

機場沙田社區聯絡小組
第一次會議紀錄

機場沙田社區聯絡小組第一次會議在 2012 年 10 月 11 日（星期四）上午 9 時 35 分於香港國際機場行政大樓舉行。小組成員於會後參觀機場中央控制中心、行李處理系統和飛行區，參觀活動於下午 1 時正結束。

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
陳敏娟議員
鄭楚光議員
莊耀勤議員
林松茵議員
李子榮議員
李錦明議員
梁志偉議員
梁家輝議員
蕭顯航議員
鄧永昌議員
衛慶祥議員
黃澤標議員
黃嘉榮議員
楊倩紅議員
姚嘉俊議員
容溟舟議員
劉典祥先生
陳美娟女士
李勝財先生
謝良興先生
麥炳輝先生
梁振邦先生
黃裕財先生
吳錦權先生
吳信昌先生
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）

缺席者：

何厚祥議員
彭長緯議員

陳國添議員
鄭則文議員
程張迎議員
羅光強議員
李世榮議員
龐愛蘭議員
葛珮帆議員
湯寶珍議員
董健莉議員
丘文俊議員
楊文銳議員
余倩雯議員
劉根雄先生
李圖明先生
楊祥利先生

歡迎及簡介

負責人

- 1.0 主席歡迎各小組成員出席機場沙田社區聯絡小組第一次會議，並介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表成員。主席隨後解釋社區聯絡小組的成立目的及小組架構，並簡介第一次會議議程。

確認社區聯絡小組章程

- 2.0 小組章程獲得小組成員一致確認。

簡報

- 3.0 機管局向成員介紹香港國際機場的概況，包括機場最新的航空交通流量與香港經濟及就業人口的關係，及在環保方面的工作，並講解機場的短、中期發展項目及長期發展計劃。
- 3.1 機管局向成員解釋機場三跑道系統的環評概要及進展，當中包括用以評定飛機噪音的噪音預測等量線，並介紹機管局爲了積極回應部分持份者意見，所作出的一系列法定環評要求以外的工作。機管局亦闡述了社區聯絡小組日後的會議日期及討論事項。

3.2 有部分成員表示市民大眾普遍讚賞香港國際機場的高效率服務，認為機場令港人引以為榮；並提出以下有關航道及噪音的意見和詢問：

- (1) 日後飛機班次增加，會否對沙田及馬鞍山居民帶來更多噪音問題。
- (2) 如何處理將來在三跑道系統下飛經沙田及馬鞍山上空航班所造成的噪音問題。
- (3) 現時飛機在沙田一帶的飛行高度；以及有何措施應對航空公司以舊式型號的機種營運。
- (4) 建議修改現行的飛機航道以減輕噪音對沙田居民的影響。
- (5) 建議在沙田及馬鞍山區設置噪音監測站。

機管局多謝成員的意見，表示會繼續努力，為旅客提供更優質的服務；並回應有關航道及噪音的提問和意見如下：

- (1) 民航處是根據一系列的國際安全認可標準來制定飛機航道；當中亦已考慮了噪音的問題。隨著科技的進步，新型號的飛機愈來愈寧靜，其所造成的噪音會逐步下降。航空公司亦會因應油價高企，而逐步引入新型號的飛機及淘汰耗油量較大的舊機種。為了讓成員了解新型號的飛機的寧靜程度，機管局稍後會安排成員到機場聆聽和測試飛機噪音。
- (2) 民航處已盡量安排晚間抵港的班機須從西南面降落，旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，如沙田、荃灣、深井及青龍頭等。而晚間離港飛機，起飛後會向南面飛，使用經西博寮海峽的南行航線，從而減少航班飛越人口密集的地區。擬建三跑道系統方案的布局、飛機航道及飛行程序的設計，已盡量減低對鄰近機場的住宅區的滋擾。在三跑道系統的運作下，南跑道於晚間會盡量處於備用狀態，以減少噪音對居民的影響。

秘書處

- (3) 航機飛越沙田上空的飛行高度約離地面 4,500 呎。航空公司會因應油價高企，逐步減少使用耗油量較大的舊型號飛機。
- (4) 民航處在設計飛機航道時，是經過周詳的考慮。根據國際標準及建議，飛行航道的設計要考慮多項因素，包括跑道方向、地勢環境、與鄰近機場的空域協調等。在適當風向、風速和不影響飛行安全的情況下，民航處在設定航道時已盡量避免飛機飛越人口稠密的地區。
- (5) 機管局會在環評中深入研究噪音的議題，當中包括噪音緩解措施，並會一併考慮成員的相關建議。

3.3 有成員表示，有見於中國現時出口量及生產力有下降的趨勢，加上環球經濟未見明朗，以及珠三角機場的擴展計劃和高鐵等因素，詢問機管局會否對未來航空交通需求量的預測過於樂觀。

