

定 稿

離島區議會會議記錄

日期：2014年9月1日(星期一)

時間：下午2時正

地點：香港中環統一碼頭道38號海港政府大樓14字樓

離島區議會會議室

出席者

主席

周玉堂先生, BBS

副主席

周轉香女士, BBS, JP

議員

李志峰先生, BBS

翁志明先生, BBS

陳連偉先生

張富先生

王少強先生

樊志平先生

余麗芬女士

李桂珍女士

容詠嫦女士

黃福根(森桂)先生

老廣成先生

鄧家彪先生, JP

鄺官穩先生

余俊翔先生

余漢坤先生, JP

周浩鼎先生

應邀出席者

蔡傑銘先生

首席助理秘書長(規劃及地政)

發展局

馮英倫先生

局長政治助理

發展局

譚燕萍女士

高級城市規劃師/離島

規劃署

呂榮祖先生

城市規劃師/新圖規劃

規劃署

王清標先生

高級工程師(離島發展部)

土木工程拓展署

藍子川先生

工程師/2

土木工程拓展署

李德明先生	董事	奧雅納工程顧問有限公司
楊詠珊女士	董事	奧雅納工程顧問有限公司
譚瑰儀女士	總建築師/5	房屋署
周永熊先生	高級建築師/33	房屋署
周永強先生	建築師/21	房屋署
馮寶珊女士	土木工程師/24	房屋署
潘啟樂先生	規劃師/3	房屋署
甄偉鵬先生	高級行政主任(策劃事務)	康樂及文化事務署
林榮傑先生	工程師/顧問工程管理	渠務署
葉哲奇先生	高級工程師/香港及離島區(3)	水務署
黃志彪先生	工程師/香港及離島區(分配 4)	水務署
梁民威先生	工程師/顧問工程管理(9)	水務署
薛悅強先生	駐地盤工程師	水務署
陳慧儀女士	工程師/離島(新界東)	路政署
黃桂新先生	地政主任/大嶼山 1	離島地政處
蔡新榮先生	建築工程執行總監	香港機場管理局
馮永業先生	企業發展執行總監	香港機場管理局
李仲騰先生	建築工程環保事務總經理	香港機場管理局

列席者

李炳威先生, JP	離島民政事務專員	離島民政事務處
曾曉彤女士	離島民政事務助理專員(1)	離島民政事務處
許婉媚女士	高級聯絡主任(1)	離島民政事務處
陳慶群女士	高級聯絡主任(2)	離島民政事務處
盧國中先生	總工程師/離島	土木工程拓展署
李建毅先生	離島地政專員	離島地政處
羅敏琴女士	行政助理(地政)	離島地政處
鍾文傑先生	西貢及離島規劃專員	規劃署
黃志德先生	高級運輸主任/離島	運輸署
黃偉宏先生	離島區環境衛生總監	食物環境衛生署
陳佩貞女士	離島區康樂事務經理	康樂及文化事務署
李喬奇先生	水警海港警區指揮官	香港警務處
黎德禮先生	大嶼山警區指揮官	香港警務處
羅東華先生	水警海港警區警民關係主任	香港警務處
林梅珍女士	大嶼山警區警民關係主任	香港警務處
朱金盛先生	署理中西南及離島區福利專員	社會福利署
黃漢傑先生	物業管理總經理 (黃大仙、青衣、荃灣及離島)	房屋署

秘書

陳心心女士

高級行政主任(區議會)

離島民政事務處

助理秘書

鄧華聯女士	一級行政主任(區議會)	離島民政事務處
黃丹琳女士	行政主任(區議會)1	離島民政事務處
譚仲軒先生	行政主任(區議會)2	離島民政事務處
施文港先生	行政助理(區議會)	離島民政事務處

因事缺席者

黃漢權先生
賴子文先生

歡迎辭

主席歡迎議員和各政府部門代表出席會議，並介紹列席會議的政府部門代表：

- (a) 社會福利署署理中西南及離島區福利專員朱金盛先生，他暫代彭潔玲女士；以及
- (b) 運輸署高級運輸主任/離島黃志德先生，他暫代阮康誠先生。

2. 議員備悉，黃漢權議員及賴子文議員因事未能出席會議。

I. 通過 2014 年 6 月 23 日的會議記錄

- 3. 主席表示，上述會議記錄已收錄政府部門及議員的修改建議。
- 4. 議員沒有提出其他修訂意見，並一致通過上述會議記錄。

II. 東涌新市鎮擴展研究 第三階段公眾參與－建議發展大綱草圖 (文件 IDC 76/2014 號)

- 5. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：規劃署西貢及離島規劃專員鍾文傑先生、高級城市規劃師/離島譚燕萍女士和城市規劃師/新圖規劃呂榮祖先生，土木工程拓展署總工程師/離島盧國中先生和高級工程師(離島發展部)王清標先生，發展局首席助理秘書長(規劃及地政)蔡傑銘先生和局長政治助理馮英倫先生，以及奧雅納工程顧問有限公司董事李德明先生和董事楊詠珊女士。

6. 蔡傑銘先生表示，發展局與相關政府部門將於是次會議，向議員介紹離島區的一項中長期土地供應計劃，即東涌新市鎮擴展研究（“東涌擴展研究”）第三階段公眾參與－建議發展大綱草圖（文件 IDC 76/2014 號），以及一項短中期房屋用地的發展建議，即東涌第 27 區居屋發展計劃（文件 IDC 84/2014 號）。東涌現時的人口較一般新市鎮少，規模亦較細。東涌擴展研究的目的，是探討東涌的發展潛力和機遇，把東涌擴展成為更具規模的社區。第一階段和第二階段的公眾參與已分別在 2012 年及 2013 年完成，並就東涌新市鎮擴展區的規劃和初步土地用途方案，收集離島區議會及各持份者的意見。第三階段公眾參與活動現正進行中，稍後顧問公司會講解就東涌新市鎮擴展區所制訂的建議發展大綱草圖的內容，歡迎議員提出意見。

7. 楊詠珊女士利用電腦投影片介紹文件內容。

8. 余俊翔議員提出的意見如下：

- (a) 他歡迎規劃署放棄在東涌西進行填海。他表示，一般地區的發展大綱草圖會都會預留“政府、機構或社區設施（GIC）”用地，但在建議發展大綱草圖內，東涌東只有“政府（G）”用地，並沒有預留土地作機構及社區設施用途。東涌東擴展後，人口將會增加，對社區設施及服務的需求將會大增。據悉，不少非政府機構或宗教團體亦有意在東涌東設立辦事處。他詢問規劃署為何沒有預留土地，供有關機構使用。
- (b) 在商業用地方面，由於東涌毗連港珠澳大橋和機場，具有相當大的經濟潛力，但根據現時建議的土地用途，住宅用地約佔 30%，而商業和經濟綜合發展區合共只有 7%。他認為商業與住宅用地的比例並不平衡。在第二階段公眾參與時，規劃署曾提出“宜居城市”及“經濟活力”兩個土地用途方案，而“經濟活力”方案所建議的商業用地較現時為多。他希望規劃署考慮增加區內商業用地的比例。

9. 老廣成議員提出的意見如下：

- (a) 他欣悉政府接納居民在第二階段公眾參與時所提出的意見，包括在東涌東及東涌西興建鐵路站。居民歡迎擬議東涌西鐵路站的位置。

- (b) 在建議發展大綱草圖內，東涌東及東涌西只有少量土地劃作“機構及社區設施”用地，但卻有不少土地被規劃作教育用地。他關注區內的宗教團體或社福機構因欠缺土地而難以提供服務，希望規劃署考慮地區的實際情況，作出適當平衡，不應只根據《香港規劃標準與準則》的要求規劃土地用途。
- (c) 就東涌西預留作運動中心的土地，由於東涌第 39 區已預留土地興建運動中心，兩項體育設施的距離較近，他建議把東涌市中心區的文娛中心搬遷至東涌西預留作運動中心的位置，這樣對全區的發展較為合適。他表示，東涌西未來約有 7 萬人居住，若把所有大型的文康設施設在東涌東或東涌市中心，將不利於東涌西的居民使用。
- (d) 他請政府考慮在東涌新發展碼頭至東涌舊碼頭沿海一帶，興建一條海濱長廊，以貫通東涌西及東涌市中心，便利遊人由東涌新發展碼頭步行至馬灣涌村及逸東邨等地。

