

致 立法會秘書處

有關：機場第三條跑道意見書

環保觸覺（本會）就機場第三條跑道工程向立法會「跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會」提交以下意見：

1. 本會重申反對興建機場第三條跑道。多年來第三跑於社會上受到巨大反對，但政府無聽從民意，仍一意孤行推行工程，本會對此極之失望。

民意

2. 政府經常宣稱第三跑受到市民支持，並列出機場管理局於 2011 年進行的「問卷調查」作支持，但事實上該調查本身並不中立（由機管局這個會因第三跑工程而受益的機構作主導），調查方法有問題，結果不可信。政府沒有於推行工程前進行獨立及廣泛的諮詢，反而配合機管局歪曲玩弄數據，令工程得不同真實的民意基礎。

空域

3. 本會多番向政府部門及機管局提出空域問題的質詢，於前次立法會「跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會」的會議上，亦有議員提出日後第三跑建成後空域安排的問題，但局長一直重覆「《方案》不能公開」。本會認為這是非常不負責任，因為第三跑將花費香港巨額資源、破壞環境及重大社會成本，但工程最關鍵的 2007 空域方案，不但從沒公開或可作保證的文件，也沒有相關的圖則、計劃、時間表等資料，對公眾來說，甚至方案本身是否存在也非常懷疑。
4. 近日被揭發的「特首家庭機場行李事件」及「機管局高層馮永業不當利益交易事件」，令本身公信力低下的民航處及機管局，僅存的公信力盡失。公眾是無法單靠政府片面之詞，信任日後的空域問題會得到充分解決。
5. 本會就港深空域進行大型空域航班調查，就發現三跑規劃的航道跟深圳機場的航道有衝突，因為日後香港跑道的「復飛航道」，和深圳機場現時所採用的航道重疊，垂直距離不足國際機場安全要求。即如果第三條跑道是運行，深圳機場需改劃航道並讓出大片空域予香港，對現正發展的深圳機場會做成嚴重負面影響。本會認為在這情況下，事關三跑是否可行及

公眾航空安全，當局更有必要公開其所謂的「方案」，說服公眾到底是如何的規劃，可令深圳和香港機場於短距離內，各自發展而又最終不受影響，又合符國際安全要求。否則，第三跑建成後，不是無法使用，就是效益極低，浪費資源。

6. 除此之外，港深空域如按政府所陳述為「空域共享」，有機會違反基本法第 130 條香港自行管理空域的規定，或屬違憲，破壞「一國兩制」。

環境

7. 本會希望提出第三跑帶來的環境問題是未有被解決的，第三跑的環評報告亦正被司法覆核挑戰中，法庭已受理並定於 7 月作正式審理，即法庭認為司法覆核是有「合理勝算」，故現時環評的結果不應被依賴。
8. 第三跑工程需於現時機場島以北海域填海超過 650 公頃，受影響水域達千公頃，摧毀海洋生態，及令中華白海豚的生境受不可復原的破壞。過去已有過多工程於大嶼山北部進行，最明顯的例子有港珠澳大橋的口岸人工島，將大嶼山北部的海域變差，實有有需要讓自然休養生息，才可考慮其他的發展。
9. 東涌居民將會首當其衝受害，因為第三跑的預計是珠三角地區空氣有大幅改善後，加上因三跑而新增的空氣污染，東涌的空氣質素水平才恰好低於合格線。但一者珠三角減排會因大陸經濟發展減緩而更難改善，二來於更新空氣指標後，就會發現東涌「剛好合格」的空氣質素其實仍對健康有嚴重危害。為東涌、屯門一帶的居民，三跑實在不宜興建。
10. 本會聯同專業民航機師作分析，發現當因三跑建成之後，航班有所增加，而港深空域問題未能解決，就會有更多的航班被迫飛越馬灣上空，令現時已經十分惡劣的飛機噪音問題進一步惡化，馬灣島上居民的身心健康情況令人極之擔憂。

財務

11. 本會反對機場第三條跑道繞過立法會審核，未經議決就進行，有違正常的公共理財原則。
12. 較早權威評級機構「標準普爾」將機管局的信貸評級列為「負面」，相信機管局為第三跑舉債的利率會調升。考慮到機管局於最後更新三跑融資方案時提到見前已是「借到盡」，如仍舊依原計劃貸款，機管局除賠上信貸聲譽之外，亦勢必支付更高利率的利息，借款成本隨時超出當時「借到盡」的預算。

13. 因應世界的經濟發展放緩，訪港旅客人數及空運貨物量的增長亦會減慢。機管局所提交的是預測過分樂觀，當盈利未符預期和機場建設費等去償還債務及利息，香港政府就被迫以公帑介入協助（又或機管局變賣公共資產套現），變相全港負責。
14. 本會深慮機管局現時是死命要工程開工，因為工程一旦展開，「洗濕咗個頭」，所做的破壞是無法復原。多次延誤以及超支的「高鐵」就是前車可鑑，香港不應再蹈其覆轍。

總結

15. 基於以上各點理由，本會要求立法會應阻止三跑項目進行，直至各宗司法覆核的官司有最終結果，以及政府公開空域方案等文件，與合理和令市民信服的撥款方案。

如有任何回覆，請致電 8100-4877 或電郵至 info@greensense.org.hk 與本會聯絡。

環保觸覺

二零一六年四月廿二日