

1. 會議於二零一五年十二月十六日上午九時零五分恢復進行。

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

梁慶豐先生

邱浩波先生

陳福祥先生

雷賢達先生

袁家達先生

潘永祥博士

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

民政事務總署總工程師(工程)
關偉昌先生

運輸署總工程師／交通工程(新界東)
蕭鏡泉先生

規劃署署長
凌嘉勤先生

議程項目 1(續)

[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
申述和意見

(城市規劃委員會文件第 10056 號)

[會議以廣東話進行。]

3. 主席表示，會議是二零一五年十二月十四日就有關《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」)的申述和意見所舉行的聆聽會的續會。

4. 秘書表示，有關委員申報利益的詳情，載於二零一五年十二月十四日會議記錄第 5 至 7 段。

5. 黃仕進教授表示，他雖然是香港運輸物流學會(即申述人(R2))的常務委員，但並沒有參與提交申述事宜。與會者備悉並同意黃教授不涉直接利益，可留在席上。

6. 主席備悉城市規劃委員會(下稱「城規會」)已給予申述人和提意見人合理時間的通知，邀請他們出席聆聽會。除了已出席或表示會出席聆聽會的申述人和提意見人外，其他的申述人和提意見人均表示不會出席聆聽會或沒有回覆。由於已給予申述人和提意見人合理時間的通知，委員同意在其他申述人和提意見人缺席的情況下聆聽有關的申述和意見。

簡介和提問部分

7. 以下政府代表及申述人或申述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 1
彭婉珊女士	—	助理城市規劃師／離島 3

運輸及房屋局(下稱「運房局」)

- 劉家麒先生 — 副秘書長(運輸)4
- 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(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)
- 吳毅賢先生 — 高級評估主任(1)(技術及發展)

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)

申述人及其代表

R1450 – 韓禮賢

- 韓禮賢先生 — 申述人

R1281 – Cheung Ka Wan

R2393 – Wong Ka Yan Winnie

R2475 – Tam Ying Kit

- 林超英先生 — 申述人的代表

R2417 – 章詠嵐

- 章詠嵐女士 — 申述人

R2528 – 賴應龍

- 賴應龍先生 — 申述人

R2557 – 吳惠瑩

吳惠瑩女士 — 申述人

R2962 – 劉彥昭

劉彥昭先生 — 申述人

R3120 – 趙智恒

R3260 – 陳卓錚

R3340 – quizasiris@hotmail.com

R3445 – 鄭懷寧

R3586 – 陳穎彤

R4282 – Bonnie Cheng

R4451 – Go Ming Tsun

R12035 – Gabrielle Ho

R1475 – 余顯璧

譚凱邦先生及 — 申述人的代表
麥志杰先生
(環保觸覺)

R2619 – Kennis Chow

R3319 – Leung Yee Tak

R3357 – Thomas

R12203 – 梁樂德

洪家耀博士 — 申述人的代表
(香港海豚保育學會)

R3806 – 李嘉豪

李嘉豪先生 — 申述人

R4020 – 馮錦霖

馮錦霖先生 — 申述人

R4353 – 何浩琛

何浩琛先生 — 申述人

R12206 – 吳雪儀

吳雪儀女士 — 申述人

8. 主席表示歡迎上述各人到席，並解釋聆聽會的時間表及程序，詳情載於「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」。他表示，為確保會議有效率地進行，每名申述人／提意見人或其代表會獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述。申述人／提意見人在會議前已獲通知此項安排。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。接着，主席請規劃署的代表向委員簡介申述的內容。

9. 高級城市規劃師／離島 1 蕭爾年先生借助投影片，複述在二零一五年十二月十四日上午的會議上簡介的內容，有關內容載於二零一五年十二月十四日會議記錄第 36 段。

[簡介期間，邱榮光博士、袁家達先生及梁慶豐先生到場出席這節會議。]

10. 主席繼而請申述人及他們的代表闡述申述書的內容。

11. 譚凱邦先生表示，由於有很多申述人和提意見人均未獲妥為通知會議的日期、時間及地點，是次聆聽會有可能是非法的，故應將聆聽會押後。他要求城規會檢討聆聽會程序。他接着提交其法律代表於二零一五年十二月十一日發出的函件，該函件已於二零一五年十二月十四日上午的會議席上提交。主席回應說，已徵得初步的法律意見，法律意見指無須將聆聽會押後。譚先生提交的函件的副本已發給委員參考。

R1281 – Cheung Ka Wan

R2393 – Wong Ka Yan Winnie

R2475 – Tam Ying Kit

12. 林超英先生表示，關於該分區計劃大綱圖的修訂，他既是申述人(R399)，也是提意見人(C128)。不過，他只收到城規會邀請提意見人出席聆聽會的信件，但一直未收到邀請申述人出席聆聽會的信件。就此，主席要求秘書處翻查是否有向林先生發出邀請申述人出席聆聽會的信件。

13. 林先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 他在這場聆聽會陳述的意見是代表那些授權他代為發言的年輕人及中年人的意見，他將留待另一場聆聽會才陳述自己的申述書內容。他所代表的申述人全都反對有關三跑道系統及相關填海工程的分區計劃大綱圖修訂項目；
- (b) 他們認為，應改善香港國際機場現時的管理，以及先優化現有的雙跑道系統。擬議的三跑道系統不能提升香港國際機場的競爭力；
- (c) 《城市規劃條例》(下稱「條例」)旨在為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，以及為擬備和核准某些在內發展須有許可的地區的圖則而訂定條文，以促進社區的衛生、安全、便利及一般福利；
- (d) 鑑於本港土地資源(包括海洋)稀少，彌足珍貴，土地用途規劃在顧及未來需要的同時，亦應以社會整體利益為依歸。為面積廣闊的地區劃設土地用途地帶時，必須以促進社區的衛生、安全、便利及一般福利為原則，考慮擬議用途是否符合香港的最佳利益；
- (e) 擬議的三跑道系統涉及的填海範圍，相當於整個油尖旺區的面積。若把相同面積的土地用作發展一個新的九龍區，並按 10 倍地積比率發展其中三分之一土地，足以為逾 30 萬人提供居所，物業總值將逾 2 萬億港元，令本地生產總值增加約 1 千億港元；
- (f) 把面積達 650 公頃的範圍劃作機場用途，屬重大決定，意味給予香港國際機場管理局(下稱「機管局」)2 萬億港元的款項，以及放棄 1 千億港元本地生產總值及 30 萬人的居所；
- (g) 如此珍貴的土地資源應用來發展新市鎮，抑或興建無用的跑道，年輕人如果有得選擇，都不會選三跑道系統；

- (h) 機管局就三跑道系統提出的理據，是香港國際機場航空交通量增長強勁、現有雙跑道系統容量將達飽和，以及可提升香港國際機場的競爭力。但實情是，現有雙跑道系統飽和之說備受質疑。香港國際機場競爭力下降，非關跑道數目，而是因管理不善所致；
- (i) 據機管局二零一四／一五年度年報所載，香港國際機場的客運量上升，達 6 470 萬人次，但貨運量在過去五年停滯不前，只有 440 萬公噸；
- (j) 根據機管局先前公布的《新機場總綱規劃》，香港國際機場的設計容量，為每年 870 萬人次客運量及每年 900 萬公噸貨運量，以及每小時 86 架次飛機升降量。可是，二零一四／一五年度的實際數字分別為 6 470 萬人次、440 萬公噸及每小時 68 架次，分別只及設計容量的 75%、49% 及 79%。因此，現有機場容量已達飽和之說成疑，而三跑道系統工程計劃實欠有力的理據支持；

[馬詠璋女士此時到場出席這節會議。]

- (k) 機管局大力推展載客量低的廉價航空公司服務，令飛機升降量增幅高於客運量增長，加劇現有雙跑道系統容量問題，屬策略失誤。二零一二年每班航機的平均載客量只有 169 人次，只及設計容量 229 人次的 74%；而二零一三年亦只有 192 人次，只及設計容量 314 人次的 61%。機管局在過去數年未能提升每小時的飛機升降量，箇中原因將於另一場聆聽會闡釋；
- (l) 香港國際機場當初投入運作時，其單跑道系統的最高容量為每小時 52 架次，而現時雙跑道系統的容量為每小時 68 架次，亦即只增加了 16 架次，反映跑道數目對增加飛機升降量影響不大；

[陳福祥先生此時到場出席這節會議。]

- (m) 擬議的三跑道系統不能增加飛機升降量，最新一例是廣州白雲機場。該機場自其第三條跑道於二零一五年二月投入運作後，每日的飛機升降量只增加了10架次，原因是與佛山機場有空域矛盾及區域航空交通擠塞。香港國際機場亦可能會面對類似問題；
- (n) 除興建三跑道系統外，還有其他方案可以提升雙跑道系統的競爭力。可行方案包括：採用載客量較大的廣體客機；擴建一號客運大樓及中場客運廊；提升雙跑道的運作效率；與區域內鄰近的機場及廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)加強合作；集中拓展國際航班服務；以及削減乘客需求偏低的航班。香港國際機場的真正競爭對手並非內地機場，而是其他國際機場，例如新加坡樟宜機場、首爾仁川國際機場及東京的機場。香港國際機場曾經是全球最佳機場，但地位正不斷下降；以及
- (o) 他反對犧牲珍貴的土地資源進行三跑道系統工程計劃，需要土地發展的還有其他不同的土地用途，城規會應以宏觀的角度考慮此事。香港需要的，是以服務質素見稱的機場，而非只着眼於跑道數目多寡。再者，機管局管理不善、策略失誤，不該獲得更多資源。

R2417—章詠嵐

14. 章詠嵐女士從環境和生態角度陳述以下要點：

- (a) 她認為，環境及土地資源應由陸地和海洋的所有生物共享。我們無權掠奪和浪費共同擁有的資源；
- (b) 以往約有 100 至 200 條中華白海豚在該處水域聚居，但自港珠澳大橋工程展開後，只餘約 60 條。她質疑三跑道系統工程計劃的環境影響評估(下稱「環評」)有否顧及港珠澳大橋工程的環境影響。若陸續有其他發展項目和工程展開，該處環境將無法持續發展；

- (c) 有關在三跑道系統工程計劃完成後把鄰近水域劃為生態補償區的建議，既收效不大亦不可接受。三跑道系統建造工程會破壞中華白海豚棲息的海洋，甚至可能會令海豚死亡，造成不能逆轉的影響。雖然中華白海豚並非香港獨有，但牠們早已在該處聚居，比香港人在該處出沒還要早得多。因此，無理由為了該工程計劃而要牠們犧牲；
- (d) 現有雙跑道系統的運作，已對沙螺灣村民造成不能接受的噪音和空氣污染。港珠澳大橋項目對環境產生的負面影響，已令情況惡化，而三跑道系統工程計劃會為該區帶來更多負面影響，對北大嶼山居民並不公平；以及
- (e) 她要求城規會在考慮有關分區計劃大綱圖時，必須顧及三跑道系統工程計劃的環境及生態影響。

