》附表4訂明。任何人士均須獲得土木工程拓展署署長發給牌照，才可在公眾填料接收設施棄置惰性建築廢物。

<sup>10</sup> 上述估計金額，已計及闢設和營運堆填區的費用，以及堆填區填滿後，修復堆填區和進行日後修護工作的支出。這個數字不包括現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米90元)，亦不包括現有堆填區填滿後，闢設新堆填區的成本(所需費用應會更為高昂)。

## 對文物的環響

33. 我們會採取一切所需措施，以避免對奇力島考古遺址的考古遺迹造成負面影響；考古遺址部分位於工程計劃的範圍。除奇力島外，工程計劃不會影響其他文物地點。

## 土地徵用

34. 進行建議道路工程，須收回約8 520平方米的私人土地。此外，我們須在約3 080平方米的私人土地設定地役權和永久權利，以及在約13 790平方米的私人土地設定暫時佔用土地的權利，以便進行道路計劃。須清理的土地涉及私人和政府土地。徵用土地所需支付的賠償費用估計為2.5261億元。這筆費用會在基本工程儲備基金總目701「土地徵用」項下撥付。

## 樹木建議

35. 進行擬議工程需要移走約556棵樹，包括砍伐18棵樹，移走4棵枯樹，以及把200和334棵樹分別移植至工地範圍內及外。上述樹木全非珍貴樹木<sup>11</sup>。我們會把植樹建議納入工程計劃，包括會種植約120棵樹以作補償，以及種植約42 400叢灌木和闢設25 620平方米草地。

---

<sup>11</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) 百年或逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木，例如風水樹、可作為寺院或文物古蹟地標的樹木，以及紀念重要人物或大事的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木(顧及樹的整體大小、形狀和其他特徵)，例如有簾狀高聳根的樹木、生長於特別生態環境的樹木；或
- (e) 樹幹直徑達1.0米或以上的樹木(在高出地面1.3米的水平量度)，或樹木的高度／樹冠範圍達25米或以上。

## 臨時交通安排

36. 我們會就臨時交通安排進行交通影響評估。為盡量減少工程對東區走廊交通造成的影響，在施工期間，我們會在繁忙時間維持現有行車道來往方向的行車線數目不變。東區走廊進行修改路段工程時，我們會設置臨時行車橋，以供交通改道之用。為確保東區走廊現有中央分隔欄可安全拆卸以方便交通改道，在晚上或非工作日會有封閉行車線的安排。我們會在可行情況下盡量減少封閉行車線的情況。

37. 在實施重要的臨時交通安排(特別是封閉行車線)前，我們會徵詢相關區議會的意見。路政署、警務處、運輸署及其他相關政府部門的代表會組成交通管理聯絡小組，以評估承建商建議的臨時交通安排。

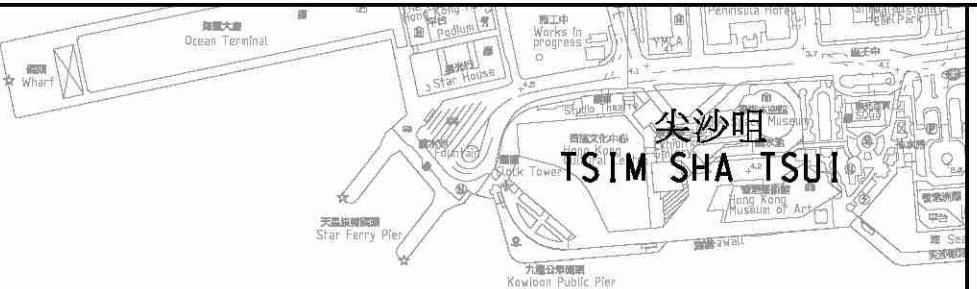
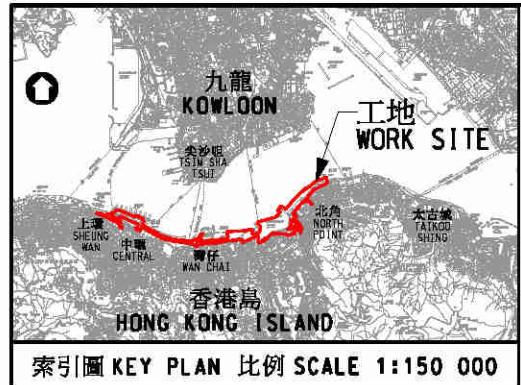
## 未來路向

38. 我們擬於二〇〇九年六月十日及七月三日，分別向立法會工務小組委員會及財務委員會申請撥款，把**579TH**號工程計劃提升為甲級。撥款申請如獲批准，我們計劃在二〇〇九年底開展建造工程，以期在二〇一七年初完成。

