

机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组
第十四次会议记录

机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组第十四次会议在 2019 年 12 月 12 日（星期四）下午 3 时正举行，至下午 5 时正结束。会后并安排小组成员参观亚洲国际博览馆。

出席者：

姚兆聪先生（机场管理局）－机场小区联络小组主席

李仲腾先生（机场管理局）－机场小区联络小组副主席

离岛区

郭平议员

余丽芬议员

黄文汉议员

黄秋萍议员

何绍基议员

何进辉议员

荃湾区

邹秉恬议员

古扬邦议员

林发耿议员

林婉滨议员

李洪波议员

罗少杰议员

伍显龙议员

蔡清辉先生

屯门区

陈有海议员

苏照成议员

黄丽嫦议员

李莹女士

林德亮先生

梁卓贤先生

周锦祥先生

刘志诚先生

机场管理局

王瑶琪女士（三跑道项目建筑工程统筹总经理）

马婉仪女士（客运大楼运作及政府行政协作助理总经理）

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
周浩鼎议员
傅晓琳议员
邝官稳议员
李桂珍议员
邓家彪议员
黄汉权议员
张富先生
李文安先生
刘焯荣先生

荃湾区

黄伟杰议员
郑捷彬议员
陈振中议员
陈崇业议员
陈琬琛议员
葛兆源议员
林琳议员
文裕明议员
谭凯邦议员
黄家华议员
邱锦平议员
赵耀年先生
傅振光先生
邓绍荣先生

屯门区

梁健文议员
李洪森议员
欧志远议员
陈文华议员
陈文伟议员
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
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
谭骏贤议员
陶锡源议员
曾宪康议员
杨智恒议员
叶文斌议员
姜启邦先生
麦磊乐先生

欢迎及简介

負責人

- 1.0 主席欢迎小组成员出席机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组第十四次会议，并向成员报告小区联络小组主席吴自淇已于**2019年11月**退休，而其联络小组主席的职位会由姚兆聪接替；至于副主席会由三跑道项目环境事务总经理李仲腾出任，而更新的数据已在联络小组章程中反映。主席希望成员一如既往，继续支持小区联络小组的工作。

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三跑道系统项目的最新进展以及环境事宜、机场客运大楼及旅客体验提升措施的最新情况，及听取成员的意见。

通过**2019年9月9日**机场离岛、荃湾及屯门小区联络小组第十三次会议记录

- 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，当中深层水泥拌合工程及旅客捷运系统车厂已大致完成；而填海工程正按计划放置海堤石料、铺设海堤和填料。另外，二号客运大楼已按计划于**2019年11月29日**暂停运作以进行扩建工程。至于旅客捷运系统，以及第三条跑道及相关工程亦正按计划进行。

- 3.1 机管局向成员报告，由 2019 年 6 月至 11 月三跑道系统工程施工期间的环境监察及审核情况，当中包括工程对空气及噪音监察、水质监察、中华白海豚监察，及海天客运码头高速船的海上交通路线及管理计划的实行情况。机管局并介绍自 2017 年起，获改善海洋生态基金及渔业提升基金批出的资助项目内容及金额。
- 3.2 机管局向成员报告客运大楼及旅客体验提升措施，包括一号客运大楼新扩建部分已于 2019 年 11 月 29 日投入运作，新增旅客登记行段 L，提供合共 48 个新旅客登记柜台。其他如天际走廊工程、东大堂扩建计划、登机闸口美化工程、洗手间设施翻新、美食广场翻新及增加大型零售店新概念等项目正按计划进行中。
- 3.3 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：

工程进度及预算

- 1) 有成员询问三跑道项目的工程进度，施工期间遇到的困难；以及工程能否在预算内如期完成。

机管局响应说，现时位于所有关键填海区域及海堤范围底下的深层水泥拌合工程已全部完成，而整体进度亦达 95% 以上。逾 600 公顷的填海工程区域（占总填海区域约 96%）已交付予主要填海工程承建商，以进行填料铺设工程，同时亦于填海土地上多个工作点进行陆上地质改良工程。逾 40 公顷的填海土地已交付予后续承建商，以兴建滑行道、飞行区基础设施建设及设施，以及设置建筑支持设施，而更多土地将按照既定时间表及优先次序准备就绪，以供展开后续工程。