R2528—賴應龍

15. 賴應龍先生陳述以下要點：

- (a) 三跑道系統工程計劃的造價最新預算約為 1 415 億港元，遠高於七年前預算的 55 億港元。若再出現超支，香港市民或須承擔有關費用；
- (b) 向香港國際機場的離境及中轉旅客開徵 180 港元的機場建設費，以支付三跑道系統建造費用的建議，會對旅遊及航空業，尤其是內地旅客量造成負面影響；
- (c) 若無法解決地區內的空域矛盾，三跑道系統定必成效不彰。政府應汲取廣州白雲機場的教訓；
- (d) 根據條例第 3 條的規定，城規會旨在促進社區的衛生、安全、便利及一般福利，以及有系統地擬備行政長官所指示的圖則。由於並沒有現成土地可供發展三跑道系統，故三跑道系統不屬條例第 4 條所列的任何範疇內；

- (e) 三跑道系統工程計劃的擬議填海範圍位於中華白海豚主要游經的海域及其棲息的海洋，並會對自然環境造成不能逆轉的影響，包括噪音和水質污染。他質疑當三跑道系統建成後，中華白海豚會否重返該片水域；以及
- (f) 進行無用兼且無經濟回報的工程項目，有違內地政策。

R2557—吳惠瑩

16. 吳惠瑩女士陳述以下要點：

- (a) 她是來自基層家庭的學生。她反對三跑道系統工程計劃，理由是公眾諮詢不足。她在收到邀請她就分區計劃大綱圖修訂項目發表意見的電郵之前，對該計劃一無所知。她不認同當局已進行廣泛諮詢，因為在其居住的社區、學校以至香港國際機場，都不見有任何宣傳刊物和諮詢活動。有關三跑道系統工程計劃聆聽會的資料，亦只見於城規會網頁一角；
- (b) 根據規劃署早前在會議上所作的簡介，該署不支持表示反對的申述。可是，反對有關分區計劃大綱草圖／三跑道系統工程計劃的申述多達 12 000 份。漠視數量龐大的反對意見，反映政府不尊重市民意見；
- (c) 環境影響評估有不足之處，尤其是有關中華白海豚的評估。環境一旦受破壞，將無法補償，所造成的損害也不能逆轉。必須在自然環境與經濟發展需要之間取得平衡；
- (d) 三跑道系統工程計劃涉及 650 公頃填海範圍，該範圍應視作公共空間。有關建議會剝奪公共空間，並有損居民現有的生活環境。然而，當局並沒有就此作出諮詢。她質疑何人會受惠於該計劃，而進行三跑道系統工程計劃又意義何在；

- (e) 她對現有雙跑道系統容量已達飽和之說表示懷疑，並且認為容量問題可藉改善現有設施的管理解決。此外，該計劃可能超支的問題仍未處理。以高鐵工程為例，目前已超支逾 500 億港元。尚有很多其他社會和社區需要(例如全民退休保障)都須龐大的公共財政資助，不應由香港市民承擔此等機會成本；
- (f) 她表示，城規會應仔細考慮三跑道系統工程計劃，若城規會不接納表示反對的申述，舉行聆聽會又有何用。

R2962—劉彥昭

17. 劉彥昭先生陳述以下要點：

- (a) 他不只代表自己，也代表三跑道系統工程計劃的主要持份者，亦即大嶼山東北部的中華白海豚。中華白海豚數量正不斷減少，在過去 10 年由 158 條減至 61 條，而在二零一五年六月再有五條幼豚死亡。隨着三跑道系統工程計劃的建造工程展開，該片水域的中華白海豚很可能會全部死亡；
- (b) 他質疑中華白海豚在三跑道系統工程施工期間不會受影響的說法。中華白海豚不懂看海岸公園的指示牌，而且頻繁的海上交通亦會對該處造成嚴重滋擾；
- (c) 港珠澳大橋工程已令該處的中華白海豚數量銳減，預計三跑道系統建造工程會造成更大滋擾，因有關工程會改變可通航的水道。由於海豚是以聲納系統溝通，噪音污染會嚴重影響牠們的生活，當中以幼豚最受影響；
- (d) 雖說填海範圍面積為 650 公頃，但亦會劃定其他地方作施工區，以致受影響範圍合共可能多達 981 公頃。此外，鄰近大部分水域亦受多個仍在進行的工程影響；

- (e) 有關在三跑道系統建成後設立海岸公園的建議效用不大。當港珠澳大橋於二零一六年完工後，三跑道系統工程計劃的填海工程便會立即展開。因此，即使在港珠澳大橋完工後，中華白海豚也不會使用擬設的海岸公園，因為其時正值三跑道系統建造工程剛剛展開；
- (f) 他不能理解為何香港在二零一一年已納為《生物多樣性公約》的適用地區，但卻仍然容許這些事情發生。23年前因興建香港國際機場而對棲息於赤鱸角的盧氏小樹蛙造成的災難，勢將在中華白海豚身上重現；以及
- (g) 自二零零七年起，涉及中華白海豚的慘劇多不勝數。牠們被迫在受污染的水域生活，被海中的垃圾弄傷。此外，由於該處的哺育場和食物資源受污染，導致大量幼豚死亡。

R3120－趙智恒

R3260－陳卓錚

18. 麥志杰先生查詢委員就此議項申報利益的情況。主席回應說，雖然會議開始時已公布委員所作的申報，但他會請秘書複述有關資料。秘書接着複述已就此議項申報利益的委員，除上文第 5 段所載在會議開始時申報利益的黃仕進教授外，該等已申報利益的委員與二零一五年十二月十四日會議記錄第 5 至 7 段所載的相同。

19. 譚凱邦先生指，主席身為政府官員，亦應就此議項申報利益，以確保聆聽會公平進行。他進一步表示，他們想把口頭陳述分兩部分進行。第一部分為時約 20 分鐘，第二部分則需時較長，可待在席的其他申述人完成陳述後才進行。主席回應時重申，根據先前的司法案例，城規會有官方成員參與在法律上並無問題。此外，主席同意環保觸覺可把口頭陳述分兩部分進行。

20. 麥志杰先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 傳統的公眾諮詢方法，包括問卷和公眾論壇，已證實成效不彰。行政長官會同行政會議批准香港國際機場擴建計劃，所依據的是機管局所提交的文件。機管局作為三跑道系統工程計劃的主要持份者，所進行的諮詢活動根本是假諮詢，更有誤導之嫌。二零一一年問卷的放置地點不當、展覽着重宣傳而非收集意見，而論壇則主要供機管局推銷該計劃，絕少機會讓市民表達意見。結果當局收到逾 12 000 份反對有關分區計劃大綱圖的申述書。由於有關意見不獲回應，為阻止該計劃推展，或會採取更激烈的行動，例如司法覆核；
- (b) 反對三跑道系統工程計劃的人士，屬於關心社會、期望社會進步的一羣。他們的意見應該受重視。他要求城規會聽取他們的意見，撤回分區計劃大綱圖的修訂項目；
- (c) 曾有政府官員告訴他們，申述書的數量多寡並非主要考慮因素，申述的理由才是主要考慮。可是，表示支持的申述書只有四份，表示反對的申述書卻超過 12 000 份，反映普羅市民並不支持三跑道系統工程計劃。城規會實應顧及市民的意見。機管局亦應妥善地進行諮詢工作，以及提供更多有關該計劃的詳情，以爭取市民支持；
- (d) 三跑道系統等基建設施，是為未來而規劃的，所以獲年輕一代支持十分重要，因為他們是日後使用這些設施的人。城市規劃旨在促進社區的一般福利，而非只為財政收益。因此，城規會應根據條例，以宏觀的角度作出規劃決策。社區的一般福利應包括自然環境、生活空間和生活質素等；
- (e) 高鐵是經濟效益預算失準的最佳例子。基建項目不等同經濟發展。根據梁啟智先生在面書張貼的資料，政府有意隱瞞高估了高鐵項目的載客人次。在二零零九年為申請撥款而提交立法會的文件中，共有 23 頁集中講述該項目的經濟效益。不過，在二

零一五年為申請增撥款項而提交的立法會文件中，只有半頁提及最新的經濟效益預測；

- (f) 二零零九年時，政府強調高鐵會帶來龐大經濟效益，但到了二零一五年，卻因超支而須增撥款項，但卻沒有就最新的載客人次預測作出解釋。此外，所採用的內地鄰近地區國內生產總值年增長率預測數據，均低於實質增長率。由於內地經濟增長放緩，令先前的高鐵載客人次預測失準，以致未能達到二零一六年的載客人次預測。高鐵的例子，證明即使由獨立、專業的經濟專家擬備報告及進行評估，預測仍然會失準。預測失準的後果可以很嚴重，包括會造成浪費公帑和土地資源，以及對環境造成損害；
- (g) 若容許三跑道系統工程計劃繞過立法會進行融資，便會變相使計劃不受公眾監察。須注意的是，政府先前曾承諾高鐵不會超支，但最終落空。機管局亦稱未能保證三跑道系統工程計劃不超支。三跑道系統工程計劃一旦超支，估計造成的損害會更嚴重。就連財政司司長亦提醒市民留意利率上升的趨勢。他不明白為何機管局仍選擇以舉債方式為計劃進行融資；
- (h) 一如高鐵項目，三跑道系統工程計劃的評估也是由獨立、專業的經濟專家擬備，而他們亦聲稱該計劃是可行的。政府已經做了一次錯誤決定，決不能重蹈覆轍，再度浪費資源。擬議的三跑道系統工程計劃，日後將陷於與高鐵項目同樣的處境；
- (i) 環評雖然獲批准，但內容並不真確。各相關政府部門未有妥善履行職責。舉例而言，港珠澳大橋項目的柱墩及地盤污水問題、保護海豚的緩解措施因建造工程持續進行以致成效不彰、口岸人工島飄移等，凡此種種皆反映填海造成的嚴重影響，以及環評並不可靠；

