

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)3045/10-11號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EDEV/1

### 經濟發展事務委員會 特別會議紀要

日 期：2011年6月10日(星期五)  
時 間：上午10時45分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：林健鋒議員, SBS, JP (主席)  
湯家驊議員, SC (副主席)  
何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP  
李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP  
李華明議員, SBS, JP  
陳鑑林議員, SBS, JP  
劉慧卿議員, JP  
方剛議員, SBS, JP  
黃定光議員, BBS, JP  
詹培忠議員  
李慧琼議員, JP  
葉偉明議員, MH  
謝偉俊議員  
譚偉豪議員, JP  
陳淑莊議員  
陳偉業議員

出席議員：張文光議員  
李永達議員  
甘乃威議員, MH  
葉國謙議員, GBS, JP

**缺席委員** : 劉健儀議員, GBS, JP  
梁君彥議員, GBS, JP  
梁家騮議員  
葉劉淑儀議員, GBS, JP

**出席公職人員** : 議程第I項

鄭汝樺女士, JP  
運輸及房屋局局長

運輸及房屋局副秘書長(運輸)  
李忠善先生, JP

運輸及房屋局首席助理秘書長(運輸)  
陳婉嫻女士

**應邀出席者** : 議程第I項

香港機場管理局  
行政總裁  
許漢忠先生

香港機場管理局  
機場運行執行總監  
伍翹楚先生

香港機場管理局  
企業發展執行總監  
馮永業先生

香港機場管理局  
總經理 — 機場建設規劃  
林愛華女士

香港機場管理局  
總經理 — 策略規劃及發展  
閻宇明女士

**列席秘書** : 總議會秘書(1)6  
游德珊女士

**列席職員** : 主管(資料研究部)  
陳利華先生

研究主任2  
黃鳳儀女士

議會秘書(1)6  
胡瑞勤先生

議會事務助理(1)6  
粘靜萍女士

---

經辦人／部門

**I 《香港國際機場2030規劃大綱》**

(立法會CB(1)2364/10 ——— 政府當局提供有關  
-11(01)號文件 《香港國際機場2030  
規劃大綱》的文件

IN14/10-11 ——— 立法會秘書處資料  
研究部擬備有關發  
展香港國際機場第  
三條跑道的文件(資  
料摘要)(只備中文  
本)

立法會CB(1)2364/10 ——— 立法會秘書處擬備  
-11(02)號文件 有關發展香港國際  
機場第三條跑道的  
文件(背景資料簡  
介)

立法會CB(1)2442/10 ——— 香港機場管理局提  
-11(01)號文件 供的電腦投影片介  
(在會議席上提交， 紹資料  
隨後於2011年6月10  
日以電郵方式發出)

立法會CB(1)2442/10 ——— 古德齊先生提供的  
-11(02)號文件 意見書(只備中文  
(在會議席上提交， 本))

隨後於2011年6月10  
日以電郵方式發出)

## 政府當局的簡介

運輸及房屋局局長表示，鑒於機場發展是經濟發展的基石，既能為社會帶來經濟效益，亦可創造就業機會，因此香港機場管理局(下稱"機管局")就《香港國際機場2030規劃大綱》展開公眾諮詢一事相當重要，政府將會全力支持。航空業及上下游經濟活動全都依賴人流貨流。由於機場發展的過程需時，必須預早進行詳細規劃，加上香港國際機場只可應付直至2020年的航空交通需求量，故此透過《香港國際機場2030規劃大綱》，掌握香港國際機場的發展需要實屬重要。政府明白社會人士對建造第三條跑道所需的資本投資、撥款安排及環境影響等方面的關注。政府預期機管局在2011年年底提交未來路向的建議，並會詳細研究有關建議，以訂定下一階段的工作計劃，當中包括撥款安排、詳細的工程設計及法定的環境影響評估(下稱"環評")。