10. 鄧家彪議員提出的意見如下：

- (a) 他歡迎規劃署取消在東涌西填海，改為沿山坡興建房屋。據他所知，運輸及房屋局將於本年 9 月公布落實興建東涌東及東通西鐵路站的計劃。
- (b) 就東涌西的規劃，他建議政府提供更多及合適的社區設施，以配合地區的需要。就預留土地興建診所/健康中心一事，他詢問，現時北大嶼山醫院已有診所，是否需要在區內再設置診所。由於土地資源珍貴，他建議在預留土地上興建一座包括街市、體育館及社區會堂的政府綜合大樓，相信東涌西的居民會歡迎該建議。
- (c) 由於東涌東的規劃涉及填海工程，故需時較長，而東涌西則不涉及填海，他詢問可否先進行部分擬議的項目，例如先在東涌西興建市鎮公園，以及在西河谷興建房屋。

11. 容詠嫦議員提出的意見如下：

- (a) 她歡迎政府在東涌東預留土地作專上學院及其他學校用途。她詢問擬議的專上學院會否以職業訓練學校作為定位，以配合東涌未來的發展，例如酒店、旅遊、零售及餐

飲業。此外，東涌東和東涌西有不少土地亦被劃為教育用地，她希望政府考慮東涌現有學校的使用量，才規劃新學校。現時區內部分學校已有收生不足的情況，若政府計劃興建更多學校，或會對現有學校造成影響。

- (b) 她認同應在東涌北規劃更多商業用地，以增加區內的就業機會，配合未來東涌東或東涌西的人口增長，讓居民無需長途跋涉前往市區工作。
- (c) 她關注港鐵東涌綫可否支援東涌未來的發展，因為該路綫的載客量現時已經接近飽和。

12. 樊志平議員提出的意見如下：

- (a) 東涌西並沒有河流，只有一條水道，他希望規劃署在水道兩旁預留多些土地，作鄉村式發展用途。此外，村民反對政府把私人土地劃為綠化地帶。
- (b) 擬議的市鎮公園被山谷環抱，附近山坡有不少墳墓及私人土地，他希望政府留意市鎮公園的設計，盡量依山而建，避免大興土木，影響村民。
- (c) 若政府擬在市鎮公園附近興建低密度住宅，應一併改善附近的鄉村道路，以方便村民進出。

13. 周轉香副主席提出的意見如下：

- (a) 她欣悉規劃署及土木工程拓展署(“土木工程署”)考慮了在東涌擴展研究第二階段公眾參與所收集的意見，取消在東涌西填海，避免破壞環境。
- (b) 她建議政府在沿海的海濱長廊興建行人徑及單車徑，以連接東涌市中心及東涌舊區。現時東涌的單車徑欠缺連貫性，她希望政府利用是次規劃，提供完善的單車徑網絡，以貫通東涌新市鎮及鄉郊地方的交通，並考慮興建單車公園及單車館，以增加地區的活力，以及鼓勵低碳生活。
- (c) 在市鎮公園方面，居民關注是否需要搬遷祖墳及影響風水。她建議市鎮公園依山而建，並沿山興建觀景台，讓遊人觀賞季節花，這樣有助保護古蹟，避免破壞環境。

- (d) 在第三階段公眾參與完成後再擬備發展大綱圖，需時頗長，她詢問可否盡早落實部分建議，例如先活化馬灣涌、改善排污、維修鄉村道路、興建門廊及石碑，以及美化市鎮公園等。
- (e) 東涌西有不少土地被劃為綠化地帶，她認為土地資源珍貴，建議政府將荒廢農地改劃作房屋發展用地，例如牛凹附近有一幅綠化土地，地勢平坦，她認為可用作興建房屋。她希望規劃署重新檢視現有的綠化地帶，釋放土地資源，作為房屋發展用地。
- (f) 在基建設施方面，東涌居民現時主要依賴青馬大橋及鐵路往返本港各區，而大嶼山的鐵路設施需要支援機場綫及東涌綫。若未來增加東涌東及東涌西兩站，她關注東涌綫是否足以應付需求。
- (g) 東涌第 39 區的公屋落成後，加上現時逸東邨的居民，東涌西合共約有 5 萬人口，符合興建鐵路站的要求，但政府仍未落實有關計劃。因此，她希望政府先行落實部分規劃建議，令居民及早受惠，例如先興建鐵路站。
- (h) 在社區設施方面，政府在東涌第 39 區附近已預留土地作康樂用途，而該區的房屋發展計劃正在進行中，她詢問可否同步興建康樂設施，以緩解區內康樂設施不足的情況。她亦質疑東涌西是否需要兩個運動中心，並認同老廣成議員的意見，建議將原擬在東涌市中心 1、2、3 區興建的劇院或文娛中心，搬遷至東涌西的政府用地。至於在東涌市中心 1、2、3 區的土地，則可用作地下停車場或商業設施，以協助青少年創業。
- (i) 根據《香港規劃標準與準則》，規劃署在東涌新市鎮擴展區預留不少土地作為教育用途。她表示，東涌人口漸漸老化，部分現有學校已有收生不足或校舍空置的情況，故質疑是否有需要興建新學校。她建議把有關土地用作興建社區設施，以配合人口增長的需要。
- (j) 她又建議將東涌第 52 區的綠化地帶，改劃為小型商業用地。東涌未來將是一個有約 27 萬人居住的社區，不能只依賴東涌東的商業用地。她認為需考慮和平衡整個佈局，建議在居民聚居的小社區，提供商業用地。

- (k) 東涌西的規劃發展與原居民村落相連接，她希望規劃署與村民保持溝通，了解他們的意見。
- (l) 她希望規劃署透過第三階段公眾參與，繼續收集居民的意見，進一步完善規劃，把東涌打造成一個充滿活力的新市鎮。

14. 余漢坤議員提出的意見如下：

- (a) 他就妻子的親人在東涌西擁有土地作出申報，並因此不會就土地用途提出意見。他欣悉是次規劃採納了議員早前提出的部分意見，例如提供原區就業機會。
- (b) 在商業發展和就業方面，文件提到，東涌新市鎮擴展可以額外創造約 4 萬個就業職位，而機場管理局預計 2023 年第三條跑道完成後，將合共提供約 14 萬個職位(包括約 7 萬 5 千個新增職位)，換言之，將來合共約有 11 萬多新增職位，而原區新增人口只有約 14 萬。他歡迎原區就業，但按此比例估算，即使所有新增人口全數在機場及原區就業，亦不足以應付需要，而港珠澳大橋的橋頭經濟及機場北商業用地等所帶來的新增職位，還未包括在內。因此，將來有不少市民需由區外前來東涌上班。他表示，現時機場長期約有 10% 的職位空缺，若日後增至 14 萬個職位，而區外市民又不願長途跋涉到本區就業，則人手短缺的問題會更加嚴重。
- (c) 在集體運輸方面，現時港鐵的承載量已經很高，他關注東涌綫是否足以應付未來人流量的增加。他促請政府考慮東涌未來人口的分布和交通配套的規劃，例如現時以 27 萬人作為東涌新市鎮的人口目標是否合適。如果合適，則政府需考慮如何妥善處理區外市民前往東涌的集體運輸安排。

15. 黃福根議員提出的意見如下：

- (a) 就東涌西的規劃，他曾就東涌第 39 區公屋計劃與房屋署商討，建議在黃家圍附近增建一條道路，以貫通松逸街和東涌道，並疏導東涌道的交通。

- (b) 就東涌東的規劃，他詢問擬議的填海範圍內有多少海底溶洞、將來是否有道路連接翔東路和白銀鄉、牛牯壠及大蠔（“三鄉”）等地，因為現時有不少遊人前往奧運徑，需要有道路貫通翔東路。
- (c) 他詢問，建議的大蠔交匯處有何作用。若需要填海，他認為可考慮在大蠔灣填海。

