

機場葵青及沙田社區聯絡小組
第五次會議記錄

機場葵青及沙田社區聯絡小組第五次會議在 2015年7月28日（星期二）上午10時於富豪機場酒店舉行，至中午12時正結束。

出席者：

吳自淇先生（機場管理局）－主席

葵青區

羅競成議員

陳笑文議員

周偉雄議員

周奕希議員

朱麗玲議員

何少平議員

林翠玲議員

李志強議員

盧慧蘭議員

譚惠珍議員

徐生雄議員

黃耀聰議員

黃潤達議員

譚仲文先生

黎振東先生

陸偉賢先生

何啟華先生

阮黎麗冰女士

李永權先生

沙田區

程張迎議員

莊耀勤議員

李子榮議員

梁志偉議員

鄧永昌議員
湯寶珍議員
衛慶祥議員
黃嘉榮議員
楊倩紅議員
容溟舟議員
謝良興先生
麥炳輝先生
梁振邦先生
劉德章先生
趙榮添先生

機場管理局

梁景然先生（建築工程總經理）
李仲騰先生（三跑道項目環保事務總經理）
閻宇明女士（策略規劃及發展總經理）
邱松鶴先生（首席傳訊主管）
劉紹榮先生（建築工程高級經理）

缺席者：

張李佳蕙女士（機場管理局）－副主席

葵青區

方平議員
張慧晶議員
許祺祥議員
林立志議員
林紹輝議員
梁志成議員
梁子穎議員
梁偉文議員
吳劍昇議員
潘志成議員
潘小屏議員
尹兆堅議員

陳碧文先生

沙田區

何厚祥議員

陳國添議員

陳敏娟議員

鄭楚光議員

鄭則文議員

招文亮議員

何國華議員

林松茵議員

劉偉倫議員

羅光強議員

梁家輝議員

李世榮議員

吳錦雄議員

龐愛蘭議員

潘國山議員

葛珮帆博士

蕭顯航議員

董健莉議員

黃澤標議員

黃宇翰議員

丘文俊議員

楊文銳議員

姚嘉俊議員

余倩雯議員

陳美娟女士

李勝財先生

溫雲龍先生

吳錦權先生

連鎮邦先生

李圖明先生

吳信昌校長

- 1.0 主席歡迎小組成員出席機場葵青及沙田社區聯絡小組第五次會議，並介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表。機管局已於去年 11 月完成三跑道系統項目的法定環境影響評估程序，並獲環境保護署署長發出建造及營辦指定工程項目的環境許可證。今年 3 月，行政會議亦肯定有必要推展三跑道系統計劃，以維持香港作為世界及地區航空樞紐的競爭力，並配合香港長遠的經濟和發展需要。希望藉着今次會議，向葵青及沙田兩區小組成員講解機場三跑道系統項目的最新進度和常見問題，以及簡介三跑道填海工程及深層水泥拌合法，並進一步聽取成員的意見。

通過 2014 年 8 月 22 日機場葵青及沙田社區聯絡小組第四次會議記錄

- 2.0 小組成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

通過新修訂的機場社區聯絡小組章程

- 3.0 主席表示根據環境許可證的條件，機管局須在展開三跑道系統項目的建造工程前成立分別由社區及專業人員組成的聯絡小組，以便就所有與工程項目有關的環境問題進行溝通、查詢及處理投訴。機管局早於 2012 年已為鄰近五個社區（沙田區、葵青區、離島區、荃灣區和屯門區）成立機場社區聯絡小組，所以是次修訂小組章程是按照環境許可證的條件，在聯絡小組內加入討論三跑道工程項目的進度和相關的環境事宜。小組日後的會議紀錄及所有文件亦會上載至三跑道系統專題網站供公眾閱覽。
小組成員對新修訂的小組章程沒有其他意見，小組章程獲得通過。

