

姓名

盧 顧

意見內容

我反對興建機場第三條跑道，認為它將會成為「超及大白象工程」，理由如下：

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%**及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑根本不能增加航班的升降率。

姓名

智仁 袁

意見內容

我反對興建機場第三條跑道，認為它將會成為「超及大白象工程」，理由如下：

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%**及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑根本不能增加航班的升降率。

機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東涌受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

加劇噪音

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣北、深井及馬灣一帶居民的噪音問題勢必更加嚴重。

中華白海豚生存空間被毀

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不斷減少；現時興建中的口岸人工島，已破壞了中華白海豚的棲息地，海豚就只剩下 **61** 條！興建第三跑會令海豚永久失去 **650** 公頃的棲息地，到時他們就很可能絕跡香港，我們的孩子再無機會看見可愛的海豚。

2 千億大白象拖累民生

最新預算第三條跑道工程費用超過 **2000** 億，金額幾近香港政府財政儲備的三分之一，而每年帶給香港的經濟利益只有 **96** 億，只佔香港 **2013** 年 **GDP** 的 **0.4%**。另外，三跑道方案比雙跑道方案需要多 **4** 萬個直接職位，現時香港的失業率僅為 **3.1%**，近乎全民就業，不少行業都出現招聘困難的情況，在未來的日子勞動力也不見得會有大增長，第三跑的興建和營運會令香勞動市場更加緊張。因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

第三跑高碳排放，背離香港減排目標

機管局預測第三跑會為香港每年額外帶來 **538** 萬噸二氧化碳排放量，佔 **2011** 年香港整體排放量的 **12.6%**。以碳強度計算，第三條跑道每帶來**\$1** 的經濟收益，會產生 **0.56** 公斤二氧化碳排放量，遠遠高於現時香港的碳強度，每一元國民生產總值（**GDP**）排放 **0.022** 公斤二氧化碳。興建第三跑勢必阻礙香港政府達致碳強度減少 **50%-60%** 的減排目標。

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名
Yak Kwan

意見內容

我反對興建機場第三條跑道,理由如下：

- 1.現時機場跑道的載客容量仍未用盡原先設計的容量,機管局應先要求航空公司改用較大的客機以增加載客量,而不是加建機場第三條跑道。
- 2.廣州軍區的空牆令北面航道受到影響,即使興建機場第三條跑道也不能大量增加航班上落。
- 3.東涌的空氣質素已經差,若因第三條跑道而增加航班的升降率,必定增加碳排放及噪音,令東涌環境更差。
- 4.加建機場第三條跑道必定影響瀕危的中華白海豚生態。

姓名
wan alice

意見內容
我反對興建機場第三條跑道

姓名
Tak Ming Li

意見內容

我反對興建機場第三條跑道，認為它將會成為「超及大白象工程」，理由如下：

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%** 及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑根本不能增加航班的升降率。

機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東涌受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

加劇噪音

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣北、深井及馬灣一帶居民的噪音問題勢必更加嚴重。

中華白海豚生存空間被毀

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不斷減少；現時興建中的口岸人工島，已破壞了中華白海豚的棲息地，海豚就只剩下 **61** 條！興建第三跑會令海豚永久失去 **650** 公頃的棲息地，到時他們就很可能絕跡香港，我們的孩子再無機會看見可愛的海豚。

2 千億大白象拖累民生

最新預算第三條跑道工程費用超過 **2000** 億，金額幾近香港政府財政儲備的三分之一，而每年帶給香港的經濟利益只有 **96** 億，只佔香港 **2013** 年 **GDP** 的 **0.4%**。另外，三跑道方案比雙跑道方案需要多 **4** 萬個直接職位，現時香港的失業率僅為 **3.1%**，近乎全民就業，不少行業都出現招聘困難的情況，在未來的日子勞動力也不見得會有大增長，第三跑的興建和營運會令香勞動市場更加緊張。因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

第三跑高碳排放，背離香港減排目標

機管局預測第三跑會為香港每年額外帶來 **538** 萬噸二氧化碳排放量，佔 **2011** 年香港整體排放量的 **12.6%**。以碳強度計算，第三條跑道每帶來\$1的經濟收益，會產生 **0.56** 公斤二氧化碳排放量，遠遠高於現時香港的碳強度，每一元國民生產總值（**GDP**）排放 **0.022** 公斤二氧化碳。興建第三跑勢必阻礙香港政府達致碳強度減少 **50%-60%**的減排目標。

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名
SIN TING CHUNG

意見內容

- 1.不要大白象基建!
- 2.不要第 3 跑道,請加以改善現時跑道使用的管理系統
- 3.要海豚保育!不是等 61 條都死光才設立海岸公園
4. 空域問題,不要起了跑道就會解決,

請撤回方案!!!!!!!!!!

