



香港 HONG KONG
國際機場 INTERNATIONAL
AIRPORT

本函檔號： PSU/EIA/O/1
來函檔號： (60) in EP2/G/B/162 Pt.2

香港灣仔軒尼詩道 130 號
修頓中心 27 樓
環境保護署
環境影響評估條例登記冊辦事處
首席環境保護主任
黃偉康先生

(專遞文件)

黃先生：

《環境影響評估條例》(香港法例第 499 章)
為擴建香港國際機場成為三跑道系統
申請環境影響評估研究概要(申請編號：ESB-250/2012)
提交進一步資料

2012 年 6 月 8 日來函(檔號：(60) in EP2/G/B/162 Pt.2)收悉。在來函中，貴署根據《環境影響評估條例》第 5(4)條，要求我們就上述工程項目的工程項目簡介提供進一步資料。為此，我們因應上述來函中的特定要求(以斜體字列出)提供以下資料：

(a) 有關海洋生態的資料

(i) *請闡明機場擴建工程項目營運所帶來的海路交通會否影響海洋生物，包括中華白海豚。*

如工程項目簡介第 3.3.4.2 節所述，工程項目所需的填海工程可能會侵佔中華白海豚的往返「通道」。除了實質侵佔外，在營運階段，機場以北的海路交通將會限於沙洲(海岸公園)與為擴建機場而向北擴展的香港國際機場新進口航道區界線之間的航道內。這限制導致這範圍內的海路交通密度增加，預期會造成海上航道稍加繁忙，因而可能會對海洋生物(包括中華白海豚)帶來間接後果。這些後果包括避免進入上述稍加繁忙的船隻航行水道等行為變化，以及因這些船隻航行而對海洋生物的生境造成潛在干擾。

在機場擴建後的營運期間，海天客運碼頭快速渡輪的數量可能會因機場訪客/旅客預期增加而上升。這方面的任何增加預期都會令北面/西北

面水域的海路交通量整體稍微上升，同時高速船隻的航行亦可能會增加對海洋生物（包括中華白海豚）生境的潛在干擾。

上述潛在影響，須視乎環評期間的進一步周詳研究及評估而定。如有需要，將會在環評研究中探討及研究可行的緩解措施。

(ii) 有關中華白海豚數目趨勢的資料已經過時，並與最新資料不符。因此，應採納最新資料。

工程項目簡介第3.2節已概述將於環評中使用的現有資料，包括漁農自然護理署為探討中華白海豚的數量及分布而進行的香港水域海洋哺乳類動物監察。所有中華白海豚的監察結果和漁護署探討中華白海豚數量和分布的結果，以及進行環評研究時取得的其他相關文刊資料和實地調查結果，將會用以確立基準資料，以便在環評中評估對海洋生態的影響。

然而，為補充工程項目簡介第4.4.3節所提供有關中華白海豚的資料（曾用於《2030規劃大綱》），謹此載述漁護署最近公布有關中華白海豚的監察結果，該署於2011年4月至2012年3月期間，透過有系統的樣條線船上調查⁽¹⁾，在香港水域觀察到327群共1,134條中華白海豚。2011年估計大嶼山西面、西北面及東北面有78條海豚，這個數目稍高於2010年的最低估計數目（即75條），但仍遠低於過往數年的估計數目，只是2003年最高估計數目（即158條）的一半⁽¹⁾。表1概述2003年至2011年所估計在三個範圍內的中華白海豚數目，從這些數目可見顯著的下降趨勢。

表 1 2003 年至 2011 年間大嶼山東北面、西面及西北面的中華白海豚估計數量的趨勢

年份	估計數量			合計
	大嶼山東北面	大嶼山西面	大嶼山西北面	
2003	18	56	84	158
2004	9	51	62	122
2005	7	42	58	107
2006	9	44	54	107
2007	10	54	60	124
2008	11	43	42	96
2009	5	43	40	88
2010	7	33	35	75
2011	11	28	39	78

資料來源：

- (1) Hung, S.K.Y. (2012 年)。監察香港水域的海洋哺乳類動物 (2011 至 12 年度)：最後報告 (2011 年 4 月 1 日至 2012 年 3 月 31 日) 提交予香港特區政府漁農自然護理署 – 招標編號：AFCD/SQ/117/10。(英文版本載於漁護署網址：http://www.afcd.gov.hk/english/conservation/con_mar/con_mar_chi/con_mar_chi_chi/files/FinalReport2011to12pp1to120.pdf)

