

林超英

香港中文大學地理與資管理學系客座教授

1. 研究第三條跑道的環境影響，不可以單看有關填海範圍內的轉變，必須連繫到周邊海域一併考慮。
2. 機管局犯的嚴重和基本錯誤，是沒有正確認識和估量海豚以及其他海洋生物(以下簡稱“海豚”實際失去的生態面積。
3. 在赤鱸角機場興建之前，海豚的活動範圍包含屯門 - 沙螺灣連線以東，直至馬灣島的三角形海面，與珠江口的廣闊海面相連，見圖 1，雖然有往來澳門的水翼船經過，但是數目尚不算多，由市區往蛇口和珠三角城市的快船也不多，船隻對海豚的影響不算大，牠們可以自由出入兩片海面。
4. **赤鱸角機場建成之後**，成為兩片海面之間的障礙，通道的寬度大減一半，見圖 2，機場以東海面開始冒出「內海」的形勢。隨着屯門內河碼頭的建成和發展，通道又窄了一些，同時多了內河船在附近一帶活動。
5. 隨着澳門賭業急速膨脹，加上來往兩地內地遊客劇增，香港和澳門之間的快船數目增加。機管局方面，為了吸引內地旅客來港登機，建了海天客運碼頭，多了載客往澳門、蛇口和珠三角城市的快船，目前達到每天一百班之譜。根據香港鯨豚學會觀察，海天客運碼頭營運後，海豚數目有同步下降現象，顯示快船對海豚確有滋擾影響。
6. 擬建的第三條跑道位於現有機場島以北，成為兩片海洋之間的新障礙，也令到自香港和澳門、蛇口和珠三角城市的眾多快船，擠入愈來愈狹窄的航道之內，障礙不再只是一條線（屯門 - 海天碼頭），此外而是一個方圓數公里的範圍，快船在此密集穿過，見圖 3。
7. 注意圖中原本機場北面去澳門和珠三角的航線都改了先向北後向西及西南較長的路線，因為要避免進入沙洲保護區。
8. **假如三跑建成，隨着機場航班和乘客增加**，這些快船的數目也將大幅增加，這個擠迫現象將愈趨嚴重，對海豚的滋擾將同步大幅度上升，**海豚實際上將無法通過圖 3 白色圓圈內的海域**，也即是說，機場以東，伸延至馬灣島的全部海域將無法再成為海豚的生活範圍，海豚的生態環境損失是圖 3 以棕色斜線標記的範圍，遠遠超過新增填海土地的面積。
9. 環評報告選擇只以三跑填海面積作為需要補償的生態環境面積，是管中窺豹，只看表面，不作幾乎只算是地理常識的綜合觀察，嚴重低估對海豚的影響。環評報告完全沒有評估眾多相連衝擊因素（機場海岸線北移，通道變窄、變長、水道航行變擠，快船再增加等）造成的綜合生態影響，犯了評估生態影響的簡單、基礎和嚴重的錯誤，以至沒有認識到**海豚將會因三跑而失去約 60 平方公里的生態環境，而不是簡單地計算填海的面積。**
10. 以上觀點在我對環境評估報告的正式評論意見書提出了，交給環保署署長，但是完全沒有得到任何回應。
11. 環環境事務委員會為香港的長遠福祉把關，為了保障香港市民的總體利益，以及確保海洋生態環境得到適度關注，應該追問環保署要求對以上觀點的正式回應。



圖 1 赤鱗角機場出現之前，海豚自由出入
(赤鱗角島東西寬度不大，阻力甚小)

