

城市規劃委員會文件第 10056 號

考慮日期：2015 年 12 月 14 日

《赤鱗角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》
考慮申述編號 TPB/R/S/I-CLK/13-R1 至 R12220 及
意見編號 TPB/R/S/I-CLK/13-C1 至 C346

《赤鱗角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》
考慮申述編號 TPB/R/S/I-CLK/13-R1 至 R12220 及
意見編號 TPB/R/S/I-CLK/13-C1 至 C346

申述內容	申述人 ¹ (附件 I-A 及 I-B)	提意見人 ² (附件 II)
表示支持的申述		
<u>支持</u>這份分區計劃大綱草圖(下稱「草圖」)及建議的香港國際機場(下稱「機場」)三跑道系統，理由主要是可鞏固香港作為國際航空樞紐的地位，以及促進機場持續發展。	<u>總數：4</u> R1：香港付貨人委員會 R2：香港運輸物流學會 R3：個別人士 R4：香港公路學會	<u>總數：126</u> <u>支持</u>表示支持的申述： C2：持續智庫 C3：大嶼山發展聯盟 C4 及 C5：個別人士 <u>支持</u>這份分區計劃大綱草圖／機場三跑道系統： C6：個別人士 C7、C9 及 C40：專業學會 C8、C16、C18 及 C27：區議員 C10 至 C15 及 C28 至 C32：航空公司／與航空或旅遊業相關的公司／組織 C17 及 C19：區內組織 C20、C21、C23、C25 及 C26：同業公會 C22、C24、C41 及 C43：關注組織／團體 C33 至 C39：職工會 C42 及 C44 至 C127：個別人士

¹ 申述人的名單見附件 VI。

² 提意見人的名單見附件 VIII。

申述內容	申述人 ¹ (附件 I-A 及 I-B)	提意見人 ² (附件 II)
表示反對的申述		
反對這份分區計劃大綱草圖／機場三跑道系統及相關的填海工程，理由主要是空域問題尚未解決、建築費高昂、融資安排有問題，以及對環境及生態有影響	總數：12 216 R5 至 R7、R9 至 R46 及 R54 至 R384、R388、R393 至 R399、R401 至 509、R514、R516 至 R12019³及 R12021 至 R12220：個別人士 R8：新民主同盟荃灣工作隊 R47：陳家洛 (立法會議員) R48：郭家麒 (立法會議員) R49：郭榮鏗 (立法會議員) R50：余俊翔 (離島區議員) R51：陳啟遠 (東區區議員) R52：譚文豪 (公民黨成員) R53：陳淑莊 (公民黨副主席) R385：容溟舟 (沙田區議員) R386：世界自然基金會香港分會 R387：香港海豚保育學會	總數：220 就所有表示反對的申述書提出意見： C1：香港機場管理局 (機管局) 支持表示反對的申述及反對表示支持的申述： C128、C132 至 C146、C148 至 C161、C164 至 C229、C231 至 C342、C344 至 C346：個別人士 C129 至 C131、C147、C162 及 C163：環保／關注組織 C230：荃灣區議員 C343：航空公司／與航空或旅遊業相關的公司／組織

³ 九名申述人(R700、R1700、R1952、R2659、R2700、R3034、R4045、R4119及R4263)表示未有就草圖提交任何申述書。

申述內容	申述人 ¹ (附件 I-A 及 I-B)	提意見人 ² (附件 II)
	R389 ：香港觀鳥會 R390 ：環保觸覺 R391 ：香港地球之友 R392 ：監機會 R400 ：Doctoral Exchange R510 ：守護大嶼聯盟 R511 ：坪洲新聞 R512 ：港地陣線 R513 ：機場發展關注網絡 R515 ：民間反三跑 R12020 ：創建香港	
總計：	12 220	346

1. 引言

- 1.1 二零一五年五月八日，城市規劃委員會(下稱「城規會」)根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)第 5 條展示《赤鱗角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》(下稱「草圖」)，以供公眾查閱。該草圖加入修訂，把機場北面的擬議填海區的一塊土地劃為「其他指定用途」註明「機場」地帶(修訂項目 A)及把擬議填海區東面和西面兩塊土地劃為「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶(修訂項目 B)。在兩個月的公眾展示期內，共收到 12 220 份申述書，但有 9 名申述人(**R700**、**R1700**、**R1952**、**R2659**、**R2700**、**R3034**、**R4045**、**R4119** 及 **R4263**)其後表示未有就草圖提交任何申述書。二零一五年八月十八日，城規會公布申述書的內容，為期三個星期，讓公眾提出意見。公布期在二零一五年九月八日屆滿，其間共收到 346 份意見書。
- 1.2 二零一五年十月十六日，城規會決定把所有申述書及意見書合為一組，一併考慮其內容。

- 1.3 本文件旨在提供資料，以便城規會考慮這些申述及意見。城規會已根據條例第 6B(3)條，邀請申述人和提意見人出席會議。

2. 背景

- 2.1 二零一零年年底，機管局制訂了《香港國際機場 2030 規劃大綱》(下稱「《2030 規劃大綱》」)，當中提出了兩個機場發展方案：維持現有的雙跑道系統，或擴建成為三跑道系統。由於絕大多數意見都是贊同繼續擴建機場，以應付日後的航空交通需求，而絕大多數意見亦認為三跑道方案較為可取，機管局遂於二零一一年年底向政府提交建議書，提議政府原則上批准該局採用擴建成為三跑道系統的方案，作為機場的未來發展規劃方向。
- 2.2 經過全面評估及甄選後，機管局為三跑道系統發展計劃制訂了最可取的機場發展藍圖。該局提出的機場三跑道系統發展計劃包括在機場的北鄰填海，闢造約 650 公頃的新土地；建造新的第三條跑道連相關的滑行道、停機坪及停機位；興建新客運廊大樓；擴建現有二號客運大樓；以及進行機場限制區與限制區外的相關工程連附屬及配套設施工程。
- 2.3 二零一二年三月，行政會議原則上批准機管局採用擴建機場成為三跑道系統這個方案，作為機場的規劃方向。之後，機管局便展開所需的規劃工作，包括進行法定的環境影響評估(下稱「環評」)，以及擬訂相關的設計細節和融資安排。二零一四年十一月七日，環境保護署署長(下稱「環保署署長」)根據《環境影響評估條例》(下稱「環評條例」)批准三跑道系統的環評報告，並於同日在有附帶條件下發出環境許可證。二零一五年三月十七日，行政長官會同行政會議確認必須進行三跑道系統工程計劃，以維持香港作為國際及區域航空樞紐的競爭力，及配合香港長遠的經濟及發展需要。

公眾諮詢

- 2.4 機管局在公布《2030 規劃大綱》後，一直積極聯絡各界持份者，徵詢他們對機場發展計劃的意見。在二零零八年十一月至二零一五年十月期間，機管局舉辦了超過 1 400 次公眾活動，例如公眾論壇、圓桌會議、工作坊、機場參觀、簡報

會、展覽及研討會等。參與的持份者來自多方，包括環保組織、傳媒、學生、居民、專業團體、工商業聯會、業務伙伴、諮詢團體、漁民組織、智庫、學者及意見領袖。

- 2.5 機管局進行的各項公眾參與活動中還包括成立四個技術研討小組，以收集在個別環保領域(即空氣質素、噪音、海洋生態和漁業以及中華白海豚)具有專門技術知識的專家及學者的專業意見，以及在機場相鄰的地區(即離島、葵青、沙田、荃灣及屯門)成立五個社區聯絡小組，就三跑道系統發展計劃與區議員及社區領袖交換意見。
- 2.6 二零一四年六月二十日至七月十九日期間，當局按照環評條例的規定，把三跑道系統的環評報告公開讓公眾查閱。在公開環評報告讓公眾查閱期間，機管局為業務伙伴和傳媒舉辦簡介會，也舉行了巡迴展覽和兩場公眾論壇，向公眾提供最新的資訊，包括環評結果，以及針對三跑道系統發展計劃可能產生的影響而提出的緩解措施。
- 2.7 自環評報告獲批准後，機管局一直密切留意公眾對三跑道系統發展計劃的民意取向。二零一五年三月開始，機管局展開新的一輪公眾溝通和參與活動，向公眾講解發展三跑道系統的需要，以及這項發展對香港未來持續發展的作用，同時澄清一些普遍被誤解的問題。

