

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組  
第十次會議記錄

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十次會議在 2017年12月21日（星期四）下午 2 時正舉行，至下午 4 時正結束。

出席者：

吳自淇先生（機場管理局）－ 機場社區聯絡小組主席  
姚兆聰先生（機場管理局）－ 機場社區聯絡小組副主席

離島區

傅曉琳議員  
郭平議員  
鄺官穩議員  
李桂珍議員  
劉焯榮議員  
余麗芬議員

荃灣區

黃偉傑議員  
陳振中議員  
陳崇業議員  
古揚邦議員  
林發耿議員  
林琳議員  
林婉濱議員  
羅少傑議員  
譚凱邦議員  
黃杏雲女士

屯門區

歐志遠議員  
潘永盛先生  
周錦祥先生  
劉志誠先生

機場管理局

李仲騰先生（三跑道項目環境事務總經理）  
方瑞文先生（一號客運大樓運作總經理）  
劉紹榮先生（三跑道項目建築工程高級經理）  
張永翔先生（首席傳訊主管）

未可出席者：

離島區

周玉堂議員  
余漢坤議員  
陳連偉議員  
張富議員  
周浩鼎議員  
鄧家彪議員  
曾秀好議員  
黃漢權議員  
黃文漢議員  
翁志明議員  
李文安先生

荃灣區

鍾偉平議員  
陳琬琛議員  
鄭捷彬議員  
鄒秉恬議員  
李洪波議員  
文裕明議員  
伍顯龍議員  
黃家華議員  
何凱瑤女士  
趙耀年先生  
楊小玲女士  
傅振光先生

屯門區

李洪森議員  
陳文華議員  
陳有海議員  
程志紅議員  
朱耀華議員  
何杏梅議員  
何君堯議員  
甘文鋒議員  
劉業強議員  
龍瑞卿議員  
巫成鋒議員  
吳觀鴻議員

蘇嘉雯議員  
蘇焯成議員  
譚駿賢議員  
陶錫源議員  
曾憲康議員  
徐帆議員  
黃麗嫦議員  
葉文斌議員  
林德亮先生  
袁國明先生  
麥磊樂先生

## 歡迎及簡介

負責人

- 1.0 小組主席歡迎成員出席機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十次會議；並表示收到珀麗灣服務處通知，知道第 7 屆珀麗灣業主委員會任期已於 2017 年 12 月底屆滿，由於新一屆業主委員會主席尚未選出，所以今次由業委會代主席黃杏雲女士出席會議。

主席指出，今次會議會向成員介紹機場三跑道系統項目的最新進展及環境事宜、現有雙跑道系統的提升計劃及措施，當中包括：擴建設施、應用新科技及優化流程等；並回應有成員於會議前提出討論及跟進有關深宵航班的事宜，及聽取成員的意見。

## 通過 2017 年 7 月 12 日機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第九次會議記錄

- 2.0 成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

## 簡報

- 3.0 機管局簡介三跑道系統填海拓地工程的最新進度，當中包括鋪設砂墊層、地質改良及海堤工程的準備工作；並向成員報告在現有機場島的相關陸上工程亦已展開，例如；北跑道交叉滑行道工程；擴建二號客運大樓初期工程；現有旅客捷運系統改建工程；及新行李處理系統及旅客捷運系統隧道工程。