姓名
Shirley Leung

意見內容

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%** 及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑根本不能增加航班的升降率。

機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東涌受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

加劇噪音

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣北、深井及馬灣一帶居民的噪音問題勢必更加嚴重。

中華白海豚生存空間被毀

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不斷減少；現時興建中的口岸人工島，已破壞了中華白海豚的棲

息地，海豚就只剩下 **61** 條！興建第三跑會令海豚永久失去 **650** 公頃的棲息地，到時他們就很可能絕跡香港，我們的孩子再無機會看見可愛的海豚。

2 千億大白象拖累民生

最新預算第三條跑道工程費用超過 **2000** 億，金額幾近香港政府財政儲備的三分之一，而每年帶給香港的經濟利益只有 **96** 億，只佔香港 **2013** 年 **GDP** 的 **0.4%**。另外，三跑道方案比雙跑道方案需要多 **4** 萬個直接職位，現時香港的失業率僅為 **3.1%**，近乎全民就業，不少行業都出現招聘困難的情況，在未來的日子勞動力也不見得會有大增長，第三跑的興建和營運會令香勞動市場更加緊張。因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

第三跑高碳排放，背離香港減排目標

機管局預測第三跑會為香港每年額外帶來 **538** 萬噸二氧化碳排放量，佔 **2011** 年香港整體排放量的 **12.6%**。以碳強度計算，第三條跑道每帶來**\$1** 的經濟收益，會產生 **0.56** 公斤二氧化碳排放量，遠遠高於現時香港的碳強度，每一元國民生產總值（**GDP**）排放 **0.022** 公斤二氧化碳。興建第三跑勢必阻礙香港政府達致碳強度減少 **50%-60%** 的減排目標。

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名
Man Cheung Yiu

意見內容

我反對興建機場第三條跑道，認為它將會成為「超及大白象工程」，理由如下：

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%** 及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑根本不能增加航班的升降率。

機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東涌受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

加劇噪音

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣北、深井及馬灣一帶居民的噪音問題勢必更加嚴重。

中華白海豚生存空間被毀

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不斷減少；現時興建中的口岸人工島，已破壞了中華白海豚的棲息地，海豚就只剩下 **61** 條！興建第三跑會令海豚永久失去 **650** 公頃的棲息地，到時他們就很可能絕跡香港，我們的孩子再無機會看見可愛的海豚。

2 千億大白象拖累民生

最新預算第三條跑道工程費用超過 **2000** 億，金額幾近香港政府財政儲備的三分之一，而每年帶給香港的經濟利益只有 **96** 億，只佔香港 **2013** 年 **GDP** 的 **0.4%**。另外，三跑道方案比雙跑道方案需要多 **4** 萬個直接職位，現時香港的失業率僅為 **3.1%**，近乎全民就業，不少行業都出現招聘困難的情況，在未來的日子勞動力也不見得會有大增長，第三跑的興建和營運會令香勞動市場更加緊張。因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

第三跑高碳排放，背離香港減排目標

機管局預測第三跑會為香港每年額外帶來 **538** 萬噸二氧化碳排放量，佔 **2011** 年香港整體排放量的 **12.6%**。以碳強度計算，第三條跑道每帶來**\$1** 的經濟收益，會產生 **0.56** 公斤二氧化碳排放量，遠遠高於現時香港的碳強度，每一元國民生產總值（**GDP**）排放 **0.022** 公斤二氧化碳。興建第三跑勢必阻礙香港政府達致碳強度減少 **50%-60%** 的減排目標。

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名
Lai Ming Wong

意見內容

我不能同意興建機場第三條跑道，因為這是一個沒有必要的工程，理由如下：

二千億的工程費用，不如拿來用於社會經濟民生的事情。三跑的負面獲得及要付出的代價，比計劃所說的必須及好處更真實更大。

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%** 及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑或更多跑根本不能增加航班的升降率。

