



香港經濟民生聯盟
就「擴建香港國際機場成為三跑道系統」
環境影響評估報告之意見書

香港的經濟成就，有賴基建配套的不斷擴展和提升；香港國際機場（「機場」）肩負聯繫香港與世界各地的重任，實乃其中不可或缺的一環。多年來，機場的設施和服務享譽國際，亦為香港四大產業（貿易及物流、旅遊、金融、工商業支援及專業服務）的發展作出了巨大的直接和間接貢獻，是推動香港經濟繁榮的重要動力。

根據國際航空運輸協會(IATA)的最新預測，香港客貨運需求量在2030年將達到1億230萬人次及890萬公噸，飛機起降需求量則為60.7萬架次，遠高於目前雙跑道系統的最高容量。2011年發表的《香港國際機場2030規劃大綱》（《大綱》）指出，目前的雙跑道系統容量將會於2019-22年之間飽和（即42萬架次飛機起降量），加上機場於2013年的實際飛機起降量已有37萬架次，相比《大綱》預測的流量超前3年；換言之，雙跑道系統容量將最快於2016年飽和。

面對航空交通需求日趨增長，加上機場擴建需時，經民聯認為應及早為機場的未來發展作好籌劃和準備，以滿足香港和大珠三角地區的經濟需要。基於以上估計，經民聯原則上認同三跑道系統方案對香港未來的可持續發展具有必要性，並認為應盡快開展有關工程，以達到預期2023年啟用的目標。

整體而言，經民聯認為，香港機場管理局（「機管局」）於2014年6月提交的《「擴建香港國際機場成為三跑道系統」環境影響評估報告》（「報告」），當中對12個範疇的環境因素作出了全方位的仔細評估，涵蓋空氣、水質、噪音、廢物、生態、漁業、景觀、古蹟、人體健康等，並提出了有效的補償和緩解措施，令各個範疇的潛在環境影響減到最低和「可接受」水平。



經民聯就個別範疇的具體意見如下：

(1) 三跑道系統的必要性和機場定位

報告就三跑道系統以外的兩個方案（「擴建目前的雙跑道系統」和「與鄰近機場合作」）進行了分析，認為前者只能是短期措施，加上針對提升雙跑道系統而增設的基礎設施並不適用於三跑道系統，會造成資源浪費；後者則由於航空司法管轄區及民用航空運輸協定的不同而存在困難，若須在不同城市轉機，亦會為旅客及貨運營運商帶來不便，增加時間及耗費資源，影響行程的編排及負擔能力。故此，擴建三跑道系統是最可取的方案。

經民聯同意以上分析，報告已充分考慮興建三跑道系統的必要性及其他選擇，而機場目前面對起降空間／時段有限、航線／航點飽和的發展瓶頸，將對香港的對外經濟活動構成直接影響。事實上，機場的容量限制主要源自航班起降量，目前已達到每小時 65 架次，並將於 2015 年達到每小時 68 架次的上限（即兩班航機起降相隔不足一分鐘），缺乏再增加的空間。

正如報告指出，在目前航班起降量接近上限的情況下，航空公司可能被迫削減容量較低的航班，令旅客面對航點及航班選擇減少、等候／轉機時間延長、延誤機會增加和旅遊成本上升等情況；與此同時，物流和相關行業亦會面對延期交貨、貨運編排缺乏彈性等風險，甚至須轉用其他機場擴展服務，長遠影響香港的營商成本和競爭力。

此外，起降量接近上限亦會令廉價航空、商用飛機及包機等業務發展受阻，有礙航空業的多元發展。容許航空公司採用不同機種服務，既屬其商業權利，亦可讓其按市場規模靈活調配資源，為香港開拓更多新航點，故此有意見指「限制小型機種起降」的建議並不可取。

擴建三跑道系統除可提高航班起降量至每年 62 萬架次（每小時 102 架次），亦可增加 105 個停機位，加上新建的第三條跑道客運廊，令機場全面運作時的年客運處理能力額外增加 5,000 萬人次，既可舒緩目前停機坪和客運樓的壓力和擠迫情況，增加應付服務中斷及恢復的彈性，亦可提升旅客體驗和香港形象。



事實上，香港機場的成功有賴其國際樞紐的定位，兼顧國際與地區／國內航線的發展，並積極開拓鄰近的新興市場，為全球提供無遠弗屆的客貨運聯繫和中轉功能。香港擁有五小時內飛抵全球半數人口居住的地方的優勢，加上東亞地區蓬勃發展，以及大珠三角地區經濟融合帶來的新需求，吸引不少跨國公司匯聚香港設立地區總部及辦事處，以享人流、物流、資金及資訊流的便利。

近年，香港周邊地區的城市發展加快，深圳寶安機場將於數年內會興建第三條跑道，廣州白雲機場亦會於2017年為第五條跑道動工。根據IATA的預測，大珠三角地區航空市場的客運量到2030年將增至3.87億人次，貨運量將達1,800萬公噸，即使廣州、深圳、澳門、珠海連帶香港三跑道系統的合計容量，也不足以應付需求。

據《大綱》估計，一旦採納三跑道系統，2030年機場直接產生的職位將增至14.1萬個，而間接及連帶職位將增至約19.9萬個；系統對香港2030年本地生產總值的直接、間接及連帶貢獻價值將為1,670億元，約相當於香港2030年本地生產總值預測數字的4.6%。

