

機場沙田社區聯絡小組  
第三次會議記錄

機場沙田社區聯絡小組第三次會議在 2013年12月11日（星期三）下午3時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  
鄭楚光議員  
梁志偉議員  
蕭顯航議員  
鄧永昌議員  
黃嘉榮議員  
楊倩紅議員  
衛慶祥議員  
容溟舟議員  
李勝財先生  
劉典祥先生  
謝良興先生  
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）

缺席者：

何厚祥議員  
彭長緯議員  
陳國添議員  
陳敏娟議員  
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  
葛珮帆議員  
湯寶珍議員  
董健莉議員

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  
鄭則文議員  
李錦明議員  
龐愛蘭議員  
招文亮議員  
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  
陳美娟女士

## 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，希望藉著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 28 日機場沙田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。隨著飛機科技不斷進步，2038 年的飛機噪音預測等量線覆蓋範圍與 2030 年相若。

3.2 多位成員表示支持三跑道系統計劃，並促請機管局盡快落實及展開有關工作，以保持香港作為航空樞紐的競爭優勢。有部分成員就工程開展、與珠三角機場的競爭與合作關係、三跑道客運廊設計和相關的配套設施，提出以下意見和詢問：

(1) 多位成員促請機管局盡快落實三跑道系統的建造工程，以免香港失去作為航空樞紐的競爭優勢。詢問機管局如何確保環評報告符合環保署的法定要求，使工程可在 2015/16 年順利開展。

(2) 有見於珠三角的機場迅速擴展，尤其是深圳機場，加上內地機場收費便宜、國內航點選擇多，擔心日後旅客會傾向選擇到內地機場乘坐飛機，影響香港的競爭力。詢問機管局有否考慮特別措施吸引珠三角的旅客使用香港機場；及有否評估深圳機場擴展對香港國際機場的影響。

(3) 有成員表示香港國際機場與珠三角機場是互補關係，多於互相競爭，故不擔心會影響香港的競爭力。詢問機管局與內地機場有何合作關係。

- (4) 在三跑道系統計劃上，建議提升現時一號及二號客運大樓的運作容量及周邊的交通配套設施，以應付預期高增長的客運量。詢問由機場到市區的交通接駁安排是否足夠，並建議考慮安排由市區直達三跑道客運廊的交通工具，以縮短旅客的交通時間。
- (5) 詢問機場的一號及二號客運大樓將來如何安排航空公司分流。
- (6) 讚賞三跑道客運廊的環保設計，尤其是空中庭院的概念；並詢問頂部是否有上蓋。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 感謝成員對項目的支持，表示團隊會全力以赴，做好環評工作。三跑道系統得以落實興建，會全面依照所有法定程序及取得相關政府部門審批，過程必須按部就班。預計所有環評程序會於**2014**年第三季完成，然後須經過其他審批程序，包括向立法會申請撥款等等。如一切順利，預計三跑道系統可在**2015/16**年開始興建。

機管局正按照《環境影響評估條例》進行法定的環評程序，整個過程公開透明。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，機管局亦邀請獨立的環評顧問公司，審核環評報告的內容，確保符合《環評條例》的所有法定要求。除了與五個機場社區聯絡小組保持緊密聯繫，機管局亦聽取地區人士的意見，以及透過與噪音、空氣質素、中華白海豚和海洋生態及漁業這四個技術研討小組，與具備專業知識的專家及學界交流意見。在現行的《環評條例》下，當環評報告呈交環保署審批時，環保署及相關政府部門會審核報告內容，以確保符合《環評條例》的法定要求，然後經過公眾查閱階段，最後須由環保署署長審批。

- (2) 及 (3) 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結果顯示，直至**2030**年，珠三角地區航空需求量將會比供應大，即使珠三角五個機場完成擴建所有已公布的擴展容量計劃，預計日後每年仍然無法滿

