



## 有關香港國際機場興建第三條跑道項目的環評報告 公民黨意見書

### 諮詢程序

機管局在本年 6 月 19 日就興建香港國際機場第三條跑道項目的環評報告展開為期 30 天的公眾查閱期，環評報告內容廣泛而複雜，涉及空氣、噪音、海洋生態及健康風險等眾多範疇。我們認為，一般市民難於在數十天內全面了解該等技術層面甚廣和專有名詞眾多的內容，因此，30 天查閱期顯然不足。惟機管局並無延長諮詢期，諮詢誠意令人懷疑。

### 需求及應付能力

本港機場一直是世界航空樞紐，客運量由 1998 年新落成時的 2,860 萬人次，增至 2013 年 5,990 萬人次，為本港帶來直接及間接的經濟貢獻。面對區內競爭，我們須小心研究興建第三條跑道的長遠效益和成本。

根據 1992 年《新機場總綱計劃》，現有機場佈局和土地是足以應付至 2040 年每年 8,700 萬人次的客運量，和 890 萬公噸的貨運量。以上數字是建基於每年 38 萬 6 千架次的飛機升降量。

環評報告指 2013 年機場的實際客運量是 5,990 萬人次，是《新機場總綱計劃》設計容量的 69%；實際貨運量則是 410 萬公噸，僅為《新機場總綱計劃》設計容量的 46%，顯示客運與貨運的比例較《新機場總綱計劃》所預計的高。

環評報告估計，機場在 2030 年的客運量將達 10,200 萬人次，貨運量亦達 890 萬公噸，故此有需要興建第三條跑道。不過，機管局在 2012 年推算 2030 年的客流量只是 9,700 萬人次，而事隔一年多，數字卻急升 500 萬至 10,200 萬人次，不禁令人質疑其可信性。環評報告亦指目前兩條跑道的實際飛機升降容量可達 42 萬架次，略高於《新機場總綱計劃》的數字，但客運量和貨運量卻不升反跌，分別只有 7,000 萬人次和 580 萬公噸，遠低於《新機場總綱計劃》所預計的數字。若客運與貨運的比例按《新機場總綱計劃》不變，則每年 42 萬架次的飛機升降容量可以應付 9,466 萬人次的客運量，及 979 萬公噸的貨運量。由於貨運量仍未飽和，以及現時飛機的體積和載客量都不斷增加，加上高鐵亦將令短途旅客減少，現有兩條跑道理應足以應付 2030 年的需求。

另一方面，在機場全新空管系統啟用後，預計每小時最高起降量可達至 68 架次。環評報告則指興建第三條跑道之後，可達到每小時 102 架次，此一推斷似乎只以簡單比例計算。但是由於香港特有的地理環境及大陸的空域所限，當三條跑道同時運作，必會互相影響，難以獨立運作，加上噪音問題，環評報告建議在第三條跑道落成後，機場須於晚間停止使用現有南跑道。因此，機管局有必要清楚交代 102 架次起降的理據為何。

### 空氣質素

環評報告未能清楚交代第三條跑道工程對機場及附近區域空氣質素影響的評估。例如，環評報告指香港道路交通的氮氧化物年均排放量，將從2013年的32,700噸，下降至2031年的4,360噸，將減少83%之多；但在此段期間，因公用發電和水上運輸而產生的氮氧化物排放量預計只減少4%。須知公用發電及水上運輸均為氮氧化物主要排放源頭，當兩者的排放量只有輕微下降時，何以同為污染物主要來源的道路運輸卻在2031年能大幅減少排放量，兩者有這麼大的落差？

環評報告解釋是由於「粵港持續發展與環保合作小組」訂定粵港兩地將合作推行改善珠三角區域環境空氣的減排措施，從而達到2015年及2020年的減排目標，故報告中的排放量已計算減排後的情況。但是有關措施才剛推行，能否全面落實及成效亦存疑，環評報告的計算似乎過份樂觀。

民用航空是氮氧化物的主要源頭之一。2010年香港科技大學的研究即指出，機場航運所產生的一氧化氮排放量佔本地總含量的4-20%，而以東涌為最高，令東涌的氮氧化物含量一直不符合現今的空氣質素指標。然而環評報告卻估算，直至2031年，雖然機場所產生的氮氧化物排放量將增加27%，但二氧化氮排放量只會佔東涌年均二氧化氮濃度的6%，與現時濃度相約，令人難以信服。

