

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(4)334/14-15號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB4/PL/EDEV+CB1/PL/EA

經濟發展事務委員會與環境事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2014年9月30日(星期二)
時 間：下午4時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室1

出席委員：經濟發展事務委員會委員

梁君彥議員, GBS, JP
* 黃定光議員, SBS, JP
林大輝議員, SBS, JP
謝偉俊議員, JP
姚思榮議員
* 莫乃光議員, JP
* 郭榮鏗議員
張華峰議員, SBS, JP
單仲偕議員, SBS, JP
鄧家彪議員, JP

環境事務委員會委員

何秀蘭議員, JP (主席)
涂謹申議員
陳健波議員, BBS, JP
胡志偉議員, MH
范國威議員
陳家洛議員

*亦為環境事務委員會委員

列席議員 : 梁家傑議員, SC

缺席委員 : 經濟發展事務委員會委員

田北俊議員, GBS, JP (主席)
林健鋒議員, GBS, JP (副主席)
陳鑑林議員, SBS, JP
湯家驊議員, SC
梁家駒議員
* 陳偉業議員
* 何俊賢議員
* 易志明議員
* 陳恒鏞議員, JP
* 梁繼昌議員
張超雄議員
* 葛珮帆議員, JP
鍾國斌議員

環境事務委員會委員

陳克勤議員, JP (副主席)
李卓人議員
方剛議員, SBS, JP
毛孟靜議員
黃碧雲議員
盧偉國議員, BBS, MH, JP
鍾樹根議員, BBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

出席公職人員 : 運輸及房屋局

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

機場擴建統籌辦總監
邱伯衡先生, JP

環境保護署

助理署長(環境評估)
鄧建輝先生, JP

應邀出席者 : **議程第II項**

香港機場管理局
署理行政總裁
吳自淇先生

香港機場管理局
發展執行總監
馮永業先生

香港機場管理局
建築工程副總監
潘嘉宏先生

香港機場管理局
總經理－環保事務(建築工程)
李仲騰先生

香港機場管理局
首席顧問
李雪珊女士

第一節

香港空運貨站職工會
會務主任
LEE Man-kwong先生

香港機場地勤服務職工會
主席
李永富先生

機場空運員工協會
會務秘書
黃文權先生

九龍塘大學社會政策學系機場三跑道系統關注組
成員
傅家灝先生

機場發展關注網
發言人
巫堃泰先生

香港經濟民生聯盟
青年事務小組副發言人
申偉基先生

林超英先生

環保生態協會
總幹事
脫志詠先生

李少芳女士

陳肖蘭女士

郭淑群女士

黃秋雯小姐

余顯璧小姐

第二節

國際華商觀光協會
副主席
黃進達先生

香港運輸物流學會
副會長
曾永鏗先生

香港專業導遊總工會
主席
余莉華女士

守護大嶼聯盟
成員
何來女士

香港航空
服務部總監
簡浩賢先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)5
游德珊女士

列席職員 : 高級議會秘書(4)5
譚瑞萍女士

議會秘書(4)5
吳華翠女士

議會秘書(4)3
伍靄雯小姐

議會事務助理(1)1
潘耀敏小姐

文書事務助理(1)1
彭燕珊女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

環境事務委員會主席何秀蘭議員告知委員，由於經濟發展事務委員會主席田北俊議員未能出席是次會議，聯席會議將由她主持(下稱"會議主席")，以聽取公眾對香港國際機場的擬議三跑道系統計劃及相關環境影響評估(下稱"環評")報告的意見。

II. 聽取各界對香港國際機場第三條跑道計劃及有關的環境影響評估報告的意見

就公聽環節作出的會議安排

2. 會議主席表示，由於特殊情況令公眾進出立法會綜合大樓受到影響，原訂於2014年9月29日舉行的公聽環節須改期舉行。兩個建議日期分別為2014年10月7日及13日。會議主席表示，鑒於2014-2015立法年度會期將於2014年10月8日展開，若改期舉行的公聽環節未能安排於2014年10月7日舉行，有關安排須交由2014-2015年度新會期的上述兩個事務委員會的主席決定。

陳家洛議員擬提出的議案

3. 陳家洛議員表示，他已表明有意在公聽環節結束後，就擬議的三跑道系統計劃及相關環評報告動議兩項議案(立法會CB(4)1090/13-14(02)號文件)。倘若其他公聽環節須在新立法年度會期舉行，他會重新向新會期的上述兩個事務委員會主席提出有關要求。

