

路政署
HIGHWAYS DEPARTMENT

中環灣仔繞道



在主幹道建造期間銅鑼灣避風塘內
受影響繫泊區和碇泊處的重置安排
資料文件

2008年11月

MAUNSELL | AECOM

Maunsell Consultants Asia Ltd

在主幹道建造期間銅鑼灣避風塘內 受影響繫泊區和碇泊處重置安排的 資料文件

1. 引言

- 1.1 擬議的中環灣仔繞道是現時港島北岸東西行的策略性道路“尚欠的一環”。這項工程對解決港島北岸現時的嚴重交通擠塞問題極為重要。
- 1.2 中環灣仔繞道將以隧道形式橫越銅鑼灣避風塘。施工期間，工程將佔用避風塘內的部分繫泊和碇泊地方。二零零七年原先提出的計劃建議在銅鑼灣避風塘以北設置臨時避風塘，以容納受影響的船隻。
- 1.3 擬議興建的臨時避風塘包括一個臨時防波堤和臨時樁柱式防浪牆。當隧道工程完成後，這些設施會被移除，而海床亦會回復原狀。政府於二零零七年七月二十七日按《道路(工程、使用及補償)條例》在憲報第 4767 號公告中公布這項建議和中環灣仔繞道的道路計劃
- 1.4 原訟法庭於二零零八年三月二十日就司法覆核裁定《保護海港條例》適用於所有填海工程(不論屬永久或臨時性質)，包括與擬議興建的臨時避風塘及臨時防波堤有關的填海工程。
- 1.5 鑑於原訟法庭裁定《保護海港條例》適用於臨時填海工程，我們需要依照終審法院的指引證明擬議興建的臨時避風塘和防波堤所涉及的臨時填海，符合“凌駕性公眾需要測試準則”。我們須審議重置受影響繫泊區和碇泊處的各種方法(包括原址和他區重置安排)，而持份者及公眾對重置方案的意見亦應考慮在內。
- 1.6 由二零零八年四月開始，政府已就於銅鑼灣避風塘興建中環灣仔繞道隧道的施工方法及有關的臨時填海工程進行公眾諮詢。雖然有少數人對工程的細節存有疑問，但公眾一般認同為興建隧道而進行的擬議臨時填海工程是必需的。因此，我們根據擬議的分階段施工方法，評估銅鑼灣避風塘內受工程影響的船隻所蒙受的影響範圍及

數目，並研究各種重置方案。

2. 目前情況

2.1 銅鑼灣避風塘水域總面積約 18 公頃，為遊樂船隻、工作船隻、住家船隻和各種雜類本地船隻提供繫泊和碇泊地方。截至二零零八年四月，大約有 570 艘船隻以銅鑼灣避風塘作為停泊基地。

2.2 現時避風塘內分為三個獨立繫泊區／碇泊處，其鳥瞰圖載於**附錄 1**：

- 西南隅的三角形(**香港遊艇會繫泊區**)：內設一個由海事處分配予香港遊艇會的私人繫泊區，以繫泊遊樂船隻。香港遊艇會繫泊區的面積約為 3 公頃，約有 152 艘船隻繫泊於此區。
- 北面的三角形(**私人繫泊區**)：各獨立繫泊牌照由海事處發出，以繫泊私人船隻。現時，水域面積約為 4.4 公頃，有 152 艘船隻獲准繫泊於此區。
- 東南隅的三角形(**碇泊處**)：面積約為 2.6 公頃，主要用以碇泊住家船隻、工作船隻、浮動廠房及各種雜類船隻。現時約有 200 艘船隻碇泊於此區。