16. 鍾文傑先生綜合回應如下：

- (a) 東涌擴展研究的成果得來不易，他感謝議員及地區人士一直以來的支持，他們提供很多寶貴意見。
- (b) 建議發展大綱草圖是依據 2013 年第二階段公眾參與活動所收到的意見而制訂。就東涌東的規劃發展，在第二階段公眾參與時所提出的兩個方案，“宜居城市”方案主要集中在人口及房屋供應，而“經濟活力”方案則主要集中在經濟發展。諮詢結果顯示，市民對兩個方案的支持度相若，而現時東涌東的建議發展大綱草圖，是揉合了兩個方案的特點，務求充分發揮東涌東的發展潛力。
- (c) 在商業用地方面，研究團隊希望把握東涌的特殊地理環境及將來的經濟機遇，盡量提供更多商業用地。根據建議發展大綱草圖，東涌新市鎮擴展會提供 50 萬平方米辦公室樓面面積，以及超過 10 萬平方米零售設施樓面面積。除了東涌新市鎮擴展的商業規劃外，鄰近的發展項目和計劃，將會提供不少商業用地，包括機場北商業區及港珠澳大橋香港口岸發展。
- (d) 有議員關注擬議的人口能否滿足所有商業機遇，研究團隊一直探討盡用東涌東及東涌西的所有土地，以增加房屋供應，因此曾建議在東涌西進行 14 公頃的填海。考慮到東涌東及東涌西的整體發展，以及公眾人士對生態及周邊環境的關注，因此政府決定不再推展東涌西的填海工程。在東涌東方面，政府希望盡量利用住屋發展的機遇，採用梯級式建築設計，靠山邊及地鐵站的發展會採用較高地積比率，以充份發揮其鄰近鐵路站的優勢，然後往海濱方向會逐步下調發展密度，以保留發展區的整體規劃概念。

- (e) 在政府、機構或社區用地方面，有議員關注建議發展大綱草圖內規劃作機構或社區用地較少。除考慮《香港規劃標準與準則》外，研究團隊曾就機構或社區用地的需求，徵詢相關政府部門的意見。就預留土地作學校、運動場及診所之用，是研究團隊與相關政府部門(例如教育局和康樂及文化事務署)商討後所提出的建議。至於是否可增加機構或社區用地，研究團隊建議在資助房屋計劃中預留部分樓面面積，供有關機構使用。在宗教用地方面，若議員有實質建議，研究團隊會再與有關部門(例如民政事務局)商討，以決定是否需要預留土地作相關用途。如有需要及按實際情況，建議發展大綱草圖可作適當的調整。
- (f) 關於議員提出將東涌第1區的文娛中心遷移至東涌西，令東涌東及東涌西文康設施的分佈較為平衡的建議，研究團隊會詳細研究，例如東涌西的土地是否足夠興建文娛中心，以及有關設施與周邊環境的配合等。
- (g) 就議員關注專上學院及學校用地一事，預留專上學院用地是因應第二階段公眾參與活動所收集的意見，並與教育局商討後的建議。至於日後的經營和運作模式，由於現時仍在規劃階段，故未有具體方案。在落實有關計劃時，如有需要，有關方面會徵詢地區人士的意見。就議員關注建議的學校用地頗多，研究團隊會與教育局再作商討，檢視學校用地是否恰當。若可釋放部分土地，規劃署會考慮地區人士所建議的其他用途。
- (h) 關於在海濱長廊興建單車徑的建議，政府早前建議在東涌西填海，這樣才有足夠土地興建單車徑及行人徑，以連接東涌東及東涌西。但現時已取消填海，以免影響東涌灣的生態環境。若要在沿海興建一條步行徑或單車徑，需考慮對生態環境的影響，而現時的規劃是建議利用市鎮公園連接東涌東及東涌西。
- (i) 他感謝議員提醒需小心處理市鎮公園附近的山墳或葬區。就未來市鎮公園的規劃方向及設計方面，在深化階段時會詳細研究，是否適合興建一個較靜態式的市鎮公園，提供步行及觀賞亭等設施，方便遊人參觀周邊的文化古蹟，例如東涌小炮台、石刻及灰窯等，希望盡量減少對墳墓及私人物業的影響。

- (j) 單車徑是這次研究的一個重點項目，初步規劃由東涌東至東涌西，提供全長約 7 公里的單車徑。除行人設施外，研究團隊會在深化階段研究如何利用單車徑作為東涌的連繫。
- (k) 有議員關注，會否因東涌西東涌河旁的土地被建議劃為自然保護區，而凍結該處的私人物業。這是一項初步建議，暫時未有具體方向。根據城市規劃委員會(“城規會”)一貫的做法，農業用途屬經常准許用途。研究團隊會留意當中會否涉及屋地，並留意周遭的環境，以考慮是否有調節的空間，避免影響屋地。
- (l) 在綠化地帶方面，議員認為東涌河河口及牛凹附近的土地的生態價值不高，可進行住屋發展。在進行研究時，研究團隊留意到東涌河具有生態價值，而漁農自然護理署亦同意有關分析，若進行住房發展或興建道路，對河流生態會造成一定影響，需要小心評估。東涌河河口一帶現時已劃作自然保育相關用途，是否有空間進行一些低密度的住宅發展，研究團隊需詳細研究。

17. 盧國中先生綜合回應如下：

- (a) 就可否提早落實部分基建設施的意見，在完成第三階段公眾參與活動後，土木工程署會與顧問公司研究及評估如何分階段落實規劃和興建設施，包括考慮人口遷入情況等因素。待有進一步計劃，會再向區議會匯報。
- (b) 是次規劃其一特點，是提供足夠就業機會讓東涌的人口盡可能原區就業。與此同時，顧問公司已就東涌綫的承載能力進行評估，認為即使未來東涌人口達至 26 萬，現有鐵路線仍足以應付未來的需要。
- (c) 建議的 P1 號公路，是將東涌東沿海的迎禧路向東伸延至屯門至赤纜角連接路的交通交匯處，利用天橋接駁至北大嶼山公路上興建的高架迴旋處，然後連接北大嶼山公路，以便疏導從新市鎮擴展區往來市區的車流，當中並不涉及在大蠔灣進行工程。至於會否以填海方式進行上述工程，需待有關中華白海豚及其他生態調查完成後，才會有定案，署方不排除會考慮利用天橋方式，取代現時建議的小規模填海方案。

- (d) 現時的建議，並未包括興建道路以接通翔東路的方案。土木工程署會在下一階段研究該意見，並與有關部門審視對有關道路的需求及其可行性。
- (e) 就興建道路連接松逸街至東涌道的建議，由於涉及房屋署在東涌第 39 區的公屋發展用地，故會影響該區的發展。現時在東涌第 39 區以南，將會有一條道路接駁東涌鄉郊地區和東涌道。他相信東涌新擴展的規劃落實後，有關道路將可滿足議員和居民的訴求。

18. 李德明先生綜合回應如下：

- (a) 東涌綫的班次，包括由香港站往返青衣站，以及由香港站往返東涌站，現時仍未到達最頻繁的情況，班次仍有上調空間。由於現時香港站並未完成所有預設的工程，故將來港鐵公司仍有空間增加列車班次。顧問公司根據 2031 年的估算及考慮周邊的發展，包括擬建的機場第三條跑道及小蠠灣未來發展等，認為東涌綫的承載量足以應付未來新增人口的需求。若日後有其他變數，顧問公司會在下一階段再作研究及反映有關情況。
- (b) 關於溶洞的問題，溶洞一般位於海床較深的地方，而東涌曾在地底較深位置發現溶洞，地基較難處理。顧問公司曾參考東涌附近包括屯門至赤鱲角連接路的探土和地基資料，推論將來東涌東填海需要處理的地基問題雖然會較一般困難，但相信可透過技術解決問題，以便進行高密度的發展。

19. 楊詠珊女士綜合回應如下：

- (a) 現時機場約有 6 萬個就業職位，但低技術的工種較少，因此只有約 10% 東涌居民在機場上班。在第二階段諮詢時，有議員建議預留土地作為專上教育用途，為區內居民提供培訓。而在是次規劃的人口及住屋方面，除了高密度的公共及私人樓宇外，亦有中、低密度的樓宇，為不同類型的工作人口提供住宅。
- (b) 現時建議的商業用地，包括商業大廈、區域性商場、零售商場及酒店，將可提供較為多元化的就業職位。加上港珠

澳人工口岸發展所帶來的橋頭經濟，以及機場北商業區等所提供的職位，相信不論高、中、低學歷和技術的人士，均可在區內就業。

20. 周轉香副主席表示，香港站是一個重要的鐵路站，希望政府敦促港鐵公司盡快完善該站的設施。她強調，興建海濱長廊對活化馬灣涌十分重要，並建議利用環保物料及木板鋪設海濱長廊，以連接東涌東及東涌西。此外，她不認同規劃署的回應，希望政府重新考慮，把東涌河兩岸現時較低價值的綠化地帶，用作房屋發展用途。

21. 樊志平議員表示，房屋署曾表示可考慮縮減東涌第 39 區公屋發展的工程範圍，以便興建道路貫通松逸街及東涌道。此外，他憂慮在東涌第 39 區新增人口的帶動下，會令馬灣涌至龍井頭的道路不勝負荷，希望政府開放東涌道的禁區。