對分區計劃大綱圖作出修訂

- 2.8 二零一五年四月十日，機管局向城規會委員概述了建議的機場三跑道系統發展計劃。為把建議的機場擴建部分納入法定規劃管制範圍，有需要修訂分區計劃大綱圖。
- 2.9 二零一五年四月十七日，城規會轄下的鄉郊及新市鎮規劃小組委員會經考慮後同意對分區計劃大綱圖的建議修訂，以便進行機場三跑道系統發展計劃。二零一五年五月八日，城規會根據條例第 5 條展示《赤蠟角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》，以供公眾查閱。

填海計劃同時根據《前濱及海床(填海工程)條例》刊憲

2.10 同一時間，三跑道系統的填海計劃亦於二零一五年五月八日根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)刊憲。在二零一五年五月八日至七月八日兩個月的反對期內所收到的反對書，現正由地政總署署長處理。

有關三跑道系統的司法覆核申請

2.11 現時，共有五宗司法覆核申請(高院憲法及行政訴訟 2015 年第 21 號、2015 年第 22 號、2015 年第 99 號、2015 年第 102 號及 2015 年第 104 號)表示反對機管局、環保署署長及行政長官會同行政會議就三跑道系統工程計劃所作的決定。另外，還有一宗由一名提意見人(C340)提出的司法覆核申請(高院憲法及行政訴訟 2015 年第 186 號)，針對的是草圖的申述程序和諮詢安排。法院已向其中兩宗司法覆核申請(高院憲法及行政訴訟 2015 年第 21 號及 2015 年第 22 號)給予許可，其餘的則尚未給予許可。

3. 展示分區計劃大綱草圖後的諮詢工作

規劃署分別在二零一五年五月十一日及六月二十二日就分區計劃大綱圖所作的修訂諮詢屯門區議會(以傳閱文件的形式進行)及離島區議會(以會議形式進行)。屯門區議會方面，規劃署並沒有收到其意見，而離島區議員則大多表示支持對分區計劃大綱圖作出有關的修訂／支持機場三跑道系統工程計劃。不過，兩名離島區議員對這項計劃的技術問題及融資安排表示關注。他們的意見載於附件 III 的離島區議會會議記錄相關部分的摘錄。

4. 申述

4.1 收到的 12 220 份申述書中，有 4 份(R1 至 R4)由業界／物流組織及一名個別人士提交，表示支持草圖(附件 I-A)；其餘 12 216 份(R5 至 R12220)則來自環保／關注組織(R386、R387 及 R389 至 R392、R400、R510 至 R513、R515 及 R12020)、區內居民／原居村民(R5、R14、R16 至 R46、R514、R11964 至 R12013)、立法會及區議會議員(R47 至 R51 及 R385)及政黨成員(R8、R52 及 R53)(附件 I-B)，表示反對草圖／反對三跑道系統工程計劃，而當中

大部分是由個別人士提交的各款內容劃一的信及電郵。申述人名單及整套申述書貯存在光碟，分別夾附於**附件 VI 及 VII**，以供委員參閱，印本則存放在城規會秘書處，以供委員查閱。

申述的理據及建議

表示支持的申述(R1 至 R4)

4.2 表示支持的申述書所提出的主要理據和建議撮述如下：

申述的理據

- (a) 香港國際機場是全球最繁忙的國際貨運機場，在國際客運量方面，亦高踞全球最繁忙機場的第三位，更是世界上最重要的物流設施之一。發展三跑道系統有助維持機場的競爭力及增長，使香港在區域內其他迅速擴充的機場中仍能鞏固作為國際航空樞紐的地位。機場現有跑道的容量有限，構成日後機場發展及擴充的一大障礙。發展三跑道系統，亦可提供更多土地作機場支援服務之用。要應付本港中長期的航空服務需求，擴建機場是必要的。
- (b) 發展三跑道系統，同時進行東涌新市鎮擴展計劃及興建港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路，可發揮協同效應，有助在珠三角地區建立一個兼備零售及商業設施的新旅遊樞紐，為本港帶來龐大的經濟利益，亦可創造大量就業機會(只是 **R3**)。
- (c) 機管局就三跑道系統工程計劃所作的環評研究，透徹詳盡，客觀持平，對各項保護環境的關鍵元素都有探討。支持劃設新海岸公園的建議，因為可確保本港的海洋生物繼續繁衍，同時保持經濟增長的動力(只是 **R3**)。
- (d) 要解決發展三跑道系統對環境及生態可能造成的影響，可採用先進的建築技術，例如填海時採用免挖式的深層水泥拌合法，以穩固海泥，此技術在多個已發展國家廣泛使用。此外，當局應設法在建築成本及環

保效益兩方面找出平衡點，而機管局亦應對經濟、社會及環境三方面同樣重視，確保三跑道系統能持續發展(只是 R3 及 R4)。

申述人的建議 - 興建一個新機場或把空運貨物業務分流至珠海

- (e) 由於機場三跑道系統是為配合二零三零的航空交通需求而設計，故有建議在南大嶼山另建一個純粹用作貨運的機場或把原先空運來港的貨物分流至機管局管理的珠海機場載運(只是 R4)。

表示反對的申述(R5 至 R12220)

- 4.3 表示反對的申述的主要理據涉及發展三跑道系統的需要／現有雙跑道系統的效率 and 容量；環境及生態的問題；交通問題；對土地用途和發展的管制不足／成效不彰；違反程序公義；空域問題尚未解決；以及成本效益及財政可行性。有關的理據及建議載於**附錄 IV**，撮述如下：

申述的理據

發展三跑道系統的需要／現有雙跑道系統的效率 and 容量

- (a) 當局未有提供足夠資料／技術評估數據，證明三跑道系統是擴建機場的最可行方案。城規會於二零一五年四月十日的會議上審議的城規會文件第9877號，當中所載資料是以機管局不恰當的評估作為依據。機管局未能證明就財政可行性和對環境的影響等各方面而言，三跑道系統是最可行的方案。
- (b) 有關現有的雙跑道系統容量已達飽和的說法令人存疑。當局未有全面探討提升雙跑道系統運作效率的各個方案是否可行。這些旨在提升雙跑道系統效率的方案包括削除大嶼山東北部的山峯；減少飛往非熱門且客運需求不高的地點(尤其是在內地者)的航班數目，以騰出珍貴的空域供客運需求較大的航班使用；採用載客量較大的廣體飛機；提供更多地勤支援設施，例如擴建二號客運大樓及中場客運廊。

- (c) 除建設三跑道系統外，還有其他方案也可以提升雙跑道系統的運作效率，例如與區域內鄰近的機場合作、興建新機場及改善航空交通管理。
- (d) 申述人關注廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)通車後，會對機場現時提供的短程航班造成競爭⁴。若高鐵和三跑道系統之間的客流缺乏協調，令機場在非必要的情況下擴建，由此帶來的社會及環境代價將由香港人來承擔。