4. 單仲偕議員支持陳議員就處理該兩項議案所提的建議。他表示，已登記但未能出席是次會議的團體代表亦應獲安排出席改期舉行的其他公聽環節，以便他們陳述意見。

與團體代表和政府當局舉行會議

(立法會CB(1)1626/13-14 (03)號文件 —— 政府當局就香港國際機場三跑道系統計劃的進度提交的文件

立法會CB(1)1626/13-14 (04)號文件 —— 立法會秘書處就香港國際機場第三條跑道的發展擬備的文件(背景資料簡介)

立法會CB(4)1073/13-14 —— 經濟發展事務委員會
(01)號文件 2014年6月23日會議的
紀要擬稿節錄本(只備
英文本)

立法會CB(4)1090/13-14 —— 陳家洛議員於2014年
(02)號文件 9月25日致經濟發展事
務委員會主席與環境
事務委員會主席的函
件(當中載有兩項議案
的措辭)(只備中文本)

立法會CB(4)1101/13-14 —— 環境諮詢委員會因應
(01)號文件 陳家洛議員擬動議的
議案發出的函件

立法會CB(1)1693/13-14 —— 陳偉業議員於2014年6
(01)號文件 月20日要求就香港國
際機場三跑道系統計
劃的環境影響評估報
告進行討論的函件(只
備中文本)

環境影響評估報告文本 —— [http://www.epd.gov.hk
/eia/register/report/eiar
eport/eia_2232014/h
tml/index.htm](http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiarport/eia_2232014/html/index.htm)

第一節

團體代表陳述意見

5. 應會議主席邀請，合共13個團體／個別人士就香港國際機場的擬議三跑道系統計劃及相關環評報告陳述意見。該等團體／個別人士提出的意見摘要載於**附件**。

政府當局的回應

6. 應會議主席邀請，運輸及房屋局副局長表示，政府當局及香港機場管理局(下稱"機管局")已知悉團體代表在不同場合提出的部分意見，而機管

局在研究該等團體的關注及建議後，已按照環評程序的規定提出緩解措施。視乎環境諮詢委員會(下稱"環諮會")的意見和是否取得環境保護署(下稱"環保署")署長的批准，機管局將會實施獲列為三跑道系統計劃的環境許可證條件的措施。

7. 環保署助理署長(環境評估)表示，環保署於2014年4月17日接獲機管局就三跑道系統提交的環評報告，並已根據《環境影響評估條例》於2014年6月20日至7月19日把環評報告公開讓公眾閱覽30天。其後，機管局就報告諮詢環諮會，為期60天。環諮會於2014年9月15日舉行會議，並於2014年9月19日就環評報告向環保署署長提交意見。若環保署署長不要求進一步資料，他須在接獲環諮會的意見後30天內(即在2014年10月17日或該日前)，決定應否核准三跑道系統計劃的環評報告。

討論

跑道容量

8. 姚思榮議員認為，位於赤鱸角的香港國際機場自1998年落成啟用以來，在促進香港經濟方面擔當關鍵角色。據他了解，依賴香港國際機場高效處理人流貨流的行業作出的經濟貢獻約佔香港本地生產總值的60%，而該等行業支持香港直接或間接創造的接近一半職位。鑒於現時區內其他地方(例如深圳、上海、北京及新加坡)的機場較香港國際機場發展得更快，香港必須發展擬議的三跑道系統計劃，以維持香港相對於區內其他機場的競爭優勢。

9. 應會議主席邀請，林超英先生指出，對於香港國際機場現有兩條跑道可處理的最高飛機升降量為每小時68架次還是86架次，社會人士曾作出一些討論。林先生表示，香港中文大學航空政策研究中心曾於2007年就此議題進行調查並發表研究報告。當時出任國泰航空有限公司副主席的陳南祿先生亦曾提到，可藉實施證實可行的改善措施，把香港國際機場的跑道容量提高至每小時75架次。林先生補充，香港國際機場按原先的設

計應可應付每年900萬公噸貨物及約8 700萬乘客人次的客貨運需求。他認為，香港國際機場有足夠地方及基礎設施達到設計容量，故此無需興建第三條跑道。此外，當時的規劃參數尚未計及最新的資訊科技發展及其他可提高跑道容量的科技發展。林先生強調貨運需求不是興建第三條跑道的理由。

10. 姚思榮議員詢問，政府當局及機管局有否考慮林超英先生的意見。姚議員詢問，如林先生的建議獲採納，香港國際機場處理客貨流量的能力可提高多少，以及機場可運作多久才達至飽和。他認為，政府當局及機管局應就林超英先生的建議，回應可否在無需興建第三條跑道的情况下，藉實施改善機場運作的措施配合香港在未來數十年或以上的預測經濟增長。