22. 黃福根議員補充表示，現時有不少旅遊車在假日前往南大嶼山的旅遊熱點，加上政府簽發不少禁區許可證，東涌道的車流量不斷增加。將來東涌第 39 區的公屋將附設停車場，東涌道的使用量會進一步上升。他不滿房屋署、運輸署及規劃署互相推卸責任，希望政府考慮興建道路以貫通松逸街及東涌道，減少交通阻塞，便利居民出入。此外，有關港珠澳大橋的文件顯示，海底溶洞會影響地基工作。他關注地下溶洞對東涌東填海地基的影響，日後在填海土地上興建房屋，會否影響樓宇的地基，希望政府留意有關問題。最後，他重申，現時東梅古道、奧運徑、三鄉等地欠缺道路接駁，希望政府做好規劃，貫通松逸街及東涌道，便利居民及旅客。

23. 余漢坤議員再引用數據表示，相信將來有不少人要由區外前往東涌就業，而未來的新增職位中，有不少屬中、高層技術職位，這些人日後或會在區內置業，因而推高樓價。他認為，政府需要考慮預留更多的住宅用地作為儲備，以舒緩未來的樓價，避免將來樓價大幅上升。現時建議的私人樓宇比例佔整體住屋供應約 3 成，而中、高層技術職位人士一般會居於私人樓宇，希望規劃署考慮規劃佈局，應付未來需要。

24. 主席請各政府部門考慮議員提出的意見。

(余俊翔議員、周浩鼎議員、鄧家彪議員在是項議題討論期間進入會場。)(譚燕萍女士、呂榮祖先生、王清標先生、李德明先生及楊詠珊女士在是項議題討論完畢後離開會場。)

III. 土地用途檢討及東涌第 27 區居屋發展計劃 (文件 IDC 83/2014 號及 IDC 84/2014 號)

25. 主席歡迎出席講解文件的嘉賓：發展局首席助理秘書長(規劃及地政)蔡傑銘先生和局長政治助理馮英倫先生，房屋署總建築師譚瑰儀女士、高級建築師周永熊先生、建築師周永強先生、土木工程師馮寶珊女士和規劃師潘啟樂先生，以及康樂及文化事務署高級行政主任(策劃事務)甄偉鵬先生。
26. 蔡傑銘先生簡介文件 IDC 83/2014 號的內容。
27. 譚瑰儀女士利用電腦投影片介紹文件 IDC 84/2014 號的內容。
28. 鄧家彪議員支持政府增加資助房屋的供應。他表示，政府擬在東涌第 27 區居屋發展計劃內興建地庫停車場，供住戶使用。他表示，鄰近的逸東邨內有空置停車場，可供居屋住戶使用，為免浪費空間，他建議房屋署考慮把擬建的地庫停車場，改建為地庫商場，以增加區內小型商業的空間。他表示，區內不少戶外足球場已改作房屋發展用途，為滿足區內青少年對足球場的需求，他建議發展局與食物及衛生局(“食衛局”)商討，考慮把預留用作發展北大嶼山醫院第二期的土地，改劃為臨時足球場，以供東涌居民使用，待落實醫院第二期計劃時，才收回有關土地。
29. 周浩鼎議員申報，他任職於新世界發展有限公司法律部。他歡迎政府改劃土地以興建資助房屋。根據房屋署的評估，東涌第 27 區的居屋發展計劃，不會對現有道路網絡及公共交通服務造成影響。他表示，議員一直要求政府完善區內的交通配套，例如引入專線小巴服務，以貫通東涌東/西及北大嶼山醫院。現時東涌西及逸東邨的居民主要利用 38 號巴士往返東涌市中心，該路線經常客滿，若東涌第 27 區增加人口，該巴士線將無法應付需求。他支持政府興建居屋，並促請政府盡快完善區內的交通配套，以免居民日後怨聲載道。此外，對於將預留作北大嶼山醫院第二期發展的土地，改劃為臨時足球場的建議，他表示保留。
30. 樊志平議員支持政府在東涌第 27 區興建居屋，但不認同房屋署指有關計劃對當區交通不會造成影響的說法。他表示，東涌第 27 區附近的道路狹窄，在上學時間，已有不少學生及巴士使用。他關注在施工期間會有不少大型車輛使用該路段，希望政府採取適當措施，避免意外發生。在停車設施方面，他認為有需要興建地庫停車場，供

居屋住戶使用，因為鄰近的停車場將無法滿足新增人口的需求，否則居民為求方便，可能會在附近的道路上違例泊車。此外，馬灣新村附近的土地都被政府徵用，他希望政府另外撥出土地，供村民借用，以舉辦祭祀或節慶活動。

31. 鄧家彪議員補充，興建一個臨時足球場約需半年時間，希望政府另外覓地，例如預留用作發展北大嶼山醫院第二期的土地，興建一個臨時足球場。若落實擴建北大嶼山醫院第二期，便交還土地。

32. 周轉香副主席表示，她支持政府在東涌第 27 區興建居屋，而興建房屋需解決交通問題。該區的道路狹窄，預計將來約有 3 千人遷入該區居住，車流量會大幅上升，因此，政府應妥善規劃相關的道路設施。此外，政府必需在東涌第 27 區提供足夠泊車位，以滿足居屋住戶的需求。據她了解，政府會保留現時東涌第 27 區南端的兩棵大樹。她建議政府將該處美化，作為公共休憩設施，不要劃入居屋範圍內。她又表示，青少年對體育用地需求殷切，東涌第 39 區已預留康樂用地，而該區的公屋發展計劃亦已展開，她希望政府盡快興建有關設施，無需等待東涌擴展研究，以配合地區的需要。

(會後註：房屋署補充，會將周轉香副主席有關大樹的建議轉介有關部門跟進，而根據文件中的概念設計圖，上述兩棵大樹亦沒有劃入居屋範圍內。)

33. 老廣成議員亦認同有需要興建停車場。他表示，東涌第 27 區擬建一千多個居屋單位，若沒有泊車位，住戶可能會在街上違例泊車或停泊在馬灣新村內。他舉例表示，雖然逸東邨有不少空置的泊車位，但不少居民為求方便，寧願在街上違例泊車，亦不願在逸東邨內泊車，形成交通擠塞。

34. 譚瑰儀女士綜合回應如下：

(a) 在停車設施方面，署方明白議員的關注，包括若屋苑內沒有泊車位，會對住戶造成不便，亦可能產生附近道路上違例泊車的問題。房屋署會整合各方的意見，並根據《香港規劃標準與準則》，提供各種泊車位。

(b) 關於逸東邨的空置停車場，據了解，領匯管理有限公司（“領匯”）曾研究改劃原給邨內泊車的用途，但有待解決有關的地契限制。東涌第 27 區是房屋署的居屋發展項目，根據現時情況，無法使用由領匯管理的停車場。

(c) 署方明白議員對康樂設施的各方關注，就是否需要重置東涌道足球場的問題，房屋署一直與康樂及文化事務署（“康文署”）商討，並得悉東涌第 39 區的康樂用地，有足夠地方可同時用作重置足球場及興建室內體育館。署方會繼續與康文署商討有關問題。

35. 蔡傑銘先生回應表示，發展局會與食物及衛生局（“食衛局”）商討，預留作北大嶼山醫院第二期發展的土地是否可用作臨時用途，包括臨時足球場，以地盡其用。在了解北大嶼山醫院第二期擴展的時間表後，如有需要，局方會透過規劃署及地政總署研究該土地的短期臨時用途。

（會後註：經向規劃署及房屋署了解後，發展局得悉房屋署正考慮把東涌第 27 區的足球場重置於東涌第 39 區。根據現時的時間表，房屋署預計此項重置工程可於 2015 年第三季展開，並於 2016 年第三季完成。長遠而言，有關部門正商討把足球場及體育館共置於東涌第 39 區，其詳細安排及設計有待進一步研究。至於另有建議把預留作北大嶼山醫院第二期擴展的土地用作臨時足球場，發展局正徵詢食衛局的意見，待有結果後會向離島區議會匯報。）

36. 甄偉鵬先生希望議員慎重考慮重置東涌道足球場的建議。康文署曾考慮盡快重置東涌道足球場，供市民使用。現時東涌西有兩個硬地足球場，其中一個是東涌道足球場，若因 27 區的房屋發展而放棄即時重置足球場，則在未來一段較長的時間內，東涌區將不會有充足土地可以重置足球場。就利用北大嶼山醫院第二期發展的土地作為臨時足球場的建議，康文署持開放態度，但臨時足球場是有期限的，若北大嶼山醫院需進行第二期發展，有關土地便會被收回，屆時東涌區只餘一個硬地足球場，而該足球場鄰近海邊，位置較為偏遠。康文署在東涌第 39 區的康樂用地，除了興建體育館外，餘下土地足夠興建一個五人硬地足球場。他請議員慎重考慮重置足球場的建議，因為興建體育館需較長時間籌備，若議員支持重置足球場，便可盡快滿足東涌西居民的需要。