環境及生態的問題

- (e) 興建三跑道系統涉及大規模填海工程，不但會摧毀中華白海豚游經的海域和其生活的海洋環境，也會對自然環境、海洋生態和漁業資源造成不可逆轉的影響，再加上北大嶼山對出水域有數項建築工程計劃陸續進行，所造成的累積影響，將令問題惡化。
- (f) 在三跑道系統落成後才闢設海岸公園的建議，等同「先破壞，後補償」，是不可接受的。從港珠澳大橋工程計劃的例子所見，自工程於二零一三年展開後，在工程範圍內的中華白海豚數量便急跌，究竟大橋建成後，中華白海豚會否返回擬議的大小磨刀海岸公園仍成疑問。因此，在三跑道系統落成後，將工程範圍一帶的水域指定作海岸公園亦無補於事，因為在施工期間並無針對性措施保護和保育受干擾的中華白海豚。另外，擬設的海岸公園並非海豚最主要的棲息地，亦非重要的魚類產卵／哺育場，頻繁的海上交通亦會對該處造成嚴重干擾。
- (g) 機場運作時產生噪音，亦污染空氣，對沙田、馬灣、深井的居民、沙螺灣和磡頭的村民以及東涌的居民造成不可接受的影響。三跑道系統工程計劃會使噪音和空氣污染問題惡化，但當局並沒有提出有效的緩解措施減輕影響。三跑道系統運作時亦會使碳排放量和其他污染物增加，加劇溫室效應。

⁴ 社會上普遍認為在高鐵六小時車程範圍內的航點，高鐵與航空服務存在直接競爭。

- (h) 三跑道系統的建造工程對沙洲鷺鳥林有負面影響。該鷺鳥林是本港第二大的雀鳥築巢繁殖地點⁵，有關的工程會對之造成干擾，令雀鳥放棄在該處築巢繁殖。可是，三跑道系統的環評並沒有處理有關工程對這個重要生境的生態影響。
- (i) 興建／發展機場，對馬灣、沙螺灣和磡頭村的自然環境造成了負面影響，也令沙螺灣沙灘的海沙大量流失。

交通問題

- (j) 當局未有公開三跑道系統的交通影響評估的詳細資料，公眾無法得知機場快綫和其他公共交通工具的載客量以及泊車位數量，是否足以應付三跑道系統建成後乘客量增加以至機場島和北大嶼山其他發展項目帶來的交通需求。
- (k) 當局沒有就三跑道系統進行海上交通影響評估和水文影響評估，尤其是大規模填海工程令龍鼓水道可通航的水道收窄，對海上交通的承載力和安全所造成的影響。
- (l) 當局未有按國際民用航空組織(下稱「國際民航組織」)的規定提供三跑道系統的航空交通影響評估及其他相關評估資料。由於沒有關於不同情況下飛機升降模式(即航道、離場航道和盤旋等候降落區)的評估資料，三跑道系統的效益尚屬未知之數。

對土地用途及發展的管制不足／成效不彰

- (m) 對修訂項目所涉用途地帶內的准許用途及發展密度的管制非常寬鬆，所有用途都列為經常准許的第一欄用途，而且對總樓面面積也沒有施加限制。此外，「行人捷運系統車廠」應屬工業用途，不應把之列為經常准許的用途。

⁵ 根據「Egretty Counts in Hong Kong, with particular reference to the Mai Po Inner Deep Bay Ramsar Site – Summer 2013 Report」報告，在沙洲鷺鳥林發現的鷺鳥品種包括夜鷺、小白鷺及大白鷺。

- (n) 對分區計劃大綱圖所作的修訂，背離了沿用已久的規劃原則。由於有關的填海工程仍存在不明朗的因素，城規會實不應進行審議。城規會無權根據條例(第 131 章)規劃尚未存在的土地的用途／修訂涉及尚未存在的土地的分區計劃大綱圖，特別是填海工程涉及的法定程序(即根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)刊憲)仍在進行。

違反程序公義

- (o) 三跑道系統工程計劃的環評報告及獲批的環境許可證涉及司法覆核，因此這項工程計劃及相關的填海工程對環境的影響尚未能確定。由於這項工程計劃在環境方面是否可以接受，是最重要的考慮因素，所以在法院仍未就司法覆核作出判決前便修訂分區計劃大綱圖，未免過早。
- (p) 三跑道系統的環評報告及環境許可證正面對法律挑戰，當局卻分別根據《前濱及海床(填海工程)條例》及條例進行有關填海工程及修訂分區計劃大綱圖的法定程序，以落實三跑道系統，做法有違程序公義。除非有關的法律問題已解決，否則政府不應進行三跑道系統工程計劃的法定程序。

公眾諮詢工作欠善

- (q) 機管局就機場擴建計劃進行公眾諮詢時，所提供的都是對發展三跑道系統有利的資料，內容偏頗而且有誤導成分。為審慎起見，機管局必須解釋為何雙跑道系統未能達到客運量 8 600 萬人次及貨運量 900 萬公噸的原有設計容量。沒有作出解釋，實難以令市民信服三跑道系統可達到其設計容量。

其他問題

空域問題尚未解決

- (r) 要三跑道系統有效運作，必須就空域管理問題與內地達成新的協議。雖然情況假設如此，但至今還未有跡

象顯示已有這樣的協議，或是有相關的公布。三跑道系統建成後，是否一如假設那樣，空域的使用不會有限制，實在令人懷疑。

- (s) 於二零零七年公布的《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「珠三角空管方案」)提出的建議包括成立「南珠三角終端區」，由粵港兩地的有關當局共同管理，以消除珠三角地區空域的限制。這項建議可能違反《基本法》第一百三十條有關香港特別行政區(下稱「特區」)自行負責民用航空的日常業務和技術管理這項規定。
- (t) 假若三跑道系統建成後未能落實珠三角空管方案，三跑道系統的飛機升降量(據稱可達每小時 102 架次)便會大幅減少，原因是空域內的飛機升降受深圳寶安國際機場的運作及香港與內地航空交通管制單位之間移交飛機涉及的高度和地理位置規定所限制(申述人稱之為「空牆」限制)。若這些問題未能解決，三跑道系統所發揮的效用成疑。

成本效益及財政可行性

- (u) 建築費用高昂，可能有超支風險。發展三跑道系統的開支可用於其他有利於市民的政策方面。三跑道系統是否有助增強機場競爭力及促進本港經濟發展仍存有疑問，而政府估算三跑道系統所帶來的經濟回報也令人懷疑。
- (v) 機管局建議採用「共同承擔」的原則，以運用內部資金、向外借貸及向使用者收費的方式進行融資(下稱「融資安排」)，以應付三跑道系統的開支。此融資安排繞過立法會，不經其審批和監察，可能違反《基本法》第七十三條有關立法會可行使職權批准稅收和公共開支的規定，亦可能違反程序公義。政府亦應披露有關三跑道系統工程計劃的財務風險評估、內部回報率及社會成本的資料。
- (w) 三跑道系統所創造的就業機會未必會令本地勞工受惠，因為航空業及建築業現時已有人手不足的問題。

向受影響的村民作出補償(R16 至 R46)

- (x) 自一九九八年機場開始發展／運作，沙螺灣村的小型屋宇申請便一直凍結，但政府並沒有作出補償／採取緩解措施，補償沙螺灣村村民的損失。

申述人的建議

修訂分區計劃大綱草圖的《註釋》(R391 至 R398)

- (y) 建議對分區計劃大綱草圖的《註釋》作出的修訂包括：
- (i) 把「其他指定用途」註明「機場」地帶及「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶第一欄的用途改列於第二欄，同時規定要提交總綱發展藍圖，以便透過規劃許可機制作出管制；
 - (ii) 規限「其他指定用途」註明「機場」地帶及「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶內作商業用途(尤其是食肆和商店及服務行業)的樓面面積；
 - (iii) 刪除分區計劃大綱圖《註釋》說明頁第 7(a)段中的「行人捷運系統車廠」用途；以及
 - (iv) 把修訂項目 A 及 B 所涉及的地區改劃為「海岸保護區」地帶。

