

關注上環信德中心增設直昇機場停機坪

背景

中西區區議會在 2 月曾討論上環信德中心增設直昇機場停機坪，出席的官員表示急於在本年年中招標興建有關的停機坪，而環境影響評估的工作將會交由工程中標的公司進行。

問題

1. 請問政府在何時開始考慮在上環信德中心興建新的直昇機場停機坪？請詳細列出決定過程的日程時間表？
2. 請問政府為何不早日先諮詢中西區區議會意見？
3. 請問政府曾考慮新直昇機場停機坪的地點？請詳細列出地點及每個地點的優劣。
4. 請問政府各部門包括環保署在法例及有何內部指引說明進行工程前要進行環境影響評估報告？
5. 請問政府各部門列出最近五年有甚麼工程不先進行環境影響評估報告(EIA)而進行工程的招標？原因何在。
6. 請列出直昇機進入中西區的航道，受影響樓宇的噪音水平？包括現時及估計未來的情況。
7. 請問政府可否將政府聘請顧問公司進行興建直昇機停機坪的研究報告(全部內容)向中西區區議會提交？

動議

中西區區議會強烈要求政府必須進行「環境影響評估」後才決定是否在上環信德中心增建直昇機場停機坪

文件提交人：

甘乃威 阮品強

2004 年 2 月 17 日

關注上環信德中心增設直昇機場停機坪

民航處及經濟發展及勞工局的回覆：

問題 1. 請問政府在何時開始考慮在上環信德中心興建新的直升機場停機坪？請詳細列出決定過程的日程時間表？

答案 1. 民航處於 2001 年 4 月委託顧問公司研究香港的直升機交通需求及直升機場的發展。顧問研究內容包括對跨境及區內直升機服務需求作出預測，對直升機場的選址作出評估及就發展直升機場的模式、財務安排及管理作全盤建議。顧問報告指出擴建現時港澳碼頭上蓋直升機場能滿足預計直至 2015 年時跨境直升機服務的需求。研究完成後，政府於 2003 年 6 月 23 日向立法會經濟事務委員會介紹顧問研究報告的主要內容。其後政府具體研究了報告所提出的建議，並認為擴建港澳碼頭上蓋的直升機場是可行的方案。有關建議在 2004 年 1 月 15 日提交立法會經濟事務委員會討論，並獲委員會支持。建議在 2004 年 2 月 12 日諮詢中西區區議會意見。

問題 2. 請問政府爲何不早日先諮詢中西區區議會意見？

答案 2. 從答案 1 所列出的時間表可以看出，我們在 2004 年 1 月諮詢立法會後，已立即於 2 月 12 日諮詢區議會的意見。

問題 3. 請問政府曾考慮新直升機場停機坪的地點？請詳細列出地點及每個地點的優劣。

答案 3. 適合興建跨境直升機場的地點非常局限：首先，該址必須符合各項民航安全技術上的要求，包括能劃設不受阻礙的升降航道，航道及直升機坪亦應盡量遠離民居，減低居民所受的噪音影響；第二，選乘直升機的乘客基本上屬分秒必爭的商務客人及希望享受專有服務的旅客，故此直升機場須設在交通便捷的商業中心區；再者，跨境直升機服務需要海關、出入境和檢疫的配套設施。

綜合上述各項要求，並參考了各直升機公司的建議選址，民航處的顧問得出五個較可行的方案，以應付短至中期的跨境直升機服務需求的增長。當中以擴建港澳內碼頭上蓋的直升機升降坪此方案爲最可行。該五個方案優劣比較略述於附表一。

中西區區議會議員在 2 月 12 日會議上提議了幾個設有海關、出入境及檢疫設施的地點興建跨境直升機場，包括中港城碼頭上蓋及屯門碼頭上蓋。中港城碼頭上蓋附近因有高樓阻礙，直升機航道不符合技術要求；屯門碼頭則太遠離市中心商業區，不能滿足直升機乘客的要求。

問題 4. 請問政府各部門包括環保署在法例及有何內部指引說明進行工程前要進行環境影響評估報告？

答案 4. 香港法律第 499 章《環境影響評估條例》第 9 條規定，任何人不得建造或營辦該條例附表 2 列明的指定工程項目，除非該指定工程項目已按法獲豁免或獲環境保護署署長簽發環境許可證。《環境影響評估條例》附表 2 指出「在現有的或計劃中的住宅發展 300 米內的直升機升降場」是須要申領環境許可證的指定工程項目。根據這些規定，擴建港澳碼頭直升機場屬指定工程項目，需要進行環境影響評估程序，以申領環境許可證。

