

二零一五年十二月十四及十六日、
二零一六年一月十一及十二日舉行的
城市規劃委員會
第 1102 次會議記錄

出席者

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	
劉智鵬博士	
梁宏正先生	
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

邱浩波先生

陳福祥先生

雷賢達先生

楊偉誠先生

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

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

環境保護署助理署長(環境評估)

鄧建輝先生

地政總署署長／副署長(一般事務)／助理署長(區域 3)

甯漢豪女士(二零一五年十二月十六日[下午])／

林潤棠先生(二零一六年一月十一日[下午]及十二日)／

陳永堅先生(二零一五年十二月十四日及十六日[上午]、二零一六年一月十一日[上午])

規劃署署長

凌嘉勤先生

規劃署副署長／地區

李啓榮先生

秘書

因事缺席

何培斌教授

劉文君女士

李律仁先生

陳祖楹女士

何立基先生

黎慧雯女士

林光祺先生

劉興達先生

列席者

規劃署助理署長／委員會

龍小玉女士

總城市規劃師／城市規劃委員會

任雅薇女士

(二零一五年十二月十四日[上午]及十六日[下午]、二零一六年一月十一日[上午])

顧建康先生

(二零一五年十二月十四日[下午]及十六日[上午]、二零一六年一月十一日[下午]及十二日)

高級城市規劃師／城市規劃委員會

丁雪儀女士(二零一五年十二月十四日[上午])

王鳳兒女士(二零一五年十二月十四日[下午])

黎惠儀女士(二零一五年十二月十六日[上午])

何尉紅女士(二零一五年十二月十六日[下午])

李健成先生(二零一六年一月十一日[上午])

鄭達昌先生(二零一六年一月十一日[下午])

李惠玲女士(二零一六年一月十二日)

1. 以下委員和秘書出席二零一五年十二月十四日上午舉行的會議：

發展局常任秘書長(規劃及地政) 主席

黃偉綸先生

黃遠輝先生 副主席

陸觀豪先生

劉智鵬博士

馬詠璋女士

邱榮光博士

鄒桂昌教授

霍偉棟博士

黃令衡先生

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

民政事務總署總工程師(工程)

關偉昌先生

環境保護署助理署長(環境評估)

鄧建輝先生

地政總署助理署長(區域 3)

陳永堅先生

規劃署署長

凌嘉勤先生

[閉門會議]

1. 秘書向委員簡介會議的安排，當中要點列述如下：
 - (a) 在《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》的公布期內，共收到 12 220 份申述書和 346 份意見書。合共有 112 名申述人和 76 名提意見人就城市規劃委員會秘書處(下稱「秘書處」)的函件作出回應，表示會親身出席聆聽會，或授權代表出席聆聽會；
 - (b) 秘書處共安排了四天聆聽會議。根據現行安排，城市規劃委員會(下稱「城規會」)在二零一五年十二月十四日和二零一五年十二月十六日聆聽申述人或他們的代表的陳述，在二零一六年一月十一日和二零一六年一月十二日聆聽提意見人或他們的代表的陳述；
 - (c) 二零一五年十二月十日，秘書處收到環保觸覺(R390)的來信，投訴會議安排在程序上不當，因為並非所有申述人和提意見人都獲通知這次聆聽會的會議日期、時間和地點；
 - (d) 二零一五年十二月十一日，秘書處回覆環保觸覺，解釋安排會議的程序如下：
 - (i) 二零一五年十月二十日，秘書處致函所有提供了聯絡資料的申述人和提意見人，詢問他們會否出席暫定在二零一五年十二月中開始舉行的聆聽會；
 - (ii) 二零一五年十一月十七日，秘書處致函表示會出席聆聽會的申述人和提意見人，通知他們獲編配的會議日期、時間和地點。同日，城規會在其網站內設立有關這次聆聽會的專用連結，貼出告示，說明聆聽會將在二零一五年十二月十四日開始舉行，為期多天。此外，有關告示亦指出，申述人／提意見人如

沒有提供聯絡資料或沒有收到秘書處有關聆聽會安排的通知書，但又有意出席聆聽會並作出口頭陳述，應與秘書處的職員聯絡。秘書處會適當地安排他們出席聆聽會；

(iii) 二零一五年十二月七日，秘書處致函所有提供了聯絡資料的申述人和提意見人(不論他們會否出席聆聽會)，通知他們可到網站閱覽／下載相關的城市規劃委員會文件及其附件，或隨函夾附該文件的副本；

(e) 其後，環保觸覺致函秘書處，要求有最少兩小時時間作出口頭陳述。根據秘書處的記錄，環保觸覺取得多名申述人和提意見人的授權。環保觸覺在這場會議獲分配的陳述時間合共為 40 分鐘。至於獲安排出席二零一五年十二月十六日聆聽會的其他申述人給環保觸覺的授權，秘書處正進行核實工作；以及

(f) 秘書處亦收到香港海豚保育學會(R387)提出的類似要求。雖然該會代表的一些申述人和提意見人原本獲分配出席不同的會議時段，但是該會要求在這場會議使用他們代表的所有申述人和提意見人的累積發言時間，以便無間斷地進行陳述。秘書處正核實有關的授權。

2. 主席表示，有些申述人可能會要求延長獲分配的發言時間。他認為，應盡可能按「為考慮有關《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》的申述及意見所舉行的會議——出席會議的程序須知」(下稱「會議程序須知」)所訂的程序進行，以確保做法一致及程序公平。根據會議程序須知，除非獲其他申述人／提意見人授權，否則每名申述人／提意見人及其代表獲分配的發言時間為 10 分鐘。環保觸覺及香港海豚保育學會提出要求，希望在現時會議一次過使用他們代表的所有申述人及提意見人的累積發言時間。主席建議，若情況許可，或可安排他們在這場會議後段使用獲編配繼後的會議時段的申述人／提意見人的發言時間。委員對此表示同意。

3. 一名委員詢問，委員是否必須出席所有聆聽會議才可參與商議。主席表示，鑑於並非每名委員均可出席所有聆聽會議，秘書處會在商議環節進行前，把所有聆聽會議的視像記錄及會議記錄擬稿發給所有委員，以便委員深入了解聆聽會上申述人／提意見人提出的主要事宜及政府部門的回應。以往為期多於一天的聆聽會也採用類似的做法。

4. 環境保護署助理署長(環境評估)鄧建輝先生表示，申述人和提意見人所提出的某些理據關乎經核准的環境影響評估報告(下稱「環評報告」)。他請委員注意，法庭仍未審理兩宗針對環境保護署署長(下稱「環保署署長」)對三跑道系統工程計劃發出環境許可證而提出的司法覆核。

西貢及離島區

議程項目 1

[公開會議(限於簡介和提問部分)]

考慮有關《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》的申述及意見
(城規會文件第 10056 號)

[會議以廣東話進行。]

申述

R1 至 R12200¹

意見

C1 至 C346

簡介和提問部分

5. 秘書報告，下列委員已就此議項申報利益，表示自己為申述人，或與香港機場管理局(下稱「機管局」)及其他申述人／提意見人有業務往來或有關聯：

¹ 11名申述人(R700、R1700、R1952、R2659、R2700、R2857、R3034、R3647、R4045、R4119及R4263)其後表示不曾就這份分區計劃大綱草圖提交任何申述書，故他們的申述書被剔除。

- 何立基先生 — 為香港付貨人委員會(R1)執行總幹事，亦是香港運輸物流學會(R2)會長
- 黃仕進教授 — 為香港大學交通運輸研究所成員，該研究所曾接受機管局(C1)的贊助；亦是香港運輸物流學會(R2)常務委員
- 林光祺先生 — 為機管局(C1)三跑道系統及工程委員會成員
- 劉文君女士 — 為香港特別行政區政府運輸及房屋局航空發展與機場三跑道系統諮詢委員會成員
- 黎慧雯女士 — 現時與機管局(C1)有業務往來
- 劉智鵬博士 — 過去三年間與機管局(C1)有業務往來
- 李美辰女士 — 為香港活力都會協會的秘書長，該會曾接受香港中華廠商聯合會(C20)的贊助

6. 委員備悉何立基先生、林光祺先生及黎慧雯女士因涉及直接利益而不會出席會議，而劉文君女士已表示不會出席會議。委員備悉李美辰女士及劉志鵬博士只涉及間接利益，因此同意他們可留在席上。委員備悉李美辰女士及黃仕進教授因事未能出席這場聆聽會。

7. 鄒桂昌教授及黃遠輝先生就此議項申報利益，表示他們是環境諮詢委員會成員，該會核准三跑道系統工程計劃的環評報告。黃遠輝先生進一步表示，有關的環評報告是在其出任該會成員前已獲核准。委員備悉上述委員所涉及的利益。

8. 秘書處在是次會議前收到郭家麒議員(R48)的呈請信，表示反對三跑道系統工程計劃。該呈請信已於席上提交委員省覽。

9. 主席備悉，已給予所有申述人及提意見人合理時間的通知，邀請他們出席聆聽會。除了出席聆聽會及表示會出席聆聽會的申述人及提意見人外，其他的申述人及提意見人均表示不會出席聆聽會或沒有給秘書處回覆。由於已給予那些申述人及提意見人合理時間的通知，城規會應可在他們缺席的情況下聆聽有關申述和意見。

10. 以下政府代表及申述人／提意見人或他們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
- 呂德成先生 — 城市規劃師／離島(6)

運輸及房屋局

- 聶繼恩女士 — 首席助理秘書長(運輸)8
- 朱展強先生 — 助理秘書長(機場擴建統籌辦)A

運輸署

- 胡國強先生 — 高級工程師 2／運輸策劃

環境保護署

- 敖國強先生 — 高級環境保護主任(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)
- 伍子安先生 — 總航空安全事務主任(機場及安全監察)
- 吳毅賢先生 — 高級評估主任(1)

漁農自然護理署

蔡廣全先生 — 高級海洋護理主任 (西區)

申述人及申述人和提意見人的代表

R2 – 香港運輸物流學會

黃文森先生 — 申述人的代表

R4 – 香港公路學會

謝柏堅工程師 — 申述人的代表

R6 – 周婕群

R7 – 黃偉雄

黃偉雄先生 — 申述人及申述人的代表

R277 – Carolyn Cheung

蔡家民先生 — 申述人的代表

R386 – 世界自然基金會香港分會

李美華女士 — 申述人的代表

R387 – 香港海豚保育學會

R2727 – 盧小雁

R4569 – Lam Tsz Kwan

C141 – Luk Hiu Kiu

C143 – Tsang Chin Lung

C145 – Luk Kin Fai

C146 – Hong Lok Tou

C226 – Lam Sze Kwan

C251 – 葉倩宜

C337 – Yuek Kee Lam

洪家耀博士 — 申述人和提意見人的代表
(香港海豚保育學會)

R390 – 環保觸覺

R449 – Cecilia Lee

R854 – Lee Ching Yi

R1012 – Wong Suet Mui, Elly

R1254 – 麥志杰

R3120 – 趙智恒

R3246 – 鄺偉泉

R3340 – Iris Chan

R3445 – 鄭懷寧

R3586 – 陳穎彤

R4282 – Bonnie Cheng

R4451 – Go Ming Tsun

譚凱邦先生]
何嘉寶女士] 申述人的代表
王珮芝女士]
陸婷恩女士]
(環保觸覺)

R396 – 譚榮禧

譚榮禧先生 — 申述人

R737 – 林樹源

林樹源先生 — 申述人

R1163 – 傅家灝

R4037 – Wright Fu

Wright Fu 先生 — 申述人及申述人的代表

R1250 – 鄧穎欣

鄧穎欣女士 — 申述人

R1334 – 吳天祥

吳天祥先生 — 申述人

R1891 – Charlotte Lai

夏希諾先生 — 申述人的代表

11. 主席歡迎各人到席，並解釋聆聽會程序如下：

(a) 由於很多申述人／提意見人表示會出席聆聽會，因此聆聽會將分四天進行，於二零一五年十二月十四

日及十六日聆聽申述人的陳述，於二零一六年一月十一日及十二日聆聽提意見人的陳述；

- (b) 每一場聆聽會均會先由政府代表向委員簡介背景資料，然後按申述編號順序請申述人／提意見人或他們的代表逐一作口頭陳述；
- (c) 鑑於很多申述人／提意見人或他們的代表已登記會作口頭陳述，城規會於二零一五年十月十六日同意給每人 10 分鐘時間作口頭陳述；
- (d) 在申述人／提意見人或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；
- (e) 每場聆聽會的答問環節會在所有申述人／提意見人或他們的代表完成口頭陳述後進行，委員可向政府代表、申述人／提意見人或他們的代表發問；以及
- (f) 答問環節完結後，當天的聆聽會便會結束，主席會請申述人／提意見人或他們的代表及政府部門的代表離席。城規會聆聽所有出席會議的申述人／提意見人或他們的代表所作的口頭陳述後，便會閉門商議有關申述／意見，並在稍後時間通知申述人／提意見人城規會的決定。

12. 環保觸覺(R390)的代表譚凱邦先生表示，他不滿是次聆聽會的通知程序，有關程序實際上不鼓勵申述人和提意見人出席聆聽會，結果令出席率偏低。雖然合共有申述書和意見書約 13 000 份，但能出席聆聽會的申述人／提意見人只有 200 名。他說，當局並無按《城市規劃條例》(下稱「條例」)的規定通知所有申述人／提意見人會議的詳情(包括會議日期、時間和地點)，在程序上並不恰當。他進一步闡述如下：

- (a) 秘書處二零一五年十月二十日的信件要求申述人／提意見人表明會否親身出席會議或會由其他人代表出席會議，惟沒有載述會議詳情；

- (b) 沒有回覆秘書處出席與否的申述人和提意見人不獲通知有關聆聽會的日期、時間和地點；
- (c) 秘書處於二零一五年十二月七日發給所有申述人／提意見人(不論會否出席聆聽會者)的信件亦不恰當，因為當中並無說明會議日數，亦無闡明那些沒有回覆出席與否的申述人／提意見人是否仍可登記出席聆聽會；
- (d) 他曾諮詢律師，對方表示上述程序有違條例第6B(2)條的規定。