## 徵詢意見

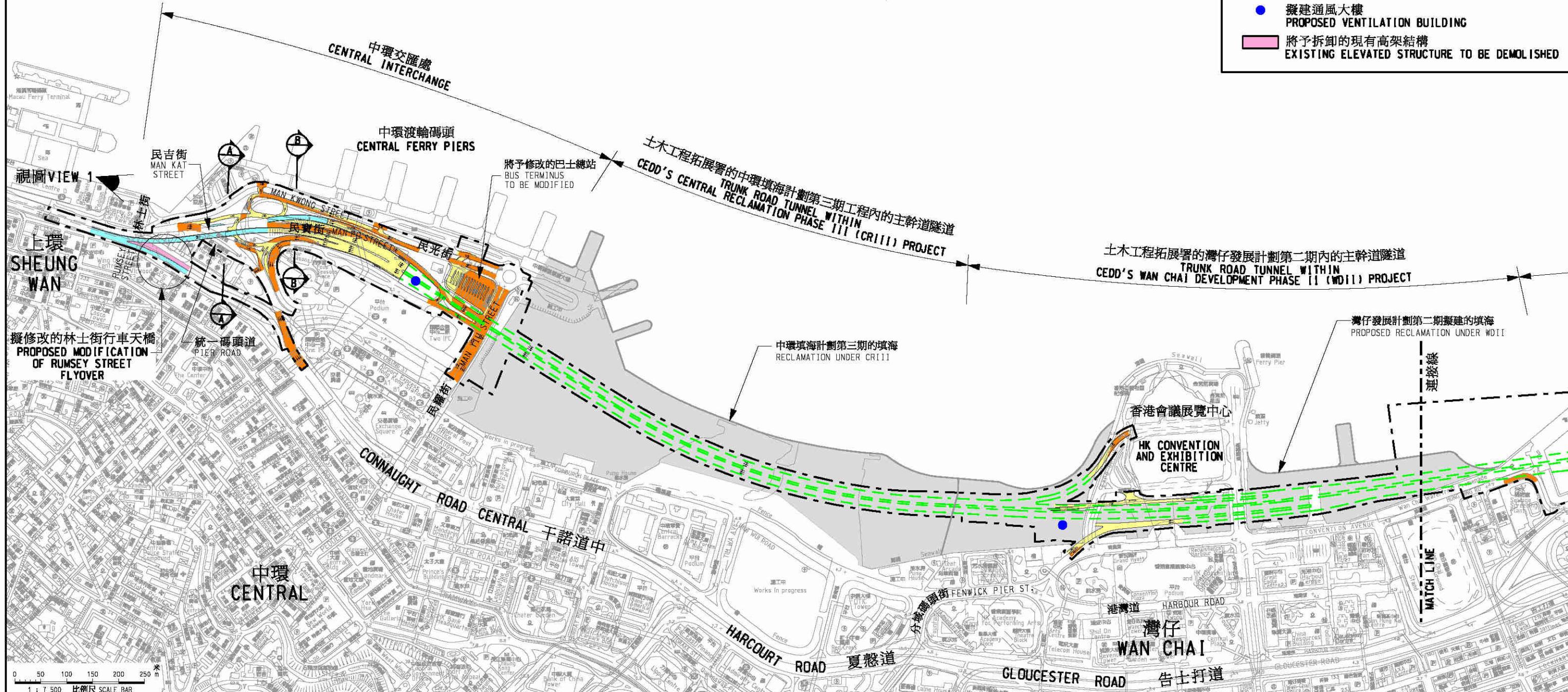
39. 請委員就本文件提出意見。

運輸及房屋局  
二〇〇九年五月



圖例: LEGEND:	
	施工區界限 LIMIT OF WORKS AREA
	擬建主幹道隧道 PROPOSED TRUNK ROAD TUNNEL
	擬建高架結構 PROPOSED ELEVATED STRUCTURE
	行車線數目 NO. OF TRAFFIC LANE
	擬建地面道路 PROPOSED GROUND LEVEL ROAD
	擬修改道路 / 交界處 PROPOSED ROAD / JUNCTION MODIFICATION
	擬建通風大樓 PROPOSED VENTILATION BUILDING
	將予拆卸的現有高架結構 EXISTING ELEVATED STRUCTURE TO BE DEMOLISHED

維多利亞港 VICTORIA HARBOUR



圖則名稱 plan title

工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

- 平面圖

PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- LAYOUT PLAN

設計 designed SIGNED SIGNED

S.C.POON 18/05/09 W.L.LAM 18/05/09

覆核 checked SIGNED 批准 approved SIGNED

S.M.WONG 18/05/09 S.MO 18/05/09

主要工程管理處  
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

圖則編號 plan no. 比例 scale

HMW6579TH-SP0004 1:7500

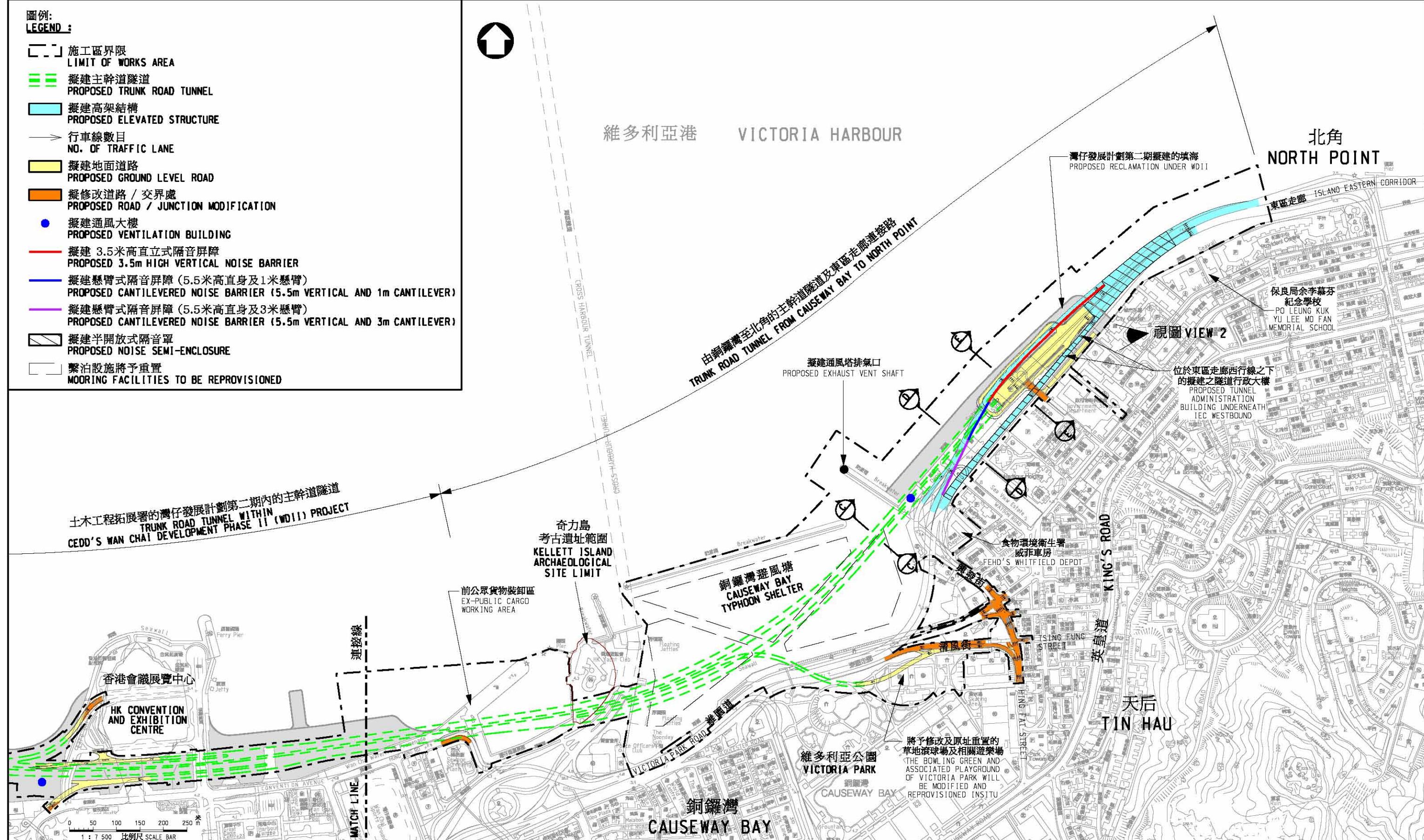
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED

HIGHWAYS  
DEPARTMENT  
HONG KONG

**圖例:**  
**LEGEND :**

- 施工區界限  
LIMIT OF WORKS AREA
  - 擬建主幹道隧道  
PROPOSED TRUNK ROAD TUNNEL
  - 擬建高架結構  
PROPOSED ELEVATED STRUCTURE
  - 行車線數目  
NO. OF TRAFFIC LANE
  - 擬建地面道路  
PROPOSED GROUND LEVEL ROAD
  - 擬修改道路 / 交界處  
PROPOSED ROAD / JUNCTION MODIFICATION
  - 擬建通風大樓  
PROPOSED VENTILATION BUILDING
  - 擬建 3.5米高直立式隔音屏障  
PROPOSED 3.5m HIGH VERTICAL NOISE BARRIER
  - 擬建懸臂式隔音屏障 (5.5米高直身及 1米懸臂)  
PROPOSED CANTILEVERED NOISE BARRIER (5.5m VERTICAL AND 1m CANTILEVER)
  - 擬建懸臂式隔音屏障 (5.5米高直身及 3米懸臂)  
PROPOSED CANTILEVERED NOISE BARRIER (5.5m VERTICAL AND 3m CANTILEVER)
  - 擬建半開放式隔音罩  
PROPOSED NOISE SEMI-ENCLOSURE
  - 繫泊設施將予重置  
MOORING FACILITIES TO BE REPROVISIONED

土木工程拓展署的灣仔發展計劃第二期內的主幹道隧道  
CEDD'S WAN CHAI DEVELOPMENT PHASE II (WDII) PROJECT



### 圖則名稱 plan title

工務計劃項目第 579 TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 平面圖

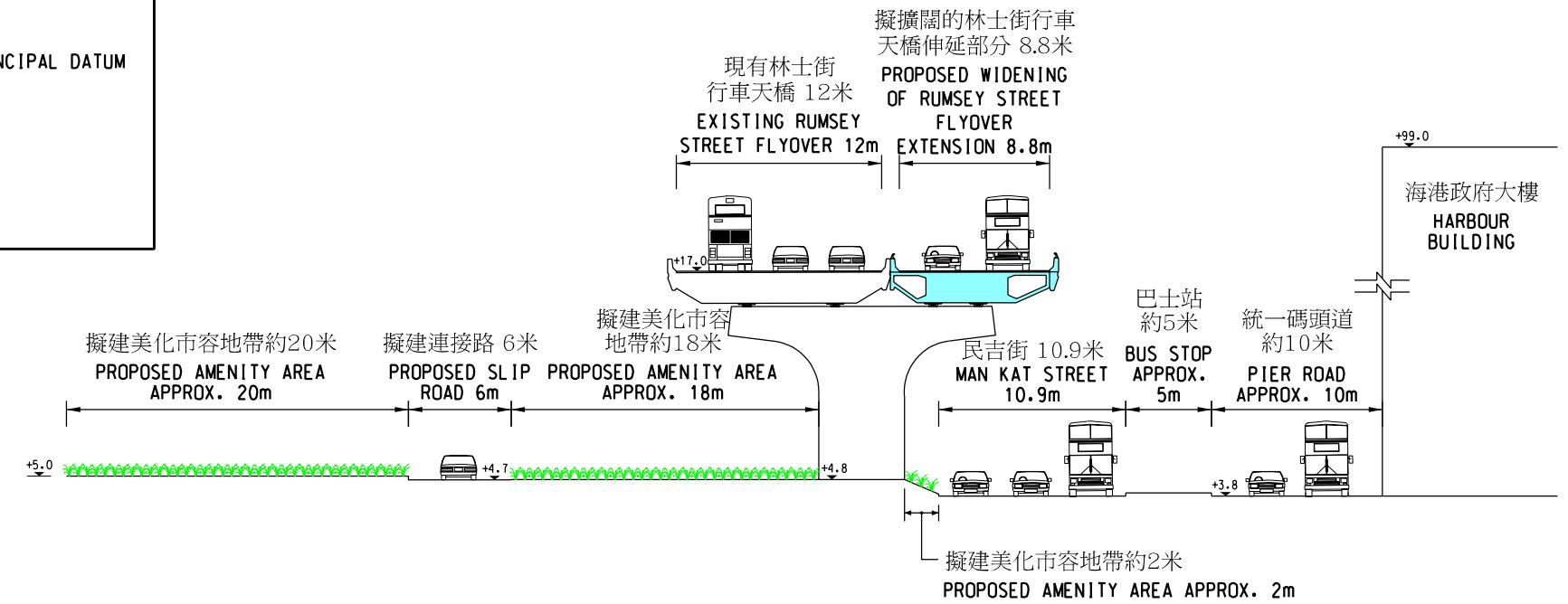
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- LAYOUT PLAN

設計 designed	SIGNED	繪圖 drawn	SIGNED	HM
S.C.POON	18/05/09	W.L.LAM	18/05/09	
覆核 checked	SIGNED	批准 approved	SIGNED	

