

機場荃灣社區聯絡小組
第二次會議記錄

機場荃灣社區聯絡小組第二次會議在 2013年7月3日（星期三）下午3時於香港國際機場行政大樓舉行。

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
鍾偉平議員
陳崇業議員
陳偉明議員
林發耿議員
林婉濱議員
羅少傑議員
曾文典議員
華美玲女士
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）
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）
程明錦先生（顧問公司莫特麥克唐納代表）

缺席者：

陳恒鑛議員
田北辰議員
陳耀星議員
陳振中議員
陳金霖議員
陳琬琛議員
鄒秉恬議員
林琳議員
李洪波議員
文裕明議員
陶桂英議員
黃家華議員
黃偉傑議員
葉蔚林先生

- 1.0 主席歡迎小組成員出席機場荃灣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。主席隨後指出，機管局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。過去幾個月，機管局相繼為荃灣區內不同的持份者，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。此外，機管局於 7 月下旬為荃灣區內 8 個不同屋苑的業主委員會和業主立案法團，安排簡介會和機場參觀，讓區內居民更了解機場運作。

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 15 日機場荃灣社區聯絡小組第一次會議記錄

- 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，秘書處會稍後作出通知。

小組成員、
秘書處

3.3 有部分成員提出以下有關航道、噪音和空氣質素的意見和詢問：

- (1) 詢問三跑道系統運作所產生的飛機噪音和空氣污染物對馬灣、青龍頭及深井居民健康的影響。建議香港國際機場參考倫敦希斯路機場的運作模式，於晚間指定時間暫停飛機升降，以減少飛機噪音對民居的影響。若健康影響評估結果顯示，飛機噪音會對健康造成影響，詢問機管局會否制訂相關的緩解措施。
- (2) 詢問航空公司優化機隊計劃的時間表。
- (3) 讚賞社區聯絡小組一直以來的工作，認為小組為機場與鄰近社區提供了有效的雙向溝通平台。詢問機管局還透過甚麼渠道將機場擴建計劃的資訊發放給公眾。
- (4) 表示間中有抵港航機飛行高度較低，詢問能否劃一飛機飛過民居時的飛行高度。
- (5) 詢問香港國際機場現時有多少航班使用停機坪的固定地面供電系統及預調空氣系統；以及機管局採取甚麼措施，鼓勵航空公司於 2014 年全面實施「停機熄匙」政策。
- (6) 讚賞機管局就三跑道系統計劃的環評加入健康影響評估，並詢問機管局會否考慮以 L_{night} 取代飛機噪音預測等量線 25，作為噪音指標及評估方法。
- (7) 知道民航處會盡量安排飛機於晚間時段經西南面升降，以減少噪音對居民造成的影響，但現時晚間大部分航班經東北面升降，詢問是甚麼原因。機管局如何確保三跑道系統的環評報告，能準確預測將來航道的使用量。並建議機管局仿效其他機場，根據飛機的噪音水平，要求航空公司支付不同的費用，從而鼓勵航空公司使用低噪音的機種。

機管局感謝成員的意見，回應如下：

- (1) 機管局現正就飛機排放及噪音對健康影響進行評估，由中文大學公共衛生及基層醫療學院黃子惠教授負責，是香港首次為交

通基建項目進行健康影響評估。由於評估研究尚在進行中，暫時未有結論，機管局會在下一次會議再向小組成員作匯報。

機場晚間運作是因應貨運業的需要，航空貨運有獨特的營運模式，大部分貨機需於晚間升降。有見及此，機管局和民航處現正就三跑道系統飛機噪音緩解措施進行研究，評估範圍覆蓋全港，研究中的緩解措施包括：(i) 將來的南跑道在夜間只用作備用跑道；(ii) 限制噪音量較高的飛機在夜間時段起降；(iii) 在離港飛機數目較多的夜間時段，如符合飛行運作及在安全的情況下，優先選用西行航道；以及 (iv) 在抵港飛機數目較多的夜間時段，如符合飛行運作及在安全的情況下，優先選用東行航道。離港飛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。

