

机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组
第十二次会议记录

机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组第十二次会议在 2018年12月20日（星期四）下午2时正举行，至下午4时正结束。会后并安排小组成员参观机场自助保安闸口及机场登机闸口未来设计的展示室。

出席者：

姚兆聪先生（机场管理局）－ 机场社区联络小组副主席

离岛区

周玉堂议员
余汉坤议员
张富议员
傅晓琳议员
郭平议员
黄汉权议员
黄文汉议员
余丽芬议员
李文安先生

荃湾区

黄伟杰议员
陈振中议员
郑捷彬议员
古扬邦议员
林发耿议员
罗少杰议员
谭凯邦议员
邓绍荣先生

屯门区

梁健文议员
李洪森议员
欧志远议员
程志红议员
何杏梅议员
黄丽嫦议员
杨智恒议员
李莹女士
姜启邦先生
梁卓贤先生

机场管理局

梁景然先生（三跑道项目管理副总监）
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）
陈浩荣先生（基本工程总经理）
张永翔先生（首席传讯主管）

未可出席者：

离岛区

周浩鼎议员
邝官稳议员
李桂珍议员
刘焯荣议员
邓家彪议员

荃湾区

陈崇业议员
陈琬琛议员
邹秉恬议员
葛兆源议员
林琳议员
林婉滨议员
李洪波议员
文裕明议员
伍显龙议员
黄家华议员
蔡清辉先生
赵耀年先生
傅振光先生

屯门区

陈文华议员
陈文伟议员
陈有海议员
朱耀华议员
何君尧议员
甘文锋议员
古汉强议员
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
叶文斌议员
林德亮先生
周锦祥先生
刘志诚先生
麦磊乐先生

欢迎及简介

負責人

- 1.0 副主席欢迎小组成员出席机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组第十二次会议，亦是第四届社区联络小组第一次会议。副主席感谢各位区议员、分区委员会正、副主席等社区领袖以个人身分，义务出任第四届小组成员，任期两年，由**2018年9月**起至**2020年8月底**，为机场运作及未来发展提供宝贵意见。

副主席介绍机场管理局（下称「机管局」）的代表，并表示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措施及其他扩建项目，包括：一号客运大楼扩建项目的工程进度、新候机大堂的设计及体验、自助保安闸口、多式联运中转客运大楼及配合二号客运大楼扩建的道路工程等项目，及听取成员的意见。

通过**2018年7月26日**机场离岛、荃湾及屯门社区联络小组第十一次会议记录

- 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，深层水泥拌合工程已大致完成。填海工程正按计划放置海堤石料、铺设海堤和填料。机管局表示，公众填料经筛选及分类后适用于三跑道填海工程，故会尽量采用公众填料，以及增加设施以提高公众填料使用量。除了现有将军澳填料库的三组公众填料筛选分类设施外，设置于屯门填料库的另一组公众填料筛选设施，预计于**2019年**第一季投入运作。

- 3.1 机管局向成员报告，由 2018 年 7 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。机管局亦介绍了改善海洋生态及渔业提升措施的最新进展，环保海堤设计、投放鱼苗先导计划及监察、以及拟议海岸公园设计的主要考虑、海岸公园的边界及管理、渔业管理措施及海洋生态及渔业提升措施等。
- 3.2 机管局向成员讲解现有双跑道系统提升措施及工程进度，例如扩建一号客运大楼附属大楼、扩建四号停车场、天际走廊、扩建东大堂等；并介绍以不同主题全新设计进行翻新工程的候机大堂；及于 2018 年 9 月 20 日推出的自助保安闸口等新服务。
- 3.3 机管局向成员介绍机场的其他扩建项目，包括机场与大湾区的海陆交通联系、香港国际机场跨境登记柜位、以及多式联运中转客运大楼等。
- 3.4 有部分成员就三跑道系统项目的相关事宜提出以下的意见和询问：