足約一億人次的空運需求。所以，珠三角五個機場之間並不存在必然競爭關係，反而是肩負共同支援中國發展成國際航空中心的重要角色。香港必須盡快興建三跑道系統，以配合未來的航空需求增長。此外，機管局一直與澳門、珠海、廣州和深圳的機場保持緊密聯繫，例如舉辦培訓交流會和進行高層會議，共同商議未來航空業的發展。

- (4) 感謝成員的意見，並表示現正進行提升現時一號及二號客運大樓的設施，以應付未來高增長的客運量。將來，連接第三條跑道客運廊的旅客捷運系統會有四條路軌，提供 24 小時服務；機場快綫列車將會相應由每小時六班增至八班，車卡數目亦可增至八卡；其他陸路交通亦會全面配合三跑道系統運作。至於第三條跑道客運廊，登機時間會與現時一樣，同樣需要在飛機起飛前 40 分鐘內完成登機手續。雖然二號客運大樓與第三條跑道客運廊相距 3.6 公里，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) 將來一號及二號客運大樓內航空公司的分流安排，仍在研究階段，未有定案。
- (6) 三跑道客運廊的空中庭院設計尚在研究階段，最終設計還未落實，但會考慮採取與大自然融合的概念，例如設有半或全天幕式上蓋，設計盡量不受天氣限制。

3.4 有部分成員提出以下有關航道、噪音、健康影響評估的意見及詢問：

- (1) 詢問會否考慮第二章的飛機全面禁飛，以及鼓勵航空公司採用第六航道，即是經西博寮海峽以北降落，減少噪音對沙田及馬灣居民的影響，並查詢現時有多少架飛機符合第六航道的要求。
- (2) 當三跑道系統全面運作後，南跑道在晚間將處於備用狀態，以盡量減少對北大嶼山的影響。詢問機管局能否承諾晚上不使用南跑道作飛機升降。

- (3) 在健康評估影響研究中，受高度睡眠困擾  $L_{Night}$  的人口變化將會減低 79%。詢問有關研究會否增加從未受噪音影響的人口。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 現時民航處已全面禁止第二章飛機在香港國際機場升降；而民航處將進一步分階段限制符合第三章噪音標準但噪音水平較高的飛機在日間、夜間時段起降。

使用第六航道的飛機會經過西博寮海峽降落，由於使用這新航道的飛機需要有適當設備及符合相關的運作要求，對飛機上的自動導航系統及機組人員的要求相對較高，所以目前適合使用第六航道的飛機數目不多。預計當三跑道系統投入運作後，夜間大部分飛機將會陸續採用第六航道，從而減少對沙田居民的影響。

- (2) 機管局表示當三跑道系統投入運作後，南跑道晚間大部分時段將會處於備用狀態。但如遇上緊急事故，例如颱風或意外事件後，南跑道會用作飛機升降。

- (3) 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%。整體而言，在機場鄰近地區因飛機噪音帶來煩擾及睡眠受影響的人數將會減少，亦不會增加從未受噪音影響的人口。

### 3.5 有成員提出其他意見及詢問：

- (1) 第三條跑道客運廊的客運量預計將會由 2023 年的 3 000 萬上升至 2030 年的 5 000 萬人次。詢問有關客運量的增長是根據甚麼基準。
- (2) 詢問機場有關行李處理失當的情況。

機管局回應如下：

- (1) 根據國際航空運輸協會的預測，在 2023 年至 2030 年這七年間，第三條跑道客運廊的客運量會有約 2 000 萬人次的增長。
- (2) 根據 2013 年最新的統計數據顯示，在香港國際機場每 100 萬名離境旅客中，約有 40 件離港行李未能隨客機抵達目的地。若與歐洲及北美洲的其他國際機場比較，香港國際機場的比率相對較低。

### 其他事項

#### 4.0 會議於下午 4 時 30 分結束。

機場沙田社區聯絡小組  
香港機場管理局  
2014 年 1 月