11. 機管局馮永業先生回應時表示，香港國際機場現行的雙跑道系統最多可處理每小時68架次的飛機升降量，這是經民航處核實並獲具業內專業知識的獨立顧問確認的數字。雖然香港國際機場可能還有些微空間可藉改善機場運作而提高其跑道容量，但不論實施任何措施，均須符合國際民用航空組織(下稱"國際民航組織")的國際安全標準。機管局馮永業先生承認，一如林超英先生所指出，香港國際機場按其設計應可應付在1992年時預期的貨流增長。正因如此，機管局並無建議在三跑道系統計劃下興建新空運貨站。他重申，香港國際機場現時的瓶頸在於其跑道容量，因此有必要興建第三條跑道，以應付航空交通的最新預測增長。

12. 范國威議員及機場發展關注網絡發言人巫堃泰先生指出，1992年公布的《新機場總綱計劃》(下稱"《1992年新機場總綱計劃》")估計香港國際機場的兩條跑道每小時可處理82至86架次的飛機升降量。如可達到此處理量，便沒有理由需要興建第三條跑道，因為據估計，截至2030年的跑道容量需求為每年607 000架次飛機升降量。據《香港國際機場2030規劃大綱》(下稱"《2030規劃大綱》")研究指出，香港國際機場雙跑道系統的實際最高容量

只達每小時68架次的飛機升降量。鑒於上述兩項研究的評估結果有很大差異，范議員及巫先生質疑公眾可否相信《2030規劃大綱》中聲稱擬議三跑道系統的最高容量可達每小時102架次飛機升降量的說法。

13. 機管局馮永業先生回應時表示，《1992年新機場總綱計劃》只是從策略層面作出的總體規劃，並非用作飛機航道的技術性研究。《1992年新機場總綱計劃》建議，香港國際機場如採用獨立混合起降模式(即兩條跑道可各自獨立供飛機起飛和降落)，則可達到最高的跑道容量。不過，大嶼山位處香港國際機場南方，這對民航處設計飛機航道及飛行程序時構成地理限制，以致不能採用獨立混合起降模式，而且此起降模式亦未必符合國際民航組織的安全規定。

14. 機管局馮永業先生進一步表示，《1992年新機場總綱計劃》的結論認為，香港國際機場在現時的雙跑道系統下，不可能達到每小時86架次的飛機升降量。政府當局及機管局先後於1994及1998年進行獨立研究，探討現有兩條跑道最多可處理多少架次的飛機升降量。1994年的研究顯示，香港國際機場可處理每小時63架次的飛機升降量，而1998年的研究則提出約49項可實施的改善措施，以期把香港國際機場兩條跑道的飛機升降量提高至每小時68架次。該兩項研究的結果均獲民航處確認。

(會後補註：機管局澄清，其中一項獨立研究應於2008年而非1998年進行；而該等研究提出的改善措施為46項，而非49項。)

15. 范國威議員要求政府當局提供資料，說明《1992年新機場總綱計劃》中所載的香港國際機場雙跑道系統每小時的實際最高跑道容量，以及1994年的研究及1998年*的研究的報告(包括提高跑道容量的49項*措施)的詳情。機管局馮永業先生承諾提供所要求的資料。

政府當局

(會後補註:機管局澄清,*應分別為2008年及46項。)

16. 就此，林超英先生察悉，香港規劃師學會最近向機管局索取《1992年新機場總綱計劃》副本，但機管局表示未能提供該文件。

17. 機管局馮永業先生澄請，《1992年新機場總綱計劃》已上載至機管局網站和存放在機管局圖書館，可供公眾參閱。

(會後補註:機管局澄清，《1992年新機場總綱計劃》存放於公共圖書館，而2008年的報告則已上載至機管局網站，可供公眾閱覽。)

18. 至於機管局馮永業先生提出大嶼山的地勢對飛機升降活動造成掣肘的解釋，巫堃泰先生表示，《1992年新機場總綱計劃》曾建議，如香港國際機場因應運作需要而須採用獨立起飛模式以提高跑道容量，有關當局應考慮移除位於大嶼山東北方的大陰頂和花瓶頂這兩座山峰的地勢障礙。巫先生認為，香港國際機場雙跑道系統的設計已容許採用獨立混合起降模式。他相信隨着航空技術日新月異，現有兩條跑道的飛機升降量可在沒有違反國際民航組織的安全規定的情況下予以提高。

19. 機管局馮永業先生表示，有關移除大嶼山兩座山峰的地勢障礙可有助提高跑道容量的說法，其實是對《1992年新機場總綱計劃》的誤解。他澄清，移除地勢障礙只可減少飛機在特殊情況下從跑道起飛的角度，從而令機管局可減低在酬載重量方面的限制，但不能完全解除雙跑道系統採用獨立混合起降模式運作所面對的掣肘。《1992年新機場總綱計劃》已清楚載述有關移除地勢障礙的相關考慮。

