

機場葵青及沙田社區聯絡小組  
第四次會議記錄

機場葵青及沙田社區聯絡小組第四次會議在2014年8月22日（星期五）上午10時30分於富豪機場酒店舉行，至下午12時30分結束。

出席者：

張李佳蕙女士（機場管理局）－副主席

葵青區

羅競成議員  
朱麗玲議員  
何少平議員  
林翠玲議員  
林立志議員  
李志強議員  
梁志成議員  
梁子穎議員  
盧慧蘭議員  
潘小屏議員  
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  
譚仲文先生  
黎振東先生  
陸偉賢先生  
李永權先生  
李美英女士

沙田區

何厚祥議員  
彭長緯議員  
鄭楚光議員  
程張迎議員  
招文亮議員  
莊耀勤議員  
林松茵議員  
李子榮議員  
梁志偉議員  
蕭顯航議員  
鄧永昌議員

湯寶珍議員  
楊倩紅議員  
余倩雯議員  
容溟舟議員  
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  
李圖明先生

機場管理局

梁景然先生（建築工程總經理）  
李仲騰先生（建築工程環保事務總經理）  
徐忠明先生（企業傳訊總經理）  
姚兆聰先生（飛行區運作副總經理）

缺席者：

吳自淇先生（機場管理局）－主席

葵青區

陳笑文議員  
周偉雄議員  
周奕希議員  
許祺祥議員  
林紹輝議員  
劉美璐議員  
梁偉文議員  
潘志成議員  
張偉文先生  
阮黎麗冰女士  
陳正全先生

沙田區

陳國添議員  
陳敏娟議員  
鄭則文議員  
羅光強議員  
李錦明議員  
梁家輝議員  
李世榮議員  
龐愛蘭議員

葛珮帆博士  
董健莉議員  
衛慶祥議員  
黃澤標議員  
黃嘉榮議員  
丘文俊議員  
楊祥利先生  
楊文銳議員  
姚嘉俊議員  
劉典祥先生  
陳美娟女士  
李勝財先生  
劉根雄先生  
吳信昌先生

## 歡迎及簡介

負責人

- 1.0 副主席歡迎小組成員出席機場葵青及沙田社區聯絡小組第四次會議，並介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表。副主席表示，機管局已於今年 4 月，向環境保護署（下稱「環保署」）遞交環境影響評估研究報告（下稱「環評報告」），並希望藉着今次會議，向兩區小組成員講解環評報告的主要結果和緩解措施，以及機場三跑道系統計劃規劃的工作進度，包括新跑道客運廊概覽，以及擴建機場成為三跑道系統的需要，並進一步聽取小組成員的意見。

## 通過 2013 年 12 月 11 日機場沙田社區聯絡小組第三次會議記錄以及 2013 年 12 月 13 日機場葵青社區聯絡小組第三次會議記錄

- 2.0 小組成員沒有修改建議，兩份會議記錄獲得通過。

## 簡報

- 3.0 機管局向成員講解機場三跑道系統計劃規劃的工作進度和環境影響評估研究的結果。在全部 12 個環境範疇均獲評估為在環境方面屬可接受，並完全符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》及研究概要的要求。環評制訂了超過 250 項措施，以應對各項環

境事宜。例如使用免挖方法進行拓地；採用「定向鑽挖法」進行航油管道改道；在可行情況下南跑道於夜間將處於備用狀態，令飛機噪音對北大嶼山的影響減至最少；設立 2 400 公頃的新海岸公園，並與鄰近海洋保護區連接，成為超過 5 000 公頃的保護區，以保育中華白海豚。