空氣污染的預測結果，很大程度取決於輸入的假設數據，包括第三條跑道引致的額外排放量、其他新建工程的影響及廣東省的區域性排放等。數年前港珠澳大橋環評報告預測，在2031年，空氣質素經已超越今天採用的空氣質素指標，只因當時的指標較現行寬鬆才能過關。但是環評報告的預測竟比當年推算數據還低，令人質疑環評報告過於寬鬆，推測減排成效亦過份樂觀，純粹為保第三條跑道工程更易通過環評審批。

## 噪音

在噪音方面，環評報告採用了與市民感受脫節的「噪音預測等量線」作為評估標準。根據此標準，只有大嶼山沙螺灣的飛機噪音超標。但從政府數據所見，很多地區都已忍受超出 70 分貝的噪音。單在去年 6 月，馬灣、青衣、荃灣，東涌就多達數十至數百次，惟該等影響並未反映在環評報告內。我們相信，第三條跑道運作後，將有更多地方噪音影響超標。

環評報告建議的緩解措施，包括在晚間停止使用現有南跑道、為沙螺灣村戶提供隔音設施，及限制安排綜合發展用地的用途，基本上反映本港環境問題已經超越本身承載極限，令第三條跑道的效益大打折扣。

## 海洋生態

第三條跑道項目對海洋生態的影響不容忽視，因參考過往在有關海域所進行的工程的環評報告，大多預計工程不會影響中華白海豚的生態，但事實上海豚數目不斷縮減。第三條跑道將令約 650 公頃中華白海豚的哺育水域永久消失。雖然機管局建議設立新海岸公園作補償，但有關措施需待至 2023 年才落成。究竟中華白海豚能否安然渡過工程時期，然後重返香港水域？情況確實令人擔心。

## 疑團

觀乎整份環評報告，針對第三條跑道項目施工階段和營運階段的環境和健康影響，在設有緩解措施的處境下，不論在空氣質素、生命危害和健康、噪音、水質、廢物、海洋和陸地生態、漁業及景觀及視覺等方面，都處「可接受」或「可承擔」的水平。惟「達標」並不等於「沒有損害」。

以空氣質素影響評估為例，環評報告所指空氣污染物排放「均符合相關的空氣質素指標」的說法，實質建基於緩解措施是否有效和適時推行，及其功能和成效能否充分發揮。除空氣質素外，珊瑚和中華白海豚等海洋生態及其相關緩解措施(例如研究移植珊瑚位置及設立新海岸公園等)也面對同樣疑問。

環評報告內不少結論都有欠中肯，例如行政摘要第 2.5.1.2 段指不進行工程項目的後果包括「因航空交通日漸擠迫（及相關污染物排放量增多），以及飛機噪音對鄰近人口稠密地區的影響增加，機場在環保方面的表現將會下滑。」若機場果真容量不足，航空公司自然會將航線改往其他機場，豈會在上空盤旋，造成更多污染？環評報告說法似是而非，卻沒有理據支持，令其公信力大打折扣，尤其是環境影響評估涉及很多假設數據，任何不中肯或有傾向性

的假設，足以左右整份環評的結果和結論。

另外，環評報告提及的各項緩解措施，多為按相關政府部門的規管指引(例如環保署就水泥廠、石料加工廠及瀝青廠指明工序制定的相關指引等)及法例(例如《空氣污染管制(建造工程塵埃)規例》、《水污染管制條例》及《廢物處置(化學廢物)(一般)規例》等)而制訂的「指定動作」。至於良好的塵埃控制措施和工地措施、委聘信譽良好的持牌廢物回收商處置一般垃圾和漂浮垃圾、為應付溢漏事故實行緊急應變計劃，及適當設計行人天橋、隔音屏障及密封式隔音罩，加入綠化及色彩美化措施等所謂應對措施，則屬機管局為擴建理應推行的應有之義。

### **具體建議**

針對第三條跑道項目環評報告，我們作出以下建議：

1. 有關當局應參考立法會環境事務委員會在 2012 年 4 月 23 日會議中一致通過的動議：

「本事務委員會要求香港機場管理局就興建第三條機場跑道工程，進行策略環境評估、社會回報成本及碳審計等環境研究，以保護香港及鄰近地區的環境。」

並慎重考慮就第三條跑道項目進行上述研究和評估工作。動議為議會中的跨黨派共識，相信所有政黨與議員都會支持有關研究和評估工作。

2. 就社會上對環評報告內容的質疑和問題，建議機管局逐一公開詳細回應，並主動安排更多公開論壇或研討會，讓公眾參與討論；必要時，機管局應就環評報告重新進行諮詢，諮詢期時限應不少於三個月。

公民黨

2014 年 8 月