機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組
第十四次會議記錄

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十四次會議在 2019 年 12 月 12 日（星期四）下午 3 時正舉行，至下午 5 時正結束。會後並安排小組成員參觀亞洲國際博覽館。

出席者：
姚兆聰先生（機場管理局）－機場社區聯絡小組主席
李仲騰先生（機場管理局）－機場社區聯絡小組副主席

離島區
郭平議員
余麗芬議員
黃文漢議員
黃秋萍議員
何紹基議員
何進輝議員

荃灣區
鄒秉恬議員
古揚邦議員
林發耿議員
林婉濱議員
李洪波議員
羅少傑議員
伍顯龍議員
蔡清輝先生

屯門區
陳有海議員
蘇炤成議員
黃麗嫦議員
李瑩女士
林德亮先生
梁卓賢先生
周錦祥先生
劉志誠先生

機場管理局
王瑤琪女士（三跑道項目建築工程統籌總經理）
馬婉儀女士（客運大樓運作及政府行政協作助理總經理）

張永翔先生（首席傳訊主管）

未可出席者：

<u>離島區</u>
周玉堂議員
余漢坤議員
周浩鼎議員
傅曉琳議員
鄺官穩議員
李桂珍議員
鄧家彪議員
黃漢權議員
張富先生
李文安先生
劉焯榮先生

<u>荃灣區</u>
黃偉傑議員
鄭捷彬議員
陳振中議員
陳崇業議員
陳琬琛議員
葛兆源議員
林琳議員
文裕明議員
譚凱邦議員
黃家華議員
邱錦平議員
趙耀年先生
傅振光先生
鄧紹榮先生

<u>屯門區</u>
梁健文議員
李洪森議員
歐志遠議員
陳文華議員
陳文偉議員
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
古漢強議員
龍瑞卿議員
巫成鋒議員
吳觀鴻議員
蘇嘉雯議員
譚駿賢議員
陶錫源議員
曾憲康議員
楊智恒議員
葉文斌議員
姜啟邦先生
麥磊樂先生

歡迎及簡介 **負責人**

1.0 主席歡迎小組成員出席機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十四次會議，並向成員報告社區聯絡小組主席吳自淇已於 2019 年 11 月退休，而其聯絡小組主席的職位會由姚兆聰接替；至於副主席會由三跑道項目環境事務總經理李仲騰出任，而更新的資料已在聯絡小組章程中反映。主席希望成員一如既往，繼續支持社區聯絡小組的工作。

主席介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表，並表示今次會議會向成員介紹三跑道系統項目的最新進展以及環境事宜、機場客運大樓及旅客體驗提升措施的最新情況，及聽取成員的意見。

通過 2019 年 9 月 9 日機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十三次會議記錄

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，當中深層水泥拌合工程及旅客捷運系統車廠已大致完成；而填海工程正按計劃放置海堤石料、鋪設海堤和填料。另外，二號客運大樓已按計劃於 2019 年 11 月 29 日暫停運作以進行擴建工程。至於旅客捷運系統，以及第三條跑道及相關工程亦正按計劃進行。

3.1 機管局向成員報告，由 2019 年 6 月至 11 月三跑道系統工程施工期間的環境監察及審核情況，當中包括工程對空氣及噪音監察、水質監察、中華白海豚監察，及海天客運碼頭高速船的海上交通路線及管理計劃的實行情況。機管局並介紹自 2017 年起，獲改善海洋生態基金及漁業提升基金批出的資助項目內容及金額。

3.2 機管局向成員報告客運大樓及旅客體驗提升措施，包括一號客運大樓新擴建部分已於 2019 年 11 月 29 日投入運作，新增旅客登記行段 L，提供合共 48 個新旅客登記櫃檯。其他如天際走廊工程、東大堂擴建計劃、登機閘口美化工程、洗手間設施翻新、美食廣場翻新及增加大型零售店新概念等項目正按計劃進行中。

3.3 有部分成員就三跑道系統項目的相關事宜，提出以下的意見和詢問：

<u>工程進度及預算</u>

1) 有成員詢問三跑道項目的工程進度，施工期間遇到的困難；以及工程能否在預算內如期完成。

機管局回應說，現時位於所有關鍵填海區域及海堤範圍底下的深層水泥拌合工程已全部完成，而整體進度亦達 95%以上。逾 600 公頃的填海工程區域（佔總填海區域約 96%）已交付予主要填海工程承建商，以進行填料鋪設工程，同時亦於填海土地上多個工作點進行陸上地質改良工程。逾 40 公頃的填海土地已交付予後續承建商，以興建滑行道、飛行區基礎建設及設施，以及設置建築支援設施，而更多土地將按照既定時間表及優先次序準備就緒，以供展開後續工程。