37. 主席表示，大多數議員都支持是項計劃，希望盡快落實，以滿足市民的住屋需要。

（蔡傑銘先生、馮英倫先生、譚瑰儀女士、周永熊先生、周永強先生、馮寶珊女士、潘啟樂先生及甄偉鵬先生在是項議題討論完畢後離開會場。）

IV. 有關長洲污水收集系統改善工程進度的提問
(文件 IDC 79/2014 號)

38. 主席歡迎出席回應的嘉賓：渠務署工程師/顧問工程管理林榮傑先生及土木工程拓展署工程師/2 藍子川先生。

39. 鄺官穩議員介紹文件內容。

40. 林榮傑先生表示，渠務署與土木工程署已達成共識，將土木工程署 197CL 工程計劃的渠道工程，納入由渠務署負責的 354DS 工務計劃內實施。渠務署已大致完成長洲鄉村污水渠工程的設計，而土木工程署現正覆檢 197CL 渠道工程的設計，完成後便會把完整的設計方案轉交渠務署，以便透過 354DS 計劃進行。此外，354DS 計劃亦包括改善現有長洲污水處理廠的設施，署方現正進行前期準備工作，並會爭取資源，希望盡快開展改善工程。

41. 藍子川先生補充，土木工程署正就 197CL 的渠道工程進行設計覆檢，包括就工程範圍內的地勢和屋宇的排污接駁進行勘察，預計於本年年底便可把完整設計轉交渠務署，以便與 354DS 合併推行。

42. 鄺官穩議員詢問，如土木工程署於 2014 年年底把設計方案轉交渠務署，工程會否如期在 2016 年動工，以及工程會否分為四個部分刊憲，每個部分的工程內容及推行時間表為何。

43. 林榮傑先生表示，渠務署已經與離島地政處商討，希望盡快將由該署負責又不涉及土木工程署的鄉村污水渠工程先行刊憲。至於整個 354DS 工程項目的資料，他將於會後提供。

44. 李桂珍議員表示，長洲有部分地方的污水渠改善工程經已完工，但有居民卻未能接駁有關設施。據她了解，山邊路有部分路段未能鋪設渠道。她詢問渠務署會如何解決該問題。

45. 李志峰議員詢問渠務署何時開展大澳污水收集系統改善工程。

46. 林榮傑先生綜合回應如下：

(a) 關於長洲污水渠的接駁問題，環境保護署(“環保署”)是負責監管鄉村污水渠與公共排污設施的接駁，如居民在接

駁時遇到困難，可聯絡環保署。署方會向環保署提供技術支援，以處理居民對接駁公共污水收集系統的訴求。

- (b) 關於長洲有部分地方未能進行渠道工程，主要是因為受到地理環境所限或因涉及工程技術等問題。署方會繼續研究，以讓更多居民可以接駁到公共污水收集系統。
- (c) 就大澳的鄉村污水渠改善工程，署方已進行前期工作，並正與離島地政處商討將有關工程刊憲，以便盡快開展有關工程。

47. 李志峰議員表示，大澳鄉村污水渠的分佈和走線多年前已設計好，他不滿工程至今仍未有任何進展。他詢問大澳的偏遠鄉村會否納入大澳污水收集系統改善工程的範圍內。

48. 翁志明議員表示，現時長洲有部分民居因受地理環境所限未能接駁至公共污水渠，只能繼續使用化糞池，但為何署方仍向這些居民收取排污費。此外，長洲市中心的渠道經常傳出惡臭，夏季情況更加惡劣，加上有居民錯誤接駁污水渠，他希望署方跟進。

49. 林榮傑先生綜合回應如下：

- (a) 關於大澳鄉村污水渠改善工程，署方一直與顧問公司及相關政府部門商討，優化基本設計方案，務求盡快推展有關工程。
- (b) 關於排污費的問題，如果住戶未能接駁到公共污水收集系統，而繼續使用化糞池，署方是不會收取排污費。如果有住戶被多收取排污費，歡迎議員向署方反映。
- (c) 關於長洲渠臭的問題，他請議員提供詳細資料，以便署方跟進。

50. 李桂珍議員表示一直與環保署緊密聯繫，但該署尚未就部分路段的接駁安排通知居民。她請渠務署協助。

51. 林榮傑先生表示會向署方與環保署反映有關情況，希望盡快協助居民解決問題。

(會後註：渠務署已向環保署反映有關情況。)

52. 鄺官穩議員表示，現時退還排污費的安排有兩個問題。第一，現時使用化糞池的民居，需經署方核實後，才會退還多來年所收取的排污費。第二，若居民曾經使用化糞池，而近年才接駁到公共污水收集系統，署方要求居民自行舉證，以證明在接駁至公共污水收集系統之前，一直使用化糞池，他批評有關安排並不合理。此外，署方亦不接受環保署發出的接駁工程滿意書，以證明民居曾經使用化糞池，因此，居民不獲退還排污費，他認為這個做法十分荒謬，是否使用公共污水渠的舉證責任在於政府，並非居民本身。他要求渠務署跟進有關問題。

(會後註：渠務署相關分部已收到議員的意見，並會繼續跟進有關事宜。)

53. 李志峰議員詢問大澳的偏遠鄉村(例如礮頭、沙螺灣及大浪灣等)，會否納入大澳鄉村污水收集系統改善工程內。

54. 林榮傑先生表示，關於大澳鄉村污水收集系統改善工程的範圍，他將於會後向議員提供資料。

55. 主席請渠務署會後與議員聯絡，跟進有關問題。

(林榮傑先生及藍子川先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

V. 有關大澳南涌村爆水管事件的提問 (文件 IDC 80/2014 號)

56. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：水務署高級工程師/香港及離島區(3)葉哲奇先生、工程師/香港及離島區(分配 4)黃志彪先生、工程師/顧問工程管理(9)梁民威先生和駐地盤工程師薛悅強先生。

57. 黃福根議員介紹提問內容。

58. 葉哲奇先生向受這次爆水管事件影響的居民和商戶致歉。他表示，由於爆水管的位置狹窄，只可以人手或小型機械進行維修，因而影響維修工程的進度。

59. 黃志彪先生利用電腦投影片，講解 2014 年 7 月 25 日大澳南涌村發生水管爆裂事件的背景、現場的情況、維修工程的困難、臨時供水安排、訊息發放機制，以及更換和修復水管計劃的進展。

60. 黃福根議員表示，水務署的書面回覆第3段提到，該段爆裂水管位於一個大型混凝土止推座之下。他詢問為何會有一個大型混凝土止推座壓在該水管上，而導致水管爆裂。此外，就大澳的兩條備用水管，他詢問水船是否透過水泵，把食水泵到食水配水庫，然後臨時供水給大澳居民。此外，二澳的水澇漕石澗是大澳居民食水的主要水源，但在夏季有很多居民和遊客在該處游泳，他擔心會影響水質。因此，他建議署方加設欄杆或告示牌，表示該處不宜游泳。他建議政府提供游泳設施，供市民在夏季使用。最後，他感謝署方提供書面回覆，以及消防處的配合，並促請署方盡早完成大澳的供水設施改善工程。

61. 李志峰議員表示，根據書面回覆第六段，若大澳濾水廠發生事故，兩條備用水管會將食水從水船運送到大澳食水配水庫，然後臨時供水給大澳居民。他詢問，為何不由石壁水塘引食水入配水庫，而要動用水船運水。他憂慮大澳濾水廠一旦發生事故，便未能透過水船供水。

62. 鄧家彪議員關注處理石棉喉管的問題。他詢問維修人員有否適當的裝備，以及他們有否接受處理石棉的訓練。此外，該段爆裂的水管已使用超過三十年，署方是否有計劃更換整條水管，以及以其他物料取代石棉，而水管爆裂的風險又會否增加。