13. 譚先生提交一封由代表環保觸覺的律師行發出日期為二零一五年十二月十一日的信件，當中載列反對聆聽會安排的理據。他要求城規會押後聆聽有關這份分區計劃大綱圖的申述及意見，並重新編訂會議日期、時間及地點，然後妥為通知所有申述人和提意見人新的會議詳情，以免他們可能會對城規會採取法律行動。此外，他促請城規會私下進行商議，因應信中提出的理據決定是次聆聽會應否繼續進行。

14. 譚先生於二零一五年十二月十一日提交的信件副本已分發予委員參閱。

15. 主席表示已就聆聽會程序徵得初步法律意見。法律意見指無須將聆聽會押後。城規會會再徵詢詳細的法律意見，稍後會就環保觸覺提交的文件，以書面回覆環保觸覺。

16. 香港海豚保育學會(R386)的代表洪家耀博士表示，由於他是首次出席城規會的聆聽會，因此對聆聽會的程序並不熟悉。他本對城規會的聆聽會有很大的期望，期望聆聽會為申述人和提意見人提供陳述意見的平台，但如今卻認為聆聽會妨礙申述人和提意見人有效地作出陳述。舉例來說，該學會是多名申述人和提意見人的授權代表。由於這些申述人和提意見人獲編配不同的聆聽會議時段，城規會將於各個不同的時段聆聽他們的陳述，因此該學會或不獲准在同一天使用那些申述人和提意見人的累積發言時間。

17. 主席表示，按慣常做法，所有申述人完成他們的口頭陳述後，提意見人才開始作出口頭陳述。這是因為提意見人是就申述提出意見。過往亦曾有既是申述人又是提意見人的出席者，獲准在同一會議席上一次過作出陳述。城規會或可彈性處理洪博士的情況，讓洪博士在這場聆聽會使用申述人和提意見人加起來的發言時間，但須先經秘書處核實有關的授權。

18. 洪博士懷疑公眾是否知道申述人與提意見人有何分別，以及城規會安排在不同的日期聆聽申述人和提意見人的陳述。他明白主席有酌情權，在考慮各項因素(包括每場聆聽會的出席人數)後，決定是否應有關要求批准延長陳述時間，以及批准授權代表在同一場聆聽會使用累積的發言時間。為協助主席蒐集更多關於每場聆聽會出席人數的資料，或可考慮設定一個截止登記時間(例如早上十時)。任何遲來的人士將不獲准出席聆聽會。他覺得這次聆聽會的安排方式似乎是要令會議快捷地進行，而不是為了真正聆聽申述人和提意見人的意見。

19. 主席備悉洪博士的意見。主席解釋，張貼於城規會網站的會議程序須知已清楚闡述聆聽會的安排。為鼓勵申述人和提意見人參與聆聽會，實際上在實施有關安排時已充分彈性處理，如情況許可，遲來者亦或可作出口頭陳述。再者，根據過往的經驗，並非所有曾提交申述書／意見書的申述人／提意見人都會出席聆聽會，作出口頭陳述。

20. 洪博士建議改善聆聽會的安排，編配申述人和提意見人出席上午或下午的聆聽會，以免申述人和提意見人要長時間等候。

21. 主席要求洪博士澄清，他是否建議在每場聆聽會設定一個截止登記時間(例如早上十時)，以便秘書處更清楚知道每場聆聽會出席者總數。日後安排聆聽會時可考慮這項建議，但這次聆聽會的程序不能更改。

[馬詠璋女士此時到場出席這節會議。]

22. 譚凱邦先生表示，主席誤解了洪博士的想法。他相信洪博士嘗試建議一個方法，以便城規會更了解某場聆聽會的實際出席人數，而不是真的提出要設定一個截止登記時間。譚先生

要求城規會立即就其二零一五年十二月十一日的函件所載的事宜進行商議。

23. 主席重申，城規會已徵得初步法律意見。法律意見指無須將會議押後。譚先生所提交的函件已分發給委員參閱。至於函件中提出的法律事宜，將在尋求進一步的法律意見後另行處理。

24. 譚凱邦先生此時利用實物投影機展示秘書處二零一五年十月二十日的電郵夾附的電子回覆表格。他說，因一些內在的技術問題，收件人難以使用該電子表格直接回覆秘書處。秘書處沒有收到申述人／提意見人的回覆，便當作他們不會出席聆聽會，這樣做並不公平。此外，秘書處未有通知沒有作出回覆的申述人／提意見人聆聽會議日期，這做法亦不合理。他重申要求城規會在這場會議商議他提交的函件內提出的事宜，否則整個長達四天的聆聽會極有可能不合法。

25. R1891 的代表夏希諾先生表示，倘城規會未能解決譚先生提出的法律問題，他關注是次聆聽會是否合法。他認為應把會議延期至城規會解決有關法律問題為止。主席再次解釋城規會已徵得初步法律意見，並會再徵詢詳細法律意見。

26. 夏先生繼續詢問，倘聆聽會其後被裁定是不合法的，城規會將會採取甚麼措施。夏先生促請城規會把是次會議押後，以待取得法律意見。主席回答說，城規會根據既定做法安排會議，而所徵得的初步法律意見亦指無須把會議押後。

27. 鄧穎欣女士(R1250)說，城規會不應安排所有聆聽會議在平日舉行。城規會應考慮安排一或兩場聆聽會在周末舉行，讓更多申述人及提意見人可出席聆聽會，親自作出口頭陳述。

28. 環保觸覺(R390)的其中一名代表何嘉寶女士說，為改善聆聽會的安排，城規會可編定每位申述人及提意見人的確實口頭陳述時段，或起碼安排他們在上午或下午的會議作口頭陳述，以免他們久候。此外，每名申述人及提意見人只有 10 分鐘發言時間，不足以清楚闡述他們的意見。她認為是次會議安排混亂，首先申述人／提意見人並不知道會議日期／會議為時多久，其次如獲授權代表所代表的申述人及提意見人獲編配不同

的聆聽會議時段，獲授權代表不得使用這些申述人／提意見人的陳述時間。她亦關注到儘管聆聽會是否合法尚有待確定，但出席者仍須作出口頭陳述。

29. 主席說，秘書處在每場聆聽會議的登記工作完成後，才知道該場會議的確實出席人數及每名出席者總共可得的發言時間。由於城規會收到大量的申述書及意見書，城規會必須設定10分鐘的陳述時限，以確保會議有效率地進行。此外，在聆聽會上申述人／提意見人作出的口頭陳述只限於闡釋其向城規會提交的申述書／意見書的內容，而並非陳述新的資料。根據其他分區計劃大綱圖的聆聽會經驗，10分鐘的發言時間應足以作口頭陳述。

30. 一名委員與出席者分享城規會過往的經驗。該委員指出，過往曾有申述人因沒有出席預定的聆聽會議，以致委員等候近兩個小時之後，主席要宣布把聆聽會議押後。該委員續說，部分委員跟一些申述人及提意見人一樣，本身都有全職工作，他們同樣須為出席聆聽會而請假。

31. 譚凱邦先生表示，他忍受城規會的聆聽會程序安排不公已經三年了，他希望主席可在是次會議上解決這個問題。他對是次聆聽會的會議安排尤感不滿，因城規會秘書處用盡千方百計阻礙申述人／提意見人出席會議。Wright Fu先生(R4037)說，城規會應考慮改善申述人／提意見人出席會議的編排，以改善聆聽會的程序。

32. 主席重申，不應再干擾是次聆聽會的會議安排，城規會再諮詢詳細的法律意見後會給予環保觸覺詳盡答覆。他勸諭申述人或他們的代表尊重並遵從會議前發給他們的會議程序須知所載的程序。他續稱，聆聽會已拖延多時，出席者重覆論點，城規會已作出合理回應。他明白出席者希望改善聆聽會安排，但是次聆聽會並非討論此事的平台，公眾大可透過其他渠道就聆聽會的安排表達意見。

33. R386的代表李美華女士建議參考立法會公開聆訊的做法，安排出席者在上午或下午的時段作出陳述，以改善城規會聆聽會的安排。此舉可鼓勵更多申述人及提意見人參與聆聽會，並可讓城規會更準確地掌握每場會議的出席者人數。Wright

Fu 先生建議採用另一安排，就是城規會讓公眾知悉每場聆聽會預定的申述人／提意見人總數，以便申述人／提意見人調整他們出席聆聽會的時間。

34. 此時，主席請規劃署的代表開始陳述。譚先生再次插言，要求城規會即場解決會議程序的問題。主席再次要求譚先生合作，遵守聆聽會的程序，不要再打斷會議的進行。

35. 主席請規劃署的代表向委員簡介有關這份赤鱸角分區計劃大綱草圖的申述和意見的內容。

36. 高級城市規劃師／離島蕭爾年先生借助投影片，簡介詳載於城規會文件第 10056 號的內容，要點如下：

背景

- (a) 二零一五年五月八日，城規會根據條例第 5 條展示《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》，以供公眾查閱。在公眾展示期內，共收到 12 220 份申述書和 346 份對申述提出的意見書。其後有 11 名申述人表示未有就這份分區計劃大綱草圖提交任何申述書。因此，有效申述書的總數為 12 209 份；

三跑道系統工程計劃

- (b) 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》」)，當中就香港國際機場提出了兩個發展方案：維持現有的雙跑道系統或擴建成為三跑道系統；
- (c) 二零一二年三月，行政會議原則上批准機管局採用擴建香港國際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；
- (d) 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；

- (e) 二零一五年四月十日，機管局向城規會簡介建議的三跑道系統發展計劃。二零一五年四月十七日，城規會轄下鄉郊及新市鎮規劃小組委員會經考慮後同意就分區計劃大綱圖提出的修訂建議，以便進行香港國際機場三跑道系統發展計劃；
- (f) 二零一五年五月八日，三跑道系統的填海計劃根據《前濱及海床(填海工程)條例》刊憲。同日，城規會根據條例第 5 條展示《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》，以供公眾查閱；

有關三跑道系統的公眾諮詢

- (g) 機管局在公布《2030 規劃大綱》後，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；
- (h) 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(包括空氣質素、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，以及在香港國際機場相鄰的地區(包括離島、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；
- (i) 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；

- (j) 環評報告獲批准後，機管局於二零一五年三月開始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，同時澄清一些普遍被誤解的問題；

有關三跑道系統的司法覆核申請

- (k) 現時，共有五宗司法覆核申請表示反對機管局、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，針對的是赤鱸角分區計劃大綱草圖的申述程序和諮詢安排。法院已向其中兩宗針對環保署署長的司法覆核申請給予許可，其餘的則尚未給予許可；

申述

- (1) 在收到的 12 209 份申述書中，有 4 份表示支持分區計劃大綱草圖的建議修訂，而其餘 12 205 份則表示反對分區計劃大綱草圖／反對三跑道系統工程計劃。申述地點涵蓋香港國際機場北面的海域；

表示支持的申述(R1 至 R4)

- (m) 表示支持的申述書所提出的主要理據及規劃署的回應分別詳載於文件第 4.2 和 6.6 段。現將有關內容撮述如下：
- (i) 香港國際機場現有跑道的容量有限，構成日後發展及擴展的一大障礙。發展三跑道系統有助維持香港國際機場的競爭力及增長，鞏固香港作為國際航空樞紐的地位；
 - (ii) 發展三跑道系統，可為本港帶來龐大的經濟效益，亦可創造大量就業機會；
 - (iii) 機管局就三跑道系統工程計劃進行的環評研究，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；

- (iv) 要解決發展三跑道系統對環境及生態可能造成的不良影響，可採用先進的建築技術，即填海時採用免挖式的深層水泥拌合法，以穩固海泥；
- (v) 回應：備悉表示支持的意見；

表示反對的申述(R5 至 R12220)

- (n) 表示反對的申述書所提出的主要理據及規劃署的回應分別詳載於文件第 4.3(a)至(x)和 6.7 至 6.24 段。現將有關內容撮述如下：

發展三跑道系統的需要／現有雙跑道系統的效率 and 容量

- (i) 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香港國際機場的最可行方案。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；
- (ii) 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，例如削除大嶼山東北部的山峯；減少飛往非熱門地點的航班數目；採用廣體飛機；以及提供更多地勤支援設施；
- (iii) 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；
- (iv) 申述人關注廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)通車後，會對香港國際機場現時提供的短程

航班造成競爭。若高鐵和三跑道系統之間的客流缺乏協調，令香港國際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；

(v) 對上述理據的回應是：

- 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。為應付長遠的航空交通需求，實有需要興建第三條跑道；
- 香港國際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，將落後於其主要競爭對手；
- 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；
- 面臨高鐵競爭的區域性內地航線，其客運量只佔香港國際機場二零一四年的總客運量約 4%。高鐵應不會對香港國際機場構成重大負面影響；
- 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，香港國際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。當雙跑道系統達到最高實際容量每小時 68 架次

後，再增加每年飛機升降量的空間便非常有限；

- 關於與區域內鄰近的機場合作的方案，香港不能依靠鄰近機場來解決本身機場的容量問題；
- 關於提升雙跑道系統運作效率的其他可供選擇方案，削除大嶼山東北部山峯的建議並不可行，因為大嶼山重要的基礎設施和地標都得遷移；
- 減少飛往非熱門地點的航班數目對香港國際機場的整體交通量會有深遠的影響。此外，旅客的選擇亦會因此而減少，並會損及本港整體經濟利益；
- 不論機場營運者還是各地政府，都不應強制規定採用廣體飛機。事實上，香港國際機場是全球其中一個最高效率的機場，採用廣體飛機的比率已是全球第二高；
- 為了在中短期內提升香港國際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，期能額外處理每年 1 000 萬人次的客運量；

環境及生態的問題

- (vi) 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陸續進行，所造成的累積影響，將令問題惡化；

- (vii) 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；
- (viii) 三跑道系統工程計劃會使沙田、馬灣、深井的居民以及東涌沙螺灣和磡頭的村民所面對的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，以減輕影響；
- (ix) 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，有關的工程會對之造成干擾，令雀鳥放棄在該處築巢繁殖；
- (x) 興建／發展香港國際機場，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；
- (xi) 對上述理據的回應：
- 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；
 - 擬議的機場擴建藍圖已盡量減少，並在環評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；
 - 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棲息地、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；