問題 5. 請問政府各部門列出最近五年有甚麼工程不先進行環境影響評估報告（EIA）而進行工程的招標？原因何在。

答案 5. 政府的公務工程若屬《環境影響評估條例》所訂明的指定工程項目，一般情況下均會在完成環境影響評估程序後才進行工程施工招標。

是項擴建直升機場工程屬於在政府物業上的私人項目，將由私人公司興建和營運，有別於政府公務工程。按照我們的計劃，招標只是確定由哪一家公司負責整項擴建計劃，中標的公司必須按照有關法例進行環境影響評估，如未能順利通過環保程序和獲得環境保護署署長發出的環境許可證，則不能開展該工程。

問題 6. 請列出直升機進入中西區的航道，受影響樓宇的噪音水平？包括現時及估計未來的情況。

答案 6. 現時使用港澳碼頭直升機升降坪的直升機航道和擴建後建議的航道分別顯示於附圖一及附圖二。如附圖所示，直升機航道均設定在海上。直升機在海上飛行較遠離民居，所產生的噪音亦較低。

根據《香港規劃標準與準則》，從早上七時至黃昏七時，住宅樓宇所收錄的直升機噪音標準最高為 85 分貝。民航處顧問研究的初步環境評估結果顯示，擴建後的港澳碼頭直升機升降坪 300 米範圍內有三幢住宅大廈，直升機場運作所產生最高聲量的情況下噪音評估

結果並沒有超出法定的 85 分貝水平 (初步噪音評估結果列於附表二)。距離直升機場 300 米範圍外的住宅因較遠離噪音源，估計所受的噪音影響會更低。在進行詳細的環境評估報告的時候，會再深入研究在可行的情況下考慮以升降措施，進一步紓減噪音的影響。

問題 7. 請問政府可否將政府聘請顧問公司進行興建直昇機停機坪的研究報告 (全部內容) 向中西區區議會提交？

答案 7. 隨函附民航處委託顧問公司進行的「香港直升機交通需求及直升機場發展」研究報告一份。唯涉及財務安排的部份，為免影響日後公開投標，故此被刪除。為方便議員了解該報告，另附顧問報告的摘要供議員參考之用。

(二〇〇四年三月十二日收到)

中西區區議會秘書處
二〇〇四年三月

附表一

顧問報告對短期跨境直升機場發展的
選址方案及地點所作的優劣分析

選址	地點優劣
擴建港澳內碼頭上 蓋現有的直升機場	地點鄰近香港的商業貿易中心，位置和環境適合作為 擴建直升機場用途，加上碼頭亦已設有出入境管制設 施，擴建的條件經已準備就緒。
增加香港國際機場 現有直升機服務的 使用率	地點遠離市中心和商業區，大大減低了直升機能夠提 供快捷、直接運輸服務的效能。
前啓德跑道的政府 飛行服務隊基地	該地點與商業中心區有一定距離，缺乏跨境直升機服 務所必需的出入境管制設施。
在海上建設浮動的 直升機升降坪	建浮動升降坪可能涉及填海工程。另外，直升機乘客 須乘搭接駁船隻往返浮動升降坪，此安排為乘客帶來 不便。
在市區另覓未發展 而又在短期內可動 用的合適土地	直升機升降坪的選址要求非常嚴格，須要通過許多環 保及航道安全上的要求，故此並不容易在市區覓得符 合直升機場嚴格要求的合適地點。所以基本上並非一 個方案。

附表二

顧問報告的初步噪音評估

運作模式	在直升機場 300 米範圍內 易受噪音 影響的 住宅樓宇	S76C + 註 ¹ 直升機在現有的 直升機升降坪 運作所產生的 最高聲級分貝	S76C + 註 ¹ 直升機在擬建的 直升機升降坪 運作估計的 最高聲級分貝	兩架 S76C + 註 ¹ 直升機分別在現有和 擬建的直升機 升降坪同時 運作 ^{註²} 估計所產生的 最高聲級分貝
A	嘉安大廈 (離現有直升 機升降坪 260 米，離擬建直 升機升降坪 305 米)	80.4	67.8	80.6
A	寶軒 (服務式住宅) (離現有直升 機升降坪 216 米，離擬建直 升機升降坪 190 米)	84.1	77.8	85.0

