機場葵青及沙田社區聯絡小組
第十三次會議記錄

機場葵青及沙田社區聯絡小組第十三次會議在 2019 年 8 月 5 日（星期一）下午 2 時正舉行，至下午 4 時正結束。會後並安排小組成員視察一號客運大樓附屬大樓的工程進展。

出席者：

機場管理局
梁景然先生（三跑道項目管理副總監）
李仲騰先生（三跑道項目環境事務總經理）
張永翔先生（首席傳訊主管）

葵青區
陳笑文議員
周偉雄議員
梁偉文議員
鮑銘康議員
方玉璋先生
黎名榧女士
王展慶先生
李錦麟先生

沙田區
招文亮議員
李子榮議員
王虎生議員
容溟舟議員
鄭志興先生
梁園鑫女士

未可出席者：

葵青區
羅競成議員
周奕希議員
朱麗玲議員
郭芙蓉議員
林翠玲議員
林紹輝議員
劉美璐議員

李志強議員
梁志成議員
梁子穎議員
李世隆議員
盧婉婷議員
吳家超議員
吳劍昇議員
潘志成議員
譚惠珍議員
徐曉杰議員
黃耀聰議員
黃潤達議員
陳志榮議員
倪鈞霖先生
徐錦全先生
何啟華先生
周劍豪先生
陳碧文先生
劉子芸女士

沙田區
陳國強議員
陳敏娟議員
鄭則文議員
程張迎議員
趙柱幫議員
黎梓恩議員
林松茵議員
梁家輝議員
李永成議員
吳錦雄議員
龐愛蘭議員
蕭顯航議員
丁仕元議員
衛慶祥議員
黃學禮議員
黃嘉榮議員
黃宇翰議員
丘文俊議員
余倩雯議員
劉國良先生

郭錦鴻先生
劉韻慧女士
馮禮遜女士
劉翀先生
羅文生先生
梁偉基先生

歡迎及簡介 **負責人**

1.0 機管局代表歡迎小組成員出席機場葵青及沙田社區聯絡小組第十三次會議，並向成員介紹兩本書，其中一本是香港國際航空學院的 2019 年課程概要，另一本則是《從「城市機場」到「機場城市」》的報告，介紹香港國際機場的未來願景及策略。

機管局代表介紹機場管理局（下稱「機管局」）的其他代表，並表示今次會議向成員介紹從城市機場到機場城市的概念、三跑道系統項目的最新進展以及環境事宜等，及聽取成員的意見。

通過 2018 年 12 月 17 日機場葵青及沙田社區聯絡小組第十二次會議記錄

2.0 成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

簡報

3.0 機管局向成員講解從城市機場到機場城市的概念，並表示發展機場城市須要提升基建及功能，例如擴建一號客運大樓附屬大樓和四號停車場以增加運力；興建航天城和收購亞洲國際博覽館提升功能；以多式聯運連繫大灣區；發展高端物流中心提升貨運服務；及善用科技提升運作效率，使機場有組織地在社會整體層面與相關經濟活動及規劃結合，從而圍繞機場向外拓展網絡，形成機場城市。機管局亦介紹了三跑道系統項目的最新進度，深層水泥拌合工程已大致完成，旅客捷運系統車廠結構已大致完成，填海工程正按計劃分階段進行中。

3.1 機管局簡介三跑道系統填海拓地工程的最新進度，深層水泥拌合工程已大致完成。填海工程正按計劃放置海堤石料、鋪設海堤和填料。機管局表示，現正興建南附屬大樓、新行李處理系統和旅客捷運轉車站地庫、及旅客捷運車廠結構。

3.2 機管局向成員報告，由 2018 年 12 月至 2019 年 6 月施工期間的環境監察及審核情況，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。機管局亦介紹了改善海洋生態及漁業提升措施的最新進展，包括完成安裝首批環保海堤、已於 2019 年 5 月投放首批魚苗及進行監察。機管局並介紹環保機場設計策略及分享可持續建築的前期工程成果。

3.3 有部分成員就三跑道系統項目相關事宜提出以下的意見和詢問：

<u>填海工程進度和沉降問題</u>

(1) 有成員查詢三跑道的填海工程與管道鋪設是否同時進行。

機管局回應說，三跑道系統填海工程是分階段進行，會首先完成新北跑道填海範圍，預計於 2019 年至 2021 年中相繼完成。為簡化工序，三跑道系統的管道鋪設工程基本上與填海工程同時進行。但如實際情況不容許，工程團隊會將部分管道改於填海後才鋪設。

