

二零一六年二月二十六日舉行的
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	
何培斌教授	
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	
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

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

甯漢豪女士

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

劉文君女士

李律仁先生

陳祖楹女士

霍偉棟博士

何立基先生

黎慧雯女士

林光祺先生

劉興達先生

李美辰女士

梁慶豐先生

楊偉誠先生

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

高級城市規劃師／城市規劃委員會

王鳳兒女士(上午)

李建基先生(下午)

議程項目 1

[公開會議][會議以廣東話進行。]

通過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第 1102 次會議記錄

1. 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第 1102 次會議記錄草擬本無須修訂，獲得通過。

議程項目 2

[會議以廣東話進行。]

續議事項

[公開會議]

2. 秘書報告，在考慮有關赤鱸角分區計劃大綱草圖(下稱「分區計劃大綱圖」)的申述及意見時，下列委員已申報利益，表示自己為申述人，或與香港機場管理局(下稱「機管局」)或申述人／提意見人或與香港國際機場三跑道系統相關事宜有業務往來／有關聯：

- | | |
|-------|--|
| 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，但在 R2 提交申述書一事上沒有參與 |
| 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 |
| 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(下稱「香港特區」)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
劉興達先生]	
劉智鵬博士	—	過去與機管局(C1)有業務往來
鄒桂昌教授]	為環境諮詢委員會(下稱「環諮會」)
黃遠輝先生]	成員，該會核准三跑道系統工程計劃
]	的環境影響評估(下稱「環評」)報
]	告。該環評報告獲核准時，黃先生尚
]	未加入環諮會

3. 梁宏正先生表示，其公司是香港中華廠商聯合會(C20)的成員，但在擬備意見書一事上沒有參與。何立基先生、林光祺先生、黎慧雯女士、劉興達先生及劉文君女士沒有出席先前各場聆聽會，亦不會出席現時的商議部分。李美辰女士、劉志鵬博士、黃仕進教授、鄒桂昌教授、黃遠輝先生及梁宏正先生只涉及間接利益，可留在席上。

(i) 申述書的最新數目

4. 秘書報告，就《赤鱸角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》提交的申述書數目為 12 208 份，而非二零一六年十二月十四日會議記錄第 36 段所載的 12 209 份，因為 R2472 於二零一六年一月十一日告知秘書處，她沒有就分區計劃大綱圖提交申述書。委員備悉城市規劃委員會(下稱「城規會」)收到的申述書的最新數目。

(ii) 申述人／提意見人提交的進一步陳詞

5. 秘書報告，最後一場聆聽會於二零一六年一月十二日舉行。其後，秘書處於二零一六年一月十五日、一月三十日及二月一日分別收到 R14、C211 及 C399(亦是 C128)提交的進一步陳詞，有關陳詞已提交席上。

6. R14 及 C211 在進一步陳詞中，重申他們二零一六年一月十一日口頭陳述所提出的關注事項，而 C211 更要求城規會回答 10 條問題。這些問題主要是關於三跑道系統工程計劃的成本效益、對馬灣造成的飛機噪音影響、財務安排、資料不足、

環境及生態問題和其他事宜。秘書處已回覆 R14，表示其提交的進一步陳詞被視為不曾作出。至於 C211，秘書處尚未給其回覆。

7. R399 除重申其書面和口頭陳述中提及的海上安全問題和海上交通對航空安全的影響的關注外，亦告知城規會他對海上交通影響評估的新發現，並要求城規會向項目倡議人索取海上交通影響評估報告，以及讓他有機會向城規會闡釋。R399 於會議當天早上再次致函秘書處，詢問秘書處是否已將其提交的進一步陳詞轉交城規會。秘書表示，將會回覆 R399，告知他已把其進一步陳詞轉交城規會，供委員在這會議中考慮。秘書進一步表示，已就 R399 二零一六年二月一日的進一步陳詞徵詢法律意見，此事會以機密方式討論。

[會後補註：會後，秘書處立即就 R399 二零一六年二月二十六日的電郵作出回覆。]

8. 議程項目 2 餘下部分的會議記錄會以密件形式記錄。

議程項目 3

[閉門會議(商議部分)]

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。]

商議部分

9. 秘書表示，委員已在議程項目 2，就考慮有關赤鱸角分區計劃大綱草圖(下稱「分區計劃大綱圖」)的申述及意見，申報利益。

10. 主席表示，第 1102 次聆聽會議的會議記錄草擬本已於二零一六年二月十九日發給委員，而聆聽會議的視像記錄亦已分兩次於二零一五年十二月二十二日和二零一六年一月十九日發給委員。

表示支持的申述(R1至R4(部分))

11. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 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。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。發展三跑道系統有助維持香港國際機場的競爭力及增長，使香港在區域內其他迅速擴充的機場中仍能鞏固作為國際航空樞紐的地位；
- (b) 發展三跑道系統，同時進行東涌新市鎮擴展計劃及興建港珠澳大橋和屯門至赤鱸角連接路，可發揮協同效應，有助建立新旅遊樞紐，為本港帶來龐大的經濟利益，亦可創造大量就業機會；
- (c) 就三跑道系統工程計劃所作的環評研究，對各項保護環境的關鍵元素都有探討。環境許可證訂明一系列緩減環境影響的措施，機管局作為三跑道系統工程計劃的項目倡議人，會遵從有關的規定。擬設的海岸公園可確保本港的海洋生物繼續繁衍。要解決發展三跑道系統對環境及生態可能造成的影響，可採用先進的建築技術；以及
- (d) 有建議探討在南大嶼山另建一個純粹用作貨運的機場或把原先空運來港的貨物分流至珠海機場載運，以維持香港國際機場在二零二零年後的增長。

12. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) 備悉表示支持的理據；以及
- (b) 興建新機場需要大規模填海及興建交通／配套基礎設施，須投放的資金遠多於把機場擴建成為三跑道

系統，而且須根據另外的情況進行詳細評估及研究。此外，有關個別機場管理當局把航機分流往其他機場的建議，按定義是不屬於香港的空管管轄範圍。因此，這個建議是妄顧現實而且絕不可行。

表示反對的申述(R4(部分)至 R12220¹)

13. 主席建議根據申述人和提意見人提出的關注事項的性質，分五大方面進行討論，即(a)發展三跑道系統的需要、(b)環境及生態的問題、(c)其他技術及安全問題、(d)程序事宜，以及(e)其他事項。委員同意主席的建議。主席表示，委員進行討論時可加入他們認為合適的其他議題。

發展三跑道系統的需要

14. 部分委員表示，行政會議經審慎和全面考慮後通過三跑道系統工程計劃，相關的政府專家應已審視該發展項目的各個範疇。因此，發展三跑道系統的需要應已得到證實，而政府亦已作出政策決定，以落實該計劃。他們認為，城規會應集中討論三跑道系統可能造成的負面影響，而非再次探討是否需要推行該計劃。

15. 副主席表示，在四天的聆聽會上，雖然大部分申述人／提意見人都對三跑道系統造成的飛機噪音和生態影響表示關注，但他們的陳詞亦指出有需要發展三跑道系統。一般來說，城規會審議規劃申請或分區計劃大綱圖的修訂時，亦會考慮是否有需要發展擬議的用途。他認為不應忽視需要的問題。

16. 規劃署署長凌嘉勤先生表示，行政會議雖然已通過三跑道系統工程計劃，但同時指示城規會把赤鱸角分區計劃大綱圖的規劃區範圍擴大至涵蓋三跑道系統工程計劃的水域。城規會考慮有關的申述及意見時，如發現三跑道系統會造成重大的影響，難免會質疑是否真正需要在該水域進行三跑道系統工程計劃。

¹ 編號 R700、R1700、R1952、R2472、R2659、R2700、R2857、R3034、R3647、R4045、R4119 及 R4263 的申述書已被剔除，因為有關的申述人表示他們不曾就赤鱸角分區計劃大綱圖提交任何申述書。

17. 一名委員表示，根據可持續發展的概念，應在環境、經濟和社會的需要間尋得平衡後，才決定開展某項目。環境方面的問題可根據《環境影響評估條例》(下稱「《環評條例》」)的規定處理，但現時沒有法例可評核經濟和社會方面的需要，亦沒有法定機構監察這三方面如何配合。因此，社會上某部分受三跑道系統影響的市民提出強烈反對，最終質疑發展三跑道系統的需要。另一名委員表示，城規會有責任確保地盡其用，容許發展沒有需要的用途，實在是浪費土地資源。因此，城規會亦應考慮需要的問題。城規會考慮需要的問題時，應顧及有關當局已證實有需要進行三跑道系統工程計劃的事實，並考慮申述人／提意見人所提供的資料是否有充分理據足以推翻有關當局的評估。

18. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 當局未有提供足夠資料／技術評估數據，證明就財政可行性和對環境的影響等各方面而言，三跑道系統是擴建香港國際機場的最可行方案；