- 3.1 機管局向成員報告新跑道客運廊的內部設計，當中包括中央客運廊離港層的景觀、中央庭院的景觀、中央客運廊的抵港走廊和抵港層花園等，並播放二號客運大樓與新跑道客運廊的短片。最後機管局重申擴建機場成為三跑道系統的需要。
- 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，以鞏固香港作為國際航空樞紐的領先地位。有部分成員就機場運作和周邊交通配套規劃，提出以下的意見及詢問。
- (1) 關注三跑道於營運一段時間後，可能要面對飽和問題，詢問機管局會否制定機場長遠發展大綱，以確保機場有足夠容量以應付未來交通需求量。
  - (2) 讚揚香港國際機場所提供的服務和配套，充分關顧不同國籍旅客的需求，並關注珠三角機場的迅速擴展，會否對香港國際機場構成競爭。另有成員指出，由於高鐵列車班次頻密，網絡覆蓋亦日趨完善，建議機管局利用高鐵進一步優化機場現時的航空網絡，減少部分內地城市航點，從而紓緩機場容量飽和的問題。
  - (3) 詢問會否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，例如增設入境櫃位和擴展機場鐵路網絡，以應付在三跑道系統之前的預期高增長客運量。
  - (4) 認為旅客需要乘搭旅客捷運系統或停機坪接駁巴士前往登機，會對他們構成不便，詢問機管局是否有方法改善情況。另有成員詢問，機管局新購入的雙頭接駁巴士載客量較低，能否應付預期高增長的客運量。
  - (5) 關注機場現時只提供五個供 A380 型客機使用的停機位是否足夠。

機管局感謝成員一直以來對項目的支持，並回應如下：

- (1) 機管局會每五年更新機場的二十年規劃大綱，因應航空業的最新發展趨勢，適時調整機場發展需要。
- (2) 現時內地航班數目約佔香港國際機場總航班量一成多。高鐵雖然可以吸引飛機旅客，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。此外，航空連繫緊密度對香港十分重要，有助保持香港的國際商業中心地位。香港國際機場作為樞紐機場，擁有完善的航空網絡，能夠讓旅客（特別是商務旅客）享有更多航點及班次選擇。

機管局曾就航空交通需求量作研究及預測，研究充分考慮珠三角機場之間的競合關係，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。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。

- (3) 機管局表示，三跑道系統設計方案已考慮到大批旅客的入境安排，並將會擴建二號客運大樓，提供出入境手續辦理設施，以應付未來高增長的客運量。此外，機管局亦已經全面評估機場島上的交通配套設施，包括屯門至赤鱗角連接路通車對青馬大橋的影響、道路改建和加設停車位等等；機場快綫列車亦會加密班次，以全面配合三跑道系統運作。
- (4) 對於部分旅客需要乘坐停機坪接駁巴士前往登機閘口而感到不便，機管局表示理解；並指出中場客運廊及相關設施的建造工程預計於**2015**年年底完成，屆時，新客運廊將提供約**20**個停機位，可減少旅客乘坐停機坪接駁巴士的情況。

至於新購入的雙頭巴士，每架載客量為**80**至**90**人，適合停機坪的運作需要。機管局陸續引入低排放量的歐盟五型雙頭停機坪接駁巴士，逐步取代於**1998**年開始運作的歐盟二型雙頭巴士，既應付增長需求，亦可以減低停機坪碳排放。

- (5) 機管局解釋，由於航空公司使用**A380**型客機的數目增幅較少，機場現時提供五個停機位的比例屬合理，而中場範圍內亦將設有兩個停機位供**A380**型客機停泊，相關停機位數目共有七個。

3.5 有部分成員就空域管制、航道及其安全問題，提出以下的意見和詢問：

- (1) 詢問內地空中高度管制（俗稱「空牆」）會否影響將來三跑道系統運作，以及機管局與內地民航局商討有關解決空域問題的進展。
- (2) 由於飛機的班次將會隨三跑道系統全面運作而大幅上升，關注飛機與飛機之間的距離是否足夠而引起安全問題。
- (3) 有成員就近期的報章報道提問，指擬建的第三條跑道的進口航道區和船隻高度限制區，部分範圍將會伸延至深圳水域，影響多條海上航道，鄰近的船廠也可能因此被迫結業；詢問機管局將會如何處理事件，以確保飛機安全升降。

機管局的回應如下：

- (1) 機管局表示，為確保位於不同空域內的航機安全有效地運作，航機需達到一定高度才可由一個航空交通管理單位移交至另一個空管單位，這是世界各地其他繁忙空域，包括澳門與內地空域之間的航空交通管理，亦為倫敦及紐約等慣常採用的航空交通管理做法，旨在確保航機的飛行安全。這項安排與航機升降之間的時間距並無直接關係，因此不會對跑道容量構成任何影響。

