

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)770/04-05號文件

檔 號：CB1/PL/ES

經濟事務委員會 及規劃地政及工程事務委員會

有關在上環發展區內直升機場的建議 的背景資料簡介

引言

區內直升機服務主要包括觀光、商務包機和特殊服務如吊運、空中測量和攝影。近年來，這類服務錄得可觀增長。2001年至2003年期間，區內服務由每年4 790架次增至10 831架次，增幅高達126%。業務增長主要來自觀光和商務包機(約佔2003年區內直升機服務的80%)。根據政府當局委託進行的顧問研究所預測，由現在到2020年，區內直升機業務估計將以每年平均6.3%的幅度增長。

尋找永久區內直升機場的選址

2. 自從位於金鐘的中區直升機場在2003年關閉後，市區內再沒有永久性的直升機場供商業直升機使用。目前，直升機公司主要使用位於西九龍填海區的臨時設施，而該設施日後需騰出予西九龍文娛藝術區發展之用。

3. 自1998年開始，政府當局已多次尋找適合發展區內直升機場的地點。當局指出，選址需符合數項嚴格的條件，包括：

- (a) 選址須位於市中心，交通便利，且鄰近商業中心區、主要酒店和會展設施。這是為了方便遊客和商務人士使用直升機服務，並能提供往返商業中心區與香港國際機場及本港境內其他地方的高效率空中接駁服務；
- (b) 因為區內直升機服務主要採用單引擎機種，為符合國際民航組織的安全要求，選址必須位於海傍，確保直升機航路不受阻礙；及
- (c) 選址必須符合各項有關的環保要求，且不會與鄰近用地產生衝突。

位於上環海傍的選址

4. 當局指出，經過在維港兩岸進行的全面選址工作，只有位於西區公園體育館臨海的空地符合所有要求。選址總面積為7 400平方米。擬建直升機場需佔4 400平方米，餘下的地方將留作日後擴充之用。據政府當局所述，該址的直升機場每年可處理43 000架次升降，相當於每天118架次。處理量約是目前區內服務的4倍，可以滿足超越2020年的服務需求。直升機場將由私營機構以租賃合約形式發展和營運，有關的租賃合約會通過公開招標批出。承租人將自資興建及在固定期間內營運該直升機場，並在公平的基礎上，讓所有直升機公司共同使用該設施。在上環發展區內直升機場的建議的進一步詳情及擬議發展模式載於立法會CB(1)376/04-05(04)號文件。

5. 在經濟事務委員會2004年12月7日會議上討論在上環發展區內直升機場的建議時，事務委員會察悉，中西區區議會曾於2004年5月通過一項議案，反對在該區發展區內直升機場的建議。該區議會認為，海傍應留作公眾使用。政府當局表明，當局將於2005年1月上環擬建永久區內直升機場諮詢該區議會，並會藉此機會處理該區議會所關注的事項。

6. 直升機行業亦認為，上環的擬議選址並不適當，因為這樣做會不必要地運用稀有的海傍資源。業界指出，在香港會議展覽中心(下稱“會展”)對開已有一處更便利的選址，已劃作直升機場用途。所以，業界要求政府准許商業直升機使用計劃在會展對開興建的直升機場。

計劃在香港會議展覽中心對開興建的直升機場

7. 根據於2002年4月刊憲的灣仔北分區計劃大綱圖，當局計劃在會展對開興建永久直升機場。計劃中的直升機場所需的填海工程尚未進行，而當局正就整個灣仔填海計劃進行檢討。據政府當局所述，計劃在會展興建的直升機場限供飛行服務隊使用，並主要用於緊急及保安用途。飛行服務隊直升機場必須設於警察總部大樓附近，以應付警隊緊急行動的需要。儘管受到諸多限制，當局基於此項主要考慮因素，選定會展選址，興建飛行服務隊直升機場。原來的計劃是拆卸現有碼頭，並進行面積768平方米的填海工程以提供總面積3 500平方米的用地。雖然可以興建一個升降坪及一個小型緊急停機坪，這些升降坪及停機坪不可同時用作直升機升降。該處並無任何加油設施。鑒於公眾廣泛關注到有需要保護海港及減少填海幅度，飛行服務隊最近曾仔細檢討該直升機場的建設規模，並決定縮小佔地避免填海。在規劃地政及工程事務委員2001年12月7日會議上討論此事項時，該事務委員會委員關注到，此計劃可能會對會展中心的訪客構成噪音滋擾、引致安全問題，以及對會展作為一個旅遊觀光點造成不利影響。政府當局答應在會展興建的直升機場只限供飛行服務隊使用。

8. 關於在會展興建供飛行服務隊及商業直升機共用的直升機場的可行性，政府當局表示，很可能需再進行面積約1 500平方米的填海工程，以興建兩個額外升降坪、兩個停機坪、搭客候機室及加油設施。據政府當局初步評估，為提供商業直升機服務而進行額外填海工程，與終審法院就保護及保存海港的法定原則作出的裁決中的“凌駕性公眾需要”原則並不相符，特別是上環有另一個合理選址，而且無須在該選址進行填海工程。

9. 雖然灣仔區議會對在會展興建供飛行服務隊使用的政府直升機場的建議並無異議，該會強烈反對在該址進行任何商業營運。灣仔區議會提交的意見書載於立法會CB(1)791/04-05(02)號文件。

其他另外選址

10. 經濟事務委員會亦曾研究，在啟德北面一角發展永久區內直升機場，將區內及跨境直升機場同時設於港澳碼頭或在港澳碼頭對開的現有貨物裝卸區進行填海工程，以提供一小片土地或在維港興建一個小島或礁湖作為永久直升機場是否可行。

11. 政府當局表示，區內直升機服務主要採用單引擎機種直升機。根據國際民航組織的安全要求，單引擎機種直升機的升降選址必須設於地面水平，而且直升機航路不受阻礙。由於港澳碼頭頂層的直升機場屬高架設計，故此不適合供單引擎機種直升機使用。

12. 至於建議在海傍進行填海工程以提供用地興建永久區內直升機場，政府當局指出，根據終審法院於2004年1月就灣仔發展計劃第二期作出的裁決，任何海港填海工程必須符合“凌駕性的公眾需要”原則，政府當局相信，鑒於現時在上環已有適合的選址，為提供商業直升機服務而進行填海工程的建議，與上述原則並不相符，並可能會有市民就此在法院提起訴訟。

13. 關於將永久區內直升機場設於啟德，事務委員會察悉，為使直升機場載客量充足，當局有需要將其設於鄰近商業中心區的地點。

未來路向

14. 鑒於商業直升機服務需求強大，且正在增長，經濟事務委員會認為，有真正及迫切需要在商業中心區興建永久區內直升機場。經濟事務委員會將於2005年1月31日與規劃地政及工程事務委員會舉行聯席會議，以期解決此事。兩個區議會、直升機公司及保護海港協會有限公司的代表，以及其他有關人士/團體均獲邀出席該會議。

立法會秘書處

議會事務部1

2005年1月26日