

# 立法會 *Legislative Council*

立法會 CB(4)197/16-17(02)號文件

檔號：CB4/HS/2/16

## 跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

### 香港國際機場三跑道系統發展相關事宜 背景資料簡介

#### 目的

本文件旨在就香港國際機場三跑道系統的發展，以及在第五屆立法會內務委員會轄下成立的跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會("前小組委員會")的商議工作，提供背景資料。

#### 背景

##### 推展三跑道系統項目的重要里程碑

2. 香港國際機場是由香港機場管理局("機管局")營運及維持。機管局是由政府全資擁有的法定機構，其職能、權力及職責受《機場管理局條例》(第 483 章)("《條例》")的條文規管。

3. 為應付未來航空交通量的增長，機管局自 2008 年起一直計劃擴建香港國際機場成為三跑道系統。機管局於 2011 年 6 月公布《香港國際機場 2030 規劃大綱》("《2030 規劃大綱》")，提出香港國際機場的未來發展方案，並就《2030 規劃大綱》進行為期 3 個月的公眾諮詢，以蒐集公眾對有關方案的意見及建議。諮詢結果顯示，73% 的回應者支持擴建機場成為三跑道系統的建議。

4. 2012 年 3 月 20 日，行政會議原則上批准機管局採納三跑道系統作為香港國際機場的未來發展方案，並以此方案作規劃用途。

5. 2012年8月，機管局接獲環境保護署署長發出的環境影響評估("環評")研究概要，當中列明環評研究須予處理的環境課題的範圍。機管局按照研究概要展開環評研究，內容涵蓋12個環境範疇<sup>1</sup>，以評估三跑道系統項目可能對環境造成的影響。

6. 2014年4月，機管局向環境保護署提交三跑道系統項目的環評報告，並於2014年6月至7月期間公開報告，供市民查閱。

7. 2014年11月7日，環境保護署署長批准三跑道系統項目的環評報告，並發出相關的環境許可證。環境許可證內載有多項條件，包括規定在三跑道系統項目的不同階段，機管局須就環境問題提出建議緩解措施和改善措施，並進行監察和提交文件。

8. 行政會議於2015年3月17日的會議上，肯定香港有必要推展香港國際機場的三跑道系統項目，並同時要求機管局進一步修訂財務安排方案，盡量擴大從市場上取得的借貸額度，以調低機場建設費的收費水平。

9. 2015年5月8日，地政總署就香港國際機場擴建成為三跑道系統所涉及的填海工程，發出政府公告。此外，城市規劃委員會亦發出政府公告，公布修訂赤鱸角分區計劃大綱核准圖。

10. 2015年9月29日，機管局公布經修訂的三跑道系統財務安排，包括新訂的機場建設費擬議收費水平。

11. 2016年4月26日，行政長官會同行政會議核准赤鱸角分區計劃大綱草圖，並根據《前濱及海床(填海工程)條例》(第127章)批准進行相關的填海工程。

### 三跑道系統項目概覽

12. 據機管局所述，三跑道系統項目不單在於興建一條新跑道，還包括下列7項核心工程——

---

<sup>1</sup> 12個環境範疇包括(i)空氣質素、(ii)生命危害、(iii)噪音影響、(iv)水質、(v)污水收集及處理、(vi)廢物管理、(vii)土地污染、(viii)生態(陸地及海洋生態，包括中華白海豚)、(ix)漁業、(x)景觀及視覺、(xi)文化遺產，以及(xii)健康影響(空氣污染物排放及飛機噪音)。

- (a) 在現有機場島以北填海拓地約 650 公頃；
- (b) 興建第三條跑道、滑行道及停機坪；
- (c) 興建新跑道客運廊，並在三跑道系統投入運作時提供 57 個停機位；
- (d) 改建/擴建現有二號客運大樓及興建相關的道路網絡；
- (e) 興建新的旅客捷運系統及綜合維修車廠；
- (f) 設置新的高速行李處理系統，為新跑道客運廊及二號客運大樓提供服務；及
- (g) 興建其他相關的機場配套基礎建設、公用設施及設備。

三跑道系統項目的建築工程由展開填海工程起計，將需時 8 年完成。

#### 費用及財務安排

13. 經審慎檢討三跑道系統項目的範圍及已完成的方案設計後，機管局估計三跑道系統的建造費用按付款當日價格計算約為 1,415 億元，當中已計及三跑道系統項目施工期間(假設三跑道系統項目於 2016-2017 年度動工，預期工程需時 8 年至 2023-2024 年度竣工)的預計價格通脹。