- (j) 環境保護署(下稱「環保署」)未有妥善履行職責，故不可信。環評有不足之處，而批准三跑道系統工程計劃環評報告的程序亦欠公允；
- (k) 民航處(尤其是民航處處長)根本不可靠。從新空管系統的安裝推遲兼且未達標準便可見一斑。因此，城規會不應相信民航處所提供有關空域的資料；
- (l) 城規會是獨立法定組織，獲條例賦予權力，負責有系統地擬備行政長官會同行政會議所核准的草圖。不過，文件主要是依據機管局的文件擬備，他質疑規劃署的角色，到底是協助市民及城規會評估三跑道系統工程計劃，還是方便機管局行事；
- (m) 雖然人人都說「要在環保和經濟發展之間取得平衡」，但實情是，本港環境因工程項目所造成的累積負面影響以致不斷惡化。直至二零一五年，更發現本港有嚴重的氣候問題；
- (n) 不應再為了持續進行基建項目及發展而犧牲環境。發展步伐不宜過急，並應着力保護環境，才可達致真正平衡；以及
- (o) 城規會應聆聽市民的意見、接納申述的內容，以及撤回對分區計劃大綱圖的修訂，並且應要求機管局發放更多有關經濟效益及空域問題解決方案的資料。

R3806 – 李嘉豪

21. 李嘉豪先生陳述以下要點：

- (a) 他質疑是否需要興建三跑道系統。據林超英先生指出，香港國際機場的現有容量是每小時 68 架次飛機升降量，最高容量則為每小時 86 架次飛機升降量。據機管局指出，三跑道系統投入運作後，機場容量將增至每小時逾 100 架次飛機升降量。由於與內地之間的空域問題未解決，他質疑能否達到上述

容量。為三跑道系統工程計劃耗資約 1,415 億港元，並不恰當；

- (b) 此外，由於有大量基建項目仍在／即將在該區(包括人工島、港珠澳大橋、小蠔灣及欣澳等)進行，令人關注環境問題。這些項目的環評雖一概獲批准，但並未顧及這些項目的累積影響。環境一旦遭破壞，即使實施緩解及補償措施亦於事無補；
- (c) 本港大部分工程項目均出現超支情況，例如高鐵、港珠澳大橋、沙田至中環線、西九文化區，以及蓮塘／香園圍口岸。涉及的超支款項總額，足夠興建 20 多間新醫院。由於機管局有意以舉債方式為三跑道系統工程計劃進行融資，故此可繞過立法會的撥款程序，變相使計劃不受公眾監察；以及
- (d) 請城規會考慮煞停三跑道系統工程計劃，並接納反對有關修訂項目的申述內容。

[會議小休 5 分鐘。]

R4020—馮錦霖

22. 馮錦霖先生借助投影片陳述以下要點：

- (a) 在辦公時間內舉行聆聽會，對在職的申述人和提意見人並不公平。他亦詢問城規會委員的年齡和性別分布，因為年輕人及女性的觀點似乎未獲充分代表；
- (b) 他是離島區居民，反對涉及大規模填海的擬議三跑道系統工程計劃。他留意到大嶼山東北部地區先前擬發展貨櫃碼頭，並可能在完成「中部水域人工島」研究後進一步填海。另外，小蠔灣、東涌東及欣澳亦已計劃填海。大嶼山地區實在有太多填海工程；

- (c) 他質疑審議三跑道系統工程計劃的程序是否公正。他留意到環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)已於二零一四年九月十五日的會議上，有條件地通過由機管局提交的「擴建香港國際機場成為三跑道系統」環評報告。環諮會轄下的環境影響評估小組自二零一四年八月起舉行了五次會議商議環評報告。雖然城規會轄下鄉郊及新市鎮規劃小組委員會是於二零一五年四月十七日考慮分區計劃大綱圖的修訂建議，而機管局則在二零一五年四月十日向城規會簡介三跑道系統工程計劃，但據悉城規會在二零一四年九月五日的第 1066 次會議上已同意，應要求行政長官會同行政會議把赤鱸角分區計劃大綱圖發還城規會作出修訂(城市規劃委員會文件第 9703 號)。由此可見，在三跑道系統工程計劃的環評報告獲通過前，有關的城市規劃程序已在閉門進行；以及
- (d) 更不合理的是，有關把分區計劃大綱圖發還城規會作出修訂的議項，並沒有納入二零一四年九月五日會議的議程內，而該次會議的會議記錄亦只記述有兩個議項以機密形式記錄。市民當會有興趣查閱城市規劃委員會文件第 9703 號，以了解該議項的討論細節。為此，他詢問有關該議項的文件及會議記錄會否公開讓市民查閱。

23. 主席回應譚凱邦先生的提問，表示城規會會以閉門會議形式審議某些事項，而相關的會議記錄亦屬機密文件。秘書處或可翻查有關議項是否屬此類個案。

R4353—何浩琛

24. 何浩琛先生借助實物投影機展示網上航跡追蹤程式所顯示的珠江三角洲(下稱「珠三角」)航空交通，並陳述以下要點：

- (a) 在香港國際機場內，有一大片土地並無飛機升降，但有 20 個停機位。該地方是用作發展中場客運

廊。若按照原先的 X 型設計布局興建中場客運廊，便能夠提升香港國際機場的處理能力；

- (b) 與珠三角其他機場比較，香港國際機場附近的航空交通極之頻繁，即使是非繁忙時段亦然，意味根本沒有足夠空域應付航空交通增長。由於有空域限制，三跑道系統工程計劃將會衍生更多問題；
- (c) 空域限制並非香港國際機場獨有的問題，鄰近機場亦面對同一問題。廣州白雲機場是其中最明顯的例子，反映受地區內的空域問題所限，即使興建新跑道，亦不能相應地增加飛機升降量；
- (d) 香港國際機場二號客運大樓斥資 28 億港元興建。按照現行三跑道系統工程計劃建議，二號客運大樓須改建和擴建，以配合新的機場布局。機管局把香港國際機場當作商場管理，明顯欠缺管理能力；
- (e) 位於香港國際機場、提供往來屯門渡輪服務的本地渡輪碼頭(前赤鱗角碼頭)已改作跨境碼頭(即海天客運碼頭)。當年，機管局曾向屯門居民承諾會保留本地渡輪服務，因新界西北居民經常使用渡輪往來香港國際機場。但機管局不守承諾，以致新界西北居民須花更多時間往來香港國際機場。因此，市民絕不能相信機管局所聲稱擬議三跑道系統工程計劃的效益；
- (f) 此外，亦不可相信民航處，因為進行三跑道系統工程計劃的需要欠缺科學證明，亦忽略了空域問題；
- (g) 規劃署在該計劃的角色亦混淆不清。規劃署的簡介，只是為機管局的發展建議解話，而並非為提供客觀的規劃評估；
- (h) 隨着多項填海工程和港珠澳大橋項目動工，本港西部水域已受到嚴重污染，令該處的生態環境難以持續發展。在西部進一步填海，對大嶼山地區的居民並不公平；以及

- (i) 三跑道系統工程計劃會造成嚴重的生態及環境影響。此外，亦會衍生財政問題，因為該計劃是以舉債方式進行融資，且預計會出現超支。他促請城規會不要接納擬議的三跑道系統工程計劃，俾使香港可以擁有可持續發展的環境及財政穩健的經濟體系。

12206—吳雪儀

25. 吳雪儀女士陳述以下要點：

- (a) 她修讀建築工程；
- (b) 城規會委員雖然由行政長官委任，但他們應向香港市民負責，而不是向行政長官負責，因為城規會的主要職責是擬備和核准圖則，以促進社區的一般福利；
- (c) 三跑道系統工程計劃並不是提升機場容量的最有效方案。她分享她在二號客運大樓乘搭廉航的經驗。二號客運大樓似乎更像內地遊客的購物中心，皆因大部分的航空公司運作，例如行李處理、抵港和登機等，均仍然在一號客運大樓進行；
- (d) 根據規劃署的回應，高鐵和三跑道系統可以互相補足。高鐵可把現時來港的鐵路行車時間縮短，並可為那些沒有機場設施的二三線內地城市提供便利頻密的交通連繫，因而有助香港國際機場擴大腹地市場。不過，高鐵開通後，港人會乘搭高鐵前往內地使用鄰近機場的長途航班服務。此外，高鐵與香港國際機場的短途航班服務亦存在競爭。凡此種種都會對香港國際機場的航空交通造成影響；
- (e) 香港國際機場附近的基建容量已達飽和。對於為應付三跑道系統帶來的新增乘客量而須提供的相關道路網和交通工具，市民一概不知，更遑論為應付機場擴建帶來的新增工作人口所需而須提供的配套基建及設施。須知現時只有一條道路連接大嶼山，若

發生任何意外(例如最近青馬大橋封閉的事件)，將會使香港國際機場以至整個大嶼山與香港其他部分隔絕；

- (f) 規劃署指出，由於珠三角五個鄰近機場均已決定／計劃又或正進行機場擴建計劃，因此，與鄰近機場合作並不可行。隨着航空交通量增加，空域問題勢將加劇；
- (g) 高鐵項目的「一地兩檢」(即同時進行內地及香港的出入境和清關手續)問題目前仍未解決，可以預視與內地商討空域問題亦會需時甚長；
- (h) 其他申述人提及的廣州白雲機場情況顯示，由於區內空域不足，縱然作出了巨額投資，飛機升降量的增幅也遠不及預期。三跑道系統工程計劃亦可能面對類似限制，以致該計劃的投資最終變成浪費公帑；
- (i) 規劃署在文件中提及，在香港國際機場起降的機種組合是由市場需求主導，並由航空公司決定。據她乘搭廉航的經驗，發現即使採用窄體飛機，仍有過半數機位未滿。她對機管局作出的乘客量預測表示懷疑，因為將會增加的似乎只是飛機升降量，而非實際乘客量。進行三跑道系統工程計劃，不會令乘客量顯著增加；
- (j) 她亦留意到有多個工程項目嚴重超支，而且各基建項目(包括高鐵、港珠澳大橋及三跑道系統)可能會互相競爭客源。三跑道系統工程計劃創造的就業機會，未必能惠及本地勞工，因為現時建造業人手短缺，有可能需要輸入外勞。此外，預計三跑道系統工程計劃會出現超支；以及
- (k) 公眾諮詢有誤導之嫌，提供的資料亦不足。當局只告知市民三跑道系統工程計劃的重要性及有必要進行擴建，卻沒有提及該計劃的財政影響。機管局管

理不善的情況一旦為市民知悉，大多數人會改變立場，反對擴建計劃。

[許智文教授此時離開這節會議。]

R1450－韓禮賢

26. 韓禮賢先生陳述以下要點：

- (a) 從身為屯門居民的角度而言，他對三跑道系統工程計劃對中華白海豚的影響表示關注。不少國家近年都十分重視野生生物和環保。三跑道系統工程計劃會對該區生態及中華白海豚數量造成不能逆轉的影響。他懷疑當三跑道系統建成後，中華白海豚會否重返該處；

[梁慶豐先生此時離開這節會議。]

