

離島區議會
文件 IDC 82/2014 號

有關香港國際機場可持續發展的提問

余俊翔議員通知本會，在本年9月1日舉行的離島區議會會議上，他將會提出以下問題：

“離島區議會曾在本年6月23日舉行的會議上，討論“有關香港國際機場噪音、水質及空氣質素控制的提問”(文件 IDC 55/2014號)。因應不少公眾人士繼續對擬議中的第三跑道項目提出不同需要和疑問，本人請以下政府部門及機構安排代表出席本年9月1日舉行的離島區議會會議，回答以下質詢：

- (1) 根據內地有關部門的規定，所有境外民航機進入中國境內時，必須保持在4,800米(15,700英尺)以上(此規定被稱為“空牆”(Sky Wall))。由於香港鄰近廣州軍區，故往返香港國際機場的航機均須遵從有關規定，部分航機因而須要在香港南面上空進行盤旋、跨越“空牆”以進行爬升或下降，導致浪費燃油、行程延長及航班延誤。然而，同樣鄰近廣州軍區的澳門國際機場，則不受“空牆”的規定。請香港機場管理局(“機管局”)和民航處解釋，這些研究結果是否屬實，以及他們有沒有向澳門民航局查詢來自澳門國際機場的航機，是否不受廣州軍區的空牆管制。
- (2) 若內地有關部門不同意對本港航機作出“空牆”解除或寬免，即使第三跑道最終落成，香港國際機場三跑道系統不會被充分使用，也不能解決航班延誤及處理航機升降的效率的問題。現有香港國際機場雙跑道系統每小時可處理82至86航班升降，而“空牆”則使北面跑道每小時只有68航班升降。請機管局解釋這些意見是否屬實。若“空牆”被解除或寬免後，現行雙跑道系統是否能夠解決提升處理航機升降效能的問題，以及落實後的三跑道系統，會否造成過多剩餘容量。本人希望機管局和民航處解釋，有沒有與本港政府向中央人民政府爭取解除或寬免廣州軍區“空牆”的規定。如有，他們對於成功爭取有多少把握？
- (3) 環評報告是假設部分飛機起飛後能直接向北飛行，並得民航處確認。據知，有關建議自從香港國際機場運作以來，便一直與相關空域控制區商討，十多年來至今仍未成事。報告中的空氣及噪音評估，是根據有關的飛行分流所計算，如果屆時未能實行，實質的環境影響將會與估算出現極大差異，更可能出現超標情況。希望民航處解釋如何保證向北飛行的運作能如期實行。

- (4)現時，珠江三角洲(“珠三角”)共有5個主要民用機場，分別位於香港、澳門、廣州、深圳和珠海。有評論認為，除了位於香港和廣州的機場外，其餘3個機場都未被充分使用。隨著港珠澳大橋的落成，部分旅客或會考慮在珠海金灣機場或澳門國際機場乘搭航機。同時，據本人理解，現時及未來珠江三角洲有多條高速公路、高鐵路綫和地鐵路綫，接駁廣州白雲國際機場及深圳寶安國際機場，故國際航班旅客(特別是亞洲旅客)不一定途經香港前往廣東省或鄰近地區。請問機管局和民航處可否提供這5個機場每小時可處理的航機數目；過去5年每小時實際處理航機數目；每月可處理的乘客數目；以及過去5年每月平均乘客數目？同時，本人希望機管局解釋，在提出興建三跑道系統時，他們有沒有評估珠三角海、陸、空運輸基建對香港國際機場在旅客及航機數量方面的影響？
- (5)現時，海天客運碼頭提供渡輪航綫前往多個珠三角碼頭，方便抵港旅客轉乘渡輪。請機管局解釋，若三跑道系統落成後，這些渡輪班次和客量會否大幅增加？海事處和機管局會否考慮要求這些渡輪航綫改變航道及速度，以保護海洋生態？
- (6)對於在三跑道系統落成後，才設立2,400公頃海岸公園的緩解措施，不少公眾人士深表質疑。另外，有報章報道，行政會議在2002年同意設立“西南大嶼山海岸公園”和“索罟群島海岸公園及延伸區域”，但至今都沒有落實。本人希望機管局解釋，他們會否考慮先設立海岸公園，才落實興建三跑道系統，確保附近生態受到保護。本人亦請機管局和漁農自然護理署(“漁護署”)解釋，該海岸公園落成後，它是由機管局，還是由漁護署管理。最後，本人請漁護署解釋，他們在何時落實設立上述2個海岸公園，以保護鄰近機場的海洋生態。

離島區議會秘書處
檔號：IS 111/3/108

日期：2014年8月15日