填海工程的填料来源及监察

- 1) 就近日有报导指机管局采用广西的海砂作为填料；有成员查询机管局如何监察承建商在开采海砂的过程中，避免对来源地的环境造成影响。另有成员赞赏三跑工程团队善用建筑废料作为三跑填料。

机管局响应表示，机管局现阶段正与广西省政府协调及跟进海砂进口的申请，故三跑工程还未采用广西海砂作为填料。填海工程总承建商正从多个途径取得不同填料，主要是机制砂，辅以本地公众填料。机管局会尽量增加使用本地公众填料。机管局亦会从内地及其他国家进口海砂。至于三跑填海工程的海砂供应，内地政府对开采海砂有严格的审批程序，承建商必须严格遵守相关规定，包括当地环保方面的法定要求；及定期派员到现场监察采砂情况。至于使用机制砂，机管局要求其承建商提交填料来源的资料，包括提供相关营业执照、测试报告和当地法定许可证等资料。

设计可抵御极端恶劣天气

- 2) 有见于近年多超强台风，有成员询问机场及三跑道系统的海堤能否抵御超强台风的冲击。

机管局响应表示，三跑道系统项目工程的海堤设计是采用土木工程处最新的海港工程设计手册，以符合屋宇署的审批要求；

并参考因全球暖化而海平面上升和极端风速等因素，以评估香港及周边极恶劣天气对三跑道海堤的影响，故三跑道系统设计有能力抵御极端恶劣天气。另外，机管局早于兴建双跑道系统时，亦曾进行极端恶劣天气影响评估，确定机场的设计有能力抵御任何恶劣天气。

环境影响、缓解措施及监察事宜

拟议海岸公园

有部分成员对设立海岸公园表示支持，并提出以下的意见及查询：

- 3) 成员建议开放海岸公园及举办活动，让公众多参与，其中包括：
 - i) 以海岸公园作为平台设立教育基地，让中小學生参与；并询问海岸公园是否属禁区范围、及其营运及管理模式若何。
 - ii) 安排生态旅游导赏团，让参加者可乘坐玻璃船游览海岸公园，近距离认识海洋生态保育情况。

机管局感谢成员的建议，并响应表示，按照获批准的三跑道系统环境影响评估报告建议，当三跑道系统项目于 2024 年全面投入运作时，将在北大屿山水域划定面积约 2,400 公顷的三跑道系统海岸公园。机管局于 2016 年展开详细研究，以拟订海岸公园的界线及管理计划。机管局已就三跑道系统海岸公园的目标、界线及初步管理计划，与部分持分者磋商以收集意见，而进一步咨询其他持份者，包括环保团体、渔业界、邻近社区和其他咨询及顾问委员会等工作将会继续进行至 2019 年年底。机管局会继续与渔护署合作，就划定拟议的三跑道系统海岸公园进行准备工作，其中包括海岸公园的营运及管理、及推广海洋保育和生态旅游等工作。拟议海岸公园并非属机场海事禁区范围内，公众人士是可以进入公园。

海豚保育

- 4) 有成员支持海岸公园设立，但关注海上交通会对中华白海豚造成干扰，及询问高速船的航道是否属于中华白海豚的活动范围。

机管局回应说，早在三跑道项目工程开展时，已知悉该区水域有中华白海豚出没。为减低海上交通对中华白海豚造成的声音

干扰、受伤或死亡风险，机管局规定往来海天客运码头与珠海及澳门的高速船，由 2015 年 12 月 28 日起改道至沙洲及龙鼓洲海岸公园北面航行。沙洲和龙鼓洲东北面是中华白海豚出没的热点，机管局并进一步限制改道驶经该范围的海天客运码头高速船船速不得超过 15 海浬。另外，机管局要求三跑工程船在工地范围内的船速不得超过 10 海浬，及禁止工程船进入现有的两个海岸公园。至于将来三跑道系统海岸公园范围内，会跟从海岸公园 10 海浬的船速限制，尽量减低对中华白海豚的干扰。