其他建議

- (z) 延期就分區計劃大綱草圖作出決定／擱置三跑道系統發展計劃，以便全面檢討機場擴建計劃，並進行有關策略性環境評估、社會成本及碳足跡的研究，以及就研究結果諮詢公眾(只是 R47 及 R48)。
- (aa) 成立基金推動保衛海洋生態的工作，同時保障本地漁業及沙螺灣村民的利益。基金的管理委員會應由相關

的持份者組成，確保落實工作有實效(只是 R16 至 R46)。

5. 對申述的意見(附件 II)

5.1 在所收到的 346 份對申述的意見書中，有 48 份由機管局(C1)、區議員(C8、C16、C18、C27 及 C230)、專業學會(C7、C9、C40 及 C42)、區內組織(C17 及 C19)、環保／關注組織(C2、C3、C22、C24、C41、C43、C129 至 C131、C147、C148、C162、C163 及 C343)、航空公司／與航空及旅遊業相關的公司(C10 至 C15 及 C28 至 C32)、同業公會(C20、C21、C23、C25 及 C26)和職工會(C33 至 C39)提交，其餘對申述的意見書(C4 至 C6、C44 至 C128、C132 至 C161、C164 至 C229、C231 至 C346)則由個別人士提交，分別為多款內容劃一的表格／信。其中一名提意見人(C340)針對這份分區計劃大綱圖的申述程序及諮詢安排提出了司法覆核許可申請，但法院尚未給予許可(見上文第 2.11 段)。

5.2 機管局(C1)對所有表示反對的申述(R5 至 R12220)作出回應。該局所提出的意見撮述如下：

三跑道系統發展計劃的規劃過程及公眾諮詢

(a) 機管局透過制訂機場 20 年的規劃大綱，以前瞻的方式定下機場未來發展的策略性方向。此大綱每五年檢討和更新一次。在最新的《2030 規劃大綱》發表前，機管局曾進行有關航空交通量預測、經濟影響、初步的工程可行性及環境評估等研究，範圍廣及所有關鍵事宜，讓機管局能夠掌握充足資料，就機場的未來發展策略提出合適的建議。

(b) 三跑道系統的規劃過程亦具透明度，而且符合專業水平及公平原則。機管局曾就《2030 規劃大綱》進行為期三個月的公眾諮詢，收集公眾對機場未來發展的意見；而在進行法定的環評研究期間，亦曾進行廣泛的公眾溝通和參與計劃。此外，機管局成立了四個技術研討小組、五個社區聯絡小組及一個專業人員聯絡小

組，以收集在個別環保領域具有專門技術知識的專家及學者的意見，並就三跑道系統發展計劃與區議員和社區領袖交換意見。

現有雙跑道系統的容量

- (c) 《2030 規劃大綱》已詳細考慮及檢討雙跑道系統的容量。一些申述人提及的一九九二年《新機場總綱規劃》只是非常粗略地指出，當跑道以「獨立混合起降模式」運作時，機場的飛機升降量理論上應可達至每小時 86 架次。不過，這並不符合實際情況，因為此種起降模式並不完全符合國際民航組織的相關標準，既不安全也不切實際。根據英國國家航空交通服務有限公司最近於二零零八年所作研究，機場在實施四十多項優化措施後，只要完全符合國際民航組織的安全標準／規定，雙跑道系統實際可應付的最高飛機升降量應可增至每小時 68 架次。儘管如此，機管局仍進行各項改善設施和擴建機場的計劃，例如中場範圍發展計劃，包括興建客運廊及增設 20 個飛機停泊位，應付雙跑道系統下中期的航空交通量增長。

解決機場容量限制的方案

- (d) 除了把機場擴建成為三跑道系統，《2030 規劃大綱》也曾考慮申述人提出的其他方案，以應付預計的航空交通需求。不過，機管局認為這些方案均不能推進或不可行。具體來說，機管局認為在香港採用雙機場的運作模式，不單成本非常高昂，而且運作亦欠效益。興建新機場需要大規模填海及興建交通／配套基礎設施，須投放的資金遠多於把機場擴建成為三跑道系統，而且須根據另外的情況進行詳細評估及研究。

三跑道系統的設計容量

- (e) 有意見表示擔心空域問題未解決，三跑道系統很難達至其設計容量。不過，機管局從政府方面得悉，政府已制訂短、中及長期優化目標和措施，並會在二零二零年前付諸實施，改善珠三角地區的空域結構和航空交通管制安排，以優化空域的使用和加強安全。此等

措施是詳細考慮過機場三跑道系統的運作需要才制訂。

擴建二號客運大樓

- (f) 對於一些就擴建二號客運大樓這項與三跑道系統工程計劃相關的建議所作的批評，機管局表示在三跑道系統計劃的設計階段，曾檢視各項改建／擴建二號客運大樓的不同方案。根據最新的設計，整座二號客運大樓的地基、下層結構及大部分樓宇設備和機場系統設施均可保留；至於其他樓層則會盡量保留，但會進行所需的改建工程，配合二號客運大樓擴建後的布局。機管局明確表示，從現有的二號客運大樓拆卸下來的物料會在三跑道系統工程計劃中重用或循環再造。

機場擴建後與高鐵的競爭

- (g) 機管局備悉申述人關注機場的短程航班與高鐵存在競爭的問題，但認為高鐵應不會對機場構成重大的負面影響，因為機場短程航班當中那些與高鐵所達地點重疊的航點，其客運量只佔二零一四年機場總客運量約4%。總的來說，高鐵與三跑道系統其實是相輔相成，兩者可以使跨境鐵路服務和航空業的發展發揮協同作用。

三跑道系統的經濟收益和融資安排

- (h) 關於建造費高昂的問題，機管局知悉政府委聘了兩家獨立的監察和核證顧問公司，協助審核設計細節及相關工程費用預算(按付款當日價格計算，約為1,415億港元)。顧問公司大致認為，機管局的建議合理恰當，有關的費用亦與其他規模類近的工程計劃的費用相若。舉例來說，英國希斯路機場擬建的三跑道系統，建造費預計為176億英鎊(或2,140億港元)。
- (i) 至於申述人對三跑道系統的經濟回報存疑，應注意的是，機場為香港帶來龐大的經濟價值⁶，支援香港四大

⁶ 二零一二年，機場為本地經濟帶來的直接、間接及連帶收益達940億元，佔香港本地生產總值的4.6%。

經濟支柱產業，即金融服務、貿易與物流、旅遊以及工商業支援與專業服務。機管局預計二零一二至六一年的 50 年間，三跑道系統帶來的整體經濟收益可達 10,460 億元(按二零一二年價格計算)。而雙跑道系統方面，則約為 5,910 億元(按二零一二年價格計算)，因此，長遠來說，三跑道系統對香港經濟有極大的貢獻。此外，預計三跑道系統工程計劃可創造約 123 000 個直接職位及 165 000 個間接或連帶職位。

- (j) 關於三跑道系統建造費高昂及融資安排的問題，機管局除盡量增加收入、保留可分派溢利及向市場集資外，還建議開徵機場建設費，以支付進行三跑道系統工程計劃的費用。有關的融資方案已經過政府審核並獲認許。政府信納機管局的融資方案總體上合理且切實可行。因應政府和業界對建議的機場建設費金額的關注，機管局正考慮以不同方法，盡量增加向市場借貸。對於有批評指擬議的融資安排是企圖避開立法會的審核，機管局澄清該局一直讓立法會和公眾知道其發展計劃的最新情況。具體來說，立法會於二零一五年五月成立了一個小組委員會，討論三跑道系統的相關事宜，並於十月召開了首次會議。政府亦於二零一五年八月成立了航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會。機管局會繼續進行公眾溝通和參與活動，回應公眾關注的問題。