航空交通需求預測

- (b) 政府高估或誇大了航空業的真正需求。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。香港國際機場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；
- (c) 航空交通量增加，是因為使用載客量少的窄體飛機提供服務的廉價航空公司／低成本航空公司(下稱「廉航」)業務興旺；
- (d) 定期往來國內的航班佔香港國際機場總航空交通量約三成。廣深港高速鐵路(下稱「高鐵」)及港珠澳大橋通車後，會與香港國際機場現時提供的短程航班競爭，因此航空旅客及貨運需求會得以紓緩；以及

- (e) 作為項目倡議者的機管局(C1)表示，過去多年，香港國際機場的航空交通量增長強勁，增長幅度與全球趨勢一致。相比香港國際機場在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%，或中國內地及珠江三角洲(下稱「珠三角」)地區在過去十年間分別錄得的實際每年增長率 13.1% 及 8%，航空交通量預測推算每年增長率為 3.3%，實屬保守。機管局沒有任何鼓勵廉航發展的政策。在二零零四至二零一五年期間，廉航載客量在香港所佔比率的增幅，較在全球所佔比率的增幅低。廉航用以營運的窄體飛機和傳統航空公司所用航機的載客率分別為 79% 及 73%。79% 的載客率代表航班差不多滿座。

19. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) 香港國際機場自一九九八年啓用以來，航空交通量增長強勁。實際飛機升降量的增長，較《2030 規劃大綱》的原本預測提早數年達到。而按照預測，現有的雙跑道系統很可能在二零一六年或一七年達到其實際最高容量，即每年 420 000 架次的飛機升降量。儘管政府及機管局已積極探討提升雙跑道系統容量的方法作為臨時紓緩措施，但面對航空交通量持續強勁增長，本港仍有迫切需要把機場擴建成為三跑道系統；
- (b) 機場三跑道系統將會使香港具備所需的額外處理能力，能把握區域內經濟強勁增長所帶來的機遇，從而促進香港經濟的長遠發展和增長。這項計劃亦可創造大量就業機會，惠及市民。行政長官會同行政會議亦於二零一五年三月十七日確認了香港必須進行三跑道系統工程計劃，才能維持作為全球及區域航空樞紐的競爭力，以及應付香港長遠的經濟和發展需要；

- (c) 同樣是航空樞紐的鄰近城市，例如新加坡、首爾和曼谷，均已決定／計劃又或正進行大型的機場擴建計劃。香港的機場若不落實如三跑道系統的大型擴建計劃，最終香港作為航空樞紐的競爭力，以至其他相關產業，尤其是物流業、旅遊業、貿易和零售業，將落後於其主要競爭對手；以及
- (d) 可能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%。高鐵應不會對機場構成重大負面影響。鐵路交通與航空交通的市場不一定互相排斥。相反，高鐵或可把主要城市周邊未必設有機場和國際航班服務的二三線地點連接起來，將有助擴大香港國際機場的服務範圍。再者，發展高速鐵路亦可提升人們的旅遊意欲，擴大鐵路和航空運輸的整體市場規模。

20. 一名委員表示，三跑道系統工程計劃有別於政府的鐵路工程計劃和市區重建局進行的重建項目，因為這兩者實質都是政府的項目，只是分別由香港鐵路有限公司和市區重建局作為落實有關計劃的代理人。就三跑道系統工程計劃而言，機管局是項目倡議者，因此必須審慎檢視機管局所提供有關航空交通的資料。

21. 一些委員得悉所有有關航空交通的資料及數字其實皆由香港國際機場的單一經營者機管局所編製，認為城規會可能難以核實有關資料。

22. 副主席表示，雖然他對機管局就航空交通需求所作的樂觀預測有一些保留，尤其在面臨高鐵和港珠澳大橋的競爭所受的影響方面，但他同意現有雙跑道系統的航班處理能力接近飽和，任何實際措施都只能稍微提升其處理能力，因此，有迫切需要發展三跑道系統。一些委員贊同副主席的意見，並補充說，正如所有其他需求預測一樣，根本難以百分百確定未來的航空交通增長率，但有關事實顯示航空交通量明顯呈持續增長的趨勢。此外，機管局的航空交通需求預測未必不符現實，因為其預測數字較過去數年香港、珠三角地區及世界各地航空交通量的實際增長率低。就算有關預測存在輕微偏差，應無損香港有需要發展三跑道系統的事實。

23. 一名委員表示，在行政會議批准三跑道系統時，有關政府當局應已核實機管局的航空交通需求預測。雖然申述人／提意見人曾就該預測提出一些疑問，但並無另行提交數據，而機管局亦已解答他們的疑問。至今，並無充分證據足以斷定機管局的預測完全不可信。倘日後的增長率較預測為低，或全球經濟最終未如預測所料那樣樂觀，唯一的風險就是需較長時間才用盡三跑道系統的設計容量。這風險應該可以接受。

24. 另一名委員表示，香港國際機場現時的情況與當年啟德機場遇到的情況相似。當年，啟德機場的容量無法透過零碎的改善工程得以大大提升。政府當機立斷，把機場遷往赤鱗角，以應付迅速增長的需求。正因如此，香港才得以在區域內保持作為航空樞紐的領先地位。該名委員表示，城規會不應聚焦於航空交通需求預測的細小偏差，而是應認同香港國際機場作為策略性基建項目的重要性，以及其對香港整體經濟和社會的貢獻。

25. 一名委員表示，有些申述人／提意見人對機管局的航空交通需求預測並不信服，有些可能甚至認為，即使航空市場持續增長，也不應擴建機場。停止擴建香港國際機場，現時其航空交通量未必就會如申述人／提意見人所言，得以持續。以香港的港口為例，其貨物吞吐量曾經名列首位。當時，政府有計劃擴建港口，但因公眾意見認為港口未達飽和而將計劃擱置。之後，香港的港口排名下跌，現時已跌至第四或第五位。鄰近機場都在進行擴建或正計劃擴建。當鄰近機場發展充足航機班次和廣闊航空網絡後，目前使用香港國際機場的航空旅客／貨運公司可能會基於便利之故而轉用該些機場。由於這類主要基礎設施的籌建時間甚長，香港應提早行動，以保持其作為航空樞紐的領先地位。另一名委員贊同這點，並表示港口業和政府現正探討提升港口效率的方法，這些措施需時多年才能落實。香港國際機場不應重蹈覆轍，讓類似的情況再度發生。

26. 兩名委員引述了一些預測數字，證實航空業正在增長。一名委員表示，世界旅遊組織在數年前曾預測，到了二零二零年，旅遊(尤其是長線旅遊)增長速度最快的地方會在亞洲，包括香港。另一名委員表示，香港工程師學會在二零一二年收到的資料顯示，未來二十年，全球航空業蓬勃發展，會有 2 萬架

飛機交付運營，世界各地需要 20 萬名工程師為這些飛機提供服務。

27. 一些委員表示，與其他國際都會有良好的連繫，對香港的經濟增長至為關鍵，因此，香港國際機場是一項重要的策略性基建項目。規劃香港國際機場的發展時，應採用有遠見的規劃及較具前瞻性的方案。雖然航空交通需求預測可能會出現變數，但香港顯然有發展三跑道系統的需要。

28. 凌嘉勤先生贊同委員的意見，並表示三跑道系統的籌建(包括完成一切所需的法定規劃程序)時間甚長。城規會應考慮機管局、政府及申述人／提意見人就發展三跑道系統的需要所提供的資料及所提出的意見，然後以持平的態度判斷香港是否須為此項主要的策略性基建項目作出充分準備，完成有關的法定規劃程序。

29. 委員大致認同香港國際機場作為主要策略性基建項目的重要性，並認為政府有明確政策支持發展三跑道系統。有關政府當局亦已檢視並同意機管局的航空交通需求預測。另一方面，申述人／提意見人並無提出有力理據，令城規會信服該航空交通需求預測完全不可信。根據航空交通需求預測，以及基於大型基礎設施的籌建時間甚長，香港急需發展三跑道系統。

現有雙跑道系統的容量和效率

30. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 根據一九九二年完成的《新機場總綱計劃》(下稱一九九二年總綱計劃)所載的原來設計，雙跑道系統的最高容量為每小時 86 架次飛機升降。有申述人及提意見人質疑現有雙跑道系統是否已達到該水平。北面空域的航機升降須受內地民航當局的空中交通管理所規限。倘空域問題得到解決，雙跑道系統的容量將可增至每小時 86 架次飛機升降的設計容量，屆時便無須進行三跑道系統工程計劃。此外，當局應廢除為香港迪士尼樂園劃設的限制飛入區，