2. 機管局行政總裁許漢忠先生借助電腦投影片向委員簡介《香港國際機場2030規劃大綱》的內容。規劃大綱提出了兩個不同的發展方案，即方案1(加強現有雙跑道系統)及方案2(興建第三條跑道)。香港國際機場令進出香港的人流貨流快捷暢順，這對於香港四大經濟支柱產業實屬非常重要。在2008年，按增加價值額計算，香港航空業及其他在香港國際機場經營的業務對香港總體經濟的貢獻為780億元，佔香港本地生產總值4.6%。同年，此等業務所提供的直接職位為62 000個，而間接／連帶職位則為124 000個。

3. 機管局許漢忠先生亦表示，香港國際機場的最新交通需求量基準情況預測顯示，2030年的航空交通需求為年客運量9 700萬人次，年貨運量890萬公噸，年飛機起降量602 000架次。按方案1維持現有雙跑道系統的建議，透過提升香港國際機場的基建及設施，將可提升機場的容量，使可以處理的年客運量最高可達約7 400萬人次，年貨運量可達約

600萬公噸，年飛機起降量420 000架次。在這方案中，香港國際機場將只可應付直至2020年的航空交通需求量(基準情況)。此後，香港國際機場將無法處理超逾此數量的飛機起降量。不過，第三條跑道將可應付直至2030年所預測的交通需求量甚或其後的需求量。此方案涉及在現有機場島以北填海拓地約650公頃(相比之下，興建香港國際機場涉及填海造地980公頃)，以及興建滑行道系統、客運廊等配套設施。

4. 機管局許漢忠先生向事務委員會委員簡述當局比較兩個前述方案時所考慮的主要因素(詳情請參閱《香港國際機場2030規劃大綱》(立法會CB(1)2364/10-11(01)號文件))。具體而言，許先生特別指出，在與以往單一跑道的啟德國際機場相比，使用雙跑道的香港國際機場的客貨運量升幅強勁，航空連繫緊密度亦不斷提升。1998年，香港啟德國際機場的客運量為2 860萬人次，貨運量共160萬公噸，連繫約120個航點。到2010年，香港國際機場的年客運量已達5 090萬人次，年貨運量為410萬公噸，連繫的航點約160個。許先生亦特別提述，預測多個位於大珠江三角洲地區的機場(下稱"大珠三角機場")的容量明顯不足以應付到2020年的中期航空服務需求，以及到2030年的長期需求。至於有人認為，若與大珠三角機場加強合作，香港國際機場便毋須提高容量，他表示，此建議實際上並不可行。大珠三角地區的5個主要機場營運機構於2011年3月舉行聯席會議，其間承諾會繼續致力就大珠三角機場的發展項目進行協調，同時亦會各自繼續按其機場所在城市的發展需要而發展。

5. 在經濟效益方面，機管局許漢忠先生表示，方案1及方案2直至2061年的經濟淨現值估計分別為4,320億元及9,120億元。根據方案1及方案2，到2030年，香港國際機場對香港本地生產總值的直接、間接及連帶貢獻價值分別為1,200億元及1,670億元，約相當於香港2030年本地生產總值預測數字的3.3%及4.6%(2008年為4.6%)。至於方案1的就業機會，直接產生的職位將由2008年的62 000個增至2030年的101 000個，而間接及連帶職位將由2008年的124 000個增至2030年的143 000個。在方案2

中，到2030年，香港國際機場直接產生的職位將為141 000個，而間接及連帶職位將增至約199 000個。

6. 在資本投資方面，機管局許漢忠先生表示，當局以最後建議的機場布局為基礎，初步估計方案1及方案2所需的資本投資按2010年價格計算分別約為234億元及862億港元，按付款當日價格計算則分別約為425億元及1,362億元。許先生解釋為何上述兩個方案的估計成本出現如此大的差距。他表示，在方案2中，單就平整土地興建第三條跑道已佔其整體估計成本約45%。許先生進一步指出，方案1及方案2的計入債務融資後的累積資金短缺額分別為250億元及1,020億元。

