



Our Ref: L15-037

敬啟者：

有關：聯合小組委員會以監察香港國際機場三跑道系統

本會獲悉 貴會於政府在 2015 年 3 月 17 日肯定有需要發展造價達 1,415 億的香港國際機場三跑道系統後，建議聯同環境事務委員會成立小組委員會繼續監察香港國際機場推行三系統的相關事項。然而，現時社會不同界別均對此涉及巨額公帑支出的興建項目能夠來的實際效益皆存有疑問，政府卻一意孤行落實興建跑道，而 貴會則只就三跑道系統的推行工作提出成立委員會進行監察，而非針對項目的實際經濟效益、環境影響、其他可行方案等作出探討和審視，本會對此表示遺憾。

飛機噪音問題困擾珀麗灣居民多年，一直影響本苑業戶的日常作息。在 2013 年 10 月份，本會以一戶一問卷形式收集珀麗灣居民對飛機噪音的意見，成功收回約 1,000 份的問卷，當中逾半居民表示「不接受飛機噪音維持現有水平」，足見飛機噪音對本苑居民生活構成嚴重影響。本會對政府落實興建機場三跑道系統表示反對，其因由分列如下：

1) 馬灣噪音問題勢必再趨惡化

根據民航處向荃灣區議會提供的飛機噪音數據，珀麗灣的晚上 11 時至早上 6 時飛機噪音超過 70 分貝在 2013 年全年共 8019 次，即平均每晚 21 次。即使去年 3 月起，民航處不准航空公司以僅僅符合第三章噪音標準噪音水平較高的飛機後，該年全年平均每晚亦有逾 19 次的同類記錄。處方的削噪方案成效存疑。在考慮第三跑落成後，航班升降之數將由現時每小時 60 餘班提升至每小時逾百班，屆時民居受飛機噪音的影響勢必加劇，生活作息亦隨之大受影響。

2) 未能反映實況的環評報告

在機場管理局(後簡稱「機管局」)編寫的擴建香港國際機場成為三跑道系統的環境影響評估報告(後簡稱「環評報告」)，馬灣未被列入三跑落成後的在最高飛機噪音排放況下之噪音等量線 25 的區域之內。可是，根據於民航處公佈飛機噪音數據，在 1998 年只有沙螺灣(位於大嶼山的一個小魚村)的噪音等量線超過 25，當時沙螺灣超過 70 分貝的記錄則達 1,256 宗，在 2007 年上升至 3,513 宗。馬灣則由 1999 年只得 125 宗超過 70 分貝的記錄上升至 2007 年的 8,473 宗，可見馬灣珀麗灣受噪音滋擾情況在 2007 年已超越被評估為屬噪音等量線 25 的沙螺灣。可是，環評報告在考慮較現時更為頻繁的航班升降情況下，竟沒有將馬灣列入屬噪音等量線 25 的區域之內，故此本會對環評報告就第三跑道所述的環境影響真實性存有疑問。

3) 未有採取具成效之削噪方案

民航處在 2008 年曾就使用西博寮海峽南行航道離港的航機提早南轉的建議委托顧問進行研究，研究報告總結出有 2 個方案可減少飛機噪音對馬灣的影響。有關方案為報告中名為的「I 方案」和「J 方案」，「I 方案」較「J 方案」更可大大減少馬灣及青龍頭居民受飛機噪音影響的程度，對愉景灣〔尚堤及倚濤軒〕、青龍頭、深井、荃灣及青衣區的影響均是維

持不變或進一步減少飛機噪音次數，實可大大減少本港總體的高分貝飛機噪音水平，惟只較「J方案」會對個別地區的影響則相對地非常輕微，如於坪洲，夜間出現75分貝以上噪音的次數將每年增加11次。因此，本會曾先後向民航處和運輸及房屋局提出要求實行「I方案」，可是卻獲回覆「由於I方案會增加愉景灣、坪洲及大欖涌所承受的噪音水平，故此民航處採納J方案而非I方案，同時表示民航處現正進行落實J方案的準備工作」。此外，本會亦曾建議民航處參考其他國家，例如倫敦希斯路機場及德國法蘭克福機場，進行消減飛機噪音的行政措施，包括向發出高噪音飛機收取較高之行政費用，以及減少機場於晚間的航班升降次數等，但民航處卻以政府沒有任何「相關政策」而一一拒絕。

制定不同政策改善居民生活質素為政府的責任。現時政府有關當局仍未能妥善履行其責任一未曾在飛機噪音問題上採取適切的措施解決問題和改善居民質素。在這前提下，政府便落實興建花費巨額的機場第三跑道，先不論有關跑道的效益會否因其他因素，如空牆問題，而受都影響，單是在未有有效削噪方案和措施下，推出興建三跑項目已為漠視市民利益。正因如此，本會強烈反對政府在未有採取有效的削減飛機噪措施下興建機場第三跑道。貴會作為為監察政府履行其責任的機構，本會亦謹請貴會促使有關當局採取相應措施解決馬灣的飛機噪音問題。

此致

立法會

經濟發展事務委員會主席及
環境事務委員會主席
林健鋒議員及陳克勤議員

珀麗灣第六屆業主委員會



主席 鮑小偉 敬啟

2015年4月24日