以便開闢新飛行航道，從而提升雙跑道系統的容量；

- (b) 與其他主要的國際機場相比，香港國際機場現有雙跑道系統的效率偏低。舉以雙跑道系統運作的倫敦希斯路機場為例，其處理的容量可達每小時超過 100 架次飛機升降；以及
- (c) C1 表示一九九二年總綱計劃已清楚提出，雙跑道系統可以達到每小時 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。然而，這個運作模式對香港國際機場並不可行。倫敦希斯路機場沒有地勢限制飛機航道，而且其雙跑道之間有較遠的間距，可消散飛機產生的尾流湍流，但反觀香港國際機場並無這些優勢。

31. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) 當局過去曾多次就香港國際機場雙跑道系統的跑道的飛機起降容量進行評估。一九九二年總綱計劃已指出，大嶼山的地勢對雙跑道系統的容量構成主要的限制。民航處於一九九四年委託顧問進行的研究已表明，因受到周圍地勢的限制和需要全面遵守相關的國際民用航空組織訂定的標準，所以雙跑道系統的跑道最高容量為每小時 63 架次飛機升降量。根據二零零八年機管局委託的英國航空專家(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；
- (b) 自二零零八年起，民航處實施多項航空交通管制優化措施，已成功把雙跑道系統的飛機升降量由每小時 55 架次增至每小時 67 架次，務求可在二零一五年第四季進一步增至最高實際容量的每小時 68 架

次飛機升降量。不過，再增加雙跑道系統每年飛機升降量的空間非常有限；以及

- (c) 香港國際機場現有的雙跑道系統能否達到最高實際容量，取決於運作的模式，而其運作模式受到多方面限制，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垂直間距。這與空域問題無關。香港國際機場不可在雙跑道系統下採用「獨立混合起降模式」運作，以進一步增加其容量。這是因為兩條跑道之間的緩衝距離不足，倘兩架飛機的其中一架在飛行時偏離其預定的航道，該緩衝距離不可讓兩架飛機安全的同時飛行。因此，無須刻意使用北面航道，以達到雙跑道系統每小時 68 架次飛機升降的最高容量。根據《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」)，為了達到三跑道系統每小時 102 架次飛機升降的最高容量，北面航道將會開通。

32. 一名委員表示，申述人／提意見人集中討論雙跑道系統的最高容量應該是每小時 68 架次抑或是每小時 86 架次飛機升降量的問題。然而，更重要的是，須留意雙跑道系統的航空交通處理能力和服務規模均比不上三跑道系統。機管局曾就擴建香港國際機場提出兩個方案，一個是興建三跑道系統，而另一個是實施措施以提升雙跑道系統的效率。該委員支持發展三跑道系統，因為有關措施只能輕微提升雙跑道系統的效率。興建三跑道系統，以及實施提升容量的措施，兩者可相輔相成，進一步增加三跑道系統的容量。

提升現有雙跑道系統的容量和效率的方案

33. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 當局未有全面探討提升雙跑道系統運作效率的各個方案是否可行。這些方案包括：(i) 削除大嶼山東北部的山峯；(ii) 減少飛往非熱門地點的航班數目；(iii) 使用載客量較大的廣體客機；以及(iv) 提供更

多地勤支援設施(例如擴建二號客運大樓及中場客運廊；以及停機位)；

- (b) 由於航空資源有限，應考慮與區域內鄰近的機場合作，以提升雙跑道的運作效率，而非興建三跑道系統。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；以及
- (c) C1 表示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，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。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量，原因是機場之間的接駁服務對使用者欠缺吸引力。

34. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) *削去大嶼山東北部的山峯*——建議削去大嶼山東北部的山峯既不實際又不可行。民航處表示倘香港國際機場雙跑道系統以「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；
- (b) *減少飛往非熱門地點的航班數目*——既定航空服務的航點、路綫和班次都是由航空公司考慮過市場需要及營運商機來決定，而不是由香港國際機場或香港政府決定。但減少航空網絡的某(某些)地區的航班數目，對香港國際機場的整體交通量會有深遠的

影響，尤以過境／轉機旅客為然。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；

- (c) *採用廣體飛機*——香港國際機場採用廣體飛機的比率已是全球第二高。此外，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。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；
- (d) *提供／改善更多地勤支援設施*——雖然機管局完成中場範圍發展計劃後，將會在中短期內改善香港國際機場的地面處理能力，但不會提升香港國際機場的整體地面處理能力，因為機場容量的瓶頸是跑道的飛機起降容量；以及
- (e) *與鄰近的機場合作*——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。有關個別機場或政府機關把航機分流往其他機場的建議，按定義是不屬於香港的空管管轄範圍。因此，這個建議是妄顧現實而且絕不可行。

35. 部分委員表示，在香港國際機場起降的機種組合是由市場需求主導，機管局沒有鼓勵使用窄體飛機／廉航的政策，而且與其他國際機場相比，香港國際機場的機隊組合中廉航所佔比率屬於低。因此，即使航空公司使用廣體飛機，也不會令現有的雙跑道系統容量大幅增加。此外，廉航不僅受年輕一代歡迎，而且商務旅客亦漸多採用。事實上，有一些大型航空公司亦提供廉航服務，以配合市場需要。因此，機管局不宜限制廉航的使用。

36. 委員大致同意，要提升雙跑道系統的容量，以應付航空交通量的持續強勁增長，存在着實際的限制，因為機場容量的瓶頸是跑道的飛機起降容量。

三跑道系統的設計容量及空域問題

37. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 珠三角地區的五個機場位置接近，嚴重限制有關空域的航機升降量。香港與內地航空交通管制單位之間移交飛機涉及高度和地理位置的規定(申述人稱之為「空牆」限制)。倘空域／空牆問題得以解決，則可提升雙跑道系統的容量，無須發展三跑道系統。倘該問題不能解決，三跑道系統能否達致所設計之容量目標存在疑問。倘空域問題尚未解決，就算跑道數目增加，航空交通量也不一定會相應上升。空域限制不僅對香港國際機場構成問題，對鄰近的機場亦然。鄰近的機場目前也有擴建計劃或正籌備擴建計劃，會否開放空域供香港使用存在疑問；
- (b) 未有證據顯示當局已就空域管理問題與內地達成新的協議。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。假若三跑道系統建成後未能落實珠三角空管方案，三跑道系統的飛機升降量能否達每小時 102 架次存在疑問。在「有空域限制」的情景下，三跑道系統的跑道容量如何是未知之數；以及
- (c) 二零零七年方案提出的建議包括成立「南珠三角終端區」，由粵港兩地的有關當局共同管理，以消除珠三角地區空域的限制。這項共同管理空域的建議可能違反《基本法》第一百三十條有關香港特別行政區(下稱「香港特區」)自行負責民用航空的日常業務和技術管理這項規定。

38. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上

對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) 對於有申述人／提意見人指出有關「空牆」限制的問題，其實是其對毗連空域的航空交通管理安排有所誤解之故。申述人所指的是空管管轄區之間的「空管移交點」。此安排是依照一般的民航安排，目的是把在毗連空域航行的飛機分隔開，防止飛機相阻，確保所有飛機安全航行。其他航空交通量高的機場也有此安排，實與跑道容量無關。跑道容量乃取決於接續使用跑道的飛機彼此起降相隔的時間和空間距離，以及機場附近一帶的地形；
- (b) 二零零四年，國家民航局、香港特區民航處及澳門特區民航局三方組成了「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」（下稱「三方工作組」），制訂措施改善珠三角地區的空域結構和航空交通管理安排，以優化空域的使用和加強航空交通安全。制訂措施時，已考慮到珠三角地區各機場未來的擴展需要，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；
- (c) 香港政府與內地及澳門的民航主管機關考慮珠三角地區所有機場的擴建計劃(包括香港國際機場的三跑道系統)後，一同制訂並同意推行二零零七年方案。三跑道系統的環評所涵蓋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能力可逐步達到每小時 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。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；
- (d) 二零零七年方案建議的多項航空交通管理優化措施均已落實，其中包括加開珠三角外圍航道、增設空

管移交點和調整珠海空域結構等。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；

- (e) 由於空域是立體的，可以在不同的高度闢設飛機航道，所以規劃空域的航道較規劃地面跑道的航機升降容易。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；以及
- (f) 民航處會確保有關安排符合《基本法》有關條文，以及國際民航組織的有關規定。

39. 一名委員表示，即使有空域限制，但由於珠三角地區其他機場均正進行擴建或正計劃擴建，擴建香港國際機場正好作為香港國際機場爭取更多空域使用空間的談判籌碼。因此，即使空域問題存在未知之數，也不宜放棄三跑道系統。