- 3.1 機管局向成員報告，由 2017 年 6 月至 11 月施工期間的環境監察及審核報告，當中包括三跑道系統工程項目對空氣及噪音監察、水質監察、中華白海豚監察，及其他環保措施的實行情況。機管局亦介紹了 2018-19 年度改善海洋生態基金及漁業提升基金的申請時間表，以及改善海洋生態及漁業的提升措施的最新進展。
- 3.2 機管局向成員講解現有雙跑道系統的提升計劃及措施，包括擴建設施，例如擴建一號客運大樓、東大堂、四號停車場及連接一號客運大樓及北衛星客運廊的「天際走廊」等設施；廣泛應用科技以提升旅客體驗；當中涵蓋「我的航班」流動應用程式增設的「行李通」服務，以及網上即時停車位資訊及停車位預約服務。機管局代表在現場即時示範如何使用有關功能。
- 3.3 有成員就深宵航班升降、飛機噪音、航道及雙跑道系統飽和等事宜，提出以下查詢，機管局亦在會議上作出回應：
- 1) 2017 年航班季度，詢問機管局有否為深宵航班設上限。
  - 2) 2017 年航班季度，或只是 11 月，詢問起飛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，詢問起飛的深宵航班將會是維持、增加還是減少。
  - 4) 現時飛機噪音預測等量線在晚上 11 時至翌日 7 時的飛機噪音計算是劃一乘以 16.5。成員尊重這計算方式的同時，亦希望提出晚上 11 時至 12 時，以及凌晨 1 時至 2 時是有分別，後者帶來的滋擾是更不能接受，詢問機管局在編排深宵航班的時候會否考慮上述因素。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- 1-4) 機管局回應，於 2017 年航班季度的夜間時段（即晚上 10 時至翌日早上 7 時前）的航班的編排數量限額，目前是透過機管局的「飛機音量管制配額先導計劃」規限。機管局於 2017 年夏季推出「飛機音量管制配額先導計劃」，旨在透過為所有航空公司制定年度飛機音量管制配額，鼓勵航空公司改用較寧靜的飛機，從而確保在香港國際機場的航班夜間的總音量維持於現有雙跑道系統的飛機總音量水平。此計劃鼓勵航空公司轉換及使用經認證較寧靜新款飛機，以減少飛機於夜間飛行發出的聲音。飛機音量管制配額規範所有在夜

間時段在香港國際機場起飛和降落的航班，此規定適用於客機及貨機。

至於航班的升降時間，取決多方面因素，包括航班目的地或啟程地機場的因素和運作。自「飛機音量管制配額先導計劃」推出後，航空公司在安排夜間航班時，已有較大誘因轉換或使用經認證的較寧靜新款飛機。至現時為止，在飛機音量管制及航空公司轉換及使用較寧靜飛機運作等方面，均取得一定成效。機管局會持續評估計劃的成效。

至於夜間起飛航班數量及 2018 年夏季航班季度新增/取消的航班資料，機管局表示根據民航處資料，於 2017 年 11 月，於夜間由香港國際機場起飛的航班數量為平均每天 123 架次（包括客機和貨機）。由於 2018 年夏季航班季度的時間表仍在編排中，現階段並沒有確實資料。根據民航處在馬灣監察站錄得的噪音數據，在晚上 11 時至翌日早上 7 時前錄得 70 分貝或以上的次數，在 2017 年 1 至 9 月的數量較 2016 年同期下降幅度達 11%。由此可見，各項飛機噪音消減措施取得一定成效。此外，航空科技的進步令飛機運作的噪音控制在較低的水平，而多間航空公司正逐步更換更寧靜的飛機，有助進一步減低飛機噪音對航道附近地區的影響。

### 馬灣的飛機噪音

- 5) 有成員表示，曾在晚上 11 時後於馬灣實地目測航機飛行情況，發現很多飛機偏離航道，即沒有在到達馬灣前向南飛，詢問機管局是否有罰則，懲罰飛機偏離航道。並表示會後會提供相關的衛星圖片，以便機管局跟進。
- 6) 成員表示，英國有研究報告指出如日間的噪音指數超過 63 分貝；夜間的噪音指數超過 55 分貝，會對人類健康造成影響。故建議當局應將晚間的噪音指數定在 55 分貝或以上，並制定相關噪音消減措施。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- 5-6) 據機管局了解，民航處於 2012 年 2 月實施了一套新的飛行程序，旨在讓可使用衛星導航技術飛行的飛機，在向香港國際機場東北方向起飛及南轉入西博寮海峽時，更緊貼航道的中線飛行，與航道附近地區保持距離，從而減低飛機噪音對馬灣的影響。民航處會繼續鼓勵航空公司讓符合要求的飛機採用該程序，並密切監察上述飛行程序的成效。

