

機場葵青社區聯絡小組
第二次會議記錄

機場葵青社區聯絡小組第二次會議在 2013 年 6 月 27 日（星期四）下午 3 時正於香港國際機場行政大樓舉行。

出席者：

馬耀文先生（機場管理局）－代主席
張李佳蕙女士（機場管理局）－副主席
周偉雄議員
何少平議員
梁志成議員
梁偉文議員
黎振東先生
阮黎麗冰女士
李永權先生
林立志議員
譚仲文先生
陳正全先生
蔡新榮先生（機場管理局建築工程執行總監）
李雪珊女士（機場管理局首席傳訊主管）
李仲騰先生（機場管理局建築工程環保事務總經理）
程明錦先生（顧問公司莫特麥克唐納代表）

缺席者：

吳自淇先生（機場管理局）－主席
羅競成議員
周奕希議員
許祺祥議員
李志強議員
潘小屏議員
潘志成議員
譚惠珍議員
徐曉杰議員
徐生雄議員
黃耀聰議員
黃潤達議員
朱麗玲議員
陸偉賢先生
張偉文先生
李美英女士
麥美娟議員
陳笑文議員

林翠玲議員
林紹輝議員
劉美璐議員
梁子穎議員
盧慧蘭議員

歡迎及簡介

負責人

- 1.0 代主席歡迎小組成員出席機場葵青社區聯絡小組第二次會議，並介紹機場管理局（下稱「機管局」）和顧問公司的代表。代主席隨後指出，已經落實了部分小組成員於第一次會議作出的建議，進一步加強與社區的溝通工作。過去幾個月，機管局相繼為葵青區內不同的持份者，包括小組成員和分區委員會，安排機場參觀、到停機坪聆聽和測試飛機噪音等活動，務求透過不同活動與持份者保持緊密聯繫。

代主席解釋，第二次會議的目的是向成員講解有關三跑道系統方案環境影響評估研究（下稱「環評」）的最新進展、相關調查方法及初步獲得的數據，作為一個中期匯報，並收集小組成員的意見。

通過2012年10月4日的會議記錄

- 2.0 小組成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

簡報

- 3.0 機管局向成員報告機場三跑道系統方案環境影響評估研究的最新進展，並向成員解釋飛機噪音影響評估、空氣質素影響評估和健康影響評估的調查方法、初步數據和研究中的緩解措施。
- 3.1 顧問公司代表向成員講解中華白海豚、海洋生態及漁業的調查方法、初步數據和可能採取的緩解措施。

3.2 機管局簡介與持份者的雙向溝通情況。自 2008 年《香港國際機場 2030 規劃大綱》公眾諮詢前至現時為止，機管局共舉辦了超過 800 場的研討會、論壇、會議、簡報會和機場參觀，與公眾人士保持雙向溝通，徵詢公眾對機場未來發展的意見；未來還會繼續舉辦交流會。

機管局並邀請成員於 7 月 5 日出席香港國際機場十五周年慶祝晚宴及 8 月初舉辦的公眾論壇。有關公眾論壇的詳情，小組成員、秘書處秘書處會稍後作出通知。

3.3 有部分成員提出以下有關航道、噪音及環境影響評估的意見和詢問：

- (1) 三跑道系統啟用後，中間跑道主要用作起飛，北跑道主要用作降落，屆時飛機由西面進場，是否可以減低噪音對葵青居民的影響，並詢問可否盡量利用北跑道作航機升降，以減少噪音對居民的影響。
- (2) 建議全面評估三跑道系統施工期間對環境可能造成的影響（包括施工方法和過程），將污染程度減至最低。

機管局回應如下：

- (1) 建議中的三跑道系統運作模式中，北跑道大部分時間主要用作降落。基於飛行安全，跑道使用的方向取決於風向，一般情況下飛機需逆風升降。另外，民航處現正實行及研究多項飛機噪音消減措施，有關措施包括：
 - (i) 晚上抵港航機，在符合飛行運作及在安全的情況下，優先選用從西南面經海面降落的航道。晚上離港航機，將盡量採用西博寮海峽的航道，以避免飛越較多民居的地區。
 - (ii) 新型號飛機的導航儀，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。
 - (iii) 鼓勵由東北面進入機場的航機在運作許可的情況下，採用持續降落模式，從較高的位置開始下降，並使得較低動力飛行，從而減低飛機產生的噪音。