监察投放鱼苗的先导计划

- 5) 有成员同意采用诱饵式水下远程摄影系统来监察鱼苗，对以手钓和声学标签方法来监察鱼苗有所保留，认为属入侵性方法会伤害鱼苗。

机管局响应表示，由于机场西面水域较混浊，潜水员较难以肉眼来追踪鱼苗，因此建议采用不同方法监察计划的成效，至于标签方法，在外国亦有使用，而三跑计划亦会适度地采用。

- 3.5 有部分成员就飞机噪音、马湾机场居民巴士站、多式联运中转客运大楼、一号客运大楼翻新工程、智能机场及机场泊车位等事宜，提出以下的意见和询问：

飞机噪音

- 1) 成员表示，民航处自 2019 年夏季开始，对部份不符合《国际民用航空公约》噪音标准的飞机施加运作限制。询问民航处有何罚则对待违反限制的航空公司。
- 2) 成员查询有关提高使用固定半径转弯飞行程序的进度。
- 3) 成员建议于晚上 11 时至早上 7 时，限制向西南降落的飞机使用南跑道降落，及限制东北方向起飞的飞机使用北跑道；及要求提供过去一年使用上述建议的航班数据及噪音数据。

机管局感谢成员意见，并响应以下：

- 1) 民航处自 2002 年起已禁止所有不符合《国际民用航空公约》附件 16 第一卷第二部分第三章所订噪音标准的飞机在香港升降。于 2014 年起，民航处不再接受仅符合第三章噪音标准的飞机在香港升降。为进一步加强消减飞机噪音措施，民航处将由 2019 年夏季开始，实施更严格的规定，不再接受未能符合《国际民用航空公约》附件 16 第一卷第二部分第四章所订噪音标准〈第

四章噪音标准)或同等标准的飞机,在晚上10时至翌日早上7时在香港升降。预计这项措施在2019年夏季落实后,将可进一步减低飞机噪音对居民的影响。如航空公司于限制时段内因一些无法预计的原因而使用未能符合第四章噪音标准或同等标准的飞机,该航空公司须向民航处提交报告。如航空公司未能提交合理原因、或持续地或故意地违反此项限制,民航处会对有关航空公司采取适当行动。

(会后备注:民航处已实施上述有关规定,自2019年3月底起,不再接受未能符合第四章噪音标准或同等标准的飞机于晚上10时至翌日上午7时在香港升降。)

- 2) 民航处于2012年2月实施的固定半径转弯飞行程序,旨在让可使用卫星导航技术飞行的离港航班,于晚上11时至翌日早上7时期间向机场东北面起飞及南转入西博寮海峡时,紧贴航道中线飞行,与马湾保持距离,减低飞机噪音对马湾的影响。根据记录,此套飞行程序的使用率持续上升,由2013年的9%升至2018年(截止10月)的44%。
- 3) 为确保跑道维持最佳的状态,让飞机安全升降,机管局必须为跑道进行定期维修。现时机管局需要每晚按次序封闭南、北跑道其中一条跑道进行不同的维修工程。故此,于晚上11时至早上7时限制向西南方向降落的飞机使用南跑道或向东北方向起飞的飞机使用北跑道并不可行,这安排是基于安全原因。整体而言,根据民航处马湾噪音监察站收集的夜间噪音数据,在2017年11月至2018年10月录得70分贝或以上和80分贝或以上的次数,比2012至2013年同期分别下降了33%和84%。

(会后备注:民航处亦于2019年1月29日向珀丽湾第八届业主委员回复相关数据,与及提供由2017年11月至2018年10月向西南方降落使用南跑道及向东北方起飞使用北跑道的航班数目及马湾噪音监察站录得的飞机噪音数据。)