7. 至於外界對環境方面的關注，機管局許漢忠先生表示，當局會全力把擬議第三條跑道的建造工程可能對環境造成的干擾盡量減至最低。擬議填海工程的選址遠離沙洲及龍鼓洲海岸公園。由於約40%的擬議填海工程範圍位於污染泥料卸置坑之上，現擬採用"深層水泥拌合"填海法，取代較傳統的挖疏填海法，以盡量減少干擾污泥。機管局曾與環保團體會晤，就他們對保育中華白海豚表達的關注進行討論。許先生進一步表示，由於新型號飛機的噪音較低，加上採用三跑道系統後，可引進新的飛機航道及飛行程序，故此三跑道系統的噪音預測等量線初步預計與香港國際機場於1998年啟用時的噪音預測等量線沒有顯著差異。現有南跑道亦會安排於晚間隨時備用，藉以減少晚間起飛的航機在馬灣上空的飛機航道飛行的機會，從而減低飛機運作對該區造成的噪音滋擾。

### 討論

8. 主席、陳鑑林議員及何鍾泰議員作出申報，表明他們是機管局董事會的成員。

### 《香港國際機場2030規劃大綱》及第三條跑道

9. 方剛議員作出申報，表明他是機管局董事會的前任成員，並曾參與擬備《香港國際機場2030規劃大綱》的工作。他表示，自由黨的議員與批發

及零售業均支持當局為香港國際機場興建第三條跑道。方議員認為，隨着旅遊業的發展及內地實施"自由行計劃"，香港興建第三條跑道將有助帶動零售、餐飲及酒店等行業進一步增長。鑒於位於珠江三角洲地區的機場將會擴建，香港如不落實興建第三條跑道，將會是非常不智之舉，因為將來增加的航班便會由鄰近機場吸納。為了維持香港國際機場的競爭力，他促請政府與內地航空當局進行協調聯繫，以便開放更多空域以應付預計的飛機升降量增長。

10. 陳鑑林議員表示，作為立法會議員，他認為香港應藉發展其基礎設施及改善航空服務的質素，致力維持本港的競爭力，以應付日後因大珠三角城市機場發展而帶來的挑戰。

11. 運輸及房屋局局長在回應時表示，香港民航處、中國民航總局及澳門民航局已成立三方工作小組，致力改善珠三角空域的使用和區內航空交通管理的協調工作。隨着民航處新航空交通管制中心於2013年啟用，三跑道系統如獲採用，將足以為香港機場跑道的實際最高航機升降容量提升至每小時102架次提供支援。運輸及房屋局局長進一步表示，儘管大珠三角機場計劃推行發展項目，這些機場的容量仍明顯不足以應付到2020年的中期航空服務需求，以及到2030年的長期需求。

12. 葉偉明議員察悉並關注到，香港與鄰近城市的貨櫃運輸業出現激烈競爭。葉議員察悉上述兩個方案將會帶來直接、間接及連帶就業機會。他詢問，當局有否評估當其中一個方案或兩個方案均無法推行時，喪失的就業機會數目為何。

13. 運輸及房屋局局長在回應時表示，當局並無有關的估計數字。不過，與方案1相比，方案2帶來的直接就業機會與間接／連帶職位分別約多40 000個及56 000個。運輸及房屋局局長強調，面對區內日趨激烈的競爭，香港必須發展機場的基礎設施，以保持香港國際機場作為國際航空樞紐的地位。

14. 陳淑莊議員認同第三條跑道對香港國際機場未來的發展十分重要，她特別提述，公民黨的議員對《香港國際機場2030規劃大綱》提出的兩個方案持開放態度。她問及當局發展2007-2008年度施政報告提出連接香港國際機場與深圳機場的鐵路的進度，因為此接駁鐵路或可有助應付部分航空交通需求，並延長第三條跑道達至其最高航機升降容量前的期限。

15. 運輸及房屋局局長在回應時表示，港深西部快速軌道已納入政府現正進行的《鐵路發展策略2000》檢討及修訂內。運輸及房屋局局長強調，港深西部快速軌道高效快捷，緊密連繫港深兩地機場，方便旅客在香港國際機場乘坐國際航班，或在深圳機場乘坐內地航班。

