

1. 會議於二零一六年一月十二日上午九時十分恢復進行。

2. 下列委員及秘書出席了恢復進行的會議：

發展局常任秘書長
(規劃及地政)

黃偉綸先生

主席

黃遠輝先生

副主席

陸觀豪先生

黃仕進教授

許智文教授

馬詠璋女士

邱榮光博士

鄒桂昌教授

張孝威先生

霍偉棟博士

符展成先生

黃令衡先生

李美辰女士

梁慶豐先生

陳福祥先生

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

潘永祥博士

運輸署總工程師／交通工程(新界東)
蕭鏡泉先生

環境保護署助理署長(環境評估)
鄧建輝先生

民政事務總署總工程師(工程)
關偉昌先生

地政總署副署長(一般事務)
林潤棠先生

規劃署署長
凌嘉勤先生

3. 主席表示，會議延遲開始，以待提意見人及他們的代表到席。

[會議延遲 20 分鐘開始。]

4. 秘書表示，委員已於二零一五年十二月十四日上午及二零一五年十二月十六日上午的聆聽會就有關申述和意見申報利益。此後再無接獲相關的利益申報。委員所申報的利益，載於二零一五年十二月十四日會議記錄第 5 至 7 段及二零一五年十二月十六日會議記錄第 5 段。

簡介和提問部分

5. 以下政府代表、提意見人及提意見人的代表此時獲邀到席上：

政府代表

規劃署

- 譚燕萍女士 — 西貢及離島規劃專員
- 蕭爾年先生 — 高級城市規劃師／離島 1
- 呂德成先生 — 城市規劃師／離島(6)

運輸及房屋局(下稱「運房局」)

- 劉家麒先生 — 副秘書長(運輸)4
- 郭穎詩女士 — 首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)
- 朱展強先生 — 總助理秘書長(機場擴建統籌辦)

運輸署

- 羅港西先生 — 高級工程師／離島
- 劉啓恩先生 — 工程師／離島 2

環境保護署(下稱「環保署」)

- 陳檳林先生 — 首席環境保護主任(區域評估)1

海事處

- 李大徽先生 — 高級海事主任／策劃及發展協調 3
- 鄒平先生 — 海事主任／策劃及發展協調 3

民航處

- 鄭寶強先生 — 總航空交通管制主任(技術及發展)
- 吳毅賢先生 — 高級評估主任(1)
- 王靜雅女士 — 民航事務主任(環境監理)1

漁農自然護理署(下稱「漁護署」)

- 蔡廣全先生 — 高級海洋護理主任(西區)

提意見人及提意見人的代表

C75—葉錦洪

- 馮永業先生] 提意見人的代表
 - 梁景然先生]
 - 李仲騰先生]
 - 梁穎敏女士]
- (香港機場管理局)
(下稱「機管局」)

C144 – Luk Chi To

C256 – 李敬華

C261 – 鍾健平

洪家耀博士 — 提意見人的代表
(香港海豚保育學會)

C155 – 周月翔

洪家耀博士 — 提意見人的代表
(香港海豚保育學會)

C167 – YK Lee

C168 – 吳小姐

林超英先生 — 提意見人的代表

C178 – 余智健

余智健先生 — 提意見人

C228 – Fung Kam Lam

馮感霖先生 — 提意見人

C316 – 鄭家泰

鄭家泰先生 — 提意見人

6. 主席表示歡迎上述各人到席，並解釋聆聽會的一般程序如下：

- (a) 在每場聆聽會中，會首先請政府的代表向委員簡介有關背景，接着會按各申述人／提意見人的編號，邀請申述人／提意見人或他們的代表作口頭陳述；
- (b) 由於有大量申述人／提意見人或他們的代表登記作出口頭陳述，城規會在二零一五年十月十六日同意每名申述人／提意見人或其代表應獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述；
- (c) 在申述人／提意見人及其代表的發言時間完結前兩分鐘及發言時間完結時，計時器會發出提示聲響；

- (d) 在各場聆聽會中，所有出席會議的申述人／提意見人或他們的代表完成口頭陳述後，會有答問環節。委員可直接向政府代表或申述人／提意見人或他們的代表發問。答問環節結束後，主席會宣布當日的聆聽會結束，並會請申述人／提意見人或他們的代表以及政府代表離席。城規會在聆聽完出席會議的申述人／提意見人或他們的代表的所有口頭陳述後，便會進行閉門會議，商議有關申述／意見，稍後會把城規會的決定通知申述人／提意見人。

7. 主席接着請規劃署的代表向委員簡介有關《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》(下稱「赤鱸角分區計劃大綱圖」)的申述和意見。規劃署高級城市規劃師／離島蕭爾年先生借助投影片，重複在二零一五年十二月十四日聆聽會中所作的簡介，其內容載於二零一五年十二月十四日會議記錄第 36 段。

8. 主席繼而請提意見人及他們的代表闡述意見書的內容。

C75—葉錦洪

9. 馮永業先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 由於外界對三跑道系統工程計劃的財務可行性、規劃設計和公眾諮詢表示關注，他打算就該三方面作進一步澄清；

財務可行性

- (b) 三跑道系統的總建造費用預算為 1 415 億港元。三跑道系統的財務安排將以「共同承擔，用者自付」為原則，透過三個途徑為該計劃集資，即(i)營運盈餘(33%)、(ii)引入機場建設費(18%)及(iii)借貸(49%)；
- (c) 機管局根據《機場管理局條例》(第 483 章)成立，一直根據該條例第 6 條的規定，按照審慎的商業原則經營香港國際機場。自香港國際機場在一九九八年啟用以來，機管局投放了逾 3 000 億港元在香港

國際機場進行多個大型工程項目，包括北衛星客運廊、海天客運碼頭、二號客運大樓及中場範圍發展。該 3 000 億港元全由機管局出資，無須政府撥款，而該等項目亦已圓滿完成；

- (d) 機管局的營運盈餘過去一直有穩定增長。以每年約 80% 的年度淨溢利會用作派息來計算，機管局自二零一三至一四財政年度起派予政府的股息合共 356.8 億港元。機管局有信心，未來八年保留用作興建三跑道系統的營運盈餘，足以支付 33% 的建造費用；
- (e) 至於機場建設費，《機場管理局條例》第 5 及第 7 條賦權機管局因應營運需要就香港國際機場的發展收取有關費用。關於收費水平方面，頭等／商務艙的長程離港旅客的收費將為 180 港元，而乘坐經濟艙的短程離港轉機及過境旅客的收費則為 70 港元。預計在該收費機制實施後，七成離境旅客將繳付 90 港元或以下的機場建設費。機管局認為，收取機場建設費符合用者自付原則，也不會影響香港國際機場的競爭力。根據一項獨立調查的結果，即使引入機場建設費，香港國際機場的整體旅客徵費或收費仍處於極低水平，低於世界上其他主要機場；
- (f) 機管局的信貸評級優良，從其負債額對未扣除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利(EBITDA)比率低至 0.3，已可見一斑。獨立財務顧問指出，即使負債額對未扣除利息、稅項、折舊及攤銷前盈利比率將提高至約 4.5，機管局仍能透過借貸集資 690 億港元(即三跑道系統總建造費用的 49%)，並有能力償還債務；
- (g) 曾就三跑道系統工程計劃進行多項敏感度分析，結果顯示在營運盈餘減少、超支或未來八、九年的借貸成本上升的情況下，機管局仍然能夠為三跑道系統工程計劃籌集資金。機管局先前曾向立法會明確

表示，即使三跑道系統超支，亦無意尋求政府撥款；

規劃設計

- (h) 部分申述人認為，機管局未有按一九九二年《新機場總綱計劃》的原來建議興建 X 形中場客運廊，以致有損香港國際機場應付航空交通需求的能力。然而，我們不應依循一九九二年《新機場總綱計劃》，原因如下：
- (i) 香港國際機場的瓶頸是現有雙跑道系統的容量有限；
 - (ii) 《新機場總綱計劃》是於 20 多年前制訂，並未有顧及航空業的長足發展和變化。機管局每五年制訂一份新的規劃大綱，就香港國際機場的未來發展提出建議，規劃年期一般為 20 年。在一九九二年公布《新機場總綱計劃》後，機管局制訂了另外三份規劃大綱，包括二零零一年的《香港國際機場 2030 規劃大綱》（下稱「《2030 規劃大綱》」）。每份規劃大綱均因應最新趨勢和需求，對香港國際機場的整體規劃和設計適時作出調整；
 - (iii) 根據現行方案，香港國際機場將提供共 140 個停機位，較一九九二年《新機場總綱計劃》所建議的多出 20 個；以及
 - (iv) 香港國際機場的貨運區現時位於其南面。為盡量提高運作效率，建議用作發展 X 形中場客運廊的範圍及其毗連地方，應用作興建貨運停機坪供停泊貨機，以應付全球各地對貨機日益增加的需求，而不應用作發展客運廊。一九九二年《新機場總綱計劃》未有顧及航空業當前的趨勢；