空域限制及"空牆"問題

20. 范國威議員認為，一如團體代表所指出，現時使用內地空域的"空牆"限制(即內地當局規

定，由香港起飛的航機須在15 700呎以上的高度進入內地空域)，已規限了香港國際機場兩條跑道的實際最高飛機升降量。范議員關注到，除非"空牆"問題得到解決，否則擬議的三跑道系統能否有效地把跑道的飛機升降量提高至每小時102架次，仍存在很大疑問。他詢問，政府當局及機管局將會採取甚麼措施解決此問題。

21. 機管局馮永業先生解釋，由於香港國際機場鄰近深圳機場，因此要求由香港國際機場起飛的航機須在指定高度進入內地空域的規定，其實會提高而非降低空域使用的管理效率。機管局馮永業先生補充，民航處亦曾在不同場合指出，空域限制不會對香港國際機場的跑道容量構成影響。

22. 巫堃泰先生表示，他曾要求政府當局及機管局提供相關文件，說明內地、香港和澳門民航當局在空域管理方面的區域合作詳情。不過，政府當局及機管局最初否認有該等文件存在，但其後表示，即使是機管局董事會成員，機管局亦不能向他們發放該等文件。在沒有確切的文件證據支持下，巫議員質疑政府當局及機管局在三跑道系統投入運作時，是否有能力解決空域限制的"空牆"問題。

23. 林超英先生特別指出，根據一名熟諳香港航空情況的專家表示，現時的空域限制確實會影響香港國際機場現有兩條跑道各自容許的飛機升降架次。

24. 機管局馮永業先生表示，民航處一直與中國民用航空管理局和澳門民航局商討如何提升珠江三角洲(下稱"珠三角")區內的空域管理。成立於2004年的三方工作小組已達成共識，對2020年前調整優化珠三角區內空域結構的目標任務和保障措​​施作出明確規劃。機管局馮永業先生強調，"空牆"限制只會影響起飛航機進入內地空域的高度，但​​不會影響兩條跑道的容量。

使用寬體飛機

25. 范國威議員察悉並關注到，香港國際機場的部分飛機升降量現時較多被服務內地二線航點的窄體飛機佔用，而該等飛機的載客量及／或載貨量均少於服務國際航線的寬體飛機(例如2013年每航班的乘客數目僅192人，較以往預期的314人為少)。此安排已影響香港國際機場的客貨吞吐量，而且未有善用現有雙跑道系統調配航班的功能。范議員認為，若政府當局鼓勵機場服務營運商調配較大型的航機使用香港國際機場(例如向較小型的飛機徵收附加費)，便無需興建第三條跑道而又能令香港國際機場的客貨吞吐量上升。

26. 機管局馮永業先生解釋，使用香港國際機場的航機中，約63%屬寬體式飛機，而每班由香港國際機場起飛的航機的客貨載運量位列全球最高之一。他解釋，航空服務是一門成本高昂的業務，而香港國際機場已十分繁忙。向小型航機徵收繁忙時間附加費的建議，不會有效鼓勵航空公司調配大型航機使用香港國際機場，因為航空公司選用哪種航機基本上是市場主導。

保育中華白海豚

27. 姚思榮議員察悉，機管局將會實施多項擬議的保護海洋生態措施。他詢問，政府當局可否確保在三跑道系統計劃的建造工程展開前及時設立面積2 400公頃的擬議海岸公園，以便把中華白海豚遷移至該海岸公園，以及該等措施對保護將會受機場一帶水域的建造工程影響的中華白海豚是否確實有效。

28. 運輸及房屋局副局長表示，倘若上述設立海岸公園的擬議措施最終獲列為三跑道系統計劃的環境許可證的其中一項條件，相關政府部門及機管局會緊密合作，以確保海岸公園得以適時設立，以便保護中華白海豚。

向馬灣珀麗灣居民提供補償措施

29. 鑒於馬灣珀麗灣居民在三跑道系統運作時可能會受到更多飛機噪音影響，會議主席詢問政府當局會否向馬灣珀麗灣居民提供補償措施。機管局馮永業先生表示，根據《香港規劃標準與準則》，住宅樓宇不應設於特定飛機噪音預測等量線的覆蓋區域。香港國際機場就住宅樓宇採用的飛機噪音標準為飛機噪音預測25等量線標準。機管局馮永業先生進一步解釋，根據三跑道系統計劃的環評報告，在三跑道系統方案下，香港國際機場的飛機噪音預測25等量線覆蓋範圍並不包括馬灣珀麗灣。