16. 謝偉俊議員認為，加強航空連繫，對維持香港在航空、旅遊、物流及金融業等方面的競爭力至為重要。謝議員認為，香港國際機場未來的發展必須有策略地規劃，否則廣州或會取代香港，成為國際航空樞紐。謝議員特別指出，隨着有直航機飛往馬爾代夫及斐濟，這些地區最近已發展成為著名的旅遊景點。他並不認為香港國際機場與深圳機場的接駁鐵路有助促進香港的旅遊發展。他亦作出以下的提問：有甚麼關鍵要素或會妨礙當局落實推行香港國際機場的發展方案；自香港國際機場在赤鱗角啟用以來，機場實際獲取的經濟內部回報率為何；以及可從希思羅機場在其跑道已達到最高航機升降容量的情況下，仍決定不興建額外跑道一事中汲取甚麼經驗。

17. 運輸及房屋局局長在回應時表示，《香港國際機場2030規劃大綱》有就環境影響、資本投資及經濟效益等重要的考慮因素進行討論。待社會各界就發展方案達成共識後，當局便會在下一階段的工作中進行更多的研究工作，包括進行法定的環評程序，檢視可採取甚麼有效的紓減措施，盡量減低發展方案對環境造成的不良影響。機管局許漢忠先生指出，由於希思羅機場的跑道已達到最高航機升降容量，航空公司已採用較大型的飛機，並以可用時段營運利潤較豐厚的航線，利潤較低的航線班次



因此逐漸減少，最終導致中轉時間延長，航線網絡萎縮，大部分航線的航班選擇減少，以及服務價格上升。

18. 李華明議員察悉並關注到，第三條跑道於2020年後落成啟用後，香港國際機場將只可應付直至2030年的航空交通需求量。他認為當局應作出較前瞻性的規劃，以期應付在2030年以後的航空交通需求量。

19. 運輸及房屋局局長表示，規劃大綱每5年進行一次檢討，以便適時提升機場設施，以配合航空業的需要。倘若當局順利落實提高現有兩條跑道的航機升降量的措施，而民航處亦成功加強航空交通管制能力的話，現有兩條跑道的航機升降量便可應付直至2020年的航空交通需求量。機管局進行《香港國際機場2030規劃大綱》研究，旨在應付香港日後對航空服務的需求，而三跑道系統可應付香港直至2030年在容量充裕下的交通需求量。當局難以作出遠至2030年以後的長遠規劃，因為飛機及科技的進步會對相關的規劃工作帶來不明朗因素。

#### *建築成本及融資方法*

20. 方剛議員提及外界關注到建造第3條跑道涉及龐大的資本開支。他表示，當局在規劃位於赤鱗角的香港國際機場時，亦有人提出類似的批評。不過，香港國際機場帶來的經濟效益現已得到各方面的認同。他特別指出，將來第三條跑道帶來的經濟效益甚至可能較《香港國際機場2030規劃大綱》所估計的還要大。

21. 考慮到建築成本會隨時日而上漲，陳鑑林議員談及部分學者提出的關注，並詢問政府當局有否評估建築成本對機場費用的影響，因為機場費用一旦增加，便會削弱香港航空業的競爭力。

22. 運輸及房屋局局長解釋，由於機管局預料方案1及方案2分別約有250億元及1,020億元計入債務融資後的累積資金短缺額，香港國際機場未來的發展方案一旦拍板定案，機管局便會向政府提出該

發展計劃的融資方法。不管當局最終選用哪種融資方法，都會顧及必須維持香港國際機場作為航空樞紐的競爭力這一點。機管局許漢忠先生補充，用者自付的原則將會是融資安排中不可或缺的組成部分，並會結合其他可行的融資方法，包括債務融資及由機管局發行債券。

23. 陳偉業議員對現時方案與現有香港國際機場在資本成本方面有如此重大的差別深表關注。有關的資本成本包括平整土地(前者擬耗資389億元填海拓地650公頃，後者則耗資90億元填海拓地1 000公頃)、擴建旅客捷運系統(前者42億元，後者3億元)，以及提升行李處理系統(前者43億元，後者6.4億元)。

