

机场葵青及沙田社区联络小组
第四次次会议记录

机场葵青及沙田社区联络小组第四次次会议在2014年8月22日（星期五）上午10时30分于富豪机场酒店举行，至下午12时30分结束。

出席者：

张李佳蕙女士（机场管理局）－副主席

葵青区

罗竞成议员
朱丽玲议员
何少平议员
林翠玲议员
林立志议员
李志强议员
梁志成议员
梁子颖议员
卢慧兰议员
潘小屏议员
谭惠珍议员
徐晓杰议员
徐生雄议员
黄耀聪议员
黄润达议员
谭仲文先生
黎振东先生
陆伟贤先生
李永权先生
李美英女士

沙田区

何厚祥议员
彭长纬议员
郑楚光议员
程张迎议员
招文亮议员
庄耀勤议员
林松茵议员
李子荣议员
梁志伟议员
萧显航议员
邓永昌议员

汤宝珍议员
杨倩红议员
余倩雯议员
容溟舟议员
谢良兴先生
麦炳辉先生
梁振邦先生
黄裕财先生
吴锦权先生
李图明先生

机场管理局

梁景然先生（建筑工程总经理）
李仲腾先生（建筑工程环保事务总经理）
徐忠明先生（企业传讯总经理）
姚兆聪先生（飞行区运作副总经理）

缺席者：

吴自淇先生（机场管理局）－主席

葵青区

陈笑文议员
周伟雄议员
周奕希议员
许祺祥议员
林绍辉议员
刘美璐议员
梁伟文议员
潘志成议员
张伟文先生
阮黎丽冰女士
陈正全先生

沙田区

陈国添议员
陈敏娟议员
郑则文议员
罗光强议员
李锦明议员
梁家辉议员
李世荣议员
庞爱兰议员

葛佩帆博士
董健莉议员
卫庆祥议员
黄泽标议员
黄嘉荣议员
丘文俊议员
杨祥利先生
杨文锐议员
姚嘉俊议员
刘典祥先生
陈美娟女士
李胜财先生
刘根雄先生
吴信昌先生

欢迎及简介

负责人

- 1.0 副主席欢迎小组成员出席机场葵青及沙田社区联络小组第四次会议，并介绍机场管理局（下称「机管局」）的代表。副主席表示，机管局已于今年 4 月，向环境保护署（下称「环保署」）递交环境影响评估研究报告（下称「环评报告」），并希望藉着今次会议，向两区小组成员讲解环评报告的主要结果和缓解措施，以及机场三跑道系统计划规划的工作进度，包括新跑道客运廊概览，以及扩建机场成为三跑道系统的需要，并进一步听取小组成员的意见。

通过 2013 年 12 月 11 日机场沙田社区联络小组第三次会议记录以及 2013 年 12 月 13 日机场葵青社区联络小组第三次会议记录

- 2.0 小组成员没有修改建议，两份会议记录获得通过。

简报

- 3.0 机管局向成员讲解机场三跑道系统计划规划的工作进度和环境影响评估研究的结果。在全部 12 个环境范畴均获评估为在环境方面属可接受，并完全符合《环境影响评估程序的技术备忘录》及研究概要的要求。环评制订了超过 250 项措施，以应对各项环境事宜。例如使用免挖方法进行拓地；采用「定向钻挖法」进行

航油管道改道；在可行情况下南跑道于夜间将处于备用状态，令飞机噪音对北大屿山的影响减至最少；设立 2 400 公顷的新海岸公园，并与邻近海洋保护区连接，成为超过 5 000 公顷的保护区，以保育中华白海豚。

