

東區區議員楊位醒

九龍灣宏通街2號寶康中心2樓13室

《香港國際機場2030規劃大綱》意見書

《香港國際機場2030規劃大綱》提出兩個不同的機場發展方案，一個方案是維持現有雙跑道系統，另一個方案是擴建成為三跑道系統。本人認為以長遠發展需求來看，擴建第三跑道系統，花1,362億港元的投資是造福後代，很有必要，可以充分利用香港國際機場的航空交通連繫，保持香港為亞太航空樞紐的地位，推動香港經濟發展更上層樓。

在亞洲區內如泰國、新加坡，以致內地如廣州、深圳等周邊機場，近年不斷擴建提升，香港將面對越來越激烈的挑戰，絕對不能固步自封，滿足現狀，要有危機感而常備不懈，現有機場預計於2020年前飽和，雖然距今尚有19年的時間，但早作預算和計劃，由融資安排、工程設計以致對環境影響的評估等，都可充分地仔細論證和研究，力求完善，提升香港國際機場的競爭力，以應付未來的挑戰。

有意見認為，隨着未來廣深港高速鐵路香港段和港深機場鐵路項目完成，可減輕機場航班的需求，而不必要興建第三條跑道。本人認為這看法是片面的，只是單單想到日後和內地的聯繫。香港除了是中國的特別行政區，還是一個國際城市，未來要不斷開拓與外國和內地城市的聯繫，如今和香港未有通航的地方還有很多很多，只要香港保持東方之珠的魅力，保持國際性展覽和盛事持續舉行，保持購物者天堂的特色，定能繼續吸引更多的中外商旅訪客來港，航班需求定能進一步增長。另一方面，當內地經濟在未來進一步發達，快速便捷的空運需求一定有增無減，如果香港沒有新跑道去應付需求，貨機都改到別的機場

降落，屆時便追悔莫及。因此在交通事務上，香港要超前地考慮，既要和內地無縫化，聯成一氣，但又要保持自身的優勢和特色。

本人相信，機管局在公眾諮詢完結後，在今年年底會向政府提交正式報告。本人希望政府能全方位地考慮該報告，以確定下一階段工作，包括原則上決定機場未來發展的策略方向及探討融資安排、工程詳細設計，以及法定環境影響評估工作等。鑑於早前高鐵工程風波和最近港珠澳大橋面對司法覆核的挑戰，前事之師不可忘，本人希望當局總結經驗教訓，在籌建第三條跑道時不要重蹈覆轍，遭同類之官司纏繞，延誤工程，大失預算。

東區區議員
楊位醒
2011年7月14日