[邱榮光博士此時到場出席這節會議。]

公眾諮詢

- (i) 關於推展三跑道系統工程計劃，機管局十分重視與持份者保持溝通，並積極推動公眾參與。該局在二零一一年就《2030 規劃大綱》進行了為期三個月的大型公眾參與活動，以徵詢公眾意見，其間共舉行了 194 場公眾簡介會；
- (j) 機管局委託香港大學社會科學研究中心獨立整理和分析上述三個月公眾參與期內收集到的意見，而機管局並無參與決定社會科學研究中心所採用的方法。在公眾參與期內，機管局經由不同渠道(包括巡迴展覽、互聯網和電郵)收到問卷調查的回覆。大部分回覆並非如申述人／提意見人在陳述中所指，來自放置於香港國際機場內的收集箱。在填妥的 24 242 份問卷中，73%受訪者支持興建三跑道系統。來自不同來源(包括立法會、區議會和媒體)的意見，以及經環保／關注組織收集到的反對意見，均已納入社會科學研究中心的定性分析中。社會科學研究中心總結問卷調查結果，指公眾意見大致認為三跑道系統有利於香港國際機場發展、可促進香港經濟發展及創造更多就業機會，應盡早動工興建三跑道系統；
- (k) 三跑道系統工程計劃的環境影響評估(下稱「環評」)在二零一二至一四年間進行，在最受香港國際機場運作影響的地區(包括離島、荃灣及葵青)成立了數個社區聯絡小組，以徵詢當區居民的意見。此外，亦成立了數個技術研討小組，就空氣質素、海洋生態和中華白海豚等特定議題，徵詢專家和學術界的意見。機管局在該兩年間就環評舉行了逾 700 項公眾參與活動；以及
- (l) 二零一四年，環境保護署署長(下稱「環保署署長」)根據《環境影響評估條例》批准三跑道系統工

程計劃的環評報告，並向該工程計劃發出環境許可證。其後，機管局再舉行了 350 項公眾參與活動。

C155－周月翔

10. 洪家耀博士借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他代表人人監機會，從城市規劃師的角度作出口頭陳述；
- (b) 他首先就機管局有關財務可行性及公眾諮詢的論點回應如下：
 - (i) 機管局由政府全資擁有，為興建三跑道系統而保留其部分利潤，這些利潤本應屬公共收入的一部分。換言之，機管局將以公帑資助三跑道系統工程計劃；
 - (ii) 部分香港市民不滿即使他們因環保理由而反對三跑道系統，但仍然被迫支付機場建設費；以及
 - (iii) 很多環保組織都沒有加入機管局的技術研討小組，所以委員不應相信機管局已諮詢所有相關各方，亦不應相信所有各方都支持興建三跑道系統；

擴建計劃

- (c) 一個周全的香港國際機場擴建計劃，應該有願景、可以分階段推行，而且會定期進行檢討，以顧及當前限制和機遇。機管局建議的三跑道系統方案並不符合以上準則；
- (d) 正如機管局所指出，三跑道系統的容量，只能應付直至二零二零年的航空交通增長。至於二零二零年後的機場擴建問題，機管局並無答案；

- (e) 機管局只着眼於香港國際機場的營運，所以只會利用香港國際機場附近水域範圍來解決雙跑道系統的容量問題，而不去探討其他方案(例如興建另一個機場、與鄰近機場合作等)；
- (f) 由於運房局只要求一個機構(即機管局)制訂擴建計劃，以解決容量問題，機管局自然會就着本身利益去制訂有關建議；
- (g) 基於大嶼山的地形限制，香港國際機場並非未來擴展機場業務的合適選址；

資料不足

- (h) 機管局向城規會提供有關擴建計劃及相關評估(例如交通影響評估、航空交通影響評估及海上交通影響評估)的資料並不充足，反映三跑道系統缺乏詳細規劃。城規會有責任維護香港的長遠發展，因此委員應注意三跑道系統工程計劃只能應付直至二零二零年的航空交通增長。鑑於欠缺技術評估，城規會就三跑道系統所作的決定會受到法律挑戰；
- (i) 政府已計劃進一步發展大嶼山。由於道路交通需求將會增加，應就三跑道系統工程計劃及大嶼山的所有已規劃發展項目進行綜合交通影響評估，以得出全面的評估結果；
- (j) 為回應市民對三跑道系統融資方式的關注，應向公眾發布三跑道系統的獨立敏感度分析結果；
- (k) 環保署署長批准三跑道系統工程計劃環評的決定正面對司法覆核，因此現階段不應視該環評為已獲接受。就三跑道系統工程計劃的填海工程所作的決定，不應以機管局直至目前為止所提供的零碎資料為依據；
- (l) 就擴建香港國際機場而言，三跑道系統並非合理及具效益的方案。鑑於興建三跑道系統須動用龐大財

政資源，並且會對環境造成不可逆轉的影響，他懷疑該計劃能否為香港帶來經濟收益；

其他方案

- (m) 雙跑道系統未能達到其最大容量，可能是由於管理、人手和技術支援等方面的問題。就雙跑道系統實行改善／優化措施，包括改善管理、引入先進技術／設備，以及加強員工培訓，中期而言或有助解決容量問題；以及
- (n) 人人監機會反對赤鱸角分區計劃大綱草圖的擬議修訂項目。

C167 – YK Lee

C168 – 吳小姐

11. 林超英先生借助投影片作出陳述，要點如下：

香港國際機場的競爭力

- (a) 香港國際機場自二零零八年起已失去競爭力。二零零五至一零年間，香港國際機場沒有適時在所謂的中場範圍興建連接二號客運大樓的已規劃客運廊，以滿足需求。機管局當時所作的決定是為了削減開支，以顯示在該等年度錄得利潤；
- (b) 新加坡樟宜國際機場的設定客運量與香港國際機場相若，但其停機位數目較多，共有 92 個登機橋泊位和 42 個遠方停機位，香港國際機場則分別只有 59 個和 27 個。新加坡樟宜國際機場在二零零七年興建設有停機位的三號客運大樓後，運作效率已超越香港國際機場；
- (c) 要提高香港國際機場的競爭力，應提升飛機乘客的體驗，並提供更多乘客設施。沒有需要增加空運設施，因為目前的需求低於香港國際機場設定容量的

預計需求的一半。三跑道系統工程計劃根本並非對症下藥，因此沒有必要推行；

資料不足

- (d) 機管局並未有向城規會提交交通影響評估，以支持三跑道系統工程計劃。如城規會在這情況下仍接納該計劃，會為其他同類計劃立下不良先例。為支持三跑道系統工程計劃，已採納太多未經證實的假設，包括能夠解決空域問題。城規會作為負責任的法定機構，不應接納如此的計劃；
- (e) 城規會應顧及海上交通安全，因這關乎人命安全，但有關三跑道系統工程計劃的詳細海上交通影響評估並未有向公眾公開。尤須關注渡輪沿龍鼓水道航行至香港國際機場北面較遠處的安全問題，因為渡輪將須因應三跑道系統工程計劃而更改航線。再者，機管局聲稱前往珠江三角洲(下稱「珠三角」)的渡輪班次將會增加，這會令問題加劇；
- (f) 他不肯定三跑道系統工程計劃的技術評估有否評估前往蛇口集裝箱碼頭的貨櫃船數目增加及高身船隻數目增加對香港國際機場飛機升降安全的影響；
- (g) 擬議的三跑道系統工程計劃涉及約 650 公頃的填海土地，如此大面積的土地可以滿足大量香港市民的不同需求。委員不應把現時對赤鱸角分區計劃大綱圖的修訂視作純粹是香港國際機場的擴建計劃，委員應根據香港的整體需要考慮該等修訂；

城市規劃的目的

- (h) 應改善香港國際機場目前的運作，無須興建三跑道系統。這樣才符合《城市規劃條例》下城市規劃的目的，即旨在有系統地擬備和核准香港各地區的布局設計及適宜在該等地區內建立的建築物類型的圖則，以促進社區的衛生、安全、便利及一般福利。城規會應否決對赤鱸角分區計劃大綱圖的修訂，並

