

機場沙田社區聯絡小組  
第二次會議記錄

機場沙田社區聯絡小組第二次會議在 2013年6月28日（星期五）上午9時30分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  
鄭則文議員  
李錦明議員  
梁志偉議員  
鄧永昌議員  
龐愛蘭議員  
黃嘉榮議員  
楊倩紅議員  
容溟舟議員  
招文亮議員  
陳美娟女士  
劉典祥先生  
麥炳輝先生  
梁振邦先生  
蔡新榮先生（機場管理局建築工程執行總監）  
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：

何厚祥議員  
彭長緯議員  
陳國添議員  
陳敏娟議員  
鄭楚光議員  
程張迎議員  
莊耀勤議員  
林松茵議員  
羅光強議員  
李子榮議員  
梁家輝議員  
李世榮議員  
蕭顯航議員

葛珮帆議員  
湯寶珍議員  
董健莉議員  
衛慶祥議員  
黃澤標議員  
丘文俊議員  
楊文銳議員  
姚嘉俊議員  
余倩雯議員  
李勝財先生  
謝良興先生  
黃裕財先生  
劉根雄先生  
吳錦權先生  
吳信昌校長  
李圖明先生  
楊祥利先生

## 歡迎及簡介

負責人

- 1.0 主席歡迎小組成員出席機場沙田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，機管局相繼為沙田區內不同的持份者，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，務求透過不同活動與持份者保持緊密聯繫。

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 10 日機場沙田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，秘書處會稍後通知。

小組成員、  
秘書處

3.3 有部分成員提出以下有關航道和噪音的意見和詢問：

(1) 居民對飛機噪音比較關注，建議機管局進一步研究飛機噪音對聽力可能造成的影響。

(2) 香港與其他國家的人口密度不同，難以直接比較。就減低噪音問題，建議考慮與房屋署和建築署合作，採用吸音的物料來興建樓房。

(3) 飛機降落時，特別是貨機，會經過馬鞍山然後向西行，造成較大的噪音滋擾。詢問能否修改現行航道，以及提高航機飛越民居時的高度，以減少噪音。另外，航空公司一般需時多久去淘汰舊式飛機。

(4) 在三跑道系統下，航班數量會增加，詢問有否策略性措施，如避免航班於假日及晚間經過民居，減少噪音對居民影響。此外，會否考慮禁止某些噪音較大的飛機飛過民居。如居民受噪音滋擾，應向哪個部門反映意見。

- (5) 有成員居於東涌，表示東涌現時噪音水平是可以接受；相信當新型號飛機全面引入後可以進一步減低噪音，並查詢其他東涌居民對飛機噪音的反應。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 飛機噪音的健康影響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研究。黃教授數年前曾為環境保護署做過評估，涉及超過一萬個個案，涵蓋不同的噪音。不過，目前香港並無就飛機噪音做過專門調查，因此要參考外國機構所做的研究。一般而言，飛機噪音對居民會造成煩擾，不會影響聽力。
- (2) 現時香港的規劃是以飛機噪音預測等量線為標準。香港絕大部分地區處於噪音預測等量線以外，規劃上未有要求為噪音預測等量線以外的工地用途作出補償措施，日後如有需要會再作討論。
- (3) 飛機升降的方向是取決於當時的風向。機管局正與民航處研究，在符合飛行運作及在安全的情況下，會盡量安排航機使用飛越海面的航道，以遠離民居。過去的貨機會由舊客機改裝，噪音較大，但由於油價高企，航空公司已加快引入新型號的飛機，減少耗油量且較寧靜。此外，民航處鼓勵從東北方降落的飛機採用持續降落模式，進一步減低飛機降落時所產生的噪音。新型號飛機的導航系統，有助航機更準確地在航道飛行，減低對周邊地區噪音的影響。至於航空公司機隊更新計劃，預期在未來 10 年內，大部分在本港升降的飛機，將為更寧靜的第 4 章飛機。以國泰航空公司為例，大部分舊式貨機已被新型的貨機取代，其他航空公司的換機速度亦不遜於國泰。
- (4) 民航處負責空域管理及制定飛機航道，並監察和評估飛機噪音。如居民遇到噪音問題，可直接向民航處反映意見。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。在三跑道系統的運作下，較接近東涌的南跑道於晚間會盡量處於備用狀態，相對減少噪音對東涌居民的影響。