- 3.1 机管局向成员报告新跑道客运廊的内部设计，当中包括中央客运廊离港层的景观、中央庭院的景观、中央客运廊的抵港走廊和抵港层花园等，并播放二号客运大楼与新跑道客运廊的短片。最后机管局重申扩建机场成为三跑道系统的需要。
- 3.2 大部分成员支持三跑道系统工程，认为有关工程应尽快开展，以巩固香港作为国际航空枢纽的领先地位。有部分成员就机场运作和周边交通配套规划，提出以下的意见及询问。
- (1) 关注三跑道于营运一段时间后，可能要面对饱和问题，询问机管局会否制定机场长远发展大纲，以确保机场有足够容量以应付未来交通需求量。
 - (2) 赞扬香港国际机场所提供的服务和配套，充分关顾不同国籍旅客的需求，并关注珠三角机场的迅速扩展，会否对香港国际机场构成竞争。另有成员指出，由于高铁列车班次频密，网络覆盖亦日趋完善，建议机管局利用高铁进一步优化机场现时的航空网络，减少部分内地城市航点，从而纾缓机场容量饱和的问题。
 - (3) 询问会否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，例如增设入境柜位和扩展机场铁路网络，以应付在三跑道系统之前的预期高增长客运量。
 - (4) 认为旅客需要乘搭旅客捷运系统或停机坪接驳巴士前往登机，会对他们构成不便，询问机管局是否有方法改善情况。另有成员询问，机管局新购入的双头接驳巴士载客量较低，能否应付预期高增长的客运量。
 - (5) 关注机场现时只提供五个供 A380 型客机使用的停机位是否足够。

机管局感谢成员一直以来对项目的支持，并回应如下：

- (1) 机管局会每五年更新机场的二十年规划大纲，因应航空业的最新发展趋势，适时调整机场发展需要。
- (2) 现时内地航班数目约占香港国际机场总航班量一成多。高铁虽然可以吸引飞机旅客，但只限于短途旅客，大部分长途旅客仍会以飞机作为主要的交通工具。此外，航空连系紧密度对香港十分重要，有助保持香港的国际商业中心地位。香港国际机场作为枢纽机场，拥有完善的航空网络，能够让旅客（特别是商务旅客）享有更多航点及班次选择。

机管局曾就航空交通需求量作研究及预测，研究充分考虑珠三角机场之间的竞合关系，高铁和两岸直航等调整因素，而得出的结果显示即使珠三角五个机场完全落实所有已公布的发展计划，都不足以应付未来区内的航空交通需求量。所以，珠三角五个机场之间并不存在必然竞争关系，反而是肩负共同支援中国发展成国际航空中心的重要角色。

- (3) 机管局表示，三跑道系统设计方案已考虑到大批旅客的入境安排，并将会扩建二号客运大楼，提供出入境手续办理设施，以应付未来高增长的客运量。此外，机管局亦已经全面评估机场岛上的交通配套设施，包括屯门至赤鱗角连接路通车对青马大桥的影响、道路改建和加设停车位等等；机场快线列车亦会加密班次，以全面配合三跑道系统运作。
- (4) 对于部分旅客需要乘坐停机坪接驳巴士前往登机闸口而感到不便，机管局表示理解；并指出中场客运廊及相关设施的建造工程预计于**2015**年年底完成，届时，新客运廊将提供约**20**个停机位，可减少旅客乘坐停机坪接驳巴士的情况。

至于新购入的双头巴士，每架载客量为**80**至**90**人，适合停机坪的运作需要。机管局陆续引入低排放量的欧盟五型双头停机坪接驳巴士，逐步取代于**1998**年开始运作的欧盟二型双头巴士，既应付增长需求，亦可以减低停机坪碳排放。

- (5) 机管局解释，由于航空公司使用**A380**型客机的数目增幅较少，机场现时提供五个停机位的比例属合理，而中场范围内亦将设有两个停机位供**A380**型客机停泊，相关停机位数目共有七个。

3.5 有部分成员就空域管制、航道及其安全问题，提出以下的意见和询问：

- (1) 询问内地空中高度管制（俗称「空墙」）会否影响将来三跑道系统运作，以及机管局与内地民航局商讨有关解决空域问题的进展。
- (2) 由于飞机的班次将会随三跑道系统全面运作而大幅上升，关注飞机与飞机之间的距离是否足够而引起安全问题。
- (3) 有成员就近期的报章报道提问，指拟建的第三条跑道的进口航道区和船只高度限制区，部分范围将会伸延至深圳水域，影响多条海上航道，邻近的船厂也可能因此被迫结业；询问机管局将会如何处理事件，以确保飞机安全升降。

机管局的回应如下：

- (1) 机管局表示，为确保位于不同空域内的航机安全有效地运作，航机需达到一定高度才可由一个航空交通管理单位移交至另一个空管单位，这是世界各地其他繁忙空域，包括澳门与内地空域之间的航空交通管理，亦为伦敦及纽约等惯常采用的航空交通管理做法，旨在确保航机的飞行安全。这项安排与航机升降之间的间距并无直接关系，因此不会对跑道容量构成任何影响。