40. 有些委員留意到，二零零七年方案並非公開文件，也不曾提交城規會。儘管如此，委員認為根據政府決策局及部門提交城規會的資料，二零零七年方案應有處理空域問題。

41. 運輸署總工程師／交通工程(新界西)蕭健民先生表示，二零零七年方案是由香港政府與內地及澳門的民航當局共同制訂，未經有關各方同意不可公布。環境保護署助理署長(環境評估)鄧建輝先生補充說，針對環境保護署署長(下稱「環保署署長」)批准三跑道系統工程計劃環境影響評估報告(下稱「三跑道系統環評報告」)和批出環境許可證的司法覆核個案亦涉及空域問題和二零零七年方案。其中一名司法覆核申請人要求法庭頒令公開二零零七年方案，有關法律程序仍在進行。

42. 與會者同意，申述人和提意見人並無提出有力或充足的證據和理據，證明政府就空域問題提供的資料並不可靠。儘管如此，與會者同意城規會對政府抱有很大期望，希望政府與有關各方保持對話，以落實二零零七年方案提出的香港國際機場

飛機航道和改善措施，從而令香港國際機場三跑道系統可達到目前預期的設計容量，並盡量提升香港國際機場三跑道系統的容量。

43. 一名委員認為，城規會應促請政府確保三跑道系統達到每小時 102 架次飛機升降的設計容量。副主席和另外兩名委員則認為，只要當局會採取適當措施盡量提升三跑道系統的容量，城規會無須在致政府的函件中特別提及每小時 102 架次飛機升降的設計容量。

土地使用

44. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) **興建新機場**——除興建三跑道系統外，還有其他方案，例如興建新機場，以及改善航空交通管理，以提升雙跑道系統的運作效率；
- (b) **C1 表示**，多年前為搬遷位於啟德的香港國際機場，政府曾詳細研究不同地點，最終認為香港國際機場的赤鱸角現址是最佳地點。擬備《香港國際機場 2030 規劃大綱》(下稱《2030 規劃大綱》)時，已就發展第三條跑道探討不同方案，包括在赤鱸角興建一條不同方向的新跑道，以及在其他地點(例如南大嶼山及新界西北)興建新機場。經詳細分析後，當局認為，把第三條跑道設於現有香港國際機場北面最為可取，亦最符合成本效益，能維持香港國際機場的競爭力；
- (c) **房屋發展帶來更大裨益**——擬議三跑道系統工程計劃將涉及約 650 公頃的填海範圍，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，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。容許在有關用地發展三跑道系統，意味給予機管局 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；

(d) *發展管制*——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，所有用途都列為第一欄用途，而且對總樓面面積也沒有施加限制；以及

(e) 草圖《註釋》的擬議修訂項目：

(i) 把「其他指定用途」註明「機場」地帶及「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶第一欄的用途改列於第二欄，同時規定要提交總綱發展藍圖；

(ii) 規限這兩個地帶內作商業用途(尤其是「食肆」和「商店及服務行業」)的樓面面積；

(iii) 刪除分區計劃大綱圖《註釋》說明頁第 7(a)段中的「行人捷運系統車廠」用途；以及

(iv) 把填海範圍改劃為「海岸保護區」地帶。

45. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

(a) *興建新機場*——興建新機場需要大規模填海及興建交通／配套基礎設施，須投放的資金遠多於把機場擴建成為三跑道系統，而且須根據另外的情況進行詳細評估及研究；

(b) *房屋發展帶來更大裨益*——有關用地毗鄰現有的香港國際機場，而香港需要興建三跑道系統，以維持作為全球及區域航空樞紐的競爭力，以及應付長遠的經濟和發展需要。三跑道系統帶來的裨益不能與房屋發展帶來的裨益直接比較；

(c) *發展管制*——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。此外，機場內和附近的建築物／構築物的高度，亦受民航處執行的機場高度限制所規管；以及

- (d) *草圖《註釋》的擬議修訂項目*——草圖《註釋》所述擬劃設的「其他指定用途」註明「機場」地帶及「其他指定用途」註明「機場服務設施用地」地帶，其主要目的是要把日後赤鱸角香港國際機場的發展項目納入法定規劃管制範圍。修訂項目涉及的土地用途地帶及相關的准許用途／須向城規會申請的用途，基本上與現時香港國際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，從土地用途規劃的角度而言是恰當的。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。

46. 一名委員表示，在別處興建新機場是一項規模宏大的項目，牽涉的不僅是機場本身，而且還涉及全面的配套基礎設施網絡。至於現時的建議，則是在現有機場多建一條跑道。兩者的規模不能相提並論。此外，該委員認為，鑑於環境影響及交通接達問題，在毗鄰現有機場跑道的三跑道系統用地發展房屋並不切實際。

47. 委員普遍認為並無有力理據，支持按部分申述人／提意見人的建議修訂分區計劃大綱圖的《註釋》。

環境及生態的問題

48. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

噪音影響

- (a) 三跑道系統工程計劃令周邊住宅區(包括東涌、深井、青衣北、馬灣及沙螺灣)的飛機噪音問題加劇。雖然馬灣位於現有雙跑道系統的飛機噪音預測 25 等量線以外，但亦受到飛機噪音嚴重滋擾。馬灣的飛機噪音問題(就其頻率和強度而言)多年來不斷惡化，晚間的滋擾尤大。三跑道系統工程計劃會使航空交通量增加，因而使更廣泛地區受到更頻密的飛機噪音滋擾，因此，不應批准興建此系統；
- (b) 批出的環境許可證沒有施加任何附帶條件，規定要為馬灣提供噪音緩解措施。雖然會預留資金，用作補償可能對生態環境造成的損害，但卻從未就對馬灣居民造成噪音影響提出補償建議；
- (c) 馬灣的飛機噪音問題與空域的限制有關。假如空域問題未解決，飛機仍須飛越馬灣，使居民遭受嚴重的噪音滋擾；以及
- (d) C1 表示，他們已採取措施紓減馬灣的飛機噪音問題，包括採用新技術，確保飛機能夠更準確地依循著航道的中軸線飛行；禁止僅僅符合國際民用航空組織訂定的噪音標準的飛機在香港國際機場升降；以及限制夜間航班的數量。要進一步紓減飛機噪音的影響，則需要發展三跑道系統。因為把機場現時南跑道用作航機起飛用途，對周邊地區造成的飛機噪音滋擾較大。三跑道系統可實行「潮水式操作」模式，南跑道則設計成為處於備用狀態的跑道，以減少飛越馬灣的航班數量。這設計是批出的環境許可證所載列的一項緩解措施。

49. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) 飛機噪音評估涵蓋評估地區內易受噪音影響的地方，包括馬灣、沙田、深井、沙螺灣及磡頭。獲核准的環評報告指出，實行擬議的噪音緩解措施後，應不會有負面剩餘飛機噪音影響。環評報告涵蓋的航道已納入二零零七年方案；以及
- (b) 此外，民航處禁止使用僅僅符合國際民用航空組織訂定的噪音標準的飛機。

50. 委員備悉馬灣居民關注飛機噪音頻密、聲浪巨大，影響他們的生活。不過，由於香港面積細小、地形有所限制，以及建築物高度密集，某些地區難免受到較大的飛機噪音滋擾。一名委員表示，馬灣居民或會感到不滿，因為他們似乎感到機管局及環保署署長漠視他們就飛機噪音提出的投訴。他們未必完全了解到機管局及民航處已實行一些紓減噪音影響的緩解措施。該名委員認為應促請政府和機管局加強與馬灣居民溝通。

51. 副主席同意機管局／政府部門與馬灣居民之間需要加強溝通。鑑於現時馬灣居民受飛機噪音影響，他們認為三跑道系統較現時多一條跑道，屆時飛機噪音問題將會更嚴重，這是可以理解的。不過，機管局已解釋，三跑道系統建成後，機管局會實施環境許可證所列的適當措施，屆時馬灣的飛機噪音問題將會改善。一名代表國泰航空服務有限公司的提意見人亦表示，該公司會購買更環保和較寧靜的飛機。根據提交城規劃的資料，日後馬灣所受的飛機噪音影響應會減輕。

52. 一名委員表示，當局設計飛機航道時已考慮到要減輕對人口密集地區的影響，因此，如有任何偏離指定航道的情況，都會令飛機飛經的地方受到飛機噪音影響，亦可能出現航空安全問題。他認為基於環境及安全方面的考慮，飛機應緊循指定航道飛行。

53. 委員大致同意，現時已有既定標準去評估香港住宅地區的飛機噪音水平是否可以接受。發展三跑道系統及實施環境許可證所載的措施後，馬灣仍會位於飛機噪音預測 25 等量線以外，而根據既定噪音標準，情況應可以接受。儘管如此，城規會應建議政府／機管局加強與馬灣居民溝通，使居民了解已實