交通問題

- (xii) 當局未有公開三跑道系統的交通影響評估的詳細資料；
- (xiii) 當局沒有就三跑道系統進行海上交通影響評估或水文影響評估；
- (xiv) 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；
- (xv) 對上述理據的回應：
- 運輸署認為，直至二零二六年，三跑道系統對香港國際機場內各道路和毗連的道路網造成的整體交通影響仍屬可以接受。在二零二六年之後，政府確認有需要多建一條道路通往香港國際機場。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；
 - 海事處表示，海上交通影響評估的結果確認，只要實施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；
 - 民航處已按照國際民航組織的指引實施安全管理系統，並會確保在適當階段因應三跑道系統進行所需的安全風險評估；

對土地用途及發展的管制不足／成效不彰

- (xvi) 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；

(xvii) 由於有關的填海工程仍存在不明朗的因素，而且所涉的土地尚未存在，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，因此城規會不應考慮有關土地的用途／修訂分區計劃大綱圖；

(xviii) 對上述理據的回應：

- 擬備分區計劃大綱草圖，是要把赤鱸角的發展項目納入規劃管制範圍；
- 草圖上各個土地用途地帶，以及《註釋》說明頁的修訂，是為了配合香港國際機場的各項發展，令機場的運作發展可以有最大的彈性；
- 由於修訂項目涉及的地點，其擬議的用途與現時香港國際機場的相同，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；
- 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，此系統是香港國際機場及三跑道系統必需的設施；
- 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的行政安排，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；

違反程序公義

(xix) 三跑道系統工程計劃的環評報告及獲批的環境許可證受司法覆核挑戰，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；

(xx) 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有關填海工程及修訂分區計劃大綱圖的法定程序；

(xxi) 對上述理據的回應是：

- 法律意見指出，除非法院指示將該司法覆核申請有關的法律程序擱置，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

(xxii) 機管局就香港國際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 萬公噸的原來設計容量。如機管局沒有作出解釋，實難以令市民信服三跑道系統可達到其設計容量。

(xxiii) 對上述理據的回應是：

- 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；

- 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；
- 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；

空域問題尚未解決

(xxiv) 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；

(xxv) 成立由粵港兩地有關當局共同管理的「南珠三角終端區」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的規定；

(xxvi) 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；

(xxvii) 對上述理據的回應是：

- 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一個工作組，制訂措施改善珠三角地區的空域結構和航空交通管理安排。民航處會確保有關安排符合《基本法》有關係文，以及國際民航組織的有關規定；

成本效益及財政可行性

(xxviii) 建造費用高昂，亦可能有超支風險。發展三跑道系統的開支可用於其他對市民有實益的政策方面；

(xxix) 機管局就三跑道系統所建議的融資安排，會繞過立法會，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；

(xxx) 三跑道系統所創造的就業機會未必會令本地勞工受惠，因為航空業及建造業現時已有人手不足的問題；

(xxxii) 對上述理據的回應是：

- 三跑道系統會創造大量就業機會，惠及市民；
- 由於機管局建議的融資安排並不涉及稅收或公共開支，所以《基本法》第七十三條的規定並不適用；
- 機管局正檢討預計所需的建築工人數目，以確保能適時提供人手，應付日後三跑道系統施工時的需求。另外，政府提出了多項措施支援航空業人員的培訓和發展；

向受影響的村民作出補償

(xxxiii) 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；

(xxxiiii) 對上述理據的回應：

- 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，在三跑道系統涉及的飛機噪音預測 25 等量線範

圍以外的小型屋宇申請的準備工作，將會根據適用的程序恢復進行；

- 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；

(o) 文件第 4.3(y)至(aa) 段及第 6.25 至 6.29 段分別所載申述人的建議及規劃署的回應撮述如下：

(i) 興建一個新機場或把空運貨物業務分流至珠海(只是 R4)；

(ii) 修訂分區計劃大綱草圖及其《註釋》：

- 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作第二欄的用途，同時規定要提交總綱發展藍圖；
- 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；
- 刪除分區計劃大綱圖《註釋》說明頁中的「行人捷運系統車廠」用途；

(iii) 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(只有 R47 及 R48)；

(iv) 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；

(v) 對上述建議的回應：

- 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。關於把航機分流往其他機場的建議，並不屬於香港的空管管轄範圍；
- 擬議的土地用途地帶及相關的土地用途表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，因此從土地用途規劃的角度而言是恰當的；
- 建議加入「行人捷運系統路軌及車廠」並把之列為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；
- 運房局表示，機管局進行的全面研究顯示，把香港國際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；
- 根據當局向三跑道系統批出環境許可證時所附帶的條件，機管局會成立獨立的改善海洋生態基金，以保育香港及珠江口水域內的海洋生物(尤其是中華白海豚)。機管局亦會成立獨立的漁業提升基金，以支援漁業及增加香港西面水域的漁業資源；

對申述的意見

(p) 共收到 346 份對申述的意見書；

(q) 機管局 (C1) 對所有表示反對的申述 (R5 至 R12220) 作出回應。有關的回應詳載於文件第 5.2 段。現將有關內容撮述如下：

- (i) 三跑道系統的規劃過程具透明度。機管局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；
- (ii) 香港國際機場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；
- (iii) 機管局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，這些方案均不能推進或不可行；
- (iv) 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；
- (v) 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。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；
- (vi) 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；
- (vii) 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 億港元(按二零一二年價格計算)。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；
- (viii) 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，並提出了適當的緩解措施。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；

- (r) 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／支持三跑道系統工程計劃。他們主要提出的意見詳載於文件第 5.3 段。現將有關內容撮述如下：
- (i) 現有的雙跑道系統的容量即將飽和，因此有迫切需要發展三跑道系統；
 - (ii) 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；
 - (iii) 發展三跑道系統，再加上周邊各項新的發展和基礎設施，可發揮協同作用，有助建立一個兼備零售及商業設施的新旅遊樞紐；
 - (iv) 若然三跑道系統工程計劃未能落實，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；
 - (v) 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；
 - (vi) 一些提意見人同意機管局現時提出的「共同承擔」融資方案；
- (s) 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)。這些意見的理據與上文第 36(n)段撮述表示反對的申述所提出的理據大致相同；
- (t) 對意見的主要理據的回應與上文對申述的回應大致相同；

規劃署的意見

- (u) 備悉申述編號 R1 至 R4 表示支持的意見；以及

- (v) 規劃署不支持申述編號 R4 餘下部分的意見及申述編號 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。

37. 主席請申述人及他們的代表闡釋申述內容。

R4—香港公路學會

38. 謝柏堅先生陳述以下要點：

- (a) 為支持香港未來經濟增長，長遠而言，使香港發展成為國際大都會，興建基礎設施至為重要；
- (b) 重大的基建項目(包括三跑道系統工程計劃)均應符合可持續發展的原則，能夠平衡經濟效益、社會福祉和環境質素的需要；
- (c) 在經濟效益方面，香港國際機場可為香港產生龐大的經濟價值，支援香港四大經濟支柱產業，即金融服務業、貿易及物流業、旅遊業，以及專業及工商業支援服務業。根據機管局的資料，在 50 年間(二零一二年至二零六一年)，三跑道系統的整體經濟收益高逾一萬億港元；
- (d) 在社會福祉方面，三跑道系統工程計劃會創造約 123 000 個直接職位及 165 000 個間接或連帶職位；
- (e) 據悉，機管局已就三跑道系統工程計劃進行了全面的環評研究，並已建議適當的緩解措施，包括有關海洋生態、中華白海豚棲息地及漁業、沙洲鷺鳥林、噪音及空氣質素、陸路及海上交通的措施。二零一四年十一月七日，環保署就三跑道系統發出環境許可證，當中訂明須採取的緩解措施。相信機管局會積極遵行環境許可證所訂的要求；
- (f) 基於以上情況，由於三跑道系統工程計劃已在經濟、社會和環境三方面之間取得平衡，香港公路學

會支持三跑道系統工程計劃及這份分區計劃大綱草圖的修訂建議；

- (g) 他留意到擬議三跑道系統工程計劃僅足以應付未來約 20 年的航空交通需求。就此，他詢問政府或機管局有否長遠的發展計劃，以應付往後航空交通需求的預期增長；以及
- (h) 香港建造業目前人手嚴重短缺，推展三跑道系統工程計劃將令問題加劇。他想知道政府有否措施應對這問題。

39. 一名出席者詢問機管局有否派代表出席會議。另一名出席者想知道哪些政府部門派了代表出席會議。西貢及離島規劃專員譚燕萍女士應主席的要求回答說，出席會議的政府代表分別是規劃署、運房局、環保署、漁護署、海事處、運輸署及民航處的代表。

40. 一名申述人代表詢問政府代表會否回應 R4 提出的問題。就此，主席再次解釋聆聽會的安排，表示所有出席者口頭陳述完畢後會進行答問環節，而答問環節是讓委員向政府代表或申述人／提意見人或他們的代表發問，而不是讓出席者向政府代表發問或與政府代表進行辯論。

41. 鑑於所有申述人／提意見人或他們的代表完成口頭陳述後才可進行答問環節，兩名出席者對這聆聽會程序安排表示關注。在此安排下，在聆聽會早段作口頭陳述的出席者若希望參與答問環節，便須等候多個小時。其中一名出席者又說，若出席者口頭陳述完畢後，委員可立刻向其發問或釐清疑問，聆聽會將會更具成效。主席表示，是次聆聽會程序跟其他分區計劃大綱圖的聆聽會既定做法相同。根據現行的聆聽會安排，申述人有機會聆聽並進一步了解其他申述人的意見，這安排並非不合理。城規會歡迎更多申述人參與答問環節，至於是否逗留至答問環節，則純粹由申述人／提意見人或他們的代表自行決定。

42. 譚凱邦先生表示，他對新任主席抱有合理期望，希望主席適時更改聆聽程序。他促請主席把該天聆聽會的答問環節一

分為二，一節在上午進行，另一節則在下午進行。主席回應說，該天的聆聽會程序會遵從既定做法，至於日後聆聽會程序有否改善空間則可再作考慮。

43. 為回應另一名申述人的代表所關注的問題，主席再次澄清，根據既定做法，申述人／提意見人或他們的代表及政府部門的代表會在會議的答問環節獲邀回答委員的問題。有關各方不應把會議(包括口頭陳述部分和答問環節)當作盤問任何一方或進行辯論的場合。會議程序已清楚列於會議程序須知內。主席繼而邀請黃偉雄先生(R7)作口頭陳述。

44. 黃先生關注到不是全體委員在席。主席回應說，鑑於未必全體委員可以出席每一場聆聽會，根據既定做法，委員在參與商議部分前會收到每場聆聽會議的會議記錄草擬本和錄影記錄。

45. 鄧穎欣女士表示，城規會或可因應各申述人／提意見人或他們的代表在這會議上提出的建議，考慮改變聆聽會的既定程序。

46. 主席問黃先生是否要全體委員在席才作口頭陳述。黃先生回應說，這是他首次出席聆聽會議，故不熟悉聆聽會的程序。他表示期望參與聆聽會，並希望自己的意見獲城規會充分考慮。

47. 秘書應主席的要求，解釋有關的會議程序須知已在會議前分發給所有申述人／提意見人。公眾人士可於城規會的會議轉播室觀看會議的公開部分(包括出席者口頭陳述部分)。至於商議部分，則會在聆聽會結束後另擇日期進行。在進行商議前，秘書處會將聆聽會議的所有錄影記錄連同有關的會議記錄草擬本送交全體委員。這做法是要確保委員可透徹了解申述人／提意見人或他們的代表在聆聽會上提出的論點。

R6－周婕群

R7－黃偉雄

48. 黃偉雄先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 從持續發展的角度而言，他強烈反對三跑道系統工程計劃，因為該工程計劃不會為香港帶來經濟及社會效益，反而會對環境造成重大的負面影響。這項「大白象」工程計劃浪費公共和天然資源，並會為香港整體造成巨大的經濟負擔；

三跑道系統工程計劃

- (b) 三跑道系統工程計劃(包括建造新跑道、停機坪、客運廊大樓；擴建現有二號客運大樓；以及填海以闢造約 650 公頃的新土地)建造費用超過 1,415 億港元。他對是否有需要進行該工程計劃及其成本效益表示懷疑，並對該工程計劃對環境造成的重大負面影響表示關注。他知悉，廣州白雲機場新建的第三條跑道啟用後，每天飛機升降量只增加了 10 架次。因此，他對三跑道系統的預計容量是否切實可行，深表關注；
- (c) 根據三跑道系統工程計劃的融資方案，當中 260 億港元的建造費用將來自向所有使用香港國際機場的旅客開徵機場建設費。徵收機場建設費的措施將實施至二零二零年甚或以後。此舉或會令使用香港國際機場的旅客人數下降。他質疑民航處或機管局有否進行研究，以探討機場建設費對機場使用量可能造成的影響；
- (d) 與香港國際機場、機場快線及北大嶼山公路的總建造費用(約 1,500 億港元)相比，三跑道系統工程計劃的建造費用超過 1,410 億港元，並不合理。此外，三跑道系統工程計劃的預計開支尚未計及客運廊大樓餘下部分的建造費用，日後擴建亦可能令建造費用增加。再者，其他大型基建工程計劃(包括高鐵和港珠澳大橋)均出現超支，預期三跑道系統工程計劃亦會超支。三跑道系統工程計劃是個財政「黑洞」，公眾須在不合理的長時間內供款，但卻不會為香港帶來經濟利益。從經濟角度而言，該工程計劃完全不能持續發展；

「空牆」的問題

- (e) 根據機場原來設計容量，每小時最高飛機升降量約為 82 至 86 架次。不過，由於機場地理限制和「空牆」等問題尚未解決，現時的最高飛機升降量只達到每小時大約 68 架次(少 20%)；
- (f) 現時，珠三角地區有五個機場，區內的空域已經非常擠塞。隨着區內城市經濟迅速發展，爭奪空域的情況將趨激烈；
- (g) 由於廣州空域存有「空牆」，從本港起飛的航班必須爬升至 15 700 呎的高度才能進入內地的空域。「空牆」令香港國際機場不能使用向北的離場航道，令航班的飛行時間延長，導致香港國際機場現有雙跑道系統未能發揮最高運作效率。如不解決「空牆」的問題，三跑道系統將難以盡用其運作容量，工程計劃最終只會淪為「大白象」工程；
- (h) 據報在八十年代就香港國際機場的擴建建議進行談判時，深圳當局曾要求香港政府把「國際航空權」交給他們。現時，香港擬進行三跑道系統工程計劃，為確保計劃可行，就必須解決「空牆」問題。如要解決「空牆」問題，內地當局可能會重提同樣的條件。把「國際航空權」交給內地當局，會對香港的國際航空樞紐地位產生負面影響。更重要的是，此舉會損害香港特區政府自行負責民用航空的日常業務和技術管理的自主權；