機管局就擴建香港國際機場成為三跑道系統進行的環境影響評估，共涵蓋十二個環境的範疇，其中包括健康影響的評估，這亦是香港首次大型運輸基建工程在環評中進行健康影響評估。有關環評報告的全文，已刊載於環境保護署網站：[http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia\\_2232014/html/](http://www.epd.gov.hk/eia/register/report/eiareport/eia_2232014/html/)，報告指出在評估範圍內與工程項目飛機噪音相關的整體健康影響屬極微。現時，世界各地就飛機噪音對健康影響評估均有不同標準及計算方法。例如三跑道系統的噪音對健康影響評估是採用  $L_{den}$ 、 $L_{night}$  等標準，與成員所講的噪音分貝是兩個不同的標準，兩者實難以比較。

### 雙跑道系統運作時間及飽和情況

- 7) 成員查詢，機管局現時航機的升降時間是否在早上7時開始。另有成員關注雙跑道系統即將飽和，詢問機管局如何應付不斷增長的航空交通量。

機管局回應，現時雙跑道系統運作的時間，是由上午 7 時 45 分至翌日凌晨 1 時 30 分。為確保跑道維持最佳狀態，讓飛機安全起降，機管局必須為跑道進行定期維修，每晚 1 時 30 分開始會關閉其中一條跑道，以便進行不同的維修工程。為應付不斷增長的航空交通需求，機管局在三跑道系統投入服務前會在有限的空間下，探討各項提升容量的可行措施，例如：在確保飛行安全、跑道維修和運作需符合各項與安全和環境相關的要求的前提下，研究提高晚間維修跑道的效率而略為提前完成維修及重開雙跑道運作的時間；與民航處繼續研究和應用最新的航空交通管理技術，更新及改進衛星導航技術，以優化香港的導航程序，務求在三跑道系統啟用前有限度地提升現有雙跑道系統的容量。但長遠而言，香港國際機場的容量必須在三跑道系統啟用後，才可大幅提升。

### 三跑道系統下的航道

- 8) 有成員讚賞機管局專業的團隊精神，不單努力不懈提升機場的容量及服務質素，更積極回應社會對機場發展的訴求，故表示支持香港國際機場擴建成三跑道系統，期望工程可盡快完成；並詢問在三跑道系統全面運作下，現時荃灣區的航道是否會北移。

機管局感謝成員的意見，並回應表示，當三跑道系統全面運作後，預期飛機噪音預測等量線將向北移，東涌及北大嶼山一帶噪音情況將有明顯改善。環評報告並就飛機噪音消減措

施提出了多項建議，當中包括在符合飛行運作要求及安全的情況下，晚上抵港的航機會安排從西南面經海面降落，減少航機在晚間飛越人口稠密的地區如荃灣、深井、青龍頭、葵涌、青衣及沙田等；及規定飛機於夜間時段，在符合飛行運作要求及安全的情況下，向東北方起飛的航機採用經西博寮海峽的南行航道，減少航機在晚間飛越人口較稠密的地區。

- 3.4 有成員就三跑道系統的環境監察及管理事宜，提出以下的意見和詢問：

#### 改善海洋生態及漁業提升措施

- 1) 有部分成員讚賞機管局就改善海洋生態的環保工作，當中包括設計環保海堤、敷設人工魚礁及投放魚苗等措施。成員建議機管局可考慮開放海岸公園供公眾人士垂釣、及投放中華白海豚喜愛食用的魚種。