施及將會實施的飛機噪音緩解措施，並基於環境及安全的考慮，採取措施確保飛機緊循指定航道飛行。

對中華白海豚的影響

54. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 中華白海豚只能在淺水河口生活。三跑道系統工程計劃會削減 650 公頃的海洋面積，對中華白海豚的生境造成重大損失。受填海工程影響的實際範圍，並非局限於進行填海的地方，因為施工船會令中華白海豚游離鄰近海域；
- (b) 建議在三跑道系統工程計劃實施的多項緩解措施與港珠澳大橋工程中所推行的措施相似，惟調查顯示港珠澳大橋工程令大嶼山西北面水域的中華白海豚數量急跌，足證這些措施成效不彰；
- (c) 北大嶼山對出水域有數項建築工程計劃陸續進行，所造成的累積影響，包括使用大量工作船，將令問題惡化。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；
- (d) C1 表示，根據中華白海豚專家的意見，雖然三跑道系統工程計劃不大可能會令香港水域的中華白海豚滅絕，但可能會導致其數目減少。不過，只要剩餘的中華白海豚棲息地得到保護，則有關的影響只屬暫時性。獲核准的三跑道系統環評報告已訂明一些主要緩解措施，以盡量減低有關工程對中華白海豚的影響；
- (e) 申述人香港海豚保育學會不同意機管局專家的意見指三跑道系統工程計劃導致中華白海豚數目減少只屬暫時性，認為機管局專家所作的有關結論並無科學根據。中華白海豚只能在珠江口生活，而機管局在環評報告中未有進行研究，確定三跑道系統工程

施工期間，中華白海豚還可在內地水域的珠江口哪些地點棲息。有不少中華白海豚已絕跡於珠江口一帶的內地水域。機管局有責任收集並補足有關中華白海豚的研究所欠缺的數據。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，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；

- (f) 興建三跑道系統涉及大規模填海工程，會摧毀中華白海豚游經的三個活動核心區(即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)之間的海域。由於海上交通繁忙，中華白海豚不能游經龍鼓水道。若該往來通道受阻，則即使闢設已承諾的大小磨刀海岸公園，亦無助於保育中華白海豚。闢設已承諾的大小磨刀海岸公園目的是要令海洋生物(包括中華白海豚)回復生機，但如因發展三跑道系統而須進行長期的海上工程，便很難達到此目的；以及
- (g) C1 表示，三跑道系統的環評報告中提出了一些將會實施的主要緩解措施，以盡量減低對中華白海豚的影響，這些措施包括劃設 2 400 公頃的海岸公園；更改海天客運碼頭渡輪航線；盡量減少第三條跑道的拓地面積，由逾 800 公頃減至 650 公頃；採用定向鑽挖法就現有航油管道進行改道工程；以及採用免挖方法進行填海工程。把海天客運碼頭的快船由南面改為經沙洲及龍鼓洲海岸公園北面航行，目的亦是要避免快船航經涵蓋此航道及毗鄰水域的擬議海岸公園。此外，更改航道亦可避免海天客運碼頭的快船航經珠江口中華白海豚國家級自然保護區。

55. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) 根據獲核准的三跑道系統環評報告及批出的環境許可證，機場擴建藍圖已盡量減少填海範圍，而報告中亦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；
- (b) 根據當局向三跑道系統批出環境許可證時所附帶的條件，以及為推動香港的中華白海豚及海洋生物保育工作，機管局會成立獨立的改善海洋生態基金，以大量的資源進行長期及可持續的保育工作，務求達到保育香港及珠江口水域內的海洋生物(尤其是中華白海豚)的目的。機管局亦會成立獨立的漁業提升基金，並與漁民合作制訂漁業管理計劃，以支援漁業及增加香港西面水域(尤其是大嶼山水域)的漁業資源；以及
- (c) 三跑道系統環評報告已評估該系統及其他同時進行的工程項目對中華白海豚造成的影響，並制訂適當的緩解措施，以紓緩剩餘累積影響及確保有關情況符合環評條例的規定。所有建議的措施(例如利用免挖方式的深層水泥拌合法進行填海)，其效果已獲充分證明。

三跑道系統工程計劃關設擬議海岸公園的成效

56. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 三跑道系統工程計劃擬設的海岸公園總面積為2 400公頃，規模似乎不小，但該處並非海豚最主要的棲息地，亦非重要的魚類產卵／哺育場，頻繁的海上交通亦會對該處造成嚴重干擾；
- (b) 興建三跑道系統需時至少八年，對海洋生態會造成大規模和嚴重的破壞。一旦該水域範圍因應三跑道系統施工而關閉，中華白海豚亦會即時失去棲息地，但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處容身。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；以及

- (c) C1 表示，由於在擬設海岸公園內不得進行建造工程，因此不能在三跑道系統工程完工前設立該海岸公園。

57. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) 擬設的海岸公園會連接香港國際機場進口航道區、沙洲及龍鼓洲海岸公園及已承諾闢設的大小磨刀海岸公園，組成一個面積約 5 200 公頃的龐大而連綿不斷的海洋保護區，由此而帶來的協同效應，長遠對保育中華白海豚的棲息地會有莫大好處；以及
- (b) 環保署署長及漁農自然護理署署長(下稱「漁護署署長」)表示曾研究提前劃設該擬議海岸公園的可能性，但三跑道系統工程計劃的環評報告的結論是，在三跑道系統工程正在進行時劃定擬設的新海岸公園範圍並不切實可行。

高速渡輪對中華白海豚的影響

58. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 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。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) 龍鼓洲現時仍有零星海豚出沒。在三跑道系統工程計劃下，海天客運碼頭的所有高速渡輪會沿龍鼓洲以北的龍鼓水道航行。對高速渡輪的航速作出建議

的限制，對中華白海豚的損害更大，因為此舉會延長高速渡輪所造成的水底噪音影響，對於龍鼓洲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白海豚更為不利。最有效的方法是減少高速渡輪的航班；

- (c) 海天客運碼頭的渡輪服務應以其他新的交通工具取代，如高鐵及港珠澳大橋。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渡輪服務的交通量，最高平均每日 99 班；
- (d) C1 表示，在三跑道系統工程計劃下，海天客運碼頭的所有高速渡輪都會沿沙洲及龍鼓洲海岸公園東面的龍鼓水道航行，而駛經沙洲及龍鼓洲海岸公園以南水域的現有航道將不再使用。鑒於沙洲及龍鼓洲海岸公園以南水域是中華白海豚的游弋路線，加上航道收窄涉及的安全問題，因此有必要把後者的航線改道到沙洲及龍鼓洲海岸公園北面航行。更改航道亦可避免高速渡輪途經擬議的海岸公園及珠江口的中華白海豚國家級自然保護區；
- (e) 為了補償失去的中華白海豚棲息地，香港海豚保育學會建議來自港澳客輪碼頭及中國渡輪碼頭的高速渡輪改變航道，由沿大嶼山南岸航行改往大嶼山南面較遠處，即沿長洲、石鼓洲及索罟羣島以南航行。由沙洲／龍鼓洲、大澳、大嶼山西南面至索罟羣島一帶的水域應劃為海岸公園；以及
- (f) 鑑於更改沿大嶼山南岸航行的航道是保育中華白海豚的重要緩解措施，香港海豚保育學會建議應就更改海上航道的可行性進行研究。這項要求已在三跑道系統工程計劃的環評研究概要中訂明。不過，環評並沒有認真處理此事。環評報告只表示，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。

59. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (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；
- (b) 漁護署署長認為，香港海豚保育學會提出更改航道的建議，有助保育中華白海豚。該建議已加入三跑道系統工程計劃的環評研究概要中，以研究其是否可行；
- (c) 沿大嶼山南岸航行的高速渡輪是來自港澳客輪碼頭和中國客運碼頭，而不是海天客運碼頭。高速渡輪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，必須把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。要開闢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
- (d) 就海上交通安全而言，建議把航道移至索罟群島以南，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。

60. 一名委員詢問當局有否研究把沿大嶼山南岸航行的高速渡輪航線改道至大嶼山南面較遠處是否可行。環保署助理署長(環境評估)鄧建輝先生回應說，由於在展示三跑道系統工程計劃的工程項目簡介期間接獲公眾的要求，環保署署長已在研究概要訂明機管局須研究此更改航道建議。事實上，機管局在三跑道系統的環評報告中已研究過此建議，但結論是基於海上安全的考慮，建議並不可行。

61. 這名委員與另一名委員認為，海事處在聆聽會上提出不接受更改航道建議的理據並未令人完全滿意。他們認為，有關部門應進一步研究更改航道建議，令大嶼山西南面對開的水域可為中華白海豚提供更佳的环境，藉此進一步補償大嶼山北面水域因三跑道系統工程而失去的中華白海豚棲息地。