至於早前因填料供應所帶來的挑戰，在過去數月，承建商除了從廣西取得新的砂粒供應外，亦已成功從更多位於廣東的石礦場增加付運機製砂。在內地的填料供應增加下，以及透過推行工期重整和優化措施，加上主要填海工程承建商於工地調配所須的額外機械及人手，預計填海工程可於未來數月依既定時間表進行。機管局會繼續按照原定目標，分別於 2022 年及 2024 年啟用第三條跑道及完成整個三跑道系統。另外，機管局維持在預算的 1 415 億港元內完成整項三跑道系統建造項目。截至 2019 年 11 月底，機管局批出的主要合約總值（約 502 億港元）維持在預算之內。

設計可抵禦極端惡劣天氣

2) 有見於近年全球暖化影響，有成員查問三跑道系統的設計有否考慮到海平面上升的因素。

機管局回應表示，三跑道系統項目工程的海堤設計是採用土木工程拓展署最新的海港工程設計手冊，符合屋宇署的審批要求； 香港國際機場於設計及建造時，已根據政府的相關標準及準則，充分考慮到機場附近的地理環境，以及可能因極端潮汐或其他惡劣情況出現水浸的風險。香港國際機場自 1998 年啟用至今，一直運作暢順。

機管局在規劃三跑道系統時，海堤設計亦沿用相關標準，海堤高度設計在海拔 6.5 米以上，預期足以應付未來惡劣天氣和氣候狀況。

環境影響、緩解措施及監察事宜

海豚保育

3) 有成員查詢現時中華白海豚的最新情況。

機管局回應表示，為盡量減少及緩解對中華白海豚及附近海洋生態造成的影響，機管局一直持續監察中華白海豚，及推出多項保育措施。除了定期在社區聯絡小組會議向成員匯報中華白海豚的監察報告外，機管局亦會在三跑道系統的專題網站發布相關的監察報告。監察報告顯示，自 2016 年 8 月三跑道工程展開後，位於大嶼山一帶水域的中華白海豚數量相對穩定。另外，根據機管局委聘的獨立海豚專家的研究，中華白海豚的活動範圍廣泛，若要研究海豚數量變化，必須持續以一段較長時間作為基準。為提升三跑道系統項目附近的海洋環境及生態，機管局成立了改善海洋生態基金，三年的資助項目中共資助數個有關於中華白海豚於珠江口地區的調查，從而了解中華白海豚的生態，如數量、分佈模式及行為資訊等等，有利於海豚研究員或學者根據研究結果建議更有效的保育措施。有關改善海洋生態基金獲資助的項目可參閱以下網頁：
http://env.threerunwaysystem.com/tc/meef/meef_projects.html

漁業提升基金

4) 有成員對漁業提升基金表示支持，特別是珍珠養殖試驗計劃，認為有助增加香港產業發展，並表示有興趣深入了解各資助項目的研究成果。

機管局感謝成員的意見，並指出漁業提升基金成立的其中一個目的，是促進香港的海產養殖業更多元化，例如其中一個申請項目：資助珍珠養殖試驗計劃，已進行研究多年，並協助培訓養珠業人才及為受「禁拖」影響的漁民提供就業機會。所有基金的資助項目完成報告在獲得基金管理委員會通過後，會上載至指定網站，供公眾參閱。有關詳情可查閱三跑道系統的專題網站：

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

公眾參與

5) 有部分成員建議機管局在第三條跑道竣工後舉辦長跑比賽，邀請公眾人士參與，實行與眾同樂。

機管局感謝成員的意見，並表示會考慮相關意見。另外，成員如對推廣第三條跑道有其他建議，歡迎隨時與機管局聯絡。

3.4 有部分成員就飛機噪音、一號客運大樓的擴建部分、屯門至赤鱲角連接路、廢水管理、智能機場、公共泊車位、以及社會動蕩對機場影響等事宜，提出以下的意見和查詢：

飛機噪音

1) 有成員表示，晚上抵港的航機可多用西博寮海峽的航道來降落，有助紓緩飛機噪音對荃灣郊區居民的影響；及查詢現時使用西博寮海峽降落的航班數字。
另有成員反映荃灣區居民仍受夜間飛機噪音的影響。

機管局回應，飛機音量管制配額計劃於 2017 年 4 月開始推行，運作大致順利。在推出的第一年（即 2017 年 4 月至 2018 年 3 月），整體音量管制配額使用量及夜間的飛機噪音總量都能維持在基準水平。航空公司亦轉換及使用更多較寧靜新型機種，令到音量值高的夜間飛機運作比例持續減少。根據機管局的數字，最高噪音的 QC4 的飛機運作，在香港國際機場夜間時段飛行的總架次，每年約有 5 000 多架次，即每日約十多架次。計劃實施首年後，音量值高的機種（即 QC4）夜間運行的總架次全年減少約 350 班。至於第二年，減少約 1 600 架次。