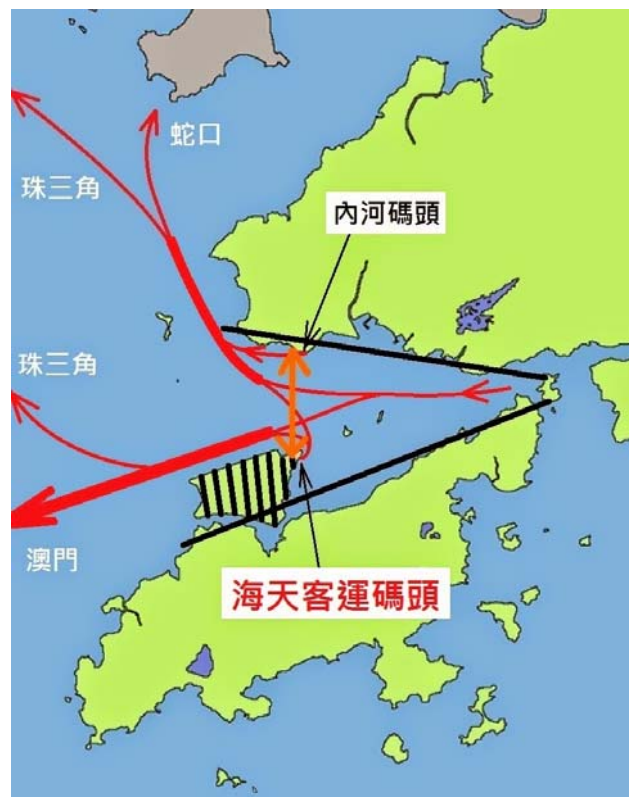


圖 2 赤鱗角機場：通道縮窄，快船增加，海豚遭殃

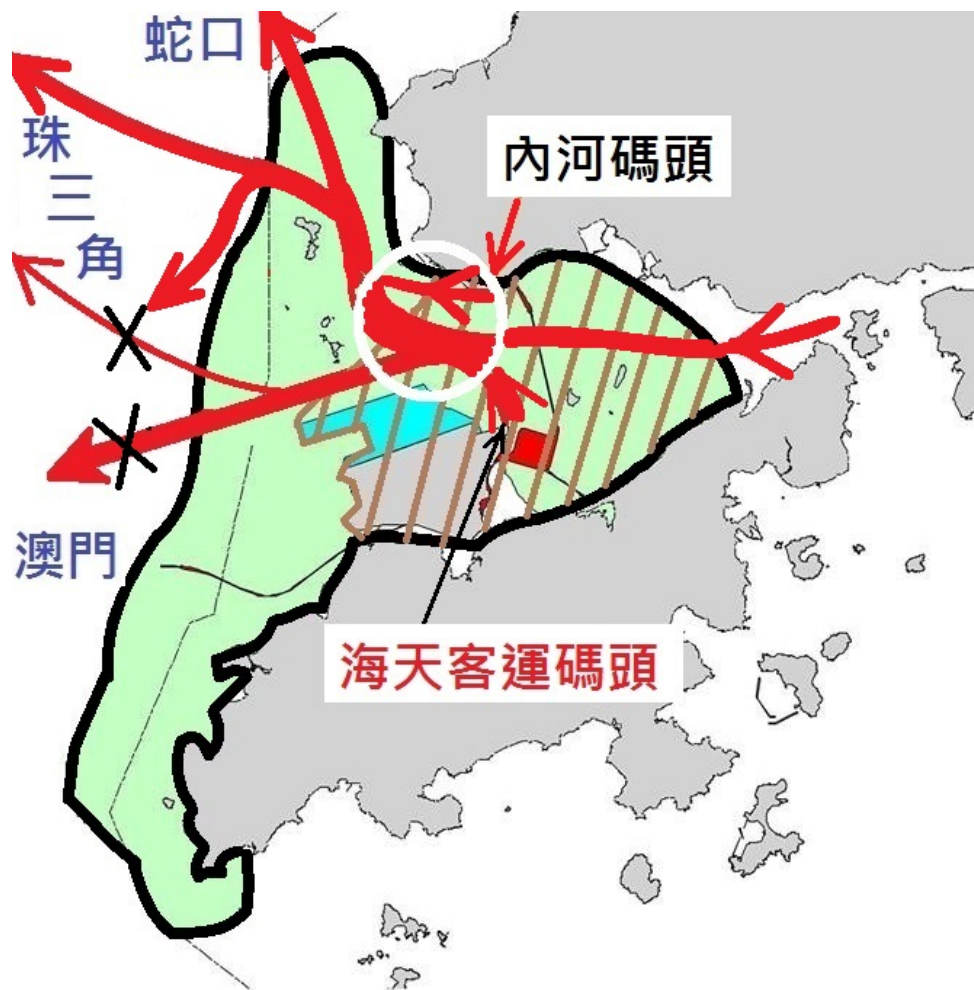


圖3 第三條跑道之後：航道狹窄，快船既多又擠，海豚實際上將無法通過圖內白色圓圈海域。X 顯示將來不用的航線（綠色標記某隻海豚的已知活動範圍）