機場荃灣社區聯絡小組
第一次會議記錄

機場荃灣社區聯絡小組第一次會議在 2012 年 10 月 15 日（星期一）上午 9 時 35 分於香港國際機場行政大樓舉行。小組成員於會後參觀機場中央控制中心、行李處理系統和飛行區，參觀活動於下午 1 時正結束。

出席者：

吳自淇先生（機場管理局）- 主席
張李佳蕙女士（機場管理局）- 副主席
田北辰議員
陳耀星議員
陳振中議員
陳金霖議員
陳崇業議員
陳琬琛議員
鄒秉恬議員
林發耿議員
林琳議員
李洪波議員
羅少傑議員
陶桂英議員
曾文典議員
黃家華議員
黃偉傑議員
華美玲女士
李雪珊女士 （機場管理局首席傳訊主管）
馬耀文先生 （機場管理局飛行區運作總經理）
李仲騰先生 （機場管理局建築工程環保事務總經理）

缺席者：

陳恒鑌議員
鍾偉平議員
陳偉明議員
林婉濱議員
文裕明議員
葉蔚林先生

歡迎及簡介 **負責人**

1.0 主席歡迎各小組成員出席機場荃灣社區聯絡小組第一次會議，並介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表成員。主席隨後解釋社區聯絡小組的成立目的及小組架構，並簡介第一次會議議程。

確認社區聯絡小組章程

2.0 小組章程獲得小組成員一致確認。

簡報

3.0 機管局向成員介紹香港國際機場的概況，包括機場最新的航空交通流量與香港經濟及就業人口的關係，及在環保方面的工作，並講解機場的短、中期發展項目及長期發展計劃。

3.1 機管局向成員解釋機場三跑道系統的環評概要及進展，當中包括用以評定飛機噪音的噪音預測等量線，並介紹機管局爲了積極回應部分持份者意見，所作出的一系列法定環評要求以外的工作。機管局亦闡述了社區聯絡小組日後的會議日期及討論事項。

3.2 有部分成員提出以下有關機場環保的意見和詢問：

(1)機管局過去在環保工作上投放了不少資源，詢問未來有何環保計劃。除了購入電動車外，還詢問會採納甚麼環保措施，例如會否考慮引入環保巴士。

(2)機場承諾致力成爲全球最環保的機場，詢問機管局在消減噪音方面會有甚麼相應的措施。

(3)詢問機管局如何管制航空公司的碳排放量，及會否收緊現行的規管措施。

(4)詢問飛機飛行時會否排放多餘的燃油，對東涌一帶造成污染。

3.2 機管局回應有關機場環保的提問如下： **負責人**

(1)機管局一直在各個營運範疇致力實踐環保。在減低本地空氣污染物和碳排放方面，機管局今年購置了 40 架環保電動車及設置電動車充電設備。於 2014 年年底前，將完成更換超過 10 萬個照明裝置爲發光二極管燈。2014 年起，機場禁區所有新增房車都必須是電動車；於 2017 年年底前，機場禁區內將全面使用電動房車。機管局將斥資 4 000 萬港元，分階段裝設更多充電站。此外，自 2014 年起將禁止飛機在停泊期間使用輔助動力裝置，屆時所有飛機將使用固定地面供電系統及預調空氣系統。

(2)承諾在三跑道系統環評中，會全面評估噪音的影響及研究有關的緩解措施。機管局解釋民航處是負責制定航道及空域管理，會定時監察及評估飛機噪音。民航處正向其他國家和地區的主要機場搜集資料，以了解它們所採用的消減飛機噪音措施和成效，並研究是否適用於香港國際機場。

(3)根據資料顯示，航空業的碳排放佔整體與人類活動有關的碳排放約 2%。空氣污染是一個累積的結果，機管局委託香港科技大學分析在機場島範圍各空氣監測站所收集的數據顯示，機場的碳排放對東涌空氣影響並不大，東涌空氣污染物主要源自汽車及珠江三角洲一帶排放。此外，隨著油價高企，航空公司有更大誘因逐步引入更多新型號的飛機，在減少耗油量之餘，亦可減低碳排放。全球航空業更承諾到 2020 年，航空交通會將碳排放封頂，亦即於 2020 年後的航空發展，碳排放將會是零增長。

(4)機管局理解，航空公司會經常檢查及維修飛機，確保飛機安全運作，並不會排放多餘燃油。

3.3 有部分成員提出以下有關航道及噪音的意見和詢問： **負責人**

(1)由於飛機起飛所造成的噪音較降落時大，詢問可否安排離港航班向海面方向起飛。

(2)荃灣市中心一帶晚間噪音問題嚴重，詢問能否以行政措施，限制舊型號的飛機，特別是貨機在晚間飛行。

(3)詢問民航處能否開放空域，避免飛機在空中盤旋，以減少噪音及空氣污染。

(4)如何處理將來在三跑道系統下飛經荃灣上空航班所造成的噪音問題。

機管局回應有關航道及噪音的提問如下：

(1)如風向許可，民航處會盡量安排航機於晚間減少飛越人口稠密的地區。隨著科技的進步，新型號的飛機將愈來愈寧靜，其所造成的噪音預期會逐步下降。新型號飛機的電腦導航系統，可以令航機更準確地在航道飛行，減低對周邊地區的噪音影響。在三跑道系統的運作下，最接近民居的南跑道於晚間會盡量處於備用狀態，相對減少噪音對居民的影響。而三跑道系統將會爲機場帶來更大的靈活性，屆時可透過多使用北面的兩條跑道而減少使用接近民居的南跑道。