應要求機管局提供更多資料，包括有關興建三跑道系統的需要、海上交通安全，以及三跑道系統擬議擴建範圍是否合適的資料；以及

- (i) 城規會就分區計劃大綱圖所作的決定，應以條例的引言為依據，而不應受行政長官會同行政會議已原則上批准三跑道系統此事所影響。

C228 – Fung Kam Lam

12. 馮感霖先生借助投影片作出陳述，要點如下：

出席先前的聆聽會

- (a) 他曾以 R402 的身分出席聆聽會，現重申先前所提出的三個要點：
 - (i) 聆聽會不應只限於辦公時間內舉行。為了實現一個公平的聆聽會，應考慮讓那些因工作關係而未能出席這節聆聽會的申述人和提意見人，亦有機會出席聆聽會並發表意見；
 - (ii) 應委任更多女性加入城規會，令男女委員人數均等；
 - (iii) 在環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)通過三跑道系統工程計劃的環評之前，有部分城市規劃程序已閉門展開。二零一四年九月五日，城規會審議城市規劃委員會文件第 9703 號。該文件關於因應三跑道系統工程計劃而將赤鱸角分區計劃大綱圖發還城規會，以作出修訂。由於該文件及有關的議程均屬機密，公眾無從得知有關細節。他不知上述文件及其相關會議記錄能否向公眾發布；

海砂

- (b) 三跑道系統工程計劃的填海工程費用預算約為 368 億港元。有關費用其中一部分將用於取得海砂作填海之用。據廣東省海洋與漁業局二零一四年的招標資訊顯示，珠海外伶仃島及白瀝島水域的海砂可供挖掘，並用於港珠澳大橋澳門人工島及相關填海工程。內地報章最近在二零一五年十二月三十一日報道，內地海砂供應短缺，導致澳門的填海工程延誤；
- (c) 廣東省公共資源交易中心及中華人民共和國國家海洋局的數據反映，三跑道系統填海工程所需的海砂是否有足夠供應，仍屬未知之數。前者的數據顯示，二零一五年並無就挖掘海沙進行招標，後者則顯示同年並無接獲就挖掘海砂提交的環評。廣東省海洋與漁業局在二零一五年年底亦頒布新規例，鼓勵深海挖掘和利用新的先進科技物料來代替使用海砂填海；
- (d) 三跑道系統工程計劃涉及在其他地區挖掘海砂，此舉會對有關地區的環境造成負面影響，包括會危害海洋動物，包括中華白海豚；以及
- (e) 機管局應更新環評的資料，加入土木工程拓展署現正研究的擬議龍鼓灘填海工程對水質的影響。

C144 – Luk Chi To

C256 – 李敬華

C261 – 鍾健平

13. 洪家耀博士借助投影片作出陳述，要點如下：

出席先前的聆聽會

- (a) 他先前曾向城規會提供有關浸會大學聯同香港海豚保育學會、香港地球之友及公共專業聯盟就「社會代價及回報評估」研究進行的民意調查的詳情。

「社會代價及回報評估」研究以隨機抽樣方式訪問了 1 000 人。大多數收集到的意見，均顯示市民對三跑道系統工程計劃有許多關注和疑問，以及支持保護中華白海豚。中華白海豚的存活，將取決於城規會就赤鱸角分區計劃大綱圖所作的決定；

高速渡輪

- (b) 因為三跑道系統工程計劃，現時航行大嶼山水域、往返香港國際機場海天客運碼頭和內地其他地區及澳門的高速渡輪，將需要改道龍鼓洲北面的龍鼓水道。有關的更改航線安排，會令高速渡輪駛經中華白海豚經常出沒範圍，危及牠們的生存；
- (c) 過往已有研究證實高速渡輪對海豚有顯著的影響。在三跑道系統工程計劃的環評過程中，環保署及漁護署曾要求機管局根據環評研究概要，就高速渡輪對中華白海豚的影響進行研究。研究結果重申高速渡輪對中華白海豚的影響。中華白海豚已吃盡苦頭，其數量自海天客運碼頭啟用以來不斷減少；
- (d) 由於高速渡輪航線途經中華白海豚經常出沒範圍，導致該等水域的海豚數目顯著減少。一九九九至二零一零年間，往返香港和所有其他港口的高速船交通量增加了 48%，同期香港至澳門航線的高速船交通量增幅更達 77%。海豚數目在二零零四年及二零零七年顯著減少，其時正值高速渡輪交通量隨澳門博彩業擴張而增加。雖然索罟羣島將發展為海岸公園，但由於附近有高速渡輪航行，以致中華白海豚一直不願意取道渡輪航道游往索罟羣島，這從過往索罟羣島的海豚數目急劇減少可見一斑；
- (e) 此外，船舶快速移動所產生的噪音極大，可能令中華白海豚蒙受精神壓力或出現行為改變；

解決方案

- (f) 他本來不反對三跑道系統工程計劃，並在三跑道系統環評程序開始前提出了數個保護中華白海豚的方案。其中一個方案，是把大嶼山南岸的現有高速渡輪航線遷移至南面較遠處，即索罟羣島／龍鼓洲／長洲南面，遠離敏感的海豚棲息地。不過，海事處並沒有探討該方案的可行性。雖然機管局應根據研究概要的規定考慮該方案，但獲核准的環評只略為提及已探討該方案。委員應在答問環節跟機管局澄清有關事宜。由於該方案或有助於拯救中華白海豚，若機管局未有就此進行研究，便應要求海事處進行研究；
- (g) 現有沙洲及龍鼓洲海岸公園東面和香港國際機場擬議第三條跑道北面的航道已非常擠塞，因其為許多渡輪航線所在之處。如高速渡輪航線因三跑道系統工程計劃而須改道到龍鼓水道，將令情況惡化。為紓解有關問題及保障海上安全，設定該航道和鄰近水域(亦為中華白海豚經常出沒範圍)的渡輪／船舶總數上限。此外，應進行全面的海上交通影響評估，並向公眾發布評估結果；
- (h) 應更改索罟羣島北面的渡輪航線，以便可把政府將於二零一七年關設的擬議分流海岸公園和索罟羣島海岸公園連接起來，如此才能保護中華白海豚經常出沒的範圍，鼓勵牠們重返索罟羣島。此措施能有效緩減三跑道系統工程計劃的負面影響，所以應盡早實施；

更改高速渡輪航線

- (i) 機管局在二零一六年一月五日安排了一場圓桌會議，出席者包括香港海豚保育學會等四個環保組織。香港海豚保育學會在會議上獲告知，機管局在環評建議的緩解措施，即把高速渡輪的航線改道到龍鼓洲北面的龍鼓水道，已自二零一五年十二月起實施。由於龍鼓洲以北水域是北大嶼山內唯一仍有

中華白海豚棲息的地點，把高速渡輪航線改道到這片原先不受干擾的棲息地，實不合邏輯；

- (j) 環評建議限制渡輪駛近該片中華白海豚經常出沒範圍時速度不得超過 15 海浬，有關措施能否有效減低對中華白海豚的影響，實在值得商榷。減慢船速，只會使中華白海豚受噪音滋擾的時間延長，而每日有 99 班渡輪會駛經該範圍，對中華白海豚造成重大負面影響；

[張孝威先生此時到場出席這節會議。]

- (k) 機管局表示會在大約六個月後匯報更改航線對中華白海豚的影響。這反映該局欠缺應變計劃或行動方案，以應付一旦發現更改航線危及中華白海豚時的情況，做法極不理想。委員應要求機管局就此澄清；
- (l) 更改航線的實施過於倉卒，以致未能確定事前有否徹底審視海上安全問題。假如有渡輪與海豚碰撞，可能會威脅人命安全；
- (m) 獲核准的環評中並沒有提供充分理據，以支持因應三跑道系統工程計劃闢設面積 2 400 公頃的擬議海岸公園。環評只提及該擬議海岸公園旨在與現有的沙洲及龍鼓洲海岸公園和已承諾闢設的大小磨刀海岸公園連接起來。有關連接的成效實在成疑；
- (n) 機管局在環評獲核准後一直未有回應上述議題，預計在赤鱸角分區計劃大綱圖獲核准後，機管局仍將如是；以及
- (o) 城規會應慎重考慮三跑道系統工程計劃，並應顧及以上意見並作出充分查詢。城規會亦應要求海事處和機管局落實有關保護中華白海豚的未完成工作／任務，包括探討按建議重定高速渡輪的航線，以及就闢設海岸公園的建議提供充分科學理據。

[馬詠璋女士此時到場出席這節會議。]

