

1. 會議於二零一六年一月十一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：

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

邱浩波先生

陳福祥先生

雷賢達先生

袁家達先生

簡兆麟先生

潘永祥博士

地政總署助理署長(區域 3)

陳永堅先生

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

規劃署署長

凌嘉勤先生

續議事項

[閉門會議][機密項目]

1. 此議項以機密形式記錄。

簡介部分

[公開會議]

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

3. 以下政府代表、申述人和提意見人或他們的代表此時獲邀到席上：

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(下稱「運房局」)

郭穎詩女士 首席助理秘書長(機場擴建統籌辦)

朱展強先生 總助理秘書長(機場擴建統籌辦)

運輸署

羅港西先生 高級工程師／離島

劉啓恩先生 工程師／離島 2

環境保護署(下稱「環保署」)

陳檳林先生 首席環境保護主任(區域評估)

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)

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)

周俊鳴先生 總經理／策劃、發展協調及港口保安

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)

黃若渝女士 民航事務主任(環境監理)1

R15 – Loletta Lau Oi Yee

R12042 – 梁美娟

C201 – Chung Mei Ling

C202 – 李偉雄

C203 – 鄭劍夫

C204 – Chan Ida

C205 – Michelle Keung

C206 – Tin Shui Wah

C207 – Cheng Wai Yin

C208 – Chan Tak Fung

C209 – Lam Wai Man

C210 – Lam Pei Li, Beelie

C211 – 劉藹宜

C213 – 陳少珊

C330 – 李妙儀

C331 – 吳志強

劉藹宜女士]

Yuen Man Fai 先生]

Lai Sau Chu 女士]

潘永樂先生]

鄧紹榮先生]

梁美娟女士] 申述人和提意見人的代表

Michelle Leung 女士]

Leung Wai Fei 女士]

Bonnie Chan Pui Shan 女士]

梁國材先生]

王志豪先生]

李碧玉女士]

夏希諾先生]

蔡建雄先生]

李少芳女士]

(珀麗灣業主委員會)

R8 – 新民主同盟荃灣工作隊

譚凱邦先生 — 申述人的代表

R9 – Lo Mei Wan

倫智偉先生 — 申述人的代表

R11 – Chan Chiu Lan

陳肖蘭女士 — 申述人

R399 – 林超英

C128 – 林超英

林超英先生 — 申述人和提意見人

C1 – 香港機場管理局(下稱「機管局」)

C122 – Lee Ping Kuen

馮永業先生]
梁景然先生] 提意見人的代表
李仲騰先生]
梁穎敏女士]
(機管局)

C10 – 國泰航空服務有限公司

高繼維先生 — 提意見人的代表

C11 – 香港機場地勤服務有限公司

郭翠雯女士 — 提意見人的代表

C12 – 國泰航空有限公司

唐偉邦先生 — 提意見人的代表

C13 – 港龍航空有限公司

劉啓智先生 — 提意見人的代表

C14 – 國泰航空飲食服務(香港)有限公司

黃文傑先生 — 提意見人的代表

C15 – 香港航空公司代表協會

李永仁先生 — 提意見人的代表

C17－荃灣各界協會

陳世光先生 — 提意見人的代表

C22－群策學社

林慧珊女士 — 提意見人的代表

C24－香港綠色策略聯盟

葉達仁先生 — 提意見人的代表

C42－工程界社促會

李炳權先生 — 提意見人的代表

C135－Mak Hei Man

麥希汶女士 — 提意見人

C155－周月翔

龐婉儀女士 — 提意見人的代表

C329－吳家聰

尹裕庭先生 — 提意見人的代表

4. 主席表示歡迎上述各人到席，並解釋聆聽會的程序，有關程序如下。

- (a) 由於有大量申述人／提意見人表示會出席會議，所以聆聽會預定分四天舉行，即二零一五年十二月十四日及二零一五年十二月十六日(供申述人作口頭陳述)，以及二零一六年一月十一日及二零一六年一月十二日(供餘下申述人及提意見人作口頭陳述)；
- (b) 在每場聆聽會中，會首先請政府代表向委員簡介有關背景，接着會按各申述人／提意見人的編號，邀請申述人／提意見人或他們的代表作口頭陳述；
- (c) 由於有大量申述人／提意見人或他們的代表登記作出口頭陳述，城規會在二零一五年十月十六日同意每名申述人／提意見人或其代表應獲分配 10 分鐘時間作口頭陳述；

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

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

6. 蕭先生簡介完畢後，主席請申述人、提意見人或他們的代表闡述他們的申述書及意見書的內容。由於劉譚宜女士(申述人 R15)及提意見人 C211 表示會聯同珀麗灣業主委員會一起作口頭陳述，需時共 160 分鐘，在劉女士同意下，主席邀請 R339 及 C128 首先作陳述。

R339-林超英

C128-林超英

7. 林超英先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 正如他在二零一五年十二月的聆聽會上所述，有其他方法可以提升香港國際機場的競爭力，根本無必要浪費資源興建三跑道系統。發展三跑道系統的經濟回報只有約 1 萬億港元，相對於所涉土地的發展價值約 2 萬億港元，實屬微不足道。以廣州白雲國際機場為例，自其第三條跑道於二零一五年二月啟用以來，飛機升降量增幅僅為每日 10 架次，原因是與佛山沙堤機場之間有空域矛盾。因此，若與深

圳寶安國際機場之間的空域問題未能解決，即使三跑道系統建成，香港國際機場亦無法突破現有每小時 68 架次的飛機升降量；

- (b) 他自一九七九年以香港天文台政府官員的身分參與規劃香港國際機場，所以對機場的發展十分熟悉。從香港南面進出香港空域的航機，需要飛越大嶼山東北及西北面兩道空中門戶。香港北面另有兩條航道可供使用，其中一條稱為「大欖涌」航道；
- (c) 若香港國際機場採用分隔起降模式運作的雙跑道系統（即一條跑道專供航機降落，另一條專供航機起飛），容量是每小時 52 架次；如以非獨立進場和起飛模式運作，容量為每小時 69 架次；如以獨立混合起降模式運作，配合使用精準的空管儀器，以及在大嶼山進行小規模削除山峯工程，則容量擴至每小時 86 架次；
- (d) 自香港國際機場啟用以來，「大欖涌」航道及北面航道一直未能使用，原因是該等航道與深圳寶安國際機場有衝突。為配合香港國際機場的航空交通，深圳寶安國際機場已作出最大讓步。要在符合國際民用航空組織（下稱「國際民航組織」）安全標準的前提下進一步把深圳寶安國際機場的空域後移，已近乎不可能。空域問題屬技術問題，不能單靠與內地當局磋商便可解決；
- (e) 應有其他措施可以提升機場容量，例如採用更精準的空管儀器，以及在大嶼山進行小規模削除山峯工程，讓航機在起飛後可早點飛離中線，向南飛行，使飛機升降量得以增加。但不知何故，這些措施多年來都未付諸實行；
- (f) 所以，如果空域問題能夠解決，以獨立混合起降模式運作的雙跑道系統足以應付未來航空交通增長，無須興建三跑道系統。相反，如果空域問題因欠缺技術方案而始終無法解決，興建更多跑道也無助應付未來需求。情況就如在單軌鐵路站多建幾個月台

一樣。列車服務班次受制於外在因素，亦即只有一條軌道可供列車行駛，而不是月台數目；

[許智文教授此時到場出席這節會議。]

- (g) 廣州白雲國際機場在第三條跑道啟用後，飛機升降量增幅輕微，因此放棄了再建跑道的計劃，並改為考慮興建第二個機場，避開與佛山沙堤機場的空域矛盾。廣州和佛山雖然受同一個省政府管轄，但兩者之間的空域問題也不能解決。香港國際機場的空域問題涉及多個歸屬不同行政區的機場(包括深圳寶安國際機場、澳門國際機場、珠海金灣機場及惠州平潭機場)，所以更為複雜，亦更難解決。三跑道系統亦涉及基本安全問題。假如航機由於種種原因而不能降落，在緊急情況下被迫向西北方飛行，便會與深圳寶安國際機場的空域產生衝突，危害飛行安全；
- (h) 《城市規劃條例》(第 131 章)(下稱「條例」)旨在為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草圖，以及為擬備和核准發展審批地區圖而訂定條文，以促進社區的衛生、安全、便利及一般福利。興建三跑道系統不符條例的宗旨，(i)浪費珍貴的資源去興建不必要的設施，有違社區的一般福利；(ii)對於航空交通安全，項目倡議者沒有以科學數據和嚴謹論述處理，項目存在安全隱患；以及(iii)香港國際機場的地理環境，註定與深圳機場出現不可解決的空域矛盾；以及
- (i) 現要求城規會否決有關建議，並且要求項目倡議者須重新遞交建議，嚴謹論證增加跑道的確實需要、確認航空安全，以及現址適宜興建三跑道系統。

[霍偉棟博士此時離開這節會議。]

8. 主席接着請劉藹宜女士(R15 及 C211)及珀麗灣業主委員會(為多名申述人和提意見人的代表)作口頭陳述，他們總共

有 160 分鐘的時間。在開始作口頭陳述前，荃灣區議員譚凱邦先生及四名珀麗灣居民(包括倫智偉先生、Michelle Leung 女士和劉藹宜女士)，就聆聽會安排的規則和程序以及一般事宜提出以下關注事項或要求：

- (a) 聆聽會能否在上下午各設一個答問環節，以方便未能出席下午那場聆聽會的珀麗灣居民向香港機場管理局(下稱「機管局」)及其他政府代表提問；
- (b) 讓機管局在聆聽會作口頭陳述是否恰當，因為聆聽會的時間應該留給市民表達意見；
- (c) 由身為政府官員的發展局常任秘書長(規劃及地政)擔任城規會主席，是否恰當；
- (d) 民航處有一份長 97 頁關於空域的文件(題為《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」))。民航處應提供該文件的文本，證明確有需要興建三跑道系統；以及
- (e) 能否把規劃署的投影片資料副本發給出席聆聽會的申述人、提意見人及他們的代表，以方便他們理解有關資料。

9. 關於上文(a)項，主席回應說，答問環節是供委員提問，請政府代表或申述人／提意見人或他們的代表回應。根據既定的做法，答問環節將會在出席聆聽會的所有申述人和提意見人陳述完畢後進行。以往的聆聽會亦一直沿用此做法，這場聆聽會不宜偏離該做法。出席者可自行決定是否逗留至答問環節。關於(b)項，主席表示，機管局是以提意見人的身分出席這場聆聽會，所以有權作口頭陳述，以進一步解釋其意見書的內容。關於(c)項，主席表示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。關於(d)項，主席表示政府部門可決定應提供哪些資料供城規會考慮，而城規會會判斷有關資料是否足夠。申述人、提意見人或他們的代表可就此表達意見，以及解釋他們何以認為政府部門為支持有關論點而提供的資料不足。至於(e)項的要求，主席表示，投影片的資料是摘錄自相關

的城市規劃委員會文件，而該文件在會議前已發給申述人和提意見人。秘書補充，該文件亦已上載城規會網頁，供公眾閱覽。由於場內有該文件的剩餘文本，秘書處於是應要求將文件的文本提供予申述人、提意見人或他們的代表。

10. 主席繼而請劉藹宜女士及珀麗灣業主委員會的代表開始陳述。

R15 – Loletta Lau Oi Yee

R12042 – 梁美娟

C201 – Chung Mei Ling

C202 – 李偉雄

C203 – 鄭劍夫

C204 – Chan Ida

C205 – Michelle Keung

C206 – Tin Shui Wah

C207 – Cheng Wai Yin

C208 – Chan Tak Fung

C209 – Lam Wai Man

C210 – Lam Pei Li, Beelie

C211 – 劉藹宜

C213 – 陳少珊

C330 – 李妙儀

C331 – 吳志強

11. 劉藹宜女士陳述以下要點：

- (a) 她居於馬灣珀麗灣已 15 年，無數晚上都被飛機噪音吵醒。二零零七年，她曾向民航處及立法會投訴。民航處答允委聘顧問檢討航道，以及透過安排離場航機提早在未到馬灣前已飛離中線等方法，以減少飛越馬灣上空的航班數目。民航處在二零零七年承認航道途經馬灣上空，但三跑道系統的環境影響評估(下稱「環評」)指馬灣位於飛機噪音預測等量線 25 範圍以外，而且並不在航道範圍內。這顯然自相矛盾。正如林超英先生所言，假如在大嶼山進行小規模削除山峯工程及安排航機提早飛離中

線，現有機場的容量足以應付未來需求，根本無須興建三跑道系統；

- (b) 根據民航處提供的資料，每年有 5 913 班離港航機在晚上 11 時至早上七時之間飛越馬灣上空，相當於平均每 30 分鐘一班。在提出噪音投訴的期間，有關數字更上升至每年 19 596 班航機或每九分鐘一班，及至二零一五年五月更進一步升至每 4.5 分鐘一班或每晚 105 班。當中超過一半航機的噪音水平達 65 分貝(A)以上，而平均每晚有 20.7 班機所產生的噪音水平超過 79 分貝(A)。正常人逗留在 127 分貝(A)噪音的環境下會暫時失去聽力。90 分貝(A)的噪音與鋸木聲相若，80 分貝(A)的噪音近似站在公路旁邊，而 65 至 70 分貝(A)的噪音就似站在街道旁。珀麗灣居民每晚就如同睡在路邊，被極大的飛機噪音吵醒；

[此時，一些出席者模仿貨機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (c) 過去 10 年，飛機噪音對青山公路沿線的深井、青龍頭及馬灣居民造成嚴重滋擾。根據三跑道系統工程計劃，晚間抵港航機主要沿青山公路上空飛行，離港航機則主要飛越馬灣上空。三跑道系統會為區內居民帶來更大的噪音滋擾。與目前情況比較，飛機噪音會進一步影響小欖、荃灣甚至屯門的居民。曾有某個居於珀麗灣的家庭，丈夫為免夜裡被飛機噪音吵醒，於是即使冬天仍然開着冷氣機，令妻子無法忍受，最終該家庭要搬走。這個例子可以反映飛機噪音對居民生活的影響有多嚴重；

[此時，一些出席者模仿波音 747 航機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (d) 每當有飛機經過，居民便要調高電視機音量，或被迫錯過廣播的聲音內容。香港國際機場貴為世界級機場，應遵照其他國際機場的做法，對夜航航班收