14. 機管局制訂財務安排時採取"共同承擔"原則，即香港國際機場的使用者(包括旅客、航空公司及在機場運作的營運商)應共同分擔項目成本。機管局已建議從以下 3 方面的資金來源為三跑道系統項目提供融資：

- (a) 保留機管局的營運盈餘，其中包括檢討及完善現有費用及收費；
- (b) 引入新的機場建設費；及
- (c) 憑藉機管局的財政實力及極佳的信貸評級，在市場上向第三方借貸。

## 保留營運盈餘

15. 機管局擬優化其所有收益來源，包括將機場收費回復至 16 年前的水平(機管局曾因亞洲金融風暴而於 2000 年 1 月調低機場收費)，隨後的增幅將與通脹掛鈎。機管局計劃自 2014-2015 年度起直至三跑道系統投入運作期間(假設工程項目於 2016-2017 年度動工，預期工程需時 8 年竣工)，保留所有可分派溢利。

16. 機管局估計三跑道系統項目所需的資金中約 470 億元(即 33%)，將會透過優化收益及保留可分派溢利籌集。

## 引入新的機場建設費

17. 於 2016 年 8 月 1 日或之後發出的機票，將徵收機場建設費。徵收機場建設費是三跑道系統項目財務安排的其中一環。航空公司於發出機票時，會向於香港國際機場離港(包括離境及過境/轉機)的旅客收取機場建設費。機管局將在三跑道系統項目相關的一切借貸悉數償還之前徵收機場建設費，而於整個收費期間，機場建設費的收費水平將維持不變。機場建設費收費機制的內容表列如下：

機場建設費 (每名離境 旅客(港元))	<b>出入境旅客</b>	<b>頭等及商務客位</b>	<b>經濟客位</b>
	長途	180 元	160 元
	短途	160 元	90 元
	<b>過境/轉機旅客</b>	<b>頭等及商務客位</b>	<b>經濟客位</b>
	長途	180 元	160 元
	短途	160 元	70 元

18. 機管局估計，透過收取機場建設費，可籌集三跑道系統項目所需資金中約 260 億元(即 18%)(扣除稅項)。

## 在市場集資

19. 計及上文第 15 段至第 18 段所述的資金來源後，仍會出現 520 億元的資金短缺。為填補資金差額，機管局有需要在市場借貸/籌集資金。連同估計的相關借貸成本 170 億元，新增借貸總額為 690 億元。視乎三跑道系統在不同階段的資本開支，這筆借貸將在市場上分階段籌集。

20. 考慮到對機管局信貸評級構成的潛在影響及確保符合《條例》，機管局評估了其借貸能力，並得出意見認為將借貸額增加至 690 億元(將導致 2023-2024 財政年度的最高綜合債項水平達 770 億元)或 2022-2023 財政年度的息稅折攤前收入約 4.5 倍的款項是可行的。機管局可以透過多種不同的融資方案，包括從銀行及債券市場方面取得資金。這些市場的流動資金充裕，可為機管局提供所需的 690 億元新增貸款。

#### 在第五屆立法會內務委員會轄下成立的跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

21. 鑒於公眾廣泛關注三跑道系統，加上有關事宜涉及多個政策範疇，第五屆立法會內務委員會在 2015 年 5 月 15 日的會議上委任前小組委員會，跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜。

22. 前小組委員會的工作集中於下述各方面：三跑道系統的可行性、範圍和設計細節、財務安排、香港國際機場現時的容量、環境影響及其他相關事宜。前小組委員會的商議工作涵蓋下述議題：擴建三跑道系統的需要、迫切性及經濟效益；提升現時的雙跑道系統及其跑道容量；"空牆"限制及珠江三角洲空域；民航處的新航空交通管制系統；三跑道系統項目的範圍、費用及財務安排方案；有關海洋生態及中華白海豚保育的緩解及改善措施；飛機噪音對北大嶼山的影響；向受影響鄉村作出補償；新跑道客運廊及相關客運大樓設施的綠化設施；及香港國際機場的創新及科技。

