

機場葵青及沙田社區聯絡小組
第六次會議記錄

機場葵青及沙田社區聯絡小組第六次會議在 2016年4月20日（星期三）下午2時30分於富豪機場酒店舉行，至下午4時正結束。

出席者：

吳自淇先生（機場管理局）－ 機場社區聯絡小組主席

葵青區

陳笑文議員
周偉雄議員
林翠玲議員
李志強議員
梁志成議員
譚惠珍議員
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
陳碧文先生
潘小屏女士

沙田區

程張迎議員
吳錦雄議員
蕭顯航議員
衛慶祥議員
黃嘉榮議員
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
鄭楚光先生
梁志偉先生
湯寶珍女士
楊倩紅女士

機場管理局

梁景然先生（建築工程總經理）
李仲騰先生（三跑道項目環境事務總經理）
張永翔先生（首席傳訊主管）

缺席者：

張李佳蕙女士（機場管理局）－機場社區聯絡小組副主席

葵青區

羅競成議員
張慧晶議員
周奕希議員
朱麗玲議員
許祺祥議員
林紹輝議員
梁子穎議員
梁偉文議員
吳劍昇議員
潘志成議員
黃耀聰議員
方平先生
何少平先生
林立志先生
盧慧蘭女士
徐生雄先生
尹兆堅先生

沙田區

何厚祥議員
陳國添議員
陳敏娟議員
鄭則文議員
招文亮議員
林松茵議員
李子榮議員
梁家輝議員
李世榮議員
龐愛蘭議員
潘國山議員
葛珮帆博士
董健莉議員
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
吳信昌校長
李圖明先生
莊耀勤先生
何國華先生
劉偉倫先生
羅光強先生
鄧永昌先生
黃澤標先生

歡迎及簡介

負責人

- 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六次會議，並介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表。主席希望藉今次會議向小組成員講解香港國際機場三跑道系統項目的最新進展，包括財務安排、工程項目及客運大樓設計，以及相關環境事宜，並聽取成員的意見。

此外，在會議結束後，小組成員將會參觀剛於去年年底落成的中場客運大樓。大樓現已全面投入服務，每天處理超過 200 班航班，佔香港國際機場每天整體客運航班約兩成。

通過 2015 年 7 月 28 日機場葵青及沙田社區聯絡小組第五次會議記錄

- 2.0 小組成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

簡報

- 3.0 機管局向成員匯報機場三跑道系統項目的最新進展。今年二月，城市規劃委員會向行政長官會同行政會議提交沒有修訂的赤鱗角分區計劃大綱草圖。機管局會在相關法定程序完成後，展開三跑道系統填海工程。
- 3.1 機管局介紹三跑道系統項目的財務安排和相關工程項目，包括新客運大樓的環保設計，以及三跑道系統填海工程所採用的深層水泥拌合法。機管局亦向成員簡介三跑道系統的一系列環境

影響緩解措施，包括海岸公園研究、改善海洋生態基金及漁業提升基金、海天客運碼頭高速船的海上交通路線及管理計劃，以及項目的環境監察及管理。

3.2 部分成員就三跑道系統項目相關事宜提出以下意見和查詢：

空域及飛機噪音

- (1) 詢問在三跑道系統運作後可使用的空域範圍。詢問若有空域管制，如何將對航空交通的影響減至最低。
- (2) 有成員關注三跑道系統運作下馬灣的噪音問題；詢問有沒有措施減低飛機噪音對馬灣居民的滋擾。如將來航空客、貨運量增加，跑道使用率亦上升，詢問機管局屆時會否增加飛機在晚間升降的次數。
- (3) 有成員反映珀麗灣業主委員會主席曾去信機管局，要求加入機場荃灣社區聯絡小組但不受理，希望機管局跟進。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 據機管局了解，由國家民航局、香港民航處及澳門民航局組成的「珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施專題工作組」於 2007 年共同制定的方案，已顧及香港國際機場三跑道系統的運作需要，以及珠三角地區其他主要機場已規劃的發展。過去數年，這個方案中多項空域優化措施已按部就班地落實，包括新增珠三角外圍航道、在香港及廣州飛行情報區之間增設空管移交點及調整珠海空域結構等。民航處亦在立法會跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會本年 4 月 12 日的會議上，就跑道容量相關事宜及珠江三角洲空域管理作詳細解釋。有關會議討論文件，可參閱立法會的網頁：

http://www.legco.gov.hk/yr14-15/chinese/hc/sub_com/hs101/papers/hs10120160412cb4-832-1-c.pdf

現時香港國際機場服務近八成是國際航班，只有約兩成是內地航班，因此內地的空域管制對機場的整體航班影響將不會太大。當遇上空域管制，相關部門會協調應變疏導航班，盡快令機場回復正常運作，情況就如遇上惡劣天氣一樣。

- (2) 在三跑道系統全面運作下，晚上 11 時後會由三跑道運作轉為雙跑道運作；至凌晨 1 時開始，再由雙跑道運作轉為單跑道運作。環評報告顯示，機場無論在雙跑道或三跑道系統運作下，噪音預測等量線 25 均不會覆蓋馬灣。同時，隨著飛機科