30. 會議主席宣布，第一節結束，第二節將於5分鐘後展開。

第二節

團體代表陳述意見

31. 應會議主席邀請，合共5個團體的代表就香港國際機場的擬議三跑道系統計劃及相關環評報告陳述意見。該等團體提出的意見摘要載於**附件**。

機管局的回應

32. 應會議主席邀請，機管局李仲騰先生和機管局馮永業先生就團體代表在第二節表達的關注作出以下回應：

- (a) 根據環評報告，在三跑道系統投入運作時，可安排南跑道於晚上11時至翌日早上7時處於備用狀態。由於東涌與最接近的運作跑道之間的距離，將會由現時的1.5-2公里增至超過3公里，因此東涌受到的飛機噪音影響將會大大減少；
- (b) 一如東涌的情況，馬灣珀麗灣現時位處飛機噪音預測25等量線的範圍以外，因此該處的飛機噪音水平視為可以接

受。預期隨着進一步的技術發展，新一代飛機會較為寧靜，而大嶼山北部及馬灣珀麗灣受到的飛機噪音影響將會低於環評報告預測的水平。根據飛機噪音監察及審計規定，機管局在取得擬議三跑道系統運作首年的相關機場運作數據後，會核證此計劃對其飛機噪音影響所作的緩解措施的預測成效。倘若等量線的數據比較出現偏差，機管局應提供解釋及進行分析。機管局須確保不會有新增的易受噪音影響地方受到過多的飛機噪音影響。

- (c) 三跑道系統計劃的環評研究的空氣質素評估環節是根據最新的歐盟VI期車輛廢氣排放標準進行，而港珠澳大橋的環評研究則根據歐盟V期車輛廢氣排放標準進行。歐盟VI期車輛廢氣排放標準較歐盟V期車輛廢氣排放標準嚴格，前者對車輛減排量的要求較後者高出一半。鑒於採用上述的標準，再加上當局已推出多項措施，盡量減少空氣污染物排放量，預期在三跑道系統落成啟用時，東涌的空氣污染物排放水平將會下降。
- (d) 機管局發展香港國際機場的基礎設施的原則，是要配合空運客貨流量的增長速度。根據《1992年新機場總綱計劃》，機管局預計香港國際機場在2015年需要148個飛機停泊位。不過，香港國際機場的實際航空交通需求量較預測的航空交通需求量大，故此機管局其後對機場擴建計劃作出相應調整。待中場範圍發展計劃於2015年年底完成後，香港國際機場的飛機停泊位數目將會達到178個。

討論

保育中華白海豚

33. 有見於深圳、澳門及廣州均已定下機場擴建計劃，姚思榮議員認為，香港正面對區內鄰近機場日趨激烈的競爭。他同意香港有迫切需要發展三跑道系統，以維持香港作為重要的區域及國際航空樞紐和作為來往內地及海外目的地的乘客的重要過境通道的地位。

34. 姚思榮議員察悉，三跑道系統引起的其中一個主要環境關注是如何保育中華白海豚，而根據相關環評報告，政府當局將會設立一個面積約2 400公頃的新海岸公園，以連接香港國際機場的航道進場範圍、現有的沙洲／龍鼓洲海岸公園和計劃中的大小磨刀海岸公園。他對該新海岸公園能否有效保護中華白海豚的生境表示關注。他轉述部分環保團體的批評時指出，政府當局及機管局往往漠視環保團體就保育中華白海豚所提出的意見及建議。他詢問，政府當局有否聽取外界提出的措施或其他解決方法，以處理三跑道系統所引起的關注事項。

35. 機管局李仲騰先生表示，機管局在環評報告中曾提出賠償、緩解及提升措施，以保育中華白海豚，當中包括使用免挖方法進行填海工程、設立一個面積約2 400公頃的新海岸公園，以及成立提升海洋生態的基金。環保署助理署長(環境評估)澄清，漁農自然護理署最近宣布設立的大嶼山西南海岸公園和索罟群島海岸公園與機管局在環評報告中建議的2 400公頃新海岸公園並不相關。

36. 運輸及房屋局副局長贊同有必要提高跑道容量，以追上不斷增加的需求。他表示，機管局已與持份者接觸，以回應公眾對三跑道系統計劃可能造成的環境影響的關注。運輸及房屋局副局長強調，機管局已採納環保團體提出的若干保育措施，例如設立海岸公園、要求海天客運碼頭的快速渡輪更改航道和限制其船速等。姚思榮議員要求政府當局提供書面資料，說明政府當局將會實施甚麼擬議措施，以處理環保團體對環境影響的關注，以及解釋為何沒有回應他們的其中一些關注。