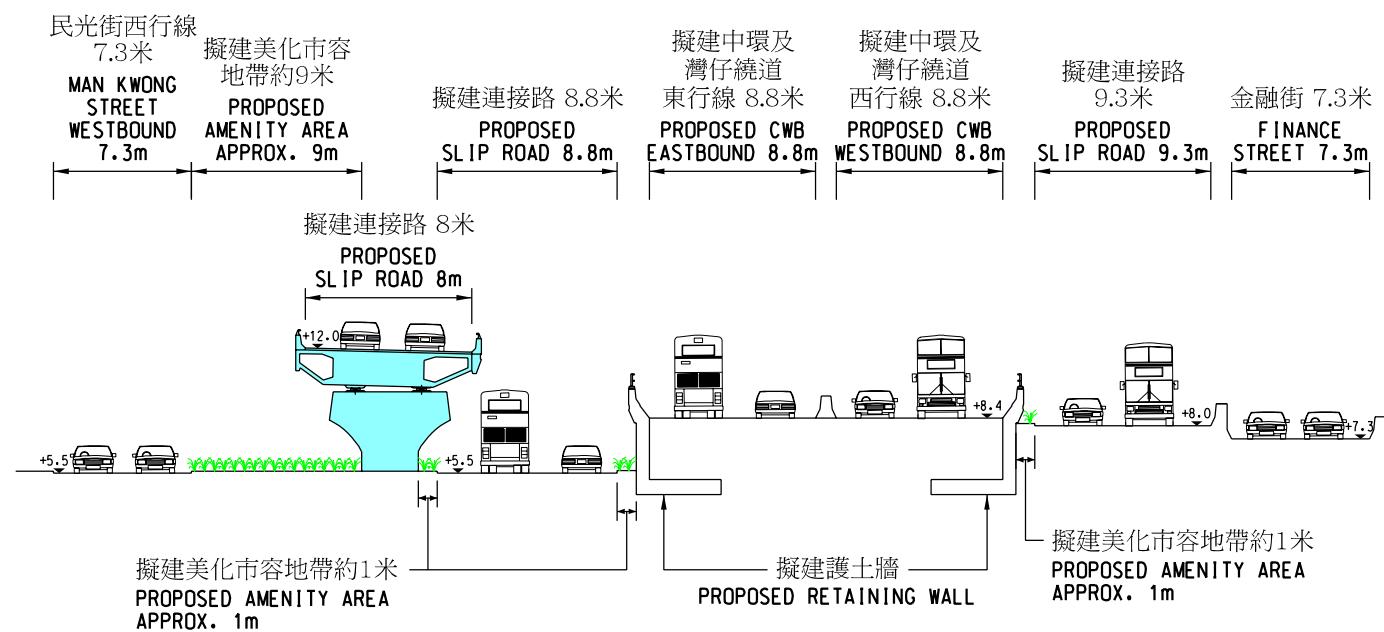
主要工程管理處  
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

## 註釋 NOTES:

- 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上  
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM
- CWB 表示中環及灣仔繞道  
CWB STANDS FOR CENTRAL-WAN CHAI BYPASS
- IEC 表示東區走廊  
IEC STANDS FOR ISLAND EASTERN CORRIDOR

圖例  
LEGEND:
 擬建美化市容地帶  
PROPOSED AMENITY AREA


切面 SECTION A-A

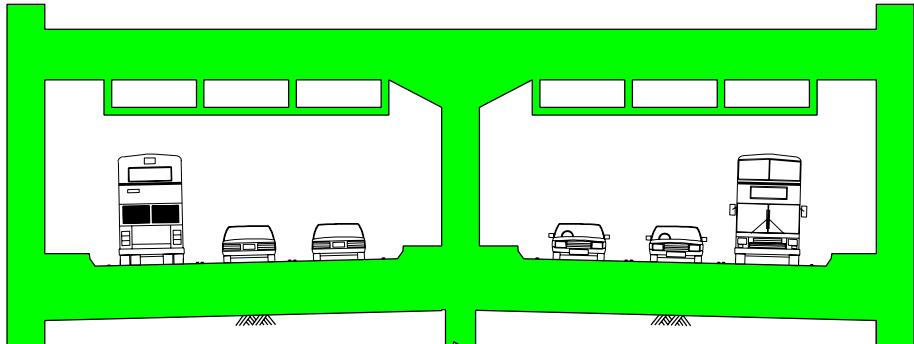


切面 SECTION B-B

圖則名稱 plan title	設計 designed S.C.POON 18/05/09	繪圖 drawn W.L.LAM 18/05/09	圖則編號 plan no. HMW6579TH-SP0006	比例 scale 1:400
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路 - 切面圖	覆核 checked S.M.WONG 18/05/09	批准 approved S.MO 18/05/09	© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK - CROSS SECTION			主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE	
			HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	

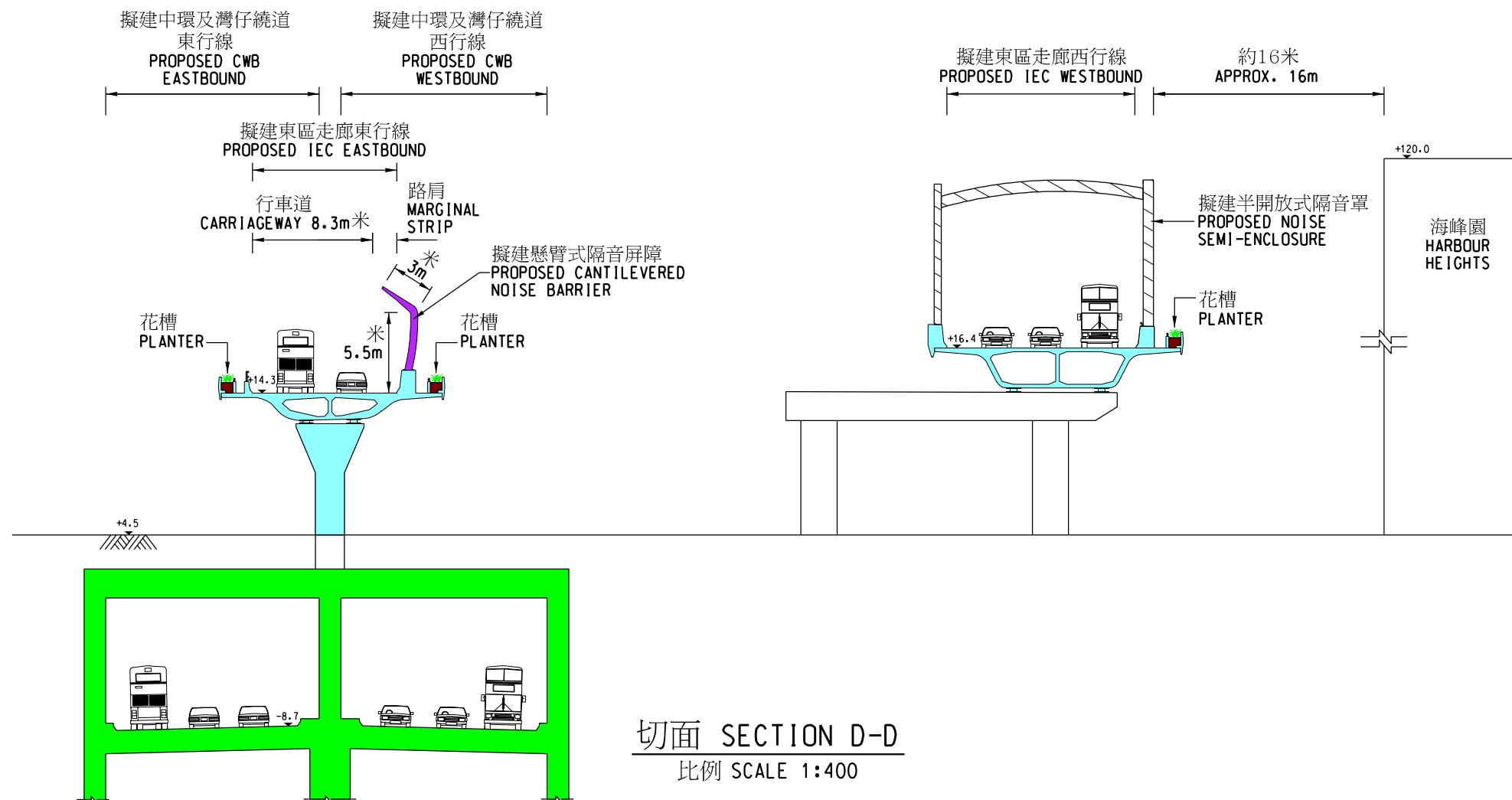
## 註釋 NOTES:

- 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上  
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM
- CWB 表示中環及灣仔繞道  
CWB STANDS FOR CENTRAL-WAN CHAI BYPASS
- IEC 表示東區走廊  
IEC STANDS FOR ISLAND EASTERN CORRIDOR



切面 SECTION C-C

比例 SCALE 1:300



切面 SECTION D-D

比例 SCALE 1:400

圖則名稱 plan title  
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 切面圖  
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- CROSS SECTION

設計 designed SIGNED  
S.C.POON 18/05/09  
繪圖 drawn SIGNED  
W.L.LAM 18/05/09  
覆核 checked SIGNED  
S.M.WONG 18/05/09  
批准 approved SIGNED  
S.MO 18/05/09  
主要工程管理處  
MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE

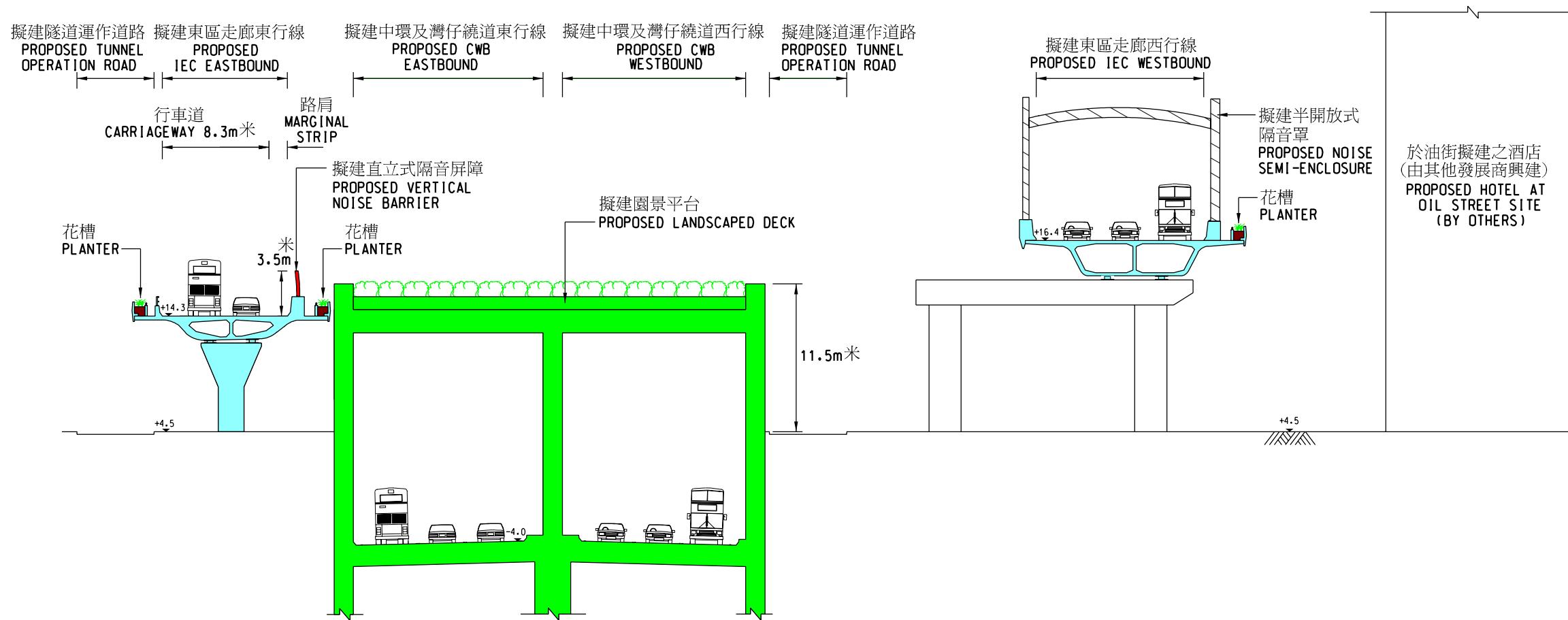
圖則編號 plan no. HMW6579TH-SP0007  
比例 scale AS SHOWN  
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED  
HIGHWAYS DEPARTMENT  
HONG KONG  
路政署

## 註釋 NOTES:

- 所有水平均以米為單位並在香港主水平基準上  
ALL LEVELS ARE IN METRES ABOVE HONG KONG PRINCIPAL DATUM
- CWB 表示中環及灣仔繞道  
CWB STANDS FOR CENTRAL-WAN CHAI BYPASS
- IEC 表示東區走廊  
IEC STANDS FOR ISLAND EASTERN CORRIDOR

圖例  
LEGEND:

 擬建園景平台  
PROPOSED LANDSCAPED DECK



切面 SECTION E-E

圖則名稱 plan title  
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 切面圖  
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- CROSS SECTION

設計 designed	SIGNED S.C.POON	繪圖 drawn	SIGNED W.L.LAM	圖則編號 plan no.	比例 scale
覆核 checked	SIGNED S.M.WONG	批准 approved	SIGNED S.MO	HMW6579TH-SP0008	1:400
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED					
 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	路政署	主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE			



視圖 1 - 林士街天橋  
VIEW 1 - RUMSEY STREET FLYOVER



視圖 2 - 北角東區走廊的半開放式隔音罩  
VIEW 2 - NOISE SEMI-ENCLOSURES AT ISLAND EASTERN CORRIDOR AT NORTH POINT