(5)根據民航處資料，東涌居民較少投訴飛機噪音。當三跑道系統啟用後，南跑道於晚間會盡量處於備用狀態，有助減少對東涌的影響。

3.4 有部分成員提出有關中華白海豚、海洋生態及漁業的意見和詢問：

(1)詢問香港國際機場建成前後，中華白海豚的數量曾經減少，這是否與舊式的填海方法有關。現時採用新的深層水泥拌合法來填海，對中華白海豚有多大影響。三跑道系統與港珠澳大橋的填海工程，會否增加對中華白海豚的影響。

(2)詢問飛機噪音會否對中華白海豚造成影響；以及第三條跑道工程，會否影響漁獲的數量。

(3)第三條跑道的填海工程中所採用的深層水泥拌合法，能否達到保育的效果；以及工程結束後，機管局有甚麼措施修復附近的海洋生態。

(4)深層水泥拌合法所注入的英泥，再在污泥上鋪兩米厚的沙，此做法本身會否影響水質。機管局怎樣監察和處理對水質的影響。公眾人士日後可透過甚麼途徑，觀賞中華白海豚及近距離接觸海洋生物。

(5)建議中的海豚保育專區位處海上禁區內，詢問會否影響公眾觀賞中華白海豚的機會；以及如何在填海區附近設置人工魚礁，以補償漁民的損失。

(6)詢問各項保育措施會令工程成本增加多少，保育措施佔工程成本的比例多少，會否增加日後使用者的負擔。工程造價增加，會否削弱香港的競爭力。建議機管局多向市民進行教育和推廣活動，以爭取公眾人士的支持。

(7)詢問環評會否加入社會成本的評估；並建議在施工階段採取保育措施以減少整體的社會成本。

3.5 機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 香港過去並沒有採用深層水泥拌合法。工程會否影響中華白海豚的數量，有待專家進一步評估。由於中華白海豚的調查仍在進行中，暫時未有定案，待調查完成後，再分析有關數據，評估工程對中華白海豚的影響。至於工程的造價以及保育措施的成本需待環評報告完成後，方能作出進一步的估算。
- (2) 現正進行的海豚靜態聲音監測顯示，水底的噪音主要與海上交通有關。機管局會研究海上交通的緩解措施，例如在較多中華白海豚出沒範圍減少高速船隻的交通量，以及改變高速船隻的航道，以減低對中華白海豚的影響。填海工程期間無可避免會令捕魚面積減少，但需要先研究填海範圍的整體漁業資源數量，然後才能評估是否適合在其他位置增加漁業資源以作補償。
- (3) 由於填海位置處於污泥坑上，深層水泥拌合法是將污泥鞏固，再鋪沙，無需挖起海中污泥，避免造成污染。機管局早前已進行實地試驗，確認深層水泥拌合法在香港是可行的，能盡量減少工程對環境的影響。三跑道系統建成後，機管局會考慮在機場島西面水域建造綠色海堤，提升海洋生態，以吸引中華白海豚及其他海洋生物前來棲息和覓食。
- (4) 參考外國的經驗加上香港的實地試驗，深層水泥拌合法是不會影響海水酸鹼度。工程會先在污泥上鋪上厚沙，然後經過沙層緩慢地將英泥注入污泥坑。填海的沙本身是潔淨的，會盡量在接近海底的位置才放置沙，並會減慢放沙的速度及設置隔沙網，同時監測水質，避免影響水質。機管局會研究設立新的海岸公園，亦會參考公眾的意見，例如舉辦參觀活動，可讓公眾有更多機會觀賞中華白海豚及其他海洋生物。
- (5) 機管局會考慮可否設立海岸公園，令整個區域的海洋資源得以提升，吸引中華白海豚和其他海洋生物生長和覓食。此外，機管局會繼續與不同持份者保持溝通，包括漁民，徵詢他們的意見，亦會研究合適的人工魚礁位置。

(6)建議的保育措施會令成本增加，但保育措施是否得到大眾支持才是關鍵。機管局會繼續與公眾保持雙向溝通，進行理性討論，平衡各方利益，提出可行的緩解措施，令工程得以順利展開。

(7)機管局現正參考其他國家或地區的經驗，制定一套最恰當及適用於三跑道系統的社會成本評估方法，而此項研究並非法定環評的要求。

## 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 會議於上午 11 時 45 分結束。

機場沙田社區聯絡小組  
香港機場管理局  
2013 年 6 月