



背景

1. 立法會經濟事務及規劃地政及工程事務委員會聯席會議於二零零五年二月二十八日通過動議，促請政府加快在商業中心區興建永久商用直升機場，並容許政府和商用直升機共用將來位於會議展覽中心的直升機場。該動議進一步訂明不容許為興建直升機場而非法填海。
2. 香港區域直升機場工作組（工作組）提出了一個完全符合聯席會議動議要求的商業中心區新直升機場方案，至於政府的商業中心區直升機場建議，工作組則認為有重大缺失，與工作組的建議比較，政府的建議將削弱本港與珠江三角洲的連繫。

政府建議的缺失

一) 政府建議忽略跨境單引擎直升機運作

3. 政府的直升機策略建基於一項虛構而不正確的理解，錯誤區分區域與本地直升機服務。
4. 考慮新的直升機場，較合適的服務區分是按單引擎與雙引擎運作而論。這是由於民航處規定單引擎直升機只可於地面升降，而雙引擎直升機可使用樓頂及地面設施。
5. 由於單引擎直升機符合經濟效益，普遍為商業直升機營運者採用；世界上百分之八十五的直升機為單引擎直升機。
6. 根據政府的直升機服務策略，港澳碼頭的樓頂直升機場被指定為香港區域商業中心區直升機場。建議中位於會展的地面設施則只會提供本地服務。
7. 工作組廣泛諮詢本港及國際商界領袖，以及廣東及區內城市的高級官員。他們全都支持開放香港商業中心區與珠三角的直升機交通，包括定期航班服務及點到點的士式服務。提供一個可供單引擎直升機使用的地面直升機場，是配合定期航班服務和點到點服務兩者需求的唯一方法。

8. 故此，政府指定由一個只適合雙引擎直升機使用的高架直升機場作為唯一服務區內跨境市場的設施，無疑是逼使跨境人士使用雙引擎直升機。這政策為促進香港與珠江三角洲連繫設限，是嚴重的失誤。

二) 直升機場容量不足

9. 政府建議在位於會展外的新直升機場設置兩個地面停機坪。政府進一步指出這方案可容納 20,000 飛行架次（此數字為 2004 年飛行次數的 2.4 倍）。政府聲稱直升機場足以應付直至 2020 年的需求。
10. 工作組強烈質疑政府這方面推測的理據。工作組估計兩個停機坪只能容納每年 8,700 商用直升機架次。此數字低於 2003 年設有五個停機坪的中環直升機場關閉時所處理的數字。隨著該直升機場關閉，飛行架次於 2004 年下跌。再者，過去錄得的需求只覆蓋本地服務。如果包括跨境服務，需求增長勢將擴大。
11. 工作組建議會展四個停機坪直升機場的方案容量估計為每年 18,900 架次。港澳碼頭直升機場提供定期航班服務，會展直升機場則集中點到點服務。香港遂可提供足夠的直升機場容量，讓區域直升機服務得以健康進行。

公眾參與

12. 工作組和政府在近幾個月出席了各相關團體的會議，以進一步諮詢公眾。
13. 共建維港委員會：灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會：委員認為應儘量縮小填海範圍，並儘可能保留海港。反對工作組建議的委員大體而言認為公眾對覆蓋海港的合法性有疑慮，也不傾向這樣做。工作組將出席共建維港委員會 10 月 26 日的灣仔發展計劃第二期檢討小組委員會會議。
14. 離島區議會：無表達強烈意見。但議員傾向工作組「四個停機坪」的方案，並相信四個停機坪比兩個停機坪在提供緊急服務方面更具彈性。

15. 灣仔區議會：基於區議會曾就政府於灣仔區興建永久直升機場提出反對，故再次反對於區內興建任何直升機場，但部分議員認為可在檢討灣仔整體規劃時考慮商業直升機場方案。
16. 城市規劃委員會：強烈批評政府沒有提供設計、圖則或其他實例以展示將來直升機場的模樣。委員會並沒有討論工作組的建議。

符合《保護海港條例》

17. 工作組歡迎政府提出任何位於商業中心區、可以全面替代以往位於中環直升機場、並且有五個停機坪的選址。同時，工作組提出會展新直升機場方案，並相信該方案既能平衡不同考慮，亦能符合社會整體利益，並且完全遵照《保護海港條例》的有關規定。
18. 直升機音量是公眾反對直升機的主因。故工作組尋求最少影響的方案，讓直升機場融入週遭地區。工作組總結採用離岸甲板為最佳解決方案。
19. 建議中位於會展的選址較任何商業中心區選址更為遠離民居，使對直升機音量感應強的地點的影響減至最少。再者，工作組的建議保留了現有渡輪碼頭，為金紫荊廣場的遊人提供天然隔音屏障。而政府的建議將會破壞渡輪碼頭建築物，使金紫荊廣場的遊人直接受直升機飛行的影響。
20. 建議中的離岸甲板設計毋須填海。直升機場可用樁柱或浮台形式建造。政府最新的郵輪碼頭建議亦假定了浮台並不涉及填海。請參考經濟事務委員會 2004 年 6 月 28 日的會議紀錄。
21. 為確保離岸甲板式直升機場不會對部分海港造成永久影響，工作組建議海港內的任何建設應預先設有退役計劃，並須獲批准方可興建。退役制度確保設施於使用完結後會被完全拆去。工作組建議方案應適用於海港內的任何建設。