簡報

- 4.0 機管局向成員報告機場三跑道系統項目規劃的最新刊憲工作進度。三跑道系統計劃於今年 5 月根據《前濱及海床（填海工程）條例》刊憲及按《城市規劃條例》展開修訂赤鱸角分區計劃大綱核准圖，現時正處理所收到的反對書、申述及意見。當相關法定程序完成並提交行政會議批准後，三跑道填海工程便可展開。
- 4.1 機管局向成員介紹三跑道系統工程項目概覽，當中包括新跑道客運廊、綠色庭園、二號客運大樓擴建計劃、旅客捷運系統及行李處理系統等，以及三跑道系統的建築成本、融資安排和時間表等。機管局並向成員簡介三跑道系統的填海工程及深層水

泥拌合法和擴建機場成為三跑道系統的常見問題。

4.2 大部分成員均支持三跑道系統工程，認為有關工程應盡快展開，以鞏固香港作為國際及區域航空中心的地位。有部分成員就維持香港樞紐機場的領先地位，提出以下的意見及詢問。

- (1) 由於高鐵發展和港珠澳大橋的興建，中港陸路交通覆蓋網絡更為完善，擔心香港機場的客源因此流失，削弱香港機場的競爭力。詢問有否評估高鐵及港珠澳大橋對機場人流和貨流的影響。
- (2) 由於鄰近機場，如新加坡樟宜、首爾仁川和台灣桃園不斷擴展，競爭成為區內樞紐機場，詢問會否影響香港國際航空樞紐的地位。

機管局感謝成員一直以來對項目的支持，並回應如下：

- (1) 根據《香港國際機場 2030 規劃大綱》，高速鐵路可將現時鐵路旅程時間縮短近三分之二，因此普遍預期會對短途及重疊市場的航空服務造成競爭。隨着連接香港與內地高速鐵路網絡的廣深港高速鐵路的發展，加上內地進一步擴建高速鐵路網絡，高速鐵路可能削弱航空運輸在香港與短程內地航點（如汕頭、長沙、南寧、廈門、武漢、南京、南昌及福州）之間的競爭力。但是這些內地航線的客運量只佔香港國際機場總客運量極少百分比。因此，高鐵預料不會對香港國際機場造成顯著的負面影響。另一方面，高鐵連接主要城市周圍的二三線地點，提供便利頻密的交通連繫，有助香港國際機場擴大腹地市場。歐洲和日本的經驗顯示，興建高速鐵路可能令短途及重疊市場受到負面影響，但卻可提升旅遊意欲，而且在中長期內可擴大鐵路和航空運輸的整體市場規模。加上，港珠澳大橋深入珠西一帶，有助帶動香港機場的客、貨流量。
- (2) 面對鄰近機場，包括新加坡樟宜、首爾仁川、台灣桃園及迪拜機場日趨激烈競爭，而這些機場亦不斷擴展，肯定對香港國際機場的航空中心地位造成一定的影響。加上雙跑道系統容量即將飽和，現時機場實際的航空交通量已較《香港國際機場 2030 規劃大綱》預測的超前四年；所以香港機場必須擴建三跑道系統，以應付不斷增加的航空交通需求量。

4.3 有部分成員就三跑道系統提出以下的意見和詢問：

空域、航空交通管理、航道和噪音

- (1) 明白特區政府與國家在空域問題上有協議及安排。如果國家發展政策一旦有所轉變，詢問有何應變方案。
- (2) 空域問題的討論已有八年，詢問如何讓人信服機管局或民航處有能力解決空域問題，以及解決空域問題的時間表及具體進展。
- (3) 三跑道系統有新的航道，青山復飛的航道又不能使用，詢問如何能達至最高容量的每小時 102 架次飛機升降量。
- (4) 現時機場仍使用舊的航空交通管理系統，而新的航空交通管理系統（雷神三號）尚未能使用。當三跑道系統啟用後，詢問現有的舊系統如何能應付三跑道的航班需求。
- (5) 現時飛機向南飛行會經過荃灣、葵青及沙田一帶，詢問飛機能否向北飛，以解決當區的噪音問題。

