

机场沙田社区联络小组
第二次会议记录

机场沙田社区联络小组第二次会议在 2013年6月28日（星期五）上午9时30分于香港国际机场行政大楼举行。

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
郑则文议员
李锦明议员
梁志伟议员
邓永昌议员
庞爱兰议员
黄嘉荣议员
杨倩红议员
容溟舟议员
招文亮议员
陈美娟女士
刘典祥先生
麦炳辉先生
梁振邦先生
蔡新荣先生（机场管理局建筑工程执行总监）
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）
程明锦先生（顾问公司莫特麦克唐纳代表）

缺席者：

何厚祥议员
彭长纬议员
陈国添议员
陈敏娟议员
郑楚光议员
程张迎议员
庄耀勤议员
林松茵议员
罗光强议员
李子荣议员
梁家辉议员
李世荣议员
萧显航议员

葛佩帆议员
汤宝珍议员
董健莉议员
卫庆祥议员
黄泽标议员
丘文俊议员
杨文锐议员
姚嘉俊议员
余倩雯议员
李胜财先生
谢良兴先生
黄裕财先生
刘根雄先生
吴锦权先生
吴信昌校长
李图明先生
杨祥利先生

欢迎及简介

负责人

- 1.0 主席欢迎小组成员出席机场沙田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。主席随后指出，机管局已经落实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。过去几个月，机管局相继为沙田区内不同的持份者，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。

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 10 日机场沙田社区联络小组第一次会议记录

- 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，秘书处会稍后通知。

小组成员、
秘书处

3.3 有部分成员提出以下有关航道和噪音的意见和询问：

(1) 居民对飞机噪音比较关注，建议机管局进一步研究飞机噪音对听力可能造成的影响。

(2) 香港与其他国家的人口密度不同，难以直接比较。就减低噪音问题，建议考虑与房屋署和建筑署合作，采用吸音的物料来兴建楼房。

(3) 飞机降落时，特别是货机，会经过马鞍山然后向西行，造成较大的噪音滋扰。询问能否修改现行航道，以及提高航机飞越民居时的高度，以减少噪音。另外，航空公司一般需时多久去淘汰旧式飞机。

(4) 在三跑道系统下，航班数量会增加，询问有否策略性措施，如避免航班于假日及晚间经过民居，减少噪音对居民影响。此外，会否考虑禁止某些噪音较大的飞机飞过民居。如居民受噪音滋扰，应向哪个部门反映意见。

- (5)有成员居于东涌，表示东涌现时噪音水平是可以接受；相信当新型号飞机全面引入后可以进一步减低噪音，并查询其他东涌居民对飞机噪音的反应。

机管局感谢成员的意见，并回应如下：

- (1)飞机噪音的健康影响评估由中文大学公共卫生及基层医疗学院黄子惠教授负责研究。黄教授数年前曾为环境保护署做过评估，涉及超过一万个个案，涵盖不同的噪音。不过，目前香港并无就飞机噪音做过专门调查，因此要参考外国机构所做的研究。一般而言，飞机噪音对居民会造成烦扰，不会影响听力。
- (2)现时香港的规划是以飞机噪音预测等量线为标准。香港绝大部分地区处于噪音预测等量线以外，规划上未有要求为噪音预测等量线以外的工地用途作出补偿措施，日后如有需要会再作讨论。
- (3)飞机升降的方向是取决于当时的风向。机管局正与民航处研究，在符合飞行运作及在安全的情况下，会尽量安排航机使用飞越海面的航道，以远离民居。过去的货机会由旧客机改装，噪音较大，但由于油价高企，航空公司已加快引入新型号的飞机，减少耗油量且较宁静。此外，民航处鼓励从东北方降落的飞机采用持续降落模式，进一步减低飞机降落时所产生的噪音。新型号飞机的导航系统，有助航机更准确地在此航道飞行，减低对周边地区噪音的影响。至于航空公司机队更新计划，预期在未来 10 年内，大部分在本港升降的飞机，将为更宁静的第 4 章飞机。以国泰航空公司为例，大部分旧式货机已被新型的货机取代，其他航空公司的换机速度亦不逊于国泰。
- (4)民航处负责空域管理及制定飞机航道，并监察和评估飞机噪音。如居民遇到噪音问题，可直接向民航处反映意见。现时民航处已规定高噪音机种不准在本港升降，如第 2 章的飞机，而较旧的第 3 章飞机也逐步退役。预期随着科技的进步，新型号的飞机会越来越宁静。在三跑道系统的运作下，较接近东涌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。

