持續
智庫 SD Advocates
SD Advocates is a think tank under SDA Institute Limited, a non-profit organization

致：城市規劃委員會秘書
香港北角渣華道 333 號北角政府合署 15 樓
電郵：tpbpd@pland.gov.hk

持續智庫就《赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》的申述提出意見
2015 年 9 月

香港國際機場一直是全球最繁忙客運機場之一，也是世界上最繁忙的貨運樞紐。無論在航班密度及航點方面均佔有優勢，其優越的全球連接網絡，方便旅客往來香港與世界各地。不過，隨著全球及本港航空交通需求節節上升，現有的雙跑道系統將於明年飽和，較原先估計的早了數年；加上珠三角及鄰近亞洲機場的擴建，香港作為航空樞紐的地位正受到威脅。

機場管理局自 2008 年起計劃擴建香港國際機場成為三跑道系統，其後數年更就此計劃進行相關研究與諮詢，行政會議更於今年 3 月 17 日正式批准擴建香港國際機場成為三跑道系統，並肯定其必要性。是次圖則修訂正是配合機場三跑系統的發展。

持續智庫支持香港國際機場興建三跑道系統，並同意申述編號 TPB/R/S/I-CLK/13-1、2 及 4 的意見，認為三跑道系統能增強香港作為國際及地區性航空樞紐的地位，保持競爭力及經濟增長，以應對區內其他機場的競爭。

根據世界經濟論壇分析，香港的最大優勢之一是完善的基礎建設；論壇的《全球競爭力報告》指出，香港的基建和運輸網絡全球第一，促使整體競爭力排名高企。由此可見，如果香港的基建和運輸網絡喪失優勢，必定影響香港的競爭力。

現時無論亞洲的機場，如廣州、深圳、珠海、上海、北京、新加坡樟宜、首爾仁川、台北桃園、曼谷蘇凡納布等機場；抑或全國最繁忙的國際機場，如倫敦希斯路機場、德國法蘭克福機場、美國洛杉磯機場、中東杜拜機場等，均看準不斷增長的航空客貨運量，紛紛動工擴建，甚至增建新機場以應付未來的需求。若然香港再繼續磋跎，不盡快興建「三跑」，我們很快就會被邊緣化。屆時航空樞紐地位不保，不但不能保持空運高度通達性和靈活性的優勢，更會直接威脅香港最大的支柱產業 — 貿易及物流業。貿易和物流佔本地生產總值約四分之一，也提供超過全港兩成的就業機會。當中航空貨運量雖然只佔全港出入口總量的 1.3%，但貨值卻佔總值約 40%。可見空運對本港經濟的重要。若然不能保持航空業上的優勢，我們作為亞洲以至世界一線城市的地位也就難保了。

城規會就《赤鱲角分區計劃大綱草圖編號 S/I-CLK/13》收到的申述中，大部分均從三跑道系統的需要、經濟效益、融資方案、空域問題、對環境的影響、缺乏公眾諮詢等理由反對興建「三跑」，不過這些意見並非全部在城市規劃的考慮範圍。

根據《城市規劃條例》，城規會的職責是負責檢視土地用途是否符合社會需要，以「促進社區的衞生、安全、便利及一般福利」為目的來制訂規劃圖則。市民不應把政治、融資、經濟等因素牽涉在城市規劃上。持續智庫期望城規會根據《城市規劃委員會規劃指引》落實有關草圖的修訂。

對於申述編號 TPB/R/S/I-CLK/13-387、389 及 390 指現時不適宜修改分區計劃大綱圖，直至法庭就有關三跑道系統的司法覆核有判決為止，本智庫並不同意。修改分區計劃大綱圖須根據法定程序進行，若整個過程順利，也需要最少九個月時間，然後才把收納了有關修訂的草圖，連同有關的申述、意見和進一步申述，一併提交行政長官會同行政會議核准。當中若遇上其他問題，所需時間更長。對於應付迅速增長的航空客貨運量需求，香港的發展已較其他機場慢，若擴建三跑道系統的計劃一再拖延，只會令競爭者乘虛而入，迎頭趕上，到時後悔已經太遲。況且工程越遲展開，所需費用亦相應增加，對社會毫無好處。

至於有申述指修訂項目中的土地用途地帶對准許土地用途及/或發展密度的限制過份寬鬆，持續智庫相信城規會定必好好把關，在考慮各種因素後，作出最適當的決定。

城規會將來就此修訂草圖舉行聆訊時，持續智庫希望能派代表出席，並在會議上陳詞，以表述持續智庫的意見。

持續智庫