圖則名稱 plan title  
工務計劃項目第 579TH 號 - 中環及灣仔繞道和東區走廊連接路  
- 合成照片  
PWP ITEM NO. 579TH - CENTRAL-WAN CHAI BYPASS AND ISLAND EASTERN CORRIDOR LINK  
- PHOTOMONTAGE

設計 designed S.C.POON	SIGNED 18/05/09	繪圖 drawn W.L.LAM	SIGNED 18/05/09
覆核 checked S.M.WONG	SIGNED 18/05/09	批准 approved S.MO	SIGNED 18/05/09
主要工程管理處 MAJOR WORKS PROJECT MANAGEMENT OFFICE			

圖則編號 plan no. HMW6579TH-SP0009	比例 scale 示意圖 DIAGRAMMATIC
© 版權所有 COPYRIGHT RESERVED	
 HIGHWAYS DEPARTMENT HONG KONG	

## 579TH—中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

### 公眾參與活動撮要

甲. 灣仔發展計劃第二期規劃的公眾參與活動，包括主幹道走線、相關填海及優化海濱。

優化海濱研究下的公眾參與活動分為三個階段，包括構想階段、建立共識階段和詳細規劃階段。

- |                          |                 |
|--------------------------|-----------------|
| <b>1. 構想階段</b>           | 二〇〇五年           |
| 有關建造主幹道的需要及優化海濱構想的公眾參與活動 | 五月至十一月          |
| <br>                     |                 |
| <b>2. 建立共識階段</b>         |                 |
| 有關主幹道走線及優化海濱建議的公眾參與活動    |                 |
| <br>                     |                 |
| • 共建維港委員會小組委員會           | 二〇〇六年<br>四月二十日  |
| <br>                     |                 |
| • 城規會                    | 二〇〇六年<br>四月二十一日 |
| <br>                     |                 |
| • 共建維港委員會小組委員會           | 二〇〇六年<br>五月八日   |
| <br>                     |                 |
| • 東區區議會工務建設及發展委員會        | 二〇〇六年<br>五月十一日  |
| <br>                     |                 |
| • 南區區議會交通及運輸委員會          | 二〇〇六年<br>五月十五日  |
| <br>                     |                 |
| • 灣仔區議會                  | 二〇〇六年<br>五月十六日  |

- 交通諮詢委員會 二〇〇六年五月十七日
- 香港建築師學會、香港工程師學會、香港園境師學會、香港規劃師學會及香港測量師學會的聯合論壇 二〇〇六年五月二十日
- 立法會規劃、地政及工程事務委員會 二〇〇六年五月二十三日
- 中西區區議會 二〇〇六年五月二十五日
- 立法會規劃、地政及工程事務委員會 二〇〇六年六月九日
- 灣仔發展計劃第二期的規劃概念大綱圖的公眾參與活動
- 共建維港委員會小組委員會 二〇〇六年六月十三日
- 立法會規劃、地政及工程事務委員會 二〇〇六年六月二十六日
- 城規會 二〇〇六年八月二十五日
- 共建維港委員會小組委員會 二〇〇六年八月三十一日
- 共建維港委員會小組委員會工作小組 二〇〇六年九月六日
- 灣仔區議會規劃、交通及環境保護委員會 二〇〇六年九月二十六日

- 合作伙伴工作會議 二〇〇六年十月十四日
- 中西區區議會交通及運輸委員會 二〇〇六年十月十九日
- 東區區議會工務建設及發展委員會 二〇〇六年十月十九日
- 南區區議會規劃、工程及房屋委員會 二〇〇六年十月二十三日
- 社區工作坊及海濱漫步 二〇〇六年十月二十一及二十八日
- 立法會規劃、地政及工程事務委員會 二〇〇六年十一月二十八日
- 建立共識社區會議 二〇〇六年十二月十六日

### 3. 詳細規劃階段

有關灣仔發展計劃第二期建議發展大綱圖及相關分區計劃大綱草圖的公眾參與活動

- 城規會 二〇〇七年四月三及二十日
- 共建維港委員會小組委員會 二〇〇七年五月十四日
- 灣仔區議會 二〇〇七年五月十五日
- 中西區區議會交通及運輸委員會 二〇〇七年五月十七日

- 立法會規劃、地政及工程事務委員會 二〇〇七年五月二十九日
  - 東區區議會工務建設及發展委員會 二〇〇七年五月三十一日
  - 南區區議會規劃、工程及房屋委員會 二〇〇七年六月四日
  - 灣仔區議會 二〇〇七年六月十一日
  - 公眾簡報會 二〇〇七年六月二十三日
  - 城規會 二〇〇七年六月二十九日
- 乙. 臨時填海及重置銅鑼灣避風塘內受影響繫泊區和碇泊處的公眾諮詢
1. 建造主幹道隧道所需的臨時填海
    - 香港工程師學會 二〇〇八年四月七日
    - 香港建造商會 二〇〇八年四月十一日
    - 香港工程師學會、香港建築師學會、香港規劃師學會、香港測量師學會及香港園境師學會的聯合論壇 二〇〇八年六月十六日
    - 東區區議會規劃、工程及房屋委員會 二〇〇八年七月三日

- 灣仔區議會 二〇〇八年七月十五日
  - 中西區區議會 二〇〇八年七月十七日
  - 公眾論壇 二〇〇八年七月十九日
  - 南區區議會地區發展及環境委員會 二〇〇八年七月二十八日
  - 共建維港委員會 二〇〇八年八月十八日
2. 在主幹道建造期間避風塘內受影響繫泊區和碇泊處重置安排
- 本地船隻諮詢委員會 二〇〇八年四月二十四日
  - 避風塘使用人士的討論會 二〇〇八年九月六至十七日
  - 東區區議會規劃、工程及房屋委員會轄下臨時工作小組舉辦的公眾論壇 二〇〇八年九月二十二日
  - 本地船隻諮詢委員會 二〇〇八年十月十四日
  - 避風塘使用人士的討論會 二〇〇八年十月十八日
3. 建造主幹道隧道所需的臨時填海、避風塘內受影響繫泊區和碇泊處重置安排，和主幹道隧道方案及天橋方案比較的覆檢

- 公眾論壇 二〇〇八年十月二十五日
- 共建維港委員會 二〇〇八年十月三十一日
- 東區區議會規劃、工程及房屋委員會 二〇〇八年十一月十二日
- 中西區區議會交通及運輸委員會 二〇〇八年十一月十三日
- 南區區議會 二〇〇八年十一月十三日
- 灣仔區議會 二〇〇八年十一月十八日
- 立法會發展事務委員會 二〇〇八年十一月二十五日

