

強烈反對在西區公園體育館旁興建直升機場

背景

中西區區議會在 2004 年 5 月 20 日討論「要求政府歸還中西區維港海傍給公眾享受維港景色」為題的文件，當日並通過兩個動議，分別為

「中西區區議會強烈反對政府在中西區海旁再設立直昇機的停機坪。」及「中西區區議會強烈要求政府研究搬遷或重整中西區海旁非康樂/休憩的公共/政府設施，以便在中西區維港海旁全面設立單車徑、緩跑徑、休憩公園、綠化地帶、中西區沿海行人風景徑及中區至西區的海濱長廊。」當次會議已經有議員提醒政府切勿再浪費公帑，研究在中西區海邊加建直昇機停機坪。

可是經濟發展及勞工局在 2004 年 11 月 30 日向立法會經濟事務委員會提交文件，建議在西區公園體育館旁興建直升機場。而在文件中竟然完全沒有提及中西區區議會在 2004 年 5 月 20 日曾通過上述的動議。我們對經濟發展及勞工局再次欺騙立法會表示憤怒。(上次是中區警署事件)

問題

1. 請問政府曾經研究過多少地點設立該直升機場？請列明不合適的原因。
2. 政府要將西九龍的直升機場遷移中西區，請問政府是否認為中西區居民是次等居民？其他區域不要的噪音設施要給中西區居民。
3. 請問政府為何在上環信德中心加建直升機停機坪的同時要在西區公園旁加設這個直升場？
4. 房屋及規劃地政局就中環填海在 2004 年初才發表「還港於民」的建議書，政府承諾要將維港兩旁歸還給市民，請問房屋及規劃地政局在海傍建設直昇機場如何令市民可以漫步海傍？請問如何「還港於民」？

邀請

經濟發展及勞工局局長葉樹堃出席會議

動議

1. 中西區區議會強烈譴責經濟發展及勞工局欺騙立法會經濟事務委員會，就「區內直升機場發展建議」的立法會文件上完全沒有向立法會正確反映在 2004 年 5 月 20 日中西區區議會會議中通過的兩項動議包括「中西區區議會強烈反對政府在中西區海旁再設立直昇機的停機坪。」及「中西區區議會強烈要求政府研究搬遷或重整中西區海旁非康樂/休憩的公共/政府設施，以便在中西區維港海旁全面設立單車徑、緩跑徑、休憩公園、綠化地帶、中西區沿海行人風景徑及中區至西區的海濱長廊。」
2. 中西區區議會強烈譴責經濟發展及勞工局局長葉樹堃完全漠視「中西區區議會強烈反對政府在中西區海旁再設立直昇機的停機坪」的意見。
3. 中西區區議會強烈反對政府在西區公園體育館旁興建直升機場
4. 中西區區議會強烈反對城市規劃委員會將西區公園體育館旁的用地由目前的「政府、機構或社區」及「休憩用地」用途改為「其他指定用途{直升機場}」
5. 中西區區議會強烈要求共建維港委員會支持「中西區區議會反對政府在西區公園體育館旁興建直升機場」及「中西區區議會強烈要求政府研究搬遷或重整中西區海旁非康樂/休憩的公共/政府設施，以便在中西區維港海旁全面設立單車徑、緩跑徑、休憩公園、綠化地帶、中西區沿海行人風景徑及中區至西區的海濱長廊。」

動議人：甘乃威 黎國雄

文件提交人

黎國雄 甘乃威 何俊麒 阮品強 梁耀祖 鄭麗琼 楊浩然 何秀蘭

2004 年 12 月 2 日

擾民直昇機場

背景：

本年年初，我們曾就港澳碼頭上蓋擴建增建直昇機場一事表示很大保留，但事隔不足一年，經濟發展及勞工局竟又再提出另一項興建直昇機場的建議，即在西區公園體育館旁邊興建永久直昇機場以便發展觀光、商務包機及特殊服務等。而政府亦指出有關直昇機場每天可處理 118 架次的直昇機機升降，並可滿足超越 2020 年的服務需求。由於有關建議對中西區的環境有著重大的影響，引起居民極大關注。