马湾及机场居民巴士站

- 4) 往来马湾及机场的NR334号居民巴士站经已迁往一号停车场旁的新旅游车总站,有成员查询当二号客运大楼扩建完成后,巴士站会否迁回二号客运大楼。

机管局响应表示,为配合二号客运大楼的扩建工程,由2019年2月19日开始,来往香港国际机场及香港其他各区的非专营巴士服务,包括来往马湾及机场的NR334号居民巴士,全部经已

由二号客运大楼的旅游车总站，迁往一号停车场旁的新旅游车总站运作。二号客运大楼的扩建工程预计于 2024 年完成，机管局计划届时会安排将旅游车总站迁回二号客运大楼。

多式联运中转客运大楼

- 5) 有部分成员认为，机管局应以「用者自付」的原则向使用多式联运中转客运大楼的旅客征收费用，项目只惠及内地及澳门旅客。

机管局响应表示，为使港珠澳大桥及香港国际机场发挥更大的协同效应，进一步便利来往港、珠、澳三地的市民和旅客。参照现时海天码头的概念及运作模式，机管局计划提供双向陆空换乘专用封闭式巴士接驳服务，让中转旅客可在珠海和澳门口岸内的机管局服务中心办理登机及行李托运手续，再乘坐专用封闭式巴士，经港珠澳大桥直达香港国际机场禁区范围内的多式联运大楼，期间无需办理香港入境手续，即可乘坐机场内的旅客捷运系统，到达登机闸口转飞海外。旅客从海外经香港国际机场前往珠海和澳门口岸亦同样受惠。无论是国际旅客、香港或珠三角居民，将可因机场的多式联运枢纽服务提升而受惠。这服务可减轻因过境旅客的往来对现有机场交通和大楼设施所造成的负荷。而多式联运中转客运大楼及封闭行车桥的费用将悉数以机管局内部资源拨付。现时，香港国际机场亦有不同的设施和大楼，机管局亦不会独立就单一项设施向旅客收费。

翻新候机大堂

- 6) 有成员反映，现时客运大楼的冷热水机和充电插座并不足够，希望在一号客运大楼的翻新工程中可以增加相关设施。

机管局感谢成员意见，并响应表示，在一号客运大楼的翻新工程中，已计划增设冷热水机和充电插座。客运大楼现时有超过 4 500 个充电插座，新中场客运大楼内所有的座位皆有充电插座。随着一号客运大楼翻新工程，机管局已计划设置新充电插座，并已在新增设座椅的区域铺好管线，相信在工程完成后可提供约 14 000 个充电插座。至于冷热水机，现时一号客运大楼约有 10 部冷热水机，当一号客运大楼翻新工程完成后，预计会增设 10 多部冷热水机，以满足旅客的需要。

智能机场

- 7) 有成员赞赏机场的智能化设施，并建议可扩展至其他弱势社群，如视障人士等，例如可研究开发新应用程序，让他们可掌握机场各项设施及正确位置。

机管局感谢成员意见，并表示机场现时提供多项无障碍设施，以照顾不同旅客的需要，当中包括行动不便、视障及听障人士。例如：在客运大楼铺设凹凸纹引导径及摸读平面图、在洗手间入口墙壁、升降机控制钮及扶手等机场设施皆设有点字标志等，为视障旅客服务。机管局会继续与社福界合作，研究优化机场的无障碍设施，其中包括「我的航班」流动应用程序采用无障碍网页设计，方便伤健人士使用。

机场泊车位

- 8) 有成员对配合二号客运大楼扩建的道路工程表示支持，认为有助纾缓机场岛上交通挤塞的问题。但随着港珠澳大桥开通，关注机场岛上的泊车位是否足够以应付未来需求。

机管局多谢成员意见，并响应表示，政府已邀请机管局就港珠澳大桥香港口岸人工岛上盖发展提交发展方案建议，当中包括探讨在上盖发展中提供入境私家车停车场的可行性。机管局届时会一并考虑成员意见。

其他事项

- 4.0 会议于下午 4 时正结束。

香港机场管理局
2019 年 5 月