

机场荃湾社区联络小组
第一次会议记录

机场荃湾社区联络小组第一次会议在 2012 年 10 月 15 日（星期一）上午 9 时 35 分于香港国际机场行政大楼举行。小组成员于会后参观机场中央控制中心、行李处理系统和飞行区，参观活动于下午 1 时正结束。

出席者：

吴自淇先生（机场管理局）- 主席
张李佳蕙女士（机场管理局）- 副主席
田北辰议员
陈耀星议员
陈振中议员
陈金霖议员
陈崇业议员
陈琬琛议员
邹秉恬议员
林发耿议员
林琳议员
李洪波议员
罗少杰议员
陶桂英议员
曾文典议员
黄家华议员
黄伟杰议员
华美玲女士
李雪珊女士（机场管理局首席传讯主管）
马耀文先生（机场管理局飞行区运作总经理）
李仲腾先生（机场管理局建筑工程环保事务总经理）

缺席者：

陈恒镛议员
钟伟平议员
陈伟明议员
林婉滨议员
文裕明议员
叶蔚林先生

欢迎及简介

负责人

- 1.0 主席欢迎各小组成员出席机场荃湾社区联络小组第一次会议，并介绍机场管理局（下称「机管局」）的代表成员。主席随后解释社区联络小组的成立目的及小组架构，并简介第一次会议议程。

确认社区联络小组章程

- 2.0 小组章程获得小组成员一致确认。

简报

- 3.0 机管局向成员介绍香港国际机场的概况，包括机场最新的航空交通流量与香港经济及就业人口的关系，及在环保方面的工作，并讲解机场的短、中期发展项目及长期发展计划。
- 3.1 机管局向成员解释机场三跑道系统的环评概要及进展，当中包括用以评定飞机噪音的噪音预测等量线，并介绍机管局为了积极回应部分持份者意见，所作出的一系列法定环评要求以外的工作。机管局亦阐述了社区联络小组日后的会议日期及讨论事项。
- 3.2 有部分成员提出以下有关机场环保的意见和询问：
- (1)机管局过去在环保工作上投放了不少资源，询问未来有何环保计划。除了购入电动车外，还询问会采纳甚么环保措施，例如会否考虑引入环保巴士。
 - (2)机场承诺致力成为全球最环保的机场，询问机管局在消减噪音方面会有甚么相应的措施。
 - (3)询问机管局如何管制航空公司的碳排放量，及会否收紧现行的规管措施。
 - (4)询问飞机飞行时会否排放多余的燃油，对东涌一带造成污染。

3.2 机管局回应有关机场环保的提问如下：

负责人

- (1) 机管局一直在各个营运范畴致力实践环保。在减低本地空气污染物和碳排放方面，机管局今年购置了 40 架环保电动车及设置电动车充电设备。于 2014 年年底前，将完成更换超过 10 万个照明装置为发光二极管灯。2014 年起，机场禁区所有新增房车都必须是电动车；于 2017 年年底前，机场禁区内将全面使用电动房车。机管局将斥资 4 000 万港元，分阶段装设更多充电站。此外，自 2014 年起将禁止飞机在停泊期间使用辅助动力装置，届时所有飞机将使用固定地面供电系统及预调空气系统。
- (2) 承诺在三跑道系统环评中，会全面评估噪音的影响及研究有关的缓解措施。机管局解释民航处是负责制定航道及空域管理，会定时监察及评估飞机噪音。民航处正向其他国家和地区的主要机场搜集资料，以了解它们所采用的消减飞机噪音措施和成效，并研究是否适用于香港国际机场。
- (3) 根据数据显示，航空业的碳排放占整体与人类活动有关的碳排放约 2%。空气污染是一个累积的结果，机管局委托香港科技大学分析在机场岛范围各空气监测站所收集的数据显示，机场的碳排放对东涌空气影响并不大，东涌空气污染物主要源自汽车及珠江三角洲一带排放。此外，随着油价高企，航空公司有更大诱因逐步引入更多新型号的飞机，在减少耗油量之余，亦可减低碳排放。全球航空业更承诺到 2020 年，航空交通会将碳排放封顶，亦即于 2020 年后的航空发展，碳排放将会是零增长。
- (4) 机管局理解，航空公司会经常检查及维修飞机，确保飞机安全运作，并不会排放多余燃油。

3.3 有部分成员提出以下有关航道及噪音的意见和询问：

负责人

- (1) 由于飞机起飞所造成的噪音较降落时大，询问可否安排离港航班向海面方向起飞。
- (2) 荃湾市中心一带晚间噪音问题严重，询问能否以行政措施，限制旧型号的飞机，特别是货机在晚间飞行。
- (3) 询问民航处能否开放空域，避免飞机在空中盘旋，以减少噪音及空气污染。
- (4) 如何处理将来在三跑道系统下飞经荃湾上空航班所造成的噪音问题。

