

致 立法會環境事務委員會主席

立法會經濟事務委員會主席

立法會全體議員

環保觸覺意見書

機管局製造「假飽和」 環評涉多項誤導性遺漏 空牆問題才是機場樽頸 妄建三跑終淪大白象

環保觸覺（本會）多年來關注機場興建第三條跑道的計劃，並多次就計劃發表反對的意見，要求政府及是項工程的倡議人香港機場管理局（機管局）認真評估目前營運、空氣、海洋生態等等問題，但環評報告仍然馬虎了事，對於環境的影響過於樂觀。

有關是項工程計劃，社會中表示反對的專業團體、專業人士及環保團體眾多，他們提出的理由亦包括各個領域，由世界發展趨勢、及至香港整體政策方向、再小至如公共資源運用、過量基建投資、經濟效益低下、社會成本分析、人文及自然環境問題等等。這些反對的意見均由專業人士撰寫，內容更非常詳盡。

可惜，行政長官聯同行政會議與機管局，對各界意見聽而不聞，堅持己見，固執興建機場第三條跑道。機管局除了聘請顧問公司製作環境影響評估（環評）報告，更不惜大灑金錢，另聘公關公司為環評報告做勢，日夜於主流傳媒上發布宣傳，營造勢在必行的氣氛。

但再多的公關技倆，都掩飾不了環評報告內容的種種問題。各個關注團體研究報告內容後，均批評報告資訊誤導，因為報告各單元不是誇大工程的必要，就是玩弄假設，隱瞞數據，淡化環境問題。製作環評報告的顧問公司，收了機管局錢後，甘願放棄專業良知，亦深感遺憾。

本會謹此列出環評報告內的各項問題：

工程的需求

於環評報告中，項目倡議人機管局不止誇大香港社會對工程的需求，對外公佈的營運資訊，更有誤導性遺漏之嫌。

首先，環評報告中未有仔細列出機場現在的營運情況，僅載有航班數目等片面資訊，以顯示跑道似乎十分繁忙，但其他重要資料，例如航班目的地分佈、平均每航班客量、航機種類等，就偏偏不見影蹤。本會曾多次追問機管局及監督航空事務的民航處，要求其公開相關資訊，但不得要領，當局至今仍不願意全面公開過去航班資料。本會認為環評報告資料不全，令公眾人士無法有效檢視機場營運情況乃至環評報告中「工程需要」部分是否真確，對公眾人士不公。

針對是項工程，倡議人提出的工程理據不外乎「機場現已接近飽和，不敷應用」及「按照預測，將有更多的航班升降需求」。兩者之中，預測航班增長之說無法確實，本會認為可先分析其中「機場接近飽和」的原因，方可看清興建第三條跑道並非必要的真面目。

本會聯同另一團體「機場發展關注網絡」取得香港國際機場 2010 至 2012 年間的航班紀錄，總共分析了 1,000,344 條航班數據。分析結果顯示今天機場的「假飽和」情況源於倡議人自身營運機場不善，非跑道不足之過：

一) 機場航班每機載客量其實是輕微下降

分析結果發現香港平均每機座位數字由 2010 年及 2011 年約 257 個，跌至 2012 年的 254.8 個，有下降趨勢。簡單來說，即愈來愈多載客量較少的單走道飛機使用本港機場。

其中又以中國航班的問題特別嚴重。中國客機於 2010 至 2012 年間，佔香港機場整體客機升降約三成，其中就有高達 70% 的飛機使用單走道飛機（細機）。以 2012 年數據作例子，這種大量使用細機的情況就令到中國航班的平均每機座位數僅得 204 人，對比歐美地區航班平均每機座位數大約 310 人，低約 35%，間接使香港跑道的效率變得極低。

二) 大機拆細機

研究亦發現，機管局不斷容許航空公司把一架大機拆成兩架細機飛同一地點，原本由一架可載的三百多個乘客的大機，分成兩架細機，每架載百多人。這明顯是浪費珍貴的跑道資源。情況較嚴重的上海，港龍航空將上午飛上海的大機轉為兩架細機，而其他公司亦出現這個情況，這導致來往上海的每機載客量只有約 230 人，而來往北京的有約 260 人。所以，機管局及航空公司以大機拆兩細機，製造「假飽和」。