政府當局

環評報告的追蹤研究

37. 會議主席關注到，政府當局會否就機管局推行環評報告所載列的賠償、緩解及提升措施進行追蹤研究，以評估該等措施的成效。會議主席引述立法會有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會提交的報告。該報告指出，政府當局／工程項目倡議人應決定檢討有關工程項目的相關環評報告的方法，以確保相關環評報告所載列的緩解措施已妥善推行。

38. 運輸及房屋局副局長回應時表示，機管局已根據《環境影響評估條例》進行環評程序，並達致比法定要求更高的標準。機管局李仲騰先生表示，在三跑道系統投入運作後，機管局會監察飛機噪音和執行審計計劃，當中包括至少每5年編製一份噪音等量線報告，因應收集所得有關飛機運作水平、機隊組合、跑道及航蹟使用率的實際數據，從飛機噪音的角度比較實際與預測的機場運作情況。機管局並會評估有否需要和可否加推緩解措施，以確保推行有關工程計劃不會因所產生的飛機噪音而對環境造成負面影響。應會議主席要求，政府當局承諾設立機制，以確保機管局採取環評報告載列的措施得以奏效，並在三跑道系統建造工程進行期間和完成後妥善推行。

政府當局

III. 其他事項

39. 議事完畢，會議在下午7時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年1月9日

經濟發展事務委員會與環境事務委員會

2014年9月30日(星期二)下午4時30分
舉行的聯席會議

聽取各界對"香港國際機場第三條跑道計劃及
有關的環境影響評估報告"的意見

團體代表 / 個別人士的意見和關注摘要

編號	團體名稱 / 個別人士	意見書 / 主要意見和關注
第一節		
1.	香港空運貨站職工會	<ul style="list-style-type: none"> ● 對香港國際機場三跑道系統計劃表示支持。 ● 相信環境影響評估(下稱"環評")報告建議的緩解措施應能把三跑道系統計劃的環境影響減至最低。 ● 第三條跑道落成啟用後,將有助減低東涌地區的碳排放和噪音影響。 ● 建造第三條跑道可讓香港國際機場得以應付航空貨物量增長、協助維持香港在區內的競爭優勢,以及保障有關的職位空缺。
2.	香港機場地勤服務職工會	<ul style="list-style-type: none"> ● 對香港國際機場三跑道系統計劃表示支持。 ● 認同環評報告建議的緩解措施可把三跑道系統計劃的環境影響減至最低。 ● 擬議三跑道系統計劃可提供就業機會、協助推廣香港的社會及經濟發展,並可有助維持香港在區內的競爭力。 ● 擬議三跑道系統計劃可改善處理航空貨物的效率,以及增加香港國際機場的飛機升降容量。 ● 是否調派較大型航機以應付航空運輸需求,取決於航空公司而非香港國際機場的決定。
3.	機場空運員工協會	<ul style="list-style-type: none"> ● 立法會CB(4)163/14-15(01)號文件(只備中文本)

編號	團體名稱 / 個別人士	意見書 / 主要意見和關注
4.	九龍塘大學社會政策學系機場三跑道系統關注組	<ul style="list-style-type: none"> ● 對環評報告的30日公眾諮詢期過短表示關注。 ● 多個綠色團體關注到三跑道系統計劃帶來的負面環境影響,並認為建造成本估計達2,000億元屬過高。 ● 環境保護署在兩個事務委員會聽取所有團體代表的意見前不應發出三跑道系統計劃的環境許可證。
5.	機場發展關注網絡	<ul style="list-style-type: none"> ● 立法會CB(1)1995/13-14(33)號文件
6.	香港經濟民生聯盟	<ul style="list-style-type: none"> ● 立法會CB(1)1995/13-14(34)號文件(只備中文本)
7.	林超英先生	<ul style="list-style-type: none"> ● 立法會CB(1)1995/13-14(35)號文件(只備中文本)
8.	環保生態協會	<ul style="list-style-type: none"> ● 關注到三跑道系統計劃的建造工程對中華白海豚(下稱"白海豚")的保育及其生境的影響。 ● 促請政府當局在劃定擬議海岸公園範圍並把白海豚遷移到公園範圍前,擱置推行三跑道系統計劃。
9.	李少芳女士	<ul style="list-style-type: none"> ● 關注到香港國際機場的運作對位於馬灣的珀麗灣居民造成的噪音影響。 ● 由於香港四周設有空域限制(下稱"空牆"),在擬議的三跑道系統啟用後,新產生的航空交通將取道珀麗灣上空飛行,屆時馬灣居民承受的噪音影響將會更為嚴重。 ● 環評報告建議的緩解措施並沒有處理珀麗灣居民的關注。 ● 在噪音問題得到解決前,不應展開三跑道系統計劃。
10.	陳肖蘭女士	<ul style="list-style-type: none"> ● 香港國際機場的運作對珀麗灣造成的噪音影響較其他香港地區承受的噪音影響嚴重。此問題在第三條跑道啟用後將會加劇。 ● 除非噪音問題得到解決,否則反對三跑道系統計劃。

