

机场葵青社区联络小组
第二次会议记录

机场葵青社区联络小组第二次会议在 2013 年 6 月 27 日（星期四）下午 3 时正于香港国际机场行政大楼举行。

出席者：

马耀文先生 （机场管理局）一代主席
张李佳蕙女士 （机场管理局）一副主席
周伟雄议员
何少平议员
梁志成议员
梁伟文议员
黎振东先生
阮黎丽冰女士
李永权先生
林立志议员
谭仲文先生
陈正全先生
蔡新荣先生 （机场管理局建筑工程执行总监）
李雪珊女士 （机场管理局首席传讯主管）
李仲腾先生 （机场管理局建筑工程环保事务总经理）
程明锦先生 （顾问公司莫特麦克唐纳代表）

缺席者：

吴自淇先生 （机场管理局）一主席
罗竞成议员
周奕希议员
许祺祥议员
李志强议员
潘小屏议员
潘志成议员
谭惠珍议员
徐晓杰议员
徐生雄议员
黄耀聪议员
黄润达议员
朱丽玲议员
陆伟贤先生
张伟文先生
李美英女士
麦美娟议员

陈笑文议员
林翠玲议员
林绍辉议员
刘美璐议员
梁子颖议员
卢慧兰议员

欢迎及简介

负责人

- 1.0 代主席欢迎小组成员出席机场葵青社区联络小组第二次会议，并介绍机场管理局（下称「机管局」）和顾问公司的代表。代主席随后指出，已经落实了部分小组成员于第一次会议作出的建议，进一步加强与社区的沟通工作。过去几个月，机管局相继为葵青区内不同的持份者，包括小组成员和分区委员会，安排机场参观、到停机坪聆听和测试飞机噪音等活动，务求透过不同活动与持份者保持紧密联系。

代主席解释，第二次会议的目的是向成员讲解有关三跑道系统方案环境影响评估研究（下称「环评」）的最新进展、相关调查方法及初步获得的数据，作为一个中期汇报，并收集小组成员的意见。

通过2012年10月4日的会议记录

- 2.0 小组成员没有修改建议，会议记录获得通过。

简报

- 3.0 机管局向成员报告机场三跑道系统方案环境影响评估研究的最新进展，并向成员解释飞机噪音影响评估、空气质素影响评估和健康影响评估的调查方法、初步数据和研究中的缓解措施。
- 3.1 顾问公司代表向成员讲解中华白海豚、海洋生态及渔业的调查方法、初步数据和可能采取的缓解措施。

3.2 机管局简介与持份者的双向沟通情况。自 2008 年《香港国际机场 2030 规划大纲》公众咨询前至现时为止，机管局共举办了超过 800 场的研讨会、论坛、会议、简报会和机场参观，与公众人士保持双向沟通，征询公众对机场未来发展的意见；未来还会继续举办交流会。

机管局并邀请成员于 7 月 5 日出席香港国际机场十五周年 小组成员、庆祝晚宴及 8 月初举办的公众论坛。有关公众论坛的详情，秘书处秘书处会稍后作出通知。

3.3 有部分成员提出以下有关航道、噪音及环境影响评估的意见和询问：

- (1) 三跑道系统启用后，中间跑道主要用作起飞，北跑道主要用作降落，届时飞机由西面进场，是否可以减低噪音对葵青居民的影响，并询问可否尽量利用北跑道作航机升降，以减少噪音对居民的影响。
- (2) 建议全面评估三跑道系统施工期间对环境可能造成的影响（包括施工方法和过程），将污染程度减至最低。

机管局回应如下：

- (1) 建议中的三跑道系统运作模式中，北跑道大部分时间主要用作降落。基于飞行安全，跑道使用的方向取决于风向，一般情况下飞机需逆风升降。另外，民航处现正实行及研究多项飞机噪音消减措施，有关措施包括：
 - (i) 晚上抵港航机，在符合飞行运作及在安全的情况下，优先选用从西南面经海面降落的航道。晚上离港航机，将尽量采用西博寮海峡的航道，以避免飞越较多民居的地区。
 - (ii) 新型号飞机的导航仪，可以令航机更准确地航道飞行，减低对周边地区的噪音影响。
 - (iii) 鼓励由东北面进入机场的航机在运作许可的情况下，采用持续降落模式，从较高的位置开始下降，并使得较低动力飞行，从而减低飞机产生的噪音。