- (2) 隨着油價高企，越來越多航空公司加快引入新型號的飛機，取替機隊內較舊式機種，減少耗油量且較寧靜。例如國泰航空公司正進行優化機隊計劃，陸續引入新型號及較寧靜的機種。此外，現時民航處已規定高噪音機種不准在本港升降，如第 2 章的飛機，而較舊的第 3 章飛機也逐步退役。預期隨着科技的進步，新型號的飛機會越來越寧靜。
- (3) 機管局感謝小組成員的意見，日後會安排更多社區活動，讓居民更了解機場的擴展計劃。機管局致力與持份者保持雙向溝通，於去年成立四個技術研討小組和五個社區聯絡小組，方便與相關專家、專業人士及社區人士交流意見。此外，機管局不時為中學、大專院校、大學、校長會和家長教師會安排簡報會及機場參觀活動，亦透過同類型活動與鄰近五區的分區委員會、業主委員會、業主立案法團和互助委員會加強聯繫，務求增加透明度，讓各界更了解機場的未來發展計劃。機管局將於 8 月初舉辦公眾論壇，介紹香港國際機場三跑道系統計劃的環評最新進展，並聽取公眾對有關工作的意見。

[會後備註：機管局將於 2013 年 8 月 1 日至 4 日連續四天在香港會議展覽中心舉行展覽及兩場公眾論壇，介紹香港國際機場三跑道系統計劃的環評最新進展。]

- (4) 民航處對飛機降落時的高度有嚴格限制，以確保飛行安全。民航處會監察飛機的飛行高度和是否偏離航道。
- (5) 現時已有約八成的航班使用停機坪的固定地面供電系統及預調空氣系統；由 2014 年起，機管局將全面推行「停機熄匙」，禁止飛機在停泊期間使用輔助動力裝置。
- (6) 飛機噪音對健康影響評估中， L_{night} 將會用於評估飛機噪音對居民睡眠的影響，但香港現時並沒有 L_{night} 的標準，環評將參考海外及本地相關研究作評估。
- (7) 晚上抵港的航機，在符合飛行運作要求及在安全的情況下，須從西南面經海面降落，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，須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較稠密的地區。

三跑道系統環評綜合了多方面的航空交通資料，包括國際航空運輸協會就未來航空交通的預測、每班航班的出發地或目的地、抵港及離港的航班數目及時間表、採用實時的空域模型，希望能更準確地預測航道的使用量。

由於香港國際機場是 24 小時運作，而且各航空公司的航機的升降時間，受多種因素影響，例如：航機在香港國際機場以及離港目的地，或抵港出發地所在的機場的可用升降時段是否配合；市場需要；航空公司飛機的運作安排及航空貨運業的運作流程等。因此，調整飛機升降收費的建議未必能達至調整飛機升降時間以紓緩飛機噪音的效果。然而，機管局及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飛機噪音消減措施和其成效，並研究是否適用於香港國際機場。

- 3.4 多位成員讚許機管局積極回應社會人士對三跑道系統的意見和訴求。例如：為荃灣區內不同的持份者，包括小組成員、分區委員會、區內屋苑的業主委員會和業主立案法團，安排機場參觀、到停機坪聆聽和測試飛機噪音等活動，進一步加強與社區的溝通。在三跑道系統的環評報告中加入健康影響評估，更是香港首次為交通基建項目進行的評估。在環評工作上，特別是保育中華白海

豚、海洋生態、海岸公園和飛機噪音緩解措施等工作，均積極回應社會人士的訴求。建議機管局多為區內居民舉行簡報會，讓更多居民了解機場擴建對香港的重要性和環評的最新發展，從而聽取他們的意見。同時，提醒機管局必須掌握好三跑道系統工程的施工進度，避免因工程延誤引致財政超支，影響香港作為國際航空中心的地位。

機管局感謝成員的意見，並承諾團隊會全力以赴，使工程得以順利開展，及盡力縮短工程時間。同時，會繼續與不同持份者保持溝通，以爭取各方的支持，包括舉行簡報會，聽取居民的意見。

其他事項

- 4.0 主席表示，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。

機場荃灣社區聯絡小組
香港機場管理局
2013 年 7 月