司法覆核

- (6) 就最近有關三跑道系統的司法覆核訴訟，詢問會否影響三跑道系統的建築工程。

造價估算及融資安排

- (7) 有部分成員關注三跑道系統工程會否超支。就現時1,415億港元的估算，詢問何時結算，是否已計及通脹和建築成本的增幅。一旦工程超支，詢問是由政府或機管局承擔超支費用。
- (8) 就機管局現時建議向乘客徵收的180元機場建設費，詢問是否有下調空間。

深層水泥拌合法

- (9) 三跑道系統施工期間，如發現深層水泥拌合法有技術問題，詢問會如何處理。除深層水泥拌合法外，詢問還採用甚麼方法進一步改善水質和保育海洋生態。

新跑道客運廊的環保設計

- (10) 新客運廊設計多採自然光，詢問如何平衡耗電情況。
- (11) 詢問機場的減排目標；在三跑道工程上會否引入更多環保措施以擴展減排目標。

機管局感謝成員的意見並回應如下：

(1) – (3)

據機管局了解，為配合珠三角區內空運業高速發展及五大機場（香港、深圳、澳門、珠海及廣州）日後擴建需要，香港民航處與國家民用航空局和澳門民航局三方於 2004 年成立了「珠三角地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」（三方專題工作組），目的是致力提升珠三角地區空域的整體航班處理能力，並於 2007 年共同制訂了《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案 (2.0 版本)》（《方案》），明確規劃短、中及長期優化目標和措施，《方案》亦已周詳考慮珠三角區內各機場日後新建跑道、航道及空域設計，包括香港國際機場三跑道發展和周邊主要機場擬定的發展計劃的兼容性，並在制訂時經內地、香港及澳門三方技術人員利用先進的評估技術對《方案》進行分析研究，及吸納了三方空管專家的意見，是一個實際可行、互利共贏的方案。機管局提出「三跑」系統可達至的最高容量（即每小時 102 架次），便是基於 2007 年的《方案》。

經過三方工作組的努力，《方案》內部分改善航空交通管理的措施已得到落實，包括新增珠三角外圍航道、增設空管移交點及調整珠海空域結構等，提升了珠三角區內航機運作及航空交通管理的效率。

目前民航處的重點工作是繼續與國家民用航空局及澳門民航局合作，透過三方專題工作組這平台，按部就班地推進落實《方案》內的優化措施，以配合香港國際機場三跑道系統的發展。機管局會繼續與民航處就空域問題上保持溝通，相信只要五大機場共同努力，空域問題定能圓滿解決。

- (4) 新航空交通管理系統 (Autotrac 3) 預計2016上半年啟用。
- (5) 就荃灣、葵青及沙田區的飛機噪音問題，民航處已實施多項噪音消減措施，包括在符合飛行運作要求及安全的情況下，

於午夜至早上 7 時抵港的航機會安排從香港國際機場西南方經海面降落，以減少航機在深夜時段飛越沙田、葵涌、青衣、荃灣、深井及青龍頭等人口稠密的地區；此外，航機於晚上 11 時至翌日早上 7 時，在符合飛行運作要求及安全的情況下，向東北方起飛的航機會採用經西博寮海峽向南飛行航道，該航道並不會經過荃灣、葵青及沙田一帶。

- (6) 機管局表示，現時有六宗司法覆核訴訟申請。機管局會密切留意有關三跑道系統的司法覆核訴訟，希望不會對三跑道系統建造計劃造成太大影響。
- (7) 機管局表示現有方案已經由政府 and 獨立專家審核，工程造價屬合理，有關通脹和建築成本上升等因素已在考慮之列。按這個方案，以三跑道系統於 2023 年完工計，預算建造成本（按付款當日價格計算）為 1,415 億港元。至於公眾關注的工程超支事宜，機管局現正詳細審視三跑道系統設計方案和現有的工程管理系統，務求更有效地控制施工進度和工程成本。機管局亦正就全球機場的擴建工程進行分析及評估，待有關工作完成後將與成員分享研究結果。
- (8) 行政會議於今年 3 月 17 日肯定三跑道系統發展項目的需要，政府亦要求機管局考慮調低機場建設費。機管局現正與獨立財務顧問商討調低機場建設費的空間。有關融資安排仍在研究中，機管局會於完成研究後公布相關安排，包括機場建設費的水平。
- (9) 為確定深層水泥拌合法的成效，機管局早於 2012 年進行實地測試，結果發現成效顯著，可達至預期的效果。至於改善水質和保育海洋生態方面，根據環境許可證的條件，機管局必須在工程項目建造及營辦期間，制訂及執行各計劃，包括設立海岸公園、進行海洋生態保育、漁業管理、淤泥屏障，使用深層水泥拌合法等，避免影響水質及海洋生態。
- (10) 新跑道客運廊將採用智能玻璃，增加吸光及減少吸熱，以盡量減低空調系統的耗電量。
- (11) 機管局與業務夥伴於 2010 年承諾，到了 2015 年，將整個機場每個工作量單位的碳排放量從 2008 年的水平減少 25%。截至 2014 年年底止，碳排放量已減少約 20%，相信今年年底會達到目標。