2.3 在銅鑼灣避風塘內，亦發現船隻分散繫泊／碇泊在上述繫泊區／碇泊處以外的地方，包括 12 艘持有繫泊牌照的船隻及 55 艘沿銅鑼灣海濱公園海堤碇泊的船隻。

3. 重置方案

3.1 中環灣仔繞道隧道將採用隔牆的明挖回填式隧道建造法建造，這是唯一安全、實際及可行的施工方法。但是，明挖回填式建造法需要臨時填海，以建造位於水面的工作平台。因此，中環灣仔繞道的建造工程(包括承建商的工作區)會佔用銅鑼灣避風塘東南隅(即碇泊處)和北面及西南隅的持牌繫泊區(即私人繫泊區和香港遊艇會繫泊區)，受建造工程影響的範圍載於**附錄 2**。總括而言，碇泊處內約有 100 艘船隻直接受中環灣仔繞道建造工程影響，而私人繫泊區和香港遊艇會繫泊區內則約有 180 艘船隻直接受影響。

3.2 爲了維持銅鑼灣避風塘的有效運作、盡量減少受隧道工程影響的船隻數目及保持避風塘內的水流暢通，中環灣仔繞道的隧道工程將以分階段施工方式進行，建造工程將由避風塘的東西兩端開始，並逐步向內推進。受影響的船隻需要分階段臨時遷離工地，以配合分階段進行的隧道建造工程和相關的臨時填海工程。分階段施工示意圖和受影響船隻的預計數目載於**附錄 3**。每個階段受工程影響的船隻數目都不同，而同一時間受影響的船隻數目最多約爲 190 艘（包括 110 艘繫泊船隻及 80 艘碇泊船隻）。

3.3 在制定重置方案中，必須考慮以下各個重點：

- 《保護海港條例》的限制
- 對社會做成的影響
- 對銅鑼灣避風塘使用人士的滋擾
- 需要盡早解決現時的嚴重交通擠塞問題
- 對中環灣仔繞道建造計劃的影響

3.4 經過研究後，基本上有六個重置方案可滿足以上的重置需求。這些方案包括爲受影響的銅鑼灣避風塘繫泊區和碇泊處提供原址和他區重置安排。

3.5 方案 1：原址重置安排 – 使用臨時避風塘

3.5.1 方案 1 與二零零七年七月二十七日於憲報第 4767 號公告中公布的中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程計劃中所建議的工程一樣。所有受影響繫泊區和碇泊處的船隻，將遷往銅鑼灣避風塘以北的臨時避風塘。

3.5.2 透過設置一個臨時堆石防波堤和兩道臨時樁柱式防浪牆，提供約 3.9 公頃的遮蔽水域，見**附錄 4**。在施工期間，上述安排可提供足夠的遮蔽繫泊區／碇泊處，以應付重置需求。隧道工程(約於六年內)完成後，有關防波堤和防浪牆將被移除，海床亦會回復原狀。

3.5.3 這方案的優點：

- (i) 不會對銅鑼灣避風塘使用人士的日常作業和康樂

活動造成重大的滋擾。雖然受影響的繫泊和碇泊船隻須暫時遷往設於銅鑼灣避風塘以外鄰近地方的臨時避風塘，但依然會停泊於維多利亞港內。

(ii) 不會影響擬議的中環灣仔繞道建造計劃。

3.5.4 這方案的缺點：

由於原訟法庭裁定不准進行填海工程的推定適用於臨時避風塘的防波堤，我們須根據《保護海港條例》首先審議其他合理方案以替代填海方案(即不進行任何填海的方案)。只有在沒有無須填海的方案或填海面積較少的方案時，才可落實這方案。

3.6 方案 2：原址重置安排 – 於工地內的重置安排

3.6.1 這方案保留原址重置的原則，但不會建造臨時避風塘，改為利用水域面積約 1.9 公頃的前灣仔公眾貨物裝卸區海灣，作為臨時遮蔽繫泊區。此外，亦會盡量利用現有的私人繫泊區，以不受工程影響的空間作原地重置，估計最多可容納約 50 艘船隻。

3.6.2 由於前灣仔公眾貨物裝卸區海灣的可使用水域面積有限，而該處的防波堤又設有政府的臨時直升機升降坪，所以不能提供足夠的臨時繫泊／碇泊位置，以容納原先建造計劃所預計的受影響船隻。為了維持足夠的繫泊／碇泊位置，原先建議的建造方式須作出更改，增添額外施工程序，令整項工程的完工日期估計最少要延遲兩年。

