

机场葵青及沙田社区联络小组  
第五次会议记录

机场葵青及沙田社区联络小组第五次会议在 2015年7月28日（星期二）上午10时于富豪机场酒店举行，至中午12时正结束。

出席者：

吴自淇先生（机场管理局）—主席

葵青区

罗竞成议员

陈笑文议员

周伟雄议员

周奕希议员

朱丽玲议员

何少平议员

林翠玲议员

李志强议员

卢慧兰议员

谭惠珍议员

徐生雄议员

黄耀聪议员

黄润达议员

谭仲文先生

黎振东先生

陆伟贤先生

何启华先生

阮黎丽冰女士

李永权先生

沙田区

程张迎议员

庄耀勤议员

李子荣议员

梁志伟议员

邓永昌议员  
汤宝珍议员  
卫庆祥议员  
黄嘉荣议员  
杨倩红议员  
容溟舟议员  
谢良兴先生  
麦炳辉先生  
梁振邦先生  
刘德章先生  
赵荣添先生

机场管理局

梁景然先生（建筑工程总经理）  
李仲腾先生（三跑道项目环保事务总经理）  
阎宇明女士（策略规划及发展总经理）  
邱松鹤先生（首席传讯主管）  
刘绍荣先生（建筑工程高级经理）

缺席者：

张李佳蕙女士（机场管理局）一副主席

葵青区

方平议员  
张慧晶议员  
许祺祥议员  
林立志议员  
林绍辉议员  
梁志成议员  
梁子颖议员  
梁伟文议员  
吴剑升议员  
潘志成议员  
潘小屏议员  
尹兆坚议员

陈碧文先生

沙田区

何厚祥议员

陈国添议员

陈敏娟议员

郑楚光议员

郑则文议员

招文亮议员

何国华议员

林松茵议员

刘伟伦议员

罗光强议员

梁家辉议员

李世荣议员

吴锦雄议员

庞爱兰议员

潘国山议员

葛佩帆博士

萧显航议员

董健莉议员

黄泽标议员

黄宇翰议员

丘文俊议员

杨文锐议员

姚嘉俊议员

余倩雯议员

陈美娟女士

李胜财先生

温云龙先生

吴锦权先生

连镇邦先生

李图明先生

吴信昌校长

- 1.0 主席欢迎小组成员出席机场葵青及沙田社区联络小组第五次会议，并介绍机场管理局（下称「机管局」）的代表。机管局已于去年 11 月完成三跑道系统项目的法定环境影响评估程序，并获环境保护署署长发出建造及营办指定工程项目的环境许可证。今年 3 月，行政会议亦肯定有必要推展三跑道系统计划，以维持香港作为世界及地区航空枢纽的竞争力，并配合香港长远的经济和发展需要。希望藉着今次会议，向葵青及沙田两区小组成员讲解机场三跑道系统项目的最新进度和常见问题，以及简介三跑道填海工程及深层水泥拌合法，并进一步听取成员的意见。

### 通过 2014 年 8 月 22 日机场葵青及沙田社区联络小组第四次会议记录

- 2.0 小组成员没有修改建议，会议记录获得通过。

### 通过新修订的机场社区联络小组章程

- 3.0 主席表示根据环境许可证的条件，机管局须在展开三跑道系统项目的建设工程前成立分别由社区及专业人员组成的联络小组，以便就所有与工程项目有关的环境问题进行沟通、查询及处理投诉。机管局早于 2012 年已为邻近五个社区（沙田区、葵青区、离岛区、荃湾区和屯门区）成立机场社区联络小组，所以是次修订小组章程是按照环境许可证的条件，在联络小组内加入讨论三跑道工程项目的进度和相关的环境事宜。小组日后的会议纪录及所有文件亦会上载至三跑道系统专题网站供公众阅览。
- 小组成员对新修订的小组章程没有其他意见，小组章程获得通过。

