

扩建机场勿临渴掘井

信报财经新闻 | 2011-07-07

P11| 房产| 天圆地方| By 刘励超

扩建香港机场计划的第一阶段公众咨询虽然到 8 月底才结束，但各方支持、质疑、或反对的理据已透过媒体大鸣大放，而本月 19 日立法会经济事务委员会亦会讨论此事，给公众充分机会发表意见。

笔者是支持兴建第三条跑道的，理由已于香港集思会在去年底发表的《香港国际机场第三条跑道分析报告》中阐述，在此不赘。

至于公众反对意见，主要是基于计划有损环境与保育，和发展成本高昂与经济效益成疑等。篇幅所限，今天先谈笔者对环保问题的看法。

环保理据特别获得年轻人的认同，认为加建跑道是破坏环境和海洋生态，违背可持续发展原则。在赤腊角机场以北填海兴建跑道，无疑是会影响中华白海豚与海洋生态。机管局虽然不欲在扩建计划未有定案前进行等同法定要求那么仔细和严格的环评工作，免得惹来「偷步」、「假咨询」和花钱的恶评，但现时提供有关环境影响的初步资料，也免不了被环保团体批评为刻意淡化这些影响，或被指未能提供充分环评数据、甚至发放误导性的信息。

勿让肥水流别人田

为了响应这些质疑和要求，机管局可「名正言顺」从速开展第三条跑道的深入环评工作。法定环评工作预计需时一年半，机管局好应争分夺秒，一如咨询文件所言，「把握现在，立即行动」，否则一方面说待一定方案后才进行深入环评，另一方面则坚持待有满意的深入环评资料才决定不反对方案，只会变成鸡与鸡蛋的问题。伦敦希斯路机场加建跑道的计划，当局用了近十年的时间也说服不了环保团体，最终告吹。别的城市可能花得起时间和承受内耗，但香港处于重重隐忧的形势下，我们负担得起吗？

大家也不可不知，伦敦并非因环团反对而没有加建跑道，只不过是扩建区内其他机场，转移或减轻对环境的影响而已。

伦敦付出的代价，就是近年跑道容量不足，令它作为欧洲及国际航空枢纽的重要性逐步下降，被其他欧洲机场迎头赶上。

假如香

港不在现有机场加建跑道，还有何处适合地点？有人建议利用珠三角其他机场，但撇开拱手奉上香港经济利益予他地不说，单从环保角度来看，此举是把兴建跑道的环境影响「输出」至内地。

这个损人不利己的建议，实不可取。

扩建机场刻不容缓，实际兴建工程需时约十年，还可客观地以先例估算，但要花多少时间才能决定是否落实计划，则要看港人的意愿。

不要等待「狼来了」

质疑或坚决反对兴建第三条跑道的团体及人士，若是为香港前途着想，应及早提出他们的论据和要求，让当局毋须等候为时三个月的公众咨询期完结后才响应和消除他们的疑虑，为进行扩建机场与否这个问题当机立断。笔者不希望出现类似过往的情况，即有人投诉咨询数据不足、咨询时间不充分，要求延长咨询期等。

兴建第三条跑道耗资庞大，影响环境生态在所难免，当然不能草率决定，但就算政府和机管局今天便能拍板兴建第三条跑道，估计工程只能在现有两条跑道容量饱和后才完成，所以第三条跑道的规划其实已不是未雨绸缪，而是到了临渴掘井的关头。

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

若有人认为当局现在是喊「狼来了」而不接受扩建机场的必需性和逼切性，待他们终于接受「狼来了」之时，还能有力量确保香港的发展命脉不会被噬断吗？

作者为香港集思会机场专题小组召集人（编按：小题由本报所加）