63. 葉哲奇先生綜合回應如下：

- (a) 食水管在大型混凝土止推座之下，是一個不理想的情況。由於該水管是在30多年前鋪設，署方未能確定當年做法的原因。因此，署方已將該段水管納入更換及修復水管計劃內，並會以其他物料取代石棉水泥。
- (b) 關於有人在二澳水澇漕石澗游泳一事，署方亦留意到有關情況。他強調，於該石澗游泳嬉水是違法的，並會污染珍貴的水源。該石澗的原水流到大澳濾水廠後會經過處理，署方會持續監察水質，確定符合安全規格，才供應給大澳居民使用。
- (c) 石壁水塘是大澳供水源頭之一，但水塘的原水需經大澳濾水廠處理後，才可以供居民使用。書面回覆第六段所指，是當大澳濾水廠發生事故，或石壁水塘及二澳水澇漕接駁至濾水廠的原水管都爆裂時，在大澳松山(即筏可中學後山)鋪設的兩條備用水管便會發揮作用，透過水船的水泵，將食水泵到設於該中學附近的備用水缸，然後再透過

備用水泵將食水經該兩條備用水管運送到大澳食水配水庫，以供水給大澳居民。

(d) 署方所聘用的承辦商，其維修人員必須經過專門的培訓，符合合約和相關法例要求，才可處理石棉喉管。

64. 李志峰議員表示，若遇上潮退，經水船供應備用食水會相當困難。他關注經常有人在二澳水澇漕石澗游泳，影響該處的水質，建議透過濾水廠將原水處理後，才供水給居民。他又建議政府豎立警告牌，說明石澗是食水水源，在該處游泳是違法的。

65. 鄧家彪議員詢問署方會否更換整條石棉食水管。

66. 葉哲奇先生表示，署方將會更換該處所有石棉水泥食水管。

67. 鄺官穩議員表示，水務署知悉有市民和遊人於二澳水澇漕石澗游泳嬉水，卻未加以阻止。他認為署方檢控有關人士，以收阻嚇作用。

68. 主席請署方跟進議員提出的意見。

(葉哲奇先生、黃志彪先生、梁民威先生和薛悅強先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

(會後註：(a) 水務署已在二澳水澇漕原水進水口的合適位置豎立警示牌，並作定期巡查，提示市民在上述游泳或作任何污染水源的行為均屬違法。在本年9月14日更動員十多人勸諭市民離開上述水務設施的範圍。該署在巡查期間亦向居民和遊客派發有關單張，並將增設警示牌和橫幅、以加強警告作用。

(b) 若遇上潮退，會有駁艇將水船的喉管拖到岸上供應備用食水。)

VI. 有關東涌文東路市政大樓前路面損壞的提問 (文件IDC 81/2014號)

69. 主席歡迎出席回應的嘉賓：路政署工程師/離島(新界東)陳慧儀女士，以及離島地政處地政主任/大嶼山1黃桂新先生。

70. 周轉香副主席介紹提問內容。

71. 陳慧儀女士表示，就文東路市政大廈前路面損壞一事，路政署在 5 月 21 日接獲周轉香副主席的來信，要求盡快維修，以改善路面不平的情況。翌日，署方派職員到現場視察，發現該處並不屬於路政署保養維修的範圍。為保障市民的安全，署方先將該處圍封，並即時與地政總署聯絡，要求該署與有關部門跟進。直至上星期，地政總署要求路政署協助，在該處進行一次性的維修。由於新學年即將開始，該路段有很多學生經過，路政署與地政總署商討後，即時調配資源開展一次性的維修，並於上星期完成。

72. 黃桂新先生表示，地政總署在接獲轉介後，隨即翻查舊記錄及與相關部門聯絡。由於查核需時，為保障市民的安全，該署要求路政署協助先進行一次性的維修。至於日後的管理和維修保養安排，署方會與相關部門繼續聯絡，以便釐清責任誰屬。

73. 周轉香副主席表示，會前路政署致電告知將會在該處進行一次性的維修。她便前往現場視察，發現修補了涉及意外的路面，而周邊仍有多處破損尚未修復。她詢問地政總署為何未能查出負責的政府部門。她認為，地政總署負責管理政府土地，如果沒有部門願意承擔責任，便應由地政總署負責。此外，附近另有一幅空置的政府土地，她建議一併考慮該兩幅土地的發展用途。她關注，若遇上惡劣天氣，百歲磚會隨時鬆脫或崩裂。雖然路政署臨時進行了維修，但仍有很多問題尚未解決。她表示，本個案涉及的土地範圍不大，但她於 5 月份去信有關部門，直至 9 月才進行維修，跟進時間太長，令居民對政府及區議員的效率存疑。她表示，在接獲居民的反映後，她已立即轉介有關部門，但政府部門卻未能配合及迅速跟進，令她感到失望。

74. 余俊翔議員表示，有關地點位於東薈城附近，是小學生上學的必經之路，而這次意外亦涉及小學生。事後他曾到現場視察，發現該處已圍封，本來只是一項簡單工程，卻耗時四個多月。他表示不能接受，希望政府部門擺脫官僚文化，齊心解決問題，並請有關部門繼續跟進。

75. 主席請有關部門盡快跟進。

(陳慧儀女士及黃桂新先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

(會後註：根據離島地政處(“地政處”)記錄，該兩幅土地暫時未有發展用途。地政處現正與路政署、運輸署及康樂及文化事務署研究周轉香副主席建議於有關地點進行綠化工程的可行性。)

VII. 有關香港國際機場可持續發展的提問
(文件 IDC 82/2014 號)

76. 主席歡迎出席回應提問的嘉賓：香港機場管理局建築工程執行總監蔡新榮先生、企業發展執行總監馮永業先生及建築工程環保事務總經理李仲騰先生。民航處、海事處及漁農自然護理署均表示未能派代表出席會議，但已提供書面回覆，供議員參閱。

77. 余俊翔議員介紹提問內容。

78. 蔡新榮先生表示，就香港國際機場的設計和運作，包括跑道，航道和空域等問題，香港機場管理局(“機管局”)預備了相關資料向議員介紹，希望能釋除部分人士的疑慮和誤解。就保育中華白海豚方面，政府剛就劃定大嶼山西南海岸公園和索罟群島海岸公園訂立時間表。雖然兩個海岸公園與三跑道工程沒有直接關係，但他相信三跑道的環境影響評估報告(“環評報告”)所建議的緩解措施，能夠配合兩個海岸公園，為中華白海豚的保育起相輔相成的作用。

79. 馮永業先生利用投影片就香港國際機場的設計和運作，包括跑道、航道和空域等問題，綜合回應如下：

- (a) 民航處的書面回覆已回應有關“空牆”的問題。民航處確認“空牆”的作用，是幫助港深兩地之間更有效地管理低飛的飛機，並增加整個空域的效率。無論在現時雙跑道或未來三跑道系統下，“空牆”對跑道的升降量並無影響。
- (b) 提問中指機場在雙跑道下每小時最高升降量為 86 架次，但機管局從來沒有確認這是雙跑道的設計容量。坊間亦有很多報道提及上述飛機升降量，來源是 1991 年 NAMP 報告。該報告指出，雙跑道系統若以不同形式運作，其升降量會有所不同。若要達到較高的升降量，跑道必需以“獨立起降模式”運行，即兩條跑道同時獨自處理升降，而不需理會另一條跑道。當時報告已指出，除非香港國際機場完全違反國際民航組織的規定，否則“全獨立起降模式”在香港國際機場是不可行的。該報告亦就本港能否採用“獨立起降模式”提出三個重點：國際民航組織的安全標準在未來會否放寬、航空科技在未來 20 年是否有大突破，以及大嶼山的高山仍是提高升降量的障礙。