取較高徵費，至少可藉此提醒航空公司留意對居民所造成的滋擾；

- (e) 三跑道系統的預算建造費用約為 1,400 億港元，將是本港歷來最昂貴的單一基建項目，接近玫瑰園計劃的建造費用 1,553 億港元；但玫瑰園計劃涵蓋多個基建項目，包括香港國際機場、機場鐵路、北大嶼山快速公路、三號幹線、青嶼幹線(青馬大橋、汲水門大橋)、西九龍填海工程、中區填海計劃第一期、西九龍快速公路、西區海底隧道及北大嶼山新市鎮第一期；
- (f) 香港國際機場二零一四至一五年度的營業額約為 163 億港元。扣除除稅前溢利約 90 億港元，年度溢利只有約 73 億港元。即使機管局成功按年利率 0.93 厘舉債，仍需要 20 年才能還清債項。據香港上海滙豐銀行有限公司估算，三跑道系統工程計劃每年回報率為 3%，是以該計劃的評級為不良。雖然有人估算該計劃每年回報率可高達 8%，但當中包含機場建設費。假如機管局透過向乘客收取徵費及保留營運溢利投入項目，以支付三分之二的建造費用，此舉會將部分成本轉嫁乘客，以致削弱在香港國際機場運作的航班的競爭力，因為乘客可以改為到深圳寶安國際機場乘搭廉航航班，況且在圓方商場乘坐過境巴士及使用未來的廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)服務前往該機場十分方便。三跑道系統建成後，附加於機票的額外費用，可能相當於廉航票價或高鐵票價的一半。機管局的預期可能會落空，因三跑道系統工程計劃或無助提升機場的競爭力；
- (g) 香港國際機場現時提供 7 300 個就業機會。據機管局估計，三跑道系統工程計劃將會帶來 14 100 個直接就業機會。難以理解為何單是三跑道系統便可令機場的職位數目比現時整個機場的職位數目增加一倍，應要求機管局解釋如何計算出有關數字；

- (h) 本港近年有大量基建項目(例如港珠澳大橋、沙田至中環線、南港島線及蓮塘口岸)，已導致建造業出現勞工和資源短缺。三跑道系統工程計劃勢將推高建造費用，令通脹進一步上升，增加納稅人負擔。並無任何財政上的理由支持政府推展該計劃；
- (i) 香港浸會大學受地球之友及人人監機會委託，在二零一五年三月進行了一項調查。調查結果顯示，約70%受訪者認為在香港國際機場有剩餘運力的情況下，不應興建三跑道系統，約60%受訪者則認為由於空域問題仍未解決，故應暫緩興建三跑道系統；以及

[此時，一些出席者模仿華信航空的貨機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (j) 珀麗灣居民每晚都受飛機噪音嚴重影響，那些噪音就如同居民在會議上發出的噪音一樣。珀麗灣居民已十分容忍，不會在毫無因由的情況下投訴。馬灣經常有飛機經過，發出巨大噪音，構成滋擾。現要求委員作出公平合理的決定，為香港長遠利益着想，否決三跑道系統工程計劃的建議。按照西方標準，長遠利益應包括經濟及社會效益。居民的福祉應予適當的尊重。請委員叫停這項「大白象」工程。

[此時，一些出席者模仿港龍航空的航機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

12. 蔡建雄先生陳述以下要點：

- (a) 機管局向珀麗灣居民提供毫無根據的資料，指三跑道系統建成後，飛機會改用迪士尼樂園上空的航道。眾所周知，迪士尼樂園上空禁止飛機飛越；
- (b) 沒有文件證明香港國際機場與深圳寶安國際機場之間的空域問題已解決，因此斥巨資興建三跑道系統

實欠理據支持。政府官員應確保公帑用得其所。就三跑道系統工程計劃作出決定前，必須詳細商議；

- (c) 香港國際機場競爭力已大不如前。不少內地人紛紛轉用內地機場，乘搭較新的航機，而不再專程來港，使用航機機種較舊、機場徵費亦較高的香港國際機場。假如機場徵費因應三跑道系統工程計劃而進一步增加，勢將令更多內地人放棄來港使用機場服務；
- (d) 他居於珀麗灣，親身感受到飛機噪音如何一大清早便影響珀麗灣居民。雖然有關當局建議為居民安裝雙層玻璃窗並提供冷氣費補貼，但都不足以補償居民無法享受新鮮空氣的損失。居民是因為珀麗灣的環境而選擇在那裡居住。沒有人會願意生活在一個封閉的單位內；
- (e) 三跑道系統建成後，航班班次增加，會令珀麗灣的噪音問題加劇。據珀麗灣居民所悉，馬灣不會受三跑道系統工程計劃影響，所以二零一三年就興建三跑道系統進行的調查，並無徵詢珀麗灣居民的意見，因而調查的結論是沒有收到任何意見書；
- (f) 機場建設的財務管理有欠妥當。當年興建香港國際機場時，工人的薪酬過高。從事人手短缺工種的工人，薪酬甚至比正常工資高出四倍。現今公共工程超支的情況並不罕見，再加上經濟不景，三跑道系統工程計劃的建造費用很可能會超出預算金額；以及
- (g) 機管局並無提供實質證據，證明確有需要興建三跑道系統及機場容量已達飽和，儘管有越來越多人選擇使用內地機場。現請委員仔細考慮應否批准這項理據不足的建議。

13. 此時，倫智偉先生要求給他一份規劃署的投影片資料的硬複本。主席表示，為確保聆聽會順利進行，與會人士應避免干擾聆聽會。他建議倫先生尋求秘書處協助。

14. 王志豪先生陳述以下要點：

- (a) 他自二零零八年起居住在珀麗灣。他之前住在美孚，雖然美孚的交通方便得多，但他十分享受珀麗灣的新鮮空氣和寧靜環境，而且該處准許養狗；
- (b) 馬灣的交通有需要改善。該區的公共運輸服務不足，尤以公眾假期為甚。馬灣至荃灣的巴士經常擠滿乘客。對於居民要求改善巴士服務，運輸署只回覆表示一直有監察馬灣的交通情況和公共運輸服務，並指地鐵接駁巴士服務令人滿意。在圓方商場設中途站並沒有充分理據支持。由於運輸署就計算巴士服務容量所採用的基線是錯的，故所得結論不能反映現實情況。居民的需要一直受忽視；
- (c) 珀麗灣的飛機噪音問題多年來不斷惡化。清晨二時、四時、五時及六時都有飛機經過，而且飛越馬灣上空的航班越來越頻密。雖然民航處表示禁止產生過大噪音的飛機使用香港國際機場，並會處罰違規者，但對於為何噪音滋擾情況持續，以及違反噪音標準的罰則，民航處從未提供令人滿意的解釋；

[此時，一些出席者模仿飛機在早上七時二十七分飛越馬灣上空時發出的巨大聲響。]

- (d) 他家裡養狗，所以每逢夏季每日 24 小時都要開着冷氣，亦因此飛機噪音在夏季對他的影響相對較少。但在秋季和冬季，每日清晨四時他便會被飛機噪音吵醒。他借助實物投影機上展示民航處在各區設置的飛機噪音監察站所錄得的數據，當中顯示珀麗灣所受的飛機噪音影響最為嚴重；

[此時，一些出席者模仿飛機在早上七時三十七分飛越馬灣上空時發出的巨大聲響。]

- (e) 為興建三跑道系統擬備的環評報告已獲批准，但並沒有附加要為馬灣實施噪音緩解措施的條件，原因

是該報告認為馬灣不會受三跑道系統所產生的噪音影響。馬灣居民的福祉並沒有得到充分保障；以及

- (f) 民航處並沒有認真處理居民的投訴。雖然民航處聲稱已實施噪音緩解措施，但情況並沒有改善。相反，馬灣的噪音問題日趨嚴重。唯一的解決方法是把航道移離馬灣。政府一日不在大嶼山削山，以及香港國際機場與深圳寶安國際機場之間的空域問題一日未解決，三跑道系統工程計劃都不可接受。請委員作出明智的決定，保障居民的福祉。

15. Yuen Man Fai 先生陳述以下要點：

- (a) 他在搬入馬灣之前居於深井，搬入馬灣後，初時住在珀麗灣，現時則搬到村屋居住；
- (b) 他每晚都要關窗，以阻隔飛機噪音。由於他可走到現居村屋的天台，他和女兒現時才知道飛經馬灣的航班是何等頻繁；
- (c) 機管局從來沒有處理馬灣居民對噪音的關注。機管局網站所提供的資料，只講述不推展三跑道系統工程計劃會對香港有何影響。當他得知馬灣位於飛機噪音預測等量線 25 範圍以外時大感驚訝，因為居民每日都受飛機噪音嚴重影響；
- (d) 在考慮三跑道系統工程計劃之前，必須先解決有關空域和高鐵的問題。內地航班因航空交通調控以致延誤，已是司空見慣。政府應取得內地承諾，確保日後來自香港國際機場的航班不會受空域問題影響；

[邱榮光博士此時離開這節會議。]

- (e) 操控數據以便為某項建議提供理據支持，並非難事。諮詢活動並沒有處理居民的關注。機管局或民航處的網站只提供一般資料，而並沒有回應居民關注的具體事項。機管局一方面鼓勵使用廣體飛機，

但另一方面卻認為，在機場起降的機種組合屬航空公司的商業決定。這反映機管局不能妥善管控與機場有關的事宜；

- (f) 當局聲稱，限制從南面進入香港空域的航班數目，以減少噪音影響，將會是優先處理的工作，並推算會在二零三零年實現有關目標。然而，當局並無說明如何得出有關推算結果。他質疑，機管局若連航空公司採用的機種亦無法控制，又如何能有效執行上述限制；
- (g) 不應低估高鐵對機場使用率的影響。隨著內地引進高鐵，人們已開始改乘高鐵往來內地各城市，而不再乘搭國內航班。鐵路服務延誤較少，登車所需時間亦較短；
- (h) 當局亦聲稱未來二十年會分階段引入符合更嚴格的噪音標準的飛機，以進一步改善噪音問題。二十年是很長的時間，不能保證期間會發生甚麼事情。此外，在未來引入較好的飛機，不應是決定應否興建三跑道系統所須考慮的因素；
- (i) 機管局公信力欠佳。他們既未能有效控制成本，亦未有依循適當程序進行發展項目。因此，如何監察機管局的工作，是另一個需要處理的問題；
- (j) 為補償對生態造成的損害，當局建議闢設一個新的海岸公園。這是「先破壞，後補償」的做法，可能收效不大。雖然建議採用先進的建造和填海方法，以盡量減少對環境的影響，但不能保證最終會落實採用；
- (k) 機管局網站應提供有關支持興建三跑道系統資料或有關空域等問題的資料，以供參閱。現時該網站只提供有關三跑道系統的經濟效益和帶來的就業機會的資料；

- (l) 應研究為興建三跑道系統而輸入的外勞數目及有關的影響；以及
- (m) 請委員顧及馬灣居民半夜被飛機噪音吵醒的感受。

16. Lai Sau Chu 女士陳述以下要點：

- (a) 她是在香港爆發嚴重急性呼吸系統綜合症期間搬到珀麗灣居住。由於島上環境宜人，她在那裡住了大約 12 年半；
- (b) 她曾在鄰近九龍城的又一村居住，但由於當時剛出生的兒子飽受該區極大的飛機噪音滋擾，所以要遷離該區。珀麗灣很快會步九龍城後塵，居民須承受航班不斷增加所造成的巨大噪音滋擾；

[梁宏正先生此時離開這節會議。]

- (c) 允許航機飛經馬灣，不符馬灣的發展理念。有關的理念是把馬灣發展成環境宜人的島嶼，因此不准私家車進出，讓居民可享受清新空氣；

[此時，一些出席者模仿飛機在凌晨一時飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (d) 她在珀麗灣擁有兩個單位。她的子女現要求她不要再購入該處的單位，因為若興建三跑道系統，居民很可能會遷離馬灣。政府不單忽視居民的交通需要，亦漠視航機飛經馬灣上空所造成的噪音問題。鑑於機場仍有剩餘容量，因此沒有充分理據支持興建三跑道系統；
- (e) 雖然當局聲稱有關空域結構的問題將於二零二零年得到解決，但這意味現仍有問題未解決。既然仍有問題未解決，實在沒有理由批准三跑道系統工程計劃；

[此時，一些出席者模仿飛機在半夜飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (f) 越來越多人使用深圳寶安國際機場。該機場的水平年來大為提升，而且新界北部的居民使用深圳寶安國際機場，較前往赤鱸角乘搭飛機飛往內地城市更為方便。正如 Yuen Man Fai 先生指出，高鐵肯定會對航空運輸需求有影響；以及

[此時，一些出席者模仿舊式貨機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (g) 她正從癌病康復過來。馬灣向以空氣清新、環境宜人著稱，但已因飛機噪音問題而失色。請委員就三跑道系統工程計劃作決定時，不要忽視馬灣居民對優質生活環境的要求。

17. 關於出席者在 Lai Sau Chu 女士作出以上陳述時發出聲音，主席備悉出席者應遵守會議程序須知所訂明的規則，不准喧嘩、叫嚷及騷亂。

[應一名委員的要求，會議此時小休五分鐘。]

[雷賢達先生及關偉昌先生此時離開這節會議。]

18. 小休後，在珀麗灣業主委員會恢復陳述之前，珀麗灣居民尹裕庭先生表示，雖然出席會議的程序須知訂明不准喧嘩、叫嚷及騷亂，但模仿飛機經過的聲音，目的是讓委員了解馬灣居民所受的滋擾。他詢問他們能否繼續在陳述期間不時模仿飛機經過的聲音。主席回應時表示，確保會議順利進行是很重要的。申述人和提意見人應合理行事，而且不應不必要地干擾陳述進行，尤其是其他申述人／提意見人的陳述。劉譔宜女士表示，他們一直很克制，而且他們只是在本身的陳述時間有所表達。

19. 李碧玉女士陳述以下要點：

- (a) 她是馬灣居民，也是納稅人。請委員考慮所有相關的數據和理據，再作出一個對香港發展舉足輕重，並且涉及龐大資源運用的決定；

[此時，一些出席者模仿客機在凌晨一時十五分飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (b) 會議舉行之前，珀麗灣居民在北角政府合署地下演出了一場話劇，以說明飛機飛經馬灣所造成的滋擾。委員可能覺得會議上有人不時模仿飛機聲浪令人煩厭，但影響只屬短暫。對馬灣居民來說，只要空域問題一日未解決，飛機就必須經馬灣向南飛，令居民飽受噪音滋擾。居民繼續會每晚隔幾分鐘便被吵醒，當中尤以貨機的噪音最大。除了水、食物和居所，人們也需要在晚上能夠安睡。在晚上能夠安睡的要求合情合理，而居民亦不斷向機管局提出有關要求；

[此時，一些出席者模仿客機在凌晨零時十八分飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (c) 機管局在過往的諮詢中並沒有給予居民任何實質回覆。機管局沒有提供支持文件，噪音滋擾問題在過去多年日趨嚴重。三跑道系統工程計劃無須經立法會財務委員會通過撥款，此融資安排實屬不尋常。根據建議的融資安排，建造費用最終會不公平地由香港市民承擔。此外，為何三跑道系統工程計劃的環評把馬灣排除在外，仍未有答案；

[此時，一些出席者模仿客機在凌晨一時二十二分飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (d) 除了噪音問題，三跑道系統工程計劃也會影響中華白海豚，但牠們無法在會議上為自己發言。雖然會為中華白海豚闢設海岸公園，但受影響的中華白海豚可能捱不到建造工程完成。生態保育應屬有關建議的重要考慮因素之一；

- (e) 本港已經有大量基建項目正在進行，以致出現勞工和資源短缺，三跑道系統工程勢將令情況加劇。因資源競爭激烈而導致超支，情況一如高鐵，將會推高建造費用，甚至可能使計劃「爛尾」；
- (f) 假如空域問題可以解決，香港國際機場的容量將可提升，因而無須興建三跑道系統，可節省約 1 千億港元。鑑於興建三跑道系統不會令馬灣以至香港整體獲益，因此並沒有理由考慮有關建議；以及