- (b) 他亦質疑現時每小時 68 架次飛機升降量是否真的是最高容量。在一九九二年發表的報告中，機管局曾指最高容量為每小時 86 架次飛機升降量。撇除超支及經濟效益被高估的問題，香港國際機場的容量能否提高，關鍵在於有沒有辦法解決空域限制。由於第三條跑道只擬作飛機着陸之用，故實際功能有限；

[雷賢達先生及邱浩波先生此時離開這節會議。]

- (c) 雖然當局曾就三跑道系統工程計劃諮詢屯門居民，但諮詢過程集中強調發展及經濟效益，居民並未獲告知該計劃的細節。直至三跑道系統工程計劃的細節其後通過不同渠道披露，居民才知道該計劃並非如他們獲告知的那麼有利。該計劃對屯門區有直接影響，會使當區居民的生活環境變差。舉例說，現有的海濱將會受污染，而該處是屯門居民垂釣及暢泳的好地方，屬珍貴及受歡迎的公共空間；

- (d) 三跑道系統工程計劃涉及巨額投資，但主要服務對象並非本地居民，而是內地旅客。因此，該計劃可能是出於政治考慮，而不是經濟及社會考慮。由於現時建造業人手短缺，該計劃創造的就業機會，未必能惠及本地勞工。結果導致輸入外勞，因而加劇職位競爭及令工資下滑。現有機場仍有職位空缺，原因是機場工作地點偏遠，以致上下班交通時間長；以及
- (e) 他提議先探討發展新機場是否可行、如何優化現有的雙跑道系統，以及附近基建項目容量的問題。實無必要在香港國際機場發展另一個商場。

27. 麥志杰先生詢問機管局會否回應他們提出的問題和事宜。主席回應說，據他所知，機管局是其中一名提意見人，故會參與相關的聆聽會。

R2619 – Kennis Chow

R3319 – Leung Yee Tak

R3357 – Thomas

R12203 – 梁樂德

28. 主席回應洪家耀博士的提問，解釋聆聽會的既定程序，並表示參與商議的所有委員，都可透過會議記錄和錄影記錄，充分了解聆聽會上提出的所有事項。因此，洪博士無須重複其於二零一五年十二月十四日的陳述。

29. 洪博士借助投影片陳述以下要點：

- (a) 香港地球之友、香港海豚保育學會及公共專業聯盟共同就三跑道系統工程計劃進行「社會代價及回報評估」研究。該研究旨在評估中華白海豚的價值；
- (b) 由於難以用金錢衡量中華白海豚的價值，該研究採用「願意付出的金額」方法來評估中華白海豚的社會及經濟價值。為了解社會對保護中華白海豚的觀點，該研究亦以隨機抽樣方式進行全港性問卷調查，藉以推測市民就保護中華白海豚的支付意願；

- (c) 香港浸會大學的「香港過渡期研究計劃」(由戴高禮博士牽頭)在二零一三年十二月十八日至十二月三十一日期間進行電話調查，共訪問了 1 007 名香港居民對於保護中華白海豚的意見。在五條問題當中，有兩條是經特別設計，務求以金錢等值衡量支付意願，其中一條是直接問題，問及為保護中華白海豚生境而願意支付的金額，另一條為間接問題，問及為保護中華白海豚生境而願意增加多少航程時間。最後利用假設市場調查法去換算貨物的非市場價值；
- (d) 調查的主要結果是：大部分(73%)回應者認為中華白海豚是無價寶；絕大部分(86%)回應者願意為保護中華白海豚而多花較長的航程時間(多 10 至 40 分鐘)；大部分(71%)回應者願意在未來 10 年每年花 100 至 1 500 港元去保護中華白海豚；大部分(75%)回應者希望下一代有機會見到中華白海豚；以及較高比率(47%)的回應者認為兩條跑道模式較三跑道系統(39%)合適，原因在於成本效益和對保育的關注。調查結果顯示，大多數香港市民都願意為保護中華白海豚而付出；以及
- (e) 有關調查方法與機管局所採用的大有分別，機管局的調查並非以隨機抽樣方式進行，因此有可能出現地域性偏頗，以及收入、職業及年齡分布的問題；

30. 洪博士借助另一組投影片陳述以下要點(當中部分內容已於二零一五年十二月十四日下午的會議上陳述過)：

- (a) 香港海豚保育學會反對赤鱸角分區計劃大綱草圖。他是個學者，從事海豚研究 18 年。若非基建項目嚴重威脅中華白海豚的存活，迫使他提出抗議，他應該還在繼續專注於海豚保育研究。他相信城規會是明白事理的，亦會聽取他們的意見；

「海豚三十」行動

- (b) 他是香港海豚保育學會的主席。他不只代表上述四名申述人，也代表香港的中華白海豚，牠們全都是

他的朋友。香港海豚保育學會展開了「海豚三十」行動，並獲該會網站的 9 000 多名支持者支持。該行動的口號是「聽豚聲 救豚命」，目標是喚起香港市民對海豚的關注及憐愛。海豚正在呼救，但無人明白牠們的語言。擬議三跑道系統工程計劃的填海選址，是很多中華白海豚慣常用作主要棲息地的水域，所以牠們是三跑道系統工程計劃的直接受害者。由於中華白海豚不能為自己發聲，所以他要代牠們表達意見。他曾就多個政府工程項目進行有關海豚保育的研究和監察調查，因此明白政府官員所面對的困難。不過，實施任何基建項目之前，都應該先解決潛在的影響和問題，避免帶來不能逆轉的龐大社會成本；

- (c) 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，而該會初時對三跑道系統工程計劃亦持開放態度。可是，二零一四年提交的環評報告令該會十分失望，因為報告完全不可接受。在別無選擇下，香港海豚保育學會惟有就環境保護署署長的決定提出司法覆核。城規會應聽取市民的意見，不要接納為進行三跑道系統工程計劃而對分區計劃大綱圖作出的修訂，即使環評報告獲通過亦然，因為兩者屬於兩個不同的制度；

香港的中華白海豚

- (d) 中華白海豚是位於珠江口一帶的香港水域的原居民，因此牠們有權在該處棲息。填海是以人為中心，而填海的英文「**Reclamation**」，源自「**reclaim**」一詞，意即收回管有。然而，香港水域並不屬居住在陸地上的人類所有，因此人類無權收回該片水域中任何一物。過去數年，香港的中華白海豚一直受填海工程威脅。牠們正是因人類進行的建造工程而被迫遷的；
- (e) 二零一一年進行的三跑道系統工程計劃公眾諮詢，淡化了該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須向他道歉。《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無處遷徙，因為牠們需要在珠江口，尤其是大嶼山北面及東面水域棲息和覓食；牠們甚至不會出沒於香港其他水域，例如西貢和蒲台群島；

中華白海豚面對的威脅

- (f) 香港海豚保育學會為漁護署實地收集所得的數據顯示，大嶼山東北面水域的中華白海豚，在二零零三年有 158 條，到了二零一四年已大減約六成。除了擬議的三跑道系統工程計劃，現時對中華白海豚造成影響的還包括海床疏浚及傾卸泥土活動、高速船頻繁航行(例如會撞傷海豚和造成聲音干擾)，以及密集捕魚和嚴重的水污染問題；
- (g) 港珠澳大橋暨口岸設施以及屯門至赤鱸角連接路，將會涉及 160 公頃填海面積以及大量打樁、墩柱建造和隧道工程。港珠澳大橋項目的環評結論指，由於項目倡議人會落實擬議的緩解措施，而環保署亦會確保該等措施妥善執行，因此該項目對中華白海豚的影響可以接受。不過，隨着港珠澳大橋項目動工，香港海豚保育學會發現，在大嶼山東北面甚至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。三跑道系統工程計劃的填海面積至少是港珠澳大橋的四倍，帶來的問題亦將更加嚴重；
- (h) 要了解更多有關「海豚三十」行動的各個海豚成員，委員可瀏覽香港海豚保育學會行動網站，細閱牠們的故事。成員的性格各異，活動範圍主要集中在大嶼山東北水域。中華白海豚不會遷徙，因為牠們須於珠江口，尤其是大嶼山北面及東面水域棲息和覓食。中華白海豚的棲息地，尚待從進行中的港珠澳大橋項目的負面影響中復原，但有更多的填海項目已規劃進行，包括三跑道系統工程計劃、東涌、小蠔灣、欣澳及龍鼓灘；
- (i) 大嶼山北面水域的中華白海豚棲息地，自一九九零年代初因應發展香港國際機場而在機場島以北設置

一系列的污泥坑後，已顯著變差。污泥坑是用來堆放先前就香港國際機場填海及其後就其他基建項目而從海床挖出的淤泥。為了進一步填海，機管局需要鞏固該等污泥坑，並需就此支付巨額費用。香港的中華白海豚長期承受各種衝擊，數目正不斷減少，而三跑道系統工程計劃的填海範圍涉及另外 650 公頃的海床面積，更加會威脅海豚的存活；

- (j) 擬議三跑道系統工程計劃的選址位於三個中華白海豚活動核心區(即沙洲及龍鼓洲海岸公園、大小磨刀海岸公園及大嶼山東面水域)的中央位置，而該處是海豚游弋路線上的主要聚集地點。三跑道系統工程計劃的環評報告提及，中華白海豚經常出沒於三跑道系統工程計劃選址範圍內。有關的建造工程會妨礙牠們進出該範圍。根據機管局放置於海床的 24 小時錄音機的相關錄音顯示，不少中華白海豚是於晚間逗留在三跑道系統工程計劃選址範圍內，而在日間則只會游經該處；

對海岸公園的影響

- (k) 沙洲及龍鼓洲海岸公園於一九九六年設立；而大小磨刀海岸公園則是在近 20 年後就港珠澳大橋項目的人工島而承諾關設的。三跑道系統工程計劃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(最近相隔 700 米，最遠相隔 900 米)。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。機管局的海豚專家聲稱，海豚可以繞道到北面，往來上述三處水域。不過，龍鼓水道的海上交通極之繁忙，不利中華白海豚游經。若該往來通道受阻，則即使關設已承諾的大小磨刀海岸公園，亦無助於保育中華白海豚。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；

- (l) 就港澳珠大橋項目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完工，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，因為該處水域將陸續受即將動工的填海項目干擾，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；

高速船的影響

- (m) 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的中華白海豚出沒，限制高速船以低速航行，船隻停留該處的時間便會延長，對沿龍鼓水道游往大小磨刀海岸公園的中華白海豚更為不利。最有效的方法是減少高速船的航班；