- (c) 民航處在 1994 年聘請顧問公司進行研究，確定大嶼山的高山障礙令“獨立起降模式”不能實施，以及香港國際機場雙跑道的最高升降量為每小時 63 班。假設有兩架飛機同時降落，在設計飛行程序時，需要預計其中一架飛機在降落期間會否偏離其航道、或因為天氣或其他事故而取消降落(Abort landing)。當決定取消降落而需要復飛時，根據國際民航組織的要求，飛機復飛時兩條飛行航道必須相距至少 30 度。因此，當時顧問已證實因機場受旁邊大嶼山的高山影響，令復飛程序不能進行。換言之，香港國際機場不能夠容許兩架飛機獨立地平行進場，所以坊間流傳每小時最高起降架次為 86 班的說法，已經證實為不可行。
- (d) 2008 年機管局在制訂《香港國際機場 2030 規劃大綱》(“《2030 規劃大綱》”)時，邀請了英國顧問公司研究機場跑道的容量。顧問公司提出 46 項改善措施，以提升飛機升降量。其後，民航處及機管局在地面及交通控制上進行改善措施，令機場雙跑道的升降量在“分隔運作模式”下，由每小時 63 架次提升至 68 架次，而現時的升降量為每小時 65 架次。民航處預計，機場的升降量將於 2015 年達至每小時最多 68 班。
- (e) 現時廣州、深圳、曼谷及新加坡的雙跑道機場，每小時升降量為 60 至 70 架次，並沒有機場能超過每小時 80 架次，因為各個機場都受自身地形的限制，以及設計飛行航道的國際標準的規管。此外，廣州正計劃興建四跑道系統，深圳亦計劃興建三跑道系統，而曼谷及新加坡已落實興建三跑道。在此情況下，機管局亦建議香港需要興建三跑道系統。
- (f) 《2030 規劃大綱》的需求量預測已顧及珠三角區域機場的競爭、內地高速鐵路(“高鐵”的發展、其他機場和航空公司的策略，以及新運作模式對機場需求的影響等。就珠三角區域機場的競爭，機管局在進行研究時，亦已預計 20 年後 5 個機場的客運量。保守估算，珠三角區域 5 個機場於 2030 年的客運需求是 3.9 億人次，但 5 個機場合共年客運能力只有 2.9 億人次。即使珠三角區域 5 個機場都興建新跑道，亦不足以應付由現在至 2030 年的需求。因此，5 個機場根本不存在任何惡性競爭，機管局提出的興建三跑道建議是有數據支持的。此外，高鐵對機場的規劃沒有影響，與內陸高鐵需 6 小時旅程而重疊的航點，只

佔香港國際機場總客運量的 4%。另一方面，高鐵可與空運同步增長，高鐵網絡可以將乘客從飛機不能到達的地方帶到主要城市，再轉乘飛機，從而增加機場的客運需求，產生互補作用。

80. 李仲騰先生利用投影片，就海天客運碼頭高速船的交通及工程對海洋生態的影響，綜合回應如下：

- (a) 機管局非常關注海天客運碼頭高速船的交通對海洋生態的影響，機管局會多管齊下緩解在施工階段對中華白海豚的影響，包括管理海天客運碼頭高速船的交通；管理工程船隻的交通，例如規定船隻必須在海事工程範圍內以 10 海里的速度航行；採用先進的設計及建造方法，以減少對海洋生態的影響；在工程期間進行一系列的環境監察及審核措施，以及設立海洋生態提升基金，以支援全港性中華白海豚的保育。
- (b) 在管理海天客運碼頭高速船的交通方面，在工程開展前，機管局將要求往返澳門及珠海的高速船改道，經沙洲及龍鼓洲海岸公園的北面航行，避免穿過機場島以北。船隻在經過沙洲及龍鼓洲海岸公園附近時，機管局會要求航速減至 15 海里以下。此外，機管局會控制海天客運碼頭高速船的年均交通量，維持現時水平(即平均每日 99 班)，從而減低對中華白海豚的影響。
- (c) 在運作階段，機管局建議將面積約 2,400 公頃的範圍劃定為海岸公園，連接現時沙洲及龍鼓洲海岸公園、擬議的小磨刀海岸公園和機場島未來的海事禁區，從而建立一個總面積超過 5,000 公頃的保育區。此外，機管局亦會更改海天客運碼頭高速船往返澳門及珠海的航道，而快船駛近沙洲及龍鼓洲海岸公園時亦會減速。
- (d) 關於大嶼山西南海岸公園和索罟群島海岸公園，政府在今天已公布劃定該兩個海岸公園的計劃，希望於明年啟動公眾諮詢，並預計在 2017 年年初或之前，完成相關的法定程序。
- (e) 中華白海豚的活動範圍相當廣闊，根據在 2005 至 2008 年的調查，由香港、澳門、上川島以至下川島，整個珠江口均是中華白海豚的活動範圍。因此，中華白海豚的保育

工作不單需在香港進行，亦需要同時在珠江河口一帶進行。因此，環評報告提出設立海洋生態提升基金，希望在工程範圍內，以及在香港其他水域，例如大嶼山西南水域，以及珠江河口，進行保育海豚工作。待環評報告獲得通過和取得環境許可證後，機管局會盡快跟進，希望在中華白海豚的保育方面作出貢獻。

81. 余俊翔議員表示，環評報告是假設飛機起飛後能向北飛行，否則便會對噪音及空氣造成影響。他詢問有關當局如何確保北飛的運作模式能如期實行。此外，有居民憂慮工程會破壞中華白海豚的生態環境，而事後採取緩解措施，亦會無補於事。他請機管局代表進一步解釋緩解措施如何能減少工程對中華白海豚的影響。

82. 容詠端議員詢問，澳門國際機場的航機，是否受廣州軍區的“空牆”所管制。如是，與香港的比較又如何。此外，現時基於安全標準，“全獨立起降運作模式”在香港國際機場並不可行。她詢問，如在三跑道系統下，上述模式是否可行，飛機取消降落後再復飛，可否獨立平行地進場。

83. 李志峰議員表示，機場附近的沙螺灣、礮頭村及深石村等村落一直受飛機噪音影響，他詢問，若興建第三條跑道，上述村落是否適合繼續居住，而原居民又可否申請興建丁屋。他表示，沙螺灣和礮頭村乃原居民村，因處於飛機噪音預測等量線 25 範圍內，故其丁屋興建被凍結二十多年，令居民蒙受損失。他認為，興建第三條跑道需時約 15 年，政府需考慮如何妥善安置村民。

84. 張富議員強烈反對將大嶼山西南水域劃定為海岸公園。若政府強行落實計劃，需向大小鴉洲的村民作出賠償，並解決村民的住屋需要。

85. 馮永業先生綜合回應如下：

(a) 1991 年的報告曾提及一條北飛航道，但在過往十多年並沒有使用此航道，這是因為現時香港國際機場不能採用“獨立起降模式”，飛機無法獨立平行地進場，因此並不需要北飛航道。現時的雙跑道系統已可達至每小時 68 班航機的升降量。在進行三跑道系統的研究時，機管局與民航處已確認有需要使用北飛航道及其可行性。他重申，過往是因為不需要才沒有使用北飛航道，而非不能使用該航道。

- (b) 關於“空牆”的問題，應由民航處回應。據他理解，為確保在於毗連空域內的航機能同時安全及有效地運作，航機需達到一定高度時，才可由一個航空交通管制單位移交至另一個空管單位。這種以高度分隔的要求，是世界各地繁忙機場慣常採用的航空交通管理做法。
- (c) 香港及澳門都受“空牆”的規管。由於澳門沒有航空交通管制(Air Traffic Control)，其飛行情報區(Flight Information Region)是由香港管理，所有航班都是由香港民航處負責交通管制，帶領其“進場及離場”，直至航機降落時才移交澳門當局。澳門的航空交通量比香港低，所以其“空牆”比較矮。
- (d) 擬建的第三條跑道，即北邊的跑道，在三跑道模式運作下，將會全部用作飛機降落(Arrival)。至於中間的跑道，將會全部用作飛機升空(Departure)，而南邊的跑道，則以混合模式(Mixed)運作，即可以作起飛及降落之用。這樣三跑道系統才可發揮最大效能，預計每小時可達至 102 班航機的升降量。民航處亦確認“空牆”對跑道達至設計容量並無影響。

86. 李仲騰先生綜合回應如下：

- (a) 中華白海豚不單在香港水域活動。根據專家的調查，中華白海豚的一般活動範圍是 3 千至 3 萬公頃，而現時填海的總面積只有 650 公頃，只會影響白海豚的部分活動範圍。環評報告亦提到，工程不會對大嶼山西南水域的水質有任何影響，白海豚仍可在該水域活動。現時約有 250 條中華白海豚在珠江口活動，而其中一部分會經常在香港水域範圍內出沒。環評報告已就工程對白海豚的影響，提出多項緩解措施。
- (b) 在飛機噪音方面，環評報告已交代三跑道系統與現時情況的對比。在三跑道系統下，北大嶼山的飛機噪音將有明顯改善，因為南跑道可於晚上 11 時至翌日早上 7 時盡量處於備用狀態，以緩解飛機噪音對北大嶼山的影響。就沙螺灣而言，在三跑道系統運作後，受飛機噪音影響的村屋數目將大幅減少。至於興建丁屋及村民的其他訴求，機管局會與相關部門反映及跟進。

(c) 政府剛公布劃定大嶼山西南海岸公園及索罟群島海岸公園的時間表，機管局將與政府配合，並透過設立海洋生態提升基金，支援中華白海豚的保育工作。

87. 張富議員表示，政府將大嶼山西南水域劃定成海岸公園並沒有實際用途，並會對大小鴉洲的村民造成影響。他重申反對該計劃。

88. 李志峰議員表示，飛機噪音要待三跑道系統落成後，才會大幅減少，但施工期長達十多年，期間中跑道亦會進行很多改善工程，因此南跑道的使用量將會增加，他關注村民能否繼續在北大嶼山的村落居住，希望當局妥善安置受影響的村民。他曾向機管局遞交意見書，希望機管局接納村民的訴求。

