

机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组
第十次会议记录

机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组第十次会议在 2017年12月21日（星期四）下午 2 时正举行，至下午 4 时正结束。

出席者：

吴自淇先生（机场管理局）－ 机场社区联络小组主席

姚兆聪先生（机场管理局）－ 机场社区联络小组副主席

离岛区

傅晓琳议员

郭平议员

邝官稳议员

李桂珍议员

刘焯荣议员

余丽芬议员

荃湾区

黄伟杰议员

陈振中议员

陈崇业议员

古扬邦议员

林发耿议员

林琳议员

林婉滨议员

罗少杰议员

谭凯邦议员

黄杏云女士

屯门区

欧志远议员

潘永盛先生

周锦祥先生

刘志诚先生

机场管理局

李仲腾先生（三跑道项目环境事务总经理）

方瑞文先生（一号客运大楼运作总经理）

刘绍荣先生（三跑道项目建筑工程高级经理）

张永翔先生（首席传讯主管）

未可出席者：

离岛区

周玉堂议员
余汉坤议员
陈连伟议员
张富议员
周浩鼎议员
邓家彪议员
曾秀好议员
黄汉权议员
黄文汉议员
翁志明议员
李文安先生

荃湾区

钟伟平议员
陈琬琛议员
郑捷彬议员
邹秉恬议员
李洪波议员
文裕明议员
伍显龙议员
黄家华议员
何凯瑶女士
赵耀年先生
杨小玲女士
傅振光先生

屯门区

李洪森议员
陈文华议员
陈有海议员
程志红议员
朱耀华议员
何杏梅议员
何君尧议员
甘文锋议员
刘业强议员
龙瑞卿议员
巫成锋议员
吴观鸿议员
苏嘉雯议员

苏照成议员
谭骏贤议员
陶锡源议员
曾宪康议员
徐帆议员
黄丽嫦议员
叶文斌议员
林德亮先生
袁国明先生
麦磊乐先生

欢迎及简介

负责人

- 1.0 小组主席欢迎成员出席机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组第十次会议；并表示收到珀丽湾服务处通知，知道第 7 届珀丽湾业主委员会任期已于2017年12月底届满，由于新一届业主委员会主席尚未选出，所以今次由业委会代主席黄杏云女士出席会议。

主席指出，今次会议会向成员介绍机场三跑道系统项目的最新进展及环境事宜、现有双跑道系统的提升计划及措施，当中包括：扩建设施、应用新科技及优化流程等；并回应成员于会议前提出讨论及跟进有关深宵航班的事宜，及听取成员的意见。

通过 2017 年 7 月 12 日机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组第九次会议记录

- 2.0 成员没有修改建议，会议记录获得通过。

简报

- 3.0 机管局简介三跑道系统填海拓地工程的最新进度，当中包括铺设砂垫层、地质改良及海堤工程的准备工作；并向成员报告在现有机场岛的相关陆上工程亦已展开，例如：北跑道交叉滑行道工程；扩建二号客运大楼初期工程；现有旅客捷运系统改建工程；及新行李处理系统及旅客捷运系统隧道工程。
- 3.1 机管局向成员报告，由 2017 年 6 月至 11 月施工期间的环境监察及审核报告，当中包括三跑道系统工程项目对空气及噪音监察、水质监察、中华白海豚监察，及其他环保措施的实行情况。机管局亦介绍了 2018-19 年度改善海洋生态基金及渔业提升基金的申请时间表，以及改善海洋生态及渔业的提升措施的最新进展。

3.2 机管局向成员讲解现有双跑道系统的提升计划及措施，包括扩建设施，例如扩建一号客运大楼、东大堂、四号停车场及连接一号客运大楼及北卫星客运廊的「天际走廊」等设施；广泛应用科技以提升旅客体验；当中涵盖「我的航班」流动應用程式增设的「行李通」服务，以及网上即时停车位资讯及停车位预约服务。机管局代表在现场即时示范如何使用有关功能。

3.3 有成员就深宵航班升降、飞机噪音、航道及双跑道系统饱和等事宜，提出以下查询，机管局亦在会议上作出回应：

- 1) 2017 年航班季度，询问机管局有否为深宵航班设上限。
- 2) 2017 年航班季度，或只是 11 月，询问起飞的深宵航班平均每天有多少班。
- 3) 2018 年航班季度 (2018 年 4 月 1 日) 起，询问起飞的深宵航班将会是维持、增加还是减少。
- 4) 现时飞机噪音预测等量线在晚上 11 时至翌日 7 时的飞机噪音计算是划一乘以 16.5。成员尊重这计算方式的同时，亦希望提出晚上 11 时至 12 时，以及凌晨 1 时至 2 时是有分别，后者带来的滋扰是更不能接受，询问机管局在编排深宵航班的时候会否考虑上述因素。