23. 前小組委員會於 2016 年 4 月 12 日的會議上通過以下議案：

"鑑於整個機場三跑容量是完全建基於香港與內地和澳門三方簽訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》("《二零零七年方案》")，本小組委員會要求政府向小組委員會提交《二零零七年方案》涉及計算出每小時 102 架次航機升降量的內容。"

24. 政府當局就上述通過的議案作出的回應載於**附錄 I**。

25. 前小組委員會於 2016 年 6 月完成工作，並在其提交內務委員會的報告中提出合共 45 項建議(立法會 CB(4)1123/15-16 號文件)。建議概要載於**附錄 II**。

26. 前小組委員會 3 名委員，即胡志偉議員、何俊仁議員及單仲偕議員，認為前小組委員會報告只代表該小組委員會多數委員的意見，並未能反映他們 3 人的不同意見。因此，他們提交另一報告，以闡明他們對與此課題相關事宜的意見(立法會 CB(4)1131/15-16(01)號文件)。

## 立法會質詢

27. 在 2014 年 10 月 15 日、2015 年 2 月 4 日、2015 年 4 月 15 日及 22 日、2015 年 5 月 27 日、2015 年 7 月 8 日及 2015 年 11 月 25 日的立法會會議上，梁繼昌議員、范國威議員、郭家麒議員、葉劉淑儀議員、陳偉業議員、姚思榮議員及林健鋒議員先後就三跑道系統相關事宜提出質詢，當中包括三跑道系統的發展及融資方案、飛機噪音、香港國際機場的容量、機場附近地區的發展，以及建造業工人短缺等事宜。政府當局提供的相關書面答覆的超連結載於**附錄 III**。

## 最新發展

在第六屆立法會內務委員會轄下成立的跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

28. 第六屆立法會內務委員會在 2016 年 10 月 28 日的會議上，通過在內務委員會轄下委任小組委員會，以研究及跟進與香港國際機場三跑道系統有關的事宜，包括三跑道系統的可行性、範圍和設計細節、財務安排、香港國際機場現時的容量、環境影響及其他相關事宜。根據獲內務委員會批准的工作計劃，小組委員會的工作將集中於下列各個範疇——

- (a) 三跑道系統的範圍和設計細節；
- (b) 三跑道系統的經濟效益、財務安排及三跑道系統融資方案的實施情況；
- (c) 空域及相關海域的安排、使用及管理；
- (d) 提升香港國際機場容量的安排；
- (e) 環境影響；及
- (f) 跟進前小組委員會的報告。

## 相關文件

29. 相關文件一覽表載於**附錄 III**，該等文件已登載於立法會網站(<http://www.legco.gov.hk>)。

立法會秘書處  
議會事務部 4  
2016 年 12 月 1 日

政府當局就 2016 年 4 月 12 日會議席上通過的議案  
所作出的回應

(資料來源：立法會 CB(4)1021/15-16(01)號文件)

參考文件

立法會小組委員會  
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜

於 2016 年 4 月 12 日會議上通過之議案

引言

於 2016 年 4 月 12 日的會議上，委員通過以下議案 -

"鑑於整個機場三跑容量是完全建基於香港與內地和澳門三方簽訂的《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0 版本)》("《二零零七年方案》")，本小組委員會要求政府向小組委員會提交《二零零七年方案》涉及計算出每小時 102 架次航機升降量的內容。"

本文闡述了政府的回應。

背景

2. 香港機場管理局(「機管局」)於 2008 年委託英國國家航空交通服務有限公司<sup>1</sup>(「NATS」)為香港國際機場進行《空域及跑道容量研究》，評估三跑道系統的每小時實際最高容量。