註¹ : S76C+是目前在港澳碼頭直升機場升降的機種。

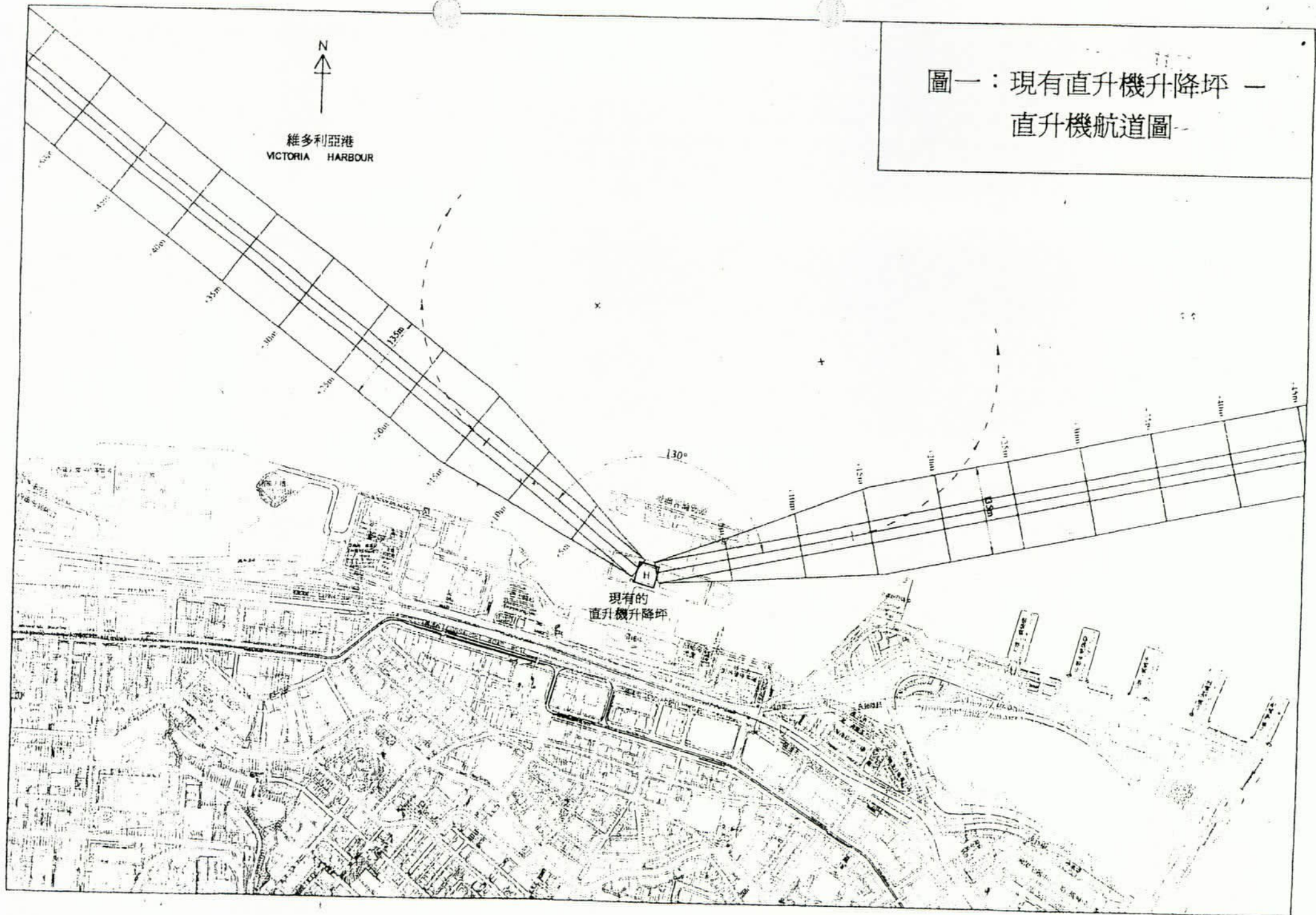
註² : 基於飛行安全理由，兩架直升機不可在兩個相鄰的直升機升降坪同一時間升降。

B	嘉安大廈	76.2	72.1	77.6
B	寶軒 (服務式住宅)	80.1	81.7	84.0

運作模式 A： 一架 S76C + 直升機在現有的直升機升降坪進場，一架 S76C + 直升機停在擬建的直升機升降坪預備起飛。

運作模式 B： 一架 S76C + 直升機停在現有的直升機升降坪預備起飛，一架 S76C + 直升機在擬建的直升機升降坪進場。

圖一：現有直升機升降坪 —
直升機航道圖



圖二：擬建直升機升降坪 —
直升機航道圖