3.6.3 另外，前灣仔公眾貨物裝卸區海灣的設計並非避風塘，在颱風期間不能為停泊船隻提供與現時銅鑼灣避風塘相若的保護。若須提供安全程度相若的保護，便需要在海灣進行填海工程和興建防波堤，這樣同樣會涉及《保護海港條例》，並需要證明相關工程符合“凌駕性公眾需要測試準則”。

3.6.4 這方案的優點：

不會對銅鑼灣避風塘使用人士的日常作業和康樂活動造成重大滋擾。受影響的繫泊和碇泊船隻只須按施工次序分階段臨時遷往銅鑼灣避風塘內其他位置或毗鄰的

前灣仔公眾貨物裝卸區海灣。受影響的船隻依然停泊在維多利亞港內。

3.6.5 這方案的缺點：

- (i) 須興建臨時防波堤才可提供與避風塘相同的保護，但這些工程將會涉及《保護海港條例》。
- (ii) 這方案須修訂施工階段，此舉會令整項工程的施工時間延長最少兩年。預計中環灣仔繞道建造工程的延誤會對整個社會做成嚴重的影響。
- (iii) 延遲中環灣仔繞道通車日期兩年，所引至的持續交通擠塞，會對社會做成嚴重經濟損失。

3.7 方案 3：受不同階段工程影響的各類船隻的分階段他區重置安排

3.7.1 他區重置方案的分階段施工程序，與上文第 3.2 段及附件 3 所述的大致相同。

3.7.2 他區重置安排可為銅鑼灣避風塘內受隧道施工影響的繫泊／碇泊船隻提供足夠的空間。與方案 2 相若，受影響的船隻，部分可先安置於私人繫泊區內不受工程影響的空間作原址重置(估計最多可容納約 50 艘船隻)，以減少須他區重置的船隻數目。至於剩下的受工程影響繫泊和碇泊船隻，則會在不同施工階段中分類臨時遷往不同的避風塘。

3.7.3 建議把受影響的碇泊處船隻臨時遷往香港仔西避風塘或其他有遮蔽地方。香港仔西避風塘現時大約有 3.8 公頃的容納餘量(已計及休漁期和颱風期的因素)，可容納全部 100 艘受影響的銅鑼灣避風塘碇泊處船隻。

3.7.4 建議把受影響的繫泊船隻(包括私人繫泊區和香港遊艇會繫泊區船隻)臨時遷往其他現有避風塘或其他遮蔽水域，如香港仔南避風塘、長洲、熨波洲、大潭灣和船灣海(鹽田仔東面)，預計可容納約 200 艘船隻。各避風塘和遮蔽碇泊處的遊樂船隻容納餘量統計表載於**附錄 5**。香港仔南避風塘現時可容納約 100 至 130 艘來自銅鑼灣避風塘持牌繫泊區的遊樂船隻(實際可容納數目視乎受影響的船隻長度)。

3.7.5 雖然在每個階段中只搬遷直接受工程影響的船隻是公平的做法，但這項安排實際上須搬遷銅鑼灣避風塘全部三個繫泊區和碇泊區的繫泊和碇泊船隻。所以，在每個施工階段，受影響的船隻(包括繫泊和碇泊船隻)需要臨時遷往其他避風塘，停留時間各有不同，待下一批船隻離開後才遷回銅鑼灣避風塘。不同的船隻須配合工程進度，於不同的時段臨時遷往不同的地方，時間長短不一。這四階段的重置安排，約須搬遷共 180 艘繫泊船隻及 100 艘碇泊船隻，搬遷安排十分複雜，而且會對許多避風塘使用人士造成滋擾。