機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東涌受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

加劇噪音

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣

北、深井及馬灣一帶居民的噪音問題勢必更加嚴重。

中華白海豚生存空間被毀

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不斷減少；現時興建中的口岸人工島，已破壞了中華白海豚的棲息地，海豚就只剩下 61 條！興建第三跑會令海豚永久失去 650 公頃的棲息地，到時他們就很可能絕跡香港，我們的孩子再無機會看見可愛的海豚。

2 千億大白象拖累民生

最新預算第三條跑道工程費用超過 2000 億，金額幾近香港政府財政儲備的三分之一，而每年帶給香港的經濟利益只有 96 億，只佔香港 2013 年 GDP 的 0.4%。另外，三跑道方案比雙跑道方案需要多 4 萬個直接職位，現時香港的失業率僅為 3.1%，近乎全民就業，不少行業都出現招聘困難的情況，在未來的日子勞動力也不見得會有大增長，第三跑的興建和營運會令香勞動市場更加緊張。因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

第三跑高碳排放，背離香港減排目標

機管局預測第三跑會為香港每年額外帶來 538 萬噸二氧化碳排放量，佔 2011 年香港整體排放量的 12.6%。以碳強度計算，第三條跑道每帶來\$1 的經濟收益，會產生 0.56 公斤二氧化碳排放量，遠遠高於現時香港的碳強度，每一元國民生產總值（GDP）排放 0.022 公斤二氧化碳。興建第三跑勢必阻礙香港政府達致碳強度減少 50%-60%的減排目標。

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名
kwok Wing Lau

意見內容

我不能同意興建機場第三條跑道，因為這是一個沒有必要的工程，理由如下：

二千億的工程費用，不如拿來用於社會經濟民生的事情。三跑的負面獲得及要付出的代價，比計劃所說的必須及好處更真實更大。

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%** 及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑或更多跑根本不能增加航班的升降率。

機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東涌受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

加劇噪音

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣

北、深井及馬灣一帶居民的噪音問題勢必更加嚴重。

中華白海豚生存空間被毀

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不斷減少；現時興建中的口岸人工島，已破壞了中華白海豚的棲息地，海豚就只剩下 61 條！興建第三跑會令海豚永久失去 650 公頃的棲息地，到時他們就很可能絕跡香港，我們的孩子再無機會看見可愛的海豚。

2 千億大白象拖累民生

最新預算第三條跑道工程費用超過 2000 億，金額幾近香港政府財政儲備的三分之一，而每年帶給香港的經濟利益只有 96 億，只佔香港 2013 年 GDP 的 0.4%。另外，三跑道方案比雙跑道方案需要多 4 萬個直接職位，現時香港的失業率僅為 3.1%，近乎全民就業，不少行業都出現招聘困難的情況，在未來的日子勞動力也不見得會有大增長，第三跑的興建和營運會令香勞動市場更加緊張。因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

第三跑高碳排放，背離香港減排目標

機管局預測第三跑會為香港每年額外帶來 538 萬噸二氧化碳排放量，佔 2011 年香港整體排放量的 12.6%。以碳強度計算，第三條跑道每帶來\$1 的經濟收益，會產生 0.56 公斤二氧化碳排放量，遠遠高於現時香港的碳強度，每一元國民生產總值（GDP）排放 0.022 公斤二氧化碳。興建第三跑勢必阻礙香港政府達致碳強度減少 50%-60%的減排目標。

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名

James Chung

意見內容

本人強烈反對興建無效益、浪費公帑的機場第三條跑道。

姓名
李 芝融

意見內容

我反對興建機場第三條機場跑道，認為它會成為另一個「大白象工程」，理由如下：

1.) 空氣污染：

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標。現時建議興建的「第三條跑道」將會大大增加飛機升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過的環評結果表示「第三條跑道」建成後，空氣質素指標比「港珠澳大橋」的環評結果還要好，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實！

東涌受風向及地勢影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若再增加港珠澳大橋每天約 **5,000** 架次車輛及增建機場跑道，後果更不堪設想！

2.) 噪音：

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣北、深井及馬灣一帶的噪音問題勢必更加嚴重。

3.) 中華白海豚生態危機：

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚的主要活動範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不斷減少；現時興建中的人工島，已破壞了中華白海豚的棲息地，興建第三跑會令白海豚永久失去 **650** 公頃的棲息地，到時牠們就很可能在香港絕跡，往後世代的市民再無機會看見。