89. 容詠嫦議員表示，根據剛才機管局代表的回覆，北飛航道並非不能使用，而是不需要使用，即“非不能也，不為也”。她詢問，如果使用北飛航道，對第三條跑道的需求會否大幅下降。過往機管局與民航處曾向她解釋，飛機升降的方向是取決於當時的風向，飛機升空時需要逆風而上，而降落時則要順風而降。而在每年秋季及冬季，飛機一般會向東北方向起飛，但剛才機管局代表指出，在三跑道系統下，一條跑道將用作飛機起機(Departure)、一條用作降落(Arrival)，而第三條則採取混合模式(Mixed mode)。她詢問，這樣的運作模式是否與以往的說法互相違背和矛盾，希望機管局清楚解釋飛機升降的運作。此外，機管局估算珠三角區域 5 個機場於 2030 年的客運需求約為 3.92 億人次，她詢問局方有否就歐美及中國國民生產總值的變化，而進行“敏感度分析”(sensitivity analysis)，因為現時世界及國內的經濟狀況並不明朗，或會影響客運需求量。她認為機管局在落實興建第三條跑道之前，應就此作出評估。

90. 周浩鼎議員表示，在參考機管局所提供的資料後(例如現時鄰近雙跑道機場的升降量及未來客運量需求等)，長遠而言，他認為本港機場的雙跑道系統，未必能應付未來航空服務的需求。此外，他詢問“空牆”是否只適用於飛往內地的航班、現時由香港起飛的航班是否都經過內地的空域，以及如航機不飛經內地的空域，是否不受“空牆”的限制。最後，他希望機管局慎審處理補償的問題。

91. 馮永業先生綜合回應如下：

(a) 過往顧問的研究已確定在雙跑道系統下，機場不能採用“獨立起降模式”，因此北飛航道只是一個概念，機管局過

往沒有進行詳細研究。在三跑道系統下，北飛航道對跑道的升降量並沒有影響，每小時 102 班升降架次是可行的，這已得到民航處的確認。

- (b) 航空需求量與經濟增長有密切關係，《2030 規劃大綱》的研究曾進行“敏感度分析”(sensitivity analysis)，就航空需求量作出保守(low case)和進取(high case)的估算。機管局預計至 2030 年的年均航空需求量增長約為 3.2%，這只是基礎的估算(base case)。去年，本港機場航運量的增長為 6%，而整個中國的航運市場有雙位數字的增長，珠三角地區的增長則接近 6%。由此可見，整個航空市場的增長非常健康。在過去十年，全球曾經面對很多危機(例如 SARS 和金融風暴等)，整個航空市場的增長在這十年間仍能維持 67% 的增長。縱然航空業多次面對大型危機，但在過去十年依然保持健康增長，所以機管局並沒有高估需求。
- (c) 在本港機場起飛或降落的航班中，只有約 23% 需要使用內地空域，而多於 70% 的國際航線是不需進入中國空域，故不會受“空牆”影響。他澄清，“空牆”與流量管制(flow control)不同，不會降低飛行效率。他重申，本港有需要興建第三條跑道，以應付未來的需求。
- (d) 設立海岸公園是政府的責任。他相信政府會按既定的法定程序推展計劃，並進行公眾諮詢。屆時議員及各持分者便可向政府提出意見，包括補償安排。

92. 容詠嬌議員重申，機管局代表剛才解釋，在三跑道系統下，一條跑道將用作飛機起飛(Departure)、一條用作降落(Arrival)，而第三條跑道則採取混合模式(Mixed mode)，這與多年來機管局指“飛機在起飛時需要逆風而上，在降落時需要順風而落”的說法互相違背。

93. 李仲騰先生補充表示，一般而言，飛機需要逆風起降，而當風速在 5 海里以下，則可順風起降。在雙跑道系統下，現時北跑道用作降落，南跑道用作起飛。在三跑道系統下，將來北跑道會用作降落，中跑道用作起飛，而南跑道採用混合模式運作，即同時作起飛及降落之用。現時兩條跑道的距離是 1.5 公里，未能符合復飛的要求。在三跑道系統下，將來飛機可使用北跑道及南跑道降落，而它們的距離在 3 公里以上。換言之，將來可更彈性地安排飛機的起降和復飛，而每小時可處理最高 102 班航機起降。至於北大嶼山村民的訴求，機管局

會繼續跟進。就議員關注在過渡期間南跑道的使用量將會增加一事，三跑道系統工程預計在 2021 年完工，其後現在的北跑道或將來的中跑道需暫時封閉，進行為期 2 年的改善工程。在這段期間，機場仍然以雙跑道運作，使用單一跑道的情況不會出現，而過渡期是由 2021 年至 2023 年。

94. 容詠嫦議員認為，機管局的回覆並不符合邏輯。如果局方可以設定一條跑道作飛機起機(Departure)、一條用作降落(Arrival)，第三條跑道以混合模式運作，這與多年來她所得知的運作模式不同，即每年 10 月開始航機需逆風而行，尤其是在晚間飛行的貨機。如果航機不需逆風而上，便應安排它們以反方向起降，以減低對沙螺灣、愉景灣及坪洲等地方的噪音影響。她希望機管局清楚解釋，是否可以設定飛機起降的跑道，以及設定起降跑道是否與風向無關。如果機管局的解釋合理，她才會支持興建第三條跑道。

95. 周浩鼎議員詢問，是否所有在香港起降的航班都受內地空域的限制，因為部分航班的目的地並非中國內地。

96. 李仲騰先生表示，在一般情況下，飛機需要逆風起降。在日間時段，飛機必須逆風起降。在夜間時段，為了減低噪音對機場附近居民的影響，如風速在 5 海里以下，飛機可以順風起降。基於飛行安全的原因，如風速在 5 海里以上，飛機依然需要逆風起降。

97. 馮永業先生重申，超過 70% 在香港國際機場起降的航機不會進入中國空域，只有 23% 的航班會使用中國空域。

98. 容詠嫦議員表示，她在每年 10 月開始便收到居民投訴受到飛機的噪音滋擾，尤其是在晚間時段。她詢問，在香港的冬天(即每年 10 月至翌年 2 月)，有多少時間風速是在 5 海里以上。

99. 馮永業先生表示，他暫時未能提供風速的數據。他解釋，三條跑道都可從東西兩個不同方向進行起降。香港的情況比較特別，日間因有熱流，故風速比晚間快；而晚間出現靜風狀態的時間較多。此外，在凌晨 12 時至凌晨 2 時，有較多航機起飛，而它們會盡量被安排向西飛行，以減低對市區居民的影響。而在清早則有較多長途航機降落機場，它們會被安排向東降落。據他了解，當風速大時，民航處沒有自由度調整飛機起降的方向。而在晚上當風速許可時，民航處會盡量調節航機起降的方向，以減低對附近居民的影響。

100. 容詠嫦議員請機管局代表會後聆聽會議錄音，以知悉剛是如何解釋三條跑道的運作模式，並在會後就她提出有關風速的問題，以書面回覆。

101. 主席總結表示，大多數議員支持興建第三條跑道，希望工程能盡快進行。他請機管局考慮和研究議員提出的意見，例如盡量減低工程對民生及生態的影響，以及研究補償的問題。

(蔡新榮先生、馮永業先生及李仲騰先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

(鄧家彪議員及李喬奇先生在是項議題討論完畢後離開會場。)

VIII. 離島區管理委員會工作報告(2014 年 7 月)

(文件 IDC 85/2014 號)

102. 議員備悉及通過上述文件。

IX. 離島區議會轄下各委員會的工作報告

(文件 IDC 86-89/2014 號)

103. 議員備悉及通過上述文件。

(黃福根議員在是項議題討論完畢後離開會場。)

X. 區議會撥款

(i) 區議會撥款最新的財政報告
(文件 IDC 90 /2014 號)

104. 議員備悉及通過上述文件。

(ii) 區議會由 2014 年 6 月 1 日至 7 月 31 日以傳閱文件方式處理的
撥款事項
(文件 IDC 91/2014 號)

105. 議員備悉及通過上述文件。

XI. 下次會議日期

106. 議事完畢，會議於下午 5 時 46 分結束，下次會議定於 2014 年 10 月 20 日(星期一)下午 2 時正舉行。