編號	團體名稱 / 個別人士	意見書 / 主要意見和關注
11.	郭淑群女士	<ul style="list-style-type: none"> ● 馬灣居民的意見如下 —— <ul style="list-style-type: none"> (a) 若飛機未能符合在香港國際機場升降的聲音限制，應對有關的航空公司施加罰款； (b) 抵達或離開香港國際機場的飛機應選取避開珀麗灣的飛行航道；及 (c) 若不採取有效的緩解措施，應向珀麗灣居民提供金錢賠償。
12.	黃秋雯小姐	<ul style="list-style-type: none"> ● 質疑香港國際機場是否需要三跑道系統，並認為應把實施有關計劃的資源用於更逼切的民生事務。 ● 認為環評程序並不公平，而且由工程倡議者(即機管局)委託進行環評報告亦欠缺公信力。 ● 環評報告的諮詢期過短，而且對一般市民而言，環評報告過於技術性，令人難以理解和作出回應。 ● 關注到白海豚的保育和三跑道系統計劃的建造工程對白海豚生境的影響。
13.	余顯璧小姐	<ul style="list-style-type: none"> ● 反對實施三跑道系統計劃。 ● 公眾並不知悉內地的空域管制對香港國際機場的跑道容量的影響。 ● 雙跑道系統會於2016至2017年達致飽和的聲稱並不真確，且有誤導成份。 ● 緩解措施只是空口承諾。 ● 關注到白海豚的保育。
第二節		
14.	國際華商觀光協會	<ul style="list-style-type: none"> ● 對香港國際機場三跑道系統計劃表示支持。 ● 建造第三條跑道可惠及香港其他主要行業例如旅遊業。 ● 需要維持香港國際機場在鄰近機場中的競爭優勢。
15.	香港運輸物流學會	<ul style="list-style-type: none"> ● 立法會CB(1)1995/13-14(36)號文件(只備英文本)

編號	團體名稱 / 個別人士	意見書 / 主要意見和關注
16.	香港專業導遊總工會	<ul style="list-style-type: none"> ● 對三跑道系統計劃表示支持。 ● 極力維持香港作為區域及國際航空樞紐和首選旅遊目的地的地位。 ● 香港應提升競爭力和發展經濟。
17.	守護大嶼聯盟	● 立法會CB(4)163/14-15(04)號文件 (只備中文本)
18.	香港航空	● 立法會CB(1)1995/13-14(37)號文件

沒有出席會議的團體名稱 / 個別人士提交的意見書

編號	團體名稱 / 個別人士	意見書
1.	107動力	● 立法會 CB(1)1798/13-14(03) 號文件 (只備中文本)
2.	DFS集團	● 立法會 CB(1)1798/13-14(05) 號文件 (只備英文本) (謹限議員參閱)
3.	離島區議會議員周轉香女士	● 立法會 CB(1)1798/13-14(07) 號文件 (只備中文本)
4.	寶聯環衛服務有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(10) 號文件 (只備中文本)
5.	香港工業總會第18分組	● 立法會 CB(1)1798/13-14(11) 號文件 (只備中文本)
6.	李兆波先生	● 立法會 CB(1)1798/13-14(16) 號文件 (只備中文本)
7.	香港中文大學亞洲供應鏈及物流研究所	● 立法會 CB(1)1798/13-14(17) 號文件 (只備英文本)
8.	珀麗灣業主委員會	● 立法會 CB(1)1798/13-14(18) 號文件 (只備中文本)
9.	古德齊先生	● 立法會 CB(1)1798/13-14(20) 號文件 (只備中文本)
10.	通濟隆香港外幣找換有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(22) 號文件 (只備英文本)

