

機場葵青社區聯絡小組  
第三次會議記錄

機場葵青社區聯絡小組第三次會議在 2013年12月13日（星期五）下午 3 時15分於香港國際機場行政大樓舉行，至下午5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  
羅競成議員  
周奕希議員  
林立志議員  
盧慧蘭議員  
梁志成議員  
譚仲文先生  
阮黎麗冰女士  
黎振東先生  
李永權先生  
陳正全先生  
李美英女士  
梁景然先生（機場管理局建築工程總經理）  
姚兆聰先生（機場管理局飛行區運作副總經理）  
李仲騰先生（機場管理局建築工程環保事務總經理）

缺席者：

許祺祥議員  
李志強議員  
潘小屏議員  
潘志成議員  
譚惠珍議員  
徐曉杰議員  
徐生雄議員  
黃耀聰議員  
黃潤達議員  
朱麗玲議員  
陳笑文議員  
林翠玲議員  
林紹輝議員  
劉美璐議員  
梁子穎議員  
周偉雄議員  
何少平議員  
梁偉文議員

陸偉賢先生  
張偉文先生

負責人

## 歡迎及簡介

- 1.0 主席歡迎小組成員出席機場葵青社區聯絡小組第三次會議，並介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表。主席表示機場三跑道系統方案環境影響評估研究（下稱「環評」）工作，現已進入最後階段，希望藉着今次會議向成員匯報機場三跑道系統項目規劃的工作進度，以及有關項目在噪音、空氣質素及健康影響方面的環境影響評估最新進展，並進一步收集小組成員的意見，尤其是三跑道系統對相關社區可能帶來的環境影響。

## 通過 2013 年 6 月 27 日機場葵青社區聯絡小組第二次會議記錄

- 2.0 小組成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

## 簡報

- 3.0 機管局向成員講解機場三跑道系統項目規劃的工作進度，當中包括環評的最新進展，以及第三條跑道客運廊的方案設計特點、旅客捷運系統和行李運送系統等等。
- 3.1 機管局向成員報告有關飛機噪音影響評估、空氣質素影響評估和健康影響評估的調查方法、最新研究結果和建議中的緩解措施。同時，機管局亦向成員介紹在現時機場運作、過渡至三跑道系統運作階段及三跑道系統運作的情況下，有關飛機噪音預測等量線的初步評估。在 2011 年的現行情況下，由於航班增長較預期快，加上夜間航班比例較預期高，現行等量線較 1998 年發表的非法定環評報告的預測等量線稍為南移及略為擴大，但沒有覆蓋東涌新市鎮及馬灣等人口稠密的地區。在過渡至三跑道系統的階段，即當新增北跑道與南跑道兩條跑道同時運作，2021 年的飛機噪音預測等量線將向北伸延至海面，而南面的噪音預測等量線的位置與 2011 年相若。在三跑道系統運作下，2030 年的飛機噪音預測等量線將向北移，東涌及北大嶼山一帶的噪音情況將有明顯改善。隨着飛機科技不斷進步，2038 年的飛機噪音預測等量線覆蓋範圍與 2030 年相若。

3.2 大部分成員支持三跑道系統工程，認為有關工程應盡快開展，以維持香港作為國際航空樞紐的領先地位。有部分成員就有關開展工程和三跑道客運廊，提出以下的意見及詢問。

- (1) 有見於珠三角機場擴展快速，如廣州白雲機場已着手興建第五條跑道，而香港國際機場的三跑道系統需時 10 年規劃及興建，擔心香港會失去競爭優勢，故促請機管局盡快興建三跑道系統及研究如何縮短工程的建築期。
- (2) 支持三跑道系統工程，對機管局的環評工作很有信心，例如在噪音緩解工作上做了很多研究，故並不擔心日後的噪音問題。提議機管局在項目工作推展時，必須具高透明度，為成員提供更多資訊，好讓成員將項目的最新資訊帶回社區。
- (3) 讚賞第三條跑道客運廊空中庭園的綠化設計。關注樹木逐漸生長，其樹根有可能侵蝕排水系統，影響機場的正常運作。
- (4) 就第三條跑道客運廊的設計，詢問旅客是否需要花更長時間辦理登機手續，並認為最重要是有良好的接駁系統。
- (5) 詢問有關解決空域問題的進展。

機管局的回應如下：

- (1) 感謝成員一直以來對項目的支持，機管局團隊會做好三跑道的環評工作，希望能盡快開展三跑道系統的興建工程。同時，機管局的工程部團隊會不斷鑽研項目的建造方法，希望能縮短項目的興建時間，使三跑道系統能盡早投入運作。
- (2) 感謝成員對項目的支持和寶貴的意見，並將三跑道工程項目的最新資訊帶回社區。機管局會繼續透過不同場合、不同渠道，與持分者保持雙向溝通。在項目推展時，力求高透明度，讓公眾人士更了解機場的未來發展計劃。
- (3) 就第三條跑道客運廊空中庭園的設計，機管局會小心處理，例如選取合適的樹種、研究種植方法、使用獨立的花圃等，避免日後因樹木的生長影響機場的正常運作。

