



2011年7月19日

《香港國際機場2030規劃大綱》

東區區議員邵家輝意見書

1. 就香港機場的發展，我贊成興建一條標準的長跑道，迎接未來機遇。社會對機場發展有好多討論，但當中有些建議並唔可行，我在此作出一些回應。
2. 有人批評，現時3800米跑道方案造價太貴，提議建一條短1/3的跑道來減低成本。但根據機管局行政總裁許漢忠早前表示，這樣做不但唔會按比例減少1/3成本，只是減了30億元，佔862億元造價3.5%不到。因為興建多一條跑道，還要其他配套設施，如停機坪及客運廊，只有很少真的用在跑道上。
3. 但跑道短了，卻令我們錯失了不少機會或運載力。因為採用廣體飛機是未來航空業的大趨勢，而這些飛機，如A380就要用到長跑道3000多米長的跑道升降。我看不到香港有甚麼理由要反潮流建一條短跑道。到時大飛機仍然要在空中或地面排隊等起升降，根本無助解決機場飽和問題。
4. 另外，亦有人指香港可考慮向深圳買跑道，但這做法對香港並不可以行。建新跑道的目的係維持帶動香港經濟增長。但真正發展機會並唔係來自跑道本身，而係飛機帶來的人及貨。所以用深圳跑道就等於親手將機會送走。而且礙於基本法所限，香港的航空公司只可以用香港機場做樞紐，唔可以搬去深圳機場，所以跑道一定要建在香港。
5. 至於有人提議應先解決空域擠塞問題才擴建機場，但在自由黨內的各位政協委員先後在兩會上藉提案反映過後，現時珠三角的空域管制已有所放寬。未來，自由黨會繼續與中央溝通，致力於優化珠三角空域管理。最近消息指香港、深圳、澳門已在放寬空域上達成共識，我們期望這回可以成真，推動珠三角空域的進一步合作，且相信只要特區政府再努力些，問題不是不可解決，但空域管制放寬不應作為興建第三條跑道與否的先決條件。
6. 且擴建機場並非一朝一夕可以完成，我們不能等到機場飽和後才建新跑道，否則到時就會被對手爬頭，一切都會太遲。我們應該爭取時間，在磋商空域優化的同時，興建第三條跑道。