至于早前因填料供应所带来的挑战，在过去数月，承建商除了从广西取得新的砂粒供应外，亦已成功从更多位于广东的石矿场增加付运机制砂。在内地的填料供应增加下，以及透过推行工期重整和优化措施，加上主要填海工程承建商于工地调配所须的额外机械及人手，预计填海工程可于未来数月依既定时间表进行。机管局会继续按照原定目标，分别于 2022 年及 2024 年启用第三条跑道及完成整个三跑道系统。另外，机管局维持在预算的 1 415 亿港元内完成整项三跑道系统建造项目。截至 2019 年 11 月底，机管局批出的主要合约总值（约 502 亿港元）维持在预算之内。

设计可抵御极端恶劣天气

- 2) 有见于近年全球暖化影响，有成员查问三跑道系统的设计有否考虑到海平面上升的因素。

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拓展署最新的海港工程设计手册，符合屋宇署的审批要求；香港国际机场于设计及建造时，已根据政府的相关标准及准则，充分考虑到机场附近的地理环境，以及可能因极端潮汐或其他恶劣情况出现水浸的风险。香港国际机场自 1998 年启用至今，一直运作畅顺。

机管局在规划三跑道系统时，海堤设计亦沿用相关标准，海堤高度设计在海拔 6.5 米以上，预期足以应付未来恶劣天气和气候状况。

环境影响、缓解措施及监察事宜

海豚保育

- 3) 有成员查询现时中华白海豚的最新情况。

机管局响应表示，为尽量减少及缓解对中华白海豚及附近海洋生态造成的影响，机管局一直持续监察中华白海豚，及推出多项保育措施。除了定期在小区联络小组会议向成员汇报中华白海豚的监察报告外，机管局亦会在三跑道系统的专题网站发布相关的监察报告。监察报告显示，自 2016 年 8 月三跑道工程展开后，位于大屿山一带水域的中华白海豚数量相对稳定。另外，根据机管局委聘的独立海豚专家的研究，中华白海豚的活动范围广泛，若要研究海豚数量变化，必须持续以一段较长时间作为基准。为提升三跑道系统项目附近的海洋环境及生态，机管局成立了改善海洋生态基金，三年的资助项目中共资助数个有关于中华白海豚于珠江口地区的调查，从而了解中华白海豚的生态，如数量、分布模式及行为信息等等，有利于海豚研究员或学者根据研究结果建议更有效的保育措施。有关改善海洋生态基金获资助的项目可参阅以下网页：

http://env.threerunwaysystem.com/tc/meef/meef_projects.html

渔业提升基金

- 4) 有成员对渔业提升基金表示支持，特别是珍珠养殖试验计划，认为有助增加香港产业发展，并表示有兴趣深入了解各资助项目的研究成果。

机管局感谢成员的意见，并指出渔业提升基金成立的其中一个目的，是促进香港的海产养殖业更多元化，例如其中一个申请项目：资助珍珠养殖试验计划，已进行研究多年，并协助培训养珠业人才及为受「禁拖」影响的渔民提供就业机会。所有基金的资助项目完成报告在获得基金管理委员会通过后，会上载至指定网站，供公众参阅。有关详情可查阅三跑道系统的专题网站：

http://env.threerunwaysystem.com/tc/fef/fef_projects.html

公众参与

- 5) 有部分成员建议机管局在第三条跑道竣工后举办长跑比赛，邀请公众人士参与，实行与众同乐。

机管局感谢成员的意见，并表示会考虑相关意见。另外，成员如对推广第三条跑道有其他建议，欢迎随时与机管局联络。

- 3.4 有部分成员就飞机噪音、一号客运大楼的扩建部分、屯门至赤鱗角连接路、废水管理、智能机场、公共泊车位、以及社会动荡对机场影响等事宜，提出以下的意见和查询：

飞机噪音

- 1) 有成员表示，晚上抵港的航机可多用西博寮海峡的航道来降落，有助纾缓飞机噪音对荃湾郊区居民的影响；及查询现时使用西博寮海峡降落的航班数字。
另有成员反映荃湾区居民仍受夜间飞机噪音的影响。

机管局响应，飞机音量管制配额计划于 2017 年 4 月开始推行，运作大致顺利。在推出的第一年（即 2017 年 4 月至 2018 年 3 月），整体音量管制配额使用量及夜间的飞机噪音总量都能维持在基准水平。航空公司亦转换及使用更多较宁静新型机种，令到音量值高的夜间飞机运作比例持续减少。根据机管局的数字，最高噪音的 QC4 的飞机运作，在香港国际机场夜间时段飞行的总架次，每年约有 5 000 多架次，即每日约十多架次。计划实施首年后，音量值高的机种（即 QC4）夜间运行的总架次全年减少约 350 班。至于第二年，减少约 1 600 架次。

