

在香港會議展覽中心旁 興建政府直升機坪的建議

目的

政府建議在香港會議展覽中心(“會展中心”)東北角興建政府直升機坪。本文件旨在向議員闡述有關建議的技術可行性研究結果和未來路向。

背景

2. 2004年1月，位於龍匯道的中區直升機場因中環填海計劃第三期施工而關閉。在重置永久直升機坪之前，政府飛行服務隊(“飛行服務隊”)遷至位於前灣仔公眾貨物裝卸區的臨時直升機坪，繼續運作。經過全面的選址工作後，政府認為會展中心東北角是最適合興建永久政府直升機坪的地點，供飛行服務隊提供緊急及其他必要的飛行服務。

3. 2005年2月28日，在立法會經濟事務委員會¹及規劃地政及工程事務委員會²聯席會議上，議員通過一項議案，“促請政府加快在港島商業市中心內提供永久的商用直升機場及設施，並在不違法填海的原則下容許商業直升機公司與政府共用香港會議展覽中心的直升機場”。政府考慮上述議案後，同意在政府緊急及必要飛行服務在任何時間都有絕對優先使用權的前提下，商用直升機公司可按政府釐定的收費，在空餘時段使用擬建直升機坪，並在2005年7月25日向上述兩個委員會簡介有關建議。議員普遍歡迎政府的正面回應。2005年10月24日，政府就商用直升機公司與飛行服務隊共用擬建直升機坪的建議再次諮詢上述兩個立法會事務委員會，並表示會就有關建議進行技術可行性研究。

¹ 其後改稱為經濟發展事務委員會。

² 其後改稱為發展事務委員會。

4. 經濟發展及勞工局³及保安局曾就在會展中心興建直升機坪的計劃諮詢灣仔區議會。在 2004 年 5 月 21 日的會議上，灣仔區議會通過議案，反對開放現時的臨時政府直升機坪予商用直升機公司使用。其後在 2005 年 1 月 18 日會議的討論中，灣仔區議會認為擬在會展中心興建的政府直升機坪只應供飛行服務隊提供服務，反對把該直升機坪用作商業用途。2005 年 9 月 20 日，政府和香港區域直升機場工作組(“工作組”)分別就共用擬建直升機坪的建議徵詢灣仔區議會的意見(灣仔區議會文件第 112/2005 號)。會上部分議員對直升機操作時可能產生的噪音問題表示關注。灣仔區議會就此通過另一項議案，維持 2004 年 5 月 21 日對直升機場的議案⁴，並表明該建議應待灣仔海濱發展整體規劃完成後才作檢討。

5. 土木工程拓展署和規劃署在 2007 年 5 月 15 日和 6 月 11 日，就灣仔發展計劃第二期的建議發展大綱圖及灣仔北分區計劃大綱草圖編號 S/H25/1(“大綱草圖”)的擬議修訂諮詢灣仔區議會。諮詢文件(灣仔區議會文件第 47/2007 號)提到政府和本地商用直升機公司共同使用擬建直升機坪的建議。議員對這項建議沒有提出反對意見。

6. 此外，工作組於 2007 年 5 月 22 日再就灣仔發展計劃第二期的灣仔北分區計劃大綱草圖及提供商用直升機場事宜諮詢灣仔區議會規劃、交通及環保委員會⁵(規劃、交通及環保委員會文件第 19/2007 號)。大多數委員原則上支持政府與業界共用直升機坪。有委員關注直升機在會展中心的直升機坪所造成的噪音問題，建議有關方面設法解決聲浪問題，以及減少停機坪的數目。

7. 就灣仔北分區計劃大綱草圖的擬議修訂所收集的公眾意見，包括《優化灣仔、銅鑼灣及鄰近地區海濱的研究》的意見，已呈交城市規劃委員會(“城規會”)考慮。城規會考慮了公眾意見，通過

³ 政府總部決策局在 2007 年 7 月 1 日重組後，航空事宜的政策由運輸及房屋局負責。

⁴ 2004 年 5 月 21 日灣仔區議會通過的經修訂的動議內容如下：

「支持灣仔中期直升機場作緊急用途，直至 2007 年底。不支持該直升機場轉為商業用途，以免影響市民。支持政府在遠離民居的地方，覓地興建永久境內直升機場，以免噪音擾民。」

⁵ 其後改稱為發展、規劃及交通委員會。

把直升機坪選址納入大綱草圖，並於 2007 年 7 月 27 日把該份草圖刊登憲報。在 2008 年 1 月，城規會審議並駁回就直升機坪提出的反對。大綱草圖稍後會提交行政長官會同行政會議核准。

技術可行性研究

8. 是次研究的目的是要決定擬建的直升機坪在技術上是否可行。擬建的直升機坪由一個升降坪、一個起機坪和一個停機坪組成。另設業界建議的配套設施，包括旅客候機室連指揮塔，以及地下加油設施。該研究在 2007 年 12 月完成，範圍包括評估直升機噪音影響、氣流下洗效應、擬設地下加油設施的潛在危險，以及合適的直升機坪整體布局設計。研究報告的摘要載於附件。下文第 9 至 15 段概述該研究的主要結果及建議。