3.7.6 這方案的優點：

無須進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。

3.7.7 這方案的缺點：

- (i) 對銅鑼灣避風塘部分碇泊處(本地船隻)、私人繫泊區和香港遊艇會繫泊區(遊樂船隻)的使用人士造成滋擾。
- (ii) 搬遷安排會比較複雜，會對許多銅鑼灣避風塘使用人士造成廣泛的滋擾。
- (iii) 切斷部分碇泊處使用人士的社會和經濟聯繫，會影響他們的生計。
- (iv) 使用香港仔西避風塘的水域會影響現時以香港仔西避風塘作為停泊基地的商業及漁業船隻。

3.8 方案 4：碇泊處的他區重置安排

3.8.1 為避免分階段臨時重置不同的船隻對大量避風塘的使用人士做成滋擾，另一建議是在整個施工期間，只遷移其中一個繫泊區／碇泊處的船隻。

3.8.2 方案 4 建議把碇泊處的所有船隻臨時遷往香港仔西避風塘或其他有遮蔽水域。香港仔西避風塘現時約有 3.8 公頃容納餘量，足夠容納碇泊處內所有船隻。

3.8.3 私人繫泊區和香港遊艇會繫泊區內受影響船隻只須遷往空置的碇泊處和銅鑼灣避風塘內不受分階段建造工

程影響的位置。

3.8.4 這方案的優點：

- (i) 無須進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。
- (ii) 不會對銅鑼灣避風塘私人繫泊區和香港遊艇會繫泊區的受影響船隻造成重大滋擾。因為他們依然停泊在銅鑼灣避風塘內。

3.8.5 這方案的缺點：

- (i) 對碇泊處使用人士(本地船隻)的日常作業活動造成嚴重的滋擾。
- (ii) 切斷碇泊處使用人士的社會和經濟聯繫，會對他們的生計造成額外的影響。
- (iii) 將碇泊處船隻遷往香港仔西避風塘會影響現時以該處作為停泊基地的商業及漁業船隻，可能引致重置與原有使用人士就碇泊位置安排等問題發生衝突。
- (iv) 部分碇泊處使用人士更擔心他們的船隻(尤其是較舊的船隻)未能應付在不同填海階段所需的重置安排。

3.9 方案 5：香港遊艇會繫泊區的他區重置安排

3.9.1 方案 5 建議把現時香港遊艇會繫泊區內的所有船隻臨時遷往香港仔南避風塘和其他避風塘。

3.9.2 私人繫泊區和碇泊處內受影響的船隻會繫泊於空置的香港遊艇會繫泊區和銅鑼灣避風塘內不受中環灣仔繞道分階段建造工程影響的位置。現時，在香港遊艇會繫泊區內繫泊着 152 艘船隻。方案 5 建議的他區重置安排，會將香港遊艇會的船隻與奇力島的會所分開，對遊艇會的運作做成滋擾，並影響他們的體育和海港活動，例如帆船比賽和其他定期在維港內外進行的活動。同時，現時香港仔南避風塘的繫泊位置須重新安排，以騰出足夠空間供香港遊艇會的船隻一起繫泊。

3.9.3 這方案的優點：

- (i) 無須進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。
- (ii) 不會對私人繫泊區和碇泊處的受影響船隻做成重大滋擾。因他們依然停泊在銅鑼灣避風塘內。

3.9.4 這方案的缺點：

- (i) 由於香港遊艇會繫泊區的私人船隻要遷往香港仔南避風塘和其他避風塘，這樣的安排會嚴重影響香港遊艇會的運作及其體育和海港活動。
- (ii) 隨着香港遊艇會的營運工作和活動減少，該會的職員會因而失業。
- (iii) 香港仔南避風塘的現有船隻繫泊位置須從新安排，以騰出空間供香港遊艇會的船隻一起繫泊。

3.10 方案 6：私人繫泊區的他區重置安排

3.10.1 方案 6 建議把私人繫泊區內的所有船隻臨時遷往其他現有的避風塘。現時香港仔南避風塘中可用作私人繫泊區的空間可容納大部分來自銅鑼灣避風塘私人繫泊區的遊樂船隻，而餘下的遊樂船隻可臨時繫泊於其他避風塘或遮蔽水域。