---

<sup>1</sup>英國國家航空交通服務有限公司(「NATS」)為英國航空專家顧問。



## 計算三跑道系統跑道容量的依據

3. 香港國際機場三跑道系統的跑道容量取決於多項因素：周邊地勢、在跑道上運作的航機之間須保持的最少間距及每條跑道的運作模式（包括只用作降落（A），只用作起飛（D）或混合起降模式（MM））。
4. 因應香港國際機場的特殊情況（例如周邊地勢的限制、繁忙的空域及在香港國際機場運作的機種組合等）和必須遵守國際民航組織對安全及航機之間的最少間距要求，NATS 計算出每條跑道在獨立考慮的情況下的潛在容量。
5. NATS 對各種可行的運作模式進行研究然後得出結論，指出應選取能夠平衡起飛和降落架次，而又能配合可達至三跑道系統的最高容量主要運作模式，亦即北跑道只用作降落、中跑道只用作起飛及南跑道用作混合模式的運作，從而得出每小時 33 + 35 + 34 架次，即每小時 102 架次。這是三跑道系統在獨立運作下，能夠達至的最高且均衡的容量。《空域及跑道容量研究》報告於 2011 年 7 月公佈，報告全文載於機管局網站：（只備英文版本）[http://www.threerunwaysystem.com/tc/Information/Consultancy\\_reports.aspx](http://www.threerunwaysystem.com/tc/Information/Consultancy_reports.aspx)。附件 A 節錄了研究報告內與上述內容相關的章節。
6. 總括而言，三跑道系統的實際最高容量，即每小時 102 架次，是從 NATS 於 2008 年進行的《空域及跑道容量研究》所得。當中已考慮到於《二零零七年方案》內所預期的未來飛行路線。附件 B 節錄了研究報告內的未來飛行路線。

民航處

2016 年 5 月

**Extracted from NATS ARCS Phase 1b Report**  
節錄自英國國家航空交通服務有限公司《空域及跑道容量研究》1b階段研究報告

## **11 STAGE 3: THREE RUNWAY OPERATIONS**

### **11.1 Initial Investigation of Modes of Operation**

The modes of operation are described for each runway from North to South.

Mode of Operations may be Arrivals only (**A**), Departures only (**D**) or Mixed Mode Arrivals and Departures (**MM**).

For a 3-runway airport each runway is, in theory, capable of operating in one of these three modes, resulting in 27 potential operating modes. These 27 modes have been placed in a table and each mode evaluated for operability and capacity. At the end of this process a number of core operating modes are identified as suitable for further investigation.

### **11.2 Detail Review of Modes of Operation for each Runway Option**

The three runway options (including variants) have been assessed based on the modes of operation selected from the initial review. The issues have been identified and a number of mitigation measures have been proposed. The capacity of each mode of operation, after implementation of these mitigations has then been assessed.

The review has been undertaken by developing a table for each runway option, for each mode of operation and in both the Runway 25 and the Runway 07 directions. The SOIR compliance issues in respect of parallel approaches, departures, missed approaches and wake vortex are identified in each case. Possible mitigations are then proposed where appropriate and considered to be viable.

Each table contains an assessment of the potential capacity of the airport operating in the chosen mode of operation on the assumption that the issues have been resolved. A final table for each option describes the primary mode of operation and the actual capacity that is likely to be achieved. Due to the significant and complex nature of the issues, particularly the interaction between the various issues, these capacity figures may be significantly lower than the theoretical maximum capacity.

The detailed review and the tables developed are contained in Appendix B.

The result of this is a review of the development of a recommended mode of operation for each runway option. This includes a recommended primary mode of operations where arrival and departure capacities are generally balanced. Modes of operation to deal with arrival and departure peaks are also recommended.

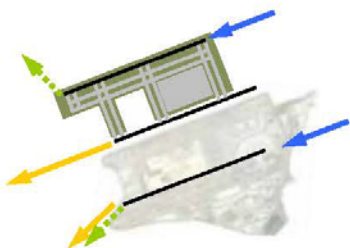
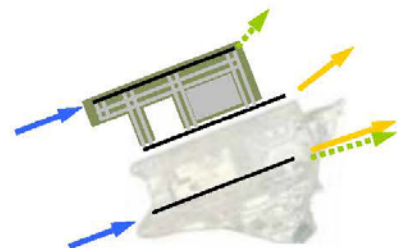
A summary of the review and these recommended modes are described below together with the mitigations that are required to operate these modes, and the capacity achieved with the mitigations in place.

### 11.3 Summary of the Review of Options P and R

Options P and R have the lowest number of SOIR compliant and operational issues. The outer runways are far enough apart to support Independent Parallel Operations using the proposed breakout manoeuvre. The arrival capacity of the dedicated arrival runway (07L/25R) has been assessed as 33 arrivals per hour for compatibility with the rest of the report. In practice, the improved consistency and reduced contingency margins proposed for two runways in segregated mode could also be applied to this runway which might result in the achievable arrival rate being slightly higher (up to around 36 arrivals per hour).