計算所有始發地 / 目的地，現時本港航班只有約**23%**進出珠三角空域，其他**77%**航班不會使用珠三角空域。為了配合珠三角區內包括香港、廣州、深圳、澳門及珠海各機場航空交通量持續快速增長及發展需要，香港民航處與國家民航局和澳門民航局三方於**2004**年成立了珠三角地區空中交通管理規劃與實施專題工作組（下稱「三方工作組」），並在**2007**年制定空域方案，包括香港國際機場三跑道運作模式所需的北邊航道等。經共同努力，三方工作組已落實多項改善措施，透過新增珠三角外圍航道、增設空管移交點及調整空域結構等，以提升區內航空運輸能力，並滿足區內機場發展需要，包括香港國際機場三跑道發展方案。

- (2) 機管局回應表示，世界各地的航空業界都要依循嚴格的國際航空安全標準，例如飛機與飛機之間的距離，都有清晰而必須遵從的指引，不會因為飛機班次增加而縮短飛機之間的時間距。航空安全由民航處嚴格管制，有一系列嚴謹及完善的國際安全標準。

- (3) 機管局現正就三跑道計劃進行相關規劃工作，當中包括方案設計。在進行有關方案設計過程中，機管局就與三跑道相連的機場進口航道區及高度限制區聘請專家顧問展開專題研究，有關研究預計可於2014年內完成。機管局在專題研究過程中，已主動與深圳方面相關的持份者，包括海事局、航運業、船公司、港口營辦商等接觸，並一直與他們保持緊密溝通及磋商，以確保海上交通運作暢順。

### 3.6 有部分成員就三跑道系統環境影響評估提出以下的意見和詢問：

#### 噪音及空氣質素

- (1) 詢問機管局有否考慮削去大嶼山兩個山丘，讓南向航機提早轉彎，以增加航班升降效率，和減低飛機噪音對馬灣居民的影響。
- (2) 飛機的班次將會隨三跑道系統全面運作而大幅上升，關注東涌未來的空氣質素及飛機噪音水平。
- (3) 詢問第三條跑道是否只用作飛機降落。在噪音緩解措施方面，由於使用第六航道的飛機需要有適當設備及符合相關的運作要求，所以目前適合使用第六航道的飛機數目不多，詢問機管局和民航處會否實施其他噪音緩解措施，如考慮進一步限制符合第三章噪音標準的飛機於夜間時段起降，以盡量減少噪音對沙田居民的影響。
- (4) 有成員表示，環保團體曾就港珠澳大橋環評和三跑道系統環評作比較，前者未有預計三跑道系統帶來的累積影響，二氧化氮濃度為 54 微克。後者計算了港珠澳大橋的累積影響，二氧化氮濃度卻下降至 39 微克，詢問機管局是甚麼原因。
- (5) 在三跑道系統下，預計飛機飛越沙田及西貢上空的數量將會增加，詢問現時甚麼類型飛機符合採用第六航道的要求，以及能否修改現行航道，以減少飛機飛越沙田上空；建議機管局提供誘因，如機場停泊費優惠，以鼓勵航空公司加快引入較寧靜的新型號飛機，減少噪音對沙田及西貢居民的影響。

#### 海洋生態

- (6) 建議機管局在中華白海豚保育方面投放更多資源，以及提供更多有關工程對中華白海豚和船隻航道影響的資料，有助釋除公眾的疑慮。

機管局的回應如下：

- (1) 在規劃早期，曾經提出削山的建議，但執行上有實際困難，而且削山令航道南移，影響愉景灣居民，而削山的工程亦牽涉其他環保議題。
- (2) 機管局指出，在三跑道系統全面投入運作後，南跑道在晚間 11 時至早上 6 時 59 分時段內，在一般情況下將維持備用狀態。未來的中跑道與東涌之間的距離，將較現時南跑道與東涌之間的距離增至三公里以上，飛機噪音預測等量線將向北移至海面，東涌及北大嶼山一帶的噪音情況將明顯改善。

空氣質素方面，三跑道環評報告亦評估了工程項目五公里範圍內易受空氣污染影響的地方，結果符合空氣質素指標，工程項目的施工及營運將不會造成負面的空氣質素影響。雖然如此，香港國際機場會持續推行措施，致力減少空氣污染物排放，包括禁區內所有車輛及設備不得空轉引擎、於 2014 年年底前禁止飛機在廊前停機位使用輔助動力裝置，以及規定於 2017 年年底前機場禁區內所有房車須為電動車。