環境和交通方面的考慮因素

- (k) 機管局已就三跑道系統工程計劃對環境和交通的影響進行了詳細評估，並針對海洋生態、中華白海豚的生境、漁業、沙洲鷺鳥林、噪音與空氣質素以及海陸交通等各方面的影響，提出了適當的緩解措施。有關措施已納入於二零一四年十一月七日發出的三跑道系統環境許可證內。機管局一直積極主動推展其計劃，以符合環境許可證訂明的相關規定。

5.3 有 126 名提意見人(C2 至 C127)支持那些表示支持的申述(R1 至 R4)，又或大致上支持草圖／支持三跑道系統。有些提意見人回應表示反對的申述。他們的意見撮述如下：

- (a) 現有的雙跑道系統容量即將飽和，因此有迫切需要發展三跑道系統。中場範圍發展計劃(現正進行的機場擴建計劃)只是紓緩航班擠塞問題的過渡措施，擴建機場才是唯一可以應付香港中長期航空服務需求的辦法。
- (b) 三跑道系統會成為香港經濟的推動力，尤其可促進零售和旅遊業以及會議、展覽及獎勵旅遊業的發展。發展三跑道系統，有助維持機場的競爭力及增長，使香港在區域內其他迅速擴充的機場中仍能鞏固作為國際航空樞紐的地位。興建和發展三跑道系統，亦可為有關地區以至全港創造大量就業機會，當中包括體力勞動和專業人士的職位。
- (c) 發展三跑道系統，再加上周邊各項新的發展和基礎設施，包括機場北商業區發展計劃、東涌新市鎮擴展計劃、港珠澳大橋和擬於洪水橋新發展區闢設的物流園，可釋放大嶼山龐大的潛力和發揮協同作用，有助建立一個兼備零售及商業設施的新旅遊樞紐。交通基礎設施和通往機場的道路改善後，大嶼山的交通將會更為方便，發展潛力得以釋放。
- (d) 若然三跑道系統未能落實，航空網絡便會因為未能增加直航的航點和航機班次而萎縮，而新的航空公司，尤其是廉航公司，亦會難以加入航空業市場。未能落實三跑道系統，對工作安全，以至航空公司的表現和服務效率也會造成負面影響。
- (e) 發展與自然保育兩方面必須作出平衡。機管局如能運用最新的科技，並有效地落實所建議的緩解措施，以及進行緊密的監察，應可以令環境所受到的影響減至最少。
- (f) 一些提意見人同意機管局現時提出的「共同承擔」融資方案，認同運用內部資金、向外借貸及向用者收費的方式進行融資，以應付三跑道系統的開支，並認為這是具經濟效益的方案(只是 C7、C17 及 C18)。

- 5.4 其餘的提意見人(C128 至 C346)有的反對表示支持的申述(R1 至 R4)，有的則支持表示反對的申述(R5 至 R12220)。這些意見的理據大致與上文第 4.3(a)至(aa)段撮述的各項表示反對的申述所提出的相似。意見的摘要及規劃署的回應載於附件 V。各組織的申述書及內容劃一的表格／信的樣本夾附於附件 II。提意見人名單及整套對申述的意見書貯存在光碟，分別夾附於附件 VIII 及 IX，以供委員參閱。

6. 規劃考慮因素及評估

申述地點及周邊地區(圖 H-1 及 H-2)

- 6.1 申述地點涵蓋機場北面修訂項目 A 及 B 涉及的海域，該處目前為船隻前往珠三角地區的航道。
- 6.2 附近主要是沙洲及龍鼓洲海岸公園和擬議的大小磨刀海岸公園的海面，兩者分別在北面及東面，而機場則在申述地點的南鄰。

規劃意向

- 6.3 草圖涵蓋的範圍包括赤鱸角現有的機場島及用作興建第三條跑道的擬議填海區、香港口岸、港珠澳大橋香港接線的一部分及屯門至赤鱸角連接路南面出入口。
- 6.4 「其他指定用途」註明「機場」地帶的規劃意向，是發展機場的運作設施。機場島的北部及將會發展為三跑道系統的機場運作設施的地方均屬於這個地帶。主要設施包括跑道、飛行區、航空交通管制塔、機場客運大樓和客運廊，以及停機坪。這些設施的用途獨特，並已列入《註釋》第一欄，作為經常准許的用途，使機場在運作上的發展可以享有最大的靈活性。其他准許的用途包括「飛機燃料貯存設施」、「飛機旅客辦理手續及貨運處理系統／設施」和「航空貨運處理系統及設施」，其中「航空貨運處理系統及設施」包括貨運停機坪、貨物等候區和貨物裝卸坪等。
- 6.5 「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶的規劃意向，是發展利便機場運作的輔助設施。機場東面、西面和南

面的土地及預留作發展利便三跑道系統運作的輔助設施的地方均屬於這個地帶。主要的輔助設施包括航空貨運大樓、飛機膳食供應設施、飛機加油設施、飛機維修設施和飛機燃料庫。

對申述的理據的回應

6.6 備悉 **R1 至 R4** 表示支持的意見。對表示反對的申述的理據及申述人建議的修訂／建議的回應撮述如下：

興建三跑道系統的需要／現有雙跑道系統的效率 and 容量

興建三跑道系統的需要

6.7 據運輸及房屋局(下稱「運房局」)表示，機場自一九九八年啓用以來，航空交通量增長強勁。二零一四年，機場客運量達到 6 330 萬人次，貨運量為 438 萬公噸，而飛機升降量則為 391 000 架次，按年分別增長 5.7%、6.0%及 5.1%。現時有超過 100 家航空公司在機場營運，每日有逾 1 100 架次的航班升降，往來世界各地約 180 個航點，當中包括 47 個內地航點。機場作為國際及區域的主要航空樞紐，有助維持香港作為「亞洲國際都會」的地位。根據最新預測，到了二零三零年，機場每年的客運需求將達 1.023 億人次，貨運需求達 890 萬公噸，而飛機升降需求則達 607 000 架次。在二零一五年十月，機場兩條跑道在繁忙時段(即上午 10 時至正午 12 時及下午三時至五時)的每小時飛機升降量已達 68 架次，即雙跑道系統每小時的最高容量。實際飛機升降量的增長，較《2030 規劃大綱》的原本預測提早數年達到。而按照最新預測，現有的雙跑道系統很可能在二零一六年或一七年達到其實際最高容量，即每年 420 000 架次的飛機升降量。儘管政府及機管局已積極探討提升雙跑道系統容量的方法作為臨時紓緩措施，但面對航空交通量持續強勁增長，本港仍有迫切需要把機場擴建成為三跑道系統。

6.8 為了在中短期內提升機場的地面處理能力，機管局正全力推展中場範圍發展計劃，增設 20 個停機位，期能額外處理 1 000 萬人次的客運量。不過，由於機場容量的瓶頸是跑道的飛機起降容量，故此擴建中場範圍並不會提升機場的整體

處理能力。長遠而言，爲了應付長遠的航空交通需求，實有在機場興建第三條跑道。

6.9 此外，同樣是航空樞紐的鄰近城市，例如新加坡、首爾和曼谷等，均已決定／計劃又或正進行大型的機場擴建計劃⁷。香港的機場若不落實如三跑道系統的大型擴建計劃，最終香港作為航空樞紐的競爭力，以至其他相關產業，尤其是物流業、旅遊業、貿易和零售業，將落後於其主要競爭對手。因此，為應付香港的長遠航空交通需求，興建三跑道系統實刻不容緩。