(5)根据民航处资料，东涌居民较少投诉飞机噪音。当三跑道系统启用后，南跑道于晚间会尽量处于备用状态，有助减少对东涌的影响。

3.4 有部分成员提出有关中华白海豚、海洋生态及渔业的意见和询问：

(1)询问香港国际机场建成前后，中华白海豚的数量曾经减少，这是否与旧式的填海方法有关。现时采用新的深层水泥拌合法来填海，对中华白海豚有多大影响。三跑道系统与港珠澳大桥的填海工程，会否增加对中华白海豚的影响。

(2)询问飞机噪音会否对中华白海豚造成影响；以及第三条跑道工程，会否影响渔获的数量。

(3)第三条跑道的填海工程中所采用的深层水泥拌合法，能否达到保育的效果；以及工程结束后，机管局有甚么措施修复附近的海洋生态。

(4)深层水泥拌合法所注入的英泥，再在污泥上铺两米厚的沙，此做法本身会否影响水质。机管局怎样监察和处理对水质的影响。公众人士日后可透过甚么途径，观赏中华白海豚及近距离接触海洋生物。

(5)建议中的海豚保育专区位处海上禁区内，询问会否影响公众观赏中华白海豚的机会；以及如何在填海区附近设置人工鱼礁，以补偿渔民的损失。

(6)询问各项保育措施会令工程成本增加多少，保育措施占工程成本的比例多少，会否增加日后使用者的负担。工程造价增加，会否削弱香港的竞争力。建议机管局多向市民进行教育和推广活动，以争取公众人士的支持。

(7)询问环评会否加入社会成本的评估；并建议在施工阶段采取保育措施以减少整体的社会成本。

3.5 机管局感谢成员的意见，并回应如下：

- (1) 香港过去并没有采用深层水泥拌合法。工程会否影响中华白海豚的数量，有待专家进一步评估。由于中华白海豚的调查仍在进行中，暂时未有定案，待调查完成后，再分析有关数据，评估工程对中华白海豚的影响。至于工程的造价以及保育措施的成本需待环评报告完成后，方能作出进一步的估算。
- (2) 现正进行的海豚静态声音监测显示，水底的噪音主要与海上交通有关。机管局会研究海上交通的缓解措施，例如在较多中华白海豚出没范围减少高速船只的交通量，以及改变高速船只的航道，以减低对中华白海豚的影响。填海工程期间无可避免会令捕鱼面积减少，但需要先研究填海范围的整体渔业资源数量，然后才能评估是否适合在其他位置增加渔业资源以作补偿。
- (3) 由于填海位置处于污泥坑上，深层水泥拌合法是将污泥巩固，再铺沙，无需挖起海中污泥，避免造成污染。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，能尽量减少工程对环境的影响。三跑道系统建成后，机管局会考虑在机场岛西面水域建造绿色海堤，提升海洋生态，以吸引中华白海豚及其他海洋生物前来栖息和觅食。
- (4) 参考外国的经验加上香港的实地试验，深层水泥拌合法是不会影响海水酸碱度。工程会先在污泥上铺上厚沙，然后经过沙层缓慢地将英泥注入污泥坑。填海的沙本身是洁净的，会尽量在接近海底的位置才放置沙，并会减慢放沙的速度及设置隔沙网，同时监测水质，避免影响水质。机管局会研究设立新的海岸公园，亦会参考公众的意见，例如举办参观活动，可让公众有更多机会观赏中华白海豚及其他海洋生物。
- (5) 机管局会考虑可否设立海岸公园，令整个区域的海洋资源得以提升，吸引中华白海豚和其他海洋生物生长和觅食。此外，机管局会继续与不同持份者保持沟通，包括渔民，征询他们的意见，亦会研究合适的人工鱼礁位置。

(6) 建议的保育措施会令成本增加，但保育措施是否得到大众支持才是关键。机管局会继续与公众保持双向沟通，进行理性讨论，平衡各方利益，提出可行的缓解措施，令工程得以顺利展开。

(7) 机管局现正参考其他国家或地区的经验，制定一套最恰当及适用于三跑道系统的社会成本评估方法，而此项研究并非法定环评的要求。

其他事项

4.0 主席表示，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 会议于上午 11 时 45 分结束。

机场沙田社区联络小组
香港机场管理局
2013 年 6 月