

致：經濟發展事務委員會與環境事務委員會

對香港國際機場第三條跑道計劃及有關的環境影響評估報告的意見

香港國際機場現有的二跑道系統當年通過了『新機場總綱計劃環境影響評估』而得以興建，然而現在機場的運作模式在民航處及機管局主導下卻與『新機場總綱計劃環境影響評估』設計及評估的運作模式產生許多差異，從而導致部分地區的夜間飛機噪音遠遠超過預期且嚴重惡化。因此審視目前機場二跑道系統之運作與『新機場總綱計劃環境影響評估』之差異及其執行弊病才能作為機場三跑道系統環評之內容是否足夠及是否應該得到信賴及得到通過的重要參考與依據。

1. 根據 1998 年 2 月『新機場總綱計劃環境影響評估』，機管局每 5 年會作一次飛機噪音預測等量線 (NEF) 評估，而民航處亦將以噪音監察系統確認機管局之 NEF 評估，但機管局從未履行評估 NEF 之承諾、民航處亦從未履行確認責任及公開資料。民航處及機管局皆表示『1998 年公佈的 NEF 是以機場最高設計容量釐定，目前機場運作尚未達到最高設計容量，因此無需進行評估。』然而『新機場總綱計劃環境影響評估』並未註明在機場運作尚未達到最高設計容量之前機管局將不會實施每 5 年一次的 NEF 評估，更未列明民航處將因此而不會以噪音監察系統確認其 NEF 評估。明顯雙方都強詞奪理企圖掩飾部分地區噪音嚴重惡化的事實而拒絕履行環評承諾及推卸列明的責任，甚至於連運輸及房屋局也在明知環評承諾內容的情況下支持其背信卸責之論點。事實上，目前夜間航班由原先評估的 9.3% 增加至超過 20%、向馬灣起飛的班機更由原先評估的 55% 增加至 90%、跑道原先設計 2005 年之後以綜合模式運作，有 5 條起飛航道，但現時跑道仍以獨立模式運作，只有 3 條起飛航道。這些改變與原先的設計與評估產生很大差別，使飛機噪音集中在馬灣上空，嚴重影響 NEF 的估算，而根據民航處的噪音資料，被評估在 NEF 25 範圍外的馬灣飛機噪音目前甚至於已經明顯超過在 NEF 25 範圍內的沙螺灣，因此本人要求在環評中列明必須依照環境影響評估文件中所列明的方式運作及加註『無論升降次數是否達到設計上限，每年必須定期更新 NEF』及『當機場運作方式與環評內容有出入時，必須先提出 NEF 評估及進行諮詢後才能落實』。以確保環境品質。

2. 根據運輸及房屋局表示；『飛機噪音預測等量線 (NEF) 是土地規劃的參考標準，即按機場的最高設計容量預測飛機噪音對機場附近範圍帶來的影響，而並非用作量度或監察飛機的日常噪音水平。』明確指出本港沒有法定的航機噪音監察標準，更沒有訂定有效罰則，造成航機製造噪音而無需受罰的不合理現象。因此即使航機運作嚴重偏離環評要求，仍然無法可管，因此本人要求必須在環評中必須將 NEF 評估換算成可供監控的實際噪音數值或訂定噪音標準，對違規航機加強監管並訂立及確實執行罰則以減少航機違規行為，保障航道附近居民免受違規噪音影響。

3. NEF 是按全日航機所發出噪音，按日夜不同時段整合出的平均估值。但並無限制每次航機所發出噪音上限。然而因為是計算平均值，所以越多航班升降，反而可以拉低高噪航班的數值。從而使 NEF 數值下降。本人要求必須訂立單次飛機所發出噪音上限，方能確切反映飛機噪音對市民的影響。全世界超過兩成的機場有以上的噪音限制，情況非常普遍，本港機場應該本著保護環境的社會責任比照實施。

