

就《香港國際機場 2030 規劃大綱》

致香港特別行政區立法會經濟發展事務委員會意見書

過往政府一直沒有處理馬灣飛機噪音問題，我們認為《香港國際機場 2030 規劃大綱》在未來機場的規劃上亦忽視以上問題，完全沒有處理以下範疇：

1. 沒有法定的航機噪音監察標準，也沒有訂定罰則，放任航機製造噪音而無需受罰。
2. 沒有獨立的第三機構進行航機噪音監管，任由民航處自己監督自己。
3. 民航處將夜間起飛航機集中在馬灣上空飛過，令馬灣在夜間升降航機中噪音超過 80 分貝的比例比日間高十倍。
4. 馬灣夜間 80 分貝以上的航機噪音次數自 1999 年的每年一宗，暴增三百倍到 2007 年後每年超過三百宗。
5. 民航處沒有任何具體有效的方案減少馬灣不斷惡化的航機噪音問題，而且對於居民的航機噪音投訴視若無睹，置之不理。
6. 1998 年 2 月的新機場總綱計劃環境影響評估資料中清楚列明機管局每 5 年要做一次 NEF 評估，但至今已 13 年，機管局從未兌現承諾重做 NEF 評估。
7. 民航處沒有公開足夠的噪音監察資料給全港市民，企圖掩飾航機噪音嚴重惡化的事實，迴避市民的監督。我們有理由相信馬灣的飛機噪音已經超出 NEF25 的水平。
8. 機管局每年收入超過一百億，但是沒有投放任何資源研究如何削減航機噪音之影響，完全不負責任，無視受嘈音影響居民的痛苦。
9. 機管局完全將航機噪音責任推給民航處，從未嘗試以行政措施削減航機噪音之影響，如提高夜間及高噪音班機之收費及向低噪音班機提供折扣等。
10. 政府罔顧馬灣居民權益，為方圓不到一公里的迪士尼樂園，劃出方圓長達五公里的超大特權禁飛區，造成航線限制，影響紓減噪音安排。
11. 機管局在第三跑道方案中聲稱航機噪音預測等量線 NEF 將與 1998 年的水平大致相同的說法根本就是自欺欺人。因為機管局的三個假設中，有兩個只是一廂情願的依賴航機機種汰舊換新的自然演變以期低噪音航機能減少噪音，及將來航機裝置衛星定位導航系統後實施夜間由東北方降落的紓減噪音方案，完全沒有更具體更積極更有效的方案。

我們無意阻撓第三條跑道的興建及本港的經濟發展，但是如果政府不肯在三個月諮詢期結束前提出具體有效的方案紓減飛機噪音的影響。我們在別無選擇的情況下唯有堅決反對第三條跑道的興建！

珀麗灣業委會
主席 林憲文