

## **人人監機會 (People's Aviation Watch) 就擬議的香港國際機場第三條跑道發展的意見**

一直以來，機場管理局（「機管局」）未有作好**負責任及專業**的角色，向公眾清楚解釋如何從多個方案中選取「興建第三跑道」這個方案，又為何這是唯一方案。機管局未清楚解釋到底有否基於一套公眾認同的準則作為方案選取標準，以進行其可行性研究。公眾理應有權參與整個決策過程，可是一直被排諸門外。

無可置疑，香港國際機場對香港整體經濟發展和競爭力相當重要。亦因此，公眾期望整個規劃研究和公眾諮詢過程能夠以**透明和專業**的方式去進行，可是機管局未有做到。因此，我們希望立法會對整個三跑發展計劃，提供公眾參與渠道。

在以上前提下，我們強烈反對三跑發展計劃，原因如下：

### （一）機管局未有清楚解釋「興建第三跑道」此方案如何選出

機管局一直未有清楚展示「興建第三跑道」此方案如何選出，而此方案又為何在財政可行性、容量擴充效益及環境影響方面上為最可行的方案。兩位前民航處處長先後提出應該興建第二機場而非三跑，機管局及現任民航處處長，應清楚列出基於什麼理據，支持興建第三跑道。

### （二）未有就方案選取上讓公眾作全面的討論

過往幾年，民間有就機場擴充容量上提供不同方案作參考，包括原來的機場發展總綱的建議、與鄰近機場互相合作、提升科技裝置以增加機場效率等等。但機管局只是草草回應，指其不可行，但又未能提供具說服力的理據和相關技術評估研究。機管局一直的公眾諮詢文件，只呈現「興建第三跑道」為唯一選擇，公眾亦無從得知其方案選取的準則和判斷理據，缺乏透明度和專業精神。

### （三）司法覆核案申請

現時正有兩宗司法覆核申請，要求推翻環保署署長就三跑發展批出環境許可的決定。兩宗申請已獲高等法院接納，請正排期等候審議中，三跑對環境影響仍有待商榷。

### （四）廣深港高鐵與機場擴充之間的潛在惡性競爭

機管局代表馮永業先生曾在 2015 年 4 月 10 日的城規會會議上，聲稱估計到 2030 年來往中國內地的航班總數約佔整體航班量 25%，但又指估計只有就高鐵 6 小時內能到底的地區，才存在高鐵與航運之間的競爭，而估計這類航線只佔整體航線 5%。

值得質疑的是，運房局會否就高鐵與航運之間的旅客流量作策略性的協調。而機管局亦曾聲稱航空公司會因應市場調整其航線和航班量，而非政府或機管局可控制。那到底高鐵和短程航線之間出現惡性競爭，浪費資源，而又要公眾承受其社會和環境成本？

### （五）缺乏交通影響評估數據

機管局就赤鱸角分區計劃大綱草圖的修訂未有向城規會及公眾提交交通影響評估數據。機管局已聲稱將計劃於機場北面土地興建大型商業城，第一期將提供樓面面積約二百萬平方呎，並稱其商

業城顧客對象包括本地人。但機管局亦已在城規會表示，隨著商業城及三跑落成，機場的會議及展覽場地將吸引更多人。其時機場快線的載客量及機場泊車位是否足夠應付需求是一大疑問。然而，在城規會文件上只就交通影響評估部分作簡短的四行文字概述，即使有城規會委員就機場快線的容量提出疑問，機管局代表只簡單回應，未有提供實質數據支持。

交通影響評估一般要就著不同用途的樓面面積估計會帶來的交通需求作評估。但在缺乏以上資料下，根本無法作有效的交通影響評估。

#### （六）欠缺完整的水文及海上交通影響評估

機管局亦沒有就上述影響作出專業評估。事實上，在 650 公頃的填海工程完成後，屯門與赤鱸角之間的水域將更狹窄。對現有海上交通，如澳門的特快渡輪，及大型貨櫃船等，填海所帶來的影響並未有作出評估。水域被收窄，可能帶來更高的海浪，而影響可容納的船隻流量；另一方面，機管局在城規會上亦聲稱會計劃擴展其海天客運碼頭，以增加來自珠江三角洲前往香港國際機場的客量，但其環評報告並未提及。

#### （七）空域問題仍未解決

機管局所期望的擴展機場容量能否透過興建三跑而達到，以及所期望的航班承接量，是建基於香港**可用空域不受限制**的假設。即使特區政府及機管局均聲稱香港與中央已就空域安排上達成協議，但從未向公眾提供足夠證據。前民航處處長樂鞏南曾于 2015 年二月撰文，指中港空域的討論：「由於一開始就以兩條跑道為設計極限，所以討論的雙方大家都朝這方向想，誰知那可能是政治掛帥的機管局，偏要「石頭裏抽出血」，要求在赤鱸角修建第三條跑道，結果只會加大空域擁擠的問題，而第三跑道還是不能用以起飛。」

2015 年二月啟用了第三條跑道的廣州白雲機場已經飽嚙痛苦經驗，由於與佛山機場有空域矛盾，白雲機場錢花了不少，每天只勉強增加了十班，根據傳媒報道，廣州市已經決定了放棄在白雲機場建第四、第五條跑道，轉為另覓地點興建第二機場，避開交通堵塞的天空。

今日高鐵，明日三跑。政府一方在立法會財委會上聲稱「一地兩檢」能處理，但到目前仍未解決。若結果有如歷史教訓一樣，空域問題不能在三跑落成前解決，該誰去負責？到時那 1,400+億港元的投資，不但帶來經濟損失，更帶來無可逆轉的環境破壞。

#### （八）缺乏空中交通影響評估

機管局就赤鱸角分區計劃大綱草圖，向城規會提交的影響評估報告內，亦未有提供空中交通影響評估報告。根據機管局的估計，到 2030 年珠江三角洲河口幾個主要機場的總乘客量會達到 3 億人次。然而，各相關機場的地方政府與特區政府之間一直未有就航空交通管理上制訂到多方協議，亦未有根據國際民航組織(International Civil Aviation Organisation, ICAO)所要求作安全風險評估。

#### （九）機管局有否做好這份工

雙跑道系統原先預計以漸進的方式，可容納最高 8 千 6 百萬客量及 9 百萬公噸貨運量，但卻未達預期規模，因為機管局並沒有根據原來的機場發展總綱，作出隨着航班增加，按部就班地將跑道升降架次容量提升，例如民航處增添精準空管儀器等。在此情形下，公眾如何能夠相信將來的三跑系統能達至機管局聲稱的目標呢？更重要的是，赤鱗角機場在興建三跑之後已不可能再有空間興建跑道，機管局到時又應如何應對需求增加呢？如此龐大的填海工程卻換來如此短視的規劃，這是機管局應向立法會及市民清楚解釋的。

總結

因此，我們強烈反對三跑發展計劃。