### 简报

- 4.0 机管局向成员报告机场三跑道系统项目规划的最新刊宪工作进度。三跑道系统计划于今年 5 月根据《前滨及海床（填海工程）条例》刊宪及按《城市规划条例》展开修订赤鱘角分区计划大纲核准图，现时正处理所收到的反对书、申述及意见。当相关法定程序完成并提交行政会议批准后，三跑道填海工程便可展开。
- 4.1 机管局向成员介绍三跑道系统工程项目概览，当中包括新跑道客运廊、绿色庭园、二号客运大楼扩建计划、旅客捷运系统及行李处理系统等，以及三跑道系统的建筑成本、融资安排和时间表等。机管局并向成员简介三跑道系统的填海工程及深层水

泥拌合法和扩建机场成为三跑道系统的常见问题。

4.2 大部分成员均支持三跑道系统工程，认为有关工程应尽快展开，以巩固香港作为国际及区域航空中心的地位。有部分成员就维持香港枢纽机场的领先地位，提出以下的意见及询问。

- (1) 由于高铁发展和港珠澳大桥的兴建，中港陆路交通覆盖网络更为完善，担心香港机场的客源因此流失，削弱香港机场的竞争力。询问有否评估高铁及港珠澳大桥对机场人流和货流的影响。
- (2) 由于邻近机场，如新加坡樟宜、首尔仁川和台湾桃园不断扩展，竞争成为区内枢纽机场，询问会否影响香港国际航空枢纽的地位。

机管局感谢成员一直以来对项目的支持，并回应如下：

- (1) 根据《香港国际机场 2030 规划大纲》，高速铁路可将现时铁路旅程时间缩短近三分之二，因此普遍预期会对短途及重迭市场的航空服务造成竞争。随着连接香港与内地高速铁路网络的广深港高速铁路的发展，加上内地进一步扩建高速铁路网络，高速铁路可能削弱航空运输在香港与短程内地航点（如汕头、长沙、南宁、厦门、武汉、南京、南昌及福州）之间的竞争力。但是这些内地航线的客运量只占香港国际机场总客运量极少百分比。因此，高铁预料不会对香港国际机场造成显著的负面影响。另一方面，高铁连接主要城市周围的二三线地点，提供便利频密的交通连系，有助香港国际机场扩大腹地市场。欧洲和日本的经验显示，兴建高速铁路可能令短途及重迭市场受到负面影响，但却可提升旅游意欲，而且在中长期可扩大铁路和航空运输的整体市场规模。加上，港珠澳大桥深入珠西一带，有助带动香港机场的客、货流量。
- (2) 面对邻近机场，包括新加坡樟宜、首尔仁川、台湾桃园及迪拜机场日趋激烈竞争，而这些机场亦不断扩展，肯定对香港国际机场的航空中心地位造成一定的影响。加上双跑道系统容量即将饱和，现时机场实际的航空交通量已较《香港国际机场 2030 规划大纲》预测的超前四年；所以香港机场必须扩建三跑道系统，以应付不断增加的航空交通需求量。

4.3 有部分成员就三跑道系统提出以下的意见和询问：

### 空域、航空交通管理、航道和噪音

- (1) 明白特区政府与国家在空域问题上有协议及安排。如果国家发展政策一旦有所转变，询问有何应变方案。
- (2) 空域问题的讨论已有八年，询问如何让人信服机管局或民航处有能力解决空域问题，以及解决空域问题的时间表及具体进展。
- (3) 三跑道系统有新的航道，青山复飞的航道又不能使用，询问如何能达至最高容量的每小时 102 架次飞机升降量。
- (4) 现时机场仍使用旧的航空交通管理系统，而新的航空交通管理系统（雷神三号）尚未能使用。当三跑道系统启用后，询问现有的旧系统如何能应付三跑道的航班需求。
- (5) 现时飞机向南飞行会经过荃湾、葵青及沙田一带，询问飞机能否向北飞，以解决当区的噪音问题。