24. 運輸及房屋局局長指出，就第三條跑道與現有香港國際機場的建築成本進行比較時，應把通脹及成本結構的改變等相關因素納入考慮之列。政府當局會要求機管局審慎控制該發展計劃的成本，以符合成本效益。

25. 湯家驊議員特別指出，第三條跑道的造價若按付款當日價格計算可能高達1,362億元，其建築成本相當高昂。他關注到，據一些專家表示，現時，基於環保理由，航空業界趨向製造窄體飛機。因此，在靠近北跑道興建一條較短的跑道將足以為航班升降活動增加的情況提供支援，而最後由於填海範圍縮小，資本成本便可減少。李華明議員同意這項意見，並認為業界可採用窄體飛機經營亞洲區內的航班服務。

26. 機管局許漢忠先生在回應時表示，寬體飛機及窄體飛機現時分別佔香港國際機場飛機起降量的70%及30%。倘若落實推展三跑道系統方案，基於運作上的彈性和效率的考慮，香港國際機場需要興建一條較長的跑道。此外，現有北跑道在新跑道落成後便會暫時關閉，而現有南跑道亦會安排在第三條跑道啟用後，於晚間隨時備用。至於填海範圍，許先生表示，經考慮多項重要因素(例如三跑道系統所需的滑行道系統及停機坪)後，機管局認為現時建議填海拓地約650公頃是最恰當的方案。他補充，興建一條較短的跑道最多只能縮減填海範圍約50公

頃，可減少的填海面積實屬微不足道，僅可減低耗資30億元，可節省的金錢並不算多；不過，長遠而言，此做法卻會嚴重限制了香港國際機場的容量。至於當局根據甚麼準則計算出方案2按付款當日價格計算的預算造價約為1,362億元，許先生解釋，機管局就該發展計劃按付款當日價格計算的建築成本作估算時，除了以現時按2010年價格估計的建築成本(862億元)為基礎，亦一如政府的做法使用了投標價格指數作參考。投標價格指數估計在2011年至2014年間每年上升5%，在2015年至2020年間每年上升5.5%，以及其後每年上升3%。

27. 機管局許漢忠先生在回應湯家驊議員進一步提問時表示，他認為在可預見的將來，波音787及空中巴士350等寬體飛機將依然是航空公司用以在各大航空樞紐(例如香港國際機場)經營國際航班服務的主要飛機類型。

28. 主席表示，經濟動力促請政府當局加快研究工作及更有效地控制該發展計劃涉及的資本開支。主席對為提升香港國際機場的客貨運能力而興建第三條跑道表示支持。與此同時，他亦強調當局必須有效控制航空客運交通(尤其出現無法預見的情況(例如惡劣的天氣狀況)時)，以便盡可能善用香港國際機場的客貨運能力。主席亦促請機管局及政府當局在諮詢期內積極接觸社會各界人士，以回應社會上對該發展計劃所表達的各項關注，並就有關該計劃的任何誤解、甚至謠言作出澄清。

29. 運輸及房屋局局長在回應主席的提問時表示，可考慮以其他方法為該發展計劃進行融資，例如徵收機場建造附加費(部分其他機場有此做法)或向乘客收取某項費用。

### 環境影響

30. 方剛議員特別提述，當局落實興建第三條跑道時，除須顧及經濟發展的需要，亦應致力減低該發展計劃對環境造成的影響。他問及為符合環保標準而制訂紓減措施的工作開支。機管局許漢忠先生在回覆時表示，因應興建第三條跑道的需要，當

局會以非挖泥的"深層水泥拌合"填海法進行填海工程，以盡量減少破壞海洋生態。與傳統填海法相比，使用非挖泥填海法會額外耗用150億元的費用。

31. 甘乃威議員認為，為了提升香港國際機場在大珠三角地區內的競爭力，有必要擴建香港國際機場及興建第三條跑道。他察悉當局尚未就《香港國際機場2030規劃大綱》建議的各項目進行環評研究，並詢問政府是否有信心相關的法定環評報告能符合在最近法庭就港珠澳大橋香港段工程計劃作出的裁決中所頒布的基準標準。葉偉明議員對此亦有同感。

