

# 港擬採新技術填海 減影響海洋生態

## 鄭汝樺：環保與基建並重 費用增90億

### 機場擴建

香港文匯報訊(記者 鄭佩琪、實習記者 葉嘉慧)香港機管局提出興建第3條跑道的方案，擬於機場以北填海650公頃，觸發對環境影響的關注。機管局表示，將採用「深層水泥拌合」的新填海技術，在淤泥混入水泥，製造堅固的工程地基，新技術能減低對海洋生態環境的影響，但費用較傳統技術增90億元。運輸及房屋局局長鄭汝樺強調，沒必要把基建發展及環保置於對立位置，在保護環境大前提下，可同樣推進基建發展。



鄭汝樺強調，沒有必要把基建發展與環保置於對立位置，在環保大前提下，可同樣推進基建發展。香港文匯報記者曾慶威攝

根據機管局的方案，興建第3條跑道需要填海650公頃，引發社會關注工程產生的環保問題。機管局企業發展執行總監馮永業表示，在該填海範圍中，約40%屬淤泥傾卸範圍，本已不是天然環境，海洋生態價值不高，遠離珊瑚、馬蹄蟹等生物的棲息地及海岸公園。該處也並非中華白海豚、江豚的活躍出沒地點，料工程對其影響輕微。

### 地基無挖掘 無沙泥污染

如落實興建第3條跑道，馮永業說，機管局將採用「深層水泥拌合」的新填海技術，在海床上鋪設沙泥，然後鑽坑及灌入水泥，使淤泥與水泥混合變得堅固、穩定的工程地基。由於毋須挖掘，不會掀起沙泥污染海底，對海洋生態影響輕微。機管局行政總裁許漢忠表示，歐美、日本及越南都有使用有關技術填海，根據去年工程價格計算，使用新技術較傳統高約90億元。

馮永業稱，2006年後出廠的航機，製造的噪音已

減10分貝，日後新跑道只供航機降落，現有的北跑道則供起飛作用；機管局正跟民航處商討，引進新飛機航線，沿南丫島、青衣上空飛行，預料附近居民不會受太大的噪音滋擾。至於航機排放的空氣污染物，根據初步研究，符合現時空氣質素指標的要求。

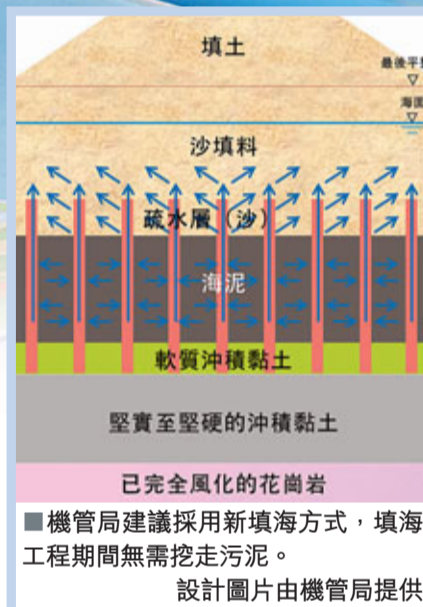
### 鄭汝樺指環評會依例進行

馮永業重申，必定會推行足夠及嚴謹的環保措施，確保工程取得環評許可證。運輸及房屋局局長鄭汝樺昨強調，沒必要把基建及環保置於對立位置，在保護環境的大前提下，亦可同樣推進基建發展。她說，未來的法定環境影響評估工作，必定會遵守當時法例所要求進行，當局會詳細及有效地處理有關環境影響事宜。

機管局提出興建第3條跑道的方案，多個環保團體均表示擔心，指650公頃的填海工程將成為全港第2大的填海工程，而第3條跑道位於香港3個中華白

豚棲息點的中心，包括沙洲、龍鼓洲、西南大嶼山及磨刀洲，料會影響中華白海豚的生態。綠色和平指機管局「先諮詢、後環評」的做法，令公眾不能理解項目對環境的真正破壞。

世界自然基金會指出，當年興建新機場採用的填海方式，牽涉大量挖泥工程，並於其他水域傾倒，造成嚴重水質污染。今次建議的新技術對水質的影響相對較小，但始終影響大範圍的水域。該會香港分會環境保護經理(陸地保育)梁士倫博士促請當局盡快評估興建新跑道工程對環境的全面影響。