3.10.2 香港遊艇會繫泊區和碇泊處內受影響的船隻將繫泊於空置的私人繫泊區。

3.10.3 這方案的優點：

- (i) 無須進行臨時填海工程，因此不會涉及《保護海港條例》。
- (ii) 不會對碇泊處的受影響船隻和香港遊艇會的運作造成重大滋擾，因為他們依然停泊在銅鑼灣避風塘內。

3.10.4 這方案的缺點：

由於私人繫泊區的遊樂船隻要遷往香港仔南避風塘和其他避風塘，其康樂活動將會受影響。

4. 公眾參與

4.1 公眾的參與對於制定合法、合理和可行的繫泊區／碇泊處重置方案，是極為重要的。我們已舉行兩個階段的公眾參與活動，請公眾及銅鑼灣避風塘的所有使用人士就上述六個重置方案和其他可行方案提出意見。

4.2 第一階段公眾參與

4.2.1 第一階段的諮詢工作由二零零八年九月六日至二十二日期間進行，包括舉辦了七個討論會和進行了一項問卷調查。參與者主要是受銅鑼灣避風塘內進行的建造工程影響的持份者，包括碇泊處船隻的船主、遊樂船隻的船主和香港遊艇會的代表。我們曾於二零零八年四月二十四日及十月十四日參加了本地船隻諮詢委員會(成員包括各類海事作業的專家)的會議上，就重置方案徵詢委員會的意見。我們也出席了由東區區議會的中環灣仔繞道臨時工作小組舉辦的公眾論壇。該論壇在二零零八年九月二十二日舉行，出席者包括區議員、銅鑼灣避風塘的使用人士和東區居民。

4.2.2 爲了能更清楚了解銅鑼灣避風塘的運作，我們向銅鑼灣避風塘的使用人士分發了一份問卷，以搜集有關船隻、船主和他們屬意的重置方案等的補充資料。

4.2.3 我們並委託了香港理工大學公共政策研究所協助主持討論會和分析持份者在討論會和問卷中提供的意見。

4.2.4 持份者在七個討論會、東區區議會臨時工作小組舉辦的論壇和問卷內表達的意見簡述如下：

- (i) 碇泊處船隻：大部分碇泊處使用人士都反對他區重置，因爲這樣會對他們的日常生活和作業造成干擾和金錢上的損失，他們強烈要求留在銅鑼灣避風塘內。天后廟船的船主要求政府准許他們搬遷上岸，以避免影響善信參拜。部分使用人士認爲政府應安置居住在受影響住家船隻上的人士，特別是長者。亦有部分使用人士希望搬到銅鑼灣避風塘的東南角。此外，碇泊處內的遊艇和小輪代表均表示不願意遷往香港仔避風塘。

- (ii) 香港遊艇會船隻：由於香港遊艇會陸上會所和海上繫泊區是互相依賴的，任何他區重置安排都會大大影響遊艇會與海港的連繫。由於船隻與會所的距離增加，會員亦難以使用會所提供的服務和設施。因此，他區重置會嚴重影響遊艇會的運作。如該會的繫泊船隻須他區重置，則其水上活動將無可避免地需要縮減，不但該會的生意將會減少，就連現時向該會及其會員提供各種服務的承辦商亦會受影響。遊艇會的部分員工也難免會因而失業。
- (iii) 私人繫泊區船隻：從討論會中，我們得悉私人繫泊區內繫泊着遊樂船隻和商業船隻。整體而言，有填寫問卷的遊樂船隻船主，對於把船隻繫泊於銅鑼灣避風塘以外的地方(如香港仔南避風塘)，均沒有提出強烈的反對意見。至於商業船隻，目前約有 20 艘商業船隻繫泊於私人繫泊區。他們主要為訪港旅客提供港內遊船服務，通常須於接到通知後的 15 至 20 分鐘內提供服務。因此，這類船主都關注時間和金錢上的損失，並要求於海港內臨時重置他們的船隻，以維持日常業務運作。其後，路政署及海事處曾多次與這些船主舉行會議，雙方在會上達成共識，當局將容許他們把船隻停泊在前灣仔公眾貨物裝卸區的海灣內，以維持運作。