2018年夏秋航季開始，機管局進一步限制新增的夜間航班，只容許 QC 值 2 或以下的飛機在夜間運作。此外，現正進一步研究限制音量較高的飛機 (QC 值 4) 在夜間運作。另外，民航處已實施更嚴格的飛機運作限制，由 2019 年 3 月底開始，不再接受未能符合第四章噪音標準或同等標準的飛機，於晚上10時至翌日早上 7 時在香港升降。有見於香港機場是全球最繁忙的貨運機場，加上航空公司訂購新型號飛機需時，故機管局計劃於 2021 年夏秋航季進一步限制音量較高的飛機 (QC 值 4) 在夜間時段升降。

至於荃灣區的飛機噪音問題，現行的飛機噪音消減措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、荃灣、深井及青龍頭等。另外，三跑道系統項目的環境影響評估報告亦提出了建議，於三跑道系統運作後，在符合飛行運作要求及安全的情況下，於夜間時段實行優先跑道使用計劃，在飛機起飛架次較多時採用西行航道，在飛機降落架次較多時則採用東行航道，同時配合向東北方起飛及從東北方進場的航機盡量採用經西博寮海峽的航線，以減少航機在晚間飛越人口稠密的地區。隨著航空科技的進步，航空公司亦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。自從飛機音量管制配額計劃實施後，噪音較大的飛機夜間於香港國際機場升降的次數已大幅減少。

2) 有成員查詢在 2022 年至 2024 年的過渡階段安排時，跑道運作模式如何；及飛機會否飛過荃灣郊區上空。

機管局回應說，按計劃第三條跑道可於2022年啟用，隨後現有北跑道須關閉約兩年，以作重新配置。整個三跑道系統預計可於 2024 年年底投入運作。就 2022 年的過渡階段而言，航道的運作模式與現時雙跑道系統模式相若。而根據環境影響評估報告指出，過渡階段的飛機噪音預測等量線 25 不會伸延至東涌現有或已規劃的易受噪音影響地方。

<u>一號客運大樓的擴建部分</u>

3) 由於二號客運大樓已關閉進行擴建，有成員詢問現時一號客運大樓的新增設施是否足夠應付聖誕及春節假期時的旅客人潮，以及旅客是否熟悉使用相關的設施。

機管局回應說，香港國際機場一號客運大樓擴建部分已於 2019 年 11 月 29 日啟用。擴建部分新增旅客登記行段 L，設有 48 個

旅客登記櫃檯，令一號客運大樓的旅客登記櫃檯總數增至 369 個，智能登記櫃檯則增至超過 100 部。機場保安公司亦會增加三部X光安檢儀器進行行李安全檢查，入境處方面將增設 10 個傳統櫃位以及 7 個「離境易」通道。此外，原在二號客運大樓提供的旅客輔助服務，包括失物認領處及行李寄存服務已遷往一號客運大樓，並同於 11 月 29 日開始運作。跨境轎車及客車的新票務櫃檯則遷至一號客運大樓擴建部分抵港層，並於同日啟用。兩條位於抵港層禁區的新增行李認領轉盤、小食亭及辦公室亦將分階段投入服務。

機管局會更新標誌及告示以提供清晰指示，機場亦會增加人手協助旅客。總括而言，機管局有信心現有的機場設施及服務足夠應付未來的客流量增長。2019 年的聖誕節以及 2020 年的農曆新年是二號客運大樓暫停運作後的首兩個旅客高峰期，機管局已同機場業務夥伴商討如何作出人手調整，保持機場運作暢順。

<u>機場公共交通安排</u>

4) 有成員查詢屯門至赤鱲角連接路的最新進展。
另有詢問現時機場的公共交通設施是否足夠應付未來三跑系統的旅客量，特別是私家車和旅遊車停泊位。

機管局表示，據政府路政署資料顯示，屯門至赤鱲角連接路分為南面連接路和北面連接路。南面連接路的主線，即連接香港口岸與北大嶼山公路（市區方向）的路段，已經於 2018 年 10 月 24 日與港珠澳大橋同步開通。而連接香港口岸與北大嶼山公路（東涌方向）的路段亦已於 2018 年 11 月 30 日開通。至於北面連接路以約 5 公里長的海底隧道連接港珠澳大橋香港口岸和屯門第 40 區，按計劃預計最快於 2020 年年底開通。屆時從屯門南往返香港國際機場的行車時間，預計可由現時約 30 分鐘車程縮短至約 10 分鐘。