C316—鄭家泰

14. 鄭家泰先生陳述以下要點：

- (a) 他是香港海豚保育學會的成員，也是生於一九八零年代的香港居民；
- (b) 他詢問為何機管局所引述在三跑道系統工程計劃公眾參與期間收回的問卷中表示支持的人士，並沒有就赤鱸角分區計劃大綱圖的修訂項目提交支持意見，以致城規會只收到四份表示支持的申述書；

[簡兆麟先生此時到場出席這節會議。]

- (c) 我們所有人都應該保護自然環境。許多小孩都珍惜香港的中華白海豚；
- (d) 中華白海豚在香港生活了多個世紀，更被選定為象徵一九九七年香港主權回歸中國的吉祥物，足證其重要性；
- (e) 漁護署自二零零零年起負責執行保護中華白海豚的任務，以確保此物種得以在香港水域長期生存下去。倘三跑道系統工程計劃導致中華白海豚最終從香港水域消失，屆時責任是否應由漁護署承擔；
- (f) 不可逆轉的環境破壞是不能用錢來補救的。現時的發展模式強調經濟持續增長，這也是三跑道系統工程計劃的目標，但並不符合可持續發展的理念。香港應仿效澳洲和新西蘭等國家，不再沿用上述發展模式，而改為採納更可持續的發展模式，例如發展綠色旅遊。香港雖然是石屎森林，但其實尚有大片郊區地方，可吸引海外旅客到訪；
- (g) 之所以要推展三跑道系統工程計劃，是因為香港國際機場要與其他機場競爭，例如內地的廣州白雲國

際機場和深圳寶安國際機場。作為一個國際機場，香港國際機場無須亦不應與這些機場競爭；以及

- (h) 除三跑道系統外，仍有很多其他方案可供選擇。因此，應向城規會反映全面的情況，確保在發展與保育之間取得平衡。

[會議小休五分鐘。]

15. 提意見人及其代表陳述完畢，主席於是請委員提問。他解釋，委員可直接向提意見人或他們的代表發問，要求他們就所陳述的論點加以澄清。他補充說，為使聆聽會暢順而有效地進行，答問環節不應視為讓有關各方辯論的機會。

對中華白海豚的影響

16. 一名委員留意到，三跑道系統工程計劃的環評中有關中華白海豚的專家意見，似乎與香港海豚保育學會的洪家耀博士(C144、C155、C256及C261的代表)的意見不同。該名委員詢問當局以什麼準則接納機管局專家的意見為對中華白海豚問題的準確表述，而洪博士又能否講解其反對核准環評的主要理由。

17. 李仲騰先生(C75的代表)借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 機管局委聘兩名首屈一指的中華白海豚專家進行環評。兩位專家自一九九五／九六年起開始研究香港的中華白海豚。根據他們的意見，雖然三跑道系統工程計劃不大可能會令香港的中華白海豚滅絕，但可能會導致其數目減少。不過，只要剩餘的中華白海豚棲息地得到保護，則有關的影響只屬暫時；
- (b) 漁護署報告指出，發現該署在二零一一至一二、二零一三及一四年間所追蹤的兩條海豚的蹤影，結論是該兩條海豚出沒的位置，在香港國際機場東面的港珠澳大橋香港口岸施工期間有所改變。海豚的活動範圍，已從香港國際機場東面，遷移至屯門及大

嶼山西面，但牠們並沒有消失。此一結論有統計數據支持；

- (c) 獲核准的環評中提出了一些主要緩解措施，以盡量減低工程計劃對中華白海豚的影響。這些措施包括劃設 2 400 公頃的海岸公園(相當於香港所有現有海岸公園的面積總和)；更改海天客運碼頭渡輪航線；盡量減少第三條跑道的拓地面積，由逾 800 公頃減至 650 公頃，同時優化三跑道系統的設計布局；採用定向鑽挖法就現有航油管道進行改道工程，以避免干擾海床；以及採用免挖方法為第三條跑道進行拓地工程；
- (d) 根據為期 12 至 14 個月的中華白海豚實地調查，他們的專家得出的結論是，第三條跑道的擬議填海範圍，目前是中華白海豚往返現有的沙洲及龍鼓洲海岸公園、大嶼山西面的中華白海豚經常出沒範圍和已承諾闢設的大小磨刀海岸公園的游弋路線。擬設的海岸公園將會連接香港國際機場一帶的水域和北面的現有沙洲及龍鼓洲海岸公園、東面的已承諾大小磨刀海岸公園及大嶼山西面的中華白海豚經常出沒範圍，組成一個連綿不斷的中華白海豚海洋保護區；
- (e) 關於建議更改高速渡輪航線作為緩解措施，香港國際機場北面有兩條海天客運碼頭高速渡輪航線。一條行駛沙洲及龍鼓洲海岸公園東面的龍鼓水道，連接海天客運碼頭和內地多個港口如蛇口及福永，另一條則行駛沙洲及龍鼓洲海岸公園南面的第三條跑道擬議填海範圍，前往珠海／澳門。後者亦會途經沙洲及龍鼓洲海岸公園西面的內地珠江口中華白海豚國家級自然保護區。隨着三跑道系統工程計劃實施，後者介乎沙洲及龍鼓洲海岸公園和香港國際機場之間的航道將會大幅收窄，可能會危及乘客和中華白海豚的安全。鑑於沙洲及龍鼓洲海岸公園以南水域是中華白海豚的游弋路線，加上航道收窄涉及的安全問題，因此有必要更改後者的航線。有關航線改道到沙洲及龍鼓洲海岸公園北面航行，亦旨在

避免高速渡輪駛經覆蓋該航道和毗連水域的擬議海岸公園。此外，海天客運碼頭往返珠海／澳門的高速渡輪將不再需要途經珠江口中華白海豚國家級自然保護區；

- (f) 鑑於龍鼓洲是中華白海豚經常出沒範圍，而高速渡輪會對中華白海豚造成負面影響(例如直接撞傷牠們和產生噪音滋擾)，海天客運碼頭的高速渡輪在駛到龍鼓洲時船速不得超過 15 海浬，而正常船速則為 30 至 40 海浬。環評提出的更改航線建議，已經過環諮會審議，並於其後獲環保署署長核准。機管局亦已承諾，在劃設擬議的海岸公園前，把海天客運碼頭高速渡輪航班數目上限定於每日平均 99 班，低於二零二一年及二零二零年預計的每日平均 115 班和 130 班；
- (g) 更改航線的工作並不容易，因為每班渡輪的船程會增加 10 至 15 分鐘，並且會產生額外的燃油成本。機管局已盡最大努力與有關渡輪營運商商討更改航線的問題；以及
- (h) 渡輪／船舶駛經擬議海岸公園時的速度不得超過 10 海浬，公園範圍內亦不得進行任何建造工程。因此，不能如申述人／提意見人所建議，在三跑道系統工程計劃動工前設立該擬議海岸公園。

18. 洪家耀博士質詢為何李仲騰先生可以出席聆聽會以回應委員的提問。秘書回應說，機管局獲 C75 授權出席這場聆聽會。洪博士進一步質詢是否李仲騰先生本人獲 C75 授權及機管局是否屬政府部門。主席回應說，該名提意見人是授權機管局作為他在聆聽會的代表，此外，機管局並非政府部門，而是受《機場管理局條例》規管的法定機構。洪博士說，委員應聽取政府部門所作的官方回應，而非機管局的回應。

19. 香港海豚保育學會的洪家耀博士(C144、C155、C256及C261的代表)就機管局的回應表達關注的同時，陳述以下要點：

- (a) 他在中華白海豚方面的專業知識獲廣泛認可，而機管局的李先生在陳述時引用的專家數據／資料，摘錄自他以往的報告；
- (b) 機管局曲解了他的報告結論，有關結論並無指出中華白海豚在棲息地遭破壞後便會移居到其他地方。確有一些中華白海豚從香港水域消失；
- (c) 他不同意機管局專家的意見，指三跑道系統工程計劃導致中華白海豚數目減少只屬暫時性質，因這缺乏科學根據或理據；
- (d) 機管局其中一名專家引用三藩市灣作例子，指海豚在某項建造工程完成後重返該區。這個例子並不適用於當前的情況，因為海豚在三藩市灣屬常見物種，在許多地方，包括離岸地區都有出沒，但中華白海豚只能在珠江口生活；以及
- (e) 機管局在進行環評時，並沒有對中華白海豚在內地水域出沒的位置，特別是沿珠江口一帶進行研究。這可能是故意的，以避免得出任何負面結論，因為三跑道系統工程計劃的環評程序是在港珠澳大橋施工期間進行。許多中華白海豚已從內地水域消失。他質疑機管局專家的意見是否準確和有效。