[此時，一些出席者模仿舊式貨機在凌晨一時二十八分飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (g) 現要求委員作出有助善用公帑和土地，並造福後代的決定。不進行三跑道系統工程計劃，省下的公帑有更好的用途，可用於推行全民退休保障。委員亦應考慮，有關空域問題的重要文件仍未公開便批准該計劃，這樣做是否恰當。

20. 鄧紹榮先生陳述以下要點：

- (a) 他居於珀麗灣。他讀出以下從環保觸覺的申述書中摘錄的段落，有關申述書已夾附在城市規劃委員會文件內：

「因為地理限制，香港、澳門和廣州機場之間的距離太近，中國必須於香港北面空域對香港民航機實施航空管制，要求飛機先爬升至 15 700 英尺高度(俗稱「空牆」)，方可進入中國空域，以確保各機場升降安全。相關限制令到原本北向的飛機(例如飛往中國或歐洲)，起飛後不能直接轉向北方(因民航機不能在短程內爬升至 15 700 英尺)，只可在本港上空繞飛，利用更長航程爬升。這個空牆問題，使一九九二年《新機場總綱計劃》原設計的五條北面航道不能使用，大大減少飛機離場航道，令香港機場未能提升至原設計的容量。」

- (b) 出席者每隔七至八分鐘模仿飛機所產生的噪音，這是馬灣居民每日經歷的真實情況。主席現在大概應能了解居民的感受；

[此時，一些出席者模仿貨機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (c) 飛機噪音問題實在非常嚴重。就連機管局在珀麗灣貝殼廣場舉行的諮詢會，都因飛機經過而中斷。機管局指興建三跑道系統有利維持香港繁榮，不建則會有損香港經濟；

- (d) 不過，即使未建三跑道系統，他已飽受不時飛過的飛機折磨，更開始出現抑鬱症狀。雖然機管局指居民搬入珀麗灣前應已知道飛機飛經馬灣的影響，但機管局無法以同一藉口為三跑道系統工程計劃護航。居民已就有關建議提出反對；

- (e) 雖然當局會預留資金，用作補償三跑道系統工程計劃可能對生態環境造成的損害，但卻從未就該計劃對馬灣居民造成的噪音影響提出補償建議；

[此時，一些出席者模仿貨機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (f) 他當初搬入馬灣時，被馬灣的浪漫氛圍和優美景致深深吸引。在沙灘上細數經過的飛機，曾經是令他和妻子既興奮又享受的消閒活動。但多年來隨着飛機經過的次數越趨頻密，浪漫已變為憂鬱，再從憂鬱變成憤怒。由於飛機在近距離飛過，人們在住宅樓宇的天台甚至說得出飛機的名稱和型號；

[此時，一些出席者模仿貨機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (g) 根據《防止殘酷對待動物條例》(第 169 章)的規定，除疏於對動物提供充足的食物和清水外，使動物受驚嚇亦會構成罪行。他所養的狗死了，他目前

正徵詢獸醫的意見，以確定死因是否由飛機經過發出巨大聲響引致。如屬實，他可能會向機管局提出訴訟；

- (h) 汲水門大橋被躉船撞擊的事故，導致市區前往香港國際機場的交通大亂。交通網絡改善工程和應變計劃一日未落實，若發生類似事故，三跑道系統只會製造更多問題；以及
- (i) 正如林超英先生指出，城市規劃應促進社區的衛生、安全及一般福利。現要求城規會在考慮三跑道系統工程計劃時顧及這些因素。

[此時，一些出席者模仿飛機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

21. 梁國材先生陳述以下要點：

- (a) 由於兩條現有跑道尚未達到每小時 86 架次的設定容量，所以無須興建三跑道系統。即使三跑道系統建成，仍須解決「空牆」問題。雖然據稱已就空域問題與內地達成協議，但並無公開進一步資料和證明文件，有礙委員作出知情及公平的決定；
- (b) 儘管政府表示正與內地當局跟進空域問題，但不保證能夠達成協議。舉一個例子說明這點：雖然政府在二零零零年聲稱高鐵「一地兩檢」(即同時進行內地及香港的清關、出入境及檢疫手續)的問題可以解決，但有關問題至今仍未解決；
- (c) 空域問題如無法解決，調控航空交通的權力便會交付給內地。請委員在作出決定時，考慮有關建議是否符合城市規劃的三個目的，即合適性、社區的安全及一般福利，特別是安全；
- (d) 他和妻子以前居於九龍城區，所以飛機噪音對他們的影響，或許不如其他居民那麼顯著。其妻之前居

於真善美邨至真樓頂層。由於當時沒有夜航航班，所以噪音未至於太厭煩，他們晚上仍然可以安睡；

[此時，一些出席者模仿飛機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (e) 他們為珀麗灣居民，晚上會被飛機噪音吵醒數次；
- (f) 政府無論提出任何建議，必定會有人受影響。就三跑道系統工程計劃而言，假如不是影響馬灣居民，就可能是影響深井或青龍頭的居民。對居民的影響，或許並非政府考慮的重要因素；以及
- (g) 三跑道系統工程計劃的融資安排建議之一，是保留機場盈餘以便為工程計劃提供資金。有關盈餘本屬庫房收入一部分。保留盈餘作投資用途會減少政府收入。繞過立法會撥款亦欠理據。

22. Michelle Leung 女士陳述以下要點：

- (a) 由於飛機噪音極大，珀麗灣居民不得不關上窗戶。但即使關了窗，居民仍會被飛機經過時的噪音吵醒；
- (b) 設於珀麗灣第 17 座的飛機噪音監察站在二零一四年十月至二零一五年九月錄得的數據顯示，平均每月有 16 545 架飛機途經珀麗灣，相當於平均每日有 543 架。按年計，在途經珀麗灣的飛機中，有 39.4% 或 78 140 架的噪音水平在 65 分貝(A)以上；

[此時，一些出席者模仿飛機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

- (c) 以每日計，飛經珀麗灣的航機中，有 214 架(即每七分鐘一架)的噪音水平在 65 分貝(A)以上；

- (d) 在晚上 11 時至早上七時的時段，51.6% 飛經珀麗灣的航機，噪音水平在 65 分貝(A)以上。在該段時間內，居民每半小時便會被巨大聲響吵醒。若三跑道系統投入運作，情況會進一步惡化；
- (e) 已就噪音滋擾問題多次向民航處投訴，但當局並沒有採取任何緩解措施去紓解有關問題。運輸及房屋局局長表示已就空域問題與內地達成協議，但並無公開有關文件供公眾查閱。他不肯定是否已協議由中國政府接管航空交通管控。空域問題如能解決，根本無需要進行三跑道系統工程計劃；
- (f) 空域問題如能解決，加上雙跑道系統採用獨立起降模式運作，則香港國際機場可達到每小時 86 架次飛機升降量，那麼興建三跑道系統便屬多餘。如空域問題未解決，隨三跑道系統新增的航班，在途經馬灣後會繼續向南飛行，勢將加劇馬灣的噪音問題；
- (g) 根據環評報告，三跑道系統的離場航機會向北飛行，故不會對馬灣居民造成噪音影響。航機可以向北飛行的假設，早於一九九二年的《新機場總綱計劃》中已提出，但過去 20 年已證實航機向北飛行並不可行。隨着深圳寶安國際機場一年比一年繁忙，空域問題亦變得更難解決；
- (h) 機管局與珀麗灣居民舉行諮詢會時，曾承諾向南的航道在晚上 11 時至早上七時不會運作。三跑道系統的運作可以減少離場和進場航班的次數，有助減輕現有跑道的負擔，從而紓減馬灣居民所受的噪聲影響。不過，該承諾是以空域問題得到解決的假設為前提。如空域問題不能解決，噪音問題只會加劇，因為屆時所有航班，包括第三條跑道的新增航班，都必須向南飛行。據估算，三跑道系統可達到每小時 102 架次飛機升降量，屆時頻繁的航班會對馬灣造成嚴重衝擊。珀麗灣的樓價會因而下跌，噪音和空氣污染問題則會更嚴重；

- (i) 要提升機場容量，關鍵不在於多建一條跑道，而是如何善用現有跑道。以倫敦希思路機場為例，該機場是世界上最繁忙的機場之一，設有兩條跑道，每小時可處理的飛機升降量達 100 架次以上，幾乎是香港國際機場的兩倍。如果民航處聘用更多航空交通調控專家，機場效率便得以提升。實沒有必要興建三跑道系統，除非該計劃背後有不為公眾所知的政治目的；以及
- (j) 雖然馬灣受過量飛機噪音影響，她懷疑機管局曾否處罰不符合噪音標準的航空公司。安裝雙層玻璃窗及提供電費補貼，作為補償馬灣居民受噪音影響的建議，並不能接受。政府不應浪費 1,415 億港元在這項「大白象」工程上。為後代和廣大市民的福祉着想，請委員憑良心作出決定。

[此時，一些出席者模仿客機飛越馬灣上空時發出的噪音。]

23. 潘永樂先生借助投影片作出陳述，要點如下：

- (a) 他身為珀麗灣居民、納稅人和地球一員，所作陳述會涵蓋九個範疇；

居民長期受飛機噪音滋擾

- (b) 出席者在會議上發出的聲浪，對委員的滋擾只為時一天半天，但飛機對居民造成的滋擾卻每晚如是。噪音問題對於那些居於最高數層或面向內部園景公園的單位的居民，影響更加明顯；
- (c) 在珀麗灣，平均每日有 19 宗飛機噪音超出 70 分貝(A)的個案，而在葵涌安蔭邨及青衣長亨邨分別只有 0.7 和 1.6 宗。在該 19 宗個案中，有兩宗或三宗更超出 80 分貝(A)。嚴重的噪音問題，導致居民的生活質素變差；

- (d) 令人懷疑的是，如果空域問題在三跑道系統投入運作後仍然未解決，屆時所有航班便須向南飛行，那麼珀麗灣居民所受的噪音影響亦會更嚴重；

空域問題未解決

- (e) 香港國際機場正與深圳寶安國際機場、珠海金灣機場及澳門國際機場爭奪空域。受空域問題所限，廣州白雲國際機場的飛機升降量增幅只及原來預計的三分之一。空域問題應已在二零零七年方案中獲得解決，但有關的文件不知何故未有公開供公眾參閱。事實上，向北的航道是由國家航天局管轄。三跑道系統工程計劃雖然據稱會帶來約 4,500 億港元的經濟回報及大量新增職位，但有關估算是以北面的空域問題得到解決的假設而作出。再者，當局亦未有提供有關如何得出這些數字的詳情；

容量未達飽和及運作效率低

- (f) 香港國際機場仍未達最高容量。要把飛機升降量從現時每小時 68 架次提升至每小時 86 架次，仍很長遠；
- (g) 他質疑，以三跑道系統工程計劃的發展規模而言，能否達到預算回報；

財務安排問題

- (h) 鑑於建造費用高達 1,415 億港元，機管局不應繞過立法會財務委員會的監察；
- (i) 根據擬議的財務安排，建造費用其中 33% 或 470 億港元，會以保留機場營運溢利投入項目的方式支付，而 49% 或 530 億港元將以借貸支付。由於保留的盈餘原本是政府收入，而就借貸支付的利息亦屬公帑，故有關資金的運用應受立法會監察。因此，三跑道系統工程計劃的建議財務安排涉及程序不公；

- (j) 相比其他機場，包括加拿大卡爾加里國際機場、澳洲布里斯班機場和廣州白雲國際機場，三跑道系統的建造費用高出 10 倍，使之成為香港最昂貴的基建項目；
- (k) 在同一時間展開所有基建項目，將造成資源競爭，進而推高建造費用；

監察問題及超支風險高

- (l) 高鐵即使在立法會監察下，仍出現嚴重延誤和超支。三跑道系統只由成員包括五名工程師等在內的立法會小組委員會負責監察，很大可能會出現超支情況；
- (m) 以高鐵和港珠澳大橋為例，該等項目的建造費用分別較原來預算高出 31.2% 及 17.9%。假如三跑道系統超支 30%，涉及的金額將極龐大；
- (n) 本港九個基建項目的建造費用合共超過 4,000 億港元，當中包括 66% 的超支金額。假如把為數 1,600 億港元的超支金額分給香港市民，每人將可分得 22,000 港元。若把該筆款項用於房屋發展，則可建 230 000 個公共房屋單位。因此，為了更有效控制成本，三跑道系統的財務安排實不應規避立法會的監察；

誰會受惠於昂貴的基建項目

- (o) 三跑道系統的填海工程費用預算為 616 億港元，佔總成本 1,415 億港元的 43.5%。由於需要從內地進口大量的沙和礫石，他認為發展商和內地商人是施工階段的最大得益者。他推測該計劃可能涉及利益輸送；
- (p) 如果向乘客徵收 180 港元的機場建設費，則回報預算會較建造費用為高。若如此，航空公司(例如國泰航空)得益最大；

- (q) 雖然三跑道系統工程計劃據稱會創造十萬個新職位，但由於勞工短缺，發展商會就該計劃輸入外勞，因而引致惡性競爭、工資下滑和住屋需求增加。這正正是該計劃遭到三個職工會反對的原因。此外，承建商亦可能會剝削工人以謀取更高利潤。二零一三年四月高鐵工人因工資過低而罷工，正可作為例子；

環境成本

- (r) 興建港珠澳大橋已導致中華白海豚數目減少。雖然稍後會闢設海岸公園，但他懷疑中華白海豚在棲息地被毀後會否再回來。由於涉及 250 公頃的大規模填海，可能會破壞海洋生態的原來狀態，以致無法復原；

社會成本

- (s) 當局並無就有關建議進行社會影響評估，以反映東涌、馬灣及深井等地區的居民須承受的噪音、空氣污染、碳排放等成本；
- (t) 在海外國家，未能通過社會成本評估測試的工程項目不會獲批准；
- (u) 假如三跑道系統落實興建，將會涉及 1,400 億港元的貸款，該筆款項足夠用來提供約 140 000 個公共房屋單位、10 間公立醫院及為 160 000 名學生提供免費高等教育。此外，只需 100 億港元便可以為全民退休保障設立信託基金，讓全港市民受惠；
- (v) 政府已經或準備就基建項目耗費大量公帑，例如花在高鐵的 844 億港元、三跑道系統的 1,415 億港元、港珠澳大橋的 359 億港元和陸路邊境管制站的 313 億港元，但卻不願意資助可以改善民生及讓社會整體直接受惠的項目。他質疑政府在推銷三跑道系統工程計劃時，有否充分考慮所涉的社會和環境成本，以及社區的一般福利；

民意

- (w) 香港浸會大學在二零一五年進行的一項隨機電話調查顯示，在受訪的 618 名市民當中，68% 表示反對在空域問題未解決前興建三跑道系統，而 60% 則不滿有關財務安排規避立法會的監察；以及
- (x) 在就分區計劃大綱圖收到的 12 220 份申述書中，超過 99% 反對興建三跑道系統，只有四份支持有關建議。他要求委員在運用所獲賦予的權力作出決定時，不應出於政治考慮，而應根據妥善運用資源和規劃土地用途的原則行事。無必要地擴建機場，會浪費大量公帑，實際用途亦不大，所以根本沒有必要推展，更不應獲批准。應暫緩興建三跑道系統。

