

擴建機場勿臨渴掘井

擴建香港機場計畫的第一階段公眾諮詢雖然到8月底才結束，但各方支持、質疑、或反對的理據已透過媒體大鳴大放，而本月19日立法會經濟事務委員會亦會討論此事，給公眾充分機會發表意見。

筆者是支持興建第三條跑道的，理由已於香港集思會在去年底發表的《香港國際機場第三條跑道分析報告》中闡述，在此不贅。

至於公眾反對意見，主要是基於計畫有損環境與保育，和發展成本高昂與經濟效益成疑等。篇幅所限，今天先談筆者對環保問題的看法。

環保理據特別獲得年輕人的認同，認為加建跑道是破壞環境和海洋生態，違背可持續發展原則。在赤臘角機場以北填海興建跑道，無疑是會影響中華白海豚與海洋生態。機管局雖然不欲在擴建計畫未有定案前進行等同法定要求那麼仔細和嚴格的環評工作，免得惹來「偷步」、「假諮詢」和花錢的惡評，但現時提供有關環境影響的初步資料，也免不了被環保團體批評為刻意淡化這些影響，或被指未能提供充分環評資料、甚至發放誤導性的資訊。

勿讓肥水流別人田

為了回應這些質疑和要求，機管局可「名正言順」從速開展第三條跑道的深入環評工作。法定環評工作預計需時一年半，機管局好應爭分奪秒，一如諮詢檔所言，「把握現在，立即行動」，否則一方面說待決定方案後才進行深入環評，另一方面則堅持待有滿意的深入環評資料才決定不反對方案，只會變成雞與雞蛋的問題。倫敦希斯路機場加建跑道的計畫，當局用了近十年的時間也說服不了環保團體，最終告吹。別的城市可能花得起時間和承受內耗，但香港處於重重隱憂的形勢下，我們負擔得起嗎？

大家也不可不知，倫敦並非因環團反對而沒有加建跑道，只不過是擴建區內其他機場，轉移或減輕對環境的影響而已。倫敦付出的代價，就是近年跑道容量不足，令它作為歐洲及國際航空樞紐的重要性逐步下降，被其他歐洲機場迎頭趕上。

假如香港不在現有機場加建跑道，還有何處適合地點？有人建議利用珠三角其他機場，但撇開拱手奉上香港經濟利益予他地不說，單從環保角度來看，此舉是把興建跑道的環境影響「輸出」至內地。這個損人不利己的建議，實不可取。

擴建機場刻不容緩，實際興建工程需時約十年，還可客觀地以先例估算，但要花多少時間才能決定是否落實計畫，則要看港人的意願。

不要等待「狼來了」

質疑或堅決反對興建第三條跑道的團體及人士，若是為香港前途著想，應及早提出他們的論據和要求，讓當局毋須等候為時三個月的公眾諮詢期完結後才回應和消除他們的疑慮，為進行擴建機場與否這個問題當機立斷。筆者不希望出現類似過往的情況，即有人投訴諮詢資料不足、

諮詢時間不充分，要求延長諮詢期等。

興建第三條跑道耗資龐大，影響環境生態在所難免，當然不能草率決定，但就算政府和機管局今天便能拍板興建第三條跑道，估計工程只能在現有兩條跑道容量飽和後才完成，所以第三條跑道的規劃其實已不是未雨綢繆，而是到了臨渴掘井的關頭。

也許有人覺得香港機場面對的形勢並不如當局描繪的那麼嚴峻，認為是當局唬人接受興建第三條跑道的手段。

若有人認為當局現在是喊「狼來了」而不接受擴建機場的必需性和逼切性，待他們終於接受「狼來了」之時，還能有力量確保香港的發展命脈不會被噬斷嗎？

作者為香港集思會機場專題小組召集人（編按：小題由本報所加）