2018 年夏秋航季开始，机管局进一步限制新增的夜间航班，只容许 QC 值 2 或以下的飞机在夜间运作。此外，现正进一步研究限制音量较高的飞机（QC 值 4）在夜间运作。另外，民航处

已实施更严格的飞机运作限制，由 2019 年 3 月底开始，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 时至翌日早上 7 时在香港升降。有见于香港机场是全球最繁忙的货运机场，加上航空公司订购新型号飞机需时，故机管局计划于 2021 年夏秋航季进一步限制音量较高的飞机（QC 值 4）在夜间时段升降。

至于荃湾区的飞机噪音问题，现行的飞机噪音消减措施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较稠密的地区如沙田、荃湾、深井及青龙头等。另外，三跑道系统项目的环境影响评估报告亦提出了建议，于三跑道系统运作后，在符合飞行运作要求及安全的情况下，于夜间时段实行优先跑道使用计划，在飞机起飞架次较多时采用西行航道，在飞机降落架次较多时则采用东行航道，同时配合向东北方起飞及从东北方进场的航机尽量采用经西博寮海峡的航线，以减少航机在晚间飞越人口稠密的地区。随着航空科技的进步，航空公司亦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。自从飞机音量管制配额计划实施后，噪音较大的飞机夜间于香港国际机场升降的次数已大幅减少。

- 2) 有成员查询在 2022 年至 2024 年的过渡阶段安排时，跑道运作模式如何；及飞机会否飞过荃湾郊区上空。

机管局回应说，按计划第三条跑道可于 2022 年启用，随后现有北跑道须关闭约两年，以作重新配置。整个三跑道系统预计可于 2024 年年底投入运作。就 2022 年的过渡阶段而言，航道的运作模式与现时双跑道系统模式相若。而根据环境影响评估报告指出，过渡阶段的飞机噪音预测等量线 25 不会伸延至东涌现有或已规划的易受噪音影响地方。

一号客运大楼的扩建部分

- 3) 由于二号客运大楼已关闭进行扩建，有成员询问现时一号客运大楼的新增设施是否足够应付圣诞及春节假期时的旅客人潮，以及旅客是否熟悉使用相关的设施。

机管局回应说，香港国际机场一号客运大楼扩建部分已于 2019 年 11 月 29 日启用。扩建部分新增旅客登记行段 L，设有 48 个旅客登记柜台，令一号客运大楼的旅客登记柜台总数增至 369 个，智能登记柜台则增至超过 100 部。机场保安公司亦会增加三部 X 光安检仪器进行行李安全检查，入境处方面将增设 10 个

传统柜位以及 7 个「离境易」通道。此外，原在二号客运大楼提供的旅客辅助服务，包括失物认领处及行李寄存服务已迁往一号客运大楼，并于 11 月 29 日开始运作。跨境轿车及客车的新票务柜台则迁至一号客运大楼扩建部分抵港层，并于同日启用。两条位于抵港层禁区的新增行李认领转盘、小食亭及办公室亦将分阶段投入服务。

机管局会更新标志及告示以提供清晰指示，机场亦会增加人手协助旅客。总括而言，机管局有信心现有的机场设施及服务足够应付未来的客流量增长。2019 年的圣诞节以及 2020 年的农历新年是二号客运大楼暂停运作后的首两个旅客高峰期，机管局已同机场业务伙伴商讨如何作出人手调整，保持机场运作畅顺。

机场公共交通安排

4) 有成员查询屯门至赤鱲角连接路的最新进展。

另有询问现时机场的公共交通设施是否足够应付未来三跑系统的旅客量，特别是私家车和旅游车停泊位。

机管局表示，据政府路政署数据显示，屯门至赤鱲角连接路分为南面连接路和北面连接路。南面连接路的主线，即连接香港口岸与北大屿山公路（市区方向）的路段，已经于 2018 年 10 月 24 日与港珠澳大桥同步开通。而连接香港口岸与北大屿山公路（东涌方向）的路段亦已于 2018 年 11 月 30 日开通。至于北面连接路以约 5 公里长的海底隧道连接港珠澳大桥香港口岸和屯门第 40 区，按计划预计最快于 2020 年年底开通。届时从屯门南往返香港国际机场的行车时间，预计可由现时约 30 分钟车程缩短至约 10 分钟。

机场现时有超过 3 000 个公共泊车位，会按计划分阶段增加泊车位数量。四号停车场扩建完成后，将可增加 1 400 个公共泊车位。至 2024 年二号客运大楼扩建后完成后，其停车场将可提供更多的公共泊车位。现时位于一号停车场旁的旅游车总站属临时设施，设 24 个巴士泊位，为非专营巴士提供临时上落客区。当二号客运大楼在 2024 年完成扩建后，旅游车总站会搬回扩建后的二号客运大楼，届时非专营巴士停泊位会增加。另外，机管局会继续与相关政府部门，巴士营办商紧密沟通，按将来的客运量需求，完善公共交通设施及服务，配合机场长远发展及贯彻环保理念。

