

日期：2015年1月5日

## 致：環境事務委員會

### 有關：擴建香港國際機場成為三跑道系統及有關的環境影響

本人李秀梅，大嶼山沙螺灣村的原居民，亦係長期受機場的空氣污染、噪音滋擾的「持份者」。「堅決反對」擴建「三跑道」！

環評報告亦指出由2030年開始，**噪音便會北移**！根據預測，未來的飛機升降量持續增加，但**噪音相反可"北移"**，可信性「極低」！雖然機管局表示「南跑道」盡於晚間作備用，但飛機升降量是最好的數據來支持「噪音北移」的可信！

- 1998年 - 飛機升降量是163,233架次
- 2013年 - 飛機升降量是372,080架次（多208,857架次, 超128%）  
平均每條跑道須處理186,040架次
- 2030年 - 估計飛機升降量達607,000架次  
平均每條跑道須處理202,333架次
- 2032年 - 估計飛機升降量可達620,000架次  
平均每條跑道須處理206,666架次

根據過去經驗，飛機升降量越多，噪音及空氣污染只會更惡化！沙螺灣就是最好的例子，噪音等量線由NEF25 變NEF30！

倘若機管局的預測是正確，工程沒有延遲的話，距離2030年足足16年之長！機管局如何解決過去17年及未來16年對各村及村民的影響？包括「還原」受破壞的環境、審批「丁屋」及建築差額、緩解村民過去17年及未來16年的租金壓力等等、、、

倘若**"噪音及空氣污染"**於營運後**無法「北移」**，持續影響各鄉村，**政府及機管局**必須為受影響的村民/持份者**-訂立長遠的解決方案**，方能展開工程。



2/2

此外，本人對環諮會建議的18項條件，其中部份是偏袒機管局。

- point p) 有關飛機噪音預測等量線25

環諮會要求機管局在營運一年後，只須更新飛機噪音預測等量線25是否吻合，意味著機管局無須為「預測錯誤」而負責。無須向受「預測錯誤」而受影響的村民負責？沒有懲罰，這個完全不是條件！明顯「放生」機管局，繼續不負責任。

- point q) 有關噪音監測點只會設於東涌、馬灣、青衣、荃灣、汀九、小欖及屯門，為何沒有在受噪音影響最嚴重的沙螺灣設定監測點？蓄意「逃避現實、放生機管局」！必須在沙螺灣設定監測點。

環保署署長，會否嚴正要求機管局與受影響的持份者制定長、中、短期的補救綱領及緩解行動計劃後，方能展開工程？環保署署長會否只聽取機管局單方面的資料便批准展開工程？

在未達成共識前，沙螺灣村及附近鄉村「堅決反對」擴建「三跑道」！

李秀梅