對環境的負面影響

- (i) 他是一名馬灣居民。由於受到「空牆」的限制，所有從香港國際機場起飛的航班均須向南飛越馬灣上空。因此，馬灣居民多年來承受着過量的噪音。第三條跑道建成後，向南飛的航班數目會增加，使馬灣及青衣和深井等其他地區的噪音和空氣污染問題更趨嚴重；
- (j) 從最近的颱風事故所見，機場運作效率的瓶頸在於停機位短缺，而不是跑道的容量。由於「空牆」的

問題可能無法解決，是否可以使用向北的離場航道確實成疑。因此，興建第三條跑道只可令航班數目略為增加，卻無助提高機場的運作效率；

- (k) 最近在巴黎舉行的聯合國氣候變化框架公約締約方大會第 21 屆會議(下稱「氣候大會」)就減少全球排放達成一致的協定。這項協定對所有參與的國家(包括中國)都有約束力。在各種交通工具當中，飛機所產生的碳排放和其他污染物最為嚴重，是全球暖化的其中一大元兇。興建第三條跑道系統違反第氣候大會的協定；
- (l) 減少碳排放將會是中國第十三個五年計劃的其中一項議題。落實興建三跑道系統可能會使香港的污染問題更趨嚴重。他擔心香港的污染問題可能會變得如「北京霧霾」般嚴重；
- (m) 飛機的污染物(包括一氧化碳、氮氧化物、硫酸、可吸入懸浮粒子等)對現今一代和子孫後代的健康都有害；

對海洋生態的影響

- (n) 興建三跑道系統會對海洋生態造成嚴重的負面影響。過去十年，在當區所見的中華白海豚的數目已大幅減少六成；

其他方面

- (o) 隨着科技進步，非必要的商務行程將會減少。政府高估或誇大了航空業的真正需求。沒有理由進行不必要的三跑道系統工程計劃，使香港的環境變得更差；

結論

- (p) 促請政府善用公帑。逾 1,415 億港元的建造費用可用於其他對香港有更大裨益的基建計劃；以及

- (q) 就經濟、社會和環境方面而言，三跑道系統工程計劃都不符合可持續發展的原則。城規會切勿支持三跑道系統。

R277 – Carolyn Cheung

49. Choi Ka Man 先生陳述以下要點：

- (a) 東涌和北大嶼山居民受飛機產生的嚴重空氣和噪音污染影響，生活環境惡劣。建造香港國際機場三跑道系統，加上大嶼山其他已規劃的基建工程，該區環境質素勢將進一步下降，珍貴物種的天然生境亦會受到破壞；
- (b) 香港國際機場二號客運大樓使用率低，令人懷疑是否有需要建造三跑道系統；
- (c) 獲批准的環評報告所作的評估並沒有仔細考慮三跑道系統下飛機排放的污染物增加對大嶼山居民的健康造成的影響。因此，評估有誤導成分，並不可靠。獲批准的環評報告的結果亦不合理，竟評定三跑道系統工程計劃對環境造成的負面影響不及港珠澳大橋工程那麼嚴重；
- (d) 當局評估大嶼山居民在環境方面受到的影響時，應把大嶼山地區各項已規劃進行的工程計劃(例如小蠔灣有機資源回收中心發展計劃、迪士尼樂園擴建計劃及港珠澳大橋工程)的累積影響計算在內；
- (e) 政府計劃發展東涌新市鎮擴展區，規劃人口約為 10 萬人。為未來居民提供優質宜居的環境至為重要；
- (f) 政府不應為了三跑道系統的經濟效益而犧牲區內居民的福祉，特別是考慮到區內人士或不能受惠於這項工程計劃所創造的短期職位。約 1,410 億港元的龐大開支將付諸流水；

- (g) 城規會應因應大嶼山和香港整體未來的發展，並顧及下一代的需要，從宏觀角度全面評估三跑道系統工程計劃；
- (h) 有關這份分區計劃大綱圖的申述和意見大多表示反對三跑道系統工程計劃，而表示支持的少數申述書則是由該計劃的受益持份者所提交。城規會應充分顧及廣大市民的民情民意；以及
- (i) 口頭陳述限時 10 分鐘，不足以讓申述人／提意見人或他們的代表闡明意見。出席者願意提供更多資料／作進一步解釋，以助城規會在掌握充足資料的情況下作出決定。出席者亦歡迎委員向他們提出問題。

50. 黃偉雄先生表示 10 分鐘時限不足以完成他的口頭陳述，他詢問這是否其他聆聽會的既定做法。主席回應時澄清，是次聆聽會把各申述人／提意見人或他們的代表的口頭陳述時間限定為 10 分鐘，是考慮到出席人數眾多。可是，若情況許可，或可彈性處理，延長申述人／提意見人的發言時限。城規會於二零一五年十月十六日議定的會議安排，與出席者眾多的其他分區計劃大綱圖聆聽會的安排相若。

51. 秘書補充說，會議程序須知已載列設定每名申述人／提意見人口頭陳述時限的理據，有關須知已在聆聽會前分發給所有申述人／提意見人。

52. 洪家耀博士留意到出席這一場聆聽會的人數不多，他詢問可否給予黃先生較長時間作陳述。主席回應說，會視乎情況，因應個別要求，彈性處理。他感謝申述人合作，致力在獲分配時限內完成口頭陳述。主席續說，聆聽會上所作的口頭陳述旨在闡明申述的理據重點，內容應局限於已提交城規會的申述的理據。

53. 黃先生重申，鑑於時間所限，他只能扼要闡述投影片的內容，設定口頭陳述的時限剝奪了公眾向城規會充分表達意見的權利。

54. 鑑於出席這一場聆聽會的人數不多，鄧穎欣女士建議主席多給黃先生 10 分鐘陳述時間。主席回應說，是次聆聽會的安排是城規會先前議定的，應盡可能遵從。他感謝所有出席者合作，遵守聆聽會的規則。

55. 主席回應黃先生的詢問說，會安排在 R386 口頭陳述完畢後小休。

R386－世界自然基金會

56. 李美華女士表示，城規會宜於來年因應出席者的建議改善聆聽會程序。李女士借助投影片陳述以下要點：

- (a) 城規會有責任促進城市發展與自然環境共融，令社會大眾受惠。興建三跑道系統對環境不利，廣大市民也不能受惠。該工程會破壞海洋環境，尤其是中華白海豚的棲息地；
- (b) 根據環評程序，緩解重要生境所受影響的一般原則按優先次序排列分別為「避免」、「抑減」及「彌償」。獲批准的三跑道系統工程計劃環評報告並不符合上述原則；
- (c) 城規會應考慮到公眾強烈反對這項工程計劃，作出公平恰當的決定，否決分區計劃大綱草圖的修訂建議；

彌償措施成效不彰

- (d) 獲批准的環評報告指擬議三跑道系統工程計劃對中華白海豚造成的影響屬中度及高度。由於無法避免或緩解對中華白海豚造成的負面影響，獲批准的環評報告建議設立面積約 2 400 公頃的海岸公園作為一項彌償措施；
- (e) 擬議海岸公園選址不當，而且不能切合時需，不能有效地緩解工程對中華白海豚棲息地造成的重大影響。海岸公園須待二零二三年工程完成後才設立，這並非有效的彌償措施，因為工程需時最少八年才

完成，屆時北大嶼山的海洋環境已遭到大規模的嚴重破壞。此外，海岸公園擬設於三跑道一帶水域，那裏並非最主要的海豚棲息地，亦不是重要的魚類產卵／育苗場；

- (f) 根據獲批准的環評報告，每天駛經機場北面水域的船舶逾 600 船次。在三跑道系統施工高峰期間，預計會有額外 300 艘施工船舶使用有關水域。海上交通頻繁，每天駛經的船舶逾 1 000 艘，這會對區內出沒的中華白海豚帶來重大滋擾；

從港珠澳大橋計劃汲取的教訓

- (g) 港珠澳大橋工程計劃的環評報告於二零零八年獲批准。該報告稱可妥為緩解有關工程對海洋環境及中華白海豚造成的負面影響。然而，自二零一三年年初開始進行填海工程後，大嶼山東北面水域的中華白海豚數量急跌。最近，在施工水域只可看到很少甚或沒有中華白海豚出沒。港珠澳大橋工程已對大嶼山東北面水域的中華白海豚造成負面影響，有關影響未有得到有效緩解；
- (h) 三跑道系統工程計劃的範圍(650 公頃)是港珠澳大橋的(130 公頃)五倍，三跑道系統的影響年期(八年)亦為港珠澳大橋的(四年)一倍，三跑道系統計劃的環評報告所建議的緩解措施並不能紓減中華白海豚棲息地所受的負面影響。反之，三跑道系統工程計劃或會影響現有沙洲和龍鼓洲海岸公園保育中華白海豚棲息地的成效；

工地內的緩解措施成效不彰

- (i) 環評報告亦建議在三跑道系統工程計劃的施工階段，在工地內實施多項措施以緩解影響。然而，該等緩解措施大多已在港珠澳大橋工程中推行(例如設置淤泥屏障和設立海豚管制區)，惟調查顯示港珠澳大橋工程令大嶼山東北面水域的中華白海豚數量急跌，足證這些措施成效不彰；

多項發展工程的施工期重疊

- (j) 除港珠澳大橋外，多項填海工程(例如三跑道系統、東涌新市鎮發展計劃、龍鼓灘、小蠔灣及欣澳填海工程)均擬在大嶼山西面水域進行，累積影響所及，或會導致進一步失去 1 400 公頃的中華白海豚棲息地；以及

總結

- (k) 鑑於反對三跑道系統工程計劃的申述為數眾多，加上該工程計劃對環境造成的負面影響未能妥為緩解，她促請城規會不批准對分區計劃大綱圖的修訂。

[潘永祥博士此時離開這節會議。]

[會議暫停以作小休。]

57. 鑑於鄧穎欣女士(R1250)要求於上午的會議作口頭陳述，而其他出席者並無異議，主席請鄧女士於此時陳述其意見。

R1250 – 鄧穎欣

58. 鄧穎欣女士陳述以下要點：

- (a) 她認為城規會應充分考慮先前其他出席者對聆聽會的安排所提出的意見。會議的做法和程序應因應情況靈活變通；
- (b) 她反對三跑道系統工程計劃，因為機管局未有清楚解釋既然根據原來設計容量，香港國際機場使用量於二零四零年才達飽和，為何卻急須增建第三條跑道。機管局的評估證明有需要興建第三條跑道，她對此表示懷疑；
- (c) 要提高現時香港國際機場在雙跑道系統下的運作效率，還有其他方法。非熱門目的地航線的乘客量少，機管局應考慮減少該類航線的航班數目，並評

估該等航線的財政可行性及對現有香港國際機場運作效率的影響；

- (d) 三跑道系統工程計劃所創造的就業機會未必能使本地勞工受惠，因為目前各項基建工程計劃都面對建造業人手短缺的問題；
- (e) 現有香港國際機場的運載量受停機位不足的問題所限制，難以應付龐大的需求。現有的停機坪亦無法應付第三條跑道啟用後增加的航班量。假如機管局繼續漠視上述問題，要提升機場的運作效率，仍會存在瓶頸問題；
- (f) 由於航空資源有限，香港國際機場或須考慮在提供航空服務方面加強與深圳及廣州其他機場合作及協調。香港應集中資源提供更多國際航班，而由深圳及廣州的機場開辦飛往內地二、三線城市的航班會較為恰當；
- (g) 中華白海豚除了具高度保育價值外，亦是本港珍貴的旅遊資源。三跑道系統工程計劃會對中華白海豚有重大負面影響，因而可能會打擊旅遊業；
- (h) 從青馬大橋最近發生的交通意外可見，當局應闢設更多交通及基建配套設施，以改善香港國際機場與本港其他地區的連接。落實三跑道系統後，交通量及乘客量會增加，如未能及時增建交通及基建設施，必定會對該區造成負面影響；以及
- (i) 請委員仔細考慮現時是否有真正和迫切的需要興建三跑道系統。

59. R1891 的代表夏希諾先生詢問，城規會主席及委員在是次聆聽會所考慮的事項上，會否有任何利益衝突。主席回應說，他擔任發展局常任秘書長(規劃及地政)，獲行政長官委任為城規會主席。根據先前的司法案例，城規會委員中有官方人員在法律上並無問題。此外，城規會所有委員均遵循有關申報利益的既定做法。委員除定期登記金錢利益外，亦須在討論其

有利益的事項的會議之前或會議席上，申報相關利益。所有由委員申報的利益均會妥為記錄在會議記錄內。

60. 譚凱邦先生關注有關委員申報利益的現行做法。有時在出席者進入會議室前，會議已公布委員申報利益個案，出席者不獲告知有關利益。主席回應說，申報利益機制是要確保城規會所作的決定公平公正，不會因任何委員的個人利益而有所偏倚。委員所申報的利益會記錄於會議記錄內，供公眾查閱。

61. 為回應譚先生的關注，秘書應主席要求複述上文第 5 至 7 段詳載委員的利益申報。

62. 夏先生詢問就委員潛在利益衝突提出反對的機制。主席表示，任何人如因會議程序不當感到受屈，可提出多項程序，尋求補救。

63. 洪家耀博士認為，城規會處理委員在是次聆聽會所涉利益的做法恰當，惟對主席身為政府官員主持會議有潛在利益衝突表示關注。主席回應說，根據先前司法案例，城規會委員中有官方人員並無問題。

64. 洪家耀博士(代表 R387 及其他人)及譚凱邦先生(代表 R390 及其他人)分別共有 100 分鐘發言時間。他們建議讓其他申述人先行發言，以免令其他申述人久候，他們則留待下午的會議才作口頭陳述。委員對此表示同意。