6.10 因應上述情況，機管局在二零一零年制訂了《2030 規劃大綱》，當中提出兩個不同的機場發展方案，其一是維持現有的雙跑道系統，但擴建客運大樓及停機坪設施；其二是把機場擴建成為三跑道系統，以應付直至二零二零年甚或之後的長遠航空交通需求。機管局於二零一一年六月至九月期間就《2030 規劃大綱》進行了為期三個月的公眾諮詢，收集公眾對機場未來發展的意見，並委託香港大學社會科學研究中心，獨立整理、分析和匯報這三個月公眾諮詢期內收集到的意見。機管局進行問卷調查，在問卷中列出建議的兩個機場發展方案。在收回的 24 242 份問卷中，73% 的回應者認為三跑道系統方案較可取，11.1% 的回應者則認為雙跑道系統方案較可取。根據《2030 規劃大綱》及基於在公眾諮詢期內大多數意見都支持興建第三條跑道，行政會議在二零一二年三月原則上批准機管局的建議，採用把機場擴建成為三跑道系統的方案，作為機場的未來發展規劃方向。

6.11 由於機場對於香港的各個支柱產業，包括貿易與物流業、旅遊業和專業服務業，具有重要的輔助功能，三跑道系統將會使香港具備所需的額外處理能力，能把握區域內經濟強勁增長所帶來的機遇，從而促進香港經濟的長遠發展和增長。現

⁷ 其中一些鄰近機場的大型擴建計劃包括上海浦東國際機場的五跑道系統(至二零二零年，全年總處理能力將提升至8 000萬人次旅客和470萬公噸貨物)；廣州白雲機場的五跑道系統(至二零二零年，全年總處理能力將提升至8 000萬人次旅客和250萬公噸貨物)；深圳寶安機場的第三條跑道(至二零二零年，全年總處理能力將提升至4 500萬人次旅客和240萬公噸貨物)；新加坡樟宜機場的第三條跑道(至二零二五年，全年總處理能力將提升至1.35億人次旅客)；首爾仁川機場的五跑道系統(至二零二零年，全年總處理能力將提升至6 200萬人次旅客和580萬公噸貨物)；曼谷素萬那普機場的第三條跑道(至二零二零年，全年總處理能力將提升至8 000萬人次旅客)；以及台北桃園機場的第三和第四座客運大樓(至二零四二年，全年總處理能力將提升至8 600萬人次旅客)。

有的雙跑道系統即將飽和，三跑道系統將會大大提高機場的處理能力，有助維持機場的服務水平、效率和對外的連繫。行政長官會同行政會議亦於二零一五年三月十七日確認香港必須進行三跑道系統工程計劃，才能維持作為全球及區域航空樞紐的競爭力，以及應付香港長遠的經濟和發展需要。

- 6.12 關於高鐵與機場現時提供的短程航班存在競爭的問題，據運房局表示，面臨高鐵競爭的區域性內地航線，其客運量只佔機場二零一四年的總客運量約 4%。因此，當局認為高鐵應不會對機場構成重大負面影響。

現有雙跑道系統的效率 and 容量

- 6.13 據運房局表示，根據二零零八年由英國航空專家英國國家航空交通服務有限公司進行的「空域及跑道容量研究」，可供雙跑道系統作進一步擴建以處理更多航班的空間有限。正如英國國家航空交通服務有限公司確認，即使實施改善措施，例如進行「飛行區基建改善工程」、「航空交通管制系統升級工程」和「優化航空交通管制及飛程序」以及增加航空交通管制人員的數目和提升相關訓練，機場雙跑道系統可應付的飛機升降量，最高亦僅為每小時 68 架次，亦即每年 420 000 架次。由二零零八年起，民航處已採取多項措施優化航空交通管理，使機場在雙跑道系統下的飛機升降量由每小時 55 架次，增加至現時每小時 67 架次，並計劃於二零一五年第四季進一步增加至實際最高容量每小時最高 68 架次。當雙跑道系統達到每小時最高實際容量後，再增加每年飛機升降量的空間便非常有限。

- 6.14 至於申述人就提高現有雙跑道系統容量所提出的其他方案，政府已就有關方案作出全面評估，詳細的回應載於**附錄 IV**。

環境及生態的問題

- 6.15 申述人提出的環境及生態問題，主要關乎三跑道系統對中華白海豚生活的海洋環境和沙洲鷺鳥林的影響；擬議的海岸公園是否能有效和適時緩解對生態的影響；對易受飛機噪音和空氣污染物影響的地方造成的影響；海上交通所造成的噪音影響；以及建議的紓解環境影響措施的成效。環保署署長認為，三跑道系統環評報告已充分處理所有這些問題，符合環

評研究概要及根據環評條例發出的技術備忘錄(下稱「環評條例技術備忘錄」)的要求。環保署署長在根據環評條例諮詢相關當局後，於二零一四年十一月七日批准三跑道系統環評報告，並在有附帶條件下批出環境許可證。

- 6.16 根據環評報告及環境許可證，擬議的機場擴建藍圖已儘量減少填海範圍，並在報告中提出以設立海岸公園作為一種補償措施，以提供一個受保護的海洋生態棲息地。擬設的海岸公園將會連接香港國際機場進口航道區（下稱「機場進航區」）、沙洲和龍鼓洲海岸公園及已承諾闢設的大小磨刀海岸公園，組成一個面積約 5 200 公頃的龐大而連綿不斷的海洋保護區，由此而所帶來的協同效應，長遠對保育中華白海豚生活的環境會有莫大好處。另外，環評報告中已建議採取適當的緩解措施，以減輕三跑道系統工程計劃對中華白海豚生活環境、沙洲鷺鳥林和沙螺灣可能造成的負面影響，以及可能產生的噪音和空氣污染問題。當局就申述人提出的環境和生態問題所作的回應，詳載於**附錄 IV**。

交通問題

- 6.17 機管局進行了交通影響評估，以評估三跑道系統工程計劃對交通可能造成的影響。運輸署署長認為，三跑道系統對機場內各道路和毗連的道路網造成的整體交通影響，直至二零二六年之前仍屬可以接受。在二零二六年之後，政府確認有需要多建一條道路通往機場。政府會持續監察及檢討二零二六年後的交通情況，有需要時會制訂適當措施改善交通情況。此外，鑑於大嶼山和新界西北發展所帶來的交通需求，政府會尋求適當資源，推展十一號幹線——一條連接元朗和北大嶼山的新道路幹線——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鱗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。
- 6.18 關於三跑道系統發展計劃對海上交通的影響方面，主要關注的問題是正在進行的海上交通影響評估和水文研究的細節。進行上述評估和研究，是為了評估三跑道系統工程計劃的填海工程對海上交通可能造成的影響，包括會否令龍鼓水道收窄、會否引致海浪升高，以及會否影響該水道的航行安全，以及使用該水道的渡輪乘客的安全。為此，機管局就三跑道系統工程計劃的各個階段進行了海上交通影響評估，並就評

估結果諮詢相關持份者，包括政府相關各局／部門和航運業的各個諮詢委員會，包括本地船隻諮詢委員會、領港事務諮詢委員會、港口行動事務委員會及高速船諮詢委員會。據海事處表示，海上交通影響評估的結果確認，只要實施該評估所建議的海上交通緩解和改善措施，三跑道系統工程計劃不會對海上航行構成任何無法克服的風險，對龍鼓水道一帶水域日後的海上交通活動亦無負面影響。

- 6.19 至於航空交通安全風險評估的問題，民航處已按照國際民航組織的指引實施安全管理系統，並會確保依照國際民航組織的規定，在適當階段因應三跑道系統進行所需的安全風險評估。該處會視乎安全風險評估的結果，採取適當的航空交通管理措施，例如實施空中交通流量管理和增撥人手資源。