三) 航班目的地

機管局縱容航空公司以大陸三四線城鎮為目的地，但該等城鎮根本未有與香港有重要經濟交流，濫開航線是浪費香港現有跑道資源。

而且，分析發現香港竟有航線來往晉江、淮安等小型城鎮，而它們距離附近

大型省級國際機場只需一小時左右的車程。香港機場為小型城鎮開設專門航線與重要省級機場航線重疊，等於虛耗航空資源。

再者，廣東省內如梅州、湛江等城市，乃是直通車數小時內就可方便到達的地方，竟也在香港機場航點之列，進一步顯示香港機場的航線為開而開。

四) 未有按機場設計總綱如期提升機場設施

早在 1992 年的《新機場總綱計劃》，文件就已經要求機管局需要按時提升機場各系統設備，處理更多航班及人流。如按該總綱計劃中所示，機場足以應付比現在機管局預期的 2030 年的人流及貨運量。惟至今機管局在沒有合理解釋下，未有按照總綱計劃的指示提升導航系統及興建機場中部客運大樓，以致跑道效率下降及機場未能應付更多人流。機管局應先根據計劃，提升機場設備，力爭現有機場於最佳情況營運，再行討論擴建事宜。

以上各點，均證今天機場營運效率低下，所述飽和更是「假飽和」，皆為倡議人機管局自己一手做成，與跑道不足無關。更重要的是，以上證明香港機場除擴建至三跑道系統外，機場其實有極大進步空間，能夠有效應付航空需求，只是倡議人機管局未有盡力嘗試。

工程的效用

本會同時懷疑倡議人誇大第三條跑道的功用，於環評報告中隱瞞航道限制問題。

現在中國於香港北面空域對香港民航機實施航空管制，要求飛機先爬升至

15,700 英尺高度，方可出入中國空域。相關限制令到原本北向的飛機（例如飛往中國或歐洲），起飛後不能直接轉向北方（因民航機不能在短程內爬升至 15,700 英尺），只可在本港上空繞飛，利用更長航程爬升。這個空牆問題，使原設計的五條北面航道不能使用，大大減少飛機離場航道，令香港機場未能提升至原設計的航班數字。

同理，由北面來港的航班，亦須於香港上空繞飛緩降。此舉變相迫使來回北面的飛機佔用香港空域，使得實際供飛機使用空間減少。

可惜至今倡議人及民航處仍未能公開有效文件，證明已取得中國相關部門承諾，及保證於可預期未來，相關進出香港北面中國空域的高度限制問題可能得到解決。如果限制一直存在，香港未能盡用空域空間，航道仍然受阻，飛機的進出香港的效率將持續低下，升降量永不能按預期增加，如此則興建第三條跑道亦於事無補，得物無所用。所以，環評報告的工程效用部份，沒有提及大陸空牆問題，是嚴重的遺漏。

噪音

儘管不同環團及專業人士多番反對，是項工程中的噪音評估部分，仍然只套用 NEF25 這種未能如實反映問題的預測，本會甚為不滿。本會認為除了計算平均噪音水平影響，更須為最高噪音水平設限，以反映時間短促，但噪音水平極高的噪音問題。

根據最近運輸及房屋局回應立法會陳偉業議員的文件，2013 及 2014 年間，受 70 分貝以上飛機噪音影響的地區，包含青龍頭、東涌市、馬灣、汀九等等。而且其受影響次數更由數十至數百次不等，居民飽受困擾，問題極之嚴重。（參

考：<http://www.info.gov.hk/gia/general/201406/11/P201406110406.htm>）可是，環評報告未有提出實際的數據，只提供對工程有利的噪音模型數據，有欠專業持平。在環評報告中，根據其 NEF25 噪音模型所示，於 2011 年的飛機噪音問題嚴重地區，只有少數大嶼山北面村落，並不包含上述地區。這等現實數據及噪音模型結果的落差，突顯了現行噪音模型未能反映實際情況，並不可靠，結果準確度成疑。