4.4 有部分成員就現時機場運作提出以下的意見和詢問。

- (1) 現時往返香港國際機場至深圳機場的交通服務並非24小時運作，對機場使用者造成不便。
- (2) 詢問中場客運廊的工程進度，如工程遇上技術問題會如何處理。
- (3) 關注機場安全，詢問機管局最近在防疫及反恐工作上，有沒有進行特別演習，以保障旅客安全。
- (4) 建議機管局為機場旅客提供多元化的綜合文化活動。例如在旅客登機前，提供有關藝術文化節目或展覽等，從而提升機場的藝術氛圍及旅客體驗。

機管局回應如下：

- (1) 香港國際機場是多式聯運中心，有網絡廣闊的海陸交通連繫，直達珠江三角洲地區多個主要城市。例如跨境快船服務連接 9 個口岸，往內地客車服務則覆蓋內地 110 個城鎮。旅客亦可選乘跨境轎車，直接前往所選目的地。由於現時部分關口並非 24小時運作，因此暫時未能提供 24小時的跨境交通接駁服務。隨著機場不斷擴展，機管局與政府相關部門，會繼續與內地相關單位協商，進一步完善跨境交通接駁服務。
- (2) 機管局表示中場客運廊的工程進展良好，如按照現時進度，可在今年年底落成啟用。
- (3) 機管局會定期與警方、相關政府部門及機場同業舉行不同類型的演習，如防疫和反恐等，以提升機場的應變能力及效率，確保有效處理緊急事故。
- (4) 機管局一直有與康樂及文化事務署合作，在機場擺放歷史文化展覽。機管局最近成立了藝術及文化諮詢委員會，為機場注入香港文化藝術元素，藉此進一步提升旅客體驗。機場會分別舉辦季節性及常設展覽，推動香港的旅遊和文化。

4.5 有部分成員提出其他的意見和詢問：

- (1) 讚揚三跑道系統的簡報資料詳盡清晰；並建議機管局可透過不同的平台向公眾發放相關的資訊，從而增加公眾對三跑道系統的認識。例如可用作學校教材、在校園內豎立三跑道展覽和在社區舉辦三跑道系統巡迴展覽等活動。
- (2) 建議在開會前向成員提供簡報資料，以便成員有充足的時間了解相關資料，方便會上討論。

機管局的回應如下：

- (1) 機管局感謝成員的建議，並表示最近推出了三跑道系統資料冊，供公眾人士索取。成員可聯絡秘書處索取資料冊或可瀏覽三跑道系統的專題網頁下載相關資料。學校可因應教學需要，選用三跑道系統資料作教材。至於在社區舉辦巡迴展覽，機管局已於今年五、六月期間，於香港四個地區舉行題為「機場與您 共建未來」的巡迴展覽，向公眾介紹香港國際機場的未來發展計劃。第二輪巡迴展覽將於今年第三、四季舉行，而沙田區會是重要考慮之列。
- (2) 機管局多謝成員的建議，會考慮在會前向成員提供簡報資料。

小組成員、
秘書處

秘書處

其他事項

5.0 會議於下午 12 時正結束。

香港機場管理局
2015 年 8 月