废水管理

- 5) 有成员赞赏机场洗手间的新设计；并建议机管局考虑废水重用，以减少机场淡水用量。

机管局响应表示，机场采取「三方供水」系统，以提高机场三大水源—淡水、海水及经处理废水的用水效益。机场的洗手间以海水冲厕，多幢主要机场建筑物的空调系统亦使用海水制冷。藉着利用海水这种源源不绝的可再生资源，可大大减少机场的食水用量。另外，机管局一直将客运大楼厨房及洗手间洗涤槽的废水、航膳供应及清洁飞机所产生的废水，经处理后循环再用于灌溉植物。自2006年起，机场的废水处理厂已处理超过 1 000 万立方米废水，足以应付灌溉机场岛上所有园景区的所需用水量。机管局藉着推行「三方供水」系统，为机场每年减少淡水需求量逾 50%。

智能机场

- 6) 有成员建议，透过人工智能技术将旅客的行李与智能身份证或旅行证件建立连结，让旅客可掌握行李的实时情况，以防止行李被盗或误领。

机管局多谢成员意见，并响应表示机管局近年积极研究应用科技，发展成为智能机场。一方面为旅客提供独特的体验，另一方面进一步提升机场的营运效率。例如抵港旅客可将香港机场流动应用程序「我的航班」与智能行李牌「行李通」配对，当行李即将送抵行李认领转盘时，便可透过流动电话接收提取行李通知，以便第一时间领取自己的行李，有助减少误认的情况。香港机场是全球首个引入这项服务的机场。至于防止行李被盗方面，香港机场的行李处理系统；全程有监控系统，故行李处理过程被盗取的机会较低。

- 7) 有成员建议，多用机场网页及应用程序来介绍客运大楼的新设施，以照顾弱势社群，如视障人士等，让他们可掌握机场各项新设施及自行前往。

机管局响应说，机场网站和流动应用程序「我的航班」采用多项无障碍设计，以照顾不同旅客的需要，当中包括视障或听障人士。例如将机场网站的非文字内容（如图片、横额、图表及标记等）提供替换文字，并将文字转换为合成语音，以便视障人士了解非文字内容所代表的意思等。香港机场网站的设计更获得「2018 无障碍网页嘉许计划」三年卓越表现奖（网站组别）。应用程序方面，「我的航班」提供的香港机场的室内地

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。

一号客运大楼提升项目

有部分成员赞赏机场翻新设施，并对其新功能提出以下的查询和意见。

- 8) 就建议在机场洗手间内利用数码投影技术投射蝴蝶图案，有成员表示需谨慎选择图案，以免对旅客造成不适。另有成员查询，洗手间内新的抽风系统是否有手掣，让使用者可以自行调较风速。

机管局感谢成员意见，并表示在考虑投影图案时会小心选择，以免对旅客造成不适。至于机场洗手间用的智能空调系统，会依据洗手间内的人数而自动调节抽气风速。

- 9) 建议机场应增设热饮用水设施，而其标志更需要清晰显示。

机管局感谢成员意见，并响应表示现时客运大楼有超过 50 个点装设了饮水机，至于热水现时会于机场禁区内的饮水机供应，地点涵盖一号客运大楼、北卫星廊、中场客运大楼及海天码头。香港机场在将来的提升项目中，会继续增加热饮水供应装置数量和比例，及提供更清晰的标志以方便旅客。

社会运动对机场影响

- 10) 有成员关注近期社会运动对机场客、货运量的影响，及查询会否影响三跑道系统；并询问机管局有何对策。

机管局响应表示，香港国际机场于 10 月份的客运量为 540 万人次，与去年同期相比减少 13%，主要原因是访港旅游表现疲弱，其中来往中国内地及东南亚的客运量跌幅最为显著。然而，与去年同期相比，转机 / 过境旅客量录得 7% 增长，香港居民外游人数亦同比增加 2%。扩建三跑道系统是香港国际机场的长远发展计划，以应付未来的航空交通需求，及支持航空业及香港的经济发展。机管局会继续密切留意机场及航空界的营运情况，制定适切的应对措施，维持香港作为国际航空枢纽的地位。

其他事项

4.0 会议于下午 5 时结束。

香港机场管理局
2020 年 5 月