### 司法复核

- (6) 就最近有关三跑道系统的司法复核诉讼，询问会否影响三跑道系统的建筑工程。

### 造价估算及融资安排

- (7) 有部分成员关注三跑道系统工程会否超支。就现时 1,415 亿港元的估算，询问何时结算，是否已计及通胀和建筑成本的增幅。一旦工程超支，询问是由政府或机管局承担超支费用。
- (8) 就机管局现时建议向乘客征收的 180 元机场建设费，询问是否有下调空间。

### 深层水泥拌合法

- (9) 三跑道系统施工期间，如发现深层水泥拌合法有技术问题，询问会如何处理。除深层水泥拌合法外，询问还采用甚么方法进一步改善水质和保育海洋生态。

## 新跑道客运廊的环保设计

- (10) 新客运廊设计多采自然光，询问如何平衡耗电情况。
- (11) 询问机场的减排目标；在三跑道工程上会否引入更多环保措施以扩展减排目标。

机管局感谢成员的意见并回应如下：

### (1) – (3)

据机管局了解，为配合珠三角区内空运业高速发展及五大机场（香港、深圳、澳门、珠海及广州）日后扩建需要，香港民航处与国家民用航空局和澳门民航局三方于 2004 年成立了「珠三角地区空中交通管理规划与实施专题工作组」（三方专题工作组），目的是致力提升珠三角地区空域的整体航班处理能力，并于 2007 年共同制订了《珠江三角洲地区空中交通管理规划与实施方案 (2.0 版本)》（《方案》），明确规划短、中及长期优化目标和措施，《方案》亦已周详考虑珠三角区内各机场日后新建跑道、航道及空域设计，包括香港国际机场三跑道发展和周边主要机场拟定的发展计划的兼容性，并在制订时经内地、香港及澳门三方技术人员利用先进的评估技术对《方案》进行分析研究，及吸纳了三方空管专家的意见，是一个实际可行、互利共赢的方案。机管局提出「三跑」系统可达至的最高容量（即每小时 102 架次），便是基于 2007 年的《方案》。

经过三方工作组的努力，《方案》内部分改善航空交通管理的措施已得到落实，包括新增珠三角外围航道、增设空管移交点及调整珠海空域结构等，提升了珠三角区内航机运作及航空交通管理的效率。

目前民航处的重点工作是继续与国家民用航空局及澳门民航局合作，透过三方专题工作组这平台，按部就班地推进落实《方案》内的优化措施，以配合香港国际机场三跑道系统的发展。机管局会继续与民航处就空域问题上保持沟通，相信只要五大机场共同努力，空域问题定能圆满解决。

- (4) 新航空交通管理系统 (Autotrac 3) 预计 2016 上半年启用。
- (5) 就荃湾、葵青及沙田区的飞机噪音问题，民航处已实施多项噪音消减措施，包括在符合飞行运作要求及安全的情况下，

于午夜至早上 7 时抵港的航机会安排从香港国际机场西南方经海面降落，以减少航机在深夜时段飞越沙田、葵涌、青衣、荃湾、深井及青龙头等人口稠密的地区；此外，航机于晚上 11 时至翌日早上 7 时，在符合飞行运作要求及安全的情况下，向东北方起飞的航机会采用经西博寮海峡向南飞行航道，该航道并不会经过荃湾、葵青及沙田一带。