機管局感謝成員的意見，並回應說環保海堤組件主要敷設在機場禁區內，故不可開放給公眾人士垂釣。至於少部分敷設在非禁區範圍內的海堤組件，機管局會考慮開放給公眾人士使用。另外，投放魚苗的措施主要提升海洋生物多樣化及提升海洋生態環境，而其中一種計劃投放的石首魚正是中華白海豚喜愛食用的魚種。

#### 中華白海豚

- 2) 如發現中華白海豚在三跑工程水域出現，詢問海豚觀察員是否有能力叫停工程。

機管局回應說，海豚觀察員如發現中華白海豚在海豚管制區內出現，相關工程必須按照規定停工，並在中華白海豚游離海豚管制區 30 分鐘後，才恢復管制區內的工程。監測人員亦會檢視所有監測紀錄和海豚觀察員的工作紀錄，作出對照核實，確保所有於海豚管制區內的工程，在發現中華白海豚時即時停工。工程團隊亦會定期監測及提醒承建商必須做好中華白海豚的保育工作，以減少對中華白海豚的影響。

- 3.5 有部分成員就多式聯運中轉客運大樓、香港國際航空學院、智能機場及雙跑道系統的提升措施等事宜，提出以下的意見和詢問：

#### 多式聯運中轉客運大樓

- 1) 有成員對多式聯運中轉客運大樓〈聯運大樓〉持反對意見，認為大樓造價達 30 多億元，而每日約五千旅客，不符合經濟效益，建議機管局以「用者自負」原則收費。

機管局回應說，香港國際機場一直重視發展多式聯運，以跨境高速船、跨境客車/旅遊巴及跨境轎車服務，連繫整個珠三角地區以及澳門。港珠澳大橋開通之後，將有效促進香港、珠三角西部及澳門之經濟發展，帶動其國際航空需求之增長。接駁巴士服務及聯運大樓為策略性項目，不但可擴展香港國際機場的腹地範圍，縮短往來香港、珠三角西部及澳門的中轉時間，從而提升香港機場整體客運量、航空連繫緊密度以及競爭力。整個計劃將有助應付機場長遠發展及航空交通需求，以維持卓越服務及高效運作。機管局並補充會在下次小組會議上向成員報告聯運大樓的最新發展。

### 香港國際航空學院

- 2) 有成員對學院提供的專業課程感興趣，並表示值得向年青人推廣。另有成員建議學院可考慮與東涌的中學合作，為離島區學生提供相關的課程。

機管局感謝成員的意見，並回應說，學院成立至今機管局積極透過不同宣傳方法，向公眾和航空業界推廣學院舉辦的各項課程，包括學院的官方網站和社交媒體等。學院亦與各教育團體、學校及非牟利機構舉辦簡介會和課程講座，鼓勵不同人士報讀學院課程。有興趣的學校團體，可與機管局聯絡，安排簡介會和課程講座等事宜。至於與東涌學校合辦航空課程的建議，機管局稍後會與相關的學校團體聯絡，了解情況。有關學院課程的詳細資料，可瀏覽學院網頁：[www.hkinternationalaviationacademy.com](http://www.hkinternationalaviationacademy.com)。

（會後備註：機管局分別於 2018 年 1 月 17 日安排香港國際航空學院的代表與大澳佛教筏可紀念中學校長和老師會面；及 2018 年 1 月與東涌天主教學校的升學及就業輔導主任聯絡，並得悉學院代表已於 2017 年 10 月 6 日到訪該校，向學生介紹航空學院的課程。）

### 智能機場

- 3) 有成員詢問「我的航班」流動應用程式的機場室內地圖及實時導向功能，是否能準確而快捷地引導旅客去到目的地地方，及是否有聲控功能。



機管局回應，「我的航班」是香港國際機場的官方流動應用程式，為旅客提供全面的機場資訊。這個免費應用程式提供的香港國際機場室內地圖及實時導向功能、實景路向指示等服務，能準確而快捷地引導旅客去到目的地，並備有聲控功能。「我的航班」採用無障礙設計，方便有需要人士。