20. 一名委員詢問中華白海豚一旦因三跑道系統建造工程而離開香港水域，牠們的存活率如何。洪家耀博士(C144、C155、C256及C261的代表)回應說，中華白海豚與人類一樣是有大腦的哺乳類動物，而且行為和社會結構亦同樣複雜。至於牠們從香港水域遷移到內地水域後能否存活，將取決於他們能否適應新的環境、該處有沒有足夠的食物來源，以及該處有沒有令他們生命受威脅的情況。雖然那些被迫離開香港的中華白海豚或許仍能在惡劣的環境中生存一段短時間，但牠們須與其他中華白海豚和海洋動物競爭，並須在新的環境中重新建立社會秩序。由於珠江口水域有多項工程正在展開，故亦會危及中華白海豚的生存。預計內地的水域不會比香港水域更適宜中華白海豚棲息。政府有責任照顧在香港水域棲息的中華白海豚。漁護署已明確表示，其下的香港中華白海豚護理計劃的整

體長遠目標，是使中華白海豚可繼續以香港水域作為活動範圍的一部分，以及加強這個海豚種羣在珠江口繼續生存的機會。雖然三跑道系統工程計劃的環評聲稱內地水域足以容納那些因該計劃而被迫遷離香港的中華白海豚，但亦應實施緩解措施，以解決香港的中華白海豚數目減少的問題。雖然機管局的專家表示他們預計當三跑道系統工程計劃完成後，受影響的中華白海豚會重返香港，但他們都無法指出中華白海豚在該計劃施工期間會去何處生活。

21. 一名委員問到撇開海上交通問題，洪家耀博士所提出把所有行駛大嶼山南岸的高速渡輪航線進一步向南移的建議對中華白海豚是否有利。漁護署高級海洋護理主任(西區)蔡廣全先生回應說，洪博士的建議將有助於保育中華白海豚，因此該建議亦已納入三跑道系統工程計劃的環評研究概要中，以探討其可行性。

22. 規劃署署長凌嘉勤先生詢問沙洲及龍鼓洲海岸公園是否為與珠江口中華白海豚國家級自然保護區鄰接的水體。李仲騰先生(C75 的代表)表示，國家級自然保護區與該海岸公園之間有一間隙。不過，機管局已建議把該間隙納入就三跑道系統關設的擬議海岸公園內，如此便可組成一個連綿不斷的龐大中華白海豚保育區，範圍覆蓋珠江口中華白海豚國家級自然保護區、沙洲及龍鼓洲海岸公園、就三跑道系統關設的擬議海岸公園及已承諾關設的大小磨刀海岸公園。

空域及航行方向

23. 一名委員提出以下問題：

- (a) 就雙跑道系統現時每小時 68 架次飛機升降量而言，按南、東北、北及西南方向升降的航班各佔的百分比是多少；
- (b) 三跑道系統每小時 102 架次飛機升降量的設定最高容量是如何計算出來的，而預計日後三跑道系統下按南、東北、北及西南方向升降的航班各佔的百分比又是多少；

- (c) 一名申述人提到三跑道系統每小時 102 架次飛機升降量的最高容量，只能在不受限制的情況下達到，有關限制是指北大嶼山的山勢、空域問題，還是內地的航空交通管理措施；以及
- (d) 假如內地空域的使用情況維持不變，會否對香港國際機場在三跑道系統下的最高容量構成限制。

24. 馮永業先生(C75 的代表)回應說，他手頭上沒有關於按上述四個方向升降的航班佔現有飛機升降量的百分比的資料，而在現時的飛機升降量中，約 24% 須使用內地空域。為了達到每小時 102 架次飛機升降量的設定最高容量，三跑道系統會採用「只供降落、只供起飛或混合起降模式」運作。根據該模式，未來的北跑道只供降落(每小時 33 架次)，中間跑道只供起飛(每小時 35 架次)，而南跑道則供混合起降之用(即可供降落和起飛)(每小時 34 架次)，亦是由此而計算出每小時共 102 架次的飛機升降量。至於為達到每小時 102 架次飛機升降量的最高容量而採用的特定航道，有待民航處進一步研究。

25. 民航處高級評估主任(1)吳毅賢先生補充說，每小時 102 架次飛機升降量的設定最高容量，已考慮所有限制，包括大嶼山的地勢和航機在飛行時產生的尾流湍流。二零零七年，中國民用航空局(下稱「國家民航局」)、香港民航處及澳門民航局制訂並同意《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》(下稱「二零零七年方案」)。香港國際機場在三跑道系統下每小時 102 架次飛機升降量的最高容量，是以落實二零零七年方案中的優化措施為大前提，有關措施已考慮所有相關因素，包括珠三角地區內其他機場的發展需要及地區空域的整體使用情況。

26. 同一名委員問林超英先生(C167 及 C168 的代表)，內地的空域管制是否可能影響三跑道系統運作效率的不確定因素。林先生在回答該名委員的問題前，表達了他對機管局的代表以何身分出席會議的關注。他認為，機管局的代表應該是代表他們所代表的申述人／提意見人發言，而不應以工程項目倡議人或專家的身分發言。林先生要求將他的關注記入會議記錄內。

27. 林先生在回應該名委員的提問時表示，香港國際機場現時的運作受內地當局就空域實施的監管措施所影響。內地的航空交通並非如人們所預期的完全由國家民航局控制。內地空域受中國人民解放軍空軍部隊管轄，而內地亦有一個負責空域管制事宜的專責委員會。雖然民航處聲稱由內地、香港及澳門制訂的二零零七年方案已就區內空域的整體使用作出安排，但二零零七年方案只是規劃框架，而且從來沒有向公眾披露。大約於二零一五年五月在香港舉行的一個會議上，國家民航局的專家向與會者清楚表明，由於珠三角地區現有機場的航空交通頻繁，區內空域已達飽和。區內任何機場的飛機升降量如有增長，即意味另一個機場的飛機升降量下降。不論內地與香港的民航當局之間達成了任何協議或方案，假如空軍部隊限制飛機進入內地任何空域，包括香港航班在內的所有航班將受到影響。區內空域的使用不單由國家民航局和民航處決定，亦同時由上述負責空域管制的委員會決定，該委員會由一名空軍部隊司令擔任主席，而國家民航局只是委員會的成員之一。至於香港國際機場飛機升降量按不同升降方向列出的分項數字，林先生表示，目前向北和東北方升降的飛機數量為零，因為該兩個方向的飛機升降受制於內地航空管制。

28. 馮永業先生(C75 的代表)在回應該名委員的進一步查詢時表示，因周邊地勢所限，香港國際機場現有的雙跑道系統不能以「獨立混合起降模式」(即一條跑道完全獨立運作，不會對平行跑道造成干擾)運作，以達到其理論上每小時 86 架次飛機升降量的最高容量。採用「分隔起降模式」(即一條跑道專供航機降落，另一條專供航機起飛)運作的雙跑道系統，可達到其現時每小時 68 架次飛機升降量的最高容量，而無須使用向北的航道，即飛機起飛後立即北轉。就此而言，林超英先生所指目前沒有飛機向北飛的情況屬實，因為根本沒有必要使用向北的航道。就三跑道系統而言，則有必要利用向北的航道，以達到其每小時 102 架次飛機升降量的設定最高容量。有關資料已載於環評及公開給公眾查閱的其他文件內。二零零七年方案已考慮到在三跑道系統運作下使用向北的航道。

雙跑道系統的容量

29. 兩名委員提出以下問題：

- (a) 機管局曾表示實施三跑道系統工程計劃後，可以令香港國際機場的航空交通處理能力從雙跑道系統下的每小時 68 架次飛機升降量，增至三跑道系統下的每小時 102 架次飛機升降量。既然二零零七年方案允許使用向北的航道，如果在雙跑道系統運作下使用向北的航道，跑道容量能否增至每小時 80 架次飛機升降量。另外，為何向北的航道只在三跑道系統下使用，但不在雙跑道系統下使用；
- (b) 能否透過更有效的航空交通管理措施(例如倫敦希斯路機場實施的措施)，提升香港國際機場在雙跑道系統下的容量；以及
- (c) 鑑於現時以「分隔起降模式」運作的雙跑道系統並沒有使用向北的航道，二零零七年方案是否有付諸實行。