24. 劉藹宜女士借助投影片播放名為「三跑荒謬時」的歌曲，並表示該歌曲表達了香港人對擬議的三跑道系統的意見。她特別把該歌曲獻給機管局和民航處。

[此時，一些出席者跟着投影片高唱該歌。]

25. 由於已接近休會午膳時間，而且 C22 的代表葉達仁先生和 C155 的代表龐婉儀女士未能出席下午的會議，在劉藹宜女士同意下，主席表示上述代表可於此時作口頭陳述，而珀麗灣業主委員會將於下午會議繼續作出陳述。

C24—香港綠色策略聯盟

26. 葉達仁先生陳述以下要點：

- (a) 香港綠色策略聯盟支持三跑道系統工程計劃，因為這會確保香港的可持續發展；
- (b) 三跑道系統工程計劃會為香港廣泛地區的經濟、市民，以及動植物帶來長遠影響，對各持份者而言也是一項巨大挑戰，這是毫無異議的。他們相信，通過持份者適當參與及妥善落實所有緩解措施，該計劃將能締造雙贏局面；

環境影響

- (c) 環評報告所提出的緩解措施，能避免、盡量減少、紓緩及補償該計劃造成的環境影響。支持採用「免浚挖式填海」技術，就興建第三條跑道填海拓地 650 公頃，而採用深層水泥拌合法，較諸其他傳統的浚挖技術更能減少對環境的影響。不過，必須在現場進行大規模的試驗，確保以具成本效益的方式進行有關作業；
- (d) 為保護瀕危的中華白海豚，他們歡迎將予落實的一系列措施，包括劃設 2 400 公頃的海岸公園、成立改善海洋生態基金，以及為專題研究提供支援等。他們建議委託獨立的海洋專家負責監察該計劃的環境問題，並直接向獨立的環境查核人匯報；另建議機管局在三跑道系統工程計劃範圍一帶的水質變差時採取必要的措施；
- (e) 興建三跑道系統，可讓香港國際機場更靈活調整航道，從而減少飛機噪音對附近地區的影響。為讓市民了解該計劃，機管局可考慮舉辦一系列巡迴展覽，輔以模擬短片，以宣傳該計劃的優點和好處；

實踐專業

- (f) 該計劃會為就業市場創造 123 000 個職位，包括委聘專業人士擬備及執行各個方案，例如預算方案、管理方案和質量管理方案。因此，該計劃提供了培育人才和實踐專業的環境；

更智能化的機場

- (g) 該計劃包括興建一個新的客運廊、裝設旅客捷運系統、行李處理系統及擴建二號客運大樓，涉及廣泛應用資訊及通訊科技，可為航空業帶來創新的契機，並可推動香港國際機場繼續成為世界上最智能化的機場之一；以及

為香港經濟作出貢獻

(h) 該計劃的建造費用達 1,415 億港元，是香港其中一個最大型和最重要的基建發展項目。經濟影響分析顯示，該計劃到了二零六一年會帶來 4,550 億港元的經濟回報。為提高透明度，應公開有關估算的假設讓公眾參考。若實際經濟情況偏離了有關假設，便須作出必要調整，同時應實施嚴格的項目管理制度，避免項目超支和延誤。

27. 由於 C155 的代表龐婉儀女士已離席，上午會議的陳述已完畢。

28. 會議於下午一時三十分休會午膳。

29. 會議於二零一六年一月十一日下午二時五十五分恢復進行。

30. 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

劉智鵬博士

邱榮光博士

鄒桂昌教授

張孝威先生

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

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

地政總署副署長
林潤棠先生

民政事務總署總工程師(工程)
關偉昌先生

規劃署署長
凌嘉勤先生

簡介及提問部分

[公開會議]

31. 以下政府代表、申述人、提意見人及申述人和提意見人的代表此時獲邀到席上：

政府代表

規劃署

- | | | |
|-------|---|--------------|
| 譚燕萍女士 | — | 西貢及離島規劃專員 |
| 蕭爾年先生 | — | 高級城市規劃師／離島 |
| 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 |
| 郭穎詩女士 | — | 首席助理秘書長(機場擴建統籌辦) |
| 朱展強先生 | — | 總助理秘書長(機場擴建統籌辦) |

運輸署

羅港西先生 — 高級工程師／離島

劉啓恩先生 — 工程師／離島 2

環境保護署

陳檳林先生 — 首席環境保護主任(區域評估)

漁農自然護理署

蔡廣全先生 — 高級海洋護理主任(西區)

海事處

周俊鳴先生 — 總經理／策劃、發展協調及港口保安

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)

黃若渝女士 — 民航事務主任(環境監理)1

申述人、提意見人及他們的代表

R8－新民主同盟荃灣工作隊

C131－環保觸覺

譚凱邦先生 — 申述人／提意見人

R9 – Lo Mei Wan

倫智偉先生 — 申述人的代表

R11 – Chan Chiu Lan

陳肖蘭女士 — 申述人

R12 – 梁美娟

吳智威先生 — 申述人的代表

R14 – 一批馬灣居民

黃杏雲女士 — 申述人的代表

R15 – Loletta Lau Oi Yee

C201 – Chung Mei Ling

C203 – 鄭劍夫

C205 – Michelle Keung

C207 – Cheng Wai Yin

C209 – Lam Wai Man

C211 – 劉藹宜

C330 – 李妙儀

陳佩珊女士

李少芳女士

(珀麗灣業主委員會)

R12042 – 梁美娟

C202 – 李偉雄

C204 – Chan Ida

C206 – Tin Shui Wah

C208 – Chan Tak Fung

C210 – Lam Pei Li, Beelie

C213 – 陳少珊

C331 – 吳志強

]

] 申述人及提意見人的代表

]

C1 – 香港國際機場管理局

C122 – Lee Ping Kuen

馮永業先生

梁景然先生

李仲騰先生

梁穎敏女士

]

] 提意見人的代表

]

]

C10 – 國泰航空服務有限公司

高繼維先生

— 提意見人的代表

C11－香港國際機場地勤服務有限公司

郭翠雯女士 — 提意見人的代表

C12－國泰航空有限公司

唐偉邦先生 — 提意見人的代表

C13－港龍航空有限公司

劉啟智先生 — 提意見人的代表

C14－國泰航空飲食服務(香港)有限公司

黃文傑先生 — 提意見人的代表

C15－香港航空公司代表協會

李永仁先生 — 提意見人的代表

C22－群策學社

林慧珊女士 — 提意見人的代表

C31－香港華民航空

李耀宗先生 — 提意見人的代表

C32－航空公司委員會

鄭克儉先生 — 提意見人的代表

C40－香港專業及資深行政人員協會

陳世雄先生 — 提意見人的代表

C135－麥希汶

麥希汶女士 — 提意見人

C151－Lingo Lingo

文佩霞女士 — 提意見人的代表

C329－吳家聰

尹裕庭先生 — 提意見人的代表

32. 主席歡迎政府代表、申述人、提意見人及申述人和提意見人的代表出席會議。他接著邀請申述人、提意見人及他們的代表作出口頭陳述。

C1 – 香港國際機場管理局(下稱「機管局」)

C122 – Lee Ping Kuen

33. 馮永業先生借助投影片，陳述以下要點：

- (a) 位於赤鱸角的香港國際機場自一九九八年啟用以來，客運量、貨運量及飛機起降量已增加超過 100%，增長幅度與全球趨勢一致。雖然在這段期間也曾出現波動情況，但是航空業復原力強，很快便從經濟逆境中恢復過來；
- (b) 過去十年，全球航空交通量平均每年增長 4.3%，而中國及珠江三角洲(下稱「珠三角」)地區平均每年增幅分別為 13.1% 及 8%。二零零八年完成的《香港國際機場 2030 規劃大綱》(下稱「《2030 規劃大綱》」)，預測香港在二零一四年至二零三零年期間每年的增長率為 3.7%。其後在二零一二年，在計及機場在容量方面的限制後，每年的增長率修訂為 3.3%。上述預測較二零零零年至二零一四年期間錄得的實際每年增長率 4.7% 為低，並被認為是保守的預測；
- (c) 雙跑道系統的最高容量為每小時 68 架次飛機起降量，亦即每年 420 000 架次，而《2030 規劃大綱》預測該系統的容量會在二零一九年左右達到飽和。可是，實際增長卻遠較預測為快；預測將於二零一八年達到的每小時飛機起降量在二零一四年已達到。現時預期雙跑道系統會在二零一六年年末或二零一七年年初達到最高容量。香港有迫切需要發展三跑道系統，以應付不斷增加的需求；
- (d) 很多申述人以為，把跑道數量和每條跑道的飛機升降容量相乘，便可以計算出香港國際機場的容量，

但是實情並非這樣簡單。要確定香港國際機場的容量，須同時考慮以下各項限制：

- (i) 地勢——與倫敦希斯路機場相比，希斯路機場沒有地勢限制，飛機起飛及降落的航道不受地勢影響，但是香港國際機場則受到南面大嶼山的高山影響；
- (ii) 跑道的布局設計——一個機場內每條跑道，均會受到同一機場內其他跑道的座向以及跑道之間間距所影響，以致個別跑道的容量也受影響。以芝加哥奧黑爾國際機場(八條跑道)、阿姆斯特丹史基浦機場(六條跑道)和廣州白雲國際機場(三條跑道)這些跑道數量較香港國際機場為多的機場為例，它們的容量並沒有按照額外跑道數量的同一比例增加；
- (iii) 使用機場的機種組合(即飛機類別的比例)——由於廣體飛機產生的尾流湍流較為強烈，在其後方的飛機必須保持更遠的間距，因此，跑道的飛機升降容量也受到影響。倫敦希斯路機場每小時可以處理 80 架次以上的飛機升降量，原因是使用該機場的窄體飛機比例較高。香港國際機場無法處理同一數量的飛機，因為使用機場的廣體飛機比例較高；
- (iv) 跑道的運作模式——一九九二年公布的《新機場總綱計劃》提出，雙跑道系統的最高容量可以達到每小時 86 架次飛機升降量，前提是雙跑道系統必須以「獨立混合起降模式」運作，也就是每條跑道均可以獨立處理飛機起飛和降落，不受另一跑道影響。一九九二年《新機場總綱計劃》已提出，香港國際機場受地勢所限，實際上無法以「獨立混合起降模式」運作；

- (e) 在一九九二年公布《新機場總綱計劃》後，民航處分別於一九九四年及二零零八年委託顧問就香港國際機場的最高容量進行研究。在實施二零零八年研究建議採取的改善措施後，香港國際機場雙跑道系統的最高容量已提升至每小時 68 架次飛機升降量。香港國際機場的容量，與同樣是以雙跑道系統運作的新加坡樟宜機場、迪拜國際機場及曼谷蘇凡納布機場的容量相若；

- (f) 機管局在規劃三跑道系統時，曾就珠三角地區全部五個機場(即香港、廣州、深圳、珠海及澳門的機場)及各機場的擴建計劃進行研究。這些機場的總體客運容量，預期在二零二零年可達到 2.89 億人次。不過，這些機場合計的容量仍然不足以應付客運需求，因為按照預測，總體的客運需求每年將達 3.8 億人次。這些機場進行擴建，是為了應付本身的需求，而不是為了分擔客運量。鑑於在二零零八年至二零一四年期間航空旅客實際的複合增長率每年達 8.7%，因此，預測航空旅客數量按年增長 7.3%，亦屬合理；

- (g) 香港國際機場一直與深圳機場合作，透過海天客運碼頭轉運旅客。不過，單單依賴深圳機場來應付不斷增加的客運需求，而不在香港國際機場發展三跑道系統，是不切實際的做法。在運作上與鄰近機場合作，亦只能處理珠三角地區總體約 0.3% 的航空客運量。而且，要內地城市的旅客從珠海／深圳轉駁至香港國際機場再乘搭飛機前往外地，對旅客來說並不方便；

[李美辰女士此時到場出席這節會議。]

- (h) 一項以設有兩個或以上機場的城市為對象的研究顯示，透過連接機場的方式合作，從未能成功增加乘客流量，原因是機場之間的接駁服務對使用者欠缺吸引力。關於倫敦希斯路機場興建第三條跑道的研究作出結論，認為航空公司若以一個大型機場為營運基地，在人手運用和間接開支方面均可受惠於規

模經濟，也能夠更有效地利用接駁交通網絡。若航空公司以接駁交通工具運載乘客往返兩個機場，則有可能流失大量乘客。因此，研究建議倫敦希斯路機場興建第三條跑道；以及

- (i) 有關機場管理、中場範圍發展計劃、噪音問題、中華白海豚、融資安排、二號客運大樓、廉價航空公司(下稱「廉航」)、廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)、海天客運碼頭及港珠澳大橋的問題，機管局已備妥回應，倘有需要，可在提問部分作出回應。

34. 倫智偉先生(R9的代表)詢問，主席、委員以及作出口頭陳述的人士是否應該申報利益。主席回應說，各委員已在上午的會議申報利益，並會記錄在會議記錄中。至於申述人和提意見人，由於他們的身分(包括他們所代表的組織)已屬公開資料，故此並沒有必要申報利益。會議已按照既定程序處理有關利益申報的事宜。

[邱榮光博士此時離開這節會議。]

C10 – 國泰航空服務有限公司(下稱「國泰航空服務」)

35. 高繼維先生提出以下要點：

- (a) 支持三跑道系統工程計劃以及因應三跑道系統而對赤鱘角分區計劃大綱圖作出的修訂；
- (b) 國泰航空服務負責營運香港國際機場其中一個貨運站。香港國際機場的客運量和貨運量持續穩定增長。貨運量方面，已由一九九八年的 163 萬噸增至二零一四年的 438 萬噸，平均每年增加 6%。為應付增長，有需要加速改善基建設施；以及
- (c) 香港國際機場地理位置優越、效率卓著，且有能力維持甚高的飛機升降量，故在二零一零年成為其中一個最繁忙的機場，並一直穩佔著領先地位。機場處理貨物總值，相等於香港全年外貿總值的 39%。香港國際機場在容量方面的限制，令航空公司無法

取得最佳的航班起降時刻，妨礙了香港進一步擴展航空貨運業務。要針對容量限制作出改善，並維持香港國際機場的競爭力，香港有必要興建第三條跑道。擴建機場，可以帶動經濟，提供更多就業機會。