11.	LSG Lufthansa Service Asia Ltd	● 立法會 CB(1)1798/13-14(24) 號文件 (只備英文本)
12.	香港貨運物流業協會有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(26) 號文件 (只備英文本)
13.	中國飛機服務有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(28) 號文件 (只備英文本)
14.	珠江客運有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(29) 號文件 (只備中文本)
15.	Mr Samuel TSE	● 立法會 CB(1)1798/13-14(30) 號文件 (只備中文本)
16.	中石化(香港)油站有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(31) 號文件
17.	國泰航空服務有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(32) 號文件 (只備英文本)
18.	環島旅運有限公司	● 法會 CB(1)1798/13-14(33) 號文件 (只備英文本)
19.	萊佛士醫療集團香港	● 立法會 CB(1)1798/13-14(34) 號文件 (只備英文本)
20.	DHL Aviation (Hong Kong) Limited	● 立法會 CB(1)1798/13-14(35) 號文件 (只備英文本)
21.	香港飛機工程有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(36) 號文件 (只備英文本)
22.	易高航空燃料服務有限公司	● 立法會 CB(1)1798/13-14(37) 號文件
23.	香港中華廠商聯合會	● 立法會 CB(1)1798/13-14(38) 號文件 (只備中文本)
24.	航空公司貨運聯絡小組	● 立法會 CB(1)1798/13-14(40) 號文件 (只備英文本)
25.	建造業議會	● 立法會 CB(1)1798/13-14(41) 號文件 (只備英文本)

26.	香港集思會	● 立法會 CB(1)1798/13-14(42) 號文件 (只備中文本)
27.	Mr MAK Wing-wah	● 立法會 CB(1)1798/13-14(43) 號文件 (只備中文本)
28.	王偉英先生	● 立法會 CB(1)1798/13-14(44) 號文件 (只備中文本)
29.	香港工業總會	● 立法會 CB(1)1798/13-14(45) 號文件 (只備中文本)
30.	歐陽國華先生	● 立法會 CB(1)1798/13-14(46) 號文件 (只備中文本)
31.	香港美國商會	● 立法會 CB(1)1798/13-14(48) 號文件 (只備英文本)
32.	屯門敬老會	● 立法會 CB(1)1798/13-14(49) 號文件 (只備中文本)
33.	香港專業及資深行政人員協會	● 立法會 CB(1)1995/13-14(02) 號文件 (只備中文本)
34.	香港民航機師總會	● 立法會 CB(1)1995/13-14(06) 號文件 (只備英文本)
35.	林鴻達先生	● 立法會 CB(1)1995/13-14(07) 號文件 (只備中文本)
36.	香港建造業總工會	● 立法會 CB(1)1995/13-14(08) 號文件 (只備中文本)
37.	香港經貿商會	● 立法會 CB(1)1995/13-14(11) 號文件 (只備中文本)
38.	香港中華總商會	● 立法會 CB(1)1995/13-14(12) 號文件 (只備中文本)
39.	香港理工大學	● 立法會 CB(1)1995/13-14(14) 號文件 (只備英文本)

40.	香港特別行政區18區區議會正副主席	● 立法會CB(1)1995/13-14(17)號文件(只備中文本)
41.	曾焯文先生	● 立法會CB(1)1995/13-14(18)號文件(只備中文本)
42.	持續智庫	● 立法會CB(1)1995/13-14(19)號文件(只備中文本)
43.	香港集思會	● 立法會CB(1)1995/13-14(20)號文件(只備中文本)
44.	1名市民	● 立法會CB(1)1995/13-14(22)號文件
45.	15名市民	● 立法會CB(1)1995/13-14(23)號文件(只備中文本)
46.	信佳集團管理有限公司	● 立法會CB(1)1995/13-14(24)號文件(只備英文本)
47.	荃灣各界協會	● 立法會CB(1)1995/13-14(25)號文件(只備中文本)
48.	力新清潔有限公司	● 立法會CB(1)1995/13-14(26)號文件(只備英文本)
49.	香港零售管理協會	● 立法會CB(1)1995/13-14(27)號文件(只備英文本)
50.	梁永堅先生	● 立法會CB(1)1995/13-14(28)號文件(只備中文本)
51.	香港綠色策略聯盟	● 立法會CB(1)1995/13-14(29)號文件(只備英文本)
52.	葉錦洪先生	● 立法會CB(1)1995/13-14(30)號文件(只備中文本)
53.	何兆熙先生	● 立法會CB(1)1995/13-14(31)號文件(只備中文本)
54.	尹鑿樹先生	● 立法會CB(1)1995/13-14(32)號文件(只備中文本)

55.	香港建設管理交流中心	● 立法會CB(4)1073/13-14(03)號文件 (只備中文本)
56.	香港工程師學會	● 立法會CB(4)1073/13-14(04)號文件 (只備英文本)
57.	珀麗灣業主委員會	● 立法會CB(4)1073/13-14(07)號文件
58.	思匯政策研究所	● 立法會CB(4)1073/13-14(08)號文件 (只備英文本)
59.	大嶼山發展聯盟	● 立法會CB(4)163/14-15(03)號文件 (只備英文本)

議會事務部4
立法會秘書處
2015年1月9日