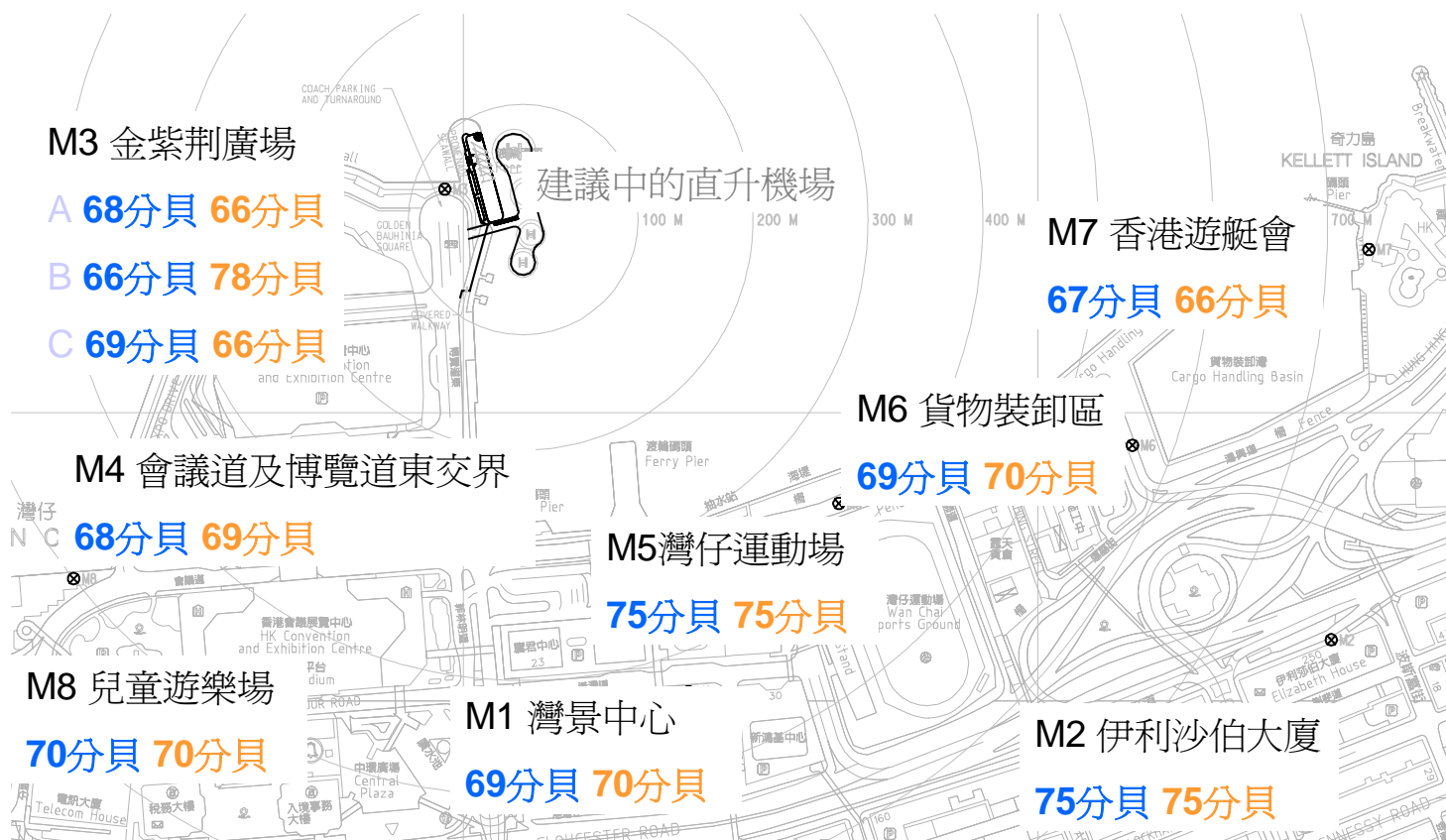
直升機音量

22. 工作組委托了顧問公司於建議中的會展離岸直升機場對開進行獨立的商用直升機音量測試。測試顯示直升機飛行沒有超出原有都市背景音量，對會展及灣仔住宅區也未有構成影響。詳細資料可參閱工作組網頁，www.heliport.com.hk (附上測試結果重點)。

總結

23. 一個位於地面的、具備多個停機坪、適合跨境單引擎直升機操作的直升機場方案是多元化交通基建的重要部分，用以連繫香港及珠三角腹地。我們必須以長遠的目光，為香港選擇合適的道路。

背景音量+直升機音量



備註:

M1 - M8: 測試地點

測試結果

測試地點	背景音量		背景音量+直升機音量	
	等效連續聲 (Leq)	最高聲級 (Lmax)	等效連續聲 (Leq)	最高聲級 (Lmax)
M1	69	80	70	83
M2	75	88	75	84
M3 – A	68	79	66	73
M3 – B	66	80	78	81
M3 – C	68	75	66	79
M4	68	81	69	79
M5	75	88	75	84
M6	69	79	70	80
M7	67	75	66	72
M8	70	77	70	76

日常活動參考:

灣仔碼頭對出會展道巴士站：最高聲級(Lmax) 96 分貝

晚飯時間的中式茶樓：最高聲級(Lmax) 95 分貝