C11 – 香港國際機場地勤服務有限公司

36. 郭翠雯女士提出以下要點：

- (a) 香港國際機場地勤服務有限公司僱用超過 3 200 名員工，在香港國際機場為 24 家航空公司提供地勤服務。該公司支持三跑道系統工程計劃和對赤鱗角分區計劃大綱圖作出的修訂，讓香港國際機場得以繼續發展；
- (b) 飛機升降量不斷上升，已對機場停機坪和機場客運大樓的運作造成壓力。難以提供足夠的登機閘口、登機櫃枱、停機位及員工支援設施，會嚴重影響航班準時率、地勤服務的效率以至停機坪的運作安全；
- (c) 雖然在香港國際機場展開的中場範圍發展計劃可以增加停機位的數量，有助紓緩擠迫情況，不過，要應付持續增加的航空交通需求，長遠解決方法是落實三跑道系統工程計劃。應增加香港國際機場的容量，以鞏固其作為航空樞紐的領先地位，並提升香港的競爭力；
- (d) 三跑道系統工程計劃有助提升香港國際機場的效率、改善為航空旅客提供的服務，並為建造業和服務業提供不同技術要求的職位。總體而言，三跑道系統工程計劃對香港的經濟是有裨益的；以及
- (e) 香港國際機場地勤服務有限公司會採取相應的措施保護環境，包括在二零一七年年末前改用電動車輛，以及使用電動設備提供地勤服務。

C12 – 國泰航空有限公司(下稱「國泰航空」)

37. 唐偉邦先生提出以下要點：

- (a) 支持對赤鱸角分區計劃大綱圖作出的修訂。該圖對機管局建議推展的三跑道系統工程計劃是必需的；
- (b) 鑑於香港國際機場的容量已接近飽和，故有必要推展三跑道系統工程計劃。情況與上世紀九十年代的啟德機場相似。要維持香港的競爭力和作為航空樞紐的優勢，有迫切需要擴建機場。要發展四大經濟支柱產業(即金融服務業、貿易及物流業、旅遊業和專業及工商業支援服務業)，香港必須維持高效率的航空交通，與世界保持良好的連繫。要確保香港維持競爭力並持續發展，三跑道系統工程計劃是唯一可行的長遠解決方案。
- (c) 三跑道系統工程計劃對航空業固然重要，對香港經濟也同樣重要，因為航空業僱用了香港約 8% 的就業人士，並佔本地生產總值約 8%。在二零一三年，約有 65 000 人在香港國際機場工作，人數較一九九八年時上升超過 44%。三跑道系統將增加香港國際機場提供的直接／間接就業機會，職位數目會由 124 000 個增至 140 000 個；
- (d) 現時，香港國際機場的處理量已接近其容量上限，航空公司已難以增加航班。在旅遊旺季和颱風襲港期間，容量問題更見嚴重，令航空服務的質素有所下降；
- (e) 三跑道系統工程計劃需時十年才完成，當完工時，香港國際機場早已達到其容量上限。鄰近珠三角地區的一些機場，例如新加坡和韓國的機場，均正積極規劃擴建，香港要維持競爭力，必須盡快落實香港國際機場三跑道系統工程計劃；
- (f) 我們必須在發展經濟與保護環境之間取得平衡。國泰航空致力推動環保，在二零二四年年底前將購入

超過 70 架更環保的飛機。這些新飛機效率更高、更寧靜，碳排放量也更少。預期到二零二零年，每架飛機發出的噪音可降低 10 分貝(A)，有助減少飛機噪音造成的影響；以及

- (g) 發展三跑道系統實在刻不容緩。香港作為航空樞紐的領先地位會受到區內其他機場的挑戰，拖延興建第三跑道，會對航空業以至本港的經濟、商業及旅遊業均造成損害。

C13 – 港龍航空有限公司(下稱「港龍航空」)

38. 劉啟智先生提出以下要點：

- (a) 港龍航空是以香港為基地的航空公司，成立至今已 30 年，營辦的航線共 52 條(包括 23 條往返內地的航線)。該公司支持對赤鱗角分區計劃大綱圖作出的修訂；
- (b) 由於航空交通量快速增長，香港國際機場的容量將比原先預期更早達到飽和。三跑道系統工程計劃有助香港國際機場鞏固現有的航空樞紐地位，並維持香港的競爭力；
- (c) 香港國際機場效率卓著，為香港航空業奠下穩固的基礎，也支持著四大經濟支柱產業，即金融服務業、貿易及物流業、旅遊業和專業及工商業支援服務業。正如 C12 所述，在二零一三年，約有 65 000 人在香港國際機場工作，而機場提供的直接／間接就業機會達 124 000 個。若發展三跑道系統，就業機會將進一步增至 140 000 個；
- (d) 隨著中國及亞太地區經濟迅速增長，多個機場已計劃進行擴建，而香港國際機場卻受到容量方面的限制，令機場發展面對更多的挑戰。香港國際機場有迫切需要進行擴建，以三跑道系統運作；

- (e) 受到香港國際機場容量所限，航空公司在颱風及惡劣天氣過後，亦難以增加航班數目來疏導滯留的旅客。雖然民航處及機管局已採取措施(例如推展中場範圍發展計劃和擴建機場)改善情況，不過，要為航空旅客提供流暢高效的服務，發展三跑道系統是必需的長遠方案；以及
- (f) 應在保護環境與發展經濟之間取得平衡。港龍航空樂意與機管局合作，訂定有關提升燃料效益和減少碳排放的目標，以緩減三跑道系統工程計劃帶來的環境影響。三跑道系統讓香港可以抓緊航空市場在中國急促發展的機遇，並鞏固香港國際機場的領先地位。

C14 – 國泰航空飲食服務(香港)有限公司(下稱「國泰飲食服務」)

39. 黃文傑先生提出以下要點：

- (a) 國泰飲食服務支持對赤鱘角分區計劃大綱圖作出的修訂，以推展香港國際機場三跑道系統工程計劃；
- (b) 香港國際機場是香港的重要基礎設施，支持着本港的金融服務業、貿易及物流業、旅遊業和專業及工商業支援服務業，為香港整體帶來經濟利益。我們不能不推展三跑道系統工程計劃，令香港四大經濟支柱產業的優勢被削弱；
- (c) 作為服務香港國際機場的餐飲服務營辦商，國泰飲食服務對香港滿有信心，並會繼續投資於相關的基礎設施上。國泰飲食服務明白有需要在發展與環保之間取得恰當平衡，因此已訂定減排目標，在未來五年更換過時的運送餐飲貨車和機器。三跑道系統工程計劃令香港國際機場和他們公司均可以進一步增長；
- (d) 不支持把航班和旅客分流至珠三角地區其他機場，因為做法對香港的經濟發展不利；以及

- (e) 中場範圍發展計劃只屬中期措施，無法滿足長遠的航空交通需求。珠三角地區及其他亞洲城市的機場已展開擴建工程，將對香港國際機場的領先地位構成威脅。推展三跑道系統工程計劃實在是刻不容緩。

C15 – 香港航空公司代表協會

40. 李永仁先生提出以下要點：

- (a) 香港航空公司代表協會代表 76 家航空公司(包括超過 70 家國際航空公司)，他們認為三跑道系統工程計劃對國際航空公司甚為重要，並表示支持對赤鱗角分區計劃大綱圖作出的修訂；
- (b) 香港國際機場正快速增長。根據機管局 2014/15 年報，香港國際機場客運量上升 6.6% 至 6 470 萬人次，飛機升降量上升 4.9% 至 396 000 架次，而貨運量則增加 5.5% 至 440 萬噸。香港國際機場已連續五年成為全球最繁忙的貨運機場。要維持香港國際機場的領先地位，香港有必要落實三跑道系統工程計劃；
- (c) 發展機場會對環境造成影響，而航空公司會根據國際航空運輸協會所訂的要求採取措施，一方面提高飛機燃料效率，另一方面則減少碳排放和降低噪音；以及
- (d) 香港國際機場在容量方面的限制，會對航班服務造成影響，並以颱風襲港期間最為嚴重，同時也限制了擴展服務的機會。推展中場範圍發展計劃並不足以解決容量不足的問題。鄰近的機場正積極擴建。如果未能適時推展三跑道系統工程計劃，航空公司或會選擇開闢前往其他機場的航線，而香港的競爭力將受到削弱。香港越遲發展三跑道系統，香港國際機場的領先地位便越容易受到威脅。沒有新職位，就業市場也會受到影響。

C22 – 群策學社

41. 林慧珊女士提出以下要點：

- (a) 群策學社由一群有共同背景的香港市民組成；他們均曾出任香港特別行政區中央政策組的顧問。他們沒有政治連繫，但有共同的使命，關心香港的福祉。群策學社支持三跑道系統工程計劃，並相信這是唯一可行途徑，能夠確保香港長期維持競爭力，繼續成為主要航空樞紐；
- (b) 與世界各地保持航空連繫，對香港作為國際商貿中心而言十分重要。鄰近城市的機場，例如新加坡、首爾、上海、廣州和深圳的機場，均正積極進行擴建，香港國際機場正面對激烈的競爭。如果香港國際機場的容量受到現有的雙跑道系統限制，國際航空公司或會選擇以其他機場為飛機降落地點。香港將失卻競爭力，也蒙受經濟損失；
- (c) 香港國際機場自一九九八年啟用至今，已發展成為全球最繁忙的機場。二零一四年，香港國際機場的客運量達 6 330 萬人次、貨運量為 438 萬噸、升降航班達 391 000 架次，數目分別按年增長 5.7%、6% 及 5.1%。三跑道系統工程計劃完成後，香港國際機場可處理的客運量將達 1 億人次，貨運量達 900 萬噸，而航班將超過 600 000 架次。沒有三跑道系統，香港國際機場將無法應付航空交通需求。不處理容量問題，會嚴重影響航空網絡和機票價格，削弱海外旅客訪港意欲，並損害香港國際機場作為國際航空樞紐的地位；
- (d) 香港國際機場對香港的經濟發展貢獻良多，並為四大支柱產業(即金融服務業、貿易及物流業、旅遊業和專業及工商業支援服務業)提供支援。在二零一三年，該四大產業共佔本地生產總值 57.8%。香港的經濟，端賴香港能夠提供流暢而效率昭著的航空客運和貨運服務。香港國際機場除了提供在機場工作的職位外，還為款待服務、餐飲、旅遊及零售等行

業提供很多間接就業機會，僱用人數佔就業人口總數 5%。當三跑道系統投入運作後，工作職位會進一步增加；

- (e) 訪港旅客數目對零售業和旅遊業的增長相當重要。二零零四年，旅客消費佔零售業總銷貨額約 20.3%，到二零一三年，所佔比率已上升至 38.3%。由於航空交通需求增長強勁，預期旅客數目將進一步增加；
- (f) 三跑道系統工程計劃對香港經濟增長極其重要，應在解決各方提出的關注事項後便落實推行。最重要的問題並非應否建造三跑道系統，而是如何減低其建造費用和盡量減少其對環境造成的影響。根據機管局的資料，有關工程每延誤一年，建造費用便增加 70 億元。三跑道系統越早興建，香港受惠越多；以及
- (g) 三跑道系統工程計劃對大嶼山和馬灣的環境會有負面影響。機管局必須確定計劃符合環境影響評估所有要求，並確保能在發展與保育之間取得恰當平衡。應擬備報告，向市民清晰說明在建造和運作階段會採取的緩解措施。應安排進行跨界別討論，探討如何整合款待服務、餐飲及物流設施以落實三跑道系統工程計劃，使香港作為國際商貿中心的領先地位得以維持。香港有需要增加旅遊設施，豐富旅客的旅遊體驗，使香港不致失卻對旅客的吸引力。

[邱浩波先生此時離開這節會議。]

42. 一名委員認為提意見人應闡釋他們的看法，而不應宣讀已提交的書面申述內容。主席備悉其意見，並建議提意見人及其代表不應作出冗長和內容重複的口頭陳述。

C31 – 香港華民航空(下稱「華民航空」)

43. 李耀宗先生提出以下要點：

- (a) 他是香港華民航空的代表。該公司純粹提供貨運服務。華民航空支持對赤鱸角分區計劃大綱圖作出的修訂及三跑道系統工程計劃，以確保香港國際機場能夠繼續增長，並維持其作為航空樞紐的競爭力；
- (b) 貨運服務須依賴四通八達的航空網絡和頻密的航機班次，方能確保準時送達貨物。香港國際機場的雙跑道系統快將達到其容量上限，而容量限制對貨運會有負面影響，並會局限了香港航空服務的發展。效率卓越的機場對航空業特別是貨運業而言是十分重要的；
- (c) 三跑道系統工程計劃需要一段長時間才能完成，而香港國際機場的容量在系統完成之前已達飽和。因此，不應再拖延落實該項工程計劃；
- (d) 機場的發展會對環境造成負面影響，而華民航空將與國際航空運輸協會及有關部門緊密合作，採取措施盡量減少對環境的影響；以及
- (e) 亞洲的航空貨運市場有很大的發展潛力。推行三跑道系統工程計劃，讓香港可以把握航空服務市場擴張帶來的機遇，無論是航空業以至香港整體經濟都會受惠。

[張孝威先生此時離開這節會議。]

C32 – 航空公司委員會

44. 鄭克儉先生提出以下要點：

- (a) 他簡單介紹航空公司委員會，並表示該委員會支持對赤鱸角分區計劃大綱圖作出的修訂及三跑道系統工程計劃；

- (b) 香港國際機場是全球增長速度最快的機場之一，支持著香港四大經濟支柱產業，貢獻良多。鑑於香港國際機場容量快將飽和，機場能否維持高效率運作，將是各航空公司面對的嚴峻挑戰；
- (c) 容量不足和停機位供不應求，會對旅客登機、領取行李和其他運作安全事宜造成影響，並削弱航空公司在颱風期間更改航班時間表以作應變的能力。香港國際機場是亞洲航空樞紐，航空公司委員會對香港國際機場維持其領先地位的能力表示關注，並認為機場應立即採取行動，處理容量問題；
- (d) 機場發展會對環境造成負面影響。航空公司會採取措施，投入資金購買新型飛機，以盡量減少對環境造成的影響。此外，地勤服務公司也會採取相應措施，包括透過循環再造減少廢物，以及更換過時車輛和設備以減少碳排放和燃油使用量；以及
- (e) 香港的經濟前景，很大程度上會受到機場的擴建左右。延遲開展三跑道系統工程計劃，會影響為旅客提供服務的質素，並為前線人員帶來不必要的壓力。香港國際機場有迫切需要進行擴建，以維持其昭著效率，並繼續為旅客提供優質服務。

45. 譚凱邦先生(C131)表示，他會讓珀麗灣業主委員會的代表先行發言。由於 R9 的代表倫先生較早前曾表示關注利益申報的安排，譚先生要求秘書重述委員申報利益的詳情。主席邀請陳佩珊女士作出陳述，並表示秘書稍後會再讀出委員申報利益的詳情。