因此，當環評報告預測於 2030 年，機場擴建完成並達至最高使用率，即使來港飛機數目比現時更多時，噪音污染問題卻沒有大改變，繼續停留在現時其聲稱的「可接受水平」，實在令人難以置信，更叫現在各區飛機噪音受害人情何以堪。

本會認為環保署應要求倡議人利用最新數據，重新估算噪音污染的影響範圍，及勒令其公開手上所有噪音數據，以便公眾得悉噪音問題的實際嚴重程度。

空氣污染

環評報告中對空氣污染的評估部分，假定了粵港 2012 年時簽訂的 2020 年減排協議必定成功，及可以維持該污染水平至 2030 年，並由此推斷，到時候加上由第三跑道工程及完成後所附帶的空氣污染，整體仍在「可接受水平」。但本會認為環評顧問公司的假定並無合理支持，使用該項假設是過份樂觀，有欠持平。由不可靠的假定估算出來的結果，亦自然難以令人信服。

有團體最新的空氣污染分析更顯示，區域污染正在惡化。其分析 2014 年上半年所有空氣監測站錄得的臭氧（O₃）平均水平皆較 2013 年上半年高，更是自 2004 年來最高水平。這實際觀測的結果就正正與環評顧問所做的假設相違，珠三角的空氣質素非如報告中所料慢慢變好，反之是有愈來愈差的趨勢。

(參考：

http://www.hongkongcan.org/chi/wp-content/uploads/2014/07/2014-Half-Yearly-Air-Quality-Review_CHI.pdf)

最近有傳媒報導，有兩份珠江三角洲空氣污染研究，儘管是香港政府出資，竟可因為廣東省部門以「機密資料」為由，而遭拒絕完整公開。需知道該等報告乃是為粵港減排協議提供科學數據，公開報告更涉及公眾能否監察減排進度及資訊可靠度。可悲是當局連完整報告都不敢公開，動輒以「機密資料」阻撓民間取得資訊，可見中國減排的決心及能力實在可疑，又如何說服公眾相信減排將會成功？

(參考報導：

<http://www.scmp.com/news/china/article/1553625/hong-kong-funded-pollution-report-s-guangdong-kept-public>)

再者，面對香港及中國政府層面的協議，倡議人不單不能保證減排成功，甚至沒有權力去命令當局公開資料。環評顧問的空氣評估建基於機管局未能控制的事情，已是空中樓閣；再將受影響民眾的健康押上去，更是不負責任，謀財害命！

另外，倡議人提出飛機型號會不斷更新，但來港班機的型號取決於航空公司的商業決定，當中牽涉極多因素，例如航機安排、成本、客量等等。本會認為環評中對來港班機的排放亦有太過樂觀的估算，簡單地高估了航空公司更新飛機的速度。正如此意見書的上半部份所述，機管局連航空公司由一架大機轉兩架細機也未能阻止，真能確定航空公司用較環保之飛機？

從宏觀角度來考慮，飛機飛行時的碳排放量極高，對全球氣候變化有明顯責任。香港如興建機場第三條跑道，即間接鼓勵此等高排放量的行業發展，與保護環境的概念相互違背，更是和世界合力減排大勢背道而馳。香港不應貿然興建跑

道，助長航班升降，反之應該盡力利用現有航空資源發展，以更有效益方法運作。

海洋生態

由建造屯門新市鎮開始，到十多年前的赤鱸角機場、大嶼山北高速公路、小蠔灣等等，再到進行中的港珠澳大橋工程、香港口岸人工島，還未計算政府現正計劃中的欣澳市鎮、小蠔灣擴建、東涌東、東涌西、龍鼓灘、石鼓洲焚化爐、中部水域人工島等等，數十年間香港中西部的海域有數之不盡的工程，填海造地規模之大，令人吃驚。

除了諸多填海工程，其他人類活動例如棄置受污染泥料的污泥坑、高速船隻往來等，已經破壞了大片海洋生物的棲息地，而大嶼山北部多年以來的發展，亦令海岸、海洋及海底生態受創甚深。最明顯的證據就是過去數年間的中華白海豚的數字已大幅下降至危險水平，無論是政府部門抑或是民間關注海豚團體所公布的觀察數字，均顯示同一個問題：香港的海洋生態已臨危急存亡之時。