32. 運輸及房屋局局長在回應時表示，政府當局打算在社會各界人士對香港國際機場未來發展達成共識後才進行法定的環評研究。她補充，根據法律規定，就某工程項目進行環評研究時，亦須評估該工程項目連同已確定推行的相關工程項目對環境造成的累積影響。因此，擬議機場發展項目的環評研究，將會把港珠澳大橋香港段工程計劃納入該項環評研究範圍，以便全面遵守有關的法律規定。

33. 甘乃威議員亦關注到，使用第三條跑道航班所產生的飛機噪音將會對青龍頭的住宅區造成滋擾。他從《香港國際機場2030規劃大綱》中察悉，就三跑道系統方案的2030年預測飛機起降量對空氣質素可能造成的影響進行的初步研究結果顯示，鄰近香港國際機場的所有易受空氣污染影響地方的空氣質素均不會超越現行的空氣質素指標。不過，甘議員指出，政府現正就香港的空氣質素指標進行檢討。主席亦詢問有關的評估工作有否把港珠澳大橋香港段開通後的情況及東涌人口增加等因素納入考慮之列。

34. 機管局許漢忠先生解釋，擬議第三條跑道將只供降落，而降落的航班所產生的噪音量會較以全功率開動引擎起飛的航班為低，因此，預期屯門和馬灣受到的噪音滋擾將不會進一步加劇。到2020年，隨着航空業界引入較新型號的飛機，這些飛機所產生的噪音量將遠較現時所採用的飛機為低。許先生表示，當局就三跑道系統方案對空氣質素可能

造成的影響進行初步評估時，已適當地考慮了相關環評研究所載的港珠澳大橋香港段的乘客量預測，以及香港國際機場直至2030年的航空交通需求量預測(預計到2030年香港國際機場的航空交通需求量為年飛機起降量602 000架次)。他亦表示，當局日後按照法定環評程序，進行詳盡的空氣質素影響評估時，會把現行的空氣質素指標納入考慮之列。

政府當局

35. 甘乃威議員要求政府當局提供由莫特麥克唐納有限公司就興建第三條跑道而進行的初步環境評估的完整報告文本，以及當局在過去5年每年接獲有關飛機噪音滋擾的投訴數目。

(會後補註：機管局應事務委員會委員要求而提供的資料，已分別於2011年7月13及18日隨立法會CB(1)2707/10-11(51)及CB(1)2754/10-11(15)號文件送交委員。)

36. 劉慧卿議員表示，由於香港國際機場的跑道容量已接近飽和，她曾促請政府當局及早就香港國際機場未來的發展徵詢事務委員會的意見。她表示，民主黨對《香港國際機場2030規劃大綱》表示歡迎，並會先研究該規劃大綱的內容及所接獲的意見，然後才就此規劃大綱決定應採取的立場。劉議員察悉，由於有關的發展方案需要進行填海工程，環境關注團體對興建第三條跑道持異議。她促請當局應從落實廣深港高速鐵路香港段項目的經驗汲取教訓。劉議員認為當局需要平衡經濟發展與環境保護方面的需要，並強調當局應在整個諮詢過程及各施工階段中，積極與各有關人士接觸，以回應他們的關注。

37. 陳偉業議員認為，從經濟發展的角度而言，香港國際機場毫無疑問需要興建第三條跑道。不過，有關工程的規模將會進一步對中華白海豚的棲息地造成不良影響，並危及牠們的生存。他認為，政府當局應在進行其他準備工作前先進行詳盡的環評研究，以確定有關工程會對中華白海豚造成傷害的程度，從而決定是否繼續展開有關工程。他憶述當年為了在赤鱸角興建香港國際機場，政府當

