

就跟进香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會  
意見書  
2016年5月12日

敬啟者：

### 興建三跑得不償失 香港市民最終損失

作為一個市民，看見香港政府就興建機場第三條跑道而堅持，應該是「死撐」，漠視民意，感到痛心疾首。上月初，尊敬的前天文台台長林超英致信給 2036 年的香港人說對不起，因這代人攔不住三跑這項工程，攔不住一個又一個的工程，攔不住「我們」對 GDP 的重要性的無限放大，攔不住石屎城市面積的擴大。看到這樣的信，心裏感到無奈萬分。正正是這封信，突顯了林超英先生，甚至是環保團體的無力感。

本人就香港國際機場三跑道系統之計劃表示反對。以下是一些困惑了我很久的迷思，望機管局不要迴避問題：

#### 一)「為發展而發展」的管治思維並不可取

根據香港國際機場官方網頁<sup>1</sup>，香港須在競爭迫切的大環境下保持樞紐優勢，又指雙跑道系統快將飽和，因此有必要擴建第三條跑道。聽起來很合理，順耳。它以「保持樞紐優勢」、「競爭迫切」，強調就業機會的增加等原因引導瀏覽者支持擴建三跑。如此經濟理性的思維一向是香港政府的管治方針，環境保育的價值往往排在經濟之後。事實上，要保持優勢，並不一定要靠擴建三跑。加上，擴建三跑這方案造成的負面影響極大。以下將略述：

#### 二)三跑機場對環境造成的破壞很大

擴建第三條跑道涉及大量填海工程，涉及約 650 公頃的土地，對海洋生物(包括白海豚，魚類等)的滋擾很大。可笑的是，環評報告提出的緩解措施只是小修小補，甚至於事無補，例如：「在中華白海豚生育高峰期禁止進行鑽孔打樁海事工程」，這就能減少人類活動對其造成的傷害？面臨着生存空間的進一步被吞蝕，牠們只會選擇離開，不復來這片冷漠的土地。又例如：「為船長提供培訓，以在中華白海豚出沒時安全操作工程船隻。」如此龐大的工程早令牠們雞飛狗走，根本不用額外提供資源培訓船長！破壞是永久的，一旦填海，便永遠不能回到原來的樣子。

<sup>1</sup>香港國際機場官方網頁 [http://www.threerunwaysystem.com/tc/Growth/demand\\_forecast.aspx](http://www.threerunwaysystem.com/tc/Growth/demand_forecast.aspx)

### 三)機場環境可承載的能力有限

可持續發展的目標是在環境、社會和經濟的需求間尋得平衡，確保當代以及後代都能享有優質的生活<sup>2</sup>。「平衡」一詞告訴我們因為資源有限，因有取捨的必要。我認為凡事都有其承載能力(Capacity)，盲目擴建三跑這決定短視非常，效益與其所犧牲更不成正比。多加一條跑道充其量只可將客運量和貨運量分別提升 260 萬及 300 萬公噸<sup>3</sup>，背後的代價是海域面積的縮窄，附近居民的生活素質，生態的破壞云云。

### 四)現有問題尚未被正視

「空牆問題」、「海上交通安全問題」、「潛在的超支問題(涉及 1415 億造價)」等都是擴建三跑的問題，其效益之低可想而知。香港國際機場由以前的首屈一指變成給新加坡，甚至被部份內地城市比下去。分別很單純在這第三條跑道嗎？不。其實香港國際機場自身有很多可以優化及改善的地方，例如：拖延改善機場現有設施計劃，使現時一號客運大樓環境追不上一流水平；過多商業樓面；誤建二號客運大樓及北衛星客運廊等(參考機場發展關注網絡就跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會意見書)。不改善已有的機場設施，試圖塑造擴建三跑為維持競爭力的不法二門的幻象，忽略背後所付出的更大的社會代價。可恥。

我只想知道政府是否如此短視，只着重能計算及量度到的經濟收益，而罔顧盲目發展對環境造成的影響。衷心希望林超英先生那封給 2036 年的香港人的信在未來不再有效(Valid)。我更希望更多香港人會為保護環境站出來。

市民  
袁彩華

---

<sup>2</sup>可持續發展網上資源中心 [http://orc.susdev.gov.hk/tc/what\\_is\\_sd/index.html](http://orc.susdev.gov.hk/tc/what_is_sd/index.html)

<sup>3</sup>第三跑太短視 建第二機場一勞永逸。(2014 年 06 月 25 日)

<http://paper.hket.com/article/194368/%E7%AC%AC%E4%B8%89%E8%B7%91%E5%A4%AA%E7%9F%AD%E8%A6%96%20%E5%BB%BA%E7%AC%AC%E4%BA%8C%E6%A9%9F%E5%A0%B4%E4%B8%80%E5%8B%9E%E6%B0%B8%E9%80%B8>