環評報告中承認工程所需填海的位置是中華白海豚及其他海洋生物的重要棲息地，填海之後海洋面積就會永久消失，影響極之嚴重。環境顧問就試圖以「緩解措施」來淡化問題，令破壞達至所聲稱的「可接受水平」。可是，報告中的「緩解措施」，其實有不少已經被套用在正進行的港珠澳大橋及香港口岸人工島工程，但事實可見，中華白海豚的數量仍然不停下降，證明這等「緩解措施」根本無效。

多項緩解措施之中，以「先破壞、後補償」的概念，即「先填海、再設立海岸公園」最令各環境團體不滿。皆因香港的海洋生態已經因為長年多項發展被嚴重打擊，危如累卵，實在不容更多破壞。政府及機管局應先持保守態度，先行保護該帶海洋環境，待自然生態休養生息，生機回復至一合理水平，才再提議考慮

進行工程。

若論設立海岸公園，政府其實有多個承諾過的海岸公園仍未有設立，就如 2002 年的時候，香港政府擬備設立「索罟群島海岸公園」及「西南大嶼山海岸公園」，目標為保護中華白海豚與江豚，及存護該兩處的的優美海岸環境，但當局拖延至今仍未公布具體計劃，但偏偏大型工程就可以「極速展開」。

可見政府本身對設立海岸公園不甚熱衷，更何況倡議人機管局並沒有設立海岸公園的權力。成立海岸公園需要經過多重程序，由商討、諮詢、劃區、立法至管理，機管局均沒有法定權力操控流程，即倡議人根本就不能確保這項海岸公園可以成立和及時成立。更者，管理海岸公園的責任在香港政府部門，以後相關的開支均由香港政府公帑負責，這背後的長期負擔，倡議人並沒有將其計算在環評報告中。

況且未來設立「海岸公園」的位置，本身就是中華白海豚的棲息地。「海岸公園」說穿其實只是為一片海洋加上名字，盡其量限制船速，但根本不能為海洋生物「補償」當機場第三條跑道落成，將永久消失的 650 公頃的海洋面積。環評報告是把玩名稱，並未有建議實際保護海洋生態的方法。

其餘措施，例如「工程人員發現有海豚靠近就停工」的承諾，當局根本無法有效監察，例如現正進行的香港口岸人工島工程，即使中華白海豚出現的水平已連續五季低於行動水平，工程部門總有其他原因推諉過去，總之不願停工。

環境影響評估制度

現有的環境影響評估制度並不公允，因為環評顧問公司是由倡議人出資直接聘用，所以環評顧問公司身兼「受託人」身份和其應該進行的環保評估的「獨立」及「專業」身份，事實上有極大的利益衝突，不少例子可見環評顧問公司往往會偏袒倡議人，將問題避重就輕，未能如實反映情況。

就是項工程來說，項目倡議人機管局更是半官方機構，項目由政府高層拍板，但工程的環評報告卻由政府部門環保署負責批准。若政府高層執意硬推第三條跑道，暗地向環保署署長施壓，或環保署署長心領神會，會否受壓？這顯露制度缺憾，申請人審查人二為一體的角色衝突之處。

總結

本會認為人類文明需要不斷發展，但堅信「發展」絕不只有工程發展一途。政府當局應有更高層次的思維，必須明白香港環境承载力有限，「破壞式」的發展是過時概念，亦未能回應氣候變化、海洋生態等世界大問題。

是項工程的環評報告充滿誤導成份，內容更不盡不實，其中提出的工程需要、工程效益、空氣污染、噪音問題、海洋生態影響等等，均錯誤處處，環評顧問未有盡其專業職責。在工程需要部分，本會更研究了過百萬班航班的紀錄，並作出深入分析，以多項數據證明香港現有機場實際有能力應付更多乘客需求，只是倡議人未有盡力尋求及實施「非工程」的應行方案。再者，在中國空域限制及航道短缺的問題均未見有機會解決的曙光，機場第三條跑道建成亦只會得物無所用。若當局非要為擴建而擴建，機場第三條跑道只會淪為浪費公帑，破壞環境至深的