對土地用途及發展的管制不足／成效不彰

- 6.20 擬備草圖，是要把赤鱗角的發展項目(包括機場的運作設施、口岸設施和商業配套設施)納入規劃管制範圍。草圖上各個土地用途地帶，及《註釋》說明頁的修訂，是為了配合機場的各項發展而劃，這些發展是本港重要的策略性基建項目。這些地帶的規劃令機場的運作發展可以有最大的彈性。由於修訂涉及的地點，其擬議的用途與現時機場的相同，因此草圖現時對土地用途和發展施加的管制恰當。這些地帶同樣不規限總樓面面積／建築物高度，使機場的發展可以有最大的彈性。此外，機場內和附近的建築物／構築物的高度，亦受民航處執行的機場高度限制所規管。把「行人捷運系統車廠」納入為草圖範圍內經常准許的用途，是為了配合現有及新設的自動化行人捷運系統所提供的服務，此系統是機場及三跑道系統必需的設施。

- 6.21 為了回應有關公眾指出當局沒有就擬議的大型填海工程充分諮詢公眾及沒有就填海工程的建議及早諮詢城規會的關注，當局作出一個行政安排，同時根據《前濱及海床(填海工程)條例》及《城市規劃條例》，分別於憲報公布擬議的填海工程及填海區的土地用途。此安排可確保能在同一時間就擬議的填海工程和相關的土地用途諮詢公眾，而城規會亦可在填海工程根據《前濱及海床(填海工程)條例》刊憲／授權進行之前，審議這份分區計劃大綱草圖。行政長官會同行政會議亦可同時考慮公眾對根據《前濱及海床(填海工程)條例》刊

憲的填海工程的反對意見，以及公眾就根據條例刊憲的草圖作出的申述。由於有關工作盡可能安排同時進行，所以即使有反對意見，填海工程及相關發展項目整體的施工時間表所受到的影響也可以減至最少。其他大型的填海工程計劃，例如港珠澳大橋香港口岸的填海工程，亦有同樣的安排。此外，根據條例，城規會獲行政長官會同行政會議賦予權力，可擬備行政長官所指示的香港某些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草圖。

違反程序公義

- 6.22 有意見關注修訂這份分區計劃大綱圖的程序，亦有人針對環保署署長批准三跑道系統發展計劃的環評報告及發出環境許可證的決定提出司法覆核。就以上意見，據律政司表示，除非法院指示將該司法覆核申請所關乎的法律程序擱置，否則這些司法覆核申請並不構成任何法例上的限制，阻止城規會繼續進行條例下規定的法定分區計劃大綱圖修訂程序。

公眾諮詢工作欠善

- 6.23 關於指機場擴建計劃的公眾諮詢工作欠善的理據，應注意的是，機管局已於二零一一年六月至九月期間就《2030 規劃大綱》進行了為期三個月的公眾諮詢，收集公眾對機場未來發展的意見。機管局更委託香港大學社會科學研究中心，獨立整理、分析和匯報這三個月公眾諮詢期內收集所得的意見。機管局進行問卷調查，在問卷中列出建議的兩個機場發展方案，回應者表明他們的整體取向及選取的方案。此外，又成立了四個由業界及學術界組成的技術研討小組，成員皆具備噪音、空氣質素、海洋生態(包括中華白海豚)及漁業方面的專業技術知識；另外還成立了五個社區聯絡小組，成員包括區議員及機場鄰近地區的社區領袖，負責協調各項有關三跑道系統工程計劃和環境規劃過程的建議和意見。此外，在二零零八年十一月至二零一五年十月期間，機管局舉辦了約 1 400 次公眾參與活動。機管局致力向各界介紹三跑道系統工程計劃，又定期舉行三跑道系統的簡介會及機場參觀活動，讓多方持份者參與，包括大學、中學、政黨、區議會、居民組織、專業團體、工商界組織、商業伙伴、傳媒、環保組織、學術界、智囊、意見領袖、漁民組織及市民大眾。機

管局亦曾出席立法會數場公眾聆聽會，闡釋三跑道系統工程計劃的有關事宜。

其他問題

6.24 申述人提出的其餘問題是關於三跑道系統的空域要求、此系統的成本效益／財政可行性及對受機場發展影響的村民作出的補償。對這些問題所作的評估和回應如下並詳載於**附件 IV**：

空域問題尚未解決

(a) 二零零四年，國家民航局、香港特區民航處及澳門特區民航局三方組成了「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」(下稱「三方工作組」)，制訂措施改善珠三角地區⁸的空域結構和航空交通管理安排，以優化空域的使用和加強航空交通安全。民航處會確保有關安排符合《基本法》有關條文，以及國際民航組織的有關規定。

成本效益及財政可行性

(b) 機場三跑道系統將會使香港具備所需的額外處理能力，能把握區域內經濟強勁增長所帶來的機遇，從而促進香港經濟的長遠發展和增長。這項計劃亦可創造大量就業機會，惠及市民⁹。行政長官會同行政會議亦於二零一五年三月十七日確認了香港必須進行三跑道系統工程計劃，才能維持作為全球及區域航空樞紐的競爭力，以及應付香港長遠的經濟和發展需要。

向受影響的村民作出補償

(c) 儘管向受三跑道系統工程計劃影響的村民作出補償的問題與這次對分區計劃大綱圖所作的修訂無關，地政總署離島地政專員表示，雖然在落實三跑道系統方面，仍有不明朗的因素，但在此系統涉及的飛機噪音預測 25 等量線範圍以外的小

⁸ 《珠三角空管方案》中經協定的原則是統一規劃、統一標準及統一程序。

⁹ 預計三跑道系統將可創造約123 000個直接職位及165 000個間接及連帶職位，相比於雙跑道系統只可提供約89 000個直接職位及119 000個間接及連帶職位，數量高得多。

型屋宇申請的準備工作，將會根據適用的程序恢復進行。待三跑道系統的相關法定程序完成後，地政總署離島地政專員便會按既定的做法，處理有關的申請。

- (d) 此外，機管局亦已透過「機場鄉郊環境改善計劃」，為北大嶼山七條鄉村(包括沙螺灣)提供一次性的特惠金，協助改善村民的居住環境。機管局亦正探討成立「可持續發展基金」的建議，以資助對該村整體有利的工程計劃。村民可申請資助，以進行小型的鄉郊工程計劃和村民活動。機管局會與村民代表保持溝通，在制訂基金的運作細節時徵詢他們的意見。

對申述人的建議的回應

興建一個新機場或把空運貨物業務分流至珠海

- 6.25 關於在南大嶼山另建一個純粹用作貨運的機場或把原先空運來港的貨物分流至機管局管理的珠海機場載運的建議，考慮到在香港採用雙機場的運作模式，成本不單非常高昂，而且運作亦欠效益。興建新機場亦需要大規模填海及興建交通／配套基礎設施，須投放的資金遠多於把機場擴建成為三跑道系統，而且須根據另外的情況進行詳細評估及研究。此外，有關個別機場或政府機關把航機分流往其他機場的建議，按定義是不屬於香港的空管管轄範圍。因此，這個建議是妄顧現實而且絕不可行。這些建議的詳細回應載於**附件四**。

修訂分區計劃大綱草圖的《註釋》

- 6.26 關於應對擬議的「其他指定用途」註明「機場」地帶及「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶施加更嚴格的規劃管制，應注意的是，草圖《註釋》所述有關劃設這兩個地帶的主要目的是要把日後赤鱗角機場的發展項目納入法定規劃管制範圍。修訂項目涉及的土地用途地帶及相關的准許用途／須向城規會申請的用途，基本上與現時機場範圍內的土地用途地帶一樣，讓機場的運作發展可以有彈性。因此，草圖中的土地用途地帶及相關的准許用途／須向城規會申請的用途從土地用途規劃的角度而言是恰當的。政府相關各局／部門對有關的修訂不表反對／沒有負面意見。