30. 馮永業先生(C75 的代表)在回應時陳述以下要點：

- (a) 部分申述人和提意見人有所誤解，以為如果可以使用向北的航道及內地空域，則香港國際機場在雙跑道系統下的最高容量，便可從每小時 68 架次增至 86 架次飛機升降量。但事實上即使使用向北的航道，雙跑道系統亦無法達到每小時 86 架次飛機升降量；
- (b) 香港國際機場的容量，是取決於大嶼山的地勢，以及在完全符合國際民用航空組織(下稱「國際民航組織」)的安全標準和規定的情況下可採用的運作模式。大嶼山的山勢，決定了香港國際機場應以「分隔起降模式」運作雙跑道系統，即一條跑道專供航機降落，另一條專供航機起飛，以達到其最高容量；
- (c) 雖然也可以採用「非獨立混合起降模式」，但如此香港國際機場的容量與採用「分隔起降模式」運作並無分別，即每小時的飛機升降量仍會是 68 架次。因此，民航處選擇採用「分隔起降模式」此一

更簡化的模式，作為香港國際機場最佳的運作模式；

- (d) 希斯路機場並不受地勢限制，因此可以採用「獨立混合起降模式」運作，即兩架飛機可以同時在兩條跑道上起飛及降落，而不會互相干擾；
- (e) 香港國際機場不能如希斯路機場般採用「獨立混合起降模式」運作，因此不能把握壓縮處理時間的優勢；以及
- (f) 機管局或民航處所發表的報告，均沒有表示香港國際機場在雙跑道系統下可達到每小時 86 架次的飛機升降量。

31. 民航處高級評估主任(1)吳毅賢先生補充以下要點：

- (a) 由於需要符合國際民航組織的安全規定，以及受大嶼山的地勢所限，令香港國際機場不能採用「獨立混合起降模式」，以進一步提升雙跑道系統的容量。這是因為兩條跑道之間沒有足夠的緩衝距離，假如其中一架飛機偏離預定航道，便無法讓兩架飛機在安全情況下同時操作；以及
- (b) 機管局在二零零八年委託英國國家航空交通服務有限公司(下稱「NATS」)進行「空域及跑道容量研究」，研究結論指在考慮以上所有因素後，現有雙跑道系統的實際最高容量為每小時 68 架次飛機升降量。在雙跑道系統下要達到每小時 68 架次飛機升降量的最高容量，無須使用向北的航道。在三跑道系統下，將會按照二零零七年方案使用向北的航道，以達到每小時 102 架次飛機升降量的最高容量。

三跑道系統的容量

32. 一名委員指出，雖然香港國際機場在三跑道系統下的最高容量是依據二零零七年方案制訂出來的，但第三條跑道卻是

在距離二零零七年後很久才啟用。該名委員詢問假如未來航空交通量和區內空域使用情況有變，會否對二零零七年方案的落實有影響。運房局副秘書長(運輸)⁴ 劉家麒先生回應說，在制訂二零零七年方案時，已考慮區內機場未來的發展建議，包括深圳寶安國際機場的三條跑道、廣州白雲國際機場的五條跑道及香港國際機場的三條跑道，相信二零零七年方案可以應付珠三角地區未來二、三十年的航空交通需求增長。

33. 一名委員詢問為何香港國際機場的容量可以透過從雙跑道系統運作改為三跑道系統運作而得到提升。民航處高級評估主任(1)吳毅賢先生回應說，根據 NATS 所進行的顧問研究，第三條跑道建成後，香港國際機場可以採用「降落／起飛／混合」運作模式，即兩架飛機可同時在南北兩條跑道降落，因為即使其中一架偏離預定航道，但因南北兩條跑道之間有足夠的緩衝距離，所以可讓兩架飛機在安全情況下同時操作。採用 NATS 所建議的「降落／起飛／混合」運作模式和航道組合，包括使用向北的航道，可令香港國際機場在三跑道系統運作下的最高容量提升至每小時 102 架次飛機升降量。

34. 一名委員詢問是否必須使用北跑道，香港國際機場的最高容量才可以從每小時 68 架次提升至每小時 102 架次飛機升降量。馮永業先生(C75 的代表)回應說，香港國際機場採用「分隔起降模式」運作雙跑道系統，而在「分隔起降模式」下每小時可達到多少架次的飛機升降量，是取決於飛機之間的安全分隔距離。即使使用向北的航道，香港國際機場仍須以最高容量為每小時 68 架次飛機升降量的「分隔起降模式」運作。容量是由運作模式決定，與是否使用向北的航道無關。受地勢限制和安全規定所限，香港國際機場在雙跑道系統下不能採用可達到較高容量的「獨立混合起降模式」。此外，亦曾考慮雙跑道系統下的其他運作模式，例如「非獨立混合起降模式」，但該模式不能進一步提升香港國際機場的容量至超過每小時 68 架次飛機升降量。

35. 一名委員表示，政府代表、申述人和提意見人花了很多時間討論是否需要進行三跑道系統工程計劃。該委員詢問城規會目前制訂圖則的程序應否聚焦於是否需要進行該計劃。林超英先生(C167 及 C168 的代表)回應說，《城市規劃條例》(下稱「條例」)的引言要求城規會有系統地擬備適宜在該等地區內

建立的建築物類型的圖則，以促進社區的衛生、安全、便利及一般福利。因此，根據條例，決定是否需要進行某一項目及某地點是否適宜作某種用途，屬於城規會的職權範圍。

36. 一名委員詢問林超英先生(C167 及 C168 的代表)是否有任何建議可以再提升三跑道系統的預計最高容量(即每小時 102 架次飛機升降)。林先生回應說，如果三條跑道之間的分隔距離夠闊，則在沒有航空交通擠塞問題的情況下，三條跑道的總容量將與三個獨立的機場相若，即大約為每小時 102 架次飛機升降量。相比之下，香港國際機場就三跑道系統最高容量所作的推算(即每小時 102 架次飛機升降量)可能過於樂觀。在三跑道系統的情況下，假如從西面來的航機因某種原因在第一次降落時未能成功在北跑道降落，便需要向東北方向爬升，以等待嘗試第二次降落。同樣，從東面來的航機假如在第一次降落時未能成功在北跑道降落，便需要向西北方向爬升。在該等情況下，該兩架航機的航道可能會與使用深圳寶安國際機場的航機的航道有衝突，因為飛行中航機之間的垂直分隔距離將少於國際民航組織所要求的安全距離。可是，機管局的報告中並沒有提及深圳和香港之間的航道衝突，而民航處的專家亦沒有指出上述說法不確。因此，如果向北的航道所涉問題未解決，則第三條跑道將不能獨立運作及專供降落之用，以致無法達到機管局建議的容量。

37. 凌嘉勤先生詢問如何處理三跑道系統下飛機升降量增加涉及的航空交通安全問題。民航處高級評估主任(1)吳毅賢先生回應說，航道的設計首要考慮安全，而民航處一直並會繼續遵守國際民航組織的安全規定。

38. 一名委員建議民航處或機管局向委員提供書面資料連圖示，闡釋如何計算出香港國際機場在雙跑道系統和三跑道系統下的最高容量，包括所考慮的情況和國際民航組織的安全規定。對此，秘書表示就申述人和提意見人的理由和建議所作的回應，已載列於文件中，供委員考慮。委員宜利用答問環節，要求出席者澄清他們想知的任何事宜。

39. 主席詢問機管局在決定該計劃是否值得推展時，有否就香港國際機場在三跑道系統下的容量設定特定目標。馮永業先生(C75 的代表)回應說，機管局並沒有設定目標。雖然有就三

跑道系統工程計劃為香港帶來的經濟效益及內部回報率作出估算，但該等量化數字並非確定該計劃值得推展與否的最重要因素。鑑於香港需要保持其作為航空樞紐的競爭優勢，以期長遠確保經濟持續增長及鞏固其作為國際城市的地位，因此有迫切需要推展三跑道系統工程計劃。雖然目前預計香港國際機場在三跑道系統下的最高容量為每小時 102 架次飛機升降量，但隨着科技不斷進展，未來要再提升容量並非不可能。

40. 一名委員詢問馮永業先生，對於有提意見人的代表表示，即使實施三跑道系統工程計劃，亦無法提升香港國際機場的競爭力，他有何意見。馮永業先生(C75 的代表)回應說，雖然該名代表可能認為香港國際機場的競爭力自二零零八年起不斷下降，因為它不再位列第一，而且所得獎項數目亦不如前，但他不認為香港國際機場的競爭力應以獲獎數目來界定。香港國際機場多年來一直獲不同機構頒發獎項，而每個獎項的評審標準都不盡相同。儘管如此，香港國際機場競爭力的最佳指標是其航空連繫緊密度，這不但對機場本身重要，而且對香港的整體發展亦十分重要。香港國際機場的服務航點數目、航空乘客量、貨運量和每年的飛機升降量可以反映香港國際機場的航空連繫緊密度。這些數字可以更客觀地反映香港國際機場的競爭力，以及證明香港國際機場是領先的國際及區域航空樞紐，令香港成為重要的國際都會。與區域內其他重要機場(例如新加坡樟宜國際機場和首爾仁川國際機場)比較，香港國際機場在貨物處理量及國際乘客量方面仍傲視同儕。面對鄰近機場日益激烈的競爭，香港國際機場需要推展三跑道系統工程計劃以提升容量。