4.2.5 為制定建議的重置計劃，我們曾詳細檢討持份者的意見和理工大學公共政策研究所的分析。在制定該計劃時，我們所根據的原則是盡量減少對銅鑼灣避風塘使用人士的生計造成影響和困難。我們建議選用方案 6，即把私人繫泊區內的遊樂船隻遷往他區，騰空的位置則用以容納香港遊艇會繫泊區和碇泊處的受影響船隻。目前繫泊在私人繫泊區而在維港有商業活動的船隻，則獲准於非颱風時間內停泊於前灣仔公眾貨物裝卸區內，而颱風時間則繫泊在其他避風塘內。

4.3 第二階段公眾參與

4.3.1 在第二階段的公眾參與活動中，我們曾於二零零八年十月十八日的討論會上向銅鑼灣避風塘使用人士講解

建議的重置安排；其後又在二零零八年十月二十五日舉行的公眾論壇上闡述建議的重置安排。該建議計劃獲得參與者普遍支持。

- 4.3.2 在與銅鑼灣避風塘使用人士舉行的會議上，部分人士提出受影響的船主應可就水域被暫時佔用以進行建造工程而獲得賠償的問題。
- 4.3.3 部分使用人士亦對搬遷老化船隻的安全和搬遷費用表示關注。當局在回應時表示，在搬遷船隻前將由合資格的測量師對船隻作出狀況勘測，以核實它們是否適宜搬遷。如有需要，亦會協助維修船隻，以確保它們適合搬遷。當局會在搬遷船隻前徵詢海事處和船主的意見，在徵得他們同意後才會搬遷。如有需要，承辦商會協助搬遷，以及提供搬遷所需的用具。如船隻在搬遷時受到損壞，承辦商須作出賠償。在施工期間，銅鑼灣避風塘內的通道和公用設施(如食水供應)會繼續運作。
- 4.3.4 在公眾諮詢期間，香港海員俱樂部的船隻操作人員曾就其船隻的操作表示關注。鑑於該會的船隻須經常在海港內操作，他們的船隻將獲准於非颱風時間內停泊於前公眾貨物裝卸區，並可於颱風時間內停泊於香港仔南避風塘。
- 4.3.5 港九電船拖輪商會的代表亦關注前灣仔公眾貨物裝卸區是否有足夠的位置容納商業船隻。我們收集所得的資料顯示前灣仔公眾貨物裝卸區和銅鑼灣避風塘內的臨時碇泊處將有足夠的停泊位置容納這些船隻。
- 4.3.6 有少數個別使用者在公眾論壇上要求特別處理他們的船隻。我們將會與銅鑼灣避風塘使用人士保持密切溝通，盡量優化建議的重置安排，以切合他們的需要。

5. 建議及總結

- 5.1 由於方案 1 和 2 都需要臨時填海，根據《保護海港條例》，這樣的方案必須在沒有其他技術上可行的和可接受的重置方法時才可落實。在制定重置方案 3 至 6 及完成公眾參與活動後，我們所得的結論是：由於有其他技術上可行和可接受的重置方法，所以不應採用方

案 1 和 2。方案 3 和 4 會嚴重影響本地船隻的日常運作及船戶的生計，而方案 5 則對香港遊艇會的運作造成嚴重的影響。我們在詳細考慮過避風塘使用人士的意見及其他有關因素後，建議選擇方案 6 作為首選重置安排，因方案 6 對避風塘使用人士所做成的滋擾最少。

