

机场荃湾社区联络小组
第二次会议记录

机场荃湾社区联络小组第二次会议在 2013年7月3日（星期三）下午3时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
钟伟平议员
陈崇业议员
陈伟明议员
林发耿议员
林婉滨议员
罗少杰议员
曾文典议员
华美玲女士
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）
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：

陈恒镛议员
田北辰议员
陈耀星议员
陈振中议员
陈金霖议员
陈琬琛议员
邹秉恬议员
林琳议员
李洪波议员
文裕明议员
陶桂英议员
黄家华议员
黄伟杰议员
叶蔚林先生

- 1.0 主席欢迎小组成员出席机场荃湾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。过去几个月，机管局相继为荃湾区内不同的持份者，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。此外，机管局于 7 月下旬为荃湾区内 8 个不同屋苑的业主委员会和业主立案法团，安排简介会和机场参观，让区内居民更了解机场运作。

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 15 日机场荃湾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，秘书处会稍后作出通知。

小组成员、
秘书处

3.3 有部分成员提出以下有关航道、噪音和空气质素的意见和询问：

- (1) 询问三跑道系统运作所产生的飞机噪音和空气污染物对马湾、青龙头及深井居民健康的影响。建议香港国际机场参考伦敦希斯路机场的运作模式，于晚间指定时间暂停飞机升降，以减少飞机噪音对民居的影响。若健康影响评估结果显示，飞机噪音会对健康造成影响，询问机管局会否制订相关的缓解措施。
- (2) 询问航空公司优化机队计划的时间表。
- (3) 赞赏社区联络小组一直以来的工作，认为小组为机场与邻近社区提供了有效的双向沟通平台。询问机管局还透过甚么渠道将机场扩建计划的资讯发放给公众。
- (4) 表示间中有抵港航机飞行高度较低，询问能否划一飞机飞过民居时的飞行高度。
- (5) 询问香港国际机场现时有多少航班使用停机坪的固定地面供电系统及预调空气系统；以及机管局采取甚么措施，鼓励航空公司于 2014 年全面实施「停机熄匙」政策。
- (6) 赞赏机管局就三跑道系统计划的环评加入健康影响评估，并询问机管局会否考虑以 L_{night} 取代飞机噪音预测等量线 25，作为噪音指标及评估方法。
- (7) 知道民航处会尽量安排飞机于晚间时段经西南面升降，以减少噪音对居民造成的影响，但现时晚间大部分航班经东北面升降，询问是甚么原因。机管局如何确保三跑道系统的环评报告，能准确预测将来航道的使用量。并建议机管局仿效其他机场，根据飞机的噪音水平，要求航空公司支付不同的费用，从而鼓励航空公司使用低噪音的机种。

机管局感谢成员的意见，回应如下：

- (1) 机管局现正就飞机排放及噪音对健康影响进行评估，由中文大学公共卫生及基层医疗学院黄子惠教授负责，是香港首次为交

通基建项目进行健康影响评估。由于评估研究尚在进行中，暂时未有结论，机管局会在下一次会议再向小组成员作汇报。

机场晚间运作是因应货运业的需要，航空货运有独特的营运模式，大部分货机需于晚间升降。有见及此，机管局和民航处现正就三跑道系统飞机噪音缓解措施进行研究，评估范围覆盖全港，研究中的缓解措施包括：(i) 将来的南跑道在夜间只用作备用跑道；(ii) 限制噪音量较高的飞机在夜间时段起降；(iii) 在离港飞机数目较多的夜间时段，如符合飞行运作及在安全的情况下，优先选用西行航道；以及 (iv) 在抵港飞机数目较多的夜间时段，如符合飞行运作及在安全的情况下，优先选用东行航道。离港飞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。

- (2) 随着油价高企，越来越多航空公司加快引入新型号的飞机，取替机队内较旧式机种，减少耗油量且较宁静。例如国泰航空公司正进行优化机队计划，陆续引入新型号及较宁静的机种。此外，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。
- (3) 机管局感谢小组成员的意见，日后会安排更多社区活动，让居民更了解机场的扩展计划。机管局致力与持份者保持双向沟通，于去年成立四个技术研讨小组和五个社区联络小组，方便与相关专家、专业人士及社区人士交流意见。此外，机管局不时为中学、大专院校、大学、校长会和家长教师会安排简报会及机场参观活动，亦透过同类型活动与邻近五区的分区委员会、业主委员会、业主立案法团和互助委员会加强联系，务求增加透明度，让各界更了解机场的未来发展计划。机管局将于 8 月初举办公众论坛，介绍香港国际机场三跑道系统计划的环评最新进展，并听取公众对有关工作的意见。

[会后备注：机管局将于 2013 年 8 月 1 日至 4 日连续四天在香港会议展览中心举行展览及两场公众论坛，介绍香港国际机场三跑道系统计划的环评最新进展。]

- (4) 民航处对飞机降落时的高度有严格限制，以确保飞行安全。民航处会监察飞机的飞行高度和是否偏离航道。
- (5) 现时已有约八成的航班使用停机坪的固定地面供电系统及预调空气系统；由 2014 年起，机管局将全面推行「停机熄匙」，禁止飞机在停泊期间使用辅助动力装置。
- (6) 飞机噪音对健康影响评估中， L_{night} 将会用于评估飞机噪音对居民睡眠的影响，但香港现时并没有 L_{night} 的标准，环评将参考海外及本地相关研究作评估。
- (7) 晚上抵港的航机，在符合飞行运作要求及在安全的情况下，须从西南面经海面降落，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，须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较稠密的地区。

三跑道系统环评综合了多方面的航空交通资料，包括国际航空运输协会就未来航空交通的预测、每班航班的出发地或目的地、抵港及离港的航班数目及时间表、采用实时的空域模型，希望能更准确地预测航道的使用量。

由于香港国际机场是 24 小时运作，而且各航空公司的航机的升降时间，受多种因素影响，例如：航机在香港国际机场以及离港目的地，或抵港出发地所在的机场的可用升降时段是否配合；市场需要；航空公司飞机的运作安排及航空货运业的运作流程等。因此，调整飞机升降收费的建议未必能达至调整飞机升降时间以纾缓飞机噪音的效果。然而，机管局及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飞机噪音消减措施和其成效，并研究是否适用于香港国际机场。

- 3.4 多位成员赞许机管局积极回应社会人士对三跑道系统的意见和诉求。例如：为荃湾区内不同的持份者，包括小组成员、分区委员会、区内屋苑的业主委员会和业主立案法团，安排机场参观、到停机坪聆听和测试飞机噪音等活动，进一步加强与社区的沟通。在三跑道系统的环评报告中加入健康影响评估，更是香港首次为交通基建项目进行的评估。在环评工作上，特别是保育中华白海

豚、海洋生态、海岸公园和飞机噪音缓解措施等工作，均积极回应社会人士的诉求。建议机管局多为区内居民举行简报会，让更多居民了解机场扩建对香港的重要性和环评的最新发展，从而听取他们的意见。同时，提醒机管局必须掌握好三跑道系统工程的施工进度，避免因工程延误引致财政超支，影响香港作为国际航空中心的地位。

机管局感谢成员的意见，并承诺团队会全力以赴，使工程得以顺利开展，及尽力缩短工程时间。同时，会继续与不同持份者保持沟通，以争取各方的支持，包括举行简报会，听取居民的意见。

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 会议于下午 5 时 30 分结束。

机场荃湾社区联络小组
香港机场管理局
2013 年 7 月