- (3) 機管局解釋，第三條跑道會按照機場不同的運作情況，供飛機起飛和降落。於 0800 至 2300 時段，三條跑道會全面運作，屆時第三條跑道將用作飛機降落；而當跑道晚間關閉進行例行維修，即機場轉為單跑道運作時，第三條跑道可供飛機起飛和降落。

機管局與相關政府部門已自本年 3 月底起逐步推出一系列短期及直接緩解噪音措施，例如民航處已禁止僅符合第三章噪音標準但噪音水平偏高的飛機在晚間（即晚上 11 時至早上 7 時期間）升降，並已計劃於本年 10 月底起把措施伸延至全日。民航處亦會持續監察，從而評估是否需要調整實施中的噪音緩減措施。

- (4) 機管局表示，相對三跑道環評於 2014 年完成，港珠澳大橋的環評是於 2009 年完成及公布，當中的空氣質素評估只能考慮到當時已確立的最新數據和減排措施。其中有關車輛廢氣排放，只能考慮到當時預計將適用於新登記車輛的歐盟五期廢氣排放標準。



三跑道系統環評的空氣質素評估中則考慮了最新的數據，及粵港兩地政府為達致 2015 年及 2020 年的減排目標而將實施的新一輪減排措施，當中除了包括於 2012 年 6 月起已實施的歐盟五期廢氣排放標準，亦包括了香港將會隨着最新歐盟六期型號的車輛供應而收緊的有關新登記車輛排放標準，及已計劃採取積極措施逐步淘汰高排放的商業柴油車輛。因此汽車污染物排放量較港珠澳大橋環評報告之估算減少，三跑道系統環評報告估算的潛在累積空氣質素影響亦較低。

- (5) 機管局表示，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，隨着航空公司機隊的更新，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。

機管局正進行詳細研究，制訂環境收費 / 獎勵計劃，以鼓勵航空公司採用較寧靜的飛機機種，並會在全面諮詢航空業界後推出有關計劃。實際上，機場停泊費一般只佔航空公司運作成本一小部分，而飛機燃油費則佔成本約三分之一，所以隨着油價高企，相信越來越多航空公司加快引入新型號的飛機，取代機隊內較舊式機種，減少耗油量且較寧靜。例如國泰航空公司正進行優化機隊計劃，陸續引入新型號及較寧靜的機種。

- (6) 機管局將設立海洋生態提升基金，以支援全港性的中華白海豚保育，並會採用先進的設計和建造方法，將工程對環境的影響減至最少。此外，機管局會進行全面環境監察及審核，管理海天客運碼頭高速船和工程船隻的交通，減低對中華白海豚的影響，並將有關建議提交環境諮詢委員會作考慮。

3.7 有部分成員提出以下有關三跑道系統人力資源和工程財務安排的意見和詢問：

- (1) 關注三跑道系統和多項大型基建項目同期動工，建造業人手不足問題可能會進一步惡化；詢問機管局是否需要增加工程成本以招聘人手。
- (2) 詢問三跑道系統工程造价、財務及融資安排，以及三跑道系統營運多少年後才可達至收支平衡。

機管局的回應如下：

- (1) 機管局定期與航空業界合辦工作坊及舉行業務夥伴會議，講解三跑道系統計劃規劃的工作進度，有助業務夥伴制定長遠的人力資源計劃，以全面配合三跑道系統運作。此外，機管局亦與政府相關部門保持溝通，持續監察建築業界的人力資源，以制定合適的人力資源計劃，避免工程因勞工短缺而延誤。
- (2) 機管局須待完成環評程序及相關設計後，才可更新三跑道系統工程成本的估算，有關工作預期可在 2014 年內完成，由於上述工作尚未完成，現時未有相關資料。機管局會考慮所有可行的融資方法，並徵詢政府的意見。

## 其他事項

- 4.0 機管局表示第一屆機場社區聯絡小組（2012/14 年）為期兩年的任期將於 8 月 31 日屆滿。副主席代表機場管理局，感謝各成員在過去兩年對小組的支持和指導。秘書處將發信邀請現屆區議會議員、分區委員會正、副主席等社區領袖出任第二屆小組成員，任期兩年，由 2014 年 9 月起至 2016 年 8 月底。

小組成員、  
秘書處

〔會後備註：秘書處已於 2014 年 9 月 8 日發出邀請信。〕

- 4.1 會議於下午 12 時 30 分結束。

香港機場管理局  
2014 年 9 月