機管局回應說，國際航空運輸協會在《香港國際機場 2030 規劃大綱》中，就航空交通需求量所作出的預測傾向保守，過程中亦已充分考慮了與珠三角機場的競合關係，高鐵和兩岸直航等調整因素，而得出的結果顯示即使珠三角五個機場完全落實所有已公布的發展計劃，都不足以應付未來區內的航空交通需求量。高鐵雖然可吸引飛機旅客，但只限於短途旅客，大部分長途旅客仍會以飛機作為主要的交通工具。高鐵連接主要城市周圍的二三線地點，提供便利頻密交通連繫的同時，亦有助香港國際機場擴大腹地市場。另外，內地人均收入不斷增加，根據世界各地的經驗，亦會令旅遊意慾提高。而事實上，機場目前的實際航空交通量，已較《2030 規劃大綱》的預測超前 1 至 3 年。

- 3.4 有成員表示現時由香港出發的航班機票昂貴；而三跑道系統造價亦不菲，在系統營運後不久又可能要面對飽和問題，詢問是否值得投資，及對旅客有何得益。

機管局回應說，相對預計所需的投資額，三跑道系統對香港整體經濟帶來的預期收益則以倍數計。假設機場未能擴展成三跑道系統，則機場沒有足夠的容量應付需求量；在求過於供的情況下，機票的價格必然上升；而航空公司亦會削減盈利較少的航線，旅客的選擇因而減少。擴建三跑道系統會為香港帶來龐大價值，除了有助維持及提升香港國際機場的廣闊網絡、連繫緊密度及航班班次外，旅客亦因而有更多航點和航班的選擇，還可因此享受較低廉的票價及更方便的航空服務。以香港國際機場而言，機場收費相宜，在全球主要 50 個機場收費中排名 48 位，排名越低即收費越相宜。機票價格是由航空公司制定，而一般考慮因素眾多包括市場供求情況及營運成本等，當中又以燃油及員工薪金佔最大部分，而機場收費一般只佔航空公司營運成本的一小部分。

- 3.5 有成員指出三跑道系統會於 2023 年完成，若然現行的雙跑道系統容量在之前已達致飽和，詢問機管局會如何處理。另外，若三跑道系統完成不久後，又出現飽和情況，詢問機管局會如何應變。

機管局表示，除三跑道系統外，機場的中期發展，包括停機坪發展計劃及中場範圍計劃將分別在 2014 年年底和 2015 年年底完成，屆時機場每年可處理客運量將增加 1,000 萬人次和增加合共 48 個新停機位，相信能夠應付三跑道系統啓用前後的航空交通需求量。此外，機管局除了每 5 年檢討一次 20 年規劃大綱外，每年都會制定年度預算及五年業務計劃，以便適時提升機場設施，以配合航空業的需要。三跑道系統每年可處理的起降量為 620,000 架次，隨著科技進步，三跑道系統有望可提升額外 10% 的起降量。

- 3.6 有成員詢問因應航空交通量的不斷增加，詢問機管局與民航處如何維持航空安全。

機管局回應說，民航處一直遵照國際民航組織規定的安全標準，以最嚴謹態度，確保航空安全。國際民航組織規定，航機在升降時，兩架飛機之間必須保持安全距離。

負責人

- 3.7 有成員建議機管局提供簡報資料給各成員，讓他們可以在區內向市民解釋三跑道系統計劃；並建議機管局進一步加強社區工作，好讓公眾多了解機場擴展計劃。

機管局回應說，機場屬於香港市民，機管局會繼續不遺餘力地向公眾解釋機場擴展計劃，同時亦希望成員能協助將有關的資訊發放給區內人士。在 9 月新學年，機管局已邀請了鄰近五個社區，與其他社區近 200 間中學到機場參觀；其他有興趣的中學亦可透過機管局網頁作出申請，務求讓更多公眾人士認識三跑道系統計劃對香港經濟發展的重要性。稍後時間，機管局會安排印製簡報資料給各成員作參考。

秘書處

- 3.8 有成員表示機場快綫收費昂貴，建議機管局與港鐵公司商議推出乘車優惠。

機管局回應說，一直有與港鐵公司及其他公共交通營運公司商議，希望他們可以增加來往機場的班次、服務範圍及提供乘車優惠。

- 3.9 有成員表示機場擴展需要大量的專業人才，詢問本地是否有培訓足夠的專才，以應付未來的需要；並指出航空管制人員若因人手不足而需超時工作，可能會引致航空安全問題。

機管局回應說，得悉現時民航處航空管制人員人手足以應付現時運作需求。民航處向來有一套嚴謹培訓計劃，確保員工得到專業訓練，在值勤時有足夠的小休時間，以確保航空安全。為配合三跑道方案，民航處將計劃落實一系列措施，包括優化飛程序(包括珠三角空域及第三條跑道的飛程序)、提供三條跑道運作的空管人員訓練及增聘空管人員等。

其他事項

- 4.0 主席表示，社區聯絡小組第二次會議預計於 2013 年第 2 季舉行。主席歡迎小組成員於會議前以書面方式向秘書處提出討論事項。

小組成員、秘書處

- 4.1 會議於上午 11 時 15 分結束。

機場沙田社區聯絡小組
香港機場管理局
2012 年 11 月