机管局回应有关航道及噪音的提问如下：

- (1) 如风向许可，民航处会尽量安排航机于晚间减少飞越人口稠密的地区。随着科技的进步，新型号的飞机将愈来愈宁静，其所造成的噪音预期会逐步下降。新型号飞机的电脑导航系统，可以令航机更准确地在航道飞行，减低对周边地区的噪音影响。在三跑道系统的运作下，最接近民居的南跑道于晚间会尽量处于备用状态，相对减少噪音对居民的影响。而三跑道系统将会为机场带来更大的灵活性，届时可透过多使用北面的两条跑道而减少使用接近民居的南跑道。

[会后补充资料：民航处负责空域管理及制定航道，并会定时监察及作出评估。晚上抵港的航机，在符合飞行运作要求及在安全的情况下，须从西南面降落，减少航机在晚间飞越人口稠密的地区如沙田、葵涌、青衣、荃湾、深井及青龙头等。晚上离港的航机向东北方起飞，当到达大屿山东北角时须转向南，使用经西博寮海峡的南行航道。这措施减少了航机在晚间飞越人口稠密的地区如青衣、西九龙、红磡、港岛等。]

(2)机管局正与民航处研究调整航机升降收费，以减少飞机噪音问题的可行性。但基于机场收费占航空公司总成本甚微，相信此措施成效未必显著。航空货运有独特的营运模式，有部分货机须于晚间升降。货机的升降时间同时受多种因素影响，例如其往来机场之可用升降时段，以及航空货运业的运作流程等等。由于油价持续高企，越来越多航空公司提前取替机队内较旧式飞机。例如国泰航空公司正陆续更新机队，采用新型号及较宁静的机种。

(3)在改善珠三角空域方面，民航处、中国民用航空局和澳门民航局已成立三方工作小组，商讨改善珠三角空域的措施，以便优化航道及飞行程序设计，从而进一步提高珠三角地区空域使用效率，以配合未来珠三角区内航空交通量持续快速的的增长。中国民用航空局较早前对香港国际机场扩建计划表示支持，承诺会在空域管理上作出适当的配合。

[会后补充资料：根据民航处的资料，飞机在空中盘旋一般只会在远离香港的空域进行，并不会对居民带来噪音影响，与开放空域并无直接关系。]

(4)拟建三跑道系统方案的布局、飞机航道及飞行程序的设计，已尽量减低对邻近机场的住宅区的滋扰。在三跑道系统的运作下，南跑道于晚间会尽量处于备用状态，以减少噪音对邻近居民的影响。

3.4 有成员询问机场员工培训是否足够，并指出往返机场交通费贵、时间长，加上通宵交通工具并不足够，询问机管局如何改善情况。

机管局表示，一直与机场承办商及工会保持紧密联系，了解员工的工时及培训情况。此外，机管局正联同运输署积极与公共交通营运公司进行磋商，探讨延长服务时间、增加班次、扩大服务范围及推出员工乘车优惠等的可行性。

- 3.5 有成员指出，国际上有多个大型基建项目，如希斯路机场的第三条跑道方案，进行了社会投资回报分析后而搁置扩展计划，询问机管局会否考虑当中的风险分析准则。

机管局指出，希斯路机场搁置扩建方案是基于政治考虑；近日英国政府已表示会重新考虑希斯路机场的扩建计划。机管局已就全球有关基建或运输项目所进行的社会及环境影响评估，进行广泛数据搜集，希望制定一套最恰当及适用于三跑道系统的评估方法。

- 3.6 有成员指出，香港一些地方有女洗手间不足的情况，询问机场有否遇到类似的情况，在未来机场扩建中会否考虑这因素。

机管局表示，机场已充分考虑女洗手间使用率偏高的情况，并已加建设施，迎合需要。机管局会继续监察使用量，并确保未来设施有足够的女洗手间。

- 3.7 有成员表示，对香港货运业持乐观态度，相信货运量会持续上升。询问机管局对 2030 年货运量作出的预测之准确性，及三跑道系统所带来的就业机会的计算方法。

机管局表示，《2030 规划大纲》已充分而全面地考虑了各项可能影响未来货运量的因素。此外，机管局会每年根据市场发展而制订每年财务预算及五年业务计划，以及每五年修订一次的 20 年规划大纲，以三重规划预测长远的航空交通需求。至于 2030 年的职位增长预测，是根据顾问公司评估机场投资的经济贡献而计算出来。

- 3.8 有成员建议机管局于以后的会议前先向成员提供会议数据，好让成员有时间准备。机管局表示会考虑有关的建议。

- 3.9 有成员询问，机场在计划扩建时有否考虑对外的交通配套设施是否足以应付未来客货运量的增长，如北大屿山公路。

机管局表示，现时来往机场的交通配套足够应付客货运量的需求，加上屯门至赤鱗角连接路预计于 2016 年投入服务，将可应付未来客货运量的增长。

其他事项

负责人

4.0 主席表示，社区联络小组第二次会议预计于 2013 年第 2 季举行。主席欢迎成员于会议前以书面方式向秘书处提出讨论事项。

小组成员、
秘书处

4.1 会议于上午 11 时 15 分结束。

机场荃湾社区联络小组
香港机场管理局
2012 年 11 月