問題：

1. 現時本港共有多少個直昇機場？它們的使用率如何？
2. 政府根據何準則揀選永久直昇機場？
3. 有關選址的環境、交通、結構評估如何？
4. 有關計劃是否已在「共建維港委員會」討論？並獲其通過？
5. 政府有否考慮該地點接近民居及休憩地方，對居民作息有重大影響？為何仍然作此建議？

建議：

強烈反對政府在西區公園體育館旁興建直昇機場。

鍾蔭祥、楊位款、陳財喜、
陳捷貴、戴卓賢、林乾禮

2004 年 12 月 6 日

「強烈反對在西區公園體育館旁興建直升機場」及
「擾民直升機場」

經濟發展及勞工局經濟發展科的回覆

部分中西區區議員就政府建議於上環西區公園體育館旁興建永久區內直升機場一事，提交了兩份分別題為「強烈反對在西區公園體育館旁興建直升機場」及「擾民直升機場」的文件，於二〇〇五年一月二十日舉行的中西區區議會會議上討論。文件對於有關直升機場的建議提出多個問題，現逐一回覆如下 -

「強烈反對在西區公園體育館旁興建直升機場」

1. 請問政府曾經研究過多少地點設立該直升機場?請列明不合適的原因。

自一九九八年起，政府在維港兩岸海傍進行了多輪的選址工作。在研究過十多個選址後，確認只有西區公園體育館旁的選址符合各項條件。落選的地點和不適合的原因概括如下：

	地點	不適合的主要原因
(a)	位於香港會議展覽中心東北端的擬建政府飛行服務隊直升機場	<ul style="list-style-type: none">• 要容納商業直升機運作必須增加填海，擴大直升機場範圍。填海作商業用途將難以符合終審法院所作出的填海必須有凌駕性公眾需要這一嚴格測試。• 政府在 2001 年明確向立法會規劃地政及工程委員會承諾，此直升機場只供政府飛行服務隊執行職務之用，且使用次數很低。
(b)	上環大笪地	<ul style="list-style-type: none">• 此地點已預留作公園，以及兩項重要的環境改善工程(上環雨水抽水站和淨化海港計劃)。• 在飛行航道方面未能符合安全要求。

	地點	不適合的主要原因
(c)	西區海底隧道通風大樓側	<ul style="list-style-type: none">• 部分地方屬於中山紀念公園範圍。• 寬度不足以發展直升機場。
(d)	前灣仔公眾貨物裝卸區	<ul style="list-style-type: none">• 此幅土地日後需用以興建中環灣仔繞道。
(e)	港澳碼頭上蓋	<ul style="list-style-type: none">• 屬於高架式直升機坪，不符合單引擎直升機須於地面運作的安全標準。
(f)	中區填海第三期工程—新天星小輪碼頭上蓋	<ul style="list-style-type: none">• 不符合單引擎直升機須於地面運作的安全標準。
(g)	中區填海第三期工程—海傍商業和休憩用地的上蓋	<ul style="list-style-type: none">• 不符合單引擎直升機須於地面運作的安全標準。
(h)	中區填海第三期工程—中信大廈北面的「政府、機構或社區」用地	<ul style="list-style-type: none">• 非位於海傍，不符合單引擎直升機航道不能有障礙的安全標準。
(i)	添馬艦	<ul style="list-style-type: none">• 非位於海傍，不符合單引擎直升機航道不能有障礙的安全標準。
(j)	數碼港	<ul style="list-style-type: none">• 與港島商業中心區有相當距離。
(k)	西九龍填海區	<ul style="list-style-type: none">• 與港島商業中心區有相當距離。

2. 政府要將西九龍的直升機場遷移中西區，請問政府是否認為中西居民是次等居民？其他區域不要的噪音設施要給中西區居民。

位於西九龍的直升機場只屬臨時設施，該幅土地日後需騰出作發展文娛藝術區之用。此外，該地點與港島商業中心區有相當距離。因此有必要另覓合適地點興建永久區內直升機場，支持直升機服務的長遠發展。

3. 請問政府爲何在上環信德中心加建直升機停機坪的同時要在西區公園旁加設這個直升機場?