(2) 有部分成員查詢，機管局如何應對三跑道系統可能出現的不平均沉降情況。

機管局回應說，三跑道系統主要採用深層水泥拌合法進行填海。這是一種先進而環保的非挖掘填海方法，可加強原有軟土層的硬度和穩定性，減少沉降，並避免釋出污染物。另外，機管局須為三跑道系統設施的設計及施工制定沉降監察計劃，包括會在新填海土地及建築物設置多個沉降監察點作定期監察，並將監察結果與預期沉降量作比較。若監察點上的沉降結果與預期沉降量不相符，施工團隊會通知設計團隊作審查及採取相關措施，包括加強監察的次數，分析沉降對建築物結構的影響，及考慮發出停工指示，確保建築物符合安全及質量要求。至於跑道方面，國際民航組織對不平均沉降有嚴格的規定。機管局每年會使用人造衛星定位系統來監測地面變化，再把數據交給外國的顧問公司分析，即使出現偏差，也可即時作出調整。憑著雙跑道的經驗和相關沉降監察計劃，機管局有信心解決填海工程中可能出現的技術問題，以符合國際民航組織的嚴格規定。

(3) 有成員查詢，三跑道系統使用深層水泥拌合法，填海土地是否能在短時間內進行基建工程。

機管局解釋，工程團隊主要採用免挖式的(深層水泥拌合法)填海方法，可縮短沉降時間，亦可避免釋出污染物。三跑填海工

程完成後九個月至一年內便可進行基建工程，較傳統填海方法可更快、更有效供應土地。

環境影響、緩解措施及監察事宜

應付惡劣天氣變化

(4) 有見於早前日本關西機場嚴重水浸，有成員查詢現時三跑系統新填海土地的水平基準是否能應付惡劣天氣變化。

機管局指出，香港機場與日本關西機場的情況是截然不同。日本關西機場的沉降問題是由於填土壓力以及非常獨特的地質環境所造成。加上在填海造地初期，可能未有即時處理沉降問題，故一旦遇上惡劣天氣便容易水浸。三跑道系統工程採用了「深層水泥拌合法」的技術，於填海之前，大量水泥會被拌合入淤泥層之中，令加固後的淤泥能夠有足夠的承載力，有效減少填海期間沉降及長遠出現的剩餘沉降。加上其水平基準在工程初期定得較高，如遇上與關西機場相若的颶風，亦不會對香港機場造成威脅。另外，機管局早於興建雙跑道系統時，針對極端惡劣天氣影響進行過評估，並確定機場的設計有能力抵禦任何惡劣天氣。

(5) 有見於時有惡劣天氣引致飛機延誤或取消，有成員查詢香港機場有否為旅客提供短暫休息的地方。

機管局回應說，機管局重視與旅客的連繫，並通過「我的航班」流動應用程式，為旅客提供實時航班資訊，避免旅客於惡劣天氣下太早前來機場。如遇上緊急事故，機管局成立的旅客關顧組會出動，向旅客派發毛毯及飲用水，並協助有需要的旅客。另外，機管局亦正計劃在一號客運大樓增設服務設施，如為轉機旅客提供稍作休息的地方。

機場綠化

(6) 有成員詢問，會否參考新加坡樟宜機場的綠化設施，在香港國際機場增加綠化元素，以增加其吸引力及提升旅客形象。

機管局回應說，香港國際機場正積極為旅客提供獨特的機場體驗，不單提升其運力，更將客運大樓翻新，換上煥然一新的現代設計。機場將提供更多科技主導及個人化設施與服務，以滿足新一代旅客需要。另外，三跑道系統無論在設計、施工和營運三方面，均注入大量的環保元素，相信會是全球最環保機場之

一。新跑道客運廊的庭院會加強採光效果及加入綠色元素，為旅客帶來舒適的機場體驗。

<u>海豚保育</u>

(7) 有成員關注，最近漁農自然護理署發表的海洋哺乳類動物監察報告顯示中華白海豚數字急劇下降；並查詢機管局有關中華白海豚的保育措施。

機管局回應說，自三跑道工程展開以來，工程團隊會定期進行有關中華白海豚的調查。調查結果顯示，自2016年三跑道系統工程展開後，中華白海豚數量穩定。由於中華白海豚不只生活於香港，亦會出沒於珠三角口岸一帶，機管局正積極支持相關研究及保育項目，包括成立改善海洋生態基金，透過改善海洋生態基金資助的珠江口伶仃洋中華白海豚種群動態的長期監測項目，以了解珠江口伶仃洋中華白海豚的現存數量和分佈，並對比往年的監測結果以了解其資源量變動狀況，希望能對中華白海豚有更全面的了解。

(8) 有成員提議在機場設立中華白海豚展館，及舉辦相關展覽，讓旅客可多了解香港的海洋生物。

機管局感謝成員的建議，並回應由於機場現時地方有限，故未能興建有關的展館。機管局每年會定期在機場舉辦文化藝術展覽，向旅客展現香港獨特及精彩的一面。例如，早前便有以保育大自然為題材，在機場接機大堂舉行的「重臨香港的森林鳥類展覽」，以攝影鏡頭捕捉三十八種回流香港的森林鳥類，顯示出大自然的復原力及靈活的環境政策。另外，機管局亦曾舉辦「香港國際機場環保攝影比賽」展覽，在客運大樓展出由機場員工參與的攝影比賽的優秀作品，向旅客呈現機場島上的野生動物的生命力及變化多端的大自然景象。機管局會繼續舉辦更多不同主題的展覽，讓旅客有更多元的文化體驗。