我們希望藉此機會重申：正如工程項目簡介第 3.3.4、4.4 及 5.4 節所強調，我們清楚知道大家關注工程項目對海洋生態（包括中華白海豚）帶來的潛在影響。為收集全面基線資料，以便在環評中評估潛在影響，除中華白海豚調查外，亦會在現有機場島北面、東面及西面沿岸，以及附近已知具有生態價值的其他地點（包括沙洲、大磨刀、小磨刀、深屈、沙螺灣、蠟殼灣、礮頭、東涌灣及大蠔），進行不同類別的生態調查。根據所得的基線資料，環評不但涵蓋工程項目簡介第 4.4.1 節所列的海洋生態易受破壞地方，而且也包括其他潛在的生態關注範圍，例如現有香港國際機場進口航道區（前稱赤鱸角海事管制區）。

(b) 有關噪音的資料

- (i) 在交通噪音事宜方面，請闡明會否有任何道路類別須受《環評條例》監管。此外，亦應指明非指定工程項目類別下的道路類別。**

如工程項目簡介第 1.4 節所述，工程項目涉及（其中包括）改善現有客運及貨運範圍道路網及增設公眾區交通設施，包括在現有機場島興建停車場。儘管須予改善的道路網範圍，有待進行交通影響評估後才可確定，然而，在營運階段，現有機場島的道路改善工程及現有機場島以外範圍道路網帶來的潛在累積噪音影響，將會在環評中應對。

- (ii) 工程項目簡介沒有提及海路交通事宜，請闡釋相關事宜。**

如工程項目簡介第 3.3.4.1 節所述，因工程船隻而增加的海路交通會對中華白海豚帶來潛在間接影響，施工階段的海路交通亦可能會產生經空氣傳送的噪音，或會影響附近易受噪音影響的地方。預期工程船隻將主要在現有機場島以北操作，工程項目簡介第 4.2.1 節所述的附近易受噪音影響地方與主要工地範圍相距超過兩公里。在施工階段海路交通對這些易受噪音影響地方的潛在噪音影響將會在環評中應對。

在營運階段，使用現有海天客運碼頭的船隻（包括快速渡輪）數目可能會增加。預期船隻航道將會朝向北面及西面（例如朝向澳門），航道與工程項目簡介第 4.2.1 節所述的附近易受噪音影響地方相距超過兩公里。在營運階段海路交通對這些易受噪音影響地方的潛在噪音影響將會在環評中應對。此外，正如在上文第(a)(i)段所提供的補充細節，增加的海路交通（包括快速渡輪）產生的潛在影響有待在環評中作進一步周詳研究及評估。

我們謹此補充：因上述於工程項目施工及營運階段增加的海路交通所引致的潛在空氣質素影響，將會在環評的空氣質素影響評估中應對。如有需要，將會在環評中識別可行的緩解措施。

- (iii) 另請闡明會否興建可能屬《環評條例》指定工程項目的直升機場。**

確認工程項目將不會興建直升機場。

- (iv) 因機場擴建產生的飛機航道下的主要易受影響地方（例如馬灣及青衣）應包括在內。

《香港國際機場 2030 規劃大綱》的初步預測採用了一些概括的假設，以識別問題。根據這項預測，在三跑道系統達至設計容量時，在飛機噪音預測等量線 25 範圍內可能易受噪音影響的地方，已於工程項目簡介第 4.2.1 節中載述。在根據法定環評程序進行更詳細的噪音影響評估期間（如工程項目簡介同一節所述），飛機噪音預測等量線 25 將有待進一步評估；飛機航道下或機場附近如有任何潛在易受噪音影響的地方（例如馬灣、青衣、青龍頭、屯門、東涌等），將會予以識別。任何已識別的易受噪音影響地方預計會受到的噪音影響，將會予以應對，以符合《環評條例》的噪音標準。

(c) 健康

- (i) 工程項目簡介沒有提及健康事宜。請闡明機場擴建工程項目營運會否產生任何健康事宜，若會產生任何健康事宜，須在經修訂的工程項目簡介中闡釋相關事宜。

工程項目簡介第 3.3.1.2 節已載述可能會產生的主要潛在空氣污染物。根據《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 4，《空氣污染管制條例》下的空氣質素指標所確定的一切空氣污染物，將會按照該套空氣質素指標予以應對。如工程項目簡介第 3.3.1.2 節所述，不論屆時的空氣質素指標如何，工程項目倡議人已承諾亦採納建議的新空氣質素指標。這些空氣污染物包括二氧化硫、二氧化氮、臭氧、總懸浮粒子、可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、一氧化碳及鉛。其他主要潛在毒性空氣污染物將會在環保署署長同意下，採用認可國際機構（例如世界衛生組織或美國環境保護局）所採納的方法、標準或準則，予以識別及評估。