另外，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，相對減少噪音對東涌居民的影響。三跑道系統將會為機場帶來更大的靈活性，屆時可透過在深夜多使用北面的兩條跑道而減少使用南跑道。

- (2) 機管局十分重視三跑道系統施工期間對環境可能造成的影響，現正進行全面的評估。例如建議採用的深層水泥拌合法，便是一種較環保的填海方法，避免挖起海床污泥。機管局早前已進行實地試驗，確認深層水泥拌合法在香港是可行的，能減少工程對環境的影響。這種填海方法在日本、南韓等國家已有應用。雖然成本較高，但可以減少對水質及海洋生態的影響。

3.4 有部分成員關注填海工程對中華白海豚可能造成的影響，建議就中華白海豚的棲息地作全面評估，並建議機管局與環保團體合作，為牠們另覓合適的棲息地。查詢中華白海豚在香港國際機場建成前後在機場島出沒的數字。

機管局多謝成員的意見，並表示，根據陸上調查的初步數據，有較多的中華白海豚會在機場島以西位置來回覓食。當三跑道系統建成後，機管局會考慮與其他持份者合作，研究建造綠色海堤，提升海洋生態，為中華白海豚提供棲息地，例如：機場島西面水域，屬禁區範圍，嚴禁船隻進出，有助提升生物多樣化及吸引白海豚前來棲息和覓食。

[會後補充資料：漁農自然護理署有定期發表全港不同水域的中華白海豚監察報告〈只提供英文版〉，報告可參閱網頁：http://www.afcd.gov.hk/english/conservation/con_mar/con_mar_chi/con_mar_chi_chi/con_mar_chi_chi.html。]

- 3.5 有成員表示，廣州未來的航空交通量可能超越香港，甚至可能取代香港成為區域航空中心，詢問三跑道系統的投資是否恰當，並關注空域不足的情況。

機管局回應說，隨着航空交通量不斷增長，香港國際機場容量快將飽和。事實上，機場現時的實際航空交通量已較《2030 規劃大綱》的預測超前一至三年，加上興建三跑道系統需時超過十年，有關計劃實在十分迫切。根據國際民航組織、波音及空巴等預測，未來 20 年全世界航空增長率最快的地區將是中國。隨着中國經濟增長，內地人民的旅遊意欲及負擔能力亦將迅速提高。內地更是世界製造業中心，貨物出口帶動航空貨運，大珠江三角洲的增長特別強勁。根據國際航空運輸協會在《香港國際機場 2030 規劃大綱》中，就航空交通需求量所作出的預測結果顯示，即使珠三角五個機場完全落實所有已公布的發展計劃，包括：廣州白雲機場的五跑道系統、深圳寶安機場的三跑道系統，香港國際機場的三跑道系統，連帶澳門國機機場及珠海機場的擴建，都不足以應付未來區內的航空交通需求量。所以，珠三角五個機場之間並不存在必然競爭關係，反而是肩負共同支援中國發展成國際航空中心的重要角色。

至於空域方面，由香港民航處、中國民用航空局和澳門民航局成立的三方工作小組已達成共識，共同商討改善珠三角空域的措施，以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及各機場的未來發展，包括香港國際機場的三跑道系統運作模式。在去年的三方工作小組會議上，香港民航處亦已向中國民用航空局及澳門民航局簡介了《香港國際機場 2030 規劃大綱》。

其他事項

- 4.0 機管局代表表示，社區聯絡小組第三次會議預計於 2013 年第四季舉行。

小組成員、秘書處

- 4.1 會議於下午 5 時 30 分結束。

機場葵青社區聯絡小組
香港機場管理局
2013 年 7 月