计算所有始发地 / 目的地，现时本港航班只有约**23%**进出珠三角空域，其他**77%**航班不会使用珠三角空域。为了配合珠三角区内包括香港、广州、深圳、澳门及珠海各机场航空交通量持续快速增长及发展需要，香港民航处与国家民航局和澳门民航局三方于**2004**年成立了珠三角地区空中交通管理规划与实施专题工作组（下称「三方工作组」），并在**2007**年制定空域方案，包括香港国际机场三跑道运作模式所需的北边航道等。经共同努力，三方工作组已落实多项改善措施，透过新增珠三角外围航道、增设空管移交点及调整空域结构等，以提升区内航空运输能力，并满足区内机场发展需要，包括香港国际机场三跑道发展方案。

- (2) 机管局回应表示，世界各地的航空业界都要依循严格的国际航空安全标准，例如飞机与飞机之间的距离，都有清晰而必须遵从的指引，不会因为飞机班次增加而缩短飞机之间的间距。航空安全由民航处严格管制，有一系列严谨及完善的国际安全标准。

- (3) 机管局现正就三跑道计划进行相关规划工作，当中包括方案设计。在进行有关方案设计过程中，机管局就与三跑道相连的机场进口航道区及高度限制区聘请专家顾问展开专题研究，有关研究预计可于**2014**年内完成。机管局在专题研究过程中，已主动与深圳方面相关的持份者，包括海事局、航运业、船公司、港口营办商等接触，并一直与他们保持紧密沟通及磋商，以确保海上交通运作畅顺。

3.6 有部分成员就三跑道系统环境影响评估提出以下的意见和询问：

噪音及空气质素

- (1) 询问机管局有否考虑削去大屿山两个山丘，让南向航机提早转弯，以增加航班升降效率，和减低飞机噪音对马湾居民的影响。
- (2) 飞机的班次将会随三跑道系统全面运作而大幅上升，关注东涌未来的空气质素及飞机噪音水平。
- (3) 询问第三条跑道是否只用作飞机降落。在噪音缓解措施方面，由于使用第六航道的飞机需要有适当设备及符合相关的运作要求，所以目前适合使用第六航道的飞机数目不多，询问机管局和民航处会否实施其他噪音缓解措施，如考虑进一步限制符合第三章噪音标准的飞机于夜间时段起降，以尽量减少噪音对沙田居民的影响。
- (4) 有成员表示，环保团体曾就港珠澳大桥环评和三跑道系统环评作比较，前者未有预计三跑道系统带来的累积影响，二氧化氮浓度为 **54** 微克。后者计算了港珠澳大桥的累积影响，二氧化氮浓度却下降至 **39** 微克，询问机管局是甚么原因。
- (5) 在三跑道系统下，预计飞机飞越沙田及西贡上空的数量将会增加，询问现时甚么类型飞机符合采用第六航道的要求，以及能否修改现行航道，以减少飞机飞越沙田上空；建议机管局提供诱因，如机场停泊费优惠，以鼓励航空公司加快引入较宁静的新型号飞机，减少噪音对沙田及西贡居民的影响。

海洋生态

- (6) 建议机管局在中华白海豚保育方面投放更多资源，以及提供更多有关工程对中华白海豚和船只航道影响的资料，有助释除公众的疑虑。

机管局的回应如下：

- (1) 在规划早期，曾经提出削山的建议，但执行上有实际困难，而且削山令航道南移，影响愉景湾居民，而削山的工程亦牵涉其他环保议题。
- (2) 机管局指出，在三跑道系统全面投入运作后，南跑道在晚间 11 时至早上 6 时 59 分时段内，在一般情况下将维持备用状态。未来的中跑道与东涌之间的距离，将较现时南跑道与东涌之间的距离增至三公里以上，飞机噪音预测等量线将向北移至海面，东涌及北大屿山一带的噪音情况将明显改善。

空气质素方面，三跑道环评报告亦评估了工程项目五公里范围内易受空气污染影响的地方，结果符合空气质素指标，工程项目的施工及营运将不会造成负面的空气质素影响。虽然如此，香港国际机场会持续推行措施，致力减少空气污染物排放，包括禁区内所有车辆及设备不得空转引擎、于 2014 年年底前禁止飞机在廊前停机位使用辅助动力装置，以及规定于 2017 年年底前机场禁区内所有房车须为电动车。