累積影響

- (n) 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，屆時該處水域將再多 300 幾艘工程船往來及／或碇泊。最新的東涌擴展計劃將會帶來額外 42 至 56 艘工程船。三跑道系統工程計劃的環評報告確認，中華白海豚在施工期間不會在該處水域逗留，並聲稱牠們可在該計劃完工後回來。不過，報告並無記錄中華白海豚的行蹤，亦未能確定或建議可供海豚避走的水域。此外，由於三跑道系統工程計劃的填海工程會與港珠澳大橋建造工程的時間重疊，故當港珠澳大橋完工後，中華白海豚也不會重返擬設的海岸公園，因為其時正值三跑道系統工程計劃開始動工。再者，擬設的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。當三跑道系統工程計劃完工後，中華白海豚已離開該處逾 12 年，再也不會重返；
- (o) 除了先前的填海工程、仍在進行的港珠澳大橋項目及擬議的三跑道系統工程計劃，大嶼山北面水域亦有多項已規劃的填海工程，包括東涌擴展計劃(約

145 公頃)、欣澳(約 80 至 100 公頃)、小蠔灣(約 120 至 150 公頃), 以及龍鼓灘(約 300 公頃)。東涌擴展計劃即將公布, 相關的填海工程亦將緊接展開。其他填海項目亦會陸續開展, 以應付房屋需求。這些填海項目所產生的累積影響, 令中華白海豚的生存備受威脅, 因為兩個擬設的海岸公園與附近的發展計劃不相協調, 在保護海豚方面將收效不大。對於交通如此頻繁的水域, 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, 但當局並未有作出相關評估;

緩解措施的成效／補償

- (p) 雖然三跑道系統工程計劃下擬設的海岸公園面積合共 5 200 公頃, 規模似乎很大, 但卻選址不當, 而且不能切合時需。該處水質嚴重污染, 並不適合作中華白海豚棲息地。就失去棲息地作出的補償, 應在施工階段之前或初期實行;

- (q) 現促請城規會在考慮分區計劃大綱圖的修訂項目時, 先深入了解不同工程項目對中華白海豚的累積影響。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。三跑道系統工程計劃的環境影響是否可以接受, 仍存未知之數。他曾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, 以及就所有工程項目的累積影響進行評估, 但都不獲機管局接納。況且空域問題仍未解決。三跑道系統工程計劃是「大白象」工程, 城規會實不應草率地就該計劃作決定; 況且公帑應加以善用, 例如可用於全民退休保障計劃, 以造福下一代。三跑道系統工程計劃的填海工程將令海洋棲息地永久消失。

[會議於下午一時十五分休會午膳。]

31. 會議於二零一五年十二月十六日下午二時三十分恢復進行。

32. 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

黃仕進教授

梁宏正先生

符展成先生

黃令衡先生

陳福祥先生

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

環境保護署助理署長(環境評估)

鄧建輝先生

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

地政總署署長

甯漢豪女士

規劃署署長
凌嘉勤先生

簡介及提問部分

[公開會議]

33. 以下政府代表、申述人及申述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
- 彭婉珊女士 — 助理城市規劃師/離島 3

運輸及房屋局

- 劉家麒先生 — 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
- 朱展強先生 — 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

- 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)

申述人及申述人的代表

R12218 – 許倩珩

R1450 – 韓禮賢

韓禮賢先生 — 申述人及申述人的代表

R1475 – 余顯璧

R3120 – 趙智恒

R3260 – 陳卓錚

R3340 – quizasiris@hotmail.com

R3445 – 鄭懷寧

R3586 – 陳穎彤

R4282 – Bonnie Cheng

R4451 – Go Ming Tsun

R12035 – Gabrielle Ho

譚凱邦先生] 申述人的代表

麥志杰先生]

(環保觸覺)

R1420 – 謝慧怡

R12179 – Lai Siu To

蔡家民先生 — 申述人的代表

R2619 – Kennis Chow

R3319 – Leung Yee Tak

R3357 – Thomas

R12203 – 梁樂德

洪家耀博士 — 申述人的代表

(香港海豚保育學會)

R4353 – 何浩琛

何浩琛先生 — 申述人

34. 主席歡迎政府代表、申述人及申述人的代表出席會議。他接著邀請申述人代表闡述他們的申述內容。

R1420－謝慧怡

R12179－Lai Siu To

35. 蔡家民先生提出以下要點：

- (a) 雖然有官員聲稱機管局發展三跑道系統的融資安排沒有違反《基本法》第七十三條，不過，令人關注的是，這種繞過立法會監察的處理方式，不符合程序公義。如果規模如斯龐大且會對環境造成嚴重負面影響的填海工程也可以繞過立法會的監察，他擔心日後一些財閥也可以利用相似的借口，為了私利而進行填海工程；
- (b) 三跑道系統工程計劃會對以香港國際機場西面水域作為主要棲息地的中華白海豚造成不可逆轉的負面影響。雖然建議的緩解措施包括闢設海岸公園，但是他懷疑中華白海豚會否在這項工程計劃完工後回到擬議的海岸公園；
- (c) 香港國際機場的運作已經造成不可接受的噪音滋擾和空氣污染，影響當地居民尤其是東涌的居民。三跑道系統工程計劃會令噪音滋擾和空氣污染問題加劇，影響居民身心健康。他對三跑道系統可帶來的經濟效益有懷疑，並質疑這項工程計劃只會讓機管局受惠，而損害市民的利益；

[甯漢豪女士此時到席。]

- (d) 大嶼山擬進行多項發展計劃，對該區帶來嚴重的負面影響。雖然環境影響評估(下稱「環評」)顯示三跑道系統的建造工程不會造成無法克服的環境問題，但是沒有充分評估擬在大嶼山進行的發展所造成的累積影響；
- (e) 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」)，已通過協議要遏制全球氣溫上升。飛機的碳排放量高，是最污染環境的交通工具，因此，香港不應單單着眼於

經濟發展而推行三跑道系統工程計劃，令香港的污染問題更為嚴重；以及

- (f) 有人聲稱，如果不建造三跑道系統，香港會被邊緣化，並且失卻競爭優勢。可是，香港缺乏一套整全的發展策略，涵蓋人口增長、旅遊業及經濟發展等各方面。由於遊客增加，東涌新市鎮某些地區現時已非常擠迫，尤以周末為甚。香港國際機場的擴建工程會令遊客增多，影響居民的居住環境。考慮應否發展三跑道系統時，應把重點放在整體環境的承載能力上，而不是在機管局、政府或財閥所獲得的經濟利益上。

R1475 – 余顯璧

R3340 – quizasiris@hotmail.com

R3445 – 鄭懷寧

R3586 – 陳穎彤

R4282 – Bonnie Cheng

R4451 – Go Ming Tsun

R12035 – Gabrielle Ho

36. 環保觸覺的譚凱邦先生詢問，由規劃署提供的城市規劃委員會(下稱「城規會」)文件是否只有 27 頁，以及申述人／提意見人收到的文件是否與城規會委員收到的一樣。秘書表示，城規會委員、申述人及提意見人收到的文件(城規會文件第 10056 號)是相同的。除了 27 頁正文外，還有多份附件，包括收到的申述及意見、申述／意見內容撮要以及規劃署回應摘要。文件亦已上載至城規會的網站，供公眾查閱。

37. 譚凱邦先生在開始陳述時，讀出一份包括七項要點的聲明：

- (i) 環保觸覺不同意每名申述人獲分配 10 分鐘口頭陳述時間的安排，認為限制不合理；
- (ii) 質疑是次會議是否合法，因為會議的安排涉及程序失當，未有按照恰當程序把聆訊的日期、時間和地

點通知全部申述人及提意見人。環保觸覺已就此事向城規會發出律師信；

- (iii) 環保觸覺不同意把口頭陳述時間限定為 10 分鐘，也認為申述人必須取得其他申述人的書面授權才獲准延長發言時間的安排十分荒謬；
- (iv) 城規會把所有聆聽會編排在平日舉行，做法不可取，因為要上班的申述人／提意見人必須請假才能出席。他以立法會的公聽會和其他公眾諮詢論壇為例，認為城規會應考慮在週末舉行聆聽會，讓更多申述人／提意見人可以出席，親身作出口頭陳述；
- (v) 《城市規劃條例》(下稱「條例」)沒有條文禁止申述人／提意見人向政府的代表提出問題；
- (vi) 質疑會議是否公正，因為政府對三跑道系統工程計劃有鮮明的立場，而會議又由政府官員主持；以及
- (vii) 商議部分不應閉門進行，加上政府對有關的工程計劃立場鮮明，政府官員不應參與商議，更不應有份作出決定。

38. 譚凱邦先生借助投影片，陳述以下要點：

公眾諮詢／公眾的支持

- (a) 雖然明知有關三跑道系統的規劃程序充滿錯誤和漏洞，但是當他收到規劃署提供的文件時還是很詫異，因為文件是要說服委員批准對赤鱸角分區計劃大綱圖作出擬議的修訂，可是文件卻只有 27 頁，更沒有任何關於空域、交通影響、海上安全或經濟評估的資料。公眾人士已提交大量表示反對的申述，明確反對三跑道系統工程計劃。規劃署尚未充分考慮這些意見，便已建議城規會不接納表示反對的申述。根據過往經驗，城規會通常都會接納規劃署的建議，已經成了「橡皮圖章」。要改變這種情況，唯一方法是以民選委員取代官方委員。他質疑

城規會是否有勇氣在大型基建工程計劃的規劃過程中否決政府的建議，因為這些項目通常已進行了很多的研究和評估。他籲請城規會拒絕批准三跑道系統工程計劃，因為前車可鑑，廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)和港珠澳大橋工程計劃都出現了超支情況；

- (b) 當局未有就建造三跑道系統進行獨立而廣泛的諮詢。機管局只在二零一一年就《香港國際機場2030 規劃大綱》(下稱「《2030 規劃大綱》」)進行了大型的公眾諮詢，而有關的問卷在設計上有誤導成分。在收回的 28 000 份問卷中，有 8 000 份(約 28%)是在香港國際機場收集的。機管局作出誤導市民的結論，指有 70%的市民支持三跑道系統工程計劃。整個諮詢活動只是門面功夫，因為諮詢主要集中於與航空相關的行業和旅遊業上；
- (c) 機管局是政府全資擁有的機構，而三跑道系統工程計劃須進行的填海工程，費用須由政府承擔。大型基建工程計劃涉及動用大量公共資源，必須得到市民的支持。鑑於三跑道系統工程計劃繞過了立法會的監察，亦缺乏市民的支持，因此，作為最後把關者的城規會不應批准對該分區計劃大綱圖作出的修訂；