[會後補充資料：民航處負責空域管理及制定航道，並會定時監察及作出評估。晚上抵港的航機，在符合飛行運作要求及在安全的情況下，須從西南面降落，減少航機在晚間飛越人口稠密的地區如沙田、葵涌、青衣、荃灣、深井及青龍頭等。晚上離港的航機向東北方起飛，當到達大嶼山東北角時須轉向南，使用經西博寮海峽的南行航道。這措施減少了航機在晚間飛越人口稠密的地區如青衣、西九龍、紅磡、港島等。]

(2)機管局正與民航處研究調整航機升降收費，以減少飛機噪音問題的可行性。但基於機場收費佔航空公司總成本甚微，相信此措施成效未必顯著。航空貨運有獨特的營運模式，有部分貨機須於晚間升降。貨機的升降時間同時受多種因素影響，例如其往來機場之可用升降時段，以及航空貨運業的運作流程等等。由於油價持續高企，越來越多航空公司提前取替機隊內較舊式飛機。例如國泰航空公司正陸續更新機隊，採用新型號及較寧靜的機種。 **負責人**

(3)在改善珠三角空域方面，民航處、中國民用航空局和澳門民航局已成立三方工作小組，商討改善珠三角空域的措施，以便優化航道及飛行程序設計，從而進一步提高珠三角地區空域使用效率，以配合未來珠三角區內航空交通量持續快速的增長。中國民用航空局較早前對香港國際機場擴建計劃表示支持，承諾會在空域管理上作出適當的配合。

[會後補充資料：根據民航處的資料，飛機在空中盤旋一般只會在遠離香港的空域進行，並不會對居民帶來噪音影響，與開放空域並無直接關係。]

(4)擬建三跑道系統方案的布局、飛機航道及飛行程序的設計，已盡量減低對鄰近機場的住宅區的滋擾。在三跑道系統的運作下，南跑道於晚間會盡量處於備用狀態，以減少噪音對鄰近居民的影響。

3.4 有成員詢問機場員工培訓是否足夠，並指出往返機場交通費貴、時間長，加上通宵交通工具並不足夠，詢問機管局如何改善情況。

機管局表示，一直與機場承辦商及工會保持緊密聯繫，了解員工的工時及培訓情況。此外，機管局正聯同運輸署積極與公共交通營運公司進行磋商，探討延長服務時間、增加班次、擴大服務範圍及推出員工乘車優惠等的可行性。

3.5 有成員指出，國際上有多個大型基建項目，如希斯路機場的第三條跑道方案，進行了社會投資回報分析後而擱置擴展計劃，詢問機管局會否考慮當中的風險分析準則。 **負責人**

機管局指出，希斯路機場擱置擴建方案是基於政治考慮；近日英國政府已表示會重新考慮希斯路機場的擴建計劃。機管局已就全球有關基建或運輸項目所進行的社會及環境影響評估，進行廣泛資料搜集，希望制定一套最恰當及適用於三跑道系統的評估方法。

3.6 有成員指出，香港一些地方有女洗手間不足的情況，詢問機場有否遇到類似的情況，在未來機場擴建中會否考慮這因素。

機管局表示，機場已充分考慮女洗手間使用率偏高的情況，並已加建設施，迎合需要。機管局會繼續監察使用量，並確保未來設施有足夠的女洗手間。

3.7 有成員表示，對香港貨運業持樂觀態度，相信貨運量會持續上升。詢問機管局對 2030 年貨運量作出的預測之準確性，及三跑道系統所帶來的就業機會的計算方法。

機管局表示，《2030 規劃大綱》已充分而全面地考慮了各項可能影響未來貨運量的因素。此外，機管局會每年根據市場發展而制訂每年財務預算及五年業務計劃，以及每五年修訂一次的 20 年規劃大綱，以三重規劃預測長遠的航空交通需求。至於 2030 年的職位增長預測，是根據顧問公司評估機場投資的經濟貢獻而計算出來。

3.8 有成員建議機管局於以後的會議前先向成員提供會議資料，好讓成員有時間準備。機管局表示會考慮有關的建議。

3.9 有成員詢問，機場在計劃擴建時有否考慮對外的交通配套設施是否足以應付未來客貨運量的增長，如北大嶼山公路。

機管局表示，現時來往機場的交通配套足夠應付客貨運量的需求，加上屯門至赤鱲角連接路預計於 2016 年投入服務，將可應付未來客貨運量的增長。

其他事項		負責人
4.0	主席表示，社區聯絡小組第二次會議預計於 2013 年第 2 季舉行。主席歡迎成員於會議前以書面方式向秘書處提出討論事項。	小組成員、秘書處
4.1	會議於上午 11 時 15 分結束。	

機場荃灣社區聯絡小組
香港機場管理局
2012 年 11 月