4.) 第三跑道背離香港減排目標：

機管局預測第三跑會為香港每年額外帶來 **538** 萬噸二氧化碳排放量，佔 **2011** 年香港整體排放量的 **12.6%**。以碳強度計算，第三條跑道每帶來**\$1** 的經濟收益，會產生 **0.56** 公斤二氧化碳排放量，遠遠高於現時香港的碳強度，每一元國民生產總值（**GDP**）排放 **0.022** 公斤二氧化碳。興建第三跑勢必阻礙香港政府達致碳強度減少 **50%-60%** 的減排目標。

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名
Lee King Hung

意見內容

我反對興建機場第三條跑道，認為它將會成為「超及大白象工程」，理由如下：

雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%**及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑根本不能增加航班的升降率。

機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東涌空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東涌受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

加劇噪音

2005 年，馬灣錄得的晚間飛機噪音數據約有 **7300** 架次；**2013** 年，相關數字已升至超過 **8000** 架次。三跑道工程完成後，東涌、青衣北、深井及馬灣一帶居民的噪音問題勢必更加嚴重。

中華白海豚生存空間被毀

中華白海豚屬瀕危物種，是香港特區回歸的吉祥物。赤鱗角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱗角機場後，白海豚的數量已不

斷減少；現時興建中的口岸人工島，已破壞了中華白海豚的棲息地，海豚就只剩下 **61** 條！興建第三跑會令海豚永久失去 **650** 公頃的棲息地，到時他們就很可能絕跡香港，我們的孩子再無機會看見可愛的海豚。

2 千億大白象拖累民生

最新預算第三條跑道工程費用超過 **2000** 億，金額幾近香港政府財政儲備的三分之一，而每年帶給香港的經濟利益只有 **96** 億，只佔香港 **2013** 年 GDP 的 **0.4%**。另外，三跑道方案比雙跑道方案需要多 **4** 萬個直接職位，現時香港的失業率僅為 **3.1%**，近乎全民就業，不少行業都出現招聘困難的情況，在未來的日子勞動力也不見得會有大增長，第三跑的興建和營運會令香勞動市場更加緊張。因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

基於以上原因，本人強烈反對興建機場第三條跑道。

姓名
EDITH CHUNG

意見內容

我反對興建機場第三條跑道，認為它將會成為「超及大白象工程」，理由如下：

1) 雙跑道系統足以應未來需求

現時機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，客運和貨運量分別只及有原設計容量的 **70%**及 **50%**，而且並未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，《新機場設計總綱》原預計於 **2010** 年啟用的衛星客運廊，機管局在 **2011** 年才動工興建，而且規模由原設計修訂案的 **40** 個登機橋位縮減至 **20** 個，製造機場容量「飽和」的假象。

2) 「空牆」問題無法解決，三跑變成「空跑」

廣州軍區的「空牆」令進出航班須「兜大圈」，須額外多飛 **10** 至 **20** 分鐘，空牆令北面航道未完全發揮原先設計容量。機場原設計每小時可以有 **82** 至 **86** 班航班升降，受空牆影響，現在每小時只能有 **68** 航班升降。因此，空牆問題不解決，三跑根本不能增加航班的升降率。

3) 機管局隱瞞事實，空氣質素勢必惡化，居民健康將受影響

早年港珠澳大橋環評預測 **2031** 年氮氧化物排放量約為 **52** 萬噸，沙螺灣及東湧空氣污染將會超標！現時建議興建的「第三跑」將會大大增加飛機的升降量，由現時每年約 **37** 萬架次增至 **2030** 年的約 **60** 萬架次，增幅約 **6** 成，理應會加劇空氣污染。不過，「第三跑」環評的結論表示「三跑」建成後，空氣質素指標比未計及第三跑影響的港珠澳大橋環評的結果還要好，不會超標，令人難以置信，機管局明顯在隱瞞事實。東湧受風向及地形影響，該區居民長久以來受飛機排放物及珠三角地區空氣污染，若增加港珠澳大橋每天 **5,000** 架次車輛及增建機場第三跑的話，後果堪虞！

姓名

chan shun lan

意見內容

反對第三條跑道，香港的空氣已不佳，不想更差；況且應調配飛機的載客量高些及航空公司，應自己改用較大飛機。