- 4) 有成員關注機場的網絡安全，詢問如旅客在機場為手機進行充電時，手機內的個人資料會否被盜取。

機管局回應說，機場十分重視資訊保安及網絡安全，一直推行多層保安措施，以監測、偵察及堵截資訊系統及網絡可能受到的惡意攻擊，保護機場的資訊系統及網絡免被入侵，而且相關措施一直行之有效。

#### 「市區價格保障」計劃

- 5) 有成員表示，近日有報導指機場的購物及餐飲價格高昂，高於其在香港市中心開設的同一商號及性質相若的分店所訂的售價，查詢是否屬實。另外，有建議機管局考慮為機場食肆提供特別優惠，讓旅客在機場消費受惠，以增加機場競爭力。

機管局表示，為讓旅客無須擔心在機場的購物及餐飲價格過於高昂，機管局於 2004 年推出「市區價格保障」計劃，規定機場零售商戶及食肆經營者不得把同一貨品、食品或飲品的訂價高於其在香港市中心開設的同一商號及性質相若的分店所訂的售價。相關要求已訂明於零售商戶及食肆經營者的牌照條款之內。就未符合規定的商戶或食肆，機管局已逐一跟進，聯絡並要求有關商戶或食肆更正。若商戶或食肆未有即時作出修正，機管局會持續跟進，直至有關商戶或食肆完成修正為止。為加強「市區價格保障」計劃的效力，機管局並已收緊新簽訂租約牌照條款。根據新簽訂的租約牌照條款，機管局保留對未符合「市區價格保障」規定的零售商戶及食肆經營者提出罰則的權利，對嚴重違規者更可終止合約。現時，有關「市區價格保障」計劃的資料及有關詳情，已詳載於香港國際機場網頁。機管局未來會在機場店鋪及通過其他渠道加強宣傳。

## 客運大樓的優化措施

- 6) 有部分成員讚賞客運大樓的優化措施，並建議機管局在全面實行時要考慮不同旅客的需要，包括：i) 在客運大樓內加添標誌性香氣時，要照顧不同旅客的需要及可接受程度；ii) 當東大堂美食廣場進行擴建工程時，機管局可預早通知旅客受影響的零售商戶及食肆，及有關的新安排，以免對旅客造成不便；iii) 由於外國旅客不熟識香港入境程序，機管局可於入境大堂當眼處張貼指示，例如如何填寫入境申報表等。

機管局回應，機場客運大樓的優化措施是要照顧不同旅客的需要，以提升機場的旅客服務質素。優化措施將分階段推出，會以試行形式推行，並會觀察旅客反應及接受程度，試行反應理想才全面推行。機管局早在東大堂美食廣場進行擴建工程前，已完成西大堂美食廣場的擴建工程及加強宣傳，藉以分流旅客往西大堂消費，盡量減低對旅客的影響。

至於香港入境程序，現時大部分的航空公司會在航機抵港前會播放影片，提示外國旅客香港的入境程序，同時會派發入境表格讓旅客填寫。機場的入境大堂亦會張貼宣傳海報，提示旅客須填寫表格。另外，機管局正與入境處研究使用電子表格的可行性，以簡化入境程序。

## 行李處理

- 7) 有成員表示機場近來時常出現行李延誤的情況，詢問機管局改善方法。

機管局回應說，香港國際機場的行李處理有服務指標，到港航機的首件行李必須於航班抵達後的 20 分鐘內送抵行李認領大堂，而最後一件寄艙行李須於 40 分鐘內送抵，2017/18 年度達標率為 96.8%。機管局十分重視行李運送效率，成立專責團隊，監察營運商的行李處理效率及調配人手實時監察抵港行李流量。此外，亦會引入自動化行李運送系統，減少依賴人手，提高行李處理的效率。

## 其他事項

4.0 會議於下午 4 時正結束。

香港機場管理局  
2018 年 4 月