政府當局

局與機管局曾承諾在沙洲及龍鼓洲海岸公園設立海豚保護區，不過，當局並沒有告知議員有關的進展及至今的推行情況。陳偉業議員及劉慧卿議員要求政府當局提供資料，說明當局在1998年香港國際機場啟用時就保育中華白海豚所作的承諾，以及經已實施和現正推行的措施(如有的話)。

(會後補註：機管局應委員要求而提供的資料，已於2011年7月13日隨立法會CB(1)2707/10-11(50)號文件送交事務委員會委員。)

38. 陳偉業議員深切關注到，雖然擬議第三條跑道將會把受飛機噪音滋擾的地區由馬灣轉移至香港黃金海岸，但由於飛行高度較低的關係，將來飛機噪音的強度將會遠比現時為高。他對政府當局未能提供有關香港國際機場噪音預測等量線25的資料表示不滿，因為在該等量線範圍內是不准興建房屋的。陳議員特別指出，香港設法對各類噪音的滋擾實施管制，只有飛機噪音不受管制。陳議員促請政府當局考慮透過立法管制飛機噪音。

39. 李永達議員促請政府當局給予受飛機噪音影響的居民適當的尊重，並以誠懇的態度處理他們的意見及關注事項。他特別指出，噪音預測等量線25對受飛機噪音影響的住宅區居民來說意義不大，因為即使平均噪音水平是在可接受的水平範圍之內，但他們一旦在午夜被飛機噪音吵醒，便難以再次入睡。李議員引述民航處的資料，表示香港國際機場的繁忙時間現已延長至晚上11時，因此他促請政府當局制訂有效的措施，以消減有關住宅區所受的噪音影響，例如只准許發出較低噪音的第4章飛機在深夜使用香港國際機場。

40. 運輸及房屋局局長在回應時表示，事實上，《香港國際機場2030規劃大綱》已載述有關雙跑道系統方案及三跑道系統方案的噪音預測等量線的資料。擬議三跑道系統方案的走線、飛機航道及飛行程序的設計，已可盡量減低對鄰近香港國際機場的住宅區的滋擾。為了盡量減少夜間的噪音滋擾，民航處已鼓勵夜間由東北方向進入機場的航機

使用持續降落模式降落。當局亦委託了多家獨立顧問公司，研究機場發展的不同策略範疇，包括對環境的影響，以便就未來的機場發展進行前期的規劃工作。機管局亦已就該發展計劃與環保團體及受影響的居民建立緊密聯繫，並會繼續與他們保持溝通。

主管(資料研究部)

41. 陳偉業議員堅持認為，當局應立法管制飛機噪音，以期更有效保障日後可能因第三條跑道運作而受噪音滋擾的住宅區。他要求立法會秘書處資料研究部就香港及三藩市對飛機噪音的規管進行研究。

(會後補註：立法會秘書處資料研究部擬備的資料摘要已於2011年7月13日隨IN18/10-11號文件送交事務委員會委員。)

42. 陳淑莊議員問及機管局與環保團體的溝通情況，以及會否成立工作小組，以便雙方保持對話。機管局許漢忠先生在回應時表示，當局在諮詢期開始時已邀請所有環保團體出席有關此發展計劃的簡介會。機管局將會在整個諮詢期內及其後與環保團體保持溝通，以處理他們就該發展計劃提出的關注事項。

43. 由於預期當局在進行詳盡的環評研究後會實施環境保護及紓減措施，而有關工作將會涉及龐大的開支，李華明議員詢問，當局目前有否就有關的開支作出粗略的估計數字。運輸及房屋局局長在回應時表示，兩個方案的所有已知費用已納入有關的工程計劃預算內，詳情載於《香港國際機場2030規劃大綱》。最後的預算數字與現時的預算數字或會有差別，因為最後的預算數字或須反映當局按法定環評的建議實施紓減措施的費用。

*與代表團體就《香港國際機場2030規劃大綱》舉行會議*

44. 劉慧卿議員建議事務委員會應與代表團體舉行會議，以聽取他們就《香港國際機場2030規劃大綱》發表的意見。她認為，香港國際機場未來的發展及第三條跑道的建造工程涉及運輸及房屋局、