R396—譚榮禧

65. 譚榮禧先生陳述以下要點：

- (a) 三跑道系統工程計劃的融資方案繞過立法會的審批，使公眾不能取得所需資料，以監察工程的落實情況；
- (b) 假設空域問題得到解決，而三跑道系統能按設計容量運作，預計香港的過夜旅客總數會由二零一四年約 1 447 萬人，增至三跑道啟用後約 1 842 萬人；

- (c) 假設每名旅客的留港時間為 3.3 晚，則須額外興建 114 間酒店，提供 35 000 個酒店房間，以應付約 390 萬名新增過夜旅客的住宿需求。為此，預計須在市區騰出約 104 公頃土地，以興建所需的酒店設施，有關施工期將長逾 10 年；
- (d) 三跑道系統工程計劃所產生的酒店住宿設施供不應求的情況，則可能會引致住宅租金上升，因為大量住宅單位會因而改建作旅舍／賓館。根據姚松炎教授於二零一四年二月二十三日在《明報》發表的一篇文章，預計將有逾六萬個住宅單位改建作賓館，接待旅客；
- (e) 香港旅遊業的承載能力不勝負荷，問題之嚴重已對香港政府的有效管治構成影響；
- (f) 若空域問題不能解決，則並無有力理據支持興建第三條跑道。若可解決空域問題，三跑道系統將令旅客數目大幅增加，現有市區更為擁擠；
- (g) 總括而言，他基於以下考慮因素反對三跑道系統工程計劃：
 - (i) 這項工程計劃會令承載能力已飽和的旅遊業不勝負荷；
 - (ii) 有關融資方案繞過立法會的資源分配機制，程序上並不恰當，而且亦對公眾不公平，令他們不能取得更多有關這項計劃的資料；
 - (iii) 在整個過程中，機管局並無審慎評估現有機場是否真的已達飽和，亦沒有檢討香港國際機場雙跑道系統的問題；
 - (iv) 區內空域非常擠塞，空域的基本問題仍未能解決；

- (v) 運輸及房屋局局長(下稱「運房局局長」)提及的「空域共享」建議，會損害「一個兩制」的原則；
 - (vi) 為了爭取政府支持三跑道系統工程計劃，機管局刻意縮減工程計劃的規模。1,410 億港元的預計建造費用只涵蓋工程計劃的部分範疇，未來很可能會產生額外建造費用。此外，考慮到有關費用很可能像其他基建項目般超支達 66%，相信這項計劃的總建造費用會增至大約 2,320 億港元；
 - (vii) 三跑道系統工程計劃財政上是否可行，以及能否取得銀行／財務機構的貸款均存在疑問。如計劃在財政上不可行，機管局將繼續停發周年股息予政府，並延長徵收機場建設費的年期，令政府收入大減，香港形象受損；
 - (viii) 由於建議的融資方式會繞過立法會審批，因此公眾無法監察這項計劃；
 - (ix) 由於有市民就環保署批准三跑道系統工程計劃的環評報告提出司法覆核，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；
 - (x) 每個基建項目的環評都是斬件式獨立進行和評審，建議的緩解措施只處理個別項目的問題。評估三跑道系統工程計劃對環境的影響時，應考慮大嶼山地區多個基建項目對環境的累積影響；以及
- (h) 總的來說，如空域問題可解決，三跑道系統工程計劃完成後，旅客會大增，長遠而言，會令香港本已嚴重短缺的房屋和土地供應面對更大壓力。

66. 此時，夏希諾先生要求有合共 30 分鐘的發言時間。他其後澄清，他並非環保觸覺的代表，而是 R1891 的授權代表。主席說，秘書處須核實有關授權書，才能決定夏先生有多少發言時間。由於核實工作需時，主席先請 Wright Fu 先生(R4037)作出口頭陳述。

[關偉昌先生及雷賢達先生此時離開這節會議。]

R1163 – Fu Ka Ho

R4037 – Wright Fu

67. Wright Fu 先生陳述以下要點：

公眾諮詢不足

- (a) 關於具爭議性的三跑道系統工程計劃及相關工程，供香港市民發表意見的正式渠道有限；
- (b) 儘管在《2030 規劃大綱》的公眾諮詢期內，機管局曾舉行多項公眾參與活動，但仍有大量關於赤鱸角分區計劃大綱圖的申述表示反對三跑道系統工程計劃，可見諮詢工作並不奏效；

融資安排

- (c) 機管局提出的三跑道系統工程計劃融資建議，無須尋求政府撥款，繞過立法會的審批和立法會及市民大眾的監察；
- (d) 指機管局所建議的融資安排無須動用任何公帑，此說法並不正確。機管局計劃停止向政府派發周年股息，此舉會令政府未來十年的收入減少，或會影響政府日後提供其他更急需的社會或社區服務的資源；
- (e) 根據環評報告公眾諮詢期間的報價，初步估計三跑道系統工程計劃建造費用逾 2,000 億港元。現時估計建造費用為 1,410 億港元，款額相對大幅減少。正如許多批評者所指，建造費用得以削減，是由於縮減客運廊大樓的面積及刪除其他附屬設施，從而

盡量縮減工程計劃的規模所致。鑑於建造和填海工程的成本持續上升，工程計劃很可能出現工程費用超支的情況。要應付工程費用超支的問題，最後可能須注入巨額公帑，費用最終須由納稅人支付；

空域問題

- (f) 運房局局長先前提及由內地、香港特區及澳門特區的民航當局三方於二零零四年組成的「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」，制訂了一個三方同意的空管方案，該方案已計及香港國際機場會發展三跑道系統。不過，協定的方案詳情未有公布讓市民查閱，令公眾懷疑是否確有這項協議；

- (g) 珠三角地區內各個機場之間競爭激烈，而每個機場都有其擴建計劃，究竟能否就空域問題達成協議，這問題令人極為關注；

雙跑道系統的設計容量

- (h) 根據一九九二年《新機場總綱計劃》，雙跑道系統的設計容量為每小時飛機升降 86 架次。不過，根據英國航空專家的建議，香港國際機場雙跑道系統的實際最高容量應為每小時 68 架次。雖然「空牆」限制局限了雙跑道系統的跑道飛機升降容量，但政府亦應考慮削除大嶼山東北部大陰頂和花瓶頂的山峯(平整山坡)，這是一九九二年《新機場總綱計劃》所建議可提升雙跑道系統運作效率的其中一個方案；

- (i) 公眾被政府的回應誤導，以為平整山坡的方案會對大嶼山的景觀有重大負面影響。其實，此方案不獲採納是因為政府與香港迪士尼樂園有協議，政府必須保護主題公園訪客看到的四周景觀；

- (j) 妨礙雙跑道系統提升容量的局限因素並非無法克服。因此，當局應致力解決有關問題，而不應推展三跑道系統工程計劃。推展三跑道系統工程計劃涉及龐大投資，惟回報卻不高，並非明智之舉；

- (k) 無須在香港興建另一個機場以應付航空交通需求。當局應審慎考慮檢討為應付與日俱增的航空交通需求而擴建機場，這做法是否正確，因為有關需求始終不能完全滿足；

環境影響

- (l) 二零零七年公布的大嶼山發展概念計劃首次建議在大嶼山西南部闢設海岸公園。三跑道系統工程計劃的環評報告提出以先前規劃的這個海岸公園作為補償措施，而環境諮詢委員會以此作為批准環評報告的重要考慮因素，這實屬不當；
- (m) 鑑於擬議海岸公園位處繁忙航道，能否有效補償失去的中華白海豚棲息地存在疑問；
- (n) 共有五宗司法覆核個案反對環保署批准三跑道系統工程計劃的環評報告和特首通過三跑道系統工程計劃。鑑於這些司法覆核個案仍有待法院審理，有關計劃應暫時擱置。為免影響訴訟結果，當年港珠澳大橋工程暫停數年，以待有關司法覆核程序完結。現時政府亦應採取類似的做法；

總結

- (o) 批准修訂分區計劃大綱圖，是落實三跑道系統工程計劃的關鍵一步。鑑於機管局無須政府撥款，故一旦城規會核准分區計劃大綱圖，即使現正進行司法覆核，機管局仍可展開三跑道系統工程計劃；
- (p) 長遠而言，現計劃進行的多個基建項目很可能令香港出現財政危機。落實這些項目會影響現在和將來的市民所需的其他更迫切重要的服務；以及
- (q) 是次聆聽會是公眾表達對三跑道系統工程計劃的看法和反對意見的最後機會。他促請城規會拒絕接納分區計劃大綱圖的修訂，並因應其他出席者的意見，考慮改善會議安排。

68. 夏希諾先生詢問他共有多少發言時間。主席回應說，秘書處已核實夏先生取得的授權書，考慮到他申請更多發言時間，夏先生可發言 20 分鐘。在適當情況下，會議可作出彈性安排，讓夏先生延長發言時間。主席亦確定，夏先生的發言時間不會佔去環保觸覺的整體發言時間。

69. 夏先生借助一份 Word 文件陳述以下要點：

- (a) 他是工黨反對三跑道系統工程計劃的工作小組發言人及該黨深井區的社區主任；

空域問題仍未解決

- (b) 香港與內地空域的「空牆」限制，令香港國際機場不能使用原來規劃的北面離場航道，有些航班須繞飛至深井區上空，對該區居民帶來噪音污染。由於深圳機場正計劃興建第三條跑道，因此不大可能會容許香港使用深圳部分空域。鑑於香港空域有限，倘空域問題不能解決，將不會有空間進一步增加香港國際機場的飛機升降量；

對深井居民造成的噪音影響

- (c) 香港國際機場受地理環境限制，令第三條跑道只可供航機降落之用，而中間的第二條跑道則主要供航機起飛之用。這運作模式會令深井區的噪音污染情況進一步惡化；

輸入勞工

- (d) 由於香港國際機場位置偏遠，前往機場交通需時，而且交通費不菲，因此機場長期出現人手短缺問題。機場現職員工的工時長，令人手進一步流失；
- (e) 向航空公司及旅客徵收機場建設費，會增加航空公司的營運成本，工會擔心公司會以此為藉口輸入勞工，削減本地員工的薪金；

「大白象」工程

- (f) 香港國際機場在改善運作效率上面對的瓶頸問題，是缺乏飛機停泊設施和行李輸送系統。根據一九九

二年《新機場總綱計劃》，機場島中部已預留足夠土地興建 X 形中場客運廊，以應付航空交通需求的預期增長。然而，當局基於某些不明原因，並無興建可提供大量停機位及其他配套設施的 X 形中場客運廊。現建議的 I 形中場客運廊可提供的停機位相對較少；

- (g) 當局應考慮興建 X 形中場客運廊，以提供更多停機位，從而盡量提升香港國際機場現有雙跑道系統的設計容量。當局應先評估停機位增加後對現有雙跑道系統客運量有何影響，然後再檢討是否需要興建第三條跑道；

平整山坡方案

- (h) 現有雙跑道系統客運量受大陰頂和花瓶頂的地形限制，導致航班起飛相隔時間較長，以在空中保持安全距離。當局應考慮如一九九二年《新機場總綱計劃》所述，削去大嶼山東北部大陰頂和花瓶頂的兩個峰頂，使香港國際機場可採用非獨立混合起降模式，以提升兩條跑道的容量；
- (i) 為香港迪士尼樂園劃設的限制飛入區，禁止飛機在主題公園上空 4 000 呎以下的高度飛行，以保障樂園的景觀不受破壞。當局應廢除這限制飛入區，以便削去山峰後在主題公園一帶開闢新飛行航道，從而提升香港國際機場雙跑道系統的運作容量；

虛假的需求

- (j) 機管局預計二零一五年後貨運和客運需求均突然急劇上升，這實屬異常，而且偏離統計原則。機管局或民航處的代表應解答這問題；
- (k) 往來國內的航班佔本港總航空交通量約三成。預料高鐵通車後可紓緩部分貨運及客運交通需求。此外，使用廣體飛機往來三線城市已足以應付需求，無須增加航班。如能解決上述空域和地形的問題，或可達到一九九二年《新機場總綱計劃》原來設計的每小時 82 至 86 架次飛機升降量，亦可應付預計

增加的航空交通需求。屆時已無須興建第三條跑道；

區域合作

- (l) 香港是國際及區域航空樞紐。為維持競爭力，香港應提供更多往來其他大城市的國際航班。港珠澳大橋、高鐵及西部通道落成後，應取消飛往國內非熱門目的地的航班，由鄰近機場應付該等地點在客運和貨運方面的航空交通需求；
- (m) 高鐵長途乘客量預計約為 1.5 萬人次，相等於每天 70 班航機的總乘客量。高鐵落成後，在一定程度上有助紓緩航空交通的需求。因此，當局應在港珠澳大橋和高鐵等其他基建工程項目完成後，再檢討是否有需要進行三跑道系統工程計劃；

程序不公

- (n) 政府選擇不申請政府撥款，以繞過立法會審批。根據機管局建議的融資方式，機管局會停止向政府派發周年股息，令政府損失收入。此外，徵收機場建設費會把財政負擔轉嫁至旅客身上。發行債券亦須支付高昂的利息，長遠而言須由納稅人承擔；
- (o) 最重要的是，政府避開了立法會對工程計劃融資的適當監管，從此立下不良先例，造成深遠影響。三跑道系統工程計劃應提交立法會審議；

建造費用高昂

- (p) 預計三跑道系統工程建造費用加上超支額約為二千億港元，而於一九九七年完成的機場核心計劃涉及的 10 個基建項目(包括機場快線、青馬大橋及赤鱗角機場)的費用總額只是 1 553 億港元；
- (q) 布里斯本、卡加利及廣州的機場同樣是加建一條跑道及相關設施，建造費用分別為 80 億港元、124 億港元及 235 億港元。與上述三個城市的機場擴建工程費用相比，香港國際機場三跑道系統的高昂建造費用完全不可接受；

- (r) 因受空域所限，廣州機場第三條跑道落成後，飛機升降量每天只增加 10 架次。由於香港面積比廣州小，香港難以獲准大幅擴展空域範圍。如空域問題無法解決，三跑道系統的成效當成疑問；以及

結論

- (s) 基於以上各點，政府應在有助紓緩一定航空交通需求的港珠澳大橋和高鐵落成後，重新考慮是否有需要進行三跑道系統工程計劃，這才是審慎的做法。此外，應進一步研究有助增加現有雙跑道系統容量的各個方案。