環境問題

- (d) 有關三跑道系統工程計劃的環評，既無說服力也不可靠，尤以建議闢設海岸公園作為緩減措施，聲稱可以為中華白海豚重建棲息地為甚。環評是由機管局委託環境顧問進行的，令人懷疑這項環評是否公正持平。環境顧問淡化擬議基建工程計劃的負面影響，也非罕見的做法。此外，近期的一些事件，例如港珠澳大橋工程更改海堤結構、中環灣仔繞道工程計劃把污染泥料傾卸入維多利亞港等，都顯示環境保護署(下稱「環保署」)未能對違例作業採取執法行動；

- (e) 面對氣候變化，最近在巴黎舉行的氣候大會宣布，締約各國已就減少碳排放達成協議。香港不應發展三跑道系統，因為往來香港的航班將會增多，加劇碳排放問題；

經濟回報

- (f) 由於三跑道系統的客運廊工程有一半會延遲進行，他質疑二零一一年時聲稱三跑道系統內部回報率將達 3% 這個目標是否可以達到，並要求當局提供最新的內部回報率預測數字，以作參考。他懷疑建造三跑道系統的主要目的是為了服務來自內地的轉機旅客；

空域限制

- (g) 珠江三角洲(下稱「珠三角」)地區共有五個機場。各機場位置接近，對飛機飛行造成嚴重的限制。根據《基本法》第一百三條，香港特別行政區須自行負責民用航空的日常業務和技術管理，包括機場管理和在飛行情報區內提供空中交通服務。香港空域的容量，對於三跑道系統在啟用後能否達到每小時 102 架次飛機升降量的最高容量，至關重要。可是，香港與深圳的空域之間有高達 15 700 呎的「空牆」，令到香港國際機場雙跑道系統的飛機升降量無法達到一九九二年《新機場總綱計劃》建議的設計容量。從香港國際機場往北飛的飛機需要在香港上空繞飛，利用更長航程爬升至超過 15 700 呎的高度，才可以越過「空牆」，進入毗鄰空域。同理，從北面來港的航班，在香港國際機場降落前也要在香港上空繞飛。「空牆」不但令航班的飛行時間延長和浪費燃料，更對飛機航道和香港空域造成嚴重的限制。「空牆」成為了一個主要的瓶頸，也沒法移除，所以，即使增加一條跑道，飛機升降量也無法像原先規劃那樣增加。儘管如此，環保觸覺認為「空牆」仍應保留，以捍衛香港實施「一國兩制」，並保障香港和深圳兩地航班的安全；

- (h) 前民航處處長指出，三跑道系統的航道會與深圳寶安機場現有的航道重疊。環保觸覺在二零一五年一月曾點算深圳寶安機場的升降航班，發現在大約 18 000 班航班當中，有超過 4 000 班的航道會與三跑道系統的擬議航道重疊。特別要指出的是，三跑道系統的北行航道會越過深圳的南行、西南行及西行航道，並影響深圳寶安機場的運作；以及

[陳福祥先生此時離席。]

- (i) 雖然政府及機管局聲稱正與內地空管部門商討空域問題，並預期可在三跑道系統落成前解決問題。不過，政府和民航處缺乏誠信，這種協商根本不可信。高鐵的一地兩檢問題便是一個好例子，證明政府根本無法在不犧牲香港自治的情況下與內地部門達成共識。雖然運輸及房屋局局長表示已與珠三角地區的內地空管部門磋商，以制訂一個空域共管的方案，不過，這項安排或會違反《基本法》第一百三十三條。他擔心這項安排的結果是，香港開放機場讓解放軍飛機降落。他促請城規會要求政府提供有關空域共管的報告，不要僅僅依賴政府官員一些簡單的回應便就該分區計劃大綱圖作出決定。

39. 譚凱邦先生在作出口頭陳述期間要求稍作休息，主席於是邀請下一位申述人的代表闡述有關的申述。

R12218—許倩玟

40. 韓禮賢先生提出以下要點：

- (a) 政府未有提供關於空域共管的詳細資料，包括執行的細節以及有關安排會否違反《基本法》。他質疑有關安排會令香港失去管理自己行政區內空域的自治權；
- (b) 為三跑道系統工程計劃籌集資金的三項融資安排全都涉及公眾利益。開徵的機場建設費實際上是一種離境稅。保留香港國際機場的可分發溢利會影響政

府一般收入。此外，規模如此龐大的基建工程計劃，若要從市場舉債，很可能要由政府充當擔保人。鑑於涉及公眾利益，機管局嘗試繞過立法會監察的做法並不合理；

- (c) 由於城規會文件沒有提供有關興建三跑道系統的詳細資料和理據，市民很難判斷推展這項工程計劃的理據是否充分合理。他知道高鐵的內部回報率已調低，但政府沒有詳細解釋是基於什麼假設和分析結果作出有關調整。鑑於珠三角地區的航空市場競爭激烈，三跑道系統工程計劃的內部回報率會更難以預測。政府應重新考慮是否有充分理據作出這項投資，以及是否可以透過其他成本較低的方法來提升現有雙跑道系統跑道的容量，例如改善機場的管理和削除香港國際機場附近的山峰。當已用盡各種方法提升雙跑道系統的容量且能確定航空交通服務的需求後，香港方才應該興建三跑道系統；以及
- (d) 城規會應審慎考慮是否真有需要興建三跑道系統，抑或這項計劃純粹是為了配合內地的發展策略，而不惜犧牲香港的空域自主權。

[雷賢達先生此時離席。]

R1475 – 余顯璧

R3340 – quizasiris@hotmail.com

R3445 – 鄭懷寧

R3586 – 陳穎彤

R4282 – Bonnie Cheng

R4451 – Go Ming Tsun

R12035 – Gabrielle Ho

41. 譚凱邦先生恢復口頭陳述，並借助投影片提出以下要點：

填海

- (a) 三跑道系統工程計劃需要填海 650 公頃，使用約 1 億立方米海砂，是香港史上規模最大的填海工程。由於香港缺乏供應，所需的海砂要從內地購入。海砂主要挖掘自珠江河以南海域，因此，進行填海工程，不但破壞了填海區的水域，也同時破壞了為填海區提供海砂的其他水域。海砂供應不足，是令到港珠澳大橋工程計劃出現超支的一個原因。他擔心三跑道系統工程計劃會重蹈覆轍，但是政府卻不願意提供更多相關詳情；
- (b) 受填海工程影響的實際範圍，並非局限於進行填海的地方，因為施工船會對附近的地區造成負面影響。以其他大型基建工程計劃(例如港珠澳大橋及中環灣仔繞道)為例，施工船或會涉及違例作業或傾卸廢料入海，因此由施工船所造成的負面影響也應考慮在內；
- (c) 鑑於多項填海工程擬在北大嶼山、屯門和香港毗鄰的城市進行，這些填海工程對海洋生境造成的累積影響將會非常嚴重，必須加以評估。城規會作為大型基建工程計劃的最後把關者，理應否決有關三跑道系統的建議，避免發生環境災難。不過，假如城規會最終決定批准對該分區計劃大綱圖作出修訂，則必須附加條件，規定三跑道系統工程計劃須在港珠澳大橋完工一年後才開始施工；

飛機噪音

- (d) 環評假定香港國際機場可以使用北行航道，機管局於是根據這項假定，聲稱興建三跑道系統後，馬灣居民受到的噪音滋擾會減少。在環評報告中，馬灣剛剛在噪音預測 25 等量線外，飛機噪音水平被評估為可以接受。可是，由於有「空牆」限制，香港國際機場可以使用北行航道的可能性很低，結果飛機只好使用南行航道，對馬灣造成直接的影響。據他個人體驗，飛機噪音對馬灣居民造成的滋擾非常

嚴重。他質疑環評報告的可信性並詢問如果將「空牆」問題考慮在內，飛機對馬灣造成的噪音影響是否仍屬可接受水平；

空氣污染

- (e) 東涌是香港污染問題最嚴重的地區，因為東涌既有機場，附近還有龍鼓水道和青山發電廠，同時也缺乏天然屏障阻擋來自珠三角地區的污染物。政府建議擴展東涌新市鎮，加上擬議的三跑道系統，區內的空氣污染問題勢將進一步惡化。環評假設香港和廣東兩地的污染水平會降低，於是作出結論，認為加上三跑道系統後空氣污染水平仍屬可以接受。他質疑環評假設香港和廣東兩地均能達到減排目標是過於樂觀，並詢問環評是否有把最壞的情況計算在內。如果減排的目標無法達到，加入三跑道系統會對東涌造成無法克服的空氣污染問題。此外，即使減排目標可以達到，他質疑為何香港有權興建三跑道系統，增加污染物排放；

對中華白海豚的影響

- (f) 機管局聲稱，中華白海豚在三跑道系統七年的施工期間會遷徙到珠三角地區的鄰近水域，並會於其後返回擬議海岸公園的說法不切實際。當海岸公園在二零二三年完工時，大部分中華白海豚或已死去或被迫永久遷離香港水域。他籲請城規會就這項建議作出決定之前，要求政府提供更多理據；

融資安排

- (g) 三跑道系統的建造費用達 1,415 億港元，高至不合理水平，而且有成本超支的風險。建造費用很大部分將用於填海工程，但機管局並沒有提供相關的分項開支表。建造費用如此高昂，主要是因為政府決定同時推展多項大型基建工程計劃，例如高鐵及港珠澳大橋工程。由於三跑道系統能否有效提升香港

國際機場的跑道容量還有待確定，在這樣的情況下興建三跑道系統可能只是摧毀環境和浪費資源；

- (h) 聲稱三跑道系統的融資安排是根據「共同承擔，用者自付」原則制訂，有誤導成分。由於機管局會保留香港國際機場的可分發溢利，並向出境旅客開徵機場建設費，所以，建造費用實際上是由政府與市民承擔。機場建設費有違「用者自付」原則，因為該項費用根本是預繳費用，在三跑道系統落成前十年便預先徵收。此外，從市場籌集資金也有風險。鑑於融資安排在未獲得市民同意下繞過了立法會的監察，若要市民承擔這項工程計劃的建造費用，並不公平；
- (i) 根據過往推行大型基建工程計劃(例如高鐵)的經驗，原先估計的內部回報率不一定可以達到，更有可能嚴重超支。機管局聲稱即使出現成本超支也無須由市民承擔，根本是不切實際。由於三跑道系統是風險極高的工程計劃，很可能出現成本超支，他擔心這項計劃一旦獲開綠燈，整個香港又要注入龐大的資源，方能讓建造工程得以完成。有鑑於此，城規會應要求機管局提供最新的內部回報率數字，以確保城規會在充分知情下作出決定；

司法覆核

- (j) 法庭已受理兩宗有關反對環境保護署署長(下稱「環保署署長」)就三跑道系統工程計劃所作決定的司法覆核申請。在未能確定三跑道系統工程計劃對環境造成的影響是否可以接受前，城規會不應在現階段對該分區計劃大綱圖作出修訂，以落實三跑道系統工程計劃。城規會應在相關的法律問題獲得解決後，方才繼續進行三跑道系統的法定規劃程序，否則將無可避免會再受到另一宗司法覆核申請的法律挑戰；