商務及經濟發展局和環境局的政策範疇，依她之見，照理應由政府當局而非機管局牽頭進行相關的諮詢工作。因此，秘書處應邀請各相關的政策局局長出席，與代表團體會談。主席贊同劉議員的意見。李永達議員贊同委員對會議安排的意見，並建議邀請民航處出席有關會議。

45. 運輸及房屋局局長表示，機管局既擬訂了《香港國際機場2030規劃大綱》，因此也是負責進行目前的諮詢工作的最適當機構。事實上，有關的政府政策局及部門在規劃過程中一直與機管局緊密合作。機管局許漢忠先生補充，其實，當局在決定第三條跑道的排列方式時，已考慮運作安全、跑道可用性、容量及環境事宜等因素。

#### *要求當局提供顧問公司的報告*

46. 陳淑莊議員察悉9家顧問公司曾受當局委託參與《香港國際機場2030規劃大綱》研究。她要求政府當局提供這些顧問公司各自擬備的顧問報告，供委員參考。

47. 機管局許漢忠先生解釋，除9家顧問公司受委託參與該發展項目的研究，當局在進行總體規劃的過程中，亦曾諮詢本港航空業，並把香港國際機場作為機場經營者及服務供應商的豐富經驗納入規劃大綱內。《香港國際機場2030規劃大綱》(備有11頁摘要、60頁報告及超過200頁技術報告)應足以滿足擬瞭解機場規劃發展的市民的各方面需要。運輸及房屋局局長強調，若提供個別顧問報告供公眾人士查閱，此舉或會造成誤導，因為有關報告在不同時間編製，而且在編製過程中，有關當局曾進行大量的研究工作，並把本港機場各業界人士的意見及運作經驗納入規劃大綱內。

48. 陳淑莊議員對當局的解釋不表信服。她提出動議下列議案，並獲陳偉業議員和議：

"本委員會促請政府及機場管理局公開所有《香港國際機場2030規劃大綱》相關的顧問研究報告。"



49. 應主席的邀請，陳淑莊議員解釋，當局全數公開9份與《香港國際機場2030規劃大綱》相關的顧問研究報告，將有助社會人士就甄選各發展方案一事進行討論。

50. 何鍾泰議員關注到，為節省紙張，當局或許只須讓委員及市民大眾查閱各研究報告的行政摘要。陳偉業議員建議機管局把一套報告存放在立法會秘書處，供委員參閱。謝偉俊議員建議把此議案押後至下次會議上討論，以便委員能進一步詳細審議此事。

51. 運輸及房屋局局長表示，當局需要時間綜合整理及以有系統的方式提供有關的報告。陳淑莊議員察悉政府當局及機管局需要若干時間進行有關的準備工作，她表示政府當局及機管局可首先以表列的方式列出與《香港國際機場2030規劃大綱》相關的顧問研究報告，然後在諮詢期內才提供這些報告，供市民查閱。因應主席的建議，陳淑莊議員表示，倘若這些報告的資料在下次舉行會議時仍未備妥，她不排除屆時會動議上述議案。

政府當局／  
機管局

(會後補註：相關的顧問研究報告已於2011年7月15日送交立法會秘書處。秘書處已透過立法會CB(1)2754/10-11(15)號文件正式通知事務委員會委員這些報告已存放在秘書處。)

## 結論

52. 主席在總結時促請政府當局注意委員就《香港國際機場2030規劃大綱》發表的意見及關注事項，並提供委員要求索取的資料，以釋除委員對下述方面的疑慮：當局推行發展方案時所需的資本投資、融資安排，以及對環境造成的影響。為了更有效地瞭解市民大眾和有關人士的意見及釋除他們的疑慮，事務委員會將於2011年7月19日的例會中，會見代表團體及與政府當局舉行會議。秘書處將會邀請運輸及房屋局、商務及經濟發展局、環境局、民航處及機管局派代表出席該次會議。

## **II 其他事項**

53. 議事完畢，會議在下午12時50分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2011年10月3日