

致: 經濟發展事務委員會委員

經濟發展事務委員會 6 月 10 日特別會議: 「香港國際機場 2030 規劃大綱」

本人初步參閱過「香港國際機場 2030 規劃大綱」的文件，唯發現有兩個問題未有在文件內交待。本人希望 貴委員能促請機管局在公眾諮詢期內盡早交待以下兩個問題，以令公眾對支持興建第三跑道與否提供更多意見的基礎。

現時空域限制下的第三跑道航道

興建第三跑道能把機場每小時升降量由 68 班提升至 102 班，本人對 102 班的流量能否實現有疑問。現時中國內地方面實施空域限制，即「香港國際機場 2025 規劃大綱」第 18 頁右下角圖片提及的空域邊界「無形的屏障」。因為此一屏障，現時飛機從內地南下來港，須在高空掠過飛到南中國海，再在海中繞大圈盤旋下降才可降落。同樣，由香港起飛北上內地的飛機，也需以較迂迴路線爬升進入內地上空。

按「香港國際機場 2030 規劃大綱」的「技術報告」第 232、233 及 234 頁的起飛及降落航道圖，報告似乎已假設上述問題已解決。例如第 232 頁圖中，飛機下降第三跑道，可以由珠江口或大埔直接飛入港境降落，而不會和另兩條跑道的航道有衝突。但這種情況今天仍是不行的，在珠江口或大埔的飛機仍然在很高的空層，無法如此直接降落，三條跑道的航道難免互相衝突，那麼，每小時 102 班次便不可能實現。

機管局應該交待現時和內地當局協商的實質進展，告知公眾以上空域限制問題是否有解決的希望，否則興建第三跑道便沒有任何意義。社會上現時似乎未有觸及此根本性的問題。

興建第三跑道後，機場的飽和時間

興建第三跑道後，機場每年能處理 62 萬架次飛機升降。然而按需求預測，2030 年的需求是 60.2 萬架次飛機升降。以每年平均 3.2% 增幅計，2031 年需求是 621,264 架次飛機升降。即我們花了千億元擴建，也只能用十年左右到 2031 年。

機管局應該交待一下長遠的解決方法和未來路向，香港總沒可能每十年就花千億元多建一條跑道。如果沒有長遠解決辦法，是否今天起就要重新審視這次的千億元花費是否花得適當，不會浪費，還是也應及早考慮其他辦法，例如另選機場新址，或把需求分流到其他鄰近機場之類。

謝謝 貴委員的關注。

市民
古德齊

2011 年 6 月 8 日