因此，擴建三跑道系統、提升機場的軟硬件功能及積極增加容量和航點，將可有效鞏固香港的航空樞紐地位；相反，任何限制性建議（例如限制服務網絡／航點數目、飛行機種等）均會有損機場的競爭力及香港經濟的長遠發展，未來將得不償失。

(2) 水質影響和海洋生態

經民聯察悉報告已對多個三跑道系統的可能佈局方案進行比較，並選取了綜合各方面影響最小的方案，拓地範圍最小（650公頃開放水域），當中四成是海洋生態價值較低的已覆蓋污泥坑。此外，報告已就三跑道系統對機場鄰近地區水質的影響作出詳細而審慎的研究，並建議適當的設計及防範措施，密切監察水質變化，同時確保營運階段的污水排放、再用經處理的廢水及燃料意外溢漏等不會對水質造成負面影響。

報告同時提出了若干措施，減輕工程對海洋生態（特別是中華白海豚）的影響，包括採用成本較高的深層水泥拌合技術填海、以定向鑽挖法建造



海底航油管道、避免在海豚生育高峰期（3-6月）進行鑽孔打樁活動、限制海天碼頭船隻的航行速度等。機管局其後於8月提出了「額外緩解措施」，包括限制2023年前海天碼頭的快船數量、在大嶼山西南水域制訂中華白海豚及海洋生態保育管理計劃，以及進行相關的活動情況和保育策略研究等。

經民聯認為有關措施全面，已在環保及發展間取得平衡，但亦明白環保團體對近年中華白海豚數目下降的關注，故希望政府能扮演更主動角色，平衡漁護署、機管局和環保團體等相關持份者的意見，協調有關保育工作，確保補償措施能夠及時和有效地落實。

經民聯亦對擴大海岸公園的建議表示歡迎；事實上，2011年港珠澳大橋的環評報告，提出完工後將大小磨刀劃為海岸公園作為補償，報告最終亦獲得環境諮詢委員會認可和通過。經民聯認為政府和機管局可積極考慮加強工程前期的生態保護工作，包括盡快設立「大小磨刀海岸公園」和建議中的新海岸公園，藉以連接「沙洲及龍鼓洲海岸公園」，同時加快落實擬議的「西南大嶼山海岸公園」，為中華白海豚另覓棲息地，從而顯示政府的保育決心和釋除公眾疑慮，亦可避免妨礙工程推展。

(3) 空氣污染和噪音

報告合共建議了超過250項措施，以避免、減少、緩解及補償潛在的環境影響，將計劃可能造成的環境影響減至最低，當中包括仔細評估日後的空氣和噪音水平。

就這兩方面，機管局已逐步強制禁區內採用電動或環保燃油的車輛，同時在三跑道系統落成及可行情況下，安排南跑道於深夜時段處於備用狀態，減少對沙螺灣的噪音影響，並會適度調整航線和安排航道使用等。另外，根據國際民航組織（ICAO）的飛機排放趨勢預測，未來10年的飛機設計將不斷改進，以減少消耗燃油，改善飛機排放物的質量；機管局亦會建議航空公司選用新型號航機，甚至可考慮限制不符合噪音要求的飛機升降，進一步降低噪音對市民的影響。

報告亦引述獲環保署採納的模型研究，當2031年三跑道系統啟用時，鄰近所有易受空氣污染影響地方的累積二氧化氮、可吸入懸浮粒子、微細



懸浮粒子、二氧化硫及一氧化碳水平均符合相關的空氣質素指標，而三跑道系統與雙跑道系統情況下的污染物年均水平，轉變並不顯著。

經民聯認為有關分析和研究結果有數據支持，但認為機管局可就相關研究方法、假設和資料取捨準則提供更詳細解釋，提高有關研究的透明度和公眾可信性。此外，政府未來亦要積極配合機管局和三跑道系統的興建，加緊落實粵港兩地於2020年的減排目標。

另一方面，機管局應考慮在已有的研究基礎上，擴大空氣污染和噪音研究的覆蓋範圍，進一步了解未來航道變更對馬灣、青衣及屯門等地的影響，並與相關地區團體和居民保持溝通，確保緩解措施能夠覆蓋受影響的持份者。

總結：藉擴展三跑道系統提升機場效益

近年，香港的旅客數目和貨運需求穩步增長，除了興建更多景點和商業城，加強物流配套外，落實三跑道系統將提升香港的承載能力。另一方面，隨著港珠澳大橋及屯門至赤鱗角連接路分別預計於2016年及2018年通車，大嶼山將要扮演更重要的經濟角色，各類發展和規劃亦加緊進行；三跑道系統可與大嶼山及周邊地區發揮更大的協同效應，促進就業機會，強化大嶼山的橋頭經濟角色，助香港把握經濟新機遇。

經民聯整體認同報告就三跑道系統必要性的基本分析和環境影響評估，以及有關補償和緩解措施的作用。隨著社會近年對三跑道系統的關注程度增加，政府和機管局應加強與公眾溝通，讓更多市民了解報告涉及各方面，從而爭取公眾支持；此外，機管局在落實補償和緩解措施的過程中，應同步吸納環保專家和其他持份者（特別是環保團體）的意見，而後者亦可提出更完善的建議，令工程得到社會更廣泛參與和接納。

(完)

2014年9月