

机场沙田社区联络小组
第三次会议记录

机场沙田社区联络小组第三次会议在 2013年12月11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
郑楚光议员
梁志伟议员
萧显航议员
邓永昌议员
黄嘉荣议员
杨倩红议员
卫庆祥议员
容溟舟议员
李胜财先生
刘典祥先生
谢良兴先生
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）

缺席者：

何厚祥议员
彭长纬议员
陈国添议员
陈敏娟议员
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
葛佩帆议员
汤宝珍议员
董健莉议员

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
郑则文议员
李锦明议员
庞爱兰议员
招文亮议员
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
陈美娟女士

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三次会议，并介绍机场管理局（下称「机管局」）的代表。主席表示机场三跑道系统方案环境影响评估研究（下称「环评」）工作，现已进入最后阶段，希望藉着今次会议向成员汇报机场三跑道系统项目规划的工作进度，以及有关项目在噪音、空气质素及健康影响方面的环境影响评估最新进展，并进一步收集小组成员的意见，尤其是三跑道系统对相关社区可能带来的环境影响。

通过 2013 年 6 月 28 日机场沙田社区联络小组第二次会议记录

- 2.0 小组成员没有修改建议，会议记录获得通过。

简报

- 3.0 机管局向成员讲解机场三跑道系统项目规划的工作进度，当中包括环评的最新进展，以及第三条跑道客运廊的方案设计特点、旅客捷运系统和行李运送系统等等。

3.1 机管局向成员报告有关飞机噪音影响评估、空气质素影响评估和健康影响评估的调查方法、最新研究结果和建议中的缓解措施。同时，机管局亦向成员介绍在现时机场运作、过渡至三跑道系统运作阶段及三跑道系统运作的情况下，有关飞机噪音预测等量线的初步评估。在 2011 年的现行情况下，由于航班增长较预期快，加上夜间航班比例较预期高，现行等量线较 1998 年发表的非法定环评报告的预测等量线稍为南移及略为扩大，但没有覆盖东涌新市镇及马湾等人口稠密的地区。在过渡至三跑道系统的阶段，即当新增北跑道与南跑道两条跑道同时运作，2021 年的飞机噪音预测等量线将向北伸延至海面，而南面的噪音预测等量线的位置与 2011 年相若。在三跑道系统运作下，2030 年的飞机噪音预测等量线将向北移，东涌及北大屿山一带的噪音情况将有明显改善。随着飞机科技不断进步，2038 年的飞机噪音预测等量线覆盖范围与 2030 年相若。

3.2 多位成员表示支持三跑道系统计划，并促请机管局尽快落实及展开有关工作，以保持香港作为航空枢纽的竞争优势。有部分成员就工程开展、与珠三角机场的竞争与合作关系、三跑道客运廊设计和相关的配套设施，提出以下意见和询问：

- (1) 多位成员促请机管局尽快落实三跑道系统的建造工程，以免香港失去作为航空枢纽的竞争优势。询问机管局如何确保环评报告符合环保署的法定要求，使工程可在 2015/16 年顺利开展。
- (2) 有见于珠三角的机场迅速扩展，尤其是深圳机场，加上内地机场收费便宜、国内航点选择多，担心日后旅客会倾向选择到内地机场乘坐飞机，影响香港的竞争力。询问机管局有否考虑特别措施吸引珠三角的旅客使用香港机场；及有否评估深圳机场扩展对香港国际机场的影响。
- (3) 有成员表示香港国际机场与珠三角机场是互补关系，多于互相竞争，故不担心会影响香港的竞争力。询问机管局与内地机场有何合作关系。

- (4)在三跑道系统计划上，建议提升现时一号及二号客运大楼的运作容量及周边的交通配套设施，以应付预期高增长的客运量。询问由机场到市区的交通接驳安排是否足够，并建议考虑安排由市区直达三跑道客运廊的交通工具，以缩短旅客的交通时间。
- (5)询问机场的一号及二号客运大楼将来如何安排航空公司分流。
- (6)赞赏三跑道客运廊的环保设计，尤其是空中庭院的概念；并询问顶部是否有上盖。

机管局感谢成员的意见，并回应如下：

- (1)感谢成员对项目的支持，表示团队会全力以赴，做好环评工作。三跑道系统得以落实兴建，会全面依照所有法定程序及取得相关政府部门审批，过程必须按部就班。预计所有环评程序会于 2014 年第三季完成，然后须经过其他审批程序，包括向立法会申请拨款等等。如一切顺利，预计三跑道系统可在 2015/16 年开始兴建。

机管局正按照《环境影响评估条例》进行法定的环评程序，整个过程公开透明。顾问团队就 12 个不同环境范畴进行环评，成员包括国际及本地知名专家，进行相关环评研究，例如是有关中华白海豚、人类健康影响评估的研究等。此外，机管局亦邀请独立的环评顾问公司，审核环评报告的内容，确保符合《环评条例》的所有法定要求。除了与五个机场社区联络小组保持紧密联系，机管局亦听取地区人士的意见，以及透过与噪音、空气质素、中华白海豚和海洋生态及渔业这四个技术研讨小组，与具备专业知识的专家及学界交流意见。在现行的《环评条例》下，当环评报告呈交环保署审批时，环保署及相关政府部门会审核报告内容，以确保符合《环评条例》的法定要求，然后经过公众查阅阶段，最后须由环保署署长审批。