噪音影響

9. 由於擬建的直升機坪 300 米範圍內並無易受噪音影響的敏感受體，直升機坪不屬於《環境影響評估條例》規定的指定工程項目，因此無需根據該條例進行環境影響評估。不過，該研究評估了直升機在直升機坪運作時可能會對周圍造成的噪音影響，並建議所需的緩解措施。研究的結論是，若實施適當的緩解措施，直升機產生的噪音可維持在可接受的水平。

10. 具體來說，該研究評估了灣景中心大廈(最接近直升機坪的住宅樓宇，距離直升機坪 450 米)和金紫荊廣場所受到的噪音影響。灣景中心大廈的預計最高噪音水平為 74 分貝(A)，低於規劃署發出的《香港規劃標準與準則》所訂的噪音水平⁶。

11. 至於在金紫荊廣場，預計飛行服務隊直升機產生的最高噪音水平約為 96 分貝(A)，而商用直升機產生的最高噪音水平約為 92 分貝(A)⁷，兩者均低於世界衛生組織指引所訂會引起聽覺不適的

⁶根據《香港規劃標準與準則》，在上午七時至下午七時期間，直升機對辦公室造成的噪音，不得超過最高聲級 90 分貝(A)；對住宅樓宇、酒店、旅舍、教育機構、公眾崇拜地方、醫院及診療所造成的噪音，則不得超過 85 分貝(A)。以上準則適用於必須靠打開窗戶通風的樓宇。

⁷相比之下，地下鐵路車站月台感受到的噪音水平最高聲級可達 100 分貝(A)左右。很多人經常身處這環境。如時間不長，人們一般接受這種噪音情況。

120 分貝(A)聲量界限。此外，直升機噪音屬短暫性質，而且公眾通常只會在金紫荊廣場短暫停留，故有關噪音仍然可以接受。儘管如此，為減低噪音的影響，該研究建議沿擬建直升機坪用地連接陸地一端安裝 6 米高的隔音屏障。屏障底部以 900 毫米高的隔音通氣窗建造，上面加設 5.1 米高的實心透明板，能夠把直升機在擬建直升機坪運作時對金紫荊廣場產生的噪音水平降至 80 分貝(A)以下。該研究亦建議設置園景美化緩衝區，以紓緩噪音對遊人的影響。緩衝區可與會展中心海濱長廊現有的花槽互相融合。

氣流下洗效應

12. 直升機運作時會在其鄰近範圍產生強風，令附近人士感到不適。根據適用於市區的蒲福風級表，可接受的最高風速為每秒 10.7 米。在這個風速下，人們會感受到強烈風力。如安裝上文第 11 段所述的建議屏障，在直升機坪用地外圍或金紫荊廣場上因氣流下洗效應而產生的風速，可降至每秒 5 米左右，屬於可接受水平。

13. 此外，根據該研究的評估，在吹偏東風和偏西風兩種最常出現的風力情況下，直升機在擬建直升機坪外坪運作時因下洗氣流所產生的風速，會在海濱長廊與外機坪之間對開海面消散。因此，直升機在外機坪運作時，市民在海濱長廊受到下洗氣流影響的機會不大。

地下加油設施的風險評估

14. 擬建直升機坪的加油設施，包括容量達 3 萬公升的地下航空油儲存缸，以及其他如輸油管和加油器的設備。該研究採用《加補燃油 - HS(G)146》⁸所述方法，評估這些設施的風險。研究的結論是，有關加油設施的風險水平相當低。

直升機坪整體布局設計

15. 該研究審視了在實施上述緩解措施的情況下，擬建直升機坪的三個整體布局設計方案。在考慮整體的運作需求、對行人連接系統及景觀的影響後，我們建議採用附件圖 6 所示的直升機坪整體布局設計。

⁸《加補燃油 - HS(G)146》是由英國健康及安全執行處推薦的國際認可指引文件。該處是負責執行英國健康安全規例的機關，備受國際認同。HS(G)146 用於評估汽油及其他易燃液體加油設施的風險，也適用於直升機加油設施的風險評估。

諮詢

16. 政府已就技術可行性研究的結果及建議諮詢直升機業界（即工作組及一家現時提供跨境直升機服務的公司）。業界普遍支持研究的結果及建議，而工作組則提出若干有關直升機坪日後共用安排的運作模式的問題。

17. 在 2008 年 2 月 25 日的立法會經濟發展事務委員會會議上，政府向事務委員會講解有關技術可行性研究的結果及建議。會有議員對將來商業直升機公司與飛行服務隊共用擬建直升機坪的運作安排表示關注，故促請政府應與業界緊密合作，制訂出一套合理和能符合各方要求的詳細運作程序。此外，有議員認為政府應加快為商業直升機公司提供永久的商用直升機場及相關設施，以應付對本地和跨境直升機服務的需求。

未來路向

18. 在灣仔北分區計劃大綱草圖獲行政長官會同行政會議核准後，我們擬在 2008 年向立法會工務小組委員會提交項目計劃，以及向立法會財務委員會申請撥款，以開展工程。

19. 至於工作組及立法會議員對直升機坪運作提出的問題，政府會與業界繼續緊密合作，制訂符合有關安全和操作規定及各方需要的具體運作程序，以落實共用直升機坪的建議。

徵詢意見

20. 我們歡迎議員就該研究的結果和計劃的未來路向提出意見。

運輸及房屋局

保安局

土木工程拓展署

2008 年 3 月