## 增港競爭力 各界促進速建

香港文匯報訊(記者 文森)政府就是否興建第3條跑道諮詢公眾，如果興建，造價高達1,300多億元，多名立法會議員及業界均認為，為香港長遠競爭力着想，代價值得，而且愈遲興建，造價愈高昂，更不利香港發展。亦有學者認為，是否興建第3條跑道應考慮迫切性，而不是造價多寡的問題。

### 林健鋒：不快興建造價更高

立法會議員林健鋒表示，香港機場的人流和物流不斷增加，估計2020年或之前，香港機場會飽和，希望在未飽和前第3條跑道落成。他又指出，廣州、深圳機場的擴建速度很快，香港如果不開始興建第3條跑道，未來可能落後區域內其他機場，他更擔心不盡快興建的，未來造價只會更高。

航運界立法會議員劉健儀認為，若不興建第3條跑道，可能影響香港物流業發展。工聯會副會長梁富華支持香港興建第3條機場跑道，但他認為需要平衡經濟建設及環保原則，他指出，航空業競爭正不斷加劇，香港的航空服務業需加強優勢，如果仍原地踏步，機場的使用量將會飽和。

### 陳永棋：若拖遲不止千三億

香港中華廠商聯合會永遠名譽會長陳永棋表示，廣州白雲機場將有3條跑道，加上香港正面對機場飽和的問題，因此支持機場興建第3條跑道。「雖然第3條跑道耗資超過1,300億元，如果不建，工程愈遲進行，費用愈貴。」

香港飛機工程有限公司支持機場興建第3條跑道，認為有助香港國際機場的長遠發展，對維持香港經濟發展至為重要，同時亦鞏固香港的主要航空樞紐地位。

### 王錫憲：機場飽和影響經濟

香港大學地理系主任王錫憲指出，機場飽和對香港經濟影響極大，他認為是否興建第3條跑道要考慮的是迫切性，而不是造價問題。理工大學土木及結構工程學系副教授熊永達質疑，英國的機場同樣只有兩條跑道，航班升降量卻達48萬架次，是香港機場的兩倍，反映香港機場仍有提升效率的空間。

## 不添跑道財脈斷 肥水外流礙發展

香港文匯報訊(記者 郝君兒)機場是一個城市的經濟命脈，引入客源、貨源和財源，加上香港屬外向型經濟，旅遊和運輸更是香港的支柱產業，機場吞吐能力與香港經濟脈相連，若再耽誤興建新跑道的時機，日後香港經濟勢受影響。

香港機管局企業發展執行總監馮永業表示，如香港不興建第3條跑道，只提升現有兩條跑道的設備，當2020年飽和後，航空公司將不能再因應業務擴展而增加班次，甚至需要減班，造成「肥水外流」的情況，料2020至2030年或流失98.6萬架次的航班至周邊地區的機場，人流也因而減少1.16億人次，以及1,590萬公噸貨物轉到其他機場。

### 首兩建第4吉隆坡建第5跑道

鄰近地區各大機場已展開增建跑道的工程，縱然香港迅速「拍板」建第3條跑道，也已落後於人。如韓國首爾仁川機場第4條跑道及吉隆坡的第3至5條跑道，均

計劃於2020年落成。同氣連枝的多個內地主要城市，也正全力展開擴建機場及增加跑道工程，其中廣州白雲機場料到2016年將有5條跑道落成，深圳機場計劃由現時1條跑道增至3條，北京則就加建第4條跑道開展研究。上海浦東國際機場料於2015年建成第4條跑道，屆時上海兩大機場旅客吞吐力將達1億人次，較香港現時僅5,000萬人次多出一倍。

### 借周邊機場消費者成大輸家

香港航空樞紐地位備受威脅，有建議若香港跑道飽和，可依靠周邊地區機場互補，馮永業指借其他機場，香港需與當地政府達成雙邊協議，實際運作比想像中複雜得多。其時航空公司需作取捨，沒錢賺的、二線城市的航線勢將取消，消費者將成大輸家，可供選擇航班將大幅減少。

機管局主席張建東表示，興建新跑道可為香港未來50年帶來的經濟效益，涉及金額高達9,120億元，工程期間可望提供9萬個就業職位，但如香港不自行強化運力，經濟效益難免流向其他機場。縱使香港機場與周邊地區達成合作協議，航空公司日後也未必投資香港，或會轉與有能力的機場合作。

