

公共專業聯盟 就立法會經濟發展事務委員會在 2011 年 7 月 19 日的會議
有關「香港國際機場 2030 規劃大綱」的意見書

1. 自從“香港國際機場 2030 規劃大綱”(下簡稱“規劃大綱”),和其建議在香港國際機場建設第三條跑道,在 2011 年 6 月 正式發表後,社會上對於該份大綱,是集中討論和分析建設第三條跑道對維持競爭力,成本效益分析,以及就建設第三條跑道對經濟和環境的影響。
2. 但本智庫發覺到,社會上似乎沒有多大討論在規劃大綱上有關諮詢工作本身,公共專業聯盟將集中表達了我們對在“規劃大綱”中,以促進建造的第三條跑道為目的的公眾諮詢,在其諮詢過程的運作模式的關注。
3. 公共專業聯盟認為,政府還沒有履行其義務,將一個具有重大的經濟和社會影響公眾參與活動上,行使“程序正義”,還沒有為公民社會之個人和團體,充分提供就興建第三條跑道所涉及成本效益,經濟,環境和社會影響提供所需的全面訊息,以方便其進行全面的分析。在諮詢過程這個階段上,在信息披露的水平,本智庫認為機場管理局做得是不夠的。而事實上,在諮詢期開始至今,低層次的信息披露,已經成為一個實現真正的公眾參與活動的障礙。
4. 在諮詢期開始至今,機場管理局僅僅舉辦三場公眾論壇,以及一個以青年領袖為對象的公共論壇。我們相信,諮詢工作尚有很多改善的空間。例如,本智庫得悉,一些個別人士表示欲參加在 2011 年 7 月份在九龍區舉行的第二次公開論壇,結果被拒絕進入公共論壇的會場。我們也感到失望的是,在 2011 年 7 月 2 日針對青年的公開論壇上,沒有從機場管理局代表出席討論和答問環節。事實上,只要求公眾就“總體規劃”的內容提交意見有關內容的是不夠的。在這個階段,機場管理局未能加緊努力主動與來自不同階層的廣大市民接觸,討論香港國際機場的未來發展。
5. 本智庫認為,實現“程序正義”的首要的原則,是與公眾披露完整的訊息,這樣才能讓廣大市民獲取重要數據的權利,以達致進行決策的目的。該等應需提供的資料包括兩大類,即:
 - 基本,簡潔,易於記憶訊息,這是針對一般公眾,用意是在提高市民大眾,在有關問題上的認知,
 - 針對關心有關問題的個人和組織,提供深入的訊息,方便他們進一步了解有關建議,並制定替代方案。

6. 不過，機場管理局一直不願意公開進行可讓公民社會全面分析時所必需的資料，只將這些資料為己所用。因此，機場管理局可以完全操縱相關資料的使用權，達致其既定目的，包括提倡和推廣建造第三條跑道。
7. 這個不足之處在以下情況可以體現得出：在“總體規劃”公佈前，就建設第三條跑道有關成本效益、經濟環境和社會影響，機場管理局其實已進行了一系列的初步分析的詳細研究。據在「香港國際機場 2030 規劃大綱」的技術報告第一章中透露，機場管理局進行了九個有關各可能影響建造新跑道的因素的初步可行性研究。它們是：
 - 機場設施規劃：顧問：艾奕康有限公司（第 1.9）
 - 航空交通量預測 顧問：IATA Consulting（第 1.10）
 - 空域及跑道容量分析 顧問：英國國家航空交通服務有限公司（第 1.11）
 - 初步工程可行性及環境評估 顧問：莫特麥克唐納有限公司（第 1.12）
 - 初步拓地工程評估 顧問：邁進（香港）有限公司（第 1.13）
 - 初步空氣質素影響分析 顧問：奧雅納工程顧問（第 1.14）
 - 初步飛機噪音的影響分析 顧問：URS Corporation（第 1.15）
 - 經濟影響分析 顧問：Enright, Scott & Associates 公司（第 1.16）
 - 初步財務評估 顧問：香港上海滙豐銀行有限公司(滙豐銀行)(第 1.17)
8. 但這些初步的研究的詳情，在“香港國際機場 2030 規劃大綱”的諮詢階段，尚未透露給公眾人士。事實上，在 2011 年 6 月 29 日，公共專業聯盟曾要求機場管理局和運輸及房屋局披露該九個初步研究的詳情，但直到本智庫遞交書面此意見書當日(即 2011 年 6 月 18 日)，從機場管理局和運輸及房屋局雙方都沒有實質性的答覆，並未能提供任何有關資料。由於這些訊息是公眾在一般大眾分析是否支持擬議興建第三條跑道與否時，是至關重要的，如機場管理局在公眾諮詢期內，無法開放並提供此類信息予廣大市民，它會影響到廣大市民在有關建設第三條跑道時所作出明確的判斷和分析的能力。
9. 我們也注意到，一些具廣泛代表性的個人和公民社會的組織，提出了一系列關鍵性問題，以及在香港國際機場的進一步發展上，擬定了一些選項和替代方案。本智庫認為，在這個階段，機場管理局不重視這些公民社會所提出的重要的提問和替代方案，因為它未能提供一個理想的場地或平台，對個人和民間社會組織的查詢和替代方案，進行認真的對話和討論。直到現時，也沒有向他們所建議的選項和方案，提供了詳細的答覆。

10. 本智庫認為，提供給公眾的信息嚴重不足，這將使民間社會組織，就建造第三條跑道的利弊，進行了精確和全面的分析，感到困難重重。機管局的做法，並不能令不同的民間社會組織，以及廣大市民，為提高香港國際機場的競爭力，規劃出一個替代方案，不論該等方案是否包括建造第三條跑道。
11. 總括來說，雖然公共專業聯盟認同航空業對香港經濟發展的貢獻的重要性，以及作為亞太地區首要航空樞紐，必需有效地維持香港國際機場的競爭力。但我們認為，對“程序公義”原則的堅持，達致全面信息披露，和追求一個進一步發展香港國際機場的最佳實踐的社會共識，是至關重要的，這些原則是不容動搖的。
12. “香港國際機場 2030 規劃大綱” 的諮詢期已經過去了將近一半，現在的諮詢工作是達到了關鍵的時刻。因此，為了符合“程序公義”的原則，機場管理局必須正視本智庫如上述的有關公眾諮詢過程本身所提出的問題。我們認為，在“總體規劃”的諮詢過程中，必須盡快披露有助於推動進一步了解有關建議的任何訊息，從而使公民社會的個人和組織將能夠進一步分析興建第三跑道的利弊，並給予空間給予公民社會之個人和團體陳述其意見或替代方案，並主動作出對話和回應，直到結束的諮詢期為止。“總體規劃”和其相關的公眾諮詢工作，必須成爲一個有關香港國際機場的發展，和未來進行真正公眾諮詢和公眾參與的平台。