「千億世紀大白象」工程！

本會希望各位議員可以望清事實，停止盲目發展，反對機場第三條跑道工程。隨函附上本會出版之單張一份，單張內圖文並列，詳細解釋上述空牆問題，敬請各位仔細參考。

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

環保觸覺

二零一四年十月十七日

附件：有關機場第三條跑道及空域問題單張

出版:



環保觸覺
Green Sense

大陸空牆

才是樽頸

第三條跑道不起也罷

是否興建第三條跑道，不只是白海豚的生死這麼簡單。現時機場兩條跑道的效率，及第三跑有沒有用，是和大陸的空牆有著極度密切的關係。

機場的設計容量是每小時82至86班，但機管局指現時每小時只可讓68班飛機升降，估計原因就是大陸空牆使機場向北的航道不能使用。換言之，空牆正限制兩條跑道的效率。

數碼電台名咀、飛機工程師鄭經翰於《信報》文章一語道破：



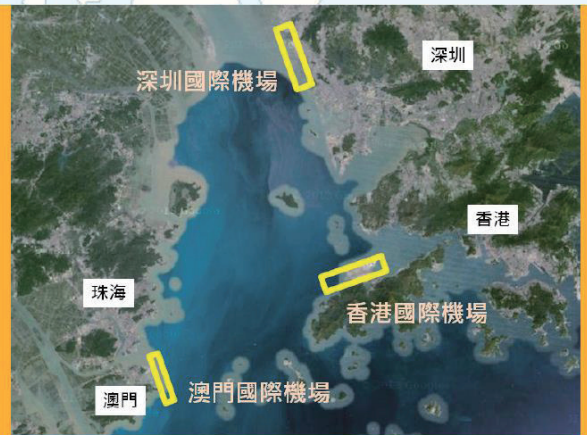
假若「空牆」可以消失，根本就不用興建「三跑」，機場容量已可即時大大提升；反之，若「空牆」不能消失，那麼興建「三跑」亦得物無所用，徒然浪費公帑，還要賠上不菲的環保代價。

這就是機管局不敢告訴你的第三條跑道「絕望真相」……

珠三角各個機場太近 空域重疊

天空雖一望無際，但其實飛機並非任意飛翔，須要按照指定航道，以免出現撞機意外。由於珠三角五個機場(香港、廣州、深圳、珠海及澳門)距離頗近，空域出現重疊。香港機場的跑道方向更與較近的深圳及澳門兩地的機場成90度角，三個機場的航班升降互相制約。

個別機場的跑道數量增加，其實未必可以增加珠三角的空中流量。



何謂空牆？

大陸空牆的設立，其中一個原因就是分隔香港及其他機場升降的航班。基本上，任何由赤鱗角機場起飛的民航機，當進入大陸空域時，飛行高度須要達到4800米(15,700呎)。為了達到此高度，飛機須要在香港上空盤旋進行爬升，額外多飛10至20分鐘。

大陸空牆同樣適用於來港航班，飛機須在空牆高度離開中國空域才可準備於赤鱗角機場降落。所以，或許大家曾有經驗，是飛機明明已到達香港上空，但總是「兜來兜去」，就是因為要由15,700呎的高空緩緩下降，需要較長的時間。