## 政治角力停擴建 希斯路機場尷尬

英國希斯路機場目前只有2條跑道，同樣面對跑道「不敷用」的情況，去年底歐洲多國受暴風雪襲，「雪鎖希斯路」下，機場被迫關閉，航班無法升降，造成大批旅客滯留機場，成為國際笑話。其實在2009年初，英國政府正式宣布批准倫敦希斯路機場增建第3條跑道計劃，總值90億英鎊，指希斯路增加載運量對維持英國經濟競爭力極其重要，當年希斯路機場已使用99%的載運量，但加建計劃遭英國政黨及環保團體抗議。至新政府上場，決定擱置計劃。政黨及環團指興建新跑道將對環境造成災難性破

壞，同時把希斯路機場全年航班數目由48萬架次增至70萬架次，與政府承諾減少廢氣排放量的目標背道而馳，引發連場示威，一個獲當時倫敦市長支持的組織，入稟法院要求對政府的決定作司法覆核。英國保守黨更表明為爭取大選選票，堅決反對希斯路機場興建第3條跑道。

英國政府被迫放慢興建第3條跑道，改為建議興建「海上希斯路」(Heathrow-on-Sea)方案，為希斯路機場興建一個分支機場，獲當時的倫敦市長批准，但至今無下文。香港文匯報記者 文森

### 香港國際機場客貨運量

年份	客運量	同比變幅	貨運量	同比變幅	飛機起降	同比變幅
2006年	4445萬人次	+9.1%	358萬噸	+5.2%	28.05萬架次	+6.4%
2007年	4780萬人次	+7.5%	370萬噸	+4.5%	29.56萬架次	+5.4%
2008年	4860萬人次	+1.7%	360萬噸	-3.1%	30.13萬架次	+2.0%
2009年	4610萬人次	-5.0%	335萬噸	-7.7%	27.95萬架次	-7.2%
2010年	5090萬人次	+10.3%	410萬噸	+23.4%	30.65萬架次	+9.7%

數據來源：香港國際機場網站 製表：香港文匯報記者 涂若奔

## 港機場去年膺全球「貨運一哥」



港機場未來20年將航班處理量提升逾60萬架次。機管局提供圖片

自此每年的排名均穩步上升。2010年客運量同比上升10.3%，達到5,090萬人次，在全球排名第11，在亞洲僅次於北京首都國際機場和日本羽田國際機場，全面領先新加坡、澳門、深圳、廣州等競爭對手。

### 貨運量連8年全球「二哥」

至於貨運量，早在2000年已超過200萬噸。由2002年起已成為全球「二哥」，並連續8年穩踞這位置。即便在2003年「沙士」期間，亦錄得6.6%的同比升幅達到264萬噸。2003年更一舉超越300萬噸。但2008年金融海嘯爆發後，全球貿易和航運均受到衝擊，香港亦難獨善其身，當年貨運量首次錄得3.1%跌幅，僅有360萬噸。2009年全球經濟進一步萎縮，機場當年的貨運量亦繼續下滑，全年倒退7.7%至335萬噸。不過隨着各國經濟的復甦和航運的回暖，2010年機場貨運量強勁攀升23.4%至410萬噸，首次奪得「一哥」寶座。

踏入2011年後，機場的客運量於首4個月繼續保持增長。但貨運量則於2月、4月分別出現同比下滑，主要由於農曆新年造成的季節性影響，以及3月的日本大地震中斷了部分物流及供應鏈所致。截至到今年4月底的12個月內，機場的客運量達5180萬人次，貨運量逾410萬噸，同比上升10.7%及12.8%。飛機起降量亦增加13.7%，達31.93萬架次。

香港文匯報訊(記者 涂若奔)香港國際機場於1998年7月6日正式啟用，十多年來，客、貨運量基本維持增長勢頭，僅在2003年「沙士」期間及2008年金融海嘯期間受到較大衝擊，曾分別出現短暫下滑，但很快又恢復了強勁增幅。2010年12月底，機場客運量首次突破5,000萬人次大關；貨運量亦突破400萬噸大關，全年同比勁升23.4%至410萬噸，成功超越美國田納西州孟菲斯機場，奪得全球機場「貨運一哥」的寶座。

根據機管局公布的數字，香港國際機場啟用僅1年後，客運量即於1999年下半年達到3,000萬人次，由2001年起，客運量排名已躋身全球20大。但2003年因「沙士」影響，全年客運量大幅下跌20.3%，排名亦跌至24名。不過2004年又錄得高達35%的增長，重新回到20大行列，