

守護大嶼聯盟

反對機場第三跑超級大白象工程

守護大嶼聯盟認為基於機場使用率、空牆限制、生態破壞、空氣及噪音污染、影響市民的健康等因素，興建機場第三跑將會成為香港「超及大白象工程」，聯盟強烈反對，理由如下：

1. 假飽和

機場現有雙跑道系統容量仍未用盡，現時的客運和貨運量分別只及原設計容量的 70% 及 50%，僅及設計的六成效率，未提升航道管理系統及機場航運設備。此外，在《新機場設計總綱》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「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。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，居民健康大受影響

早年港珠澳大橋環評：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「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。你信嗎？機管局卻隱瞞事實！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！

4. 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見嚴重。

5. 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。赤鱸角一帶水域原是白海豚活動的主要範圍，興建赤鱸角機場後，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。

6. 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港勞動市場更加緊張。興建三跑期間大幅扯高建造、運輸業的人手需求，以過去建新機場和大型基建的經驗，在層層外包、判頭制之下，只會成為老闆僱用黑工、輸入更多外勞，甚或從中國內地引入勞工/增加更多內地人來香港定居配額的藉口(而來港的不一定是需求的工種技工!)因此，第三條跑道勢必成為拖累民生的「大白象」！

7. 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）只產生 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，守護大嶼聯盟強烈反對興建機場第三條跑道。

守護大嶼聯盟 30-9-2014