



健康空氣行動對對香港國際機場第三條跑道環境影響評估報告的意見

機管局按照法例的要求，提交機場第三條跑道工程的環境影響評估報告，健康空氣行動留意環評報告中有關空氣的部分，幾乎和報告有關海洋生態的評估一樣，報告對於空氣和居民健康受工程影響程度的估計，是相當樂觀的。例如根據三跑道系統在 2031 年情況的模擬結果顯示，所有周邊易受污染地區的累積二氧化氮 (NO₂)、懸浮粒子（包括 PM 10 及 PM 2.5）濃度「轉變相對並不顯著」，並得出「項目營運將不會造成負面的剩餘空氣質素影響」的結論。

過份樂觀估算空氣質素指標達標

報告在有關健康影響的部分指出，根據比較三跑道系統與兩跑道系統的模擬評估，受影響地區的污染物，例如 NO₂、粒子和二氧化硫 (SO₂) 的年均濃度增加幅度，少於 3%。並進一步將項目引起的短期及長期健康風險，均評估為「可接受水平」。

然而，CAN 實在難以為報告內一片「唱好」的結論而心安。報告將空氣污染影響健康的風險水平假定為「可接受」的前設，是預估各種主要污染物的排放符合目前的「空氣質素指標 (AQO)」，但眾所周知，即使是去年更新的「空氣質素指標」，在多項污染物的標準仍然未達到世界衛生組織 (WHO) 建議的健康水平，例如報告在談及短期影響時提到的 SO₂，更新後的本地 AQO 標準為每 24 小時每立方米不超逾 125 微克，但這只達到世衛的中期指標（一），與世衛標準的 20 微克相距甚遠。報告捨世衛標準而取 AQO 作為評核健康風險的指標，明顯是避重就輕，選取較易達到的標準來淡化工程項目的健康影響。

未有納入現行指標更新後的估算

此外，報告處處模擬 2031 年航空交通高峰期的情況，沿用的卻是目前那遠後於人的指標，如此取態不但漠視現實，更可能使「三跑」成為本港社會未來進一步減少空氣污染的絆腳石。觀乎 AQO 在部分污染物的標準仍未與世衛標準接軌的事實，民間社會幾可肯定會爭取在今後每次五年檢討時，將 AQO 收緊至符合國際標準的水平；此外，鑑於本地減排在 2015 年及 2020 年達標並不樂觀，政府本身亦有可能根據未來空氣污染的情況，決定收緊 AQO。換言之，截止 2031 年的模擬情況以前，最少有三次（2018 年、2023 年及 2028 年）機會，將 AQO 進一步更新收緊。報告純粹將模擬空氣質素與目前的 AQO 對照，卻幾無預留空間假設

健康空氣，我要! Our Air, Our Health!

Clean Air Network Limited

上環皇后大道西102-106號渣打銀行大廈2樓A室

Rm A, 2nd floor, The Standard Chartered Bank Building, 102-106 Queen's Road West, Sheung Wan, Hong Kong

T (852) 3971-0106 F (852) 3971-0374 info@hongkongcan.org www.hongkongcan.org



AQO 將會更新，並作為衡量 2031 年空氣質素的依據。CAN 不由得憂慮，這種欠缺前瞻的因循態度，在在反映日後「三跑」啟用後，社會將更難推動機場當局，配合社會進一步減排的努力。

未有規管臭氧

另外，環評報告並沒有提及建第三條跑道對臭氧濃度的影響。

報告引用 2010 年香港科技大學作出的調查 (HKUST 2010 Airport Operational Air Quality Study Findings)，於第 5.1.3.31 指出，東涌錄得的臭氧主要來自區域性污染源，而於 PH1 Station 及 TC Station 錄得臭氧下跌，是由與機場有關的活動所排出的氮氧化物引致 (*“The Table suggests that the high ozone in Tung Chung is due to regional contribution. Moreover, the decrease in O3 across the PH1 Station to TC Station is due to the reaction of ozone by the NOx emission generated from the airport related activities.”*) 。

意謂隨着機場有關的活動所排出的氮氧化物增加，會減少(consume)臭氧濃度，一如在於第 5.1.3.14 O3 段: *“NO emissions from the HKIA may slightly reduce the O3 concentration at nearby receptors, including Tung Chung, through photochemical processes.”*

然而，報告並未提出，臭氧—氮氧化物—揮發性有機化合物的互動是複雜的。在某些情況下，臭氧由氮氧化物 (NOx) 和揮發性有機化合物 (VOC) 透過光化學反應產生，換言之，與機場有關的活動所排出的氮氧化物濃度越高，產生的臭氧濃度將會越高。

臭氧具有強烈的刺激性，吸入過量會影響人體健康，如：刺激眼睛，損害呼吸道、肺部及中樞神經系統。受區域性污染影響，東涌居民已長期面對高濃度的臭氧，三跑工程將無疑令該區情況雪上加霜。

另外，氮氧化物和揮發性有機化合物，則因 AQOs 都沒有設定標準，令其濃度是否超標成為疑問。故此，健康空氣行動要求將臭氧納入新跑道的環境影響評估中；並為氮氧化物和揮發性有機化合物等不受法定標準規限的污染物，訂立超標上限。

另外，正如不少環保團體已經指出，由於當局堅拒在報告中一併考慮其他在離島周圍陸續展開的工程項目，以致報告對於各項目同時動工或營運所形成的累積效

健康空氣，我要! Our Air, Our Health!



應欠缺評估。今年的東涌的空氣質素健康指數達嚴重(10+)的時數排第三，在一般監測站中排名最高，我們不難想像，他日大橋通車、人工島……大嶼山周圍大興土木，單是施工過程的空氣影響，已經足以讓人憂心忡忡。猶記得環保署在今年指出，建築工程增加是污染物排放上升的主因，但「三跑」環評只寥寥數筆交代一些工地緩解措施就了事，實在難言是忠實的環評作業成果。

根據香港大學「達理指數」，香港過去數年平均每年有 3,000 多人因空氣污染而提早死亡，導致直接經濟損失達 400 億港元，社會成本極之巨大。健康空氣行動希望機管局表現作為法定機構的承擔，應切實從環境、社會、市民健康影響多方面計算評估項目的影響，而非片面地考慮經濟收穫而漠視社會成本。

鑑於報告未能釋除有關空氣達標的疑慮，我們希望機管局可以公佈更多原始數據並提出更多有效緩解措施。

健康空氣，我要! Our Air, Our Health!

Clean Air Network Limited

上環皇后大道西102-106號渣打銀行大廈 2樓A室

Rm A, 2nd floor, The Standard Chartered Bank Building, 102-106 Queen's Road West, Sheung Wan, Hong Kong

T (852) 3971-0106 F (852) 3971-0374 info@hongkongcan.org www.hongkongcan.org