70. 夏先生結束陳述前，宣讀英航香港機艙服務員工會、國泰航空公司空中服務員工會及港龍航空公司空勤人員協會的反對興建第三條跑道聯合聲明。他們提出的反對理由主要包括三跑道系統工程計劃是「大白象」工程；輸入勞工會直接影響機場員工的生計；應把高昂的建造費用用於應付社會所需；以及工程會對中華白海豚的生態造成無可挽救的負面影響。

71. 會議於下午一時十五分休會午膳。

72. 會議於二零一五年十二月十四日下午二時三十分恢復進行。

73. 下列委員及秘書出席了恢復進行的會議：

黃偉綸先生 主席

黃遠輝先生 副主席

陸觀豪先生

劉智鵬博士

梁宏正先生

馬詠璋女士

鄒桂昌教授

黃令衡先生

楊偉誠先生

袁家達先生

簡兆麟先生

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

地政總署助理署長(區域3)

陳永堅先生

規劃署署長

凌嘉勤先生

74. 主席表示，會議延遲開始，以待申述人及申述人／提意見人的代表返回席上。

[會議延遲 15 分鐘開始。]

簡介及提問部分

75. 以下政府代表、申述人及申述人／提意見人的代表此時獲邀到席上：

政府的代表

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
- 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
(下午 4 時到席)
- 聶繼恩女士 — 首席助理秘書長(運輸)8
- 朱展強先生 — 總助理秘書長(機場擴建統籌辦)

運輸署

- 胡國強先生 — 高級工程師 2／運輸策劃

環境保護署(下稱「環保署」)

- 敖國強先生 — 高級環境保護主任(區域評估)

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)
- 伍子安先生 — 總航空安全事務主任(機場及安全監察)

吳毅賢先生 — 高級評估主任(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)

申述人及申述人和提意見人的代表

R387 – 香港海豚保育學會

R2727 – 盧小雁

R4569 – Lam Tsz Kwan

C141 – Luk Hiu Kiu

C143 – Tsang Chin Lung

C145 – Luk Kin Fai

C146 – Hong Lok Tou

C226 – Lam Sze Kwan

C251 – 黎倩宜

C337 – Yuek Kee Lam

洪家耀博士 — 申述人和提意見人的代表

R390 – 環保觸覺

譚凱邦先生 — 申述人的代表

R449 – Cecilia Lee

R854 – Lee Ching Yi

R1012 – Wong Suet Mui Elly

R1254 – 麥志杰

R3246 – 鄺偉泉

陸婷恩女士]

王珮芝女士] 申述人的代表

何嘉寶女士]

(環保觸覺)

R1163 – 傅家灝

R4037 – Wright Fu

Wright Fu 先生 — 申述人和提意見人的代表

R1250 – 鄧穎欣

鄧穎欣女士 — 申述人

76. 主席表示歡迎上述各人到席，然後請申述人及申請人／提意見人的代表闡述其申述書的內容。

R449—Cecilia Lee

R854—Lee Ching Yi

R1012—Wong Suet Mui Elly

R1254—麥志杰

R3246—鄺偉泉

77. 陸婷恩女士陳述以下要點：

- (a) 環保觸覺反對三跑道系統工程計劃，質疑興建第三條跑道的需要。香港國際機場現有雙跑道系統的客運和貨運量，分別只及原設計容量的七成和五成。其中雙跑道系統的飛機升降量，原設計為每小時 82 至 86 架次，但因為空域問題，現在每小時只能有 68 架次，令香港國際機場以北的航道不能使用。空域問題不解決，即使香港國際機場擴建成三跑道系統，每小時的飛機升降量仍然會受到限制。空域問題如解決，現有雙跑道系統將足以應付需求，無須興建第三條跑道；
- (b) 填海工程不但使中華白海豚棲息地消失，而且亦會降低水域的能見度，危及海鳥和其他海洋物種的生命。中華白海豚屬瀕危物種，慣常在赤鱸角附近的淺水河口覓食。多年前的機場興建工程和現正進行的多項填海工程(包括香港口岸人工島)，已令中華白海豚數量驟減。興建三跑道系統須進一步填海 650 公頃，勢將令僅餘的中華白海豚棲息地大減。此外，在有關水域進行建造工程，亦會干擾中華白海豚繁殖、覓食和生長，但並無其他水域可讓牠們遷徙。凡此種種都可能令中華白海豚絕跡香港水域；
- (c) 一如廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)工程，三跑道系統工程計劃勢必成為「大白象」工程，建造費用最終將遠超目前預算。事實上，三跑道系統預計建

造費用已由 845 億港元升至 1 415 億港元，增幅近一倍。建造費用大部分用於填海工程，預算填海費用由 368 億港元增至 562 億港元。同樣地，八年前二號客運大樓的建造費用為 28 億港元，現時大樓的擬議擴建工程則須耗資 165 億港元。三跑道系統工程計劃耗資如此龐大，但據香港國際機場管理局(下稱「機管局」)估算，每年帶來的經濟收益只有約 100 億港元，更何況能否達到此目標亦成疑問。鑑於三跑道系統工程計劃並未取得社會廣泛共識，難以確定其社會效益；

- (d) 香港國際機場的飛機噪音影響居於航道沿線地區(包括珀麗灣、深井、東涌和青衣北)的逾 10 萬名居民。二零零五年，馬灣錄得的晚間飛機升降量約為 7 300 架次，到了二零一三年升至超過 8 000 架次。該等地區的居民多年來飽受飛機噪音影響，問題至今仍未解決。為免令問題惡化，實不應興建三跑道系統，因為三跑道系統將帶來更頻繁的飛機噪音滋擾；
- (e) 飛機升降是碳排放的主要源頭。三跑道系統落成後，航班升降數目將會增加，碳排放水平亦會大幅上升，加劇全球暖化。三跑道系統絕對不應在未詳細評估對碳排放影響的情況下興建；以及
- (f) 機管局應透過整合現有資源及採用較大型的機種，提升現有雙跑道系統的運作效率，代替興建三跑道系統。

78. 王珮芝女士繼續陳述下列要點：

- (a) 在城規會收到有關赤鱸角分區計劃大綱圖的申述書中，很多都表示反對三跑道系統工程計劃，並就此提出了有力的理據；
- (b) 環保觸覺曾對飛機升降數據(包括香港國際機場多年來的飛機着陸／起飛數據)進行研究，藉以向政府證明三跑道系統工程計劃是「大白象」工程，但政府

仍堅持推展計劃。她因此質疑，政府及機管局在考慮興建三跑道系統的需要時能否恪守持平；

- (c) 政府多年前首次提出港珠澳大橋及高鐵的建議時，宣稱該等工程是為了促進香港與內地融合，發揮兩地的協同效應。至於目前倡議的三跑道系統工程計劃，政府則指有關計劃是為加強香港在珠江三角洲（下稱「珠三角」）地區的競爭力，以及維持香港作為國際及區域航空樞紐的地位。這正正反映政府在不同時間推展不同工程計劃時，所提出的理據前後矛盾；
- (d) 空域問題在多年前已經提出。珠三角地區內五個機場共用同一空域。由於在飛行中的航機之間須保持足夠的緩衝距離，加上有不少航道重疊，尤其是來自澳門和深圳機場的航機，令區內空域極之擠塞。為免造成空中交通擠塞，着陸的航機須爬升至 15 700 英呎的高度，或起飛的航機須在 15 700 英呎以上的高度盤旋，令着陸和起飛所需時間延長。鑑於 15 700 英呎以下的空中交通擠塞問題（形成空牆）是樽頸所在，即使多建一條跑道，亦無助提升香港國際機場的航班處理能力。空域問題是考慮是否需要興建三跑道系統的關鍵所在，但政府代表在較早前的陳述中僅輕輕帶過該問題；以及
- (e) 政府應推遲三跑道系統工程計劃，並應更廣泛諮詢持份者（包括航空專家），以及進行更全面周詳的環境影響評估研究（下稱「環評」）。環保觸覺不接受「先建設，後解決」的做法。

79. 何嘉寶女士借助投影片繼續陳述以下要點：

- (a) 環保觸覺自二零一零年起已向機管局提出對於香港國際機場擴建計劃的觀點，並曾於不同場合和透過傳媒表明反對三跑道系統工程計劃；
- (b) 二零一一年六月二日，機管局公布《2030 規劃大綱》，當中提出兩個不同的發展方案（即雙跑道系統

方案及三跑道系統方案)作公眾諮詢，諮詢期至二零一一年九月二日止。雖然《2030 規劃大綱》提出了兩個發展方案，但所有關於《2030 規劃大綱》的宣傳和諮詢文件都側重於三跑道系統方案。以當局在二零一一年七月向立法會經濟發展事務委員會提交的文件為例，標題只提及三跑道系統方案。機管局亦就《2030 規劃大綱》在報章刊登全版廣告，強調有迫切需要興建三跑道系統，以推動香港經濟增長。所有有關的公眾諮詢文件亦着重突出三跑道系統的經濟效益；

- (c) 二零一一年六月十七日，九個環境關注團體宣布反對《2030 規劃大綱》，因認為該大綱並沒有反映真相，兼且偏袒三跑道系統方案。機管局回應指《2030 規劃大綱》旨在作公眾諮詢，而且對採用哪個機場發展方案仍未有定案。該九個環境關注團體遂要求機管局：*(i)*提供更多有關三跑道系統工程計劃的環境和生態影響的數據；*(ii)*延長公眾諮詢期，讓市民有更多時間分析新公布的环境和生態影響資料及數據；*(iii)*不要淡化計劃對環境的影響；以及*(iv)*在進行公眾諮詢時恪守持平，不要過份強調三跑道系統方案及其經濟收益；
- (d) 環保觸覺在馬灣收集的噪音數據顯示，該住宅區雖然位處於飛機噪音預測 25 等量線範圍外，但仍飽受飛機噪音影響。香港國際機場現有的飛機噪音問題尚且未解決，而按三跑道系統的預計航空交通量，屆時產生的噪音問題勢必更見嚴重，影響範圍亦更廣。她質疑政府及機管局如何確保日後必能解決三跑道系統工程計劃的飛機噪音影響；
- (e) 二零一一年八月，繼機管局發放有關環境影響的資料後，該九個環境關注團體要求機管局重新展開公眾諮詢，但要求不獲接納；
- (f) 環保觸覺的譚凱邦先生於二零一一年二月八日在《明報》撰文，指出傳統賴以推動經濟增長的模式已不合事宜，並談及有關是否需要興建第三條跑道

的爭議。舊有啟德機場的單跑道設計，每小時可處理約 50 架次的航班升降，而香港國際機場現有的雙跑道系統，原設計為每小時可處理 98 架次的航班升降，但機管局現時指每小時只能處理 68 架次。她質疑機管局如何確保日後三跑道系統可達到其預計處理能力(即每小時約 100 架次的航班升降)，以及可達到預期因航空交通量增長而帶來的經濟收益；

- (g) 譚先生二零一一年二月八日的文章中第二段指出，飛行中航機的碳排放量遠比發電廠的碳排放量為高。地球大氣中的二氧化碳含量正處於危險水平。她質疑，經濟收益應否凌駕於環境成本之上，又是否應把稀有資源耗用在滿足人類無止境的需求上；
- (h) 在《經濟日報》二零一一年六月十七日的一篇文章中，機管局前行政總監許漢忠先生表示，香港國際機場從雙跑道系統擴建成三跑道系統後，將會成為全球最環保的機場。他只提及配備新技術的飛機碳排放量會較低，但沒有提及航空業仍然是碳排放的主要源頭，亦不提三跑道系統工程計劃帶來的飛機噪音影響和生態影響。在與許先生的文章並排的一篇文章中，環保觸覺前副主席黎名川先生表示，為了提升香港競爭力而興建新跑道，與香港銳意邁向「低碳城市」的目標背道而馳。這反映社會各界對三跑道系統工程計劃意見不一。可是，當局未有就三跑道系統工程計劃發放足夠資料，而且公眾諮詢期只有三個月，時間不足以讓市民了解當中涉及的問題；
- (i) 在香港國際機場擺放的《2030 規劃大綱》展板，詳細介紹了三跑道系統方案，但關於雙跑道系統方案的篇幅極少，亦無提及可以透過採取多項改善措施，提升雙跑道系統的運作效率。《2030 規劃大綱》意見問卷的設計也見偏頗，傾向於以擴建機場為最可取的方案，特別是最後一條問題問到市民是否同意機管局應立即決定如何進一步發展機場。該份問卷並沒有給予機會讓市民自由表達意見；

- (j) 當局於二零一一年十二月二十九日發表《2030 規劃大綱》公眾諮詢活動報告，指出大部分受訪者認為三跑道系統方案較可取。不過，諮詢期內收回的 24 242 份問卷中，約 5 640 份是來自香港國際機場內的收集箱。至於表示反對的意見，包括環保觸覺在公眾諮詢活動中提交的 1 226 個簽名，報告亦有提及。報告指出不同持份者對於如何或甚至能否在環境成本及經濟收益之間取得平衡，持非常不同的意見；
- (k) 在該報告發表後，環保觸覺作出公布，指出機管局在《2030 規劃大綱》的公眾諮詢中所犯的六宗罪，分別為(i)問卷具引導性；(ii)取樣不公平；(iii)洗腦式宣傳；(iv)誇大經濟收益；(v)淡化環保影響；以及(vi)公布初步環評太遲；
- (l) 「香港綠色生活指南」網站的一名博客撰文指，廉航或低成本航空公司，與三跑道系統及碳排放互為關連。機場之所以需要擴建，是因為低成本航空公司發展迅速，吸引更多人以低廉價格外遊。興建三跑道系統，勢將進一步鼓吹這種生活方式，令飛機升降量以至碳排放均有所增加，加劇全球暖化問題。機管局聲稱，三跑道系統在落成後不久便會飽和，意即需要繼續興建更多跑道。然而，不可能為了滿足無止境的需求而不斷擴建機場。這種生活方式不能持續，亦不應藉擴建機場予以鼓勵；
- (m) 最近在巴黎舉行的聯合國氣候變化框架公約締約方大會第 21 屆會議(下稱「氣候大會」)通過協議，承諾把全球氣溫升幅控制在攝氏兩度以下，並繼續爭取將之限定在攝氏 1.5 度。假如各國維持現行做法，全球氣溫升幅勢將高於攝氏兩度，因此有必要積極採取行動，把全球氣溫升幅控制在攝氏兩度以下。為此，她質疑香港應否擴建機場，因此舉會造成更多飛機升降，加劇全球暖化現象；
- (n) 環境局發表的《香港氣候變化報告 2015》，並不包括航空和國際航海的溫室氣體排放。該報告聲稱