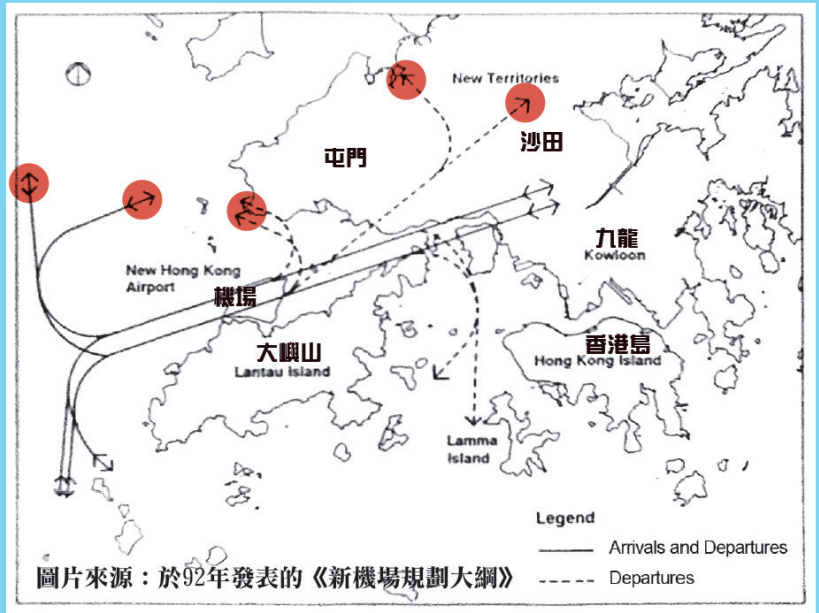
五組向北航道不能使用 兩條跑道未盡用 機場「假飽和」

於92年公佈的《新機場規劃大綱》，清楚指出赤鱘角機場的設計升降量為每小時82至86班。機管局卻指現時機場的升降上限是每小時68班，並不能再增加。究竟現時機場是真飽和還是假飽和？

答案是假飽和！現時機場未能達到設計容量，是因為五組向北航道未能使用（見附圖紅圈），所有離港航班只能向南飛，大大減低機場效率，只能以每小時68班運作。

飛機於航行中會產生機尾亂流（Wake Turbulance），飛機在起飛時須與前方飛機保持一個最少距離，現時須相隔90秒至120秒。若飛機起飛後可以使用向北航道，根據國際民航安全指引，每架飛機的間距可減少；若再加上更新導航系統等措施，便可達到最高升降量。

那麼為什麼向北航道不能使用？答案就是大陸空牆。由赤鱘角機場起飛的航班若以向北航道飛抵深圳邊境，將未能達到15,700呎空牆高度，不能進入深圳領空。所以該五組北向航道，自機場落成以來皆難以使用。所以，現時機場發展的樽頸是空牆，並不是跑道數量。



圖片來源：於92年發表的《新機場規劃大綱》
*於機場設計時，北面有五組航道（紅圈），但因空牆因素，至今仍未能使用

三成航班須飛越空牆 每程多花10分鐘

2012年影響近1500萬人次



*飛機需要長距離爬升，「兜」一個大圈，才可達至空牆高度

往中國及部份歐美城市的航班，需要向北飛進入中國境內，才能以較短距離到達目的地。由赤鱘角機場起飛的航班若以向北最短距離飛抵深圳邊境，並不能達到15,700呎空牆高度。所以，這些航班需要在香港上空「兜大圈」進行爬升，經過東龍島、西貢上空，才以15,700呎以上高度進入深圳領空，額外多飛10至20分鐘。機場運作17年來，日日如是，不但浪費燃油，每年影響以千萬計乘客。

環保觸覺及機場發展關注網絡調查2012年的所有客機，估計約29.2%的航班需要飛越空牆進入中國領空，或由中國領空進入香港。受影響的中國航班約86,700班，而受影響的西歐、北歐、美東及加東航班（例如往來多倫多或紐約）則達21,000班；總受影響人次估計達14,976,000。

興建第三條跑道 假設空牆消失？

別用1500億公帑作賭注

機管局提出興建第三跑道的理據，是每小時可提升至102班。最諷刺的是，這計算是假設空牆消失，向北的航道可以使用（見圖）。為何空牆問題由機場落成至今不能解決，但第三跑道落成後便可解決？

數年前，當廣深港高鐵在立法會討論撥款時，政府指出香港往廣州只需要48分鐘，這預測是建基於乘客不需中途離開列車以排隊過關。當時政府官員信誓旦旦指「一地兩檢」可在通車前解決，建制派議員逼香港人下了669億血汗錢作賭注，但至今兩地政府仍然未交待「一地兩檢」的具體安排。

今次香港人不要再上當，能否解決空牆關乎珠三角五個機場的協調，客觀現實是五個機場太近，出現空域重疊，香港能單方面解決的機會是微乎其微。近年上海領空經常出現空中管制，航班出現延誤或取消是「家常便飯」，中國政府連境內的重要城市的空中交通都不重視，會否願意牽頭解決珠三角空中交通擠塞的問題，還要令深圳機場讓出部份空域？答案顯然而見。