46. 陳佩珊女士是上文第 11 段所載珀麗灣業主委員會的代表。她提出以下要點：

- (a) 她不想再沈默下去，因為沈默或會令人誤會她同意接受三跑道系統工程計劃以及馬灣的飛機噪音滋擾；

- (b) 她質疑城規會是否有誠意聆聽居民的意見，因為只有出席會議的人士才獲得分配發言時間。她也不滿會議在一般辦公時間舉行，令很多須上班的申述人／提意見人或須請假出席會議。她邀請委員於晚間到馬灣舉行會議，親身體會該處的飛機噪音問題；
- (c) 一些馬灣居民在早上的會議上曾模仿飛機發出的噪音，希望委員能夠感受到他們在馬灣生活的感覺。居民每晚都受到飛機噪音頻密滋擾，連安睡的基本權利也被剝奪，因為全年每晚每隔幾分鐘便有嘈吵的飛機飛越馬灣上空；
- (d) 馬灣居民反對三跑道系統工程計劃，並認為 1,415 億元的建造費用並非用得其所。政府不應漠視居民意見；
- (e) 她在 12 年前搬到馬灣，希望享受該處清靜的環境和新鮮的空氣。但是，寧靜的環境被飛過的飛機破壞，空氣也受到污染。居民要關上窗戶才能減低噪音滋擾，對居民來說很不公平。深夜時段飛過的飛機大部分是貨機，非常嘈吵，令人感覺好像睡在交通繁忙的彌敦道上；
- (f) 三跑道系統工程計劃涉及填海工程，機管局建議設立保育基金以緩解對環境造成的影響。以這種「先破壞，後緩解」的方式推行三跑道系統工程計劃，是不可接受的。很多問題(例如空域問題)尚未解決，但當局卻草率地硬要發展三跑道系統，就像當年推展高鐵的情況一樣；
- (g) 航空業界的持份者必定支持三跑道系統工程計劃，因為他們會從中獲利。她促請城規會從居民的角度考慮這項建議，而居民不會從這個發展項目得到任何利益；以及
- (h) 她三歲的女兒經常被飛機噪音驚醒，她卻沒辦法幫助女兒入睡，感到非常無助。要搬離馬灣，對她來說並不容易。她的朋友告訴她，舊啟德機場是禁止

飛機在晚上十一時後起飛／降落的，她不明白何以香港國際機場現時可以 24 小時運作。

47. 譚凱邦先生(C131)表示，他將代表 R8 及 C131 作出 20 分鐘的陳述，而文佩霞女士則代表 C151 發言。主席請秘書重述有關委員申報利益的記錄。秘書根據二零一五年十二月十四日會議記錄第 5 至 7 段及二零一五年十二月十六日會議記錄第 5 段所載重述有關記錄。

R8 – 新民主同盟荃灣工作隊

C131 – 環保觸覺

48. 譚凱邦先生借助實物投影機，透過「flightradar24」網站顯示香港國際機場附近範圍的實時航班資訊，並提出以下要點：

- (a) 他是馬灣選區的民選區議員，有份參與擬備 R8 提交的申述書，也是環保觸覺(C131)的代表；
- (b) 機管局較早前作出陳述時引述的顧問報告，公信力令人懷疑，因為顧問是受機管局委託進行研究的。他們會擬備對機管局有利的報告；
- (c) 他一直有透過「flightradar24」網站監察飛機起降情況。據他觀察，香港國際機場最繁忙的時段是黃昏和夜間。雖然會議進行的時間並非機場最繁忙時段以致空域未見擠迫，但是仍然可以看見有飛機從西面飛向香港國際機場準備降落，以及從機場向東起飛。向東起飛的飛機會在珀麗灣附近上空右轉，對居民造成噪音滋擾；
- (d) 華民航空的貨機在夜間起飛時都是滿載貨物，到達珀麗灣附近時仍未能爬升至較高的上空。這些貨機對珀麗灣造成最嚴重的噪音影響；
- (e) 在香港、澳門和深圳三個機場之間的三角形空域是最繁忙的空域，因為三個機場大部分飛機都會飛越這個地帶。正如林超英先生(C128)在上午的會議上

指出，空域已非常擠迫，根本容不下要在第三條跑道起降的額外飛機。因此，若不先行解決空域限制問題，發展三跑道系統也是徒然，根本無法有效提升香港國際機場的容量。再者，在未來第三條跑道起飛的飛機，與飛向或飛離深圳機場的飛機，會出現垂直間距不足的問題；

- (f) 三跑道系統啟用後，中跑道將作飛機起飛用途。基於空域問題，向東起飛的飛機由於不能直接北飛，因此必須繞道飛越馬灣上空，以便攀升至適當高度後再向北飛。馬灣居民將同時受到從南跑道和中跑道起飛的飛機的噪音滋擾；
- (g) 根據摘錄自機管局所提交環評報告的一幅圖表，機管局假設離港飛機可以利用北行航道(航道 3)飛向深圳。但是，自香港國際機場啟用以來，基於空域問題，該航道從來未曾使用過。在推展三跑道系統工程計劃前，必須先解決這個空域問題；
- (h) 「flightradar24」網站顯示曾有一架飛機從香港國際機場飛往深圳機場，該飛機先繞過大嶼山南面，再向北飛，顯示香港與深圳之間確實有「空牆」存在；
- (i) 一號客運大樓的停機位不足。因此，旅客需要乘搭穿梭巴士前往香港國際機場北衛星客運廊登機。中場範圍發展計劃只能提供 20 個停機位，根本並不足夠；
- (j) 根據機管局的資料，現有的雙跑道系統最高容量為每小時 68 架次飛機升降量。假設空域問題得到解決，現有雙跑道系統的容量可增至每小時 86 架次飛機升降量，而三跑道系統的容量則可達每小時 102 架次飛機升降量。他對空域問題能夠圓滿解決抱有疑問。即使可以解決空域問題，根據明報二零一五年三月引述來自運輸及房屋局資料的一篇報道，三跑道系統的容量亦只能達到每小時 88 至 90 架次飛機升降量。政府應專注於解決空域問題，把

雙跑道系統的容量提升至每小時 86 架次飛機升降量，而不應在有空域限制的情況下推展容量只能達到每小時 88 至 90 架次的三跑道系統工程計劃；

- (k) 根據一個關注第三跑道發展計劃的團體的記錄，二零一五年五月二十三日晚上十一時三十分，由於停機坪在雷暴下暫停運作，有 38 架已降落的飛機要在滑行道等候停機位讓旅客下機。香港國際機場需要的是更多停機位，而不是第三條跑道；以及
- (l) 總括而言，在空域問題尚未解決之前，城規會不應批准推展耗費高達 1,415 億元公帑的三跑道系統工程計劃。

C135 – 麥希汶

49. 麥希汶女士提出以下要點：

- (a) 自二零一二年以來，她一直協助洪家耀博士(R388) 保育中華白海豚，並協助香港海豚保育學會加強公眾對保護中華白海豚的認知；
- (b) 鑑於三跑道系統會對中華白海豚的棲息地造成無法逆轉的影響，加上她對第三跑道的必要性和成效抱有疑問，因此，她反對三跑道系統工程計劃以及對赤鱸角分區計劃大綱圖作出的修訂；
- (c) 中華白海豚對香港很重要。當香港主權在一九九七年回歸中國時，中華白海豚也獲選為回歸吉祥物；

[陸觀豪先生此時離開這節會議。]

- (d) 中華白海豚處於海洋食物鏈的頂層，對海洋生物的生態平衡很重要。中華白海豚的數量，已由二零零三年的 158 條減至二零一四年的 61 條(減幅達 60%)，顯示中華白海豚的棲息地已因填海工程、海水污染和高速渡輪引擎噪音的累積影響而受到破壞；

- (e) 據觀察，中華白海豚已離開受填海工程影響的地區。海洋污染亦令初生中華白海豚的死亡率上升；
- (f) 大嶼山水域是重要的生態走廊，連接著數個中華白海豚經常出沒的重要棲息地，包括位於大嶼山西北面、於一九九六年為保育中華白海豚而設立的沙洲及龍鼓洲海岸公園；位於大嶼山東北面、已規劃作為港珠澳大橋工程計劃緩解措施的大小磨刀洲海岸公園；以及大澳附近的水域。倘該生態走廊被三跑道系統工程計劃切斷，中華白海豚的棲息地便互相分隔；
- (g) 港珠澳大橋的建造工程已把中華白海豚驅走。在二零一二年夏天，大小磨刀洲及欣澳附近水域仍有中華白海豚出沒，但現在已經沒法看見牠們的踪影。自從港珠澳大橋工程計劃的填海工程在二零一二年動工後，附近水域的中華白海豚數量在該年內減少超過 60%，而港珠澳大橋工程計劃填海工程的規模（約 160 公頃）只相等於三跑道系統填海工程的四分之一；
- (h) 當局建議在大小磨刀洲附近闢設海岸公園保育中華白海豚，用以緩解因港珠澳大橋工程計劃失去棲息地的影響。同樣，三跑道系統工程計劃亦建議闢設海岸公園，作為緩解措施。不過，這樣的措施並沒有作用，因為海岸公園要到有關工程計劃完工後才啟用，屆時，中華白海豚早已被趕走；
- (i) 三跑道系統工程計劃的環評報告仍然涉及司法覆核，根據《環境影響評估條例》發出的環境許可證有可能被撤銷。在司法覆核未有裁決結果之前，城規會不應就三跑道系統工程計劃作出決定；以及
- (j) 環評報告就三跑道系統工程計劃提出緩解措施，包括把面積達 2 400 公頃的水域劃為海岸公園，以及把海天客運碼頭高速渡輪的航線改道。擬議的海岸公園在保護中華白海豚方面的成效令人存疑，因為該海岸公園容許船隻以 15 海里行駛，速度較其他

海岸公園的限速 10 海里為高，而航線改道後，渡輪仍然會對海豚構成危險。

[劉智鵬博士此時離開這節會議。]

C 151 – Lingo Lingo

50. 文佩霞女士提出以下要點：

- (a) 飛越馬灣上空的飛機非常嘈吵，即使她是個容易熟睡的人，也經常在夜間被飛機吵醒；
- (b) 飛過的飛機每小時平均 7 至 8 架。珀麗灣居民飽受折磨；夜間每隔數分鐘便被飛機噪音吵醒，全年沒有安眠的時間；
- (c) 政府應當明智善用公帑，不應花費在不必要的事情上，例如興建高鐵。三跑道系統的建造費用高達 1,415 億元，較香港國際機場起初興建時的建造費用還高，是花費不得其所的例子。雖然機管局聲稱三跑道系統可創造就業機會，帶來長遠經濟效益，不過，把所需公帑用於社會福利項目，幫助有需要的人，效益更大；
- (d) 較早前一位發言者聲稱三跑道系統對會議、展覽及獎勵旅遊業務(下稱「會展業務」)的發展有利，她質疑此種說法。根據她的經驗，會展業務出現萎縮情況，是因為總體經濟下滑和互聯網影響所致，而不是因為香港國際機場容量問題妨礙了業務發展；
- (e) 二號客運大樓更像一個商場，使用率也偏低。政府應汲取二號客運大樓的教訓，重新思考應否發展三跑道系統；
- (f) 三跑道系統工程計劃涉及填海工程，會破壞中華白海豚的棲息地；

- (g) 空域問題和高鐵總站的過境管制安排或會對香港自治帶來影響，並破壞「一國兩制」政策；以及
- (h) 她請委員在作出有關三跑道系統工程計劃的決定前，先到馬灣留宿一晚，體驗一下該處的飛機噪音。

51. 尹裕庭先生(C329 的代表)要求提前發言，席上其他提意見人不表反對。主席於是邀請尹先生作出口頭陳述。

[符展成先生此時離開這節會議。]

C329 – 吳家聰

52. 尹裕庭先生提出以下要點：

- (a) 他感謝委員耐心聆聽申述人和提意見人的意見。他不反對三跑道系統工程計劃和機場進行擴建，但反對在道路交通連接問題尚未解決之時推展有關計劃；
- (b) 二零一五年十二月十三日下午七時四十分，由於橋底在意外事故中被船隻損毀，青馬大橋須封閉進行檢查，令到交通非常混亂。這宗事故顯示了連接大嶼山和馬灣的道路網絡不足之處；
- (c) 青馬大橋是香港國際機場與市區之間唯一的連接道路，往返機場的車輛和鐵路均須經過青馬大橋。三跑道系統會令航空旅客數量增加，這樣的道路網並不足以應付旅客增加引致的額外交通需求。擬議的青龍大橋和欣澳至堅尼地城高速公路計劃已遭擱置，因此，將有更多旅客使用青馬大橋，令情況惡化。連接道路不足，居民和旅客都成為了受害者；
- (d) 由於機場快線和港鐵東涌線須共用青馬大橋同一段路軌，故此，鐵路容量也不足夠。現時，馬灣居民在港鐵青衣站的候車時間是 6 分鐘。若因發展三跑道系統而令到乘客量進一步增加，情況會更惡劣；

- (e) 他表示，三跑道系統也不一定能夠增加訪港旅客的數量。在香港國際機場出售的產品，在世界各地也有發售，旅客沒必要在香港購物。香港國際機場對旅客沒有其他吸引之處；以及
- (f) 委員審議三跑道系統工程計劃時，應以香港整體利益為依歸，而不應片面地作出考慮。

[會議小休三分鐘。]

[此時，李美辰女士暫時離開這節會議，而關偉昌先生則離開這節會議。]

R11 – 陳肖蘭

53. 陳肖蘭女士提出以下要點：

- (a) 她從前在九龍仔居住，而該區是位於舊啟德機場飛機航道之下。當時，她不覺得飛機噪音擾人，因為晚上十一時後並沒有航班升降；
- (b) 二零零二年，她搬到珀麗灣居住，才發現馬灣很接近飛機航道。多年來，飛越馬灣上空的飛機越來越頻密，包括深夜的班次；
- (c) 雖然珀麗灣受到的影響非常嚴重，但是有關三跑道系統工程計劃的環境影響評估，卻沒有把珀麗灣列為易受噪音影響的地方。對珀麗灣的居民來說，並不公平。由於環評忽略了珀麗灣居民受到的噪音影響，進行環評的安排有欠妥善，因此，三跑道系統工程計劃不應繼續推展；以及
- (d) 很多基建發展，即使不獲公眾支持，仍然繼續進行，而且全部都有超支情況。她促請城規會審慎考慮是否有必要推行三跑道系統工程計劃。

54. 陳女士播放珀麗灣居民製作的一段錄音，表達他們對三跑道系統工程計劃的反對意見，當中提出的理據包括建造費用

高昂，空域問題、破壞自然環境、有其他可作替代的解決方法，以及飛機為珀麗灣帶來噪音及空氣污染。主席備悉珀麗灣民在錄音中表達的反對意見，並提醒她發言時限已到。

[李美辰女士此時返回席上。]

55. 一名委員詢問，那些在錄音中表達意見的居民是否也有提交書面陳述／意見，因為城規會只邀請已提交書面陳述／意見的申述人／提意見人作出口頭陳述。主席回應說，他作出彈性處理，把該段簡短錄音當作陳女士陳述的部分內容。

56. 倫智偉先生(R9的代表)跟進他在早上提出的要求，詢問是否可以取得政府代表所擬備投影片的副本。秘書回應時表示，有關的投影片會上載至城規會網站，供參考之用。

R9 – Lo Mei Wan

57. 倫智偉先生播放兩段有關飛機在不同時段飛越馬灣的錄影片段，以說明居民感受到的噪音滋擾，並提出以下要點：

- (a) 在考慮應否批准進行三跑道系統工程計劃時，應在經濟發展與當地居民整體福祉之間取得平衡；
- (b) 飛越馬灣上空的飛機密度甚高，噪音很大。雖然在錄影片段中，降落的飛機發出的噪音較起飛的飛機為低，但仍然非常嘈吵，與隔壁單位進行裝修工程時發出的噪音相若；
- (c) 雖然國泰航空承諾日後會購入引擎較寧靜的新飛機，取代現有的飛機，但此舉無助解決居民現時面對的噪音問題。即使日後的飛機較為寧靜，但發出的噪音可能仍然十分擾人。鑑於對噪音的感受非常主觀，他詢問是否有既定標準，可以評定何種水平的噪音屬不可以接受；
- (d) 由於風向會改變，飛越馬灣上空的飛機的密度也會改變，以致飛機噪音的嚴重程度會有差異。飛機噪