- (3) 机管局解释，第三条跑道会按照机场不同的运作情况，供飞机起飞和降落。于 0800 至 2300 时段，三条跑道会全面运作，届时第三条跑道将用作飞机降落；而当跑道晚间关闭进行例行维修，即机场转为单跑道运作时，第三条跑道可供飞机起飞和降落。

机管局与相关政府部门已自本年 3 月底起逐步推出一系列短期及直接缓解噪音措施，例如民航处已禁止仅符合第三章噪音标准但噪音水平偏高的飞机在晚间（即晚上 11 时至早上 7 时期间）升降，并已计划于本年 10 月底起把措施伸延至全日。民航处亦会持续监察，从而评估是否需要调整实施中的噪音缓减措施。

- (4) 机管局表示，相对三跑道环评于 2014 年完成，港珠澳大桥的环评是于 2009 年完成及公布，当中的空气质素评估只能考虑到当时已确立的最新数据和减排措施。其中有关车辆废气排放，只能考虑到当时预计将适用于新登记车辆的欧盟五期废气排放标准。

三跑道系统环评的空气质素评估中则考虑了最新的数据，及粤港两地政府为达致 2015 年及 2020 年的减排目标而将实施的新一轮减排措施，当中除了包括于 2012 年 6 月起已实施的欧盟五期废气排放标准，亦包括了香港将会随着最新欧盟六期型号的车辆供应而收紧的有关新登记车辆排放标准，及已计划采取积极措施逐步淘汰高排放的商业柴油车辆。因此汽车污染物排放量较港珠澳大桥环评报告之估算减少，三跑道系统环评报告估算的潜在累积空气质素影响亦较低。

- (5) 机管局表示，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，随着航空公司机队的更新，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。

机管局正进行详细研究，制订环境收费 / 奖励计划，以鼓励航空公司采用较宁静的飞机机种，并会在全面咨询航空业界后推出有关计划。实际上，机场停泊费一般只占航空公司运作成本一小部分，而飞机燃油费则占成本约三分之一，所以随着油价高企，相信越来越多航空公司加快引入新型号的飞机，取代机队内较旧式机种，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。

- (6) 机管局将设立海洋生态提升基金，以支援全港性的中华白海豚保育，并会采用先进的设计和建造方法，将工程对环境的影响减至最少。此外，机管局会进行全面环境监察及审核，管理海天客运码头高速船和工程船只的交通，减低对中华白海豚的影响，并将有关建议提交环境咨询委员会作考虑。

3.7 有部分成员提出以下有关三跑道系统人力资源和工程财务安排的意见和询问：

- (1) 关注三跑道系统和多项大型基建项目同期动工，建筑业人手不足问题可能会进一步恶化；询问机管局是否需要增加工程成本以招聘人手。
- (2) 询问三跑道系统工程造价、财务及融资安排，以及三跑道系统营运多少年后才可达至收支平衡。

机管局的回应如下：

- (1) 机管局定期与航空业界合办工作坊及举行业务伙伴会议，讲解三跑道系统计划规划的工作进度，有助业务伙伴制定长远的人力资源计划，以全面配合三跑道系统运作。此外，机管局亦与政府相关部门保持沟通，持续监察建筑业界的人力资源，以制定合适的人力资源计划，避免工程因劳工短缺而延误。
- (2) 机管局须待完成环评程序及相关设计后，才可更新三跑道系统工程成本的估算，有关工作预期可在 2014 年内完成，由于上述工作尚未完成，现时未有相关资料。机管局会考虑所有可行的融资方法，并征询政府的意见。

其他事项

- 4.0 机管局表示第一届机场社区联络小组（2012/14 年）为期两年的任期将于 8 月 31 日届满。副主席代表机场管理局，感谢各成员在过去两年对小组的支持和指导。秘书处将发信邀请现届区议会议员、分区委员会正、副主席等社区领袖出任第二届小组成员，任期两年，由 2014 年 9 月起至 2016 年 8 月底。

小组成员、
秘书处

〔会后备注：秘书处已于 2014 年 9 月 8 日发出邀请信。〕

- 4.1 会议于下午 12 时 30 分结束。

香港机场管理局
2014 年 9 月