- (4) 將來在新的二號客運大樓，登機時間會與現時一樣，同樣需要在飛機起飛前40分鐘完成登機手續。雖然二號客運大樓跟第三條跑道客運廊有3.6公里的距離，但相關的連接系統是高速度、高效率的，其中包括連接二號客運大樓至第三條跑道客運廊的高速行李運送系統和旅客捷運系統均會引進最新的科技，較現行的系統更快、更高效率。
- (5) 至於空域規劃方面進展良好。香港民航處、中國民用航空局和澳門民航局一直就改善珠三角空域管理保持緊密溝通，以優化航道及飛行程序設計，從而進一步提高珠三角地區空域使用效率，以配合未來珠三角區內航空交通量持續快速的增長及各機場的未來發展，包括香港國際機場三跑道系統。在2012年，香港民航處亦已向中國民用航空局及澳門民航局簡介了《香港國際機場2030規劃大綱》。

3.3 有部分成員提出以下有關空氣、噪音及健康影響評估的意見和詢問：

- (1) 詢問空氣質素影響評估有否考慮對鄰近地區的影響，例如東涌和屯門。詢問機管局的環評是否具公信力，能否提出實質數據。
- (2) 詢問機管局會否主導航空公司訂立高的環保目標，例如鼓勵航空公司引入新型號的飛機、採用更潔淨的燃油等措施，以減少噪音和改善空氣質素。
- (3) 環評中三跑道系統運作下，南跑道在晚間是處於備用狀態。但如航班數量增多，南跑道在晚間亦需使用，詢問機管局有何噪音緩解措施。
- (4) 在2030年三跑道系統與雙跑道系統相比，受高度煩擾的人口減少約16% 詢問可否提供三區的實際數字以供參考。

機管局的回應如下：

- (1) 現時空氣質素的評估是相當全面的，評估是計算相關累積排放的影響，並以新的空氣質素指標為標準。評估是分別收集機場島內的排放、機場鄰近5公里內的相關基建設施和周圍環境排放的數據，再模擬空氣污染物於機場鄰近地區擴散，結果顯示機場鄰近地區，包括東涌及屯門，均全面符合環保署的新空氣質素指標，並達到環評研究概要的要求。

機管局表示十分重視環評報告的可靠性。顧問團隊就12個不同環境範疇進行環評，成員包括國際及本地知名專家，進行相關環評研究，例如有關中華白海豚、人類健康影響評估的研究等。此外，亦邀請獨立的環評顧問公司，審核環評報告的內容，確保內容的準確性、獨立性。機管局除與五個機場社區聯絡小組保持緊密的聯繫，聽取地區人士的意見，更透過與四個技術研討小組的交流，包括噪音、空氣質素、中華白海豚、和海洋生態和漁業，聆聽具備專業知識的專家及學界的意見。在現時的環評條例下，當環評報告呈交環保署審批時，環保署及相關的政府部門會審核報告內容，確保其符合環境影響評估條例的法定要求，再經公眾閱覽的階段，最後要由環保署署長審批。

- (2) 機管局在 2012 年 5 月與 40 家業務夥伴一起承諾，致力建造香港國際機場成為全球最環保的機場，這是全球首個同類型的承諾，承諾於 2015 年將機場碳強度從 2008 年水平減少 25%。截至 2012 年年底，已將機場碳強度減少近 14%。在噪音緩解方面，機管局與相關政府部門合作已制定了一系列短期噪音緩解措施。措施包括：1) 由 2014 年 3 月底起，將禁止符合第三章噪音標準但噪音水平較高的飛機於夜間時段起降；2) 將進一步限制符合第三章噪音標準但噪音水平較高的飛機在日間時段起降；3) 將調整飛機起降費，以鼓勵航空公司採用噪音量較低的飛機；4) 實施夜間航班需求管理，確保飛機噪音等量線不會伸延至新的易受噪音影響地方。另外，隨着油價高企，越來越多航空公司加快引入新型號的飛機及淘汰耗油量較大的舊機種。
- (3) 環評就飛機噪音的評估是基於目前可以掌握的最新、最準確數據，預測將來三跑道系統可能出現的最高噪音水平。當三跑道系統運作後，飛機噪音預測等量線將會向北移，遠離北大嶼山沿岸地區，東涌及北大嶼山的噪音情況將會改善，噪音預測等量線預計可維持在2030年的情況。機管局會定期檢討，從而評估是否需要調整建議中的噪音緩減措施。隨着飛機科技不斷進步，新型號的飛機愈來愈寧靜，其所造成的噪音會逐步下降。

- (4) 就飛機噪音進行健康影響評估研究，是以三跑道系統與雙跑道系統相比對人類健康影響的變化，所以機管局選擇在飛機噪音預測等量線**25**範圍以外，而較鄰近機場的地區，進行綜合噪音健康影響評估，包括東涌、馬灣及小欖。初步研究結果顯示，在三跑道系統下，於這些地區因飛機噪音而受高度煩擾的人口將較雙跑道運作整體減少約**16%**；而睡眠受高度影響的人口將整體減少約**79%**，整體有明顯的改善。至於提供該三區的個別評估數據，機管局會考慮成員的意見。

其他事項

4.0 會議於下午 5 時正結束。

機場葵青社區聯絡小組  
香港機場管理局  
2014 年 1 月