Significant issues that remain are the ability to apply 15 degrees separation between the missed approach and the SID tracks and the fact that the SIDs and missed approaches, while providing the required track separation, both turn in the same direction. A specific safety case is required to support these operations.

The analysis of Options P and R indicate that Mode 9 (MM/D/A) is the highest capacity mode. However, it requires a SID from Runway 07L that turns left by 30 degrees, and this creates a significant conflict with the Shenzhen circuit. As a result, Mode 9 is not recommended in the Runway 07 direction. This problem does not exist in the Runway 25 direction, as the Runway 25C SID can climb straight ahead, or turn only 15 degrees right, depending on the separation required from Runway 25L. Operating Mode 9 in one direction only does not provide any increase in the declared capacity, as only the lowest capacity can be declared. Operating different modes in each direction creates operational difficulties when changing runway direction and further complicates the process of terminal and runway allocations. As a result, Mode 23 is recommended as the primary mode of operations in both runway directions.

Options P & R		Mode 23 A/D/MM		Runway Separation 2240/1525m
RECOMMENDED PRIMARY MODE OF OPERATION				
Runway 25 Direction		Runway 07 Direction		
				
Runway	Use	Capacity	Arrivals	Departures
25R/07L	Arrivals	33/36*	33/36*	-
25C/07C	Departures	35	-	35
25L/07R	Mixed	34	17	17
<b>Total</b>		<b>102/105*</b>	<b>50/53*</b>	<b>52</b>

\*Note: up to 36 arrivals and total capacity up to 105 movements per hour with the reduction in contingency in the arrival spacing.

Note:

**Option P** – Wide Spaced Parallel Runway (2240m) Offset to the West

**Option R** – Parallel Runway at 1525m Offset to the West

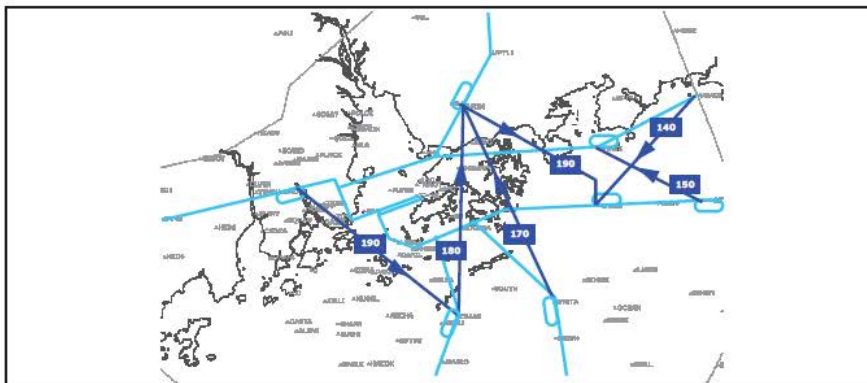
(只備英文版本)