有關排放會在國家層面報告，以避免重複計算。但香港既然設有機場，卻不把其溫室氣體排放納入報告內，實在荒謬。不過，香港中文大學航空政策研究中心曾發表文章，指出航空業的排放，與大氣中的二氧化碳濃度息息相關；

- (o) 據《明報》二零一五年十二月二日的報道，機管局承認三跑道系統的內部回報率與原先估計有很大出入，但並沒有公布最新數字。鑑於三跑道系統未必能達到其最高航班處理能力，其經濟收益亦未能確定，而且對環境的破壞將不可逆轉，她質疑政府及機管局應否繼續推展三跑道系統；以及
- (p) 她要求城規會在考慮是否需要興建三跑道系統時，首先考慮究竟是政府、機管局、香港社會、建造業、東涌和鄰近地區的居民、海洋生態，或下一代得益。

R387－香港海豚保育學會

R2727－盧小雁

R4569－Lam Tsz Kwan

C141－Luk Hiu Kiu

C143－Tsang Chin Lung

C145－Luk Kin Fai

C146－Hong Lok Tou

C226－Lam Sze Kwan

C251－黎倩影

C337－Yuek Kee Lam

80. 洪家耀博士借助投影片陳述以下要點：

- (a) 香港海豚保育學會代表中華白海豚，反對三跑道系統工程計劃或有關的分區計劃大綱圖。他是學者，從事海豚研究 18 年。由於此事關乎中華白海豚的存亡，而且只有人類可以代牠們發言，迫使他提出抗議。香港海豚保育學會在其網站展開了「海豚三十」行動，並獲 9 000 名追隨者支持。他認為，三跑道系統工程計劃是「大白象」工程，涉及龐大建

設費用；若把款項作其他用途，例如用於全民退休保障計劃，以造福弱勢社羣和下一代，會較為可取；

[運房局副秘書長(運輸)4 劉家麒先生此時到席。運房局首席助理秘書長(運輸)8 聶繼恩女士此時離席。]

- (b) 機管局於二零一零年與香港海豚保育學會商討有關香港國際機場擴建計劃，而該會初時亦持開放態度。此後，該會不時向機管局提出意見，務求在機場擴建和保育之間取得平衡。機管局在二零一一年發表《2030 規劃大綱》，以諮詢公眾。《2030 規劃大綱》令該會十分失望，因為該文件淡化了三跑道系統工程計劃對中華白海豚的影響。他即時向機管局指出有關問題，結果機管局副行政總裁向他道歉。此外，他認為公眾諮詢偏袒三跑道系統方案，不許市民選擇；
- (c) 香港海豚保育學會曾參與三跑道系統工程計劃的環評工作，但後來發現機管局並非真心想解決計劃引起的環境問題。該會曾就研究概要和研究範圍等提出意見，但卻不獲考慮。機管局在二零一四年發表的環評報告，水平亦不可接受。環評報告雖然在市民大眾之間以至環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)會議上引發不少討論，但最終獲得批准，並獲環境保護署署長(下稱「環保署署長」)發出環境許可證。香港海豚保育學會曾就三跑道系統工程計劃的社會投資回報和環境成本進行評估，結論是所涉成本達 100 億港元。該會進行的一項公眾調查亦顯示，大部分市民支持加強保護中華白海豚，以及提升香港國際機場現有雙跑道系統的運作效率，代替興建三跑道系統。在別無選擇下，香港海豚保育學會唯有就環保署署長發出環境許可證的決定，提出司法覆核；

香港的中華白海豚數量

- (d) 中華白海豚是香港水域的原居民，實不應因人類進行的建造工程而被迫遷。《南華早報》二零一一年

六月七日刊登的一幅漫畫，描繪數條中華白海豚黯然離港；但事實是中華白海豚不會遷徙，因為牠們須於淺水河口（例如大嶼山北面及西面水域）棲息和覓食；

- (e) 香港海豚保育學會過去 18 年實地收集所得的數據顯示，大嶼山北面及西面水域的中華白海豚數量，由二零零三年的 158 條，銳減至二零一四年的 61 條，減幅約六成。該片水域現為大型建築地盤，全日 24 小時都有建築活動進行。此外，該等水域亦有海床疏浚及傾卸泥土活動、高速船頻繁航行、密集的捕魚活動，以及嚴重的海水污染問題。現時中華白海豚在該片水域的棲息環境已很惡劣，即將進行的填海工程勢必令情況惡化；

中華白海豚在香港及珠江口的分布情況

- (f) 中華白海豚一度經常出沒於珠江口東面及西面，尤其是大嶼山北面及西面一帶水域，但數目正不斷減少。過去多年，香港海豚保育學會追蹤了 30 條海豚，其中有部分在港珠澳大橋工程動工後便失去蹤影。中華白海豚不應被迫遷往珠江口的其他水域，因為該等水域的水質亦由於附近工程項目不斷增加而變差。迫使中華白海豚離開香港水域，亦有違漁護署二零零零年推行的「中華白海豚護理計劃」的意向。該計劃旨在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，以及提高珠江口的海豚繼續生存的機會；

中華白海豚個別活動範圍的使用及社羣結構

- (g) 「海豚三十」行動中的海豚各自有本身的活動範圍。根據活動範圍分析，可識別出兩個海豚羣落；其中一羣活躍於大嶼山北面及西面水域，另一羣則活躍於大嶼山西面及南面水域。最受三跑道系統工程計劃影響的是前一羣海豚。大嶼山西面水域實際上是該兩個海豚羣落社交互動的中心點；
- (h) 根據三跑道系統工程計劃的環評報告，放置於海床的 24 小時錄音機的相關錄音顯示，中華白海豚是

於晚間，而非日間出沒於三跑道系統工程計劃的工程範圍內。香港海豚保育學會進行了類似研究，結果顯示中華白海豚亦會在小蠓灣、深屈、分流及龍鼓灘附近的水域聚集；

中華白海豚面對的威脅

- (i) 中華白海豚正面對種種威脅，包括高速船、被漁網纏繞致窒息，以及海水中有毒物質含量高而令健康狀況變差等。鑑於生存環境惡劣，令中華白海豚繁殖率偏低，初生海豚夭折率偏高；

- (j) 很多從香港國際機場海天客運碼頭、港澳渡輪碼頭及中國客運碼頭開出的高速船，都會途經大嶼山北面及南面水域，對中華白海豚造成深遠的負面影響。高速船航行時產生的水下噪音，會干擾中華白海豚的聲音偵測系統，可致牠們與同伴失散，更甚者令幼豚與母豚失散，同時亦會削弱牠們避開航行中的高速船的能力；

- (k) 大嶼山北面水域的中華白海豚棲息地，多年來因發展迪士尼樂園、香港國際機場、東涌新市鎮、北大嶼山公路和位於屯門的內河碼頭，以及在香港國際機場以北設置一系列的污泥坑而顯著變差。污泥坑是用來堆放先前香港國際機場填海工程從海床挖出的淤泥。為了就三跑道系統工程計劃進一步填海，機管局需要鞏固該等污泥坑，並須就此支付巨額費用；

- (l) 本港現正進行的工程項目(包括香港口岸人工島、港珠澳大橋及屯門至赤鱸角連接路)，令本港水域範圍和中華白海豚棲息地大幅縮減。該等工程項目的環評均指出，由於項目倡議人會落實擬議緩解措施，而環保署亦會確保該等措施落實執行，因此對中華白海豚的影響可以接受。不過，航攝照片清楚顯示，沉積物卷流從人工島工程地盤擴散。最近亦有報道披露，中環灣仔繞道工程項目的承建商將污泥直接傾卸入海港內。他懷疑有關當局所採取的管制行動是否奏效。隨着人工島及港珠澳大橋工程計劃

展開，香港海豚保育學會的研究發現，在大嶼山東北面及西北面水域出沒的中華白海豚數目驟減，個別海豚亦已將活動範圍移離該區；以及

- (m) 中華白海豚的棲息地，還未從正在動工的工程項目的負面影響中復原，無奈將有更多填海計劃接踵而來，包括三跑道系統、小蠔灣、陰澳、龍鼓灘及東涌西。他質疑政府是否真心想保護中華白海豚，因香港海豚保育學會曾接觸多個政府部門，但每個部門都以不同理由拒絕接納該會就保護中華白海豚提出的建議。

[會議小休 15 分鐘。]

[楊偉誠先生此時離席。]

81. 洪博士借助投影片繼續陳述以下要點：

- (a) 他認為，進行三跑道系統工程計劃與保育中華白海豚可以互相妥協，並曾與機管局討論有關議題。他建議為中華白海豚劃設面積更廣的保護區、調整高速船航線，以及就珠三角的所有工程項目對中華白海豚的累積影響進行評估，但所有建議都不獲機管局接納；

損失大片棲息地

- (b) 三跑道系統的填海計劃涉及的水域面積達 650 公頃，為本港歷來最大型的填海工程。有關工程會令中華白海豚失去棲息地，影響深遠。香港海豚保育學會不是對所有發展項目都一概反對，但認為在考慮填海工程計劃時應審慎行事，尤其是若工程會造成海洋生境永久消失及令海洋生態受到永久性干擾，更應加倍審慎。政府應仔細審議有關填海工程計劃是否合理，以及社會能否承受具有高生態價值的水域(例如是非常重要的中華白海豚棲息地的大嶼山北面及西面水域)遭破壞；

- (c) 沙洲及龍鼓洲海岸公園、已承諾闢設的大小磨刀海岸公園及大嶼山西面水域，是中華白海豚活動範圍的三個核心區。擬議的三跑道系統地盤位於該三個核心區的中央位置，而該處是海豚的聚集地點。機管局的海豚專家聲稱，海豚可經龍鼓水道繞道到沙洲北面，往來上述三處水域。不過，龍鼓水道的海上交通極之繁忙，常有高速船駛經並有不少出海人士，不利中華白海豚游經。若該往來通道受阻，則使已承諾的大小磨刀海岸公園，不能發揮保育中華白海豚的功能；
- (d) 三跑道系統工程計劃的環評報告確認，來自海天客運碼頭的高速船會駛經香港國際機場以北的水域，對中華白海豚造成重大影響。機管局如果有心保育中華白海豚，便應立即調整高速船的航線，而無須待三跑道系統工程計劃完成後才落實有關緩解措施；

對海岸公園的影響

- (e) 沙洲及龍鼓洲海岸公園於一九九六年設立。香港國際機場的飛機燃料接收設施位於沙洲，而為方便燃料船靠泊／駛離，須定期在沙洲水域疏浚海床。海床疏浚工程對該處水域的水質及中華白海豚棲息地造成了負面影響；
- (f) 三跑道系統是本港歷來最大型的工程計劃之一，位置與沙洲及龍鼓洲海岸公園相距不足一公里。兩者之間的距離太近，對保護海岸公園的海洋生態起不到緩衝作用。雖然郊野公園及海岸公園委員會就三跑道系統工程計劃對沙洲及龍鼓洲海岸公園的影響提出了多項關注，但因其並非法定機構，並無法定權力拒絕三跑道系統工程計劃建議；
- (g) 為補償香港口岸人工島工程所造成的海洋生境損失而建議闢設的大小磨刀海岸公園，與三跑道系統相距僅兩公里。雖然擬設的海岸公園會實施多項優化安排，但事實上，有關水域一直由中華白海豚使用，故不應視之為生境損失的補償。此外，在建議

關設大小磨刀海岸公園之時，尚未知悉該區會進行三跑道系統工程計劃及其他即將動工的填海項目。由於附近一帶的建造工程仍未竣工，該海岸公園能否令海洋生物(包括中華白海豚)回復生機，仍有待證明。然而，相信成功機會越來越渺茫，因為該處水域將接續受即將動工的填海工程干擾，至少到二零二三年仍然如是，而且三跑道系統工程計劃亦會令中華白海豚的往來通道受阻。大嶼山北面水域有大量正在動工及擬議的發展項目，這明顯與政府公布的中華白海豚保育政策背道而馳；

高速船的影響

- (h) 雖然環評確認海天客運碼頭的高速船對中華白海豚造成重大影響，而環諮會成員亦要求搬遷碼頭，但機管局仍拒絕搬遷要求。雖然港珠澳大橋即將落成，但機管局仍聲稱海天客運碼頭對內地來的航機旅客十分重要。在環諮會要求下，機管局只答應把高速船的航班數目上限，定於平均每日 99 班，實際上即是現時水平。機管局無意在香港國際機場發展三跑道系統與保育中華白海豚之間作出妥協；
- (i) 現時大嶼山北面水域已有大量工作船，若三跑道系統工程計劃落實動工，屆時該處水域將再約多 300 幾艘工程船，這些船隻或會碇泊在該處。這些工程船亦靠近現有及擬設的海岸公園。雖然船隻不得於海岸公園碇泊，但可於海岸公園範圍內限速航行。三跑道系統工程計劃的環評報告確認，施工期間，中華白海豚不會在該處水域逗留，但聲稱牠們可使用大珠江口的其他水域。然而，報告並無記錄中華白海豚的行蹤，亦未能確定或建議中華白海豚的避走路線；

累積影響

- (j) 除三跑道系統工程計劃外，當局亦建議在東涌、小蠔灣、陰澳及龍鼓灘進行填海，屆時將有大量工程船碇泊海面。除工程船外，也會有其他接送填海工程工人上下班的船隻和高速船。對於交通如此繁忙的水域，實有必要就所有該等工程項目的累積海上

交通影響進行評估。然而，當局沒有作出如此的評估；

[梁宏正先生此時離席。]