- 5.2 總括而言，方案 6 並不涉及任何臨時填海工程，不但在技術上是可行的，而且也是公眾較為接受的重置安排。因此，在已刊憲的中環灣仔繞道工程計劃中建議於銅鑼灣避風塘以北興建的臨時防波堤，已無需要，可予以取消。臨時填海的面積可因此而減少約 2.4 公頃。

路政署

2008 年 11 月

附錄

附錄 1 - 銅鑼灣避風塘內三個獨立繫泊區／碇泊處的鳥瞰圖

附錄 2 - 直接受建造工程影響的繫泊區／碇泊處

附錄 3 - 分階段施工示意圖及受影響船隻的預計數目

附錄 4 - 原先建議的臨時避風塘／防波堤

附錄 5 - 避風塘和遮蔽碇泊處的遊樂船隻容納餘量統計表

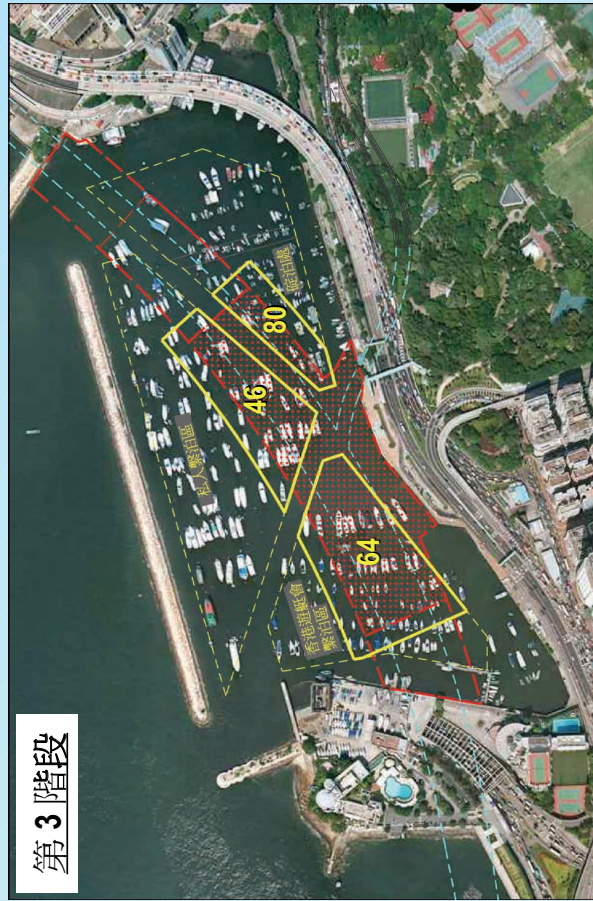
銅鑼灣避風塘內三個獨立繫泊區／碇泊處的鳥瞰圖



直接受建造工程影響的繫泊區／碇泊處



分階段施工示意圖及受影響船隻的預計數目



 建造隧道所需的臨時填海

 受影響船隻範圍

73 大約受影響船隻的數目

原先建議的臨時避風塘／防波堤

擬建之臨時防波堤

擬建之臨時樁柱式防浪牆

臨時避風塘範圍

擬建之臨時樁柱式防浪牆

受中環灣仔繞道工程影響的範圍



避風塘和遮蔽碇泊處的遊樂船隻容納餘量統計表

地區	繫泊位置餘量的數目		繫泊方式
	情況 1 長船 (船隻長度超過 8 米)	情況 2 短船 (船隻長度不超過 8 米)	
避風塘			
香港仔南(布廠灣)	100	130	首尾繫泊
長洲	20	20	首尾繫泊
遮蔽碇泊處			
熨波洲	5	11	單點繫泊
船灣海(鹽田仔東面)	53	88	單點繫泊
大潭	5	5	單點繫泊
總數	183	254	

註：銅鑼灣避風塘繫泊區需作它區重置的繫泊位置大約數目

$$= 190 - 50^*$$

$$= 140$$

* 在承建商施工範圍之外的銅鑼灣避風塘私人繫泊區內，約有 50 個剩餘的繫泊位置