民意

- (k) 近年，政府與市民之間的衝突越來越多，主因是政府不願意聆聽民意，並有權用盡。他察悉大部分委員仍然是以上世紀七、八十年代的思維模式來思考規劃方向，崇尚「推土機」式的發展模式。較年輕的一代大部分都不接受這套思維模式；他們對於大型基建工程的發展抱更審慎的態度。他促請城規會撤回對分區計劃大綱圖作出的修訂，並應要求政府重新展開公平中立的諮詢工作、重新評估環境影響，並公開有關空域、內部回報率及海上交通影響的文件，供公眾參考。假如城規會面對強烈的反對民意，仍然堅持修訂分區計劃大綱圖，讓三跑道系統工程計劃得以開展，只會迫使市民採取更激烈的行動反對這項建議；
- (1) 他借此機會回應委員在先前幾場聆聽會上提出的問題。關於城規會可以就三跑道系統採取甚麼行動這個問題，他回應說，城規會就分區計劃大綱圖修訂項目作出的決定，會是政府就三跑道系統工程計劃作出最終決定前最後的法定程序。因此，城規會否決三跑道系統工程計劃非常重要，可以阻止推展這項「大白象」工程。關於另一名委員詢問三跑道系統工程計劃是否有其平衡點這個問題，他回應說，在一些情況下，經濟發展與環境保育之間，並不存在所謂平衡點。考慮到三跑道系統會對環境和海洋生境造成無法逆轉的負面影響，城規會已別無選擇，只可以否決對分區計劃大綱圖作出的修訂。

[會議小休五分鐘。]

[陸觀豪先生此時離席。]

42. 由於申述人的代表已完成陳述，主席邀請委員提問。他解釋說，委員可以向政府代表或申述人的代表提出問題，請他們進一步說明他們陳述的意見。他強調，會議不是讓出席者進行辯論的場合。

跑道容量及空域限制

43. 副主席表示，是否有需要發展三跑道系統，取決於香港國際機場雙跑道系統現有的跑道容量是否已達飽和。他詢問雙跑道系統的最高容量是否每小時 68 架次飛機升降量。副主席和一名委員詢問，空域問題是否提升香港國際機場跑道容量的一個主要限制因素。

44. 民航處總航空交通管制主任(技術及發展)鄭寶強先生回應時提出以下要點：

- (a) 過往曾經進行數項研究，以評估雙跑道系統的跑道容量。一九九二年《新機場總綱計劃》指出，對香港國際機場的主要限制是大嶼山的地勢。根據民航處在一九九四年委託華盛頓顧問集團進行的一項顧問研究，由於受到周邊地勢所限，加上必須完全符合國際民用航空組織(下稱「國際民航組織」)訂定的相關標準，雙跑道系統的最高跑道容量為每小時 63 架次飛機升降量；
- (b) 二零零八年，機管局委託英國國家航空交通服務有限公司進行研究，評估香港國際機場的跑道容量。該公司是以英國為基地的航空顧問，也是希斯路機場的航空交通服務營辦商。研究考慮的因素包括香港國際機場周邊的地勢、基建設施和空域，以及最新的航空交通管制技術和國際標準。研究確認，當 46 項用以改善香港國際機場雙跑道系統的建議落實後，雙跑道系統實際的最高容量可以增加至每小時 68 架次飛機升降量；以及
- (c) 三項研究的結論均認為，由於受到大嶼山地勢限制，加上必須完全符合國際民航組織訂定的國際標準，雙跑道系統實際的最高容量為每小時 68 架次飛機升降量。如果不改變天然地勢，即使空域問題得到改善，也無法大幅增加香港國際機場雙跑道系統每小時 68 架次這個最高容量。

45. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4 劉家麒先生使用實物投影機展示一幅有關香港飛行情報區的圖表，並提出以下要點：

- (a) 根據國際民航組織的規定，香港須負責為飛越其飛行情報區的航班提供必需的情報，例如風速及天氣狀況等。香港與毗鄰飛行情報區的航空交通管制單位一直緊密合作，以確保航班的安全。一些申述人所說的空域，實際上是飛行情報區所涵蓋的範圍。飛行情報區由國際民航組織劃定，規定由相關的空管單位為進入該情報區的所有航班提供航空交通管制服務，因此，侵佔空域的說法與事實不符；
- (b) 雖然一個機場的跑道容量與空域有關，但是飛機升降量的最大限制在於可供飛機升降的跑道數量。由於空域是立體的，可以在不同的高度闢設飛機航道，所以在空域內增加航道要較在地面增加跑道來得容易。從航空管理角度來說，跑道與空域是互相關聯，互相影響的。沒有三跑道系統，即使空域規劃得再好，香港國際機場的跑道容量仍然無法提升；
- (c) 鑑於珠三角地區的機場各有未來的發展計劃，香港一直與內地的空管單位保持緊密聯絡，盡量優化珠三角地區空域的使用和管理情況。中國民用航空局(下稱「中國民航局」)、香港民航處及澳門特別行政區民航局(下稱「澳門民航局」)成立了三方工作小組，以制訂措施，優化珠三角地區的空域結構及航空交通管理安排。制訂措施時，已考慮到珠三角地區各機場未來的擴充需要，包括香港國際機場發展三跑道系統、深圳寶安機場規劃發展三跑道系統，以及廣州白雲機場發展五跑道系統的計劃；
- (d) 二零零七年《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」)提出的多項改善空中交通管理措施已經實施，包括開闢珠三角地區外圍航道、增加空管移交點，以及調整珠海空域的結構。由二零一六年一月七日起，將會闢設來往華東地區的新航道，並相應在香港與

廣州飛行情報區之間為往來香港、澳門及華東的航班增加一個空管移交點，以紓緩現時航道負荷過重的情況；以及

- (e) 為了優化珠三角空域的使用及管理情況，民航處會繼續與中國民航局和澳門民航局磋商，逐步落實二零零七年方案建議的中長期優化措施。這些措施不是單單為了香港發展三跑道系統而設，而是配合珠三角地區內所有機場的發展需要。

46. 譚凱邦先生在回應主席提問時，利用實物投影機展示香港飛行情報區的圖表和有關跑道容量的矩陣表。該矩陣表列出雙跑道和三跑道兩個系統在「有空域限制」與「沒有空域限制」兩個不同情況下的跑道容量。譚先生提出的要點如下：

- (a) 雖然空域範圍似乎很大，但最繁忙的地區是珠江口一帶，因為香港、深圳和澳門三地的機場非常接近。由於飛機之間必須保留一定間距以保障飛行安全，所以，飛機並非可以在天空任意飛翔的。他不同意劉家麒先生對空域的詮釋，因為空域的飛機流量取決於飛機航道；
- (b) 在「有空域限制」的情況下，機管局指雙跑道系統的跑道容量為每小時 68 架次飛機升降量，他對此並無異議。不過，當局卻沒有提供最受關注的數字，也就是三跑道系統在「有空域限制」的情況下的跑道容量。雖然有報章引述政府消息人士提供的資料，指有關數字是每小時 86 至 88 架次飛機升降量，不過政府一直沒有作出確認。城規會應該要求政府提供有關數字，以作參考；以及
- (c) 在「沒有空域限制」的情況下，機管局估計雙跑道系統的容量為每小時 82 至 86 架次飛機升降量，他不同意這個估算數字。至於機管局估計三跑道系統的容量為每小時 102 架次飛機升降量，他沒有異議，雖然深圳當局開放空域讓香港使用的機會很微。

航空交通與鐵路交通的競爭

47. 副主席詢問，在評估三跑道系統的跑道容量時，是否有考慮高鐵及港珠澳大橋對香港國際機場旅客量的影響。劉家麒先生表示，高鐵的目的點有部分與香港國際機場往內地短途航班的目的點重疊，不過，所涉及的旅客量只佔香港國際機場整體旅客量的 4%。況且，並非所有這些短途航班的旅客都會轉乘高鐵，所以對香港國際機場的負面影響並不嚴重。鐵路交通與航空交通的市場並非互相排斥的。

珠三角地區的機場

48. 副主席和兩名委員提出以下問題：

- (a) 就內地及國際航班方面，珠三角地區各個機場的定位如何；
- (b) 珠三角地區五個機場的跑道容量比較；
- (c) 就內地及國際航班方面，珠三角地區旅客選擇香港國際機場與珠三角地區機場的比例為何；
- (d) 香港國際機場雙跑道系統的跑道容量在客運／貨運量預測及飛機升降量方面是否已達飽和；
- (e) 香港國際機場的短途／長途航班比例及內地／國際航班比例；以及
- (f) 廉價航空公司營辦航班在香港國際機場航班中所佔的比例。

49. 劉家麒先生提出以下要點：

- (a) 珠海機場是國內線機場，並沒有出入境及海關設施。廣州機場和香港國際機場的國際航點數量接近，但香港國際機場的班次較多。至於深圳寶安機場，只有 5% 的旅客乘搭國際航班。在珠三角地區各機場中，香港國際機場的相對優勢是其遍及全球

的國際航線網絡。三跑道系統完成後，預計香港國際機場只有約三分之一的旅客會以內地為目的地；

- (b) 近期，香港國際機場與深圳機場已加強合作，無論是深圳居民前往香港國際機場乘搭國際航班抑或香港居民前往深圳寶安機場乘搭內地航班，都會更為便利。在寶安機場辦妥登機手續後，深圳的旅客可以乘搭接駁巴士或渡輪前往香港國際機場，直接到登機閘口登機。香港居民前往寶安機場乘搭內地航班，也有相似的安排。香港國際機場和深圳機場亦已達成協議，當三跑道系統落成後，內地旅客前往香港國際機場乘搭國際航班會更方便；以及
- (c) 至於其他的問題，機管局已進行深入研究，在餘下的聆聽會上，機管局會向城規會作出陳述，屆時會就有關問題作出回應。

在香港的中華白海豚

50. 主席表示，雖然大嶼山附近水域的中華白海豚的數量近年有下降趨勢，但他察悉在二零一二至二零一四年間，大嶼山以西水域的中華白海豚數量卻有所增加。他詢問香港海豚保育學會的洪家耀博士可否就箇中原因作出闡述。