- 6.27 關於刪除《註釋》說明頁中「行人捷運系統車廠」的建議，應注意的是，把「行人捷運系統路軌及車廠」列為圖則涵蓋範圍內的土地上經常准許的用途是為了配合建議闢設的一個綜合維修車廠，為現有及新設的自動化行人捷運系統提供服務，此系統是機場及三跑道系統必需的設施。

其他建議

- 6.28 關於發展三跑道系統的需要及其他擴建機場方案的可行性，已在上文第 6.7 至 6.12 及 6.23 段詳述。運房局表示，機管局進行的全面研究顯示，把機場擴建成為三跑道系統是最可行的方案，可配合香港長遠的航空交通需求。
- 6.29 關於成立基金推動保衛生態的工作及保障本地漁業利益的建議，已傳達政府相關各局／部門考慮。根據當局向機場三跑道系統批出環境許可證時所附帶的條件，以及為推動香港的中華白海豚及海洋生物保育工作，機管局會成立獨立的改善海洋生態基金，以大量的資源進行長期及可持續的保育工作，務求達到保育香港及珠江口水域內的海洋生物(尤其是中華白海豚)的目的。機管局亦會成立獨立的漁業提升基金，並與漁民合作制訂漁業管理計劃，以支援漁業及增加香港西面水域(尤其是大嶼山水域)的漁業資源。

對意見的回應

- 6.30 就這份分區計劃大綱草圖所提出的意見與申述的理據相似，上文第 6.7 至 6.29 段所載的評估已作回應。對有關意見的詳細回應，載於附件 V。

7. 諮詢

- 7.1 規劃署曾諮詢政府下列各局及部門，他們的意見收錄在上文適當的段落：

- (a) 運輸及房屋局局長；
- (b) 律政司；
- (c) 運輸署署長；
- (d) 民航處處長；

- (e) 漁農自然護理署署長；
- (f) 環境保護署署長；
- (g) 海事處處長；以及
- (h) 地政總署離島地政專員。

7.2 規劃署曾諮詢政府下列各局及部門，他們對有關申述及意見沒有意見：

- (a) 發展局局長；
- (b) 水務署總工程師／建設；
- (c) 渠務署總工程師／香港及離島；
- (d) 路政署總工程師／新界東；
- (e) 規劃署總城市規劃師／城市設計及園境；
- (f) 民政事務總署離島民政事務專員；
- (g) 民政事務總署屯門民政事務專員；以及
- (h) 土木工程拓展署港島及離島拓展處處長。

8. 規劃署的意見

8.1 規劃署備悉 **R1** 至 **R4** 表示支持的意見。基於上文第 6 段所作的評估及以下理由，規劃署不支持 **R4** 餘下部分的意見及 **R5** 至 **R12220** 的意見，並認為不應順應這些申述修訂分區計劃大綱草圖：

興建三跑道系統的需要／現有雙跑道系統的效率 and 容量

- (a) 香港國際機場(下稱「機場」)對維持香港作為航空樞紐的地位及作為商業樞紐兼國際金融中心的競爭力，有關鍵的作用。機場三跑道系統將會使香港具備所需的額外處理能力，能把握區域內經濟強勁增長所帶來的機遇，從而促進香港經濟的長遠發展和增長；
- (b) 任可為配合航空交通量持續強勁增長而提升雙跑道系統容量的方案並不會提升機場的整體處理能力，因為機場容量的瓶頸是跑道的飛機起降容量。因此，為應付香港的長遠航空交通需求，興建三跑道系統實刻不容緩；

環境及生態問題

- (c) 三跑道系統環境影響評估（下稱「環評」）報告已充分處理有關的環境及生態問題，符合環評研究概要及環評條例技術備忘錄的要求；

交通問題

- (d) 三跑道系統對機場內各道路和毗連的道路網造成的整體交通影響，直至二零二六年之前仍屬可以接受。政府會持續監察及檢討二零二六年後的交通情況，有需要時會制訂適當措施改善交通情況。另外，海上交通影響評估的結果確定三跑道系統工程計劃不會對海上航行構成任何無法克服的風險，對龍鼓水道一帶水域日後的海上交通活動亦無負面影響；

對土地用途及發展的管制不足／成效不彰

- (e) 擬備這份分區計劃大綱草圖，是要把赤鱸角的發展項目（包括機場的運作設施）納入規劃管制範圍，以配合機場的各項發展，以及令機場的運作發展可以有最大的彈性。由於修訂涉及的地點，其擬議的土地用途與現時機場的相同，因此這份草圖現時對土地用途和發展施加的管制恰當；
- (f) 當局作出一個行政安排，同時根據《前濱及海床（填海工程）條例》（第 127 章）及《城市規劃條例》（第 131 章），分別於憲報公布進行填海工程及填海區的土地用途，可確保能在同一時間就擬議的填海工程和相關的土地用途諮詢公眾，而城規會亦可在填海工程根據《前濱及海床（填海工程）條例》刊憲／授權進行之前，審議這份分區計劃大綱草圖。此外，根據《城市規劃條例》，城規會獲行政長官會同行政會議賦予權力，可擬備行政長官所指示的香港某些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草圖；

違反程序公義

- (g) 除非法院指示有關司法覆核申請所關乎的法律程序擱置，否則這些司法覆核申請並不構成任何法例上的限制，阻止城規會繼續進行《城市規劃條例》下規定的法定分區計劃大綱圖修訂程序；

公眾諮詢工作欠善

- (h) 當局在三跑道系統的規劃及設計階段一直有進行廣泛的公眾諮詢，收集公眾對機場日後發展的意見；

修訂草圖的《註釋》

- (i) 建議把「行人捷運系統路軌及車廠」列為圖則涵蓋範圍內的土地上經常准許的用途，是為了按建議闢設綜合維修車廠，為現有及新設的自動化行人捷運系統提供服務，此系統是機場及三跑道系統必需的設施。

8.2 關於有申述人關注三跑道系統的空域問題尚未解決、三跑道系統的成本效益及財政可行性，以及向受三跑道系統發展影響的村民作出補償的問題，以及他們提出的其他與土地用途無關的建議。規劃署已經備悉，並已把這些方面的意見轉達政府相關各局／部門考慮。相關各局／部門對他們關注的這些問題所作的回應撮述於上文第 6.24、6.28 及 6.29 段，另詳載於附件 IV。

9. 請求作出決定

請城規會審議有關的申述時，亦考慮在聆聽會上提出的論點，然後決定接納／不接納有關的申述。

10. 附件

- | | |
|----------|--|
| 附件 I - A | 由業界／物流組織及一名個別人士提交的表示支持的申述書 |
| 附件 I - B | 由環保／關注組織、區內居民／原居村民、立法會及區議會議員及政黨成員提交的表示的反對的 |

	申述書，以及以內容劃一的信／表格提交的申述書的樣本
附件 II	由機管局、區議員、專業學會、區內組織、航空公司／與航空及旅遊業相關的公司、同業公會和職工會提交的對申述的意見書，以及以內容劃一的信／表格提交的意見書的樣本
附件 III	離島區議會二零一五年六月二十二日會議記錄的摘錄
附件 IV	申述的理據／申述人的建議的摘要及規劃署的回應
附件 V	意見的摘要及規劃署的回應

以下附件貯存在光碟內，以供委員參閱：

附件 VI	申述人名單
附件 VII	申述人的申述書
附件 VIII	提意見人名單
附件 IX	提意見人的意見書

圖 H-1	申述地點的位置圖
圖 H-2	申述地點的航攝照片

規劃署

二零一五年十二月