机管局感谢成员的意见，并回应如下：

1-4) 机管局回应，于2017年航班季度的夜间时段（即晚上 10 时至翌日早上 7 时前）的航班的编排数量限额，目前是透过机管局的「飞机音量管制配额先导计划」规限。机管局于2017 年夏季推出「飞机音量管制配额先导计划」，旨在透过为所有航空公司制定年度飞机音量管制配额，鼓励航空公司改用较宁静的飞机，从而确保在香港国际机场的航班夜间的总音量维持于现有双跑道系统的飞机总音量水平。此计划鼓励航空公司转换及使用经认证较宁静新款飞机，以减少飞机于夜间飞行发出的声音。飞机音量管制配额规范所有在夜间时段在香港国际机场起飞和降落的航班，此规定适用于客机及货机。

至于航班的升降时间，取决多方面因素，包括航班目的地或启程地机场的因素和运作。自「飞机音量管制配额先导计划」推出后，航空公司在安排夜间航班时，已有较大诱因转换或使用经认证的较宁静新款飞机。至现时为止，在飞机音

量管制及航空公司转换及使用较宁静飞机运作等方面，均取到一定成效。机管局会持续评估计划的成效。

至于夜间起飞航班数量及 2018 年夏季航班季度新增/取消的航班资料，机管局表示根据民航处资料，于 2017 年 11 月，于夜间由香港国际机场起飞的航班数量为平均每天 123 架次（包括客机和货机）。由于 2018 年夏季航班季度的时间表仍在编排中，现阶段并没有确实资料。根据民航处在马湾监察站录得的噪音数据，在晚上 11 时至翌日早上 7 时前录得 70 分贝或以上的次数，在 2017 年 1 至 9 月的数量较 2016 年同期下降幅度达 11%。由此可见，各项飞机噪音消减措施取得一定成效。此外，航空科技的进步令飞机运作的噪音控制在较低的水平，而多间航空公司正逐步更换更宁静的飞机，有助进一步减低飞机噪音对航道附近地区的影响。

马湾的飞机噪音

- 5) 有成员表示，曾在晚上 11 时后于马湾实地目测航机飞行情况，发现很多飞机偏离航道，即没有在到达马湾前向南飞，询问机管局是否有罚则，惩罚飞机偏离航道。并表示会后会提供相关的卫星图片，以便机管局跟进。
- 6) 成员表示，英国有研究报告指出如日间的噪音指数超过 63 分贝；夜间的噪音指数超过 55 分贝，会对人类健康造成影响。故建议当局应将晚间的噪音指数定在 55 分贝或以上，并制定相关噪音消减措施。

机管局感谢成员的意见，并回应如下：

- 5-6) 据机管局了解，民航处于 2012 年 2 月实施了一套新的飞行程序，旨在让可使用卫星导航技术飞行的飞机，在向香港国际机场东北方向起飞及南转入西博寮海峡时，更紧贴航道的中线飞行，与航道附近地区保持距离，从而减低飞机噪音对马湾的影响。民航处会继续鼓励航空公司让符合要求的飞机采用该程序，并密切监察上述飞行程序的成效。

机管局就扩建香港国际机场成为三跑道系统进行的环境影响评估，共涵盖十二个环境的范畴，其中包括健康影响的评估，这亦是香港首次大型运输基建工程在环评中进行健康影响评估。有关环评报告的全文，已刊载于环境保护署网站：http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2232014/html/，报告指出在评估范围内与工程项目飞机噪音相关的整体健康影响属极微。现时，世界各地就飞机噪音对

健康影响评估均有不同标准及计算方法。例如三跑道系统的噪音对健康影响评估是采用 L_{den} 、 L_{night} 等标准，与成员所讲的噪音分贝是两个不同的标准，两者实难以比较。

双跑道系统运作时间及饱和情况

- 7) 成员查询，机管局现时航机的升降时间是否在早上7时开始。另有成员关注双跑道系统即将饱和，询问机管局如何应付不断增长的航空交通量。

机管局回应，现时双跑道系统运作的时间，是由上午 7 时 45 分至翌日凌晨 1 时 30 分。为确保跑道维持最佳状态，让飞机安全起降，机管局必须为跑道进行定期维修，每晚 1 时 30 分开始会关闭其中一条跑道，以便进行不同的维修工程。为应付不断增长的航空交通需求，机管局在三跑道系统投入服务前会在有限的空间下，探讨各项提升容量的可行措施，例如：在确保飞行安全、跑道维修和运作需符合各项与安全 and 环境相关的要求的前提下，研究提高晚间维修跑道的效率而略为提前完成维修及重开双跑道运作的时间；与民航处继续研究和应用最新的航空交通管理技术，更新及改进卫星导航技术，以优化香港的导航程序，务求在三跑道系统启用前有限度地提升现有双跑道系统的容量。但长远而言，香港国际机场的容量必须在三跑道系统启用后，才可大幅提升。