- (2)及(3)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，直至 2030 年，珠三角地区航空需求量将会比供应大，即使珠三角五个机场完成扩建所有已公布的扩展容量计划，预计日后每年仍

然无法满足约一亿人次的空运需求。所以，珠三角五个机场之间并不存在必然竞争关系，反而是肩负共同支持中国发展成国际航空中心的重要角色。香港必须尽快兴建三跑道系统，以配合未来的航空需求增长。此外，机管局一直与澳门、珠海、广州和深圳的机场保持紧密联系，例如举办培训交流会和进行高层会议，共同商议未来航空业的发展。

- (4) 感谢成员的意见，并表示现正进行提升现时一号及二号客运大楼的设施，以应付未来高增长的客运量。将来，连接第三条跑道客运廊的旅客捷运系统会有四条路轨，提供 24 小时服务；机场快线列车将会相应由每小时六班增至八班，车卡数目亦可增至八卡；其他陆路交通亦会全面配合三跑道系统运作。至于第三条跑道客运廊，登机时间会与现时一样，同样需要在飞机起飞前 40 分钟内完成登机手续。虽然二号客运大楼与第三条跑道客运廊相距 3.6 公里，但相关的连接系统是高速度、高效率的，其中包括连接二号客运大楼至第三条跑道客运廊的高速行李运送系统和旅客捷运系统均会引进最新的科技，较现行的系统更快、更高效率。
- (5) 将来一号及二号客运大楼内航空公司的分流安排，仍在研究阶段，未有定案。
- (6) 三跑道客运廊的空中庭院设计尚在研究阶段，最终设计还未落实，但会考虑采取与大自然融合的概念，例如设有半或全天幕式上盖，设计尽量不受天气限制。

3.4 有部分成员提出以下有关航道、噪音、健康影响评估的意见及询问：

- (1) 询问会否考虑第二章的飞机全面禁飞，以及鼓励航空公司采用第六航道，即是经西博寮海峡以北降落，减少噪音对沙田及马湾居民的影响，并查询现时有多少架飞机符合第六航道的要求。

- (2) 当三跑道系统全面运作后，南跑道在晚间将处于备用状态，以尽量减少对北大屿山的影响。询问机管局能否承诺晚上不使用南跑道作飞机升降。
- (3) 在健康评估影响研究中，受高度睡眠困扰 L_{Night} 的人口变化将会减低 79%。询问有关研究会否增加从未受噪音影响的人口。

机管局感谢成员的意见，并回应如下：

- (1) 现时民航处已全面禁止第二章飞机在香港国际机场升降；而民航处将进一步分阶段限制符合第三章噪音标准但噪音水平较高的飞机在日间、夜间时段起降。

使用第六航道的飞机会经过西博寮海峡降落，由于使用这新航道的飞机需要有适当设备及符合相关的运作要求，对飞机上的自动导航系统及机组人员的要求相对较高，所以目前适合使用第六航道的飞机数目不多。预计当三跑道系统投入运作后，夜间大部分飞机将会陆续采用第六航道，从而减少对沙田居民的影响。

- (2) 机管局表示当三跑道系统投入运作后，南跑道晚间大部分时段将会处于备用状态。但如遇上紧急事故，例如台风或意外事件后，南跑道会用作飞机升降。
- (3) 机管局选择在飞机噪音预测等量线 25 范围以外，而较邻近机场的地区，进行综合噪音健康影响评估，包括东涌、马湾及小榄。初步研究结果显示，在三跑道系统下，于这些地区因飞机噪音而受高度烦扰的人口将较双跑道运作整体减少约 16%；而睡眠受高度影响的人口将整体减少约 79%。整体而言，在机场邻近地区因飞机噪音带来烦扰及睡眠受影响的人数将会减少，亦不会增加从未受噪音影响的人口。

3.5 有成员提出其他意见及询问：

(1) 第三条跑道客运廊的客运量预计将会由 2023 年的 3 000 万上升至 2030 年的 5 000 万人次。询问有关客运量的增长是根据甚么基准。

(2) 询问机场有关行李处理失当的情况。

机管局回应如下：

(1) 根据国际航空运输协会的预测，在 2023 年至 2030 年这七年间，第三条跑道客运廊的客运量会有约 2 000 万人次的增长。

(2) 根据 2013 年最新的统计数据显示，在香港国际机场每 100 万名离境旅客中，约有 40 件离港行李未能随客机抵达目的地。若与欧洲及北美洲的其他国际机场比较，香港国际机场的比率相对较低。

其他事项

4.0 会议于下午 4 时 30 分结束。

机场沙田社区联络小组
香港机场管理局
2014 年 1 月