丙. 就東面通風大樓及排風口事宜與當區居民會面

- 銅鑼灣、天后和北角區居民及東區區議員 二〇〇七年四月十四、十五日及六月三十日
- 城規會 二〇〇七年十二月七日
- 維多利中心居民及東區區議員 二〇〇八年八月十四日
- 東區區議會規劃、工程及房屋委員會轄下臨時工作小組舉辦的公眾論壇 二〇〇八年九月二十二日

## 579TH—中環及灣仔繞道和東區走廊連接路

### 根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第 370 章) 提出的反對意見及當局回應的詳情

二〇〇七年七月二十七日刊憲的道路計劃接獲的反對意見及當局的回應詳情總結如下：

- (a) 一個業主委員會多名成員反對把東面通風大樓排氣口設於避風塘東防波堤的建議。反對者關注排氣口對環境，包括空氣質素、噪音及景觀的影響。他們建議把排氣口改設於避風塘北防波堤西端或西防波堤北端。

我們向反對者解釋，排氣口的設計和位置，已顧及他們在二〇〇七年四月公眾諮詢工作時表達的關注。擬建的排氣口位置會距離他們的物業約 310 米。隧道通風系統會裝置靜電除塵器系統，可消除約 80% 產生的可吸入懸浮粒子。廢氣只會佔污染水平的極少部分。我們預料主幹道會把 60% 的地面交通流量轉移到擬建的隧道，並估計到二〇三一年，該區的空氣污染水平在有主幹道的情況會較沒有主幹道的情況為低。我們亦解釋，排氣口的設計需有最低高度限制，以便廢氣排放。我們已根據《環評條例》對擬議的道路工程進行環評，結果顯示建議的工程不會對該區造成不可接受的環境影響(包括空氣質素、噪音及景觀影響)。我們亦表示，礙於技術所限(包括破壞海底煤氣管道和海底隧道的風險)，反對者建議的替代位置都不可行。雖然我們加以解釋，但反對者並未表示撤回反對書。反對書視為仍未撤回。

- (b) 一名反對者認為，有關工程會嚴重影響海峯園在屈臣道的主要車輛出入通道。我們向反對者解

釋，我們會適當地為海峯園在屈臣道實施臨時改道安排，以保持現有車輛通道暢通。反對者聽取我們的解釋後，無條件撤回反對書。

- (c) 一名反對者(代表一幢商業大廈的業主)指稱，建議的道路工程、新土地用途，以及部分傳媒報道的香港會議展覽中心(會展)第三期擴建工程，會令該區的交通流量大增至不可接受的程度，但灣仔北的交通改善措施並不足夠。反對者認為，當局需重新評估該道路網絡，以減少灣仔北可能增加的交通流量。

我們解釋，根據當局進行地區交通研究的結論，落實主幹道項目將會改善交通情況，因為該走廊部分東西行交通會分流到主幹道。道路網絡的擬議改動，應足以應付該區預計的交通流量。擬議的會展第三期擴建工程，並不屬於二〇〇七年七月二十七日刊憲的灣仔北分區計劃大綱草圖建議修訂的道路計劃。雖然我們加以解釋，但反對者維持反對意見。

- (d) 一名反對者(代表一幢商業大廈的業主)認為，避風塘的臨時填海工程對其當事人物業的抽水系統的海水進出會造成負面影響。

我們向反對者解釋，我們會在避風塘分階段進行臨時填海工程，在施工期間能夠持續保持海水可以進出抽水系統。我們會訂定緩解措施，並監察水質，確保建造工程不會對水質造成負面影響。我們亦會定期與反對者舉行聯絡會議。反對者同意按上述條件撤回反對書。

- (e) 一名反對者認為，建議的道路工程會對其當事人的地段造成影響。反對者要求當局：
- (i) 在該地段附近進行挖掘工程時，確保該地段地層的穩定及停車場使用者的安全；
  - (ii) 在施工期間保持鴻興道出入該地段的車輛通道暢通無阻；

- (iii) 採取相關的監察及緩解措施，以盡量減低在施工期間的噪音及水質影響；
- (iv) 安排在暫時佔用區重置突堤式碼頭；以及
- (v) 事先向反對者的客戶匯報海事工程的相關安排；

我們向反對者回應如下：

- (i) 我們在停車場地底進行隧道挖掘工程時，會為隧道安裝臨時支架，並會密切監察該區地層的穩定和停車場使用者的安全；
- (ii) 我們會在施工期間密切監察鴻興道路面沿途的交通情況；
- (iii) 我們會在施工期間實施監察及緩解措施，以減低噪音及水質影響；
- (iv) 我們會在施工期間安排暫時重置突堤式碼頭；以及
- (v) 我們在該地段附近展開海事工程前，會事先知會反對者的客戶，並會在施工階段與反對者的客戶密切聯絡。

雖然我們加以解釋，但反對者維持反對。

- (f) 一個組織認為，擬議的工程(包括臨時填海工程及附屬工程)會對維港造成根本影響。反對者指稱，當局未能證明建議工程符合《保護海港條例》的規定，並要求當局按照《保護海港條例》的規定和終審法院的裁決，檢討該等圖則及該計劃。

就正文第 17 段及註 7 所述的建議臨時填海工程，反對者申請司法覆核。當局就興建主幹道隧道需要進行臨時填海工程的研究結果作出的回應，以及建議修訂該道路計劃以取消臨時防波堤，詳見正文第 17 至 18 段。反對者在二〇〇八年十月二十三日來信，支持在沒有過度填海的情況下盡早興建主幹道。反對者亦認為取消臨時防波堤恰當及符合法律規定。

二〇〇八年十二月五日，我們通知反對者關於興建主幹道隧道需要進行臨時的填海工程的最新研究結果，以及相關的修訂建議，並請反對者作出最後申述，但反對者沒有在指定限期前回覆。反對書視為仍未撤回。

- (g) 一名反對者(代表一名在北角擁有兩個地段的業主)指稱，建議工程會令當事人的地段收入減少，並令地段的用途、價值和重新發展潛力降低。

我們向反對者解釋，當局需要相關地段以興建連接東區走廊的一段主幹道，以符合《保護海港條例》盡量減少填海範圍的規定。我們亦解釋根據《道路條例》索償的相關程序。雖然我們加以解釋，但反對者維持反對。反對書視為仍未撤回。