三跑道系统下的航道

- 8) 有成员赞赏机管局专业的团队精神，不单努力不懈提升机场的容量及服务质素，更积极回应社会对机场发展的诉求，故表示支持香港国际机场扩建成三跑道系统，期望工程可尽快完成；并询问在三跑道系统全面运作下，现时荃湾区的航道是否会北移。

机管局感谢成员的意见，并回应表示，当三跑道系统全面运作后，预期飞机噪音预测等量线将向北移，东涌及北大屿山一带噪音情况将有明显改善。环评报告并就飞机噪音消减措施提出了多项建议，当中包括在符合飞行运作要求及安全的情况下，晚上抵港的航机会安排从西南面经海面降落，减少航机在晚间飞越人口稠密的地区如荃湾、深井、青龙头、葵涌、青衣及沙田等；及规定飞机于夜间时段，在符合飞行运作要求及安全的情况下，向东北方起飞的航机采用经西博寮海峡的南行航道，减少航机在晚间飞越人口较稠密的地区。

- 3.4 有成员就三跑道系统的环境监察及管理事宜，提出以下的意见和询问：

改善海洋生态及渔业提升措施

- 1) 有部分成员赞赏机管局就改善海洋生态的环保工作，当中包括设计环保海堤、敷设人工鱼礁及投放鱼苗等措施。成员建议机管局可考虑开放海岸公园供公众人士垂钓、及投放中华白海豚喜爱食用的鱼种。

机管局感谢成员的意见，并回应说环保海堤组件主要敷设在机场禁区内，故不可开放给公众人士垂钓。至于少部分敷设在非禁区范围内的海堤组件，机管局会考虑开放给公众人士使用。另外，投放鱼苗的措施主要提升海洋生物多样性及提升海洋生态环境，而其中一种计划投放的石首鱼正是中华白海豚喜爱食用的鱼种。

中华白海豚

- 2) 如发现中华白海豚在三跑工程水域出现，询问海豚观察员是否有能力叫停工程。

机管局回应说，海豚观察员如发现中华白海豚在海豚管制区内出现，相关工程必须按照规定停工，并在中华白海豚游离海豚管制区 30 分钟后，才恢复管制区内的工程。监测人员亦会检视所有监测纪录和海豚观察员的工作纪录，作出对照核实，确保所有于海豚管制区内的工程，在发现中华白海豚时即时停工。工程团队亦会定期监测及提醒承建商必须做好中华白海豚的保育工作，以减少对中华白海豚的影响。

- 3.5 有部分成员就多式联运中转客运大楼、香港国际航空学院、智能机场及双跑道系统的提升措施等事宜，提出以下的意见和询问：

多式联运中转客运大楼

- 1) 有成员对多式联运中转客运大楼〈联运大楼〉持反对意见，认为大楼造价达 30 多亿元，而每日约五千旅客，不符合经济效益，建议机管局以「用者自负」原则收费。

机管局回应说，香港国际机场一直重视发展多式联运，以跨境高速船、跨境客车/旅游巴及跨境轿车服务，连系整个珠三角地区以及澳门。港珠澳大桥开通之后，将有效促进香港、

珠三角西部及澳门之经济发展，带动其国际航空需求之增长。接驳巴士服务及联运大楼为策略性项目，不但可扩展香港国际机场的腹地范围，缩短往来香港、珠三角西部及澳门的中转时间，从而提升香港机场整体客运量、航空连系紧密度以及竞争力。整个计划将有助应付机场长远发展及航空交通需求，以维持卓越服务及高效运作。机管局并补充会在下次小组会议上向成员报告联运大楼的最新发展。

香港国际航空学院

- 2) 有成员对学院提供的专业课程感兴趣，并表示值得向年青人推广。另有成员建议学院可考虑与东涌的中学合作，为离岛区学生提供相关的课程。

机管局感谢成员的意见，并回应说，学院成立至今机管局积极透过不同宣传方法，向公众和航空业界推广学院举办的各项课程，包括学院的官方网站和社交媒体等。学院亦与各教育团体、学校及非牟利机构举办简介会和课程讲座，鼓励不同人士报读学院课程。有兴趣的学校团体，可与机管局联络，安排简介会和课程讲座等事宜。至于与东涌学校合办航空课程的建议，机管局稍后会与相关的学校团体联络，了解情况。有关学院课程的详细资料，可浏览学院网页：
www.hkinternationalaviationacademy.com。