其他發展方案

41. 兩名委員提出以下問題：

- (a) 有否考慮在其他地點興建第三條跑道；以及
- (b) 能否透過把雙跑道系統的現有北跑道進一步向北移，以擴闊分隔距離，讓兩條跑道可以獨立運作，從而提升香港國際機場的容量，無須興建第三條跑道。如此一來，填海規模可以減少，沙洲南面的航

道亦可供使用，而經擴闊的中場範圍可用作發展其他設施，例如停機坪、客運大樓和購物設施。

42. 馮永業先生(C75 的代表)在回應時陳述以下要點：

- (a) 多年前，為搬遷位於啟德的香港國際機場，政府曾詳細研究不同地點，最終認為香港國際機場的赤鱸角現址是最佳地點；
- (b) 擬備《2030 規劃大綱》時，已就發展第三條跑道探討不同方案，包括在赤鱸角興建一條不同方向的新跑道，以及在其他地點(例如南大嶼山及新界西北)興建新跑道。經詳細分析後，當局認為，把第三條跑道設於現有香港國際機場北面最為可取，亦最符合成本效益，能維持香港國際機場的競爭力；
- (c) 至於該名委員提出有關調整香港國際機場現有雙跑道系統的建議，須就此開展新的研究及其他技術評估，以確定是否可行。調整雙跑道系統建議所涉及的航道組合設計和空域使用事宜，亦須交由專家進行複雜的計算和評估；以及
- (d) 參考世界上其他採用雙跑道系統的機場的運作情況，在採用特定的機隊組合和不受地勢限制的情況下，這些機場所能達到的最高容量，只稍微高於每小時 80 架次飛機升降量。因此，若香港國際機場在作出如此大幅度調整後容量增幅不大，或許不符成本效益。機管局所進行的研究顯示，興建第三條跑道是擴展香港國際機場的最具成本效益方案。

海上交通

43. 一名委員備悉沙洲及龍鼓洲以北水域是海豚經常出沒熱點，因此詢問香港海豚保育學會洪家耀博士(C144、C155、C256 及 C261)是否同意可調整沙洲及龍鼓洲海岸公園的界線，以把更多的北部水域納入海岸公園範圍內，同時減少所覆蓋的南部水域，使沙洲南面和第三條跑道北面之間的航道得以擴闊，如此便可把高速渡輪航線從龍鼓洲北面改道至該航道。

洪博士回應說，雖然該海岸公園自一九九六年劃設以來從未曾修改界線，但只要該名委員的建議有助於保育中華白海豚，他對此持開放態度。據他調查所得，對中華白海豚而言，龍鼓洲以北水域相比沙洲以南水域肯定是更為重要的棲息地，但他預計有關建議或會因海上交通理由而不獲海事處接受。事實上，根據《海岸公園條例》的規定，來自海天客運碼頭的高速渡輪只要把船速限制在 10 海浬以下，便可以在沙洲及龍鼓洲海岸公園內航行。然而，機管局為了使用海天客運碼頭的渡輪營運商的利益而不願妥協，並堅持來自海天客運碼頭的高速渡輪沿龍鼓水道航行至龍鼓洲以北時，船速最多只可減慢至 15 海浬。李仲騰先生(C75 的代表)表示，行駛沙洲及機場島之間航道的船舶必須途經珠江口中華白海豚國家級自然保護區的核心區，而沿龍鼓水道行駛的船舶則可避開該核心區。

44. 副主席表示，高速渡輪為乘客帶來舒適和方便的同時，或可避免使用生態敏感的航道，藉高速航行將損失的時間減到最少。使用替代航道雖然會令航行時間延長，但不會令渡輪營運商之間的競爭力有所改變，皆因所有營運商都必須使用相同航道，面對的營運環境亦一樣。他詢問為何不可以規定所有高速渡輪只使用大嶼山南面的航道；又或如果高速渡輪想使用大嶼山北面的航道，能否把渡輪駛經該範圍時的速度限制為不得超過 10 海浬。

45. 運房局副秘書長(運輸)⁴ 劉家麒先生回應說，把現時行駛大嶼山北面航道的所有高速渡輪改道到大嶼山南面航道的建議，涉及具體政策考慮，應慎重考慮一系列因素，包括競爭力和乘客是否接受。涉及的競爭不單限於渡輪營運商之間的競爭，還有渡輪和陸上交通之間的競爭。最重要的是要考慮對海上交通安全的影響。如有大量高速渡輪行駛大嶼山南面的航道，便會為現行的海上交通管理帶來重大轉變。高速渡輪的航線，亦可能與那些在同一航道行駛的遠洋船舶的航線重疊或衝突。

46. 海事處高級海事主任／策劃及發展協調³ 李大徽先生補充說，往返香港和澳門或珠三角地區各港口的高速渡輪，必須遵循營運許可證所建議的航線行駛。有關航線主要分為北航線和南航線。每班高速渡輪的船長通常會根據目的地、天氣和海上交通情況，決定行駛哪一條航線。每日大約有 360 和 160 班

高速渡輪分別航行大嶼山南面和北面航道，為約 10 萬名乘客提供服務。如作出重大改動，要求所有目前航行北航線的高速渡輪改道到南面航行，南航線的高速渡輪班次將由每日約 360 班大幅增加至超過 500 班，這可能會對海上交通造成重大影響及令高速渡輪的運作出現問題。如渡輪須改道航行索罟羣島南面較遠處，渡輪和乘客將會面對較現時大的浪高及湧浪，因為該處可提供遮蔽的地方較少。

47. 副主席詢問為何海天客運碼頭不能搬到機場島的西側，以避免使用機場北面的航道，亦即中華白海豚的核心棲息地。李仲騰先生(C75 的代表)回應說，海天客運碼頭現時位於機場島東側，享有靠近一號客運大樓和二號客運大樓的地利，而且有旅客捷運系統連接碼頭和客運大樓，方便乘客使用。如果海天客運碼頭搬到機場島西側，雖然可用停機坪專車載乘客往返碼頭和客運大樓，但兩者之間距離相隔三至四公里，會令行程時間增加。把旅客捷運系統延長以便連接客運大樓和西側的碼頭亦不切實際，因這會涉及在停機坪進行大量開掘工程。此外，機場島以西水域有魚羣聚集，也是中華白海豚的活動範圍。由於機場島以西水深較淺，故須進行挖泥工程，以開闢一條水深度足夠的航道重置碼頭。因此，不宜把海天客運碼頭搬到機場島西側。

48. 凌嘉勤先生詢問海天客運碼頭的渡輪班次會否因港珠澳大橋啟用而減少，令駛經珠江口中華白海豚國家級自然保護區的高速渡輪數目相應減少。李仲騰先生(C75 的代表)回應說，雖然海天客運碼頭的高速渡輪班次可能會隨着港珠澳大橋啟用而減少，但預期渡輪班次在中長期仍會增加。據環評估計，計及港珠澳大橋的影響，海天客運碼頭的高速渡輪班次，會由目前的水平增加至二零二一年的 115 班及二零二零年的 130 班。

49. 凌嘉勤先生注意到龍鼓水道現已頗繁忙，有很多遠洋船航行。他詢問為方便實施三跑道系統工程計劃而提出安排更多高速渡輪改行龍鼓水道的建議，是否已考慮海上交通安全問題。海事處高級海事主任／策劃及發展協調 3 李大徽先生回應說，機管局在二零一一至一五年間已就三跑道系統工程計劃進行海上交通影響評估研究。海事顧問利用定量和定性分析，評估各主要海上交通問題，包括直至二零二零年的預計海上交通活動、三跑道系統工程計劃的建造活動、就三跑道系統工程計

劃發展的擬議香港國際機場航道進場範圍，以及海天客運碼頭的高速渡輪改道和限制速度等。該署已就海上交通影響評估的結果諮詢持份者，包括政府相關決策局和部門，以及航運業的諮詢委員會。