*在第三條跑道的規劃上，機管局是假設兩條北向航道可以使用，但過去17年來北向航道一直未能使用。機管局聲稱第三條跑道落成前，民航處和大陸民航總局能協調好，解決空牆問題，但這會否是一張「空頭支票」？

機管局憑什麼要求港人再賭一鋪？這次的注碼是1500至1800億，等如香港政府六分之一的財政儲備！

機場的4個運作情況 你一定要知

我們整理了以下數字，讓大家清晰了解在不同跑道數量及空牆的情況下，機場的最高營運效率：

機場運作的各種情況	跑道數目	空牆存在	空牆消失	每小時最高升降量	
情況 1	兩條	✓		68班	現時情況
情況 2	兩條		✓	82-86班	機場兩條跑道於92年設計時的最高容量
情況 3	三條	✓		?	若第三條跑道夾硬上馬，這情況很有可能發生。民間團體不斷追問機管局及民航處，但一直迴避。
情況 4	三條		✓	102班	機管局聲稱三條跑道的最高容量，但空牆真的可以消失嗎？

解除空牆需要中國解放軍及民航總局的同意，難度極高。政府及機管局有必要清晰交待，若空牆仍在，三跑道系統究竟可以讓多少航班升降，醜婦終須見家翁！

機管局 大咗鬼



亂開中國三四線城市航點 應思考香港國際機場定位



*南京及上海(綠色方框)已有直航機往來香港，但近年加開淮安、鹽城及無錫的新航點，距離南京或上海只是1小時多車程，值得商榷。

要開辦一條航線，基本的考慮除了乘客需求外，也要計算目的地的經濟情況、城市水平，是否對香港本地的經濟有益處，亦因香港作為國際城市，機場所應開辦的航線，如果不是著名旅遊熱點，就應該是其他國家的大城市。

可惜，香港的機場並不是按這常理開辦新航點。環保觸覺及機場發展關注網絡調查2010至2012年近一百萬班本港升降的航班，機管局容許航空公司開辦大陸三、四線城市航點，如淮安、徐州、錦州、無錫及宜昌等。這些城市本身的經濟水平不高，也並非香港人旅遊熱點，開辦這些航點似為遷就自由行旅客或旅行團來港，但是否符合香港市民利益？

民航處指出，2013年的新增航班班次為14,773班，當中42%是飛往大陸城市，這比例實在太高。機場跑道的升降時段珍貴，香港國際機場不應成為「中國客轉機機場」。由於這類城市客量不高，也促使航空公司使用細飛機(單走道飛機)為主，每架飛機只載百多人，是否浪費，交由大家判斷。

飛廣東省城市 用飛機和直通巴士鬥？

香港機場現時有航班飛往汕頭、湛江、梅縣等等廣東省內城市，但這些城市距離香港不遠，本來就已經有方便密集的直通巴士到達，車程短短數小時。乘搭飛機除飛行時間外，需要時間往返機場、入關候機、取行李等，兩小時是保守的估計。以高環境及管理成本的飛機和直通巴士競爭，實實在在是浪費香港航空資源，機管局及民航處責無旁貸！



*現時部份航點如梅縣、湛江及汕頭，距離香港極近，更有跨境直通巴可達，應考慮是否繼續維持這些航點



看到機管局如何管理香港人的機場，不禁汗顏！我們尚未討論機管局沒有按原來發展計劃興建中場客運廊，以致大家要搭巴士到遠距離泊位才能登機。

當刻香港機場需要的是要檢討定位、航點及使用載客量較大的飛機，以提升效率。興建中場客運廊以增加登機橋，減少搭巴士，改善乘客體驗，重奪世界第一。若機管局堅持興建第三條跑道，要社會付出過千億公帑及賠上中華白海豚的生命，而大陸空牆問題卻難以解決，大家應該向這大白象工程說不！

更多環保觀點及資訊：<http://greenerairport.blogspot.com>



請閱讀後和親友傳閱或作收藏，如棄置可放到回收箱

電話: 8100 4877

想提供規劃意見 / 捐款 / 做義工

電郵: info@greensense.org.hk

網址: <http://www.greensense.org.hk>

FACEBOOK: <http://www.facebook.com/hkgreensense>