**Annex B**  
**(附件 B)**

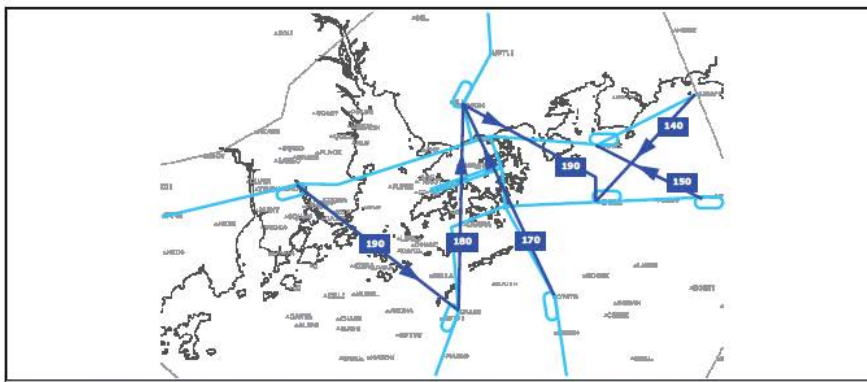
**NATS**

**Projected Flight Tracks for 3RS in NATS Report**

**在英國國家航空交通服務有限公司研究報告內的三跑道系統未來飛行路線**



**Figure 3.2 Suggested Airborne Crossover Tracks – Easterly Arrivals**



**Figure 3.3 Suggested Airborne Crossover Tracks – Westerly Arrivals**

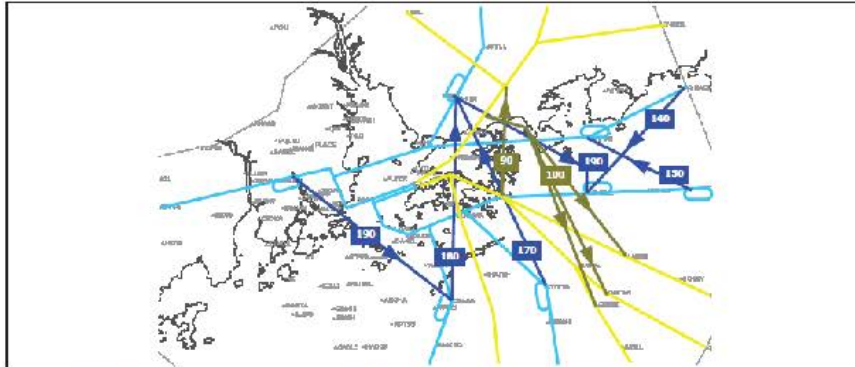


Figure 3.4 Alborne Crossover Tracks - Easterly Departures

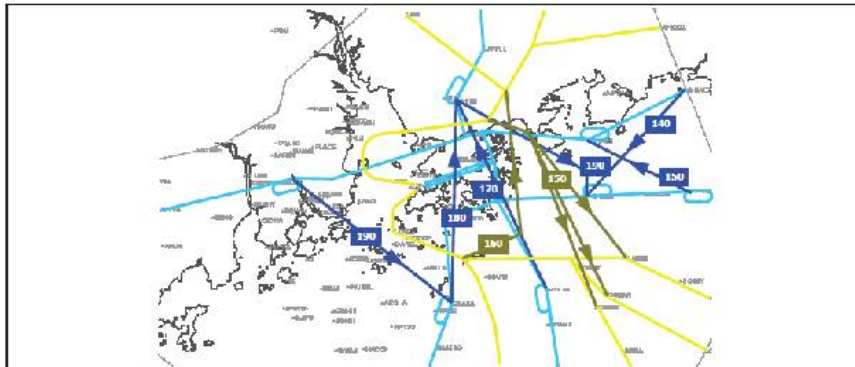


Figure 3.5 Alborne Crossover Tracks - Westerly Departures

**第五屆立法會  
跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜  
小組委員會的建議**

第五屆立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會的建議如下 ——

三跑道系統的需要及迫切性

- (a) 政府當局及香港機場管理局("機管局")應加強工作，透過社區聯絡小組等渠道，向市民解釋為何建設三跑道系統是維持香港航空樞紐的地位及經濟的長遠競爭力的最佳方案，包括香港若不興建三跑道系統將會失去的經濟利益；

提升現有的雙跑道系統

- (b) 在三跑道系統全面運作前，機管局應盡快制訂措施提升雙跑道系統的容量，並向立法會作出匯報；

跑道容量

- (c) 在《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》("《2007年方案》")全面實施前，政府當局應盡快制訂方法增加三跑道系統的跑道容量，並向立法會作出匯報；

珠三角空域

- (d) 政府當局應考慮：
- (i) 就香港國際機場在以三跑道系統運作下達至每小時102架次飛機升降量的目標最高容量提供更多資料；
  - (ii) 透過落實《2007年方案》，確保香港對本身空域的管轄權不受影響；
  - (iii) 容許立法會議員閉門閱覽《2007年方案》；及
  - (iv) 在可能的情況下，公開與內地有關當局就推展落實《2007年方案》進行的磋商的詳情、所取得的新發展及/或進展，尤其在"空域代管"安排方面；

民航處的新空管系統

- (e) 政府當局應保證現有的空管系統能順利及無縫地過渡至新空管系統，包括在落實於2016年6月展開過渡安排前，對系統的安全、操作人員的準備狀況和資源進行審慎檢討，以確保民航處只會在系統和操作人員準備狀況均達至最高水平後，才會推行新系統；