技不斷進步，新的飛機引擎已較以往的寧靜。為減低飛機噪音對航道附近地區的影響，多間航空公司正逐步使用更多新型飛機飛行，相信飛機噪音問題會隨著飛機技術改良而有所改善。此外，機管局與民航處會定期檢視與噪音相關的運作統計數據，從而評估是否需要調整噪音緩減措施。

機管局會繼續積極地與珀麗灣居民保持雙向溝通，例如邀請珀麗灣居民參觀機場，了解機場的最新發展和實地聆聽新型號飛機的寧靜程度，及與珀麗灣業主委員會及居民會面及聽取意見。

- (3) 機管局已於 2015 年 8 月 14 日及 2016 年 3 月 15 日回覆珀麗灣業主委員會主席的來信，表示一直重視珀麗灣居民對機場未來發展的意見，並將於 2016 年 9 月籌組第三屆機場荃灣社區聯絡小組時，邀請時任珀麗灣業主委員會主席加入成為小組成員。

機場建設費及三跑道系統的財務安排

- (1) 詢問機管局如何釐定現時建議的機場建設費水平；並詢問經濟客位的收費水平是否有下調空間。
- (2) 詢問三跑道系統項目的融資方案會否影響機管局的「AAA」長期信貸評級；另外如何讓市民相信借貸後機管局可維持穩健的財務狀況。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 機管局就機場建設費收費機制諮詢了不同持份者，包括本地航空公司及旅遊業界，同時亦進行了旅客（包括離境、轉機及過境）意見調查。機管局根據調查結果及持份者的意見，並在不影響機管局信貸評級及借貸能力前提下，制訂機場建設費收費機制。機場建設費收費按照離港旅客的飛行距離、機票的等級（分頭等/商務客位及經濟客位），以及旅客類別（即離境或轉機及過境）而定。機管局已善用其盈餘及借貸能力，以用者自付的原則向乘客收取合理的機場建設費，不希望對旅客造成負擔。
- (2) 機管局的財務安排是按照「共同承擔」及「用者自付」的原則制訂。機管局從下列三個途徑為項目提供資金，包括：i) 在市場上向第三方借貸；ii) 機管局的營運溢利；及 iii) 徵收機場建設費。機管局整體財政狀況穩健，我們有信心三跑道系統項目相關財務安排，不會影響機管局的良好信貸評級（AAA 級）。

環境影響、緩解措施及監察事宜

- (1) 詢問在項目施工期間，如發現「深層水泥拌合法」出現技術問題，如不平均沉降等，將會如何處理。機管局如何在施工期間監察技術水平、用料質素及阻隔污染物溢漏效果。
- (2) 詢問海天客運碼頭能否由機場島的東面遷至西面，避免高速船經過中華白海豚常出沒的沙洲及龍鼓洲一帶。
- (3) 詢問機管局在繁忙時間會否與海事處協調，對駛經海天客運碼頭高速船航道的船隻作出限制，避免太多高速船同一時間駛過，影響海洋生態。
- (4) 詢問就三跑道系統項目制定的監測中華白海豚的監測結果。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 機管局在填海工程的設計階段，已考慮到可能出現的技術問題。正如現有雙跑道系統的設計、興建及運作，我們會預測跑道可能出現的各種狀況，並定時進行監測及在有需要時進行復修，確保跑道符合國際民用航空組織的標準。憑藉過去的經驗，機管局有信心能解決三跑道系統項目施工過程可能出現的技術問題。至於工程監測方面，機管局曾為「深層水泥拌合法」進行兩次大型實地測試，整個過程均經嚴密監控，亦設有嚴謹的施工指引。我們亦在實地測試完成後，抽取樣本交予認可化驗室驗測，確保有關測試符合指標。在正式進行「深層水泥拌合法」前，我們會鋪設兩米深的沙層以有效阻隔污泥坑內的污染物溢漏。
- (2) 由於機場島的西面海域水深較淺，如要興建碼頭，須進行疏浚工程挖深海床以加深航道。此外，機場島西面遠離客運大樓，沒有旅客捷運系統連接。若將海天客運碼頭搬往該處，旅客必須乘坐接駁巴士到達，大大增加交通接駁的時間。如要興建旅客捷運系統連接機場島西面，將會影響停機坪的日常運作。海天客運碼頭遷至機場島西面在不同方面有更多負面影響。
- (3) 海天客運碼頭現時每日的高速船航班數量平均約為九十多架次。機管局早前已因應環境諮詢委員會的要求，除了限制高速船航班數量於年均每日 99 架次，亦將海天客運碼頭高速船每日最高交通量限制於 125 架次。由 2015 年 12 月 28 日起，所有由海天客運碼頭往來澳門及珠海的高速船，已改為取道龍鼓洲以北的新航道，在經過中華白海豚重要棲息地時船速亦不得超過 15 海浬。此外，所有海天客運碼頭高速船