區內直升機服務主要使用單引擎機種，基於飛行安全理由，該類直升機只可在海傍的地面直升機場運作。而港澳碼頭上蓋的直升機場及擬加建的升降坪屬於高架式設計，不適合單引擎直升機種使用。因此我們必須選擇合適地點興建永久區內直升機場。西區公園體育館側的地點是唯一合適的選址。

4. 房屋及規劃地政局就中環填海在 2004 年初才發表「還港於民」的建議書，政府承諾要將維港兩傍歸還給市民，請問房屋及規劃地政局在海傍建設直升機場如何令市民可以漫步海傍?請問如何「還港於民」?

政府對維港的理想目標，是使維港成爲港人之港、活力之港，讓市民可以容易地到達海傍，欣賞維港景色。

我們一向致力完善維港的規劃和增強市民和維港的連繫。目前，在維港海傍仍有一些非康樂或休憩用途的設施。這些設施由來已久，而且因爲各種因素而必須設於海傍(如公眾貨物裝卸區等)，又涉及很多工人和有關業界的日常生計。政府在規劃維港海傍用地時，一定會考慮到「還港於民」的目標，亦會在保障工人和業界生計和滿足市民要求在海傍建設康樂或休憩設施兩者之間，取得適當的平衡。

在計劃發展直升機場時，政府已研究過多個地點，亦已考慮過不少技術上和實際運作方面的限制。任何選址的落實，都必須通過有關的法定程式，以確保直升機場符合規劃、環保等方面的規定。

「擾民直升機場」

1. 現時本港共有多少個直升機場?它們的使用率如何?

商用直升機服務可分爲跨境及區內直升機服務兩大類別。香港的跨境直升機場設於港澳碼頭上蓋，目前每日平均約有 50 架次升降。

香港缺乏一個永久區內直升機場，位於西九龍填海區的區內直升機場屬於臨時性質。該臨時直升機場每日平均約有 13 架次升降。

此外，九龍半島酒店上蓋設有私人直升機場。

2. 政府根據何準則揀選永久直升機場？

永久區內直升機場的選址需符合數項嚴格的條件。首先，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。其次，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。此外，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。

3. 有關選址的環境、交通、結構評估如何？

政府委託的顧問對上環選址進行了初步的技術可行性評估，認為選址在環境、交通及結構方面皆能符合要求。就環境而言，兩個升降坪設於西區公園體育館北面，利用體育館作天然隔音屏障，消滅對附近民居的大部分噪音影響。為進一步減低噪音，顧問建議在體育館側加建隔音屏障。在採取這些措施後，預期直升機場的運作能符合相關的法定標準。

在交通方面，由於直升機場只能處理有限度的升降，而直升機服務主要以預約形式進行，因此直升機場的運作不會造成大量的交通需求，應該不會對該區的交通網絡構成壓力。

在該地點興建直升機升降坪、停機坪、候機室、地下加油設施等，在建築結構安全或工程方面均可行。此外，升降坪與體育館之間已預留了充足的距離，確保直升機升降不會對體育館的結構安全造成任何影響。

4. 有關計劃是否已在「共建維港委員會」討論？並獲其通過？

政府將於 2005 年 1 月 13 日把區內直升機場的發展建議提交「共建維港委員會」討論。

5. 政府有否考慮該地點接近民居及休憩地方，對居民作息有重大影響？為何仍然作此建議？

在選址過程中，我們已考慮過多個地點，但最終只有上環選址符合所有要求。我們理解居民關注直升機場引致的噪音問題，因此在規

劃直升機場時，已採取多項措施以減少直升機升降對附近居民的影響。此外，該建議項目仍需進行詳細的法定環境影響評估，確保項目能符合相關的法律規定。我們會在環評階段研究是否可以進一步消減噪音。

(二零零四年十二月二十九日收到)

中西區區議會秘書處
二零零五年一月