音本身已叫人難以忍受，但更令人不安的是無法預測噪音何時出現；以及

- (e) 支持三跑道系統工程計劃的意見，主要着眼於經濟效益。可是，城規會也應考慮馬灣居民整體的福祉，即居民根據《城市規劃條例》(下稱「條例」)有享受寧靜環境和優質睡眠的基本權利。馬灣共有 5 700 戶的居民受到飛機噪音滋擾，而他們已無數次就飛機噪音問題向民航處和機管局作出投訴。鑑於當局並無採取行動解決問題，城規會不應批准進行三跑道系統工程計劃，因為該計劃會增加香港國際機場的容量，令飛機噪音問題惡化。在未來數年以較寧靜的飛機更換現有飛機，這種做法能否有效解決噪音問題，存在極大的疑問。

R 12 – 梁美娟

58. 吳智威先生提出以下要點：

- (a) 除了經濟效益和維持香港競爭力等因素外，政府也應從馬灣居民和香港一般市民大眾的角度考慮三跑道系統工程計劃的隱藏社會成本；
- (b) 有意見認為，由於通貨膨脹，我們越遲決定發展三跑道系統，建造成本便越高昂。但實際情況卻不一定這樣，因為經濟有上升和下降的周期。建造費用或會因匯率和建築材料價格的變動而減少。此外，現時有多項基建工程計劃同時施工，因此亦應考慮建造業勞工供應不足的問題；
- (c) 跟其他類別的噪音滋擾不同，我們無法透過執法途徑處理飛機噪音滋擾，因為飛機會快速越過馬灣上空。事實上，飛機噪音對整個香港都有影響，因為飛機要在香港上空盤旋，攀升至指定高度才可以飛越毗鄰由其他管轄機關管理的空域。為了維持香港國際機場的競爭力和鞏固香港作為航空樞紐的領先地位，香港須付出沉重的社會代價，因為空氣污染和噪音問題將會加劇，並且令醫療和衛生服務的需

求增加。這些代價，並非經濟和本地生產總值的增長足以彌補的。因此，應在發展經濟和關顧香港市民民生之間取得恰當的平衡；

- (d) 三跑道系統工程計劃的融資安排偏離了審慎理財的原則。財政司司長對三跑道系統融資安排存在的問題視而不見，卻死守着公帑，不願意推行全民退休保障計劃。建造費用增加或貸款利率上升，都有可能令機管局提高所徵收的機場建設費金額。如果徵費增加，旅客或會選擇使用鄰近香港的其他機場或改乘高鐵，結果令使用香港國際機場的旅客人數下降；以及
- (e) 面對空域問題，更具成效的方法應該是保留現有的雙跑道系統並與鄰近的機場合作。香港國際機場應考慮資源共享的概念，在香港國際機場提供更優質的服務，以吸引／挽留高端旅客，並將較低端的旅客分流至其他機場。

R 14 – 一批馬灣居民

59. 黃杏雲女士提出以下要點：

- (a) 機管局及航空業機構的焦點在於經濟增長和維持香港國際機場在航空界的領先地位。馬灣居民要求的是享受寧靜環境的基本權利。環保人士要維護的是海豚生存的權利。城規會在考慮三跑道系統工程計劃時應保持獨立；
- (b) 她引述暢銷作家 **Bill Bryson** 反對倫敦希斯路機場發展三跑道系統的一段話，並表示同意他認為「**enough is enough**」(適可而止)的意見。**Bill Bryson** 認為，在倫敦希斯路機場興建第三條跑道以增加機場容量並不是市民所想要的，而興建跑道的決定也非由市民作出。如果香港國際機場的容量達到飽和，就讓它飽和吧。不惜代價地不斷擴建香港國際機場，是沒有可能的；

- (c) 香港國際機場應研究是否可以透過調整機種組合來增加處理旅客的容量。三跑道系統的經濟效益不會像預期那麼高，因為有半數的旅客屬過境旅客，他們對香港的經濟沒有明顯的貢獻；
- (d) 行政長官認為三條跑道總比兩條好，這種看法並不正確。與倫敦相比，香港的土地面積略小，人口亦略少一些。不過，在二零一四年，香港接待的訪客達 6 080 萬名(扣除不過夜旅客後，數目為 3 200 萬名)，而倫敦則只有 1 740 萬名訪客。我們須考慮是否應該不斷地擴展旅遊和物流業，是否應該犧牲香港居民的基本權利；
- (e) Charles Landry 在其有關創意城市的著作中提出了一些另類的發展方案。香港不應進一步擴展已達飽和的旅遊業市場，而是應該推廣文化和農業活動。與其追求更高的經濟增長，我們不如更著力保護環境，照料好市民的健康；以及
- (f) 三跑道系統工程計劃對香港會有損害；更多的飛機只會增加污染和碳排放。應把更多土地劃作農業用途地帶，讓香港人在食物供應方面有更多選擇，無須被迫依賴昂貴的進口食物。在土地運用上取得恰當的平衡，對香港的生態系統十分重要。為了香港的未來，城規會應審慎作出決定。

C40 – 香港專業及資深行政人員協會(下稱「專資會」)

60. 陳世雄先生提出以下要點：

- (a) 專資會支持三跑道系統工程計劃及對赤鱸角分區計劃大綱圖作出的修訂；
- (b) 機管局已提出在擬議的三跑道系統施工及營運階段實施近 250 項緩解措施，並已在實際可行的情況下盡量在發展與保育海洋生態之間取得平衡；

- (c) 專資會支持在填海工程施工時，在已覆蓋的污染泥料卸置坑範圍採用深層水泥拌合法，避免釋出污染泥料，從而保護海洋生態。此外，專資會亦支持闢設海岸公園及實施擬議的緩解措施，保護中華白海豚。環境監察系統會監察空氣質素、噪音水平和水質，確保實施的緩解措施獲得成效；
- (d) 三跑道系統運作時，會採取措施盡量減少對居民造成的影響，包括安排南跑道於夜間處於備用狀態，並調整飛機航道避免夜間飛越人口稠密的地區；以及
- (e) 香港有迫切需要推展三跑道系統工程計劃，以應付不斷上升的航空交通需求、鞏固香港國際機場作為航空樞紐的領先地位、促進經濟發展以及創造就業機會。

61. 珀麗灣業主委員會的一位代表表示她尚未作出口頭陳述。在主席同意下，李少芳女士提出以下要點：

- (a) 城規會的委員都是不同業界的專家或是政府的高級官員，有能力就不同事項作出考慮，例如噪音污染、環境保護、海洋棲息地及經濟效益等。鑑於城規會就三跑道系統工程計劃作出的決定影響深遠，城規會應審慎地作出全面的考慮，尤其應以較為人性化的態度處理馬灣居民的意見；
- (b) 她居住在珀麗灣已超過十年，並曾無數次就飛機噪音問題作出投訴。不過，環保署或機管局並沒有採取任何行動，所以，馬灣居民可以做的只是搬離該區。除了夜間的飛機噪音，在上午七至八時這段時間，起飛飛機的數目亦很多，產生的噪音滋擾與夜間同樣惡劣。多年前，在她就飛機噪音作出投訴後，收到機管局的回覆，表示日後使用的飛機會較寧靜，碳排放和污染都較少，回覆與機管局及航空公司的代表剛才的陳述內容相似。不過，情況至今並沒有改善，所以，他們說甚麼已訂定目標將會使用新型飛機以降低噪音水平，並不值得重視。三跑

道系統工程計劃涉及機管局和航空公司的切身利益，因此，他們對這項計劃的意見根本不值得信任；

- (c) 必須審慎考慮三跑道系統的運作安全，並妥善處理空域問題，以確保飛機能安全降落。她同意林超英先生(C128)的意見；城規會應根據條例的規定，不批准任何無助於促進社區健康、安全、便利和一般福利的項目；
- (d) 香港的經濟發展，有賴各方面作出配合，而不是依靠三跑道系統。倉卒作出決定，投放大量資源於三跑道系統，或會損害香港在財政方面的穩健性；以及
- (e) 她希望委員在作出決定時，能夠以較為人性化的態度考慮居民意見，就像主席容許珀麗灣居民透過不同方法表達意見一樣。

62. 由於申述人、提意見人及他們的代表已完成陳述，主席邀請委員提問。他表示，委員可以要求政府代表、申述人、提意見人或他們的代表就問題作出回應。

香港國際機場的容量

63. 副主席表示，機管局提供了有關航空客運量、貨運量、機種組合及每年飛機升降量的統計數字，並就航空交通需求過去的趨勢和未來的預測作出陳述，以證明香港國際機場現有雙跑道系統的容量快將達到飽和。不過，據悉，香港國際機場的容量受到廉航班次所佔比率影響，因為廉航大多使用窄體飛機並營辦短途航線。他詢問機管局可否提供一些資料，包括廉航班次與傳統航空公司班次所佔比例、長途班次與短途班次所佔比例、前往內地城市班次與前往國際城市班次的比例，以及使用北行航道班次與使用南行航道班次的比例的資料，方便委員就香港國際機場容量問題作出考慮。

64. 機管局馮永業先生(C1)回應時提出以下要點：

廉航班次所佔比例及其增長趨勢

- (a) 機管局對廉航和其他航空公司一視同仁，也沒有任何鼓勵廉航發展的政策，例如提供機場收費折扣。廉航班次載客量在香港所佔的比率由二零零四年的 0.6% 增至二零一四年的 7.9%，較同期全球廉航班次載客量所佔由 10.5% 增至 26.8% 的比率為低。飛機升降量方面，在二零零零年至二零一四年期間，廉航窄體飛機班次與廣體飛機班次在香港每年的複合增長率分別為 10.1% 及 3.9%；

廣體飛機與窄體飛機的比例

- (b) 更多使用窄體飛機是全球趨勢，因為窄體飛機較為先進，也更經濟。二零零一年至二零一五年期間，A320 型新飛機的銷售量為 9 791 架，而超級廣體 A380 型飛機的銷售量只有 317 架。二零一三年，在提供服務的飛機(總數共 20 910 架)中，廣體飛機佔 22%，窄體飛機佔 65%。根據預測，到二零三三年，在總數共 42 180 架飛機中，廣體飛機會佔 24%，窄體飛機則佔 70%。窄體飛機的市場佔有率明顯增長較快。雖然廉航的航線很多都使用窄體飛機提供服務，不過這些航班的載客率相當高，約為 79%，較傳統航空公司的 73% 為高。79% 的載客率代表航班差不多滿座；

長／短途航班及國內／國際航班的比例

- (c) 在二零一四年，長途與短途航班的比例約為 1：3。在短途航班中，前往內地城市的航班佔 30%，前往國際城市的航班佔 70%。旅客數量方面，在二零零四年，前往內地城市的旅客約佔總客運量的 20%，比率至二零一四年增加至 23%。同期，總客運量每年的複合增長率為 5.5%。

65. 一名委員詢問，三跑道系統如何可以達到每小時 102 架次飛機升降量這個容量。運輸及房屋局副秘書長(運輸)⁴ 劉家麒先生回應說，在三跑道系統運作初期，每小時飛機升降量並無需要達到 102 架次，不過，隨著需求增加，飛機升降量會逐步上升。

高鐵及港珠澳大橋的影響

66. 副主席表示，在先前幾場聆聽會上，有回應表示從香港國際機場前往內地城市的旅客約有 4% 可能受到高鐵通車影響。不過，他認為當高鐵全線通車，連接至沒有機場的偏遠城市後，會有較多現時乘搭飛機的旅客改乘高鐵，省卻在機場轉乘其他交通工具的麻煩。他詢問在評估香港國際機場的容量需求時是否已考慮上述因素。

67. 機管局馮永業先生(C1)回應時提出以下要點：

- (a) 《2030 規劃大綱》在作出航空交通量預測時，已評估高鐵的影響。《2030 規劃大綱》曾對設有機場並在鐵路六小時車程範圍內的城市進行評估，結果顯示有 4% 的航空旅客可能改乘高鐵，大約相等於 4% 的飛機升降量。此外，亦有參考其他既有機場也有鐵路設施的國際城市的情況，並發現旅程所需時間越短，越多旅客會選擇使用鐵路；
- (b) 《2030 規劃大綱》也曾探討高鐵的協同效應，研究高鐵會否為機場帶來更多航空旅客。以法國、日本及西班牙為例，鐵路會產生正面的誘導效應，令各機場的航空旅客數量增加 8% 至 150%。鑑於各機場情況有很大的差異，顧問沒有就高鐵對香港國際機場的誘導效應作出假設，並認為無須因而修訂機場客運量受高鐵影響的預測數字；以及
- (c) 除高鐵外，也有必要計及港珠澳大橋工程計劃帶來的經濟增長。到二零二零年，港珠澳大橋工程計劃預期每年會帶來 400 萬名額外的航空旅客。

飛機噪音問題

68. 副主席備悉馬灣居民曾就飛機噪音作出投訴，卻一直未獲處理，問題沒有解決。他詢問是否有機制處理飛機噪音的投訴，以及環評報告是否有就飛機噪音問題提出緩解措施，以確保三跑道系統工程計劃的累積噪音影響不會令現時的情況惡化。

69. 機管局馮永業先生(C1)回應時提出以下要點：

- (a) 根據《香港規劃標準與準則》，所有易受噪音影響的發展項目，包括住宅，都不可興建於噪音預測 25 等量線以內。上述標準與全球其他主要機場採納的標準相若，並較啟德機場運作時所採納的 30 等量線標準要求更高；
- (b) 三跑道系統工程計劃的環境影響評估在進行噪音評估時，是以二零一一年的情況作為基準，並設定二零二零年為情況最惡劣的一年。噪音預測等量線是根據美國聯邦航空總署設計的模型計算出來的。摘錄自環評報告的圖則顯示，大嶼山北部一些鄉村受到噪音預測 25 等量線的影響。不過，其後的調查發現，不少村屋已無人居住或已殘破不堪。受影響的居民約有一半居住在沙螺灣及礮石灣。

70. 此時，一些馬灣居民及譚凱邦先生(C131)表示，馮先生是機管局的代表，其回應是偏頗的。主席解釋說，馮先生正回答副主席提出的問題，而答問環節並非讓各方進行辯論。他要求譚先生及馬灣居民尊重其他正在發表意見的提意見人，而當委員提出問題請他們回答時，他們會有機會發言。