62. 委員同意沿大嶼山南岸航行的高速渡輪與香港國際機場的海天客運碼頭或現時對分區計劃大綱圖作出的修訂無關，此問題應另行處理。

63. 一名委員表示，機管局應研究可否把海天客運碼頭由香港國際機場的東面遷往香港國際機場的西面。副主席和另一名委員回應說，有人曾在環諮會會議上提出類似問題，機管局的解釋是，海天客運碼頭現址有大規模的地底配套基礎設施。若把這些基礎設施遷往香港國際機場西面，便須進行建造工程(特別是沿跑道進行開挖工程)，此舉會造成飛機安全問題。香港國際機場西面對開的水域，水深也不足以讓海天客運碼頭的船隻航行。另一名委員亦補充說，機管局指中華白海豚活躍於大嶼山西面對開的水域，若海天客運碼頭位於香港國際機場西面，高速渡輪會進入內地水域的國家級自然保護區。

64. 鄧建輝先生確認，環諮會信服把海天客運碼頭遷往香港國際機場西面並不可行，對保護中華白海豚也不可取。儘管如此，環諮會同意應限制海天客運碼頭高速渡輪每日的航班數目

和航道，以緩減海天客運碼頭的高速渡輪對中華白海豚的影響。

65. 一名委員說，環諮會舉行會議考慮三跑道系統工程計劃的環評報告時，其中一個備受爭議的問題是建造工程完工後中華白海豚會否返回香港水域。鄧建輝先生回應說，環諮會會議上所討論的，是他們應採納機管局海豚專家的評估，還是外界海豚專家(本身有就現時分區計劃大綱圖的修訂提交申述書，故亦是申述人)的意見。機管局的海豚專家認為，中華白海豚在建造工程完成後最終會返回香港水域，但另一名海豚專家則不認同此說法。由於三跑道系統工程計劃的環評報告所載的生態評估和建議措施獲漁護署署長接納，而根據環評條例，漁護署署長是就生態評估向環保署署長提供意見的當局，環諮會最終同意通過三跑道系統工程計劃的環評報告。

66. 委員備悉，環諮會在考慮機管局為符合環評研究概要及根據環評條例發出的技術備忘錄的要求而就三跑道系統工程計劃進行的環評時，已商議過三跑道系統工程計劃帶來的環境及生態問題。環保署署長批出的環境許可證已訂明須採取適當的緩解措施，以減輕三跑道系統工程計劃對環境可能造成的負面影響。申述人／提意見人並沒有提出有力的理據，說明三跑道系統工程計劃對環境和生態的影響，會造成無法解決的問題。委員亦同意應要求政府進一步研究把沿大嶼山南岸航行的高速渡輪航道改往大嶼山南面較遠處是否可行，以在大嶼山西南面水域為中華白海豚提供更佳的環境。

其他環境問題

67. 秘書扼要重述申述人及提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) *對空氣質素的影響*——三跑道系統工程計劃會令附近住宅區(包括沙田、馬灣、深井、東涌、沙螺灣和磡頭)的空氣污染問題加劇，但當局並沒有提出有效的緩解措施，以減輕影響。環評假定香港和廣東兩地的污染水平會降低，認為加上三跑道系統後空氣污染水平仍屬可以接受。這假定過於樂觀。環評應把最惡劣的情況計算在內。如果減少污染的目標無

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。獲批准的三跑道系統環評報告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；

- (b) *對水質的影響*——現有的屯門海濱將會受污染，而該處是當區居民垂釣及暢泳的勝地，屬受歡迎的公共空間；
- (c) *碳排放／溫室效應／全球暖化*——三跑道系統的運作會增加污染物及碳排放，令溫室效應及全球暖化問題加劇。如沒有詳細評估三跑道系統對碳排放的影響，三跑道系統實不應興建。推行三跑道系統工程計劃違反聯合國氣候變化框架公約締約方大會第21屆會議達成的協定；
- (d) *海砂流失*——興建／發展機場，對馬灣、沙螺灣和磡頭村的自然環境造成了負面影響，也令沙螺灣沙灘的海砂大量流失；
- (e) *對沙洲鷺鳥林的影響*——三跑道系統的建造工程對沙洲鷺鳥林有負面影響，令雀鳥放棄在該處築巢繁殖。該鷺鳥林是本港第二大的雀鳥築巢繁殖地點；以及
- (f) *建議成立環保基金*——建議成立基金，推動保衛生態的工作及保障本地漁業和沙螺灣村民的利益。

68. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府決策局及部門的回應、相關政府決策局及部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府決策局及部門的回應。委員備悉：

- (a) *對空氣質素的影響*——空氣質素評估的結論是，當三跑道系統運作時，所有易受空氣質素影響的地方，其空氣質素皆符合空氣質素指標；

- (b) *對水質的影響*——環保署署長認為，三跑道系統環評報告已充分處理所有有關環境的問題，符合環評研究概要及根據環評條例發出的技術備忘錄的要求。環保署署長在根據環評條例諮詢相關當局後，於二零一四年十一月七日批准三跑道系統環評報告，並在有附帶條件下批出環境許可證；
- (c) *碳排放／溫室效應／全球暖化*——環評條例並無規定要進行溫室氣體評估。儘管如此，機管局亦就三跑道系統計劃相關的溫室氣體排放進行全面研究。研究結論是因三跑道系統運作從航機與非航機航空活動帶來的額外溫室氣體排放量，估計為 3 600 萬公噸二氧化碳當量。有關的碳成本估算遠低於三跑道系統計劃可帶來超過 4,500 億港元的額外經濟效益。機管局承諾會採取積極行動減少在其直接管轄下的溫室氣體排放量，包括繼續與機管局的業務夥伴聯手監察及減少碳排放；
- (d) *海砂流失*——前臨時機場管理局於一九九二年獲批許可證，可從龍鼓水道、磨刀洲、東沙洲和西蒲台挖取海砂，用以進行當時赤鱗角新機場的填海工程。該許可證涵蓋的範圍並不包括沙螺灣。沒有資料顯示沙螺灣海砂流失與機場的運作有關；
- (e) *對沙洲鷺鳥林的影響*——三跑道系統環評報告提出了緩解措施，以紓減對沙洲鷺鳥林可能造成的影響。該報告的結論是，有關措施可有效紓減對沙洲鷺鳥林可能造成的影響；以及
- (f) *建議成立環保基金*——有關建議已傳達相關政府決策局／部門考慮。根據環保署向機場三跑道系統批出環境許可證時所附帶的條件，以及為推動香港的中華白海豚及海洋生物保育工作，機管局會成立獨立的改善海洋生態基金，以大量的資源進行長期及可持續的保育工作，務求達到保育香港及珠江口水域內的海洋生物(尤其是中華白海豚)的目的。機管局亦會成立獨立的漁業提升基金，並與漁民合作制

訂漁業管理計劃，以支援漁業及增加香港西面水域
(尤其是大嶼山水域)的漁業資源。

[符展成先生及馬詠璋女士此時離席。]

69. 會議於下午一時休會午膳。

70. 會議於二零一六年二月二十六日下午二時十五分恢復進行。

71. 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

何培斌教授

許智文教授

劉智鵬博士

梁宏正先生

邱榮光博士

鄒桂昌教授

張孝威先生

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

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
甯漢豪女士

規劃署署長
凌嘉勤先生

議程項目 3(續)

[閉門會議]

商議部分(續)

其他技術和安全問題

航空交通和安全

72. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 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相關評估的資料。如果沒有評估在不同情況下的飛機升降模式，包括能否使用向北的離場航道和與區域內鄰近的機場共享空域，便不能確定三跑道系統的成效；

- (b) 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，三跑道系統工程計劃存在安全隱患；以及
- (c) 不能確定三跑道系統工程計劃的技術評估，是否已評估蛇口集裝箱碼頭的高身船隻對在香港國際機場升降的飛機的安全有何影響。

73. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉民航處已按國際民航組織的規定，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。

74. 一名委員備悉有些申述人／提意見人認為，由於他們不了解內地、香港和澳門就珠三角地區內空域整體使用事宜共同制訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(下稱「二零零七年方案」)內容，他們憂慮香港和深圳兩地機場的飛機起降活動可能會有衝突。兩地機場互為毗鄰，如果它們之間的航空交通管制不協調，上述情況便可能會發生。然而，民航處已向城規會保證，他們預期這方面不會出現安全問題，因為珠三角地區已有足夠的航空交通管理安排。有些申述人／提意見人認為，即使落實三跑道系統工程計劃，如果不能使用北面的離場航道，香港國際機場的容量將不可大幅提升。委員備悉政府已表示，二零零七年方案已計及三跑道運作時會使用北面的離場航道。因此，並無有力的理據質疑二零零七年方案中所定的協議是否有效。

海上交通及航海和航空交通安全

75. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 當局沒有就三跑道系統進行海上交通影響評估和水文影響評估，尤其是大規模填海工程使沿龍鼓水道的可通航水道縮窄後對海上交通容量和安全的影響；以及

- (b) 城規會應注意海上交通安全，因這關乎人命，但有關三跑道系統工程計劃的詳細海上交通影響評估並未有向公眾公開。尤須關注渡輪沿龍鼓水道航行的安全問題，因為渡輪將須因應三跑道系統工程計劃而更改航線。不肯定三跑道系統工程計劃的技術評估有否評估前往蛇口集裝箱碼頭的貨櫃船數目增加對香港國際機場飛機升降安全的影響。

76. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉香港機場管理局(下稱「機管局」)已在各階段就三跑道系統工程計劃進行海上交通影響評估，並就海上交通的各方面進行分析。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，亦不會對日後龍鼓水道一帶的海上交通造成負面影響。海事處、運輸及房屋局(下稱「運房局」)和業內的相關持份者都已考慮過該海上交通影響評估報告，當中的建議獲有關各方接納。

77. 主席表示，正如較早時在會議續議事項環節中提及，R399(也是 C128)在二零一六年一月十二日最後一場聆聽會後向城規會提交了進一步陳詞，提出他對海上交通影響評估的最新意見，並要求城規會向項目倡議者索取海上交通影響評估報告，以及讓他有機會向城規會闡釋。簡而言之，R399 聲稱海上風險評估有嚴重的錯誤；低估了遠洋船隻數目的增長；而且沒有關於高身船隻對航空交通安全影響的資料。委員備悉文件已回應對海上交通和航空交通安全的關注，而且海事處已於聆聽會上對此作回應。R399 亦根據《前濱及海床(填海工程)條例》，就海上交通影響評估報告的內容向地政總署提交反對書，提出類似的關注事項。地政總署已另行給 R399 回覆。地政總署在回覆中，向 R399 轉達了相關政府部門和機管局的意見，內容撮錄如下：

- (a) 海上交通影響評估所採用的方式和方法在多個基建項目的海上交通影響評估都有廣泛採用，而且是根據國際海事組織的正規安全評估方法制訂出來的；

- (b) R399 所援引二零零九至二零一四年間蛇口集裝箱碼頭貨運量的增長情況，不能反映二零一三至二零二零年間香港國際機場一帶的整體海上交通活動增長情況；以及
- (c) 設立香港國際機場進口航道區的做法完全符合國際民航組織認可的相關航空安全標準。香港國際機場進口航道區設在機場島一帶，作用是保障飛行安全，並方便高度不超過 30 米(自海面起計)的船隻安全通過香港國際機場一帶的水域。海上交通影響評估報告介紹的香港國際機場進口航道區是已確認為可行和務實的計劃。

78. 委員同意城規會已充分探討 R399 提出的事項，並普遍認為政府部門和機管局已回應申述人／提意見人(包括 R399)對海上交通及航海和航空交通安全的關注。因此，並無有力的理據質疑政府部門和機管局所作的評估。

道路交通和容量

79. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 當局未有公開三跑道系統的交通影響評估的詳細資料，而且機場快線、其他公共交通工具和泊車位應付三跑道及機場島和北大嶼山其他發展所帶來的額外乘客量的能力仍是未知之數；以及
- (b) 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。

80. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉直至二零二六年，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。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。除現有的青馬大橋及施工中的屯門至赤鱸角連接路外，政府會尋求所需的資源，推展連接北大嶼山和元朗的十一號幹線的可行性研究。該幹線將會成為第三條連接香港國際機場與北大嶼山和元朗的道路。

81. 委員普遍認為，政府部門和機管局已回應申述人／提意見人對道路交通和容量的關注。

程序事宜

公眾諮詢工作欠善

82. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 機管局就香港國際機場擴建計劃進行公眾諮詢(包括《2030 規劃大綱》意見問卷的設計和收集)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；
- (b) 香港浸會大學在二零一三年十二月向香港居民進行隨機電話調查，結果顯示較高比率的受訪者認為雙跑道系統較三跑道系統可取，原因在於成本效益和對保育的關注。以此方式進行的調查，所得結果會比由機管局委託進行的調查更具代表性；以及
- (c) C1 已指出，他們的調查是由香港大學以專業的方式進行，而且進行調查時他們沒有干預。機管局經由不同渠道(包括巡迴展覽、互聯網和電郵)收到問卷調查的回覆。大部分回覆並非來自放置於香港國際機場內的收集箱。在已完成的超過 2 萬份問卷中，73% 受訪者支持興建三跑道系統。

83. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉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

大約 1 400 次公眾活動。機管局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，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。

84. 一名委員認為，不同機構的民意調查結果不一，這情況並不鮮見。城規會不便判斷某項調查的可信性。調查結果對城規會考慮申述和意見的工作並非絕對重要。

當局未有向城規會和公眾提供足夠資料

85. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 機管局向城規會提供有關擴建計劃及相關評估(例如交通影響評估、航空交通影響評估及海上交通影響評估)的資料並不充分，反映三跑道系統缺乏詳細規劃。城規會未得到關於技術評估的足夠資料，而且關於安全的事宜又未有清晰的答案前，不應就分區計劃大綱圖作決定。鑒於欠缺技術評估，城規會就三跑道系統所作的決定會受到法律挑戰；以及
- (b) 建議延期就分區計劃大綱草圖作決定或暫緩進行三跑道系統發展，以便就香港國際機場的擴建計劃進行全面的檢討，以及進行關於策略性環境評估、社會成本和碳足跡的研究，並就這些研究結果進行公眾諮詢。

86. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉當局把分區計劃大綱圖的修訂建議提交城規會考慮時，已擬備並向城規會提交規劃報告(包括交通影響評估和環境影響評估的摘要)，藉此向委員提供擬議的香港國際機場三跑道系統的背景資料。城規會已就各項議題進行充分的討論。

87. 一名委員認為，除了根據《城市規劃條例》對分區計劃大綱圖作出修訂外，擬議的三跑道系統工程計劃已經過多項法定和非法定的程序(包括根據《環境影響評估條例》和《前濱及

海床(填海工程)條例》進行的程序)，而機管局亦已把多份技術資料文件提交有關當局和政府部門考慮。有關項目倡議者未有向城規會和公眾提供足夠資料的指稱，並未反映事實，沒有任何根據。其他委員表示同意。

進行中的司法覆核

88. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容。一些申述人／提意見人認為，由於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其相關的填海工程對環境的影響尚未能確定。他們認為，城規會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。

89. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉除非法院指示將與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《城市規劃條例》下規定的法定分區計劃大綱圖修訂程序。

城規會同意赤鱸角分區計劃大綱草圖所帶來的影響

90. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容。一些申述人／提意見人認為，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，故一旦城規會同意分區計劃大綱圖，即使現正進行司法覆核，三跑道系統工程計劃仍可展開。

91. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉《城市規劃條例》已闡明城規會執行制圖程序的時限。城規會同意分區計劃大綱圖的修訂後，分區計劃大綱草圖連同有關的申述和對申述的意見便會呈交行政長官會同行政會議核准。任何根據分區計劃大綱圖獲得批准的發展，亦須符合任何其他

相關的法例和政府的要求。三跑道系統工程計劃的融資和落實安排仍有待相關的政府決策局／部門與機管局進行討論。

同時根據《城市規劃條例》和《前濱及海床(填海工程)條例》於憲報公布三跑道系統工程計劃

92. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容。一些申述人／提意見人指這次修訂分區計劃大綱圖偏離了一向沿用的規劃原則。由於擬議的填海工程仍有變數，城規會不應考慮此事。城規會無權根據《城市規劃條例》就尚未存在土地規劃其土地用途或修訂有關的分區計劃大綱圖，尤其是根據《前濱及海床(填海工程)條例》進行的填海工程的法定程序(即刊憲和處理反對書)仍未完成。

93. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉同時根據《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是既定的行政安排，目的是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。城規會可在填海工程刊憲或根據《前濱及海床(填海工程)條例》獲批准之前考慮有關的分區計劃大綱草圖。此外，城規會獲賦予權力，就行政長官或會發出指示的那些香港地區，以及根據《城市規劃條例》就適宜在那些地區豎建的建築物類型擬備草圖。

財務安排規避立法會的監察

94. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 機管局就三跑道系統所建議的「共同承擔」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。有關的融資安排亦可能導致違反程序公義，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。保留香港國際機場的可分發溢利，以向三跑道系統工

程計劃提供資金，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。

- (b) C1 指出，立法會已成立小組委員會監察和跟進三跑道系統相關事宜。機管局會繼續定期向立法會報告三跑道系統工程計劃的進展。

95. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉機管局擬訂的融資安排，包括動用內部資金、向外借貸和向機場使用者徵收費用。根據這項安排，機管局無須政府注入資本或作信貸保證。由於機管局建議的融資安排不涉稅收和公共開支，《基本法》第七十三條的規定不適用於這項融資安排。

會議的安排

96. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 秘書處分別於二零一五年十二月十日和二零一五年十二月十一日收到 R390 及其律師的兩封來信，投訴通知申述人和提意見人這次聆聽會的會議日期、時間和地點的程序不當。他們認為會議的安排有違《城市規劃條例》第 6B(2) 條的規定，而且可能受到司法覆核，並要求城規會押後有關的聆聽會，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；以及
- (b) 若干申述人和提意見人要求(i)獲得更多發言時間、(ii)分別於上午和下午的會議進行答問環節、(iii)在周末舉行會議，以及(iv)設定一個截止登記時間。

97. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回

應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉：

- (a) 正如秘書處於二零一五年十二月十四日的首場聆聽會上向城規會所匯報，秘書處已於二零一五年十二月十一日向 R390 發出覆函，開列就着聆聽會安排發給申述人和提意見人的信件內容，以及已上載城規會網頁有關聆聽會安排的資料。在同一場聆聽會上，城規會亦獲悉已徵得初步的法律意見，指無須將聆聽會押後。在二零一六年一月十一日的第三場聆聽會上，城規會考慮了給 R390 的律師的覆函初稿，並同意覆函的內容。該覆函已於二零一五年一月十五日寄出；以及
- (b) 出席者於會上獲悉，會議應盡可能按「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」所訂的程序進行，以確保做法一致及程序公平。

98. 副主席表示，跟先前其他法定圖則的聆聽會情況一樣，申述人和提意見人經常要求城規會修訂其會議安排，包括會議的日期和地點，以切合他們的需要。不過，應注意的是，城規會現時考慮申述和意見的會議安排已沿用多年，並已考慮過有關安排是否合理和切實可行。雖然個別的申述人和提意見人或會有他們的意見，但有關安排不會剝奪申述人和提意見人可選擇出席會議並向城規會當面提出他們的意見的權利。申述人和提意見人所作的口頭陳述普遍旨在就他們的書面陳述作補充。城規會會充分考慮有關陳述的內容。

其他問題

成本效益及經濟效益

99. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容，要點如下：

- (a) 三跑道系統工程計劃建造費用高昂，高達 1,410 億港元，亦可能有超支風險。三跑道系統對提升香港國際機場競爭力和本港經濟的效益，以及政府估計興建三跑道系統的經濟回報，都受到質疑；
- (b) 由於本地勞工成本及材料價格上漲可以成為成本控制的不確定因素，因此，C1 期望三跑道系統工程計劃能盡快展開，以盡量減少不確定因素。他們會調配更多內部資源以監督計劃的實施；
- (c) 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。僱主會以此為藉口輸入勞工，削減本地工人的薪金；以及
- (d) 多個資料來源都顯示，三跑道系統填海工程所需的海砂是否有足夠供應，仍屬未知之數，或會導致三跑道系統工程計劃超支。

100. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門和持份者的回應、相關政府部門和持份者在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門和持份者的回應。委員備悉：

- (a) 由於現有的雙跑道系統即將飽和，機場三跑道系統將會使香港具備所需的額外處理能力，能把握區域內經濟強勁增長所帶來的機遇，從而促進香港經濟的長遠發展和增長；
- (b) 機管局正根據三跑道系統的發展計劃和時間表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，包括成立「海運及空運人才培訓基金」和成立民航訓練學院；以及
- (c) 過去幾年，運房局一直就輸入海砂以供三跑道系統工程計劃的填海工程之用的事宜與相關的內地當局

聯絡。廣東省有超過兩處地方可以挖取海砂。運房局指出，內地當局已確認三跑道系統工程計劃的海砂供應不會出現問題。

101. 一名委員認為三跑道系統工程計劃的成本效益在某程度上視乎香港國際機場的處理能力能否一如所料得以提升。儘管如此，由於三跑道系統工程計劃已獲行政長官會同行政會議批准作為一項公共基建項目，政府應已妥為考慮這個項目的需要和成本效益。這個項目是否有超支的可能，不應是城規會考慮分區計劃大綱圖的修訂時必須考慮的因素。

向受影響的村民作出補償

102. 秘書扼要重述一些申述人／提意見人的書面及口頭陳述內容。一些申述人／提意見人指自一九九八年香港國際機場開始發展／運作，沙螺灣村的小型屋宇申請便一直被凍結，但政府並沒有作出補償／採取緩解措施。

103. 委員繼而審閱以下規劃署在聆聽會上作簡介時所述相關政府部門的回應、相關政府部門在聆聽會上對委員提問的回應，以及／或在文件中所記錄的相關政府部門的回應。委員備悉：

- (a) 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。儘管如此，地政總署離島地政專員表示，當與三跑道系統工程計劃的法定程序完成後，他便會根據既定的程序，處理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；以及
- (b) 機管局已透過「機場鄉郊環境改善計劃」，為北大嶼山七條鄉村提供一次性的特惠金，協助改善村民的居住環境。

104. 委員備悉並同意詳載於文件第 6.6 至 6.30 段對申述和意見的理據及申述人和提意見人的建議的回應，以及對在聆聽會和商議部分提出的意見的回應。委員亦同意並沒有無法克服的問題未獲處理，以致有必要修訂分區計劃大綱草圖。

105. 經商議後，城規會同意備悉申述編號 R1 至 R4(部分)表示支持的意見。

106. 城規會決定不接納申述編號 R5 至 R12220¹及申述編號 R4 餘下部分的意見，並認為不應順應這些申述修訂草圖。有關的理由是：

「發展三跑道系統的需要／現有雙跑道系統的效率 and 容量

- (a) 香港國際機場對維持香港作為航空樞紐的地位及作為商業樞紐兼國際金融中心的競爭力，有關鍵的作用。機場三跑道系統將會使香港具備所需的額外處理能力，能把握區域內經濟強勁增長所帶來的機遇，從而促進香港經濟的長遠發展和增長；
- (b) 由於機場容量的瓶頸是跑道的飛機起降容量，雙跑道系統的最高容量存在着實際的限制，未能配合航空交通量持續強勁增長。實有需要興建三跑道系統，以應付香港的長遠航空交通需求；

環境及生態的問題

- (c) 核准的三跑道系統環境影響評估(下稱「環評」)報告已充分處理有關的環境及生態問題(包括飛機噪音及對中華白海豚和沙洲鷺鳥林的影響)，符合環評研究概要及環評條例技術備忘錄的要求，並已建議採取適當的緩解措施，以減輕三跑道系統工程計劃可能造成的負面影響；

技術和安全問題

- (d) 三跑道系統工程計劃已進行不同的技術評估，以確定項目的可行性。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。政府會持續監察及檢討二

¹ 不包括申述編號 R700、R1700、R1952、R2472、R2659、R2700、R2857、R3034、R3647、R4045、R4119 和 R4263。

零二六年後的交通情況，有需要時會制訂適當措施改善交通情況。此外，海上交通影響評估的結果確認，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，亦不會對日後龍鼓水道一帶的海上交通造成負面影響。三跑道系統將會根據國際民用航空組織的相關指引運作；

對土地用途及發展的管制不足／成效不彰

- (e) 分區計劃大綱草圖會把赤鱸角的發展項目(包括機場的運作設施)納入土地用途和發展管制範圍。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，日後仍屬恰當；
- (f) 同時根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第 127 章)及《城市規劃條例》(第 131 章)，分別於憲報公布擬議的填海工程及與填海區相關的土地用途的安排，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。城規會是在填海工程根據《前濱及海床(填海工程)條例》刊憲／獲批准之前考慮有關的分區計劃大綱草圖，並根據《城市規劃條例》獲賦予權力，可擬備行政長官指示的香港某些地區的布局設計及適宜在該等地區建立的建築物類型的草圖；

違反程序公義

- (g) 有關的司法覆核申請本身並不構成任何法例上的限制，阻止城規會繼續進行《城市規劃條例》下規定的法定分區計劃大綱圖修訂程序；

公眾諮詢工作欠善

- (h) 機管局在三跑道系統工程計劃的規劃和設計階段已進行廣泛的公眾諮詢，收集公眾對機場未來發展的意見；以及

修訂分區計劃大綱草圖的《註釋》

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

107. 主席備悉城規會有共識，認為分區計劃大綱草圖的土地用途建議可以接受。至於在聆聽會的過程中提到的其他問題和關注事項，有部分可轉交政府和機管局跟進，而有關跟進工作不屬分區計劃大綱圖修訂程序的範圍。委員同意秘書處可把那些意見整理一下，然後草擬一封信件，臚列有關意見，呈交政府參考和跟進。秘書處須先將信件的首稿提交城規會稍後的會議考慮。

108. 秘書補充說，由於傳媒對分區計劃大綱草圖相當關注，秘書處會就城規會的決定擬備新聞公報，並於會議後發布。傳媒如有任何查詢，會由秘書處根據慣常做法處理。

[會後補註：有關的新聞公報於二零一六年二月二十六日會議後發出。]

議程項目 4

[公開會議]

其他事項

[此議項以廣東話進行。]

109. 秘書表示，為現任委員拍照的活動預定於二零一六年三月十一日舉行，詳細安排稍後會通知委員。

110. 餘無別事，會議於下午三時零五分結束。