51. 洪博士展示一幅投影片，並提出以下要點：

- (a) 每一項調查都會有誤差，而現場數據有少許浮動應屬可以接受。更重要的是，中華白海豚的數量整體出現下降趨勢，特別是在大嶼山東北面和西北面的水域；
- (b) 香港海豚保育學會收集的現場數據顯示，大嶼山東北面水域的中華白海豚數量大幅減少，由二零零一年的 20 條左右減至二零一四年的一條，而在二零一五年該處更沒有發現中華白海豚蹤影。大嶼山西北面水域的中華白海豚也大幅減少，由二零零一年大約 80 條減少至二零一四年約 20 條，而在二零一五年，中華白海豚數量更創新低；以及

- (c) 當港珠澳大橋建造工程於二零一一年在內地動工後，中華白海豚的數量顯著減少。由於施工範圍一帶的水質當時非常惡劣，中華白海豚或許因此向東遷移。

中華白海豚在珠江口的分布情況

52. 一名委員向洪家耀博士提出以下問題：

- (a) 是否曾就中華白海豚在珠三角地區的分布情況進行調查；以及
- (b) 近年，在珠三角地區的中華白海豚總數是在上升還是下降。

53. 洪博士展示一些投影片，並提出以下要點：

- (a) 香港水域只是在珠江口生活的中華白海豚其中一個海洋棲息地。根據他們與南海水產研究所於二零零七年合作進行的一項調查，在珠江口八條支流至西面陽江一帶棲息的海豚約有 2 500 條。其後，廣東省漁業局在珠江口設立了中華白海豚國家級自然保護區(下稱「保護區」)。不過，由於缺乏資助，調查數據一直未有更新；
- (b) 另一項與南海水產研究所合作的調查是在二零一一年港珠澳大橋施工前進行的，調查發現區內的中華白海豚數量正在減少。雖然因為資助來源和調查方法的改變以致調查數據多年未有更新，不過，他察悉港珠澳大橋建造工程已對中華白海豚造成嚴重的負面影響。根據保護區提供的數字，在保育區及伶仃洋一帶的中華白海豚數量近年有所減少，有關數字與香港的數字吻合；
- (c) 鑑於珠江口其他地方的水質也變差，環評範圍不應只局限於香港水域。有需要在港珠澳大橋施工期間研究中華白海豚的動態，以確定環評假設中華白海豚在三跑道系統長達七年的施工期間可以在香港水

域以外地方存活是否實際。不過，機管局拒絕進行這樣的研究，只是沿用已過時的調查數據以證明珠江口有大量中華白海豚；

- (d) 根據漁護署在二零零零年推行的香港中華白海豚護理計劃，政府有責任確保中華白海豚可繼續活躍於香港水域，並加強牠們繼續生存的機會。中華白海豚不應被迫遷徙到珠江口其他地方，而這些水域的水質也在變差。鑑於環評報告建議的緩解措施只可以在香港水域實施，故此有需要加強保育在香港水域的中華白海豚；以及
- (e) 雖然香港海豚保育學會沒有足夠資源可以收集有關珠三角地區中華白海豚分布情況的完整數據，但是機管局卻有責任收集並補足欠缺的數據。可是，機管局只建議在三跑道系統工程計劃的環評報告獲得批准後成立基金，供研究機構進行有關中華白海豚的調查。屆時進行調查已經太遲，因為失去的海洋生境是無法還原的。

高速渡輪對中華白海豚的影響

54. 副主席詢問，在港珠澳大橋落成後，是否可以減少海天客運碼頭為往返珠三角地區中轉旅客提供的高速渡輪服務的班次。一名委員也跟進洪家耀博士先前在一場聆聽會上提出的建議，即更改沿大嶼山南岸水域行駛的高速渡輪的航道，把航道向南移至索罟羣島以南，作為中華白海豚失去棲息地的補償。該名委員詢問海事處曾否進行相關的海上交通影響評估。

55. 劉家麒先生提出以下要點：

- (a) 位於香港國際機場的海天客運碼頭提供高速渡輪服務，轉運旅客往返珠三角地區九個口岸。旅客可以在珠三角地區各衛星客運廊的航空公司櫃檯辦理香港起飛航班的登機手續，到達香港國際機場時可直接前往登機閘口登機。不過，高鐵及港珠澳大橋可能不會提供這樣的服務。鑑於旅客對高速渡輪服務有需求，海天客運碼頭會在三跑道系統完成後繼續

保留。至於會否減少高速渡輪服務的班次，則有待機管局進行檢討；以及

- (b) 三跑道系統的環評，並沒有就大嶼山以南水域的高速渡輪航線進行詳細的海上交通影響評估。

56. 西貢及離島規劃專員譚燕萍女士及海事處高級海事主任／策劃及發展協調(3)李大徽先生提出以下要點：

- (a) 港澳客運碼頭、中國客運碼頭和海天客運碼頭均有提供往返香港、澳門及珠三角地區的高速渡輪服務。現時使用大嶼山南岸水域航道的高速渡輪是來自港澳客運碼頭和中國客運碼頭，而不是海天客運碼頭；
- (b) 往返香港和澳門／珠三角地區口岸的高速渡輪，每一艘均須按照其高速船營運許可證內訂明的建議航道行駛，而建議航道是根據該船的特性、航行安全及操作因素而訂定的。渡輪營辦商要更改建議航道，必須將有關建議提交海事處進行評估，並須獲得批准，再由海事處對高速船營運許可證作出相應的修訂。要開關往返香港和珠三角地區的高速船航線，必須先諮詢海事處的相關委員會，特別是高速船諮詢委員會；以及
- (c) 就海上交通安全而言，建議把航道移至索罟羣島以南，會令航道的屏障減少，高速渡輪會面對較現時更大的風浪和湧浪。此外，按照建議更改航道，會令渡輪航道和其他航道產生更多交界處，增加船隻相遇的機會。渡輪的航程距離和航行時間均會增加，受離岸天氣影響的機會也更大，對渡輪服務來說不是可取的安排。三跑道系統的環評顧問曾經評估把大嶼山以南的高速渡輪航道進一步南移所產生的影響。考慮到上述改道對渡輪服務及乘客造成的負面影響，三跑道系統的環評報告不建議更改現時使用大嶼山南面航道的高速渡輪的航線，作為保育海洋生境的措施。

57. 洪家耀博士提出以下要點：

- (a) 在港珠澳大橋動工之前，對中華白海豚的海洋棲息地構成最大威脅的就是往返海天客運碼頭的高速渡輪。海天客運碼頭在二零零三年開辦高速渡輪服務，而中華白海豚的數量也在二零零三年之後持續減少，兩者明顯是有關聯的。雖然機管局不認同兩者有關聯，但是三跑道系統工程計劃的環評報告已承認海天客運碼頭的高速渡輪對中華白海豚有嚴重的影響；
- (b) 海豚保育學會建議關閉海天客運碼頭，因為興建三跑道系統和推展其他基建工程計劃，正是大好時機，對海天客運碼頭的高速渡輪服務作出檢討。環諮會會議曾討論此事，可是政府只同意限制海天客運碼頭高速渡輪服務的交通量為平均每日 99 班，並把渡輪航線改道至沙洲及龍鼓洲海岸公園以北；
- (c) 海豚保育學會沒有關於海天客運碼頭高速渡輪交通量的資料，因為機管局拒絕提供有關數據。城規會應要求機管局提供有關高速渡輪交通量的資料，作為參考。假如能夠證明交通量增加是引致白海豚數量減少的主因，則應該以高鐵及其他使用港珠澳大橋的交通工具取代海天客運碼頭的高速渡輪服務。興建三跑道系統與保育中華白海豚本來是有協調空間的，只是機管局拒絕為保育中華白海豚多出一分力；
- (d) 鑑於更改大嶼山南面水域的航道是保育中華白海豚的重要緩解措施，他建議應就更改海上航道的可行性進行研究。其建議獲得政府接納，並已在三跑道系統工程計劃環境影響評估的研究概要中訂明相關的要求。不過，環評並沒有認真處理此事。環評報告僅僅表示，大嶼山南面水域的航道與海天客運碼頭無關，而鑑於更改航道會影響渡輪乘客的安全與舒適度，更改航道的建議並不可取；

- (e) 他不同意劉家麒先生指並沒有就大嶼山南面水域的高速渡輪航道進行海上交通影響評估的說法，並指出環評的環保顧問事實上已進行該項研究。他備悉政府在環諮會委員詢問這項評估時也作出相同的回覆，他不明白該份報告為何不可公布。鑑於缺乏有關海上交通影響評估的資料，城規會應拒絕批准對分區計劃大綱圖作出的修訂；以及
- (f) 他可以向委員提供有關中華白海豚的文件和資料，作為參考。他也歡迎委員與他一同進行實地視察，增加對整件事情的了解。

58. 洪博士接著建議城規會改善聆聽會安排，在上午和下午的會議均設答問部分，使出席上午會議的申述人／提意見人無須等候至下午會議結束前才可以回答委員的提問。這項安排，無論是對申述人／提意見人或是委員，均有好處。

59. 由於委員再無問題要提出，主席表示當日的聆聽會程序已完成。譚凱邦先生詢問，政府代表會否就他提出有關三跑道系統在空域限制下跑道容量的問題作出回應。主席表示，申述聆聽會的目的是提供平台讓委員聆聽申述人／提意見人的意見，而不是讓出席者進行辯論。他多謝政府代表、申述人及申述人的代表出席會議，並表示城規會將在二零一六年一月十一日恢復聆聽會議。城規會完成各場聆聽會後，會閉門商議有關的申述和意見，稍後會把城規會的決定通知申述人和提意見人。政府代表、申述人及申述人的代表均於此時離席。

[閉門會議]

60. 秘書扼要重述，在二零一五年十二月十四日舉行的首場聆聽會上，環保觸覺提交了一封律師信，指城規會在通知申述人及提意見人有關分區計劃大綱草圖的聆聽會安排一事上違反了條例的規定。秘書處正擬備覆函。此外，為回應傳媒就聆聽會安排提出的查詢，已在二零一五年十二月十四日就此事發出新聞公告。新聞公告已在會議上提交委員省覽。

[會後備註：新聞公告已於二零一五年十二月十七日分送各委員省覽。]

61. 主席在上午會議上要求秘書再次核實是否已向既是申述人(R399)亦是提意見人(C128)的林超英先生發出邀請信。秘書回應時報告，秘書處於二零一五年十月二十日向所有已提供聯絡資料的申述人(包括林先生)發出邀請信，詢問他們會否出席預定於二零一五年十二月中舉行的聆聽會。秘書處沒有收到林先生的回覆。秘書處也在同日向提意見人(包括林先生)發出相似的函件。由於林先生是以提意見人的身分作出回覆，並表示會出席聆聽會，秘書處因此安排他在二零一六年一月十一日以提意見人的身分作出口頭陳述。林先生在即日聆聽會上所作的口頭陳述是獲得另外三位申述人授權的。

62. 會議在下午五時四十五分結束。