- (h) 一名反對者反對主幹道採納隧道方案，因為該方案需收回和暫時佔用其在北角的地段。反對者指稱，當局應採用天橋方案建造主幹道。反對者亦聲稱其權益會受建議的道路工程影響，因為當局需收回和暫時佔用相關土地，而建造工程很有可能會影響環境。當局收回其地段的建議，會令反對者無法履行相關地段契約修訂書所訂的條件。反對者亦要求當局考慮其就相關分區計劃大綱草圖的反對書或申述向城規會所作的反駁陳述。

我們請反對者參閱正文第 14 段所述的《符合測試準則報告》，並指出建議的主幹道設計符合《保護海港條例》、終審法院裁決和當局內部通告的規定。此外，我們解釋根據《道路條例》索償的相關程序，並表示當局會按照現行政策考慮有關修改現有契約條款的建議。我們亦告知反對者，就其相關分區計劃大綱草圖提交的反對書或申述，會根據《城市規劃條例》另行處理。不過，我們已回應反對者在反駁陳述提出的主要事項。雖然我們加以解釋，但反對者並未表示撤回反對書。反對書視為仍未撤回。

- (i) 反對者是上文第 1(g)段所述其中一個相關地段的租客。反對者指稱，收回相關地段會嚴重影響其業務運作。反對者亦詢問建議工程的施工時間表，以及遷置及賠償安排。

我們在回應時表示，當局需要收回相關地段，以符合《保護海港條例》盡量減少填海範圍的規定。我們亦提供建造工程時間表，並解釋根據《道路條例》索償的相關程序。雖然我們加以解釋，但反對者維持反對。反對書視為仍未撤回。

- (j) 一名反對者反對當局收回和暫時佔用相關地段的建議。反對者認為，在相關分區計劃大綱圖的法定反對期內，擬議的工程範圍或會修訂。因此，當局不應倉促在現階段開始收回及暫時佔用任何土地。反對者已向城規會申請在其地段進行建議發展項目，擬按主幹道項目暫時佔用的土地範圍，會侵佔擬建的緊急車輛通道。反對者關注銜接問題會影響公司申請佔用許可證。

我們在回應反對者時表示，當局擬向行政長官會同行政會議提交該道路計劃以供審議的時間，不會早於提交相關分區計劃大綱圖修訂建議的時間。我們預料主幹道建造工程對擬建緊急車輛通道運作的影響十分輕微，並會要求承建商保持緊急車輛通道暢通。當局亦會盡量避免影響反對者申請佔用許可證。反對者得悉我們的解釋後，無條件撤回反對書。

## 2. 二〇〇八年十二月五日刊憲的修訂計劃接獲的反對意見以及當局回應的詳情總結如下：

- (a) 一名反對者<sup>1</sup>指稱，當局應收回其地段的全部範圍，因為相關地段餘下部分的發展潛力有限，令該部分土地毫無用處。反對者亦詢問補償評估的事宜。

---

<sup>1</sup> 該名反對者亦是上文第 1(g)段所述的反對者。

我們在回應時表示，相關地段擬收回的部分，是為主幹道的工程或使用或附帶事宜而需永久收回的最小範圍。我們不會收回較道路工程或使用所需收回的土地更多的土地。至於補償評估方面，我們告知反對者，可在該道路計劃獲授權後索償，補償額會按照《收回土地條例》(第 124 章))訂明的一般原則評估。雖然我們加以解釋，但反對者維持反對。反對書視為仍未撤回。

- (b) 一個組織指稱，可供狗主使用的公園設施不足，並反對關閉鴻興道的“狗公園”(名為灣仔海濱長廊(海濱長廊))。

我們在回應時表示，修訂建議並不涉及海濱長廊範圍。因此，反對意見與修訂建議無關。我們亦表示，當局曾向灣仔區議會和共建維港委員會清楚指出，海濱長廊屬臨時性質，最終亦會關閉，以便主幹道工程施工。灣仔區議會和共建維港委員會均贊成這項安排。此外，我們指出，目前康樂及文化事務署負責管理十個寵物公園，另有八個寵物公園正在進行規劃。日後港島會有三個新寵物公園可以取代海濱長廊，供市民使用。雖然我們加以解釋，但反對者維持反對。反對書視為仍未撤回。

- (c) 一個組織指稱，上述已刊憲的工程未能限制(臨時)填海的範圍和時間，以及遮蔽水域(暫時)縮減的範圍。反對者亦指稱，當局把主幹道項目和沙中線兩個項目分開進行的做法並不合理，沒有盡力把相關工程合併進行以盡量減少所需的(臨時)填海範圍。反對者亦認為，由於未能在更北位置設置新防波堤，以取代現時避風塘北防波堤，遮蔽水域的可用範圍會縮減。反對者認為，現時遮蔽水域範圍有限，維港需有遮蔽水域以保護並提升其價值，讓商業使用者和遊人(安全地)享用。

我們在回應時表示，為符合凌駕性公眾需要的測試準則，當局為興建主幹道隧道所涉及臨時填海工程所確定的範圍和時間已減至最低。我們正就沙中線的設計和施工，與避風塘內的主幹道計劃積極協調。如果在主幹道範圍內進行保護或備置工程，會有助減少沙中線項目所需的臨時填海範圍並改善整體工程進度，我們不排除會進行上述工程。至於興建臨時防波堤，按原先建議在避風塘以北興建臨時防波堤並沒有凌駕性公眾需要。

至於避風塘的遮蔽水域暫時縮減，對商業使用者和遊人享用維港的影響，我們回應指，受影響的大部分遊樂船隻會遷往香港仔南避風塘。相關的商業船隻會遷往避風塘附近前貨物裝卸區的海灣內。上述遊樂船隻和商業船隻可繼續在維港內航行和作業。避風塘的遮蔽水域會在主幹道完工後恢復原狀。

至於維港的遮蔽空間是否足以應付遊樂船隻日益增加的需求，海事處回應指出，現時香港水域內各避風塘或避風碇泊處的數量，足以應付預測期內的未來需要。海事處亦指出，近年維港內各避風塘和遮蔽水域的整體容量，足以應付颱風襲港期間大多數本地註冊船隻(包括以維港為主要營業基地的遊樂船隻)的需要。海事處會定期檢討本港對新避風塘的需求，並會與相關持份者保持聯繫。

雖然我們加以解釋，但反對者維持反對。反對書視為仍未撤回。