須配備自動識別系統轉發器，以便追蹤及監察船隻路線及船速。當船隻偏離航道或超過船速限制時，機管局會向高速船營運商發出通知，跟進偏離航道或超速原因。若營運商未能提供合理解釋（如安全航行需要、配合實際海面運作情況、水流或風勢等原因而偏離航道或超速），機管局可向該營運商發出警告及暫停相關高速船班次。

- (4) 我們了解公眾對中華白海豚的關注，並已在環評報告中提出多項建議，應對項目施工期間對中華白海豚的潛在影響，例如加強管理海天客運碼頭的交通等。相關措施由國際海豚保育專家建議，目的是保育中華白海豚。機管局亦會在措施實行六個月後，向環境諮詢委員會報告海天客運碼頭高速船的海上交通路綫及管理計劃的成效。機管局稍後會於小組會議匯報監察結果。

3.3 部分成員就機場的行李處理事宜，提出以下意見和詢問：

無人看管行李事件

- (1) 部分成員關注最近一宗無人看管行李事件，指出有市民遺留行李於機場禁區外，並要求航空公司職員代為領回。詢問市民在同類情況下應向機管局或是航空公司人員求助；機管局是否認同行李「同行同檢」的做法；在上述事件中負責轉交行李予物主的職員會否因事件被解僱；以及能否承諾日後不再發生同類事件。

行李運送時間

- (2) 發現最近行李運送時間較以往慢，詢問原因和解決方法。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1) 由於機管局現正審視事件的處理程序並須撰寫報告，因此不便對事件作出評論。

（會後備註：機管局已於 2016 年 4 月 25 日向政府提交有關本年 3 月 27 日晚上至 3 月 28 日凌晨處理一宗無人看管遺失行李事件的報告。機管局根據當日值勤報告及機場閉路電視系統錄像，以及由機場保安有限公司和國泰航空公司分別就有關事件提供的報告，撰寫報告內容，審視在處理該件無人看管行李時，是否符合相關的航空安全要求。報告確認上述處理程序沒有違反一直以來的機場保安程序，以及航空安全要求。）

- (2)機管局非常關注最近到港行李運送速度。為改善服務，機管局會實行各項優化措施，包括：1) 計劃安裝新的自動化行李輸送系統，將行李由中場客運大樓運送至一號客運大樓。新系統正在設計階段，預計兩至三年內完成；2) 為減低運送行李工序的體力需求，我們將在行李輸送系統安裝行李搬運機械臂，員工可輕易將行李從輸送帶放進集裝箱，減低員工的職業勞損，吸引女士及退休人士加入，從而擴大勞工市場。

3.4 部分成員就市區往來機場的交通服務，提出以下意見和詢問：

- (1)現時沒有足夠的通宵巴士往來機場及沙田，有成員曾向運輸署反映意見，要求在節日期間以試行形式提供特快通宵巴士服務但不果。希望機管局盡快與運輸署及巴士公司商討，包括路線和班次安排。

另外有成員建議，有關地區的交通事宜，議員較適合在區議會交通及運輸委員會會議提出討論。

- (2)為吸引更多葵青區居民到機場工作，詢問會否加開一條車費較低的「E」巴士線路，或擴大轉乘優惠。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- (1)為吸引更多市民到機場工作，機管局不斷與巴士公司及運輸署商討增加巴士班次及縮短乘車時間。在2015年，城巴及龍運特別增設了共四條特快通宵線路，前往旺角/大角咀、屯門、元朗/天水圍及將軍澳。現時，機管局正與運輸署商討，開設一條特快通宵線往返沙田，在落實巴士路線及班次前，機管局會收集機場員工意見，令方案更切合需要。有關機場巴士線新增服務詳情，請參閱附件（一）。

- (2)目前服務機場與葵青區的「E」巴士線路共有三條，分別是E32、E21及E42。機管局會將成員的建議向運輸署和巴士公司反映。

其他事項

4.0 會議於下午 4 時正結束。

香港機場管理局
2016 年 6 月

日間機場巴士線新增服務

- (1) 由 2015年4月至 2016年3月，共新增七條巴士線前往元朗、屯門、大埔、粉嶺、將軍澳和銅鑼灣等地區（五條為「A」線及兩條為「E」線）。
- (2) 由 2015年4月至 2016年3月，來往機場的日間巴士每日增加了67班次，疏導了元朗、屯門、大埔、粉嶺、將軍澳和銅鑼灣等地區於繁忙時段的交通需求。

通宵機場巴士線新增服務

- (1) 由 2015年4月至 2016年3月，新增四條特快通宵巴士線（「NA」線），前往旺角/大角咀、屯門、元朗/天水圍及將軍澳；同時，亦增加了兩條通宵巴士線（「N」線），一條由機場來往元朗東，另一條由上水前往機場。
- (2) 安排免費接駁巴士，接載機場員工由航膳和貨運區等後勤區，到國泰城或機場客運大樓轉乘專營巴士「NA」線。

有關機場巴士的路線詳情，可參閱香港國際機場的網頁：

http://www.hongkongairport.com/chi/transport/to-from-airport/bus_to_hkia.html