4. 馬灣夜間八十分貝以上的航機噪音次數自一九九九年的每年一宗，到二零零七年暴增三百倍達到每年超過三百宗。民航處卻沒有任何具體有效的方案減少馬灣不斷惡化的航機噪音問題，因此本人要求必須對『航機噪音惡化』進行定義及列明航機噪音惡化時之對策機制，以確保環境品質。

5. 目前民航處負責管理航道調度及航班升降，卻同時負責監察飛機噪音，明顯有角色衝突，形同球員兼裁判，也因此造成航機噪音嚴重惡化而未能有效監管。因此本人要求必須委派獨立第三方（例如環保署）負責監管航機噪音以確保環境品質。

6. 航機衛星導航得到證實可以大幅縮短起降航道及提升其準確性，從而提高安全性，提升運作效率及減少排放與噪音。因此本人要求必須要求所有航機以衛星導航起降並訂明實施時間表及嚴格執行，以確保航機安全及環境品質。

7. 過去本港沒有提撥足夠的資源研究減紓航機噪音影響，造成航機噪音問題嚴重惡化而沒有資源可以進行研究紓減。因此本人要求在環評中必須列明從機管局的收入中提撥一定比例的資金研究紓減飛機噪音及環境影響。

8. 一直以來，當局都未有就飛機噪音及排放對居民健康之影響及代價作出評估。而近年來飛機升降數量不斷增加，勢必引致飛機噪音及排放增加。本人強烈要求在環評中必須加入飛機噪音及排放對居民之影響及代價之評估。

9. 由於過去本港受航機噪音影響居民之合理訴求長期被忽視。因此本人要求當局在環評中必須規定成立法定機場監察委員會、全面建立飛機環境影響諮詢區及委任飛機環境影響諮詢區代表加入該委員會以便在機場運作、安全、噪音、排放、環境等議題上發揮監察功能，以確保環境品質。

10. 民航處沒有公開足夠的噪音監察資料給全港市民，甚至於企圖掩飾航機噪音嚴重惡化的事實，迴避市民的監督。部分先進國家已經開始要求機場製作及公開航機噪音地圖以便民眾瞭解實際噪音情況，本人要求在環評中必須加入製作及公開航機噪音地圖之要求，同時要求香港機場立即製作及公開航機噪音地圖，以便讓市民了解環境品質之變動及據此監督機場之運作。

雖然機場發展可帶動香港經濟發展，但絕對不可以因經濟發展而不顧環境問題及因而犧牲市民的健康與利益。發展基建的同時，應先要清楚估算社會付出的代價。不能只計算得益。因此本人要求必須在環評中加入全面制定航機噪音標準、訂定罰則、限制夜間起飛及降落、限制夜間航機機種、數量及其噪音量、增加夜間航機收費、增加高噪航機收費、減少低噪航機收費、制定噪音額度限制、成立航機噪音諮詢區、提撥一定資源研究噪音紓減措施、製作航機噪音地圖等多管齊下的方式以改善航機噪音對居民的影響。

由於三跑規劃及環評報告並未提出防止上述弊病的機制，無法在未來有效保護環境，不符合民眾期望，因此其內容不合格。再加上相關政府部門繼續一面倒偏袒航空公司的噪音特權，漠視受航機噪音影響的居民聲音及合理訴求，遲遲不肯在法律、行政、監管、研究、資源及運作上的每個層面上全面就上述所有問題提出具體有效的方案紓減飛機噪音的影響。本人身為全港受到飛機噪音最嚴重地區的唯一民選區議員，在本區居民受到嚴重無理對待及別無選擇的情況下，唯有堅決反對第三條跑道的興建！同時懇請貴會不要批准機場三跑道系統之興建。

感謝貴會的垂注。順頌時祺！

荃灣區議會



議員 曾文典 敬啟

服務處 Office

香港新界馬灣大街村中 223B

223B Main St. Village Central, Ma Wan, N.T., H.K.

✉ justin8hk@gmail.com ☎ 2771 7666

曾文典
議員
J SENG
Justin
Councillor