## 工程項目範圍和費用

- (f) 機管局應：
- (i) 採取一切所需的項目管理及成本控制措施(包括確保適時提供足夠人手及建築材料的措施)，確保在預計時間及預算內完成三跑道系統項目；
  - (ii) 採取一切預防措施，確保三跑道系統計劃下的填海工程維持穩定狀況，以避免可能發生類似為港珠澳大橋香港口岸項目填海拓地興建人工島時發生的技術問題；
  - (iii) 把二號客運大樓擴建成為一座可提供全面旅客服務(包括辦理離港、抵港及轉機手續)的客運大樓時，盡量保留二號客運大樓的現有結構及設施；
  - (iv) 鼓勵獲委聘負責新跑道客運廊的詳細設計的海外建築公司(視乎情況而定)聘用更多本地從業員；及
  - (v) 在客運大樓及客運廊預留更多零售空間，供售賣香港品牌產品的店鋪使用；
- (g) 鑒於三跑道系統計劃的規模、成本和複雜程度均前所未見，政府當局應密切監察和監管機管局落實該計劃的工作；

## 接駁設施

- (h) 機管局應確保：
- (i) 經新跑道客運廊抵港及離港的旅客往返二號客運大樓、一號客運大樓或中央客運廊所需的接駁時間不多於 50 分鐘；及
  - (ii) 三跑道系統的行李處理系統及旅客捷運系統與現有系統兼容，以避免發生香港國際機場於 1998 年啟用時的混亂情況；

## 出入境安排

- (i) 政府當局及機管局應確保改建/擴建後的二號客運大樓將設置的新出入境設施，足以應付在三跑道系統全面運作後增加的旅客量；

## 海上安全

- (j) 機管局應採取措施，確保在三跑道系統計劃的填海工程進行期間的海上安全，以避免有重型建築物料飄流至水體中，以及有工程船隻與其他船隻等發生碰撞；
- (k) 政府當局應加強監察承建商在進行海上建築工程時遵行相關政府部門所訂條件的表現；



### 三跑道系統計劃的財務安排方案

- (l) 機管局應考慮：
  - (i) 為三跑道系統計劃在市場上借貸融資時，撥出較大部分的借貸以零售債券形式取得；及
  - (ii) 發行不同種類的債券，例如綠色債券及伊斯蘭債券，以減低成本；
- (m) 機管局應把三跑道系統計劃財務安排方案的實施情況定期告知立法會；

### 保育海洋生態及中華白海豚的相關緩解及改善措施

- (n) 機管局應密切監察海天客運碼頭高速船船長有否遵從船速限制要求，在駕駛船隻橫渡中華白海豚經常出沒的水域時，將船速減低至15海浬或以下；及機管局應採取行動遏止不遵從上述要求的行為；
- (o) 政府當局應：
  - (i) 密切監察機管局有否全面遵行三跑道系統計劃的環境許可證所訂明的條件，以避免、減少及/或緩解三跑道系統建造工程對海洋生態及中華白海豚的影響；及
  - (ii) 與機管局緊密合作，緩解因三跑道系統計劃的填海工程或會與工程選址位於香港國際機場東北面的港珠澳大橋香港口岸項目的海上建造工程的施工時間重疊，而可能對海洋生態及中華白海豚造成的影響；

### 改善海洋生態及漁業提升策略

- (p) 機管局應考慮：
  - (i) 向漁業提升基金增加注資作為種子基金，以賺取更多收入，支持漁業提升基金的措施；及
  - (ii) 為漁業提升基金採用較寬鬆的資助準則；
- (q) 政府當局應：
  - (i) 盡快向受海事工程影響的合資格漁民發放特惠津貼；及
  - (ii) 因應海事工程的竣工時間越來越長，檢討現行向漁民提供特惠津貼的機制；
- (r) 政府當局應研究某漁業組織提出的建議，修訂《海岸公園條例》(第476章)，容許繼承和轉讓海岸公園捕魚許可證，以促進香港漁業的可持續發展；

### 持份者的參與

- (s) 機管局應加強聯繫曾拒絕加入專業人員聯絡小組的環保團體，推動他們參與討論三跑道系統的事宜；

### 海岸公園內的非法捕魚活動

- (t) 政府當局應：
  - (i) 加強在香港海岸公園進行的定期巡邏，並在適當情況下採取執法行動，打擊海岸公園的非法捕魚活動；及
  - (ii) 在有需要時尋求額外資源，加強巡邏和執法的力度；