根據《香港規劃標準與準則》及《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 5，在飛機噪音預測等量線 25 範圍以內不得規劃易受噪音影響的土地用途。就保障人類的健康及福祉免受飛機噪音影響而言，香港採納的標準比美國聯邦航空管理局的標準更為優勝。我們會採用飛機噪音預測等量線 25，以評估三跑道系統下的噪音影響。

(d) 危險

- (i)** 請闡釋「按需要改建……與機場範圍外燃油接收設施」的意思，因為改建工程可能構成危害生命的影響。

位於沙洲及屯門的機場範圍外燃油接收設施不會超越現行計劃進行改建或受到影響，因此無須重新評估這些設施在危害生命方面的影響。如工程項目簡介第 1.4.2 節所述，按需要改建現有海洋設施，是指對覆蓋或鄰近機場擴建 / 填海範圍的航油管道和 11 千伏海底電纜，進行改道或保護工程的需要。雖然改建工程的具體規模仍未有定案（亦即須視乎最終的填海方法和設計而定），但現有海底管道改道工程將遵守一切相關的健康及安全法例規定。

- (ii)** 請闡明會否在現有航油管道附近進行建築工程。如果會，請闡釋有關工程會否構成危害生命的影響。

如上文(d)(i)段所述，建築工程將會在航油管道中須要進行改道或保護工程的管段內施行。配合工程項目建築工程所需要的新管道，只限於上文所述管道。預期的建築活動包括在機場擴建範圍外圍一帶鋪設新管道，以及連接外圍範圍的現有管道。在進行連接工程時，預期現有管道的燃油供應將須暫停，並可能須關閉現有管道位於機場擴建範圍內的管段，然後進行拆卸（另有可保留管道的替代方案）。在施工階段，新管道與現有管道的連接工程可能會對建築工人構成潛在的生命危險。在現有機場界線內進行建築工程，會影響現有航油管道，因此可能對生命構成危險，這些危險將會在環評階段中應對。

- (iii)** 請闡釋為飛機加油操作而設的新管道會否構成任何潛在危險。

在機場擴建範圍的營運階段，機場將提供加長的加油栓系統，讓飛機可於新建的停機位進行加油。該系統的性質將與現有機場設施現時使用的系統相同。這類裝置的潛在危險須在環評階段中應對。

(iv) 請闡明是否會有與貨運有關的新建危險品儲存設施、新建的航油運油船加油設施／加油站，以及使用液化石油氣的新建設施。

機場擴建範圍將提供用來儲存危險品（即供機場禁區車輛／地勤設備使用的燃油）的新設施，預期這些設施將與現有機場禁區加油設施非常相似。儲存的燃油將包括柴油、汽油，甚或液化石油氣。所儲存的危險品數量將於隨後的設計階段確定。這類裝置引致的潛在危險影響將會在環評階段中應對。預期擬建的廢水回收處理系統無須儲存氯氣。

除應貴署要求在上文提供的進一步資料外，我們亦希望闡明或補充以下資料：

本工程項目可能須與若干工程項目互相配合，這些項目已在工程項目簡介第 2.3 節中予以識別，當中包括綜合廢物管理設施第一期發展項目及污泥處理設施。為免引起疑慮，本工程項目進行環評時亦將參考這兩個工程項目的獲批准環評報告（如表 2 所概述）。

表 2 與本工程項目相關的其他獲批准環評

登記冊編號	名稱	與本工程項目相關之處
AEIAR-163/2012	綜合廢物管理設施第一期發展項目	這項獲批准環評與本工程項目位於相同的水質管制區內，部分已識別的易受影響地方及評估結果（特別是空氣質素、水質及海洋生態影響評估）與本工程項目相關
AEIAR-129/2009	污泥處理設施	這項獲批准環評與本工程項目位於相同的水質管制區內，部分已識別的易受影響地方及評估結果（特別是空氣質素、水質及海洋生態影響評估）與本工程項目相關

除工程項目簡介第 2.3 節所載列的工程項目外，其他相關及重要污染源亦會在環評研究中進一步識別，以納入累計評估中。

希望貴署對工程項目簡介連同以上提供的進一步資料感到滿意，並認為足以據此申請《環境影響評估條例》所規定的環境影響評估研究概要。

代表機場管理局



潘嘉宏謹啓

副本送：莫特麥克唐納有限公司 – 王施嘉博士

2012年6月29日