機場現時有超過 3 000 個公共泊車位，會按計劃分階段增加泊車位數量。四號停車場擴建完成後，將可增加 1 400 個公共泊車位。至 2024 年二號客運大樓擴建後完成後，其停車場將可提供更多的公共泊車位。現時位於一號停車場旁的旅遊車總站屬臨時設施，設 24 個巴士泊位，為非專營巴士提供臨時上落客區。當二號客運大樓在 2024 年完成擴建後，旅遊車總站會搬回擴建後的二號客運大樓，屆時非專營巴士停泊位會增加。另外，機管局會繼續與相關政府部門，巴士營辦商緊密溝通，按

將來的客運量需求，完善公共交通設施及服務，配合機場長遠發展及貫徹環保理念。

廢水管理

5) 有成員讚賞機場洗手間的新設計；並建議機管局考慮廢水重用，以減少機場淡水用量。

機管局回應表示，機場採取「三方供水」系統，以提高機場三大水源－淡水、海水及經處理廢水的用水效益。機場的洗手間以海水沖廁，多幢主要機場建築物的空調系統亦使用海水製冷。藉着利用海水這種源源不絕的可再生資源，可大大減少機場的食水用量。另外，機管局一直將客運大樓廚房及洗手間洗滌槽的廢水、航膳供應及清潔飛機所產生的廢水，經處理後循環再用於灌溉植物。自2006年起，機場的廢水處理廠已處理超過 1 000 萬立方米廢水，足以應付灌溉機場島上所有園景區的所需用水量。機管局藉着推行「三方供水」系統，為機場每年減少淡水需求量逾 50%。

智能機場

6) 有成員建議，透過人工智能技術將旅客的行李與智能身份證或旅行證件建立連結，讓旅客可掌握行李的即時情況，以防止行李被盜或誤領。

機管局多謝成員意見，並回應表示機管局近年積極研究應用科技，發展成為智能機場。一方面為旅客提供獨特的體驗，另一方面進一步提升機場的營運效率。例如抵港旅客可將香港機場流動應用程式「我的航班」與智能行李牌「行李通」配對，當行李即將送抵行李認領轉盤時，便可透過流動電話接收提取行李通知，以便第一時間領取自己的行李，有助減少誤認的情況。香港機場是全球首個引入這項服務的機場。至於防止行李被盜方面，香港機場的行李處理系統；全程有監控系統，故行李處理過程被盜取的機會較低。

7) 有成員建議，多用機場網頁及應用程式來介紹客運大樓的新設施，以照顧弱勢社群，如視障人士等，讓他們可掌握機場各項新設施及自行前往。

機管局回應說，機場網站和流動應用程式「我的航班」採用多項無障礙設計，以照顧不同旅客的需要，當中包括視障或聽障人士。例如將機場網站的非文字內容（如圖片、橫額、圖表及

標記等）提供替代文字，並將文字轉換為合成語音，以便視障人士了解非文字內容所代表的意思等。香港機場網站的設計更獲得「2018 無障礙網頁嘉許計劃」三年卓越表現獎（網站組別）。應用程式方面，「我的航班」提供的香港機場的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。

一號客運大樓提升項目

有部分成員讚賞機場翻新設施，並對其新功能提出以下的查詢和意見。

8) 就建議在機場洗手間內利用數碼投影技術投射蝴蝶圖案，有成員表示需謹慎選擇圖案，以免對旅客造成不適。另有成員查詢，洗手間內新的抽風系統是否有手掣，讓使用者可以自行調較風速。

機管局感謝成員意見，並表示在考慮投影圖案時會小心選擇，以免對旅客造成不適。至於機場洗手間用的智能空調系統，會依據洗手間內的人數而自動調節抽氣風速。

9) 建議機場應增設熱飲用水設施，而其標誌更需要清晰顯示。

機管局感謝成員意見，並回應表示現時客運大樓有超過 50 個點裝設了飲水機，至於熱水現時會在機場禁區內的飲水機供應，地點涵蓋一號客運大樓、北衛星廊、中場客運大樓及海天碼頭。。香港機場在將來的提升項目中，會繼續增加熱飲水供應裝置數量和比例，及提供更清晰的標誌以方便旅客。

社會運動對機場影響

10) 有成員關注近期社會運動對機場客、貨運量的影響，及查詢會否影響三跑道系統；並詢問機管局有何對策。

機管局回應表示，香港國際機場於 10 月份的客運量為 540 萬人次，與去年同期相比減少 13%，主要原因是訪港旅遊表現疲弱，其中來往中國內地及東南亞的客運量跌幅最為顯著。然而，與去年同期相比，轉機 / 過境旅客量錄得 7% 增長，香港居民外遊人數亦同比增加 2%。擴建三跑道系統是香港國際機場的長遠發展計劃，以應付未來的航空交通需求，及支持航空業及香港的經濟發展。機管局會繼續密切留意機場及航空業界

的營運情況，制定適切的應對措施，維持香港作為國際航空樞紐的地位。

其他事項

4.0 會議於下午 5 時結束。

香港機場管理局
2020 年 5 月