### 飛機噪音對北大嶼山的影響

- (u) 機管局應：
  - (i) 在切實可行的範圍內盡快引入噪音收費計劃，以鼓勵航空公司採用較寧靜的飛機機種(特別是夜間飛行的飛機)，從而緩解飛機噪音對北大嶼山(包括馬灣及東涌新市鎮)造成的滋擾；及
  - (ii) 加快完成興建第三條跑道，屆時現有的南跑道將能在情況許可時在晚間撥作備用模式；
- (v) 政府當局應密切監察機管局有否遵從三跑道系統計劃環境許可證的規定實施所有噪音緩解措施；

### 向受影響鄉村作出補償

- (w) 機管局應考慮：
  - (i) 檢討向北大嶼山受影響鄉村發放以供安裝雙層玻璃窗和冷氣機的一次性特惠金的款額；及
  - (ii) 取消有關受資助人士在接受上文第(i)段的一次性特惠金後不得就其生活環境日後受到的任何滋擾或損害向政府和機管局追究責任的條文；

### 香港國際機場的綠化設施

- (x) 機管局應考慮：
  - (i) 在新跑道客運廊使用更多轉換效率最高及在市場上可供選購的太陽能電池板；及
  - (ii) 研究可否使用政府日後位於北大嶼山小蠔灣的有機資源回收設施，把機場島收集所得的廚餘轉化為堆肥產品和生物氣作發電之用；

### 香港國際機場的創新及科技

- (y) 機管局應：
  - (i) 聘請更多本地的科技公司，開發可應用於香港國際機場的創新科技，以提升機場的效率和營運水平；及
  - (ii) 為旅客發展更多個人化服務，例如透過其流動應用程式"我的航班"及其他途徑，提供有關大嶼山景點的資訊；

## 人力

(z) 政府當局與機管局應：

- (i) 制訂措施(例如定出長遠的人力規劃和相關的資歷架構及發展更佳的交通連接)，以便利及鼓勵更多人在香港國際機場工作；及
- (ii) 在制訂該等措施時，徵詢相關持份者的意見；及

## 未來路向

(aa) 下屆立法會應在內務委員會轄下委任小組委員會，繼續跟進上述建議及香港國際機場三跑道系統的相關事宜。

資料來源：第五屆立法會內務委員會轄下跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會的報告(立法會 CB(4)1123/15-16 號文件，第 47 至 52 頁)

## 相關文件一覽表

文件來源	會議日期/ 發出日期	文件
第五屆立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會	2015年10月16日	<a href="#">立法會參考資料摘要 背景資料簡介</a>
	2015年11月3日	<a href="#">政府當局的文件</a>
	2015年12月1日	<a href="#">政府當局的文件</a>
	2016年1月5日	<a href="#">政府當局的文件</a>
	2016年2月16日	<a href="#">政府當局的文件</a>
	2016年3月15日	<a href="#">政府當局的文件</a>
	2016年4月12日	<a href="#">政府當局的文件</a>
	2016年6月17日	<a href="#">何俊仁議員、單仲偕 議員及胡志偉議員提 交的報告(只備中文 本)</a>
內務委員會	2016年6月17日	<a href="#">跟進香港國際機場三 跑道系統相關事宜小 組委員會報告 會議紀要</a>
經濟發展事務 委員會	2016年3月24日	<a href="#">政府當局的文件</a>
立法會會議	2014年10月15日	<a href="#">梁繼昌議員就"香港 國際機場的航班升降 量"提出的質詢</a>

文件來源	會議日期/ 發出日期	文件
	2015年2月4日	<a href="#">范國威議員就"擴建香港國際機場成為三跑道系統"提出的質詢</a>
	2015年4月15日	<a href="#">郭家麒議員就"擴建香港國際機場成為三跑道系統"提出的質詢</a>
	2015年4月22日	<a href="#">葉劉淑儀議員就"擴建香港國際機場成為三跑道系統項目的融資方案"提出的質詢</a>
	2015年5月27日	<a href="#">陳偉業議員就"飛機噪音"提出的質詢</a>
	2015年7月8日	<a href="#">姚思榮議員就"香港國際機場接待旅客的能力"提出的質詢</a>
	2015年7月8日	<a href="#">郭家麒議員就"機場管理局發展北商業區及繳付有關的土地補價"提出的質詢</a>
	2015年11月25日	<a href="#">林健鋒議員就"建造業人手短缺"提出的質詢</a>