3.5 有部分成員就飛機噪音、機場地面交通、機場員工休息設施、航天城等事宜，提出以下的意見和詢問：

<u>飛機噪音</u>

(1) 有成員查詢三跑道系統工程完成後，飛機航道會向北移，將來會有多少航班減少經過沙田小瀝源。

機管局解釋，在三跑道系統全面運作下，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。就沙田區的飛機噪音問題，現行的飛機噪音消減措施將會在三跑道系統啟用後繼續實施，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較稠密的地區如沙田、葵涌、青衣、荃灣、深井及青龍頭等。機管局亦推出「飛機音量管制配額先導計劃」，制定年度飛機音量管制配額，限制航空公司晚間航班可產生的飛機總音量，從而確保在香港國際機場的航班的總音量維持於現有雙跑道系統的飛機總音量水平。航空公司如屬於同一機構，可把配額互相分配，機管局亦鼓勵航空公司把剩餘的配額退回，以重新分配。如機管局發現航空公司於該年所分配的配額未能盡用，便會於來年減少分配配額予該航空公司。另外，自本年 3 月底開始，民航處不再接受航空公司編排未能符合第四章噪音標準或同等標準的飛機，在晚上 10 時至翌日早上 7 時在香港升降。此安排有助鼓勵航空公司更換及使用更多較寧靜新型機種，有助進一步減低飛機噪音對航道附近地區的影響。機管局從多方面著手減低飛機噪音，而從民航處位於沙田大圍的噪音監測站所收集的飛機噪音數據，亦未有錄得高分貝的噪音水平。

<u>機場地面交通</u>

(2) 有成員表示，現時沙田區的夜間機場巴士並不足夠，曾向運輸署反映意見；期望三跑道系統啟用時，機管局會加強有關的機場巴士服務。

機管局多謝成員的意見，並表示會向相關部門反映。

(3) 有成員反映，現時機場範圍的交通指示欠清晰，詢問機管局有何改善措施。

機管局回應說，現時機場範圍內正進行多項擴建工程，例如二號客運大樓將於 2019 年關閉並進行擴建，為配合擴建工程，機場現正進行相關前期工作，當中包括一系列道路工程。機管局會在工程期間設置適當的交通標誌，為駕駛人士提供清晰的指示。

<u>機場泊車位</u>

(4) 有成員查詢將來機場的泊車位數目。

機管局回應說，機場現時有超過 3,000 個公共泊車位，待四號停車場於 2020 年第一季擴建完成後，將可增加約 1,400 個公共泊車位，屆時機場的公共泊車位將超過 4,400 個。現時，旅客可從機場網站和「我的航班」流動應用程式，查詢停車場的可用泊位資訊。然而，機管局一直以來都鼓勵旅客盡量使用公共交通工具，以配合機場整體發展及貫徹環保理念。

<u>機場員工休息設施</u>

(5) 有成員詢問當二號客運大樓關閉進行擴建時，機管局會否為機場員工提供足夠的休息地方。

機管局回應說，當二號客運大樓關閉進行擴建時，機場員工的休息地方會較現時少。但待四號停車場在2020年完成擴建後，內設的機場員工社區中心及員工餐廳，可為機場員工提供更寬敞、更舒適的休息地方。

<u>航天城</u>

(6) 有成員查詢，航天城是否可以連接港珠澳大橋香港口岸；及航天城啟用日期，及如何前往航天城。

機管局回應說，機管局現正積極研究在多式聯運中轉客運大樓的封閉行車橋附近興建行人走廊，連接港珠澳大橋香港口岸、客運大樓和航天城。擬建的行人走廊，供公眾人士使用，方便由香港口岸到達航天城。另外，航天城將於 2023 至 2027 年間分階段落成。

<u>加強社區宣傳</u>

(7) 有成員讚賞機管局把香港機場發展成「機場城市」的美好願景；並建議機管局應加強向社區教育及宣傳，從而讓市民多了解機場的未來發展，及對社區的裨益。

機管局感謝成員意見，並回應說機管局每年會為不同的持分者舉辦參觀機場活動，當中包括地區人士、居民團體及學校等組織，以加強他們對機場的認識。另外，機管局每年亦會定期在地區上舉辦招聘會和機場展覽，向地區人士介紹機場的最新發展情況。機管局並補充說，如有任何地區團體有興趣參觀機場，可直接與秘書處聯絡及跟進。

其他事項

4.0　會議於下午 4 時正結束。

香港機場管理局
2019 年 11 月