緩解措施的成效／補償

- (k) 機管局建議在三跑道系統工程計劃完工後，來自海天客運碼頭的高速船可改道龍鼓洲以北的龍鼓水道限速航行。龍鼓洲現時仍有零星海豚出沒。限制高速船以低速航行，船隻停留該處的時間便會延長，對於龍鼓洲以北水域及沿龍鼓水道游往已承諾闢設的大小磨刀海岸公園的中華白海豚更為不利。他認為最有效的方法是減少高速船的航班；
- (l) 雖然三跑道系統工程計劃擬設的 2 400 公頃海岸公園規模似乎很大，但卻選址不當，而且闢設時間不能切合需要。一旦該水域因要進行三跑道系統建造工程而被圍封，中華白海豚會即時失去棲息地。然而，擬議海岸公園要待二零二三年後才設立，意味中華白海豚在施工期間將無水體可容身。此舉無疑等同「先破壞，後建設」。就失去棲息地作出的補償，應在施工階段之前或初期實行，而《環境影響評估條例技術備忘錄》亦如此規定。這亦是香港海豚保育學會提出司法覆核的理據之一。他認為該理據非常合理；
- (m) 政府雖然早於二零零二年已提出把分流及索罟羣島一帶水域劃作海岸公園，但剛剛才開始研究可能在二零一七年落實有關建議。香港海豚保育學會建議把該海岸公園的範圍，擴大至涵蓋大澳及沙洲／龍鼓洲一帶水域，但不獲機管局和政府接納。機管局建議的海岸公園屬殘餘水體，該處環境已因多年來不斷進行工程而變差。目前並無任何數據及理據，足以證明中華白海豚能夠捱過漫長的施工期，亦未能證明擬設的海岸公園能吸引中華白海豚回來。擬設的海岸公園並不能補償失去的中華白海豚棲息地，因為中華白海豚一直活躍於該範圍內，但該片

水域的環境已因接連有不同工程項目進行而變差；
以及

- (n) 他要求城規會深入了解各工程項目對中華白海豚的累積影響，以及取得更多有關該區的海上交通影響的數據／資料。針對三跑道系統工程計劃獲環保署署長發出環境許可證而提出的司法覆核仍未解決，三跑道系統工程計劃的環境影響是否可以接受仍屬未知之數。況且空域問題仍未解決。有見及此，城規會實不應草率地就三跑道系統工程計劃作決定，因為工程將令該片海洋棲息地永久消失。

R390-環保觸覺

82. 譚凱邦先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 環保觸覺自二零一一年起已密切留意機管局就《2030 規劃大綱》進行的公眾諮詢。在交回的 28 000 份問卷中，有 8 000 份是來自香港國際機場內的收集箱。有關安排實際上方便那些支持議題的持份者交回問卷，也解釋了為何有多達七成交回的問卷支持三跑道系統工程計劃；
- (b) 三跑道系統落成後，假設可以由香港及內地的航空當局共同管理空域，香港國際機場的航班處理能力將由每小時 68 架次，提升至每小時 102 架次。然而，該聯合管理方式違反《基本法》第一百三十條有關香港特別行政區自行負責民用航空的日常業務和技術管理的規定。此外，目前仍未清楚如何能確保嚴格執行共同管理空域，以及如何防止中國人民解放軍軍機擅自降落香港國際機場；
- (c) 填海工程計劃造成的環境破壞，並不限於填海地盤所在的水域。如報章評論所指，由於須挖取海砂以作填海之用，故亦會波及挖海砂區所在的其他水域；

- (d) 根據《環境影響評估條例》發出的環境許可證，用意在於保護環境，但現時卻被用作掩飾擬議計劃破壞環境的工具。環諮會大部分成員都持親政府立場，而發出環境許可證的權力亦歸屬於身為政府官員的環保署署長。因此，即使獲批給環境許可證，亦不代表三跑道系統工程計劃對環境的影響可以接受；以及
- (e) 我們應記取高鐵及港珠澳大橋工程超支的教訓，城規會不應容許同類事件(例如三跑道系統)再發生。雖然反對三跑道系統工程計劃的申述數目眾多，但提交城規會的文件只有 27 頁，兼且沒有提供任何有關空域、海洋生態和海上交通問題的報告。故此，他認為難以說服市民接受三跑道系統工程計劃。

83. 申述人及申述人／提意見人的代表陳述完畢，主席於是請委員提問。

對中華白海豚的影響

84. 一名委員表示，出席者在會上所陳述的三跑道系統工程計劃對中華白海豚造成的負面影響，似乎較他在環諮會會議上所聽到的更為嚴重。該委員請香港海豚保育學會的洪家耀博士(R387)向城規會建議可緩減對中華白海豚造成的負面影響的措施，以及解釋倘擬設的海岸公園成效不彰，又可如何補償失去的生境。

85. 洪博士作出回應，要點如下：

向城規會陳述的影響與向環諮會陳述的影響

- (a) 他不能直接向環諮會成員表達意見，因為《環境影響評估條例》並無條文訂明可在環諮會會議上就已提交的意見作口頭陳述。若委員同意三跑道系統工程計劃對中華白海豚造成的負面影響不能接受，便不應批准有關的分區計劃大綱圖，那麼當局就不能繼續推展三跑道系統工程計劃。城規會並非橡皮圖章，即使三跑道系統工程計劃的環評報告獲批准，

亦不代表城規會必須批准對分區計劃大綱圖的相應修訂；以及

有效補償損失的中華白海豚棲息地

- (b) 為了補償失去的中華白海豚棲息地，更有效的做法是調整高速船的航線，由沿大嶼山南岸航行改為沿長洲、石鼓洲及索罟羣島南面航行。假如高速船不再航行該處，可將分流擬議海岸公園及索罟羣島擬議海岸公園之間的水域劃為海岸公園，為中華白海豚提供新的海洋生境。三跑道系統工程計劃的研究概要顯示，漁護署曾要求機管局研究海上交通改道的可行性，但因海事處反對，故環評報告不作此建議。浸會大學曾就三跑道系統工程計劃的社會投資回報進行研究，發現大部分(約 70%)受訪者都願意為保護中華白海豚，支付較高船費乘搭船程較長的渡輪。

航空交通增長預測

86. 副主席詢問，以二零一四年作為基準年份及二零二零年作為預測年份，前往內地及其他國際城市的航班當中，客運及貨運的飛機升降量各為何，而有關推算又有否計及高鐵和港珠澳大橋的影響。

87. 運房局副秘書長(運輸)⁴ 劉家麒先生作出回應，要點如下：

- (a) 有關推算由機管局作出，他手頭上並沒有關於前往內地及其他國際城市的飛機升降量預測的分項資料。不過，機管局最近發放的數據顯示，航空客貨運量在過去 12 個月均顯著上升，而過去多年航空交通整體亦呈明顯增長趨勢；以及
- (b) 香港國際機場短程航班當中那些與高鐵所達地點重疊的航點，其客運量只佔機場總客運量約 4%，而且高鐵亦不能完全取代短程航班，尤其是對機場中轉旅客而言。

[陸觀豪先生此時離席。]

填海工程對中華白海豚的影響

88. 副主席詢問洪博士，是否有關於香港國際機場興建前後的中華白海豚數量研究，以確定填海的影響；以及香港口岸人工島對香港海豚保育學會監察的 30 條海豚的影響。

89. 洪博士作出回應，要點如下：

就填海工程對中華白海豚的影響完成的研究

(a) 目前沒有關於本港進行大型填海工程前後對中華白海豚的影響的完整數據。香港海豚保育學會在一九九五年，即當香港國際機場填海工程完成一半之時，就中華白海豚棲息地展開研究。機管局顧問所進行的評估參考價值不高，因有關評估只涉及沙洲及龍鼓洲一帶的水域，而且該處的基線調查只進行了兩至三個月。在香港口岸人工島填海工程展開前及施工期間，香港海豚保育學會都有收集中華白海豚的數據，但因該項目仍未完工，故尚未有關於填海工程完成後的數據。鑑於三跑道系統將於人工島落成後立即動工，重建該區的海洋生態是否可行，仍屬未知之數；以及

香港口岸人工島對 30 條海豚的影響

(b) 前述的 30 條海豚有部分已遷往內地水域，有部分則失去蹤影，生死未卜。本港的海洋生態保育政策，遠遠落後於其發展步伐，因此城規會應採取「先保育，後發展」的做法。香港海豚保育學會所提出把沙洲、大澳、分流至索罟羣島的水域劃為海岸公園的建議，才算是真正的補償，並且應在三跑道系統動工前予以實施。

[鄒桂昌教授此時離席。]

城規會同意該分區計劃大綱草圖所帶來的影響

90. 一名委員詢問，若城規會同意分區計劃大綱圖的修訂項目，那麼是否不論司法覆核結果如何，三跑道系統工程計劃都可以展開，因為該工程計劃無須政府撥款。

91. 西貢及離島規劃專員譚燕萍女士作出回應，要點如下：

(a) 根據《城市規劃條例》的規定，城規會負責為全港各區擬備法定圖則，包括個別規劃區內的土地用途及發展項目的發展參數。倘城規會同意分區計劃大綱圖的修訂項目，便會把分區計劃大綱草圖連同有關申述及對申述的意見呈交行政長官會同行政會議，讓行政長官會同行政會議考慮是否核准該分區計劃大綱圖；以及

(b) 有關的司法覆核申請並不會禁止城規會根據條例的規定推展分區計劃大綱圖的法定規劃程序，除非及直至法院頒令城規會暫緩執行有關程序。至於三跑道系統工程計劃的財務及實施安排，會由相關的政府部門／決策局與機管局商討訂定。

92. 洪博士回應說，據他了解，由於涉及三跑道系統工程計劃的司法覆核申請尚待法院裁決，機管局可於三跑道系統工程計劃的法定程序(其中包括行政長官會同行政會議核准有關分區計劃大綱圖)完成後立即展開填海工程。

大嶼山南岸的擬議海岸公園

93. 同一名委員詢問，大嶼山南岸與珠江口相距很遠，是否適合作中華白海豚棲息地；以及是否可按香港海豚保育學會的建議，把航線改道至索罟羣島／石鼓洲以南。另一名委員詢問海事處，有沒有就改變高速船航道的建議諮詢高速船營運商。

大嶼山南岸是否適合中華白海豚

94. 洪博士回應說，倘落實香港海豚保育學會的建議，在南大嶼山闢設海岸公園，便可把沙洲／龍鼓洲、大澳、分流及索

罟羣島連接起來，締造連綿不斷的海岸公園。倘擬議海岸公園可於三跑道系統工程計劃施工前或施工初期設立，屆時中華白海豚便可遷到該等水域棲息。

95. 海事處高級海事主任／策劃及發展協調(3)李大徽先生作出回應，要點如下：

改變高速船航道

- (a) 定期往返香港及澳門／珠三角港口的高速船，須根據獲發的高速船營運許可證，依循建議的航線航行，而有關航線是因應海上交通安全及營運需要而編定。總的來說，編定航線時會考慮可通行水域的寬度和深度、航線的海面狀況及天氣情況。大嶼山南岸的現有航線，現時並非由海天客運碼頭，而是由港澳客運碼頭及中國客運碼頭的高速船使用；
- (b) 從海上交通安全的角度而言，把航線改道至索罟羣島以南，因為該處可提供遮蔽的地方較少，或會令高速船面對較現時大的浪高及湧浪。擬議的航線改道會增加航程距離和航行時間，而且會消耗更多燃油，營運商須承擔更高的燃油費；以及
- (c) 鑑於目前未能確定許可證制度是否容許航線改道，故此並未就建議諮詢高速船營運商。

96. 洪博士應主席的要求補充說，前往澳門的高速船駛經大嶼山後，是在開放的水域航行。故此，把高速船的航線改往大嶼山南面較遠處，應不會構成海上安全問題。據他了解，機管局及相關的政府部門在進行環評期間，已就擬議的高速船航線改道是否可行諮詢海事處。

現時香港國際機場的航空交通處理能力

97. 同一名委員詢問為何香港國際機場有申述人所述的問題，不能達到每小時 68 架次的飛機升降量。副主席亦詢問，藉消除大嶼山東北部的大陰頂和花瓶頂的山峯，提升現有香港國際機場的航空交通處理能力，又是否可行。

98. 民航處總航空交通管制主任(技術及發展)鄭寶強先生作出回應，要點如下：

現時香港國際機場航空交通處理能力的限制

- (a) 過往曾就香港國際機場的跑道容量進行多項研究。這些研究的結果顯示，為要完全符合國際民航組織的安全標準／規定，香港國際機場雙跑道系統實際可應付的最高飛機升降量可增至每小時 68 架次。一九九二年《新機場總綱計劃》提及每小時 86 架次的飛機升降量，只屬理論數字，而大嶼山的地形亦妨礙飛機在香港國際機場南鄰的空域升降。華盛頓顧問集團在一九九四年進行的研究指出，受附近地形所限，香港國際機場雙跑道系統的飛機起降容量可達每小時 63 架次。根據英國國家航空交通服務有限公司於二零零八年進行的研究，香港國際機場在實施一系列優化措施後，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；以及

削去大嶼山的山峯以提升香港國際機場的航空交通處理能力

- (b) 如一九九二年《新機場總綱計劃》所述，削去大嶼山東北部的山峯，目的是減少對飛機引擎失去動力時的爬升限制，而不是增加跑道的容量。假如雙跑道系統以獨立混合起降模式運作，同時又要符合國際民航組織的安全標準／規定，則大嶼山大部分高山(包括鳳凰山及大東山)峯頂便須削平，大嶼山重要的基建設施及地標，例如昂坪纜車、天壇大佛和寶蓮禪寺等，都得遷移。該三項研究的結論都指受大嶼山的地形所限，香港國際機場雙跑道系統實際可應付的最高飛機升降量為每小時 68 架次。

99. 譚凱邦先生(R390)應主席要求作補充。他借助一張投影片指出，空域是對香港國際機場運作效率的最大限制。香港國際機場不能使用其北面的空域，因該片空域須與珠三角地區其他機場共用。若空域限制一直存在，三跑道系統將無法達到其目標處理能力。若解除空域限制，香港國際機場雙跑道系統的處理能力將可提升，屆時便不須興建三跑道系統。

100. 由於委員再無問題要提出，主席表示是日的聆聽會完結。主席多謝政府代表，以及申述人／提意見人及他們的代表出席會議，並表示城規會會待各場聆聽會完成後，在他們不在場的情況下，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。

101. 會議於下午六時四十分休會。