71. 機管局馮永業先生(C1)繼續發言，並提出以下要點：

- (a) 除了在噪音預測 25 等量線以內的发展項目會受影響外，在該等量線以外的地區也會受到噪音影響。機管局及民航處已採取措施盡量減低飛機噪音滋擾，包括：
 - (i) 自二零一二年二月起，已採用新技術，可以確保已裝設適當設備的飛機能夠更準確地依循著航道的中軸線飛行，以盡量減少飛機因偏離航道對附近地區造成的噪音影響；
 - (ii) 自二零一四年十月起，香港已禁止僅僅符合國際民用航空組織訂定的第三章噪音標準的飛機在香港國際機場升降；以及

- (iii) 自二零一四年三月起，已把夜間的飛機升降量上限定為 230 架次，並且不會批准新的起飛／降落申請，以確保易受噪音影響的地方受到的噪音滋擾不會惡化；

[梁慶豐先生此時離開這節會議。]

- (b) 實施上述措施後，噪音滋擾問題已有改善。雖然飛越馬灣上空的飛機數量由二零一一年的 28 647 架次增至二零一四年的 34 254 架次，不過，根據馬灣噪音監察站的記錄，噪音水平達 70 分貝(A)或以上的飛機，數量已由 9 162 架次減至 6 964 架次。同期，噪音水平達 80 分貝(A)或以上的飛機，數量亦由 204 架次減至 94 架次；
- (c) 機管局正研究是否可以透過徵收環境收費，鼓勵航空公司改用引擎較為寧靜的飛機。研究已接近完成，並會諮詢航空業機構及盡快落實；以及
- (d) 由於現有的跑道需要進行例行維修，在維修期間，兩條跑道將交替使用。使用南跑道時，對附近地區會造成較嚴重的噪音影響。如果落實三跑道系統工程計劃，南跑道將在夜間處於備用狀態，以減少噪音滋擾。

72. 此時，譚凱邦先生表示，馮先生就委員提問作出的回應，實際上延長了他的陳述時間，並要求容許其他提意見人也這樣做。主席表示，如果委員提出問題請譚先生回答，他會有機會就問題作出回應。主席請譚先生尊重正在回答委員問題的其他提意見人。

73. 機管局馮永業先生(C1)繼續發言，並提出以下要點：

- (a) 把南跑道留為備用跑道的建議是在環評報告中提出的，並已在環境許可證加入這項條件，成為必須遵守的一項要求。由於必須考慮香港國際機場對香港整體造成的影響，因此飛機會避免在夜間(2300 時至 0700 時)飛越人口稠密的地區。向東起飛的飛機

在夜間會避免向北飛越大欖及小欖的上空。同樣，往西面方向飛行準備降落的飛機也會使用南面的航道 6 降落，在到達馬灣上空之前左轉，避免飛過沙田，以減少整體的噪音影響；

- (b) 在日間，起飛和降落的飛機數量相若。但是在夜間，起飛和降落的飛機數量會有差別。在 2300 時至 0500 時這段時間，起飛的飛機(包括貨機)會較多，而在 0500 時至 0700 時之間，降落的飛機(包括來港接載乘客於清晨離開的長途航班)則較多。由於盛行風風向的緣故，現時在日間時段，平均 85% 至 90% 的飛機會使用向東飛行的航道，約有 10 至 15% 的飛機則使用向西的航道。當三跑道系統投入運作後，將會視乎抵港與離港航班的數量，採用「潮水式操作」。在風向容許及安全的情況下，在 2300 時至 0500 時這段離港航班較多的時間，會設法把向東起飛的飛機比例降至 55% (或把向西起飛的飛機比例提升至 45%)，而在 0500 時至 0700 時這段抵港航班較多的時間，則會設法把朝東降落的飛機比例提升至 90%；以及
- (c) 在作出上述安排後，二零二零年及二零二二年的噪音預測 25 等量線亦相應向北移。鑑於夜間周圍環境會較為寧靜，因此，在計算噪音預測時，會把夜間飛機噪音的數值乘以 16 倍的因數。三跑道系統運作後，由於南跑道將在夜間用作備用跑道，中跑道和北跑道的噪音因數會較高，因此，噪音預測等量線會向北移。環評的模擬結果顯示噪音預測 25 等量線會向北移，令東涌的飛機噪音問題有所改善，而馬灣的飛機噪音問題也有輕微改善。根據環境許可證的條件，機管局必須進行環境監察及審核，核實噪音和運作狀況的統計數字，並須每五年對噪音預測 25 等量線作出檢討，也要就飛機噪音問題與持份者保持聯絡。

74. 副主席備悉在二零一一至二零一四年期間，飛越馬灣上空的高噪音飛機數量有所減少，他詢問關於飛機噪音的投訴數目有否相應減少，反映出上述改善措施的功效。

75. 民航處總航空安全事務主任(機場及安全監察)伍子安先生回應時提出以下要點：

- (a) 市民可以利用電話或透過傳真和電郵方式以書面向民航處作出關於飛機噪音的查詢或投訴。民航處會按照既定程序處理有關查詢／投訴，也就是說如果在接獲查詢／投訴起計十日內無法作出實質回覆，則會先發出初步回覆，並在 30 日內作出實質回覆。有關二零一五年接獲的飛機噪音查詢／投訴的統計數字尚在處理中。至於二零一四年，接獲的飛機噪音投訴約為 200 宗；以及
- (b) 按照國際準則，飛機噪音性能是根據國際民用航空組織訂定並列載於《國際民用航空公約》(下稱《公約》)附件 16 的噪音標準而評定，並不是根據噪音監察站量度到的噪音水平(分貝(A))來評定。民航處已禁止僅僅符合《國際民用航空公約》附件 16 第三章所列載噪音標準的飛機在香港升降。民航處在調查接獲的噪音投訴時，重點會在查明被投訴的飛機是否符合上述的要求。

76. 一名委員提述機管局馮永業先生(C1)在陳述中表示已採取緩解措施紓緩馬灣的噪音問題，並提供有關高噪音飛機飛越馬灣的統計數字。該名委員詢問該些措施是否某程度上可以解決馬灣居民關注的飛機噪音問題。

77. 譚凱邦先生回應說，在三跑道系統運作下，馬灣的飛機噪音問題很大程度受到飛機是否獲准直接北飛所影響。空域問題未能解決的話，飛機仍然需要飛越馬灣上空。在三跑道系統運作下，航班數量會增加，肯定會對馬灣居民造成更大的影響。他亦指出，如果飛機獲准直接北飛，大欖、小欖及青龍頭的居民便會受到影響。

78. 吳智威先生(R12)作出補充時提出以下要點：

- (a) 他對機管局所擬備圖表的準確性有懷疑，因為圖表顯示飛機航道可以 90 度轉向；

- (b) 他詢問何以馬灣受到飛機噪音嚴重影響，卻未被列入噪音預測 25 等量線內；
- (c) 他認為馮先生提出的理據，指若不落實三跑道系統工程計劃，便有需要削去大嶼山的高山以增加雙跑道系統的容量，帶有威脅性，委員不應予以考慮；以及
- (d) 他質疑三跑道系統是否真的可以為香港帶來經濟效益。

79. 倫智偉先生(R9)作出補充時提出以下要點：

- (a) 雖然飛越馬灣上空的高噪音飛機數目有所減少，但是上述改善並不足夠，因為馬灣的居民仍然整晚受到飛機噪音滋擾，只是滋擾的密度有所下降而已；
- (b) 他質疑噪音預測等量線圖表的準確性，因為他曾見過一些飛機在馬灣田寮新村上空飛過，但田寮新村卻在噪音預測 25 等量線的邊緣附近；以及
- (c) 馬灣受到飛機噪音嚴重影響，應被列入噪音預測 25 等量線內。即使馬灣位於噪音預測 25 等量線以外，也是受到噪音嚴重滋擾。既然有關方面不會採取行動處理這個問題，噪音預測等量線根本是毫無意義。

80. 另一名委員備悉，據機管局表示，當三跑道系統運作時，南跑道將在夜間留為備用。該名委員詢問，當南跑道在日間也同時運作時，噪音情況會是怎樣。機管局馮永業先生(C1)回應時表示，噪音預測等量線是一條等量線，用以顯示在計及全部飛機整年噪音水平的情況下有哪些地方會受到相同水平的噪音滋擾。鑑於夜間周圍的背景噪音會較低，同一水平的噪音在夜間會令人覺得更嘈吵。在計算噪音預測時，已採取保守的方法，把夜間噪音水平的數值乘以 16 倍的因數。

空域／航空交通管制問題

81. 主席詢問，上述飛機噪音緩解措施是否需要因應現時的空域限制作出相應的調整，以及假定三跑道系統開始運作後現時的空域限制維持不變，機場的容量會是怎樣。

82. 機管局馮永業先生(C1)回應時表示，飛機航道規劃、空域設計及管理屬民航處的職權範圍。不過，三跑道系統工程計劃的可行性乃建基於已指定飛機航道和航空交通量預測，而兩者均已獲得民航處接納。已指定飛機航道包括北行的飛機航道。

83. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4 劉家麒先生補充說，政府在二零零七年制訂並同意與內地及澳門的民航主管機關一同推行《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」)。環境影響評估所涵蓋的航道和馮先生在陳述中提及的航道已包括在二零零七年方案中。在實施二零零七年方案的改善措施後，預期香港國際機場三跑道系統的容量可達到每小時 102 架次飛機升降量。現時沒有資料顯示香港國際機場三跑道系統在現時空域使用安排維持不變的情況下的容量，不過正在進行的評估會對此作出研究。

84. 一名委員要求機管局或民航處的代表詳細說明空域問題，並確認三跑道系統每小時 102 架次飛機升降量的容量是否建基於飛機不受限制可以向北或東北直飛這項假設之上。該名委員並詢問，劉先生提及正在進行評估，是否意味向北的航道確實受到限制。

85. 運輸及房屋局副秘書長(運輸)4 劉家麒先生回應時表示，在規劃三跑道系統工程計劃這樣重要的基建項目時，必須把所有可能性都加以考慮。三跑道系統工程計劃是根據香港、澳門和內地三地民航主管機關同意的二零零七年方案而進行規劃的。香港國際機場在三跑道系統運作下，會因應需求逐步達到 102 架次飛機升降量這個容量。現時正就北行航道進行的評估，只是評估三跑道系統可行性／容量時進行的一項情景研究，並不意味內地相關主管機關不贊同二零零七年方案。事實上，民航處已實施二零零七年方案的一些措施，包括近期開闢

了一條新航道，以紓緩香港與華東地區之間航空交通擠迫的狀況。

[鄧建輝先生此時離開這節會議。]

86. 此時，譚凱邦先生對劉先生的回覆提出異議。主席回應時重申，答問環節是讓委員向相關各方直接提問，而不是讓各方人士進行辯論。

87. 關於飛機航道問題，民航處總航空安全事務主任(機場及安全監察)1 伍子安先生提出以下要點：

- (a) 香港國際機場現有的雙跑道系統是採用「獨立分隔起降模式」運作的，最高容量可以達到每小時 68 架次飛機升降量。這是最新顧問研究評估的實際最高容量，而令容量受到限制的因素，包括大嶼山的地勢，以及飛機產生尾流湍流以致飛機之間必須保持一定的水平間距；
- (b) 假如雙跑道系統要以完全的「獨立混合起降模式」運作，以增加香港國際機場的容量，則必須符合《公約》的安全要求，也就是當在平行航道飛行的兩架飛機其中一架偏離航道時，另一架可以轉向避免撞向偏航飛機。香港國際機場要符合這項要求，則必須削去大嶼山大部分高山的山峰，而這個方法被認為實際上不可行；
- (c) 飛機飛行時均會產生尾流湍流，並需要一段時間方能散去。《公約》就不同重量級別的飛機之間須保留的水平間距作出了具體的規定。飛機越重，產生的尾流湍流越強烈，因此，按照《公約》的安全要求規定，飛機越重，飛機之間便須保持更遠的水平間距。基於安全原因，有關飛機之間間距的規定必須嚴格遵從；以及
- (d) 一些申述人和提意見人提及「空牆」，當中涉及一些誤解。所謂「空牆」，其實是「空管移交點」，是不同航空交通管制單位為管理不同空域慣常會作

出的航空交通管制安排。實際上，不同空域之間並沒有牆壁分隔。在指定的高度和地理位置把一架飛機移交另一個航空交通管制單位管制，目的是要確保在同一時間於毗鄰空域內的飛機可以安全快速地飛行。

88. 一名委員提出跟進問題，詢問按照「空管移交點」的安排，向北飛行的飛機是否受到限制。伍先生回應時表示，香港與所有毗鄰的航空交通管制單位均有上述的移交安排，至於移交地點和高度要求則會視乎個別情況而定。

環境問題

89. 另一名委員表示，在先前幾場聆聽會上，香港海豚保育學會的洪家耀博士建議在大嶼山以南水域進行海上交通影響評估，以更妥善保護中華白海豚在分流及索罟羣島的海洋生境。不過，一位政府代表在該次聆聽會上回應時表示，在大嶼山以南沿岸水域行駛的高速渡輪與海天客運碼頭提供的渡輪服務無關，因此就三跑道系統工程計劃進行的海上交通影響評估並沒有把大嶼山以南的水域納入評估範圍。該名委員詢問，機管局會否對大嶼山以南水域進行海上交通影響評估，倘不進行，是基於甚麼理由。

90. 機管局梁景然先生(C1)回應時表示，根據洪博士所述，往來香港和澳門及珠海的高速渡輪會沿大嶼山南岸水域行駛，並影響中華白海豚在分流及索罟羣島的棲息地。洪博士要求有關方面研究是否可以把渡輪航道南移，以盡量減少對中華白海豚造成的影響。梁先生繼續說，位於大嶼山以南沿岸水域的渡輪航道已使用數十年，並且與海天客運碼頭提供的渡輪服務無關。三跑道系統工程計劃的環境影響評估認為，考慮到大嶼山以南較遠水域的海面情況，把渡輪航道進一步南移或會對安全有影響。此外，洪博士的建議亦與三跑道系統工程計劃不相關，因為有關的渡輪航線並非往來海天客運碼頭，也與香港國際機場的運作無關，而機管局並無權力管理該些高速渡輪的運作。

91. 主席詢問是否會就大嶼山以南的高速渡輪航道安排進行任何研究。海事處高級海事主任／策劃及發展協調(3)李大徽先

生回應說，渡輪營辦商要開闢新的高速渡輪航線，必須把建議提交海事處進行評估，並須獲得批准。倘獲批准，該航線便會在高速船營運許可證內註明。漁護署高級海洋護理主任(西區)蔡廣全先生補充說，漁護署一直有監察中華白海豚的數量，以及研究牠們數量減少的原因，並認定在海上行駛的高速渡輪可能是其中一個令海豚數量減少的因素。三跑道系統工程計劃的環境影響評估，其中一項要求是要就高速渡輪航道對中華白海豚的影響作出評估，而環評的研究概要並沒有把研究範圍局限於與海天客運碼頭相關的渡輪航道。

92. 由於委員再無問題要提出，而申述人、提意見人及他們的代表亦無補充，主席表示當日的聆訊程序已完成。他多謝申述人、提意見人及他們的代表以及政府的代表出席會議，並表示城規會完成所有聆聽會後，會在他們缺席的情況下商議有關的申述，稍後會把城規會的決定通知申述人和提意見人。他們全部於此時離席。

93. 餘無別事，會議於晚上八時十六分結束。