- (6) 机管局表示，现时有六宗司法复核诉讼申请。机管局会密切留意有关三跑道系统的司法复核诉讼，希望不会对三跑道系统建造计划造成太大影响。
- (7) 机管局表示现有方案已经由政府 and 独立专家审核，工程造价属合理，有关通胀和建筑成本上升等因素已在考虑之列。按这个方案，以三跑道系统于 2023 年完工计，预算建造成本（按付款当日价格计算）为 1,415 亿港元。至于公众关注的工程超支事宜，机管局现正详细审视三跑道系统设计方案和现有的工程管理系统，务求更有效地控制施工进度和工程成本。机管局亦正就全球机场的扩建工程进行分析及评估，待有关工作完成后将与成员分享研究结果。
- (8) 行政会议于今年 3 月 17 日肯定三跑道系统发展项目的需要，政府亦要求机管局考虑调低机场建设费。机管局现正与独立财务顾问商讨调低机场建设费的空间。有关融资安排仍在研究中，机管局会于完成研究后公布相关安排，包括机场建设费的水平。
- (9) 为确定深层水泥拌合法的成效，机管局早于 2012 年进行实地测试，结果发现成效显著，可达至预期的效果。至于改善水质和保育海洋生态方面，根据环境许可证的条件，机管局必须在工程项目建造及营办期间，制订及执行各计划，包括设立海岸公园、进行海洋生态保育、渔业管理、淤泥屏障，使用深层水泥拌合法等，避免影响水质及海洋生态。
- (10) 新跑道客运廊将采用智能玻璃，增加吸光及减少吸热，以尽量减低空调系统的耗电量。
- (11) 机管局与业务伙伴于 2010 年承诺，到了 2015 年，将整个机场每个工作量单位的碳排放量从 2008 年的水平减少 25%。截至 2014 年年底止，碳排放量已减少约 20%，相信今年年底会达到目标。



4.4 有部分成员就现时机场运作提出以下的意见和询问。

- (1) 现时往返香港国际机场至深圳机场的交通服务并非24小时运作，对机场使用者造成不便。
- (2) 询问中场客运廊的工程进度，如工程遇上技术问题会如何处理。
- (3) 关注机场安全，询问机管局最近在防疫及反恐工作上，有没有进行特别演习，以保障旅客安全。
- (4) 建议机管局为机场旅客提供多元化的综合文化活动。例如在旅客登机前，提供有关艺术文化节目或展览等，从而提升机场的艺术氛围及旅客体验。

机管局回应如下：

- (1) 香港国际机场是多式联运中心，有网络广阔的海陆交通连系，直达珠江三角洲地区多个主要城市。例如跨境快船服务连接9个口岸，往内地客车服务则覆盖内地110个城镇。旅客亦可选乘跨境轿车，直接前往所选目的地。由于现时部分关口并非24小时运作，因此暂时未能提供24小时的跨境交通接驳服务。随着机场不断扩展，机管局与政府相关部门，会继续与内地相关单位协商，进一步完善跨境交通接驳服务。
- (2) 机管局表示中场客运廊的工程进展良好，如按照现时进度，可在今年年底落成启用。
- (3) 机管局会定期与警方、相关政府部门及机场同业举行不同类型的演习，如防疫和反恐等，以提升机场的应变能力及效率，确保有效处理紧急事故。
- (4) 机管局一直有与康乐及文化事务署合作，在机场摆放历史文化展览。机管局最近成立了艺术及文化咨询委员会，为机场注入香港文化艺术元素，藉此进一步提升旅客体验。机场会分别举办季节性及常设展览，推动香港的旅游和文化。

4.5 有部分成员提出其他的意见和询问：

- (1) 赞扬三跑道系统的简报资料详尽清晰；并建议机管局可透过不同的平台向公众发放相关的资讯，从而增加公众对三跑道系统的认识。例如可用作学校教材、在校园内竖立三跑道展览和在社区举办三跑道系统巡回展览等活动。
- (2) 建议在开会前向成员提供简报资料，以便成员有充足的时间了解相关资料，方便会上讨论。

机管局的回应如下：

- (1) 机管局感谢成员的建议，并表示最近推出了三跑道系统资料册，供公众人士索取。成员可联络秘书处索取资料册或可浏览三跑道系统的专题网页下载相关资料。学校可因应教学需要，选用三跑道系统资料作教材。至于在社区举办巡回展览，机管局已于今年五、六月期间，于香港四个地区举行题为「机场与您 共建未来」的巡回展览，向公众介绍香港国际机场的未来发展计划。第二轮巡回展览将于今年第三、四季举行，而沙田区会是重要考虑之列。
- (2) 机管局多谢成员的建议，会考虑在会前向成员提供简报资料。

小组成员、  
秘书处

秘书处

## 其他事项

5.0 会议于下午 12 时正结束。

香港机场管理局  
2015 年 8 月