陸上交通

50. 凌嘉勤先生詢問，現有和已規劃的道路基礎設施和陸上交通設施能否應付隨三跑道系統增加的交通需求。運輸署高級工程師／離島羅港西先生回應說，運輸署已檢視機管局就三跑道系統工程計劃進行的交通影響評估，認為該計劃對機場內各道路和毗連的道路網造成的整體交通影響，在二零二六年之前仍屬可以接受。此外，鑑於日後大嶼山和新界西北的發展會令交通需求增加，政府正尋求所需資源，推展連接元朗和北大嶼山的十一號幹線的可行性研究。該幹線如得以落實，將會成為除青馬大橋及屯門至赤鱸角連接路外第三條連接大嶼山的道路幹線，進一步加強連接機場的道路交通網絡。

公眾諮詢

51. 副主席表示，部分申述人和提意見人，包括機管局，都有利用民意調查的結果來支持他們的觀點。香港大學為機管局進行問卷調查，收回逾 20 000 份問卷，當中 73% 受訪者認為以三跑道系統作為香港國際機場的未來發展方案較可取。另一方面，香港浸會大學(下稱「浸大」)進行的調查的樣本較小，調查結果顯示約七成受訪者反對三跑道系統方案，有許多受訪者認為應暫緩三跑道系統工程計劃，以待解決一些根本問題，例如空域使用和財務安排。他認為，調查結果可能會受問卷的設計和向受訪者提供的背景資料所影響，受訪者的意見或會受本身對該計劃的經濟、社會和環境成本的認知所影響。香港大學的調查是在二零一一年，即遠早於行政會議確認三跑道系統工程計劃之前進行的，受訪者當時並未知悉機管局提出的「共同承擔」財務安排，而有關建議被反對者描繪成繞過立法會審批撥款的策略。副主席詢問，機管局在進行調查時，受訪者是否已充分獲知三跑道系統工程計劃的預算發展費用超過 1,400 億港元。

52. 馮永業先生(C75 的代表)回應說，機管局無意利用某項民意調查的結果來代表香港市民的主流意見，因為人們的看法會隨時間而改變。他對於其他大學所進行調查的結果並無異議，因該等調查是以不同的方法和樣本進行。然而，有一點要強調，香港國際機場的調查是由香港大學以專業的方式進行，機管局對於調查如何進行並無干預。在機管局的調查中所問的問題範圍十分廣泛，涵蓋五大範疇，而且是一份相當長及全面的問卷。受訪者已獲提供有關三跑道系統工程計劃費用的資料，在二零一零年有關費用約為 1,362 億港元，而非按目前工程計劃設計所作的最新預算 1,415 億港元，但兩者的差額不大。他相信，香港大學分析收到的逾 20 000 份問卷後得出的結果，反映了香港市民的普遍意見。雖然有些人可能誤會機管局提出「共同承擔」的財務安排是為了繞過立法會的審批和監察，但機管局並無此意圖。機管局是根據《機場管理局條例》成立的法定機構，負責香港國際機場的營運及發展，《機場管理局條例》亦規定機管局須按照審慎的商業原則處理其業務。機管局歡迎立法會監察，立法會亦已於二零一五年五月成立小組委員會跟進三跑道系統相關事宜。該小組委員會已召開數次會議。機管局樂意並會繼續定期向立法會報告三跑道系統工程計劃的進展。

53. 此外，鄭家泰先生(C316)在回應副主席的提問時表示，問卷調查的結果很大程度上受如何取得樣本所影響。機管局的調查會就每條問題提供一些相關背景資料，所以會偏向機管局的立場。因此，調查結果將有利於機管局所倡議的三跑道系統。至於浸大在二零一五年三月進行的調查，雖然樣本規模較小，只有約 1 000 人，但有關樣本是隨機抽取的。以此方式進行的調查，所得結果會比由機管局委託進行的調查更具代表性。

三跑道系統工程計劃的成本效益

54. 兩名委員提出以下問題：

- (a) 根據文件第 5.2(i)段，機管局預計二零一二至二零六一年的 50 年間，三跑道系統帶來的整體經濟收益可達 10,460 億港元。另外，香港中文大學(下稱「中大」)於二零零七年就香港國際機場第三條跑道

方案發表的研究預計，在計及直接和間接效益後，興建第三條跑道為航空業帶來的增值額，佔本地生產總值約 8%。該研究亦預測，假如香港國際機場的效率可以提升 40%，由雙跑道系統下的最高容量每小時 80 架次飛機升降量提高至每小時 112 架次飛機升降量，那麼二零零九至二零二五年間的整體經濟效益將為 2,870 億港元。希望機管局解釋如何調和機管局及中大所預計的經濟效益之間的差異；以及

- (b) 本港多項大型基建工程近來相繼出現超支和延誤，令市民十分關注三跑道系統工程計劃是否符合成本效益。希望機管局解釋如何能避免工程計劃超支。

55. 馮永業先生(C75 的代表)在回應時陳述以下要點：

- (a) 他不知中大曾發表有關研究，但他可以解釋機管局如何評估三跑道系統的經濟效益。機管局委託 **Enright, Scott and Associates** 就三跑道系統工程計劃進行經濟影響分析。經濟效益包括三跑道系統對本地生產總值的直接、間接及連帶貢獻。直接貢獻是指機管局及在機場島營運的公司所帶來的全部收入；間接貢獻是指在機場島營運的公司的供應商所帶來的全部收入；而連帶貢獻是指直接及間接行業的僱員在本地的消費支出。三跑道系統對社會的推動作用(即為旅遊業等其他相關行業帶來的增值額)，並未包括在機管局的經濟效益估算內；
- (b) 預計三跑道系統帶來的直接、間接及連帶貢獻，在二零二零年合共將為本地生產總值貢獻 1,840 億港元，相當於二零二零年本地生產總值預測的約 4.9%。二零一二至二零六一年間三跑道系統的經濟淨現值(貼現至二零一二年的價值)預計為 10,460 億港元。同時，預計同期雙跑道系統的經濟淨現值為 5,910 億港元。因此，三跑道系統和雙跑道系統的經濟淨現值之間的差額為 4,550 億港元；

- (c) 控制三跑道系統工程計劃的工程費用和進度，是機管局的一大挑戰，尤其是該計劃相當複雜，涉及填海造地和同時實施工程的不同部分，包括興建新客運廊大樓、改建現有的二號客運大樓，以及闢設先進完備的旅客捷運系統和行李處理系統。三跑道系統工程計劃涉及的工程規模，可媲美建設一個新機場；以及
- (d) 本地勞工成本及材料價格上漲，為成本控制帶來不確定因素。因此，期望三跑道系統工程計劃能盡快展開，以盡量減少不確定因素。機管局在控制工程費用和進度方面卓有成效，在其所進行的工程項目中，九成以上均依時及按財政預算完成。由於三跑道系統工程計劃將會是機管局自香港國際機場建成後所管理的最大工程項目，機管局將會調配更多內部資源以監督計劃的實施。

飛機噪音

56. 一名委員詢問飛往內地的航機是否不能使用向北的航道，該等航機是否都要先向香港島的方向飛行，然後再轉向北飛，導致香港島所受的飛機噪音影響更加嚴重。運房局副秘書長(運輸)⁴ 劉家麒先生回應說，環評已對三跑道系統工程計劃的飛機噪音影響進行了評估。由於機管局建議的飛機噪音緩解措施被認為屬可以接受，故三跑道系統工程計劃獲環保署署長發出環境許可證。因應航機在不同方向升降會對有關地區造成飛機噪音影響，機管局已定期向有關區議會匯報實施飛機噪音緩解措施的最新情況。

海砂

57. 凌嘉勤先生詢問當局如何回應提意見人就用於填海的海砂來源提出的關注，以及如何處理挖掘海砂所產生的環境影響。運房局副秘書長(運輸)⁴ 劉家麒先生回應說，據機管局的資料，三跑道系統工程計劃的填海工程需要使用約一億立方米海砂及約 2 800 萬立方米公眾填料。其中海砂會從內地進口。運房局過去一直與內地有關當局就輸入海砂保持聯絡。機管局的記錄顯示，在廣東省有兩個以上的海砂來源，情況並非如部

分提意見人所言。內地當局一直都對為三跑道系統工程計劃供應海砂表示支持。

58. 由於委員再無問題要提出，主席表示是日的聆聽會完結。他多謝政府代表及提意見人和其代表出席會議，並表示城規會會在他們不在場的情況下，於另一天就有關申述進行商議，稍後會把決定通知申述人及提意見人。他們全部於此時離席。

59. 會議於下午三時零五分結束。