（会后备注：机管局分别于 2018 年 1 月 17 日安排香港国际航空学院的代表与大澳佛教筏可纪念中学校长和老师会面；及 2018 年 1 月与东涌天主教学校的升学及就业辅导主任联络，并得悉学院代表已于 2017 年 10 月 6 日到访该校，向学生介绍航空学院的课程。）

智能机场

- 3) 有成员询问「我的航班」流动应用程序的机场室内地图及实时导向功能，是否能准确而快捷地引导旅客去到目的地，及是否有声控功能。

机管局回应，「我的航班」是香港国际机场的官方流动应用程序，为旅客提供全面的机场资讯。这个免费应用程序提供的香港国际机场室内地图及实时导向功能、实景路向指示等服务，能准确而快捷地引导旅客去到目的地，并备有声控功能。「我的航班」采用无障碍设计，方便有需要人士。

- 4) 有成员关注机场的网络安全，询问如旅客在机场为手机进行充电时，手机内的个人资料会否被盗取。

机管局回应说，机场十分重视资讯保安及网络安全，一直推行多层保安措施，以监测、侦察及堵截资讯系统及网络可能受到的恶意攻击，保护机场的资讯系统及网络免被入侵，而且相关措施一直行之有效。

「市区价格保障」计划

- 5) 有成员表示，近日有报导指机场的购物及餐饮价格高昂，高于其在香港市中心开设的同一商号及性质相若的分店所订的售价，查询是否属实。另外，有建议机管局考虑为机场食肆提供特别优惠，让旅客在机场消费受惠，以增加机场竞争力。

机管局表示，为让旅客无须担心在机场的购物及餐饮价格过于高昂，机管局于 2004 年推出「市区价格保障」计划，规定机场零售商户及食肆经营者不得把同一货品、食品或饮品的订价高于其在香港市中心开设的同一商号及性质相若的分店所订的售价。相关要求已订明于零售商户及食肆经营者的牌照条款之内。就未符合规定的商户或食肆，机管局已逐一跟进，联络并要求有关商户或食肆更正。若商户或食肆未有即时作出修正，机管局会持续跟进，直至有关商户或食肆完成修正为止。为加强「市区价格保障」计划的效力，机管局并已收紧新签订租约牌照条款。根据新签订的租约牌照条款，机管局保留对未符合「市区价格保障」规定的零售商户及食肆经营者提出罚则的权利，对严重违规者更可终止合约。现时，有关「市区价格保障」计划的资料及有关详情，已详载于香港国际机场网页。机管局未来会在机场店铺及通过其他渠道加强宣传。

客运大楼的优化措施

- 6) 有部分成员赞赏客运大楼的优化措施，并建议机管局在全面实行时要考虑不同旅客的需要，包括：i) 在客运大楼内加添标志性香气时，要照顾不同旅客的需要及可接受程度；ii) 当东大堂美食广场进行扩建工程时，机管局可预早通知旅客受影响的零售商户及食肆，及有关的新安排，以免对旅客造成不便；iii) 由于外国旅客不熟识香港入境程序，机管局可于入境大堂当眼处张贴指示，例如如何填写入境申报表等。

机管局回应，机场客运大楼的优化措施是要照顾不同旅客的需要，以提升机场的旅客服务质素。优化措施将分阶段推出，会以试行形式推行，并会观察旅客反应及接受程度，试行反应理想才全面推行。机管局早在东大堂美食广场进行扩建工程前，已完成西大堂美食广场的扩建工程及加强宣传，藉以分流旅客往西大堂消费，尽量减低对旅客的影响。

至于香港入境程序，现时大部分的航空公司会在航机抵港前会播放影片，提示外国旅客香港的入境程序，同时会派发入境表格让旅客填写。机场的入境大堂亦会张贴宣传海报，提示旅客须填写表格。另外，机管局正与入境处研究使用电子表格的可行性，以简化入境程序。

行李处理

- 7) 有成员表示机场近来时常出现行李延误的情况，询问机管局改善方法。

机管局回应说，香港国际机场的行李处理有服务指标，到港航机的首件行李必须于航班抵达后的 20 分钟内送抵行李认领大堂，而最后一件寄舱行李须于 40 分钟内送抵，2017/18 年度达标率为 96.8%。机管局十分重视行李运送效率，成立专责团队，监察营运商的行李处理效率及调配人手实时监控抵港行李流量。此外，亦会引入自动化行李运送系统，减少依赖人手，提高行李处理的效率。

其他事项

4.0 会议于下午 4 时正结束。

香港机场管理局
2018 年 4 月