另外，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，相对减少噪音对东涌居民的影响。三跑道系统将会为机场带来更大的灵活性，届时可透过在深夜多使用北面的两条跑道而减少使用南跑道。

- (2) 机管局十分重视三跑道系统施工期间对环境可能造成的影响，现正进行全面的评估。例如建议采用的深层水泥拌合法，便是一种较环保的填海方法，避免挖起海床污泥。机管局早前已进行实地试验，确认深层水泥拌合法在香港是可行的，能减少工程对环境的影响。这种填海方法在日本、南韩等国家已有应用。虽然成本较高，但可以减少对水质及海洋生态的影响。

3.4 有部分成员关注填海工程对中华白海豚可能造成的影响，建议就中华白海豚的栖息地作全面评估，并建议机管局与环保团体合作，为牠们另觅合适的栖息地。查询中华白海豚在香港国际机场建成前后在机场岛出没的数字。

机管局多谢成员的意见，并表示，根据陆上调查的初步数据，有较多的中华白海豚会在机场岛以西位置来回觅食。当三跑道系统建成后，机管局会考虑与其他持份者合作，研究建造绿色海堤，提升海洋生态，为中华白海豚提供栖息地，例如：机场岛西面水域，属禁区范围，严禁船只进出，有助提升生物多样性及吸引白海豚前来栖息和觅食。

[会后补充资料：渔农自然护理署有定期发表全港不同水域的中华白海豚监察报告（只提供英文版），报告可参阅网页：http://www.afcd.gov.hk/english/conservation/con_mar/con_mar_chi/con_mar_chi_chi/con_mar_chi_chi.html。]

- 3.5 有成员表示，广州未来的航空交通量可能超越香港，甚至可能取代香港成为区域航空中心，询问三跑道系统的投资是否恰当，并关注空域不足的情况。

机管局回应说，随着航空交通量不断增长，香港国际机场容量快将饱和。事实上，机场现时的实际航空交通量已较《2030 规划大纲》的预测超前一至三年，加上兴建三跑道系统需时超过十年，有关计划实在十分迫切。根据国际民航组织、波音及空巴等预测，未来 20 年全世界航空增长率最快的地区将是中国。随着中国经济增长，内地人民的旅游意欲及负担能力亦将迅速提高。内地更是世界制造业中心，货物出口带动航空货运，大珠江三角洲的增长特别强劲。根据国际航空运输协会在《香港国际机场 2030 规划大纲》中，就航空交通需求量所作出的预测结果显示，即使珠三角五个机场完全落实所有已公布的发展计划，包括：广州白云机场的五跑道系统、深圳宝安机场的三跑道系统，香港国际机场的三跑道系统，连带澳门国机机场及珠海机场的扩建，都不足以应付未来区内的航空交通需求量。所以，珠三角五个机场之间并不存在必然竞争关系，反而是肩负共同支援中国发展成国际航空中心的重要角色。

至于空域方面，由香港民航处、中国民用航空局和澳门民航局成立的三方工作小组已达成共识，共同商讨改善珠三角空域的措施，以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生长及各机场的未来发展，包括香港国际机场的三跑道系统运作模式。在去年的三方工作小组会议上，香港民航处亦已向中国民用航空局及澳门民航局简介了《香港国际机场 2030 规划大纲》。

其他事项

- 4.0 机管局代表表示，社区联络小组第三次会议预计于 2013 年第四季举行。

小组成员、秘书处

- 4.1 会议于下午 5 时 30 分结束。

机场葵青社区联络小组
香港机场管理局
2013 年 7 月