機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組
第九次會議記錄

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第九次會議在 2017年7月12日（星期三）下午3時正舉行，至下午5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
姚兆聰先生（機場管理局）－ 機場社區聯絡小組副主席

離島區
張富議員
傅曉琳議員
郭平議員
李桂珍議員
余漢坤議員

荃灣區
陳崇業議員
陳琬琛議員
古揚邦議員
鄒秉恬議員
李洪波議員
鄭捷彬議員
羅少傑議員
譚凱邦議員
何凱瑤女士
楊小玲女士
劉藹宜女士

屯門區
歐志遠議員
黃麗嫦議員
潘永盛先生
林德亮先生

機場管理局
李仲騰先生（三跑道項目環境事務總經理）
劉紹榮先生（三跑道項目建築工程高級經理）
陳浩榮先生（基本工程總經理）
馬婉儀女士（一號客運大樓運作助理總經理）
張永翔先生（首席傳訊主管）

缺席者：

<u>離島區</u>
周玉堂議員
陳連偉議員
周浩鼎議員
鄺官穩議員
劉焯榮議員
鄧家彪議員
曾秀好議員
黃漢權議員
黃文漢議員
余麗芬議員
翁志明議員
李文安先生

<u>荃灣區</u>
鍾偉平議員
黃偉傑議員
陳振中議員
林發耿議員
林琳議員
林婉濱議員
文裕明議員
伍顯龍議員
黃家華議員
趙耀年先生
傅振光先生

<u>屯門區</u>
李洪森議員
陳文華議員
陳有海議員
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
劉業強議員
龍瑞卿議員

巫成鋒議員
吳觀鴻議員
蘇嘉雯議員
蘇炤成議員
譚駿賢議員
陶錫源議員
曾憲康議員
徐帆議員
葉文斌議員
袁國明先生
周錦祥先生
劉志誠先生
麥磊樂先生

歡迎及簡介 **負責人**

1.0 小組主席歡迎成員出席機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第九次會議；並向成員報告，國家主席習近平於 2017年7月1日到機場行政大樓參觀，在香港特別行政區行政長官林鄭月娥的陪同下， 聽取了關於香港國際機場的各項發展及三跑道系統工程的匯報。新華社引述習近平主席表示，中央支援香港國際機場建設三跑道，是為了支援香港鞏固國際航空交通樞紐地位，保持和提升整體競爭力。

小組主席報告機場幼兒園和香港國際航空學院已於今年相繼投入服務，並藉今次會議向成員講解機場三跑道系統項目的最新進展、三跑道系統的環境事宜及現有雙跑道系統的提升措施；並回應有成員於會議前提出討論及跟進有關海砂的事宜，及聽取成員的意見。

（會後備註：秘書處已於 7 月 12 日會議後，電郵發送關於「主席到訪機場行政大樓了解機場發展及三跑道系統工程」的新聞稿給各成員參閱。相關的新聞稿載於機管局網頁：http://www.hongkongairport.com/chi/media/press-releases/pr_1258.html）

通過 2017 年 1 月 6 日機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第八次會議記錄

2.0 小組主席介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表，並表示由於上次小組會議記錄初稿，有成員提出修改建議，秘書處已按成員意見作出修訂，並已將會議記錄發給各成員。

成員對會議記錄沒有其他意見，會議記錄獲得通過。

簡報

3.0 機管局表示，三跑道系統填海工程已於 2016 年 8 月展開，並向成員匯報三跑道系統工程施工計劃，填海工程最新進度、工程環保管理措施、新成立的海上交通控制中心和其主要功能等。

3.1 機管局向成員報告，由 2016 年 12 月至 2017 年 5 月施工期間的環境監察及審核報告，當中包括三跑道系統工程項目對空氣及噪音監察、水質監察、中華白海豚監察，及其他環保措施實行情況；與及公佈改善海洋生態基金及漁業提升基金兩個基金獲資助的項目。

3.2 機管局向成員簡介現有雙跑道系統的提升措施及其他機場發展。機管局正積極擴建現有設施、改善流程及應用高科技，以提升機場整體營運效率，包括：擴建一號客運大樓、一號客運大樓附屬大樓、東大堂、四號停車場；及興建新的天際走廊等。

3.3 為使港珠澳大橋及香港國際機場能發揮更大的協同效應，機管局計劃於海天客運碼頭旁興建多式聯運中轉客運大樓，並考慮以行車橋及相關道路連接香港口岸人工島；並建議提供雙向陸空轉乘接駁巴士服務，讓中轉旅客可經珠、澳口岸直達機場禁區轉飛海外，同時亦可經港珠澳大橋由香港機場前往珠海及澳門口岸。

3.4 機管局向成員簡介最新的環境管理措施，包括：全力推動機場禁區車輛電動化，如引入三噸以下的電動客貨兩用轎車、電動小型貨車及電動巴士等；及推行「飛機音量管制配額先導計劃」。機管局已於 2017 年夏季推出「飛機音量管制配額先導計劃」，旨在透過為所有航空公司制定年度飛機音量管制配額，限制航空公司晚間航班可產生的音量，從而確保在香港國際機場的航班的總音量維持於現有雙跑道系統的飛機總音量水平。此計劃有助鼓勵航空公司轉換或使用更多經認證的較寧靜新款客機，以減少飛機於晚間飛行發出的聲音，從而提升飛機噪音消減工作的成效。

3.5 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>填海工程、填料來源及監察</u>

1) 有成員憂慮承包商或會為了賺取高利潤，在優質海砂中混入不合標準的砂，如在運砂躉船上只抽取上層填料進行測試是不足夠，必須從填料的上層、中層和底層各抽取樣本進行測試。詢問機管局如何監察運砂躉船上填料的措施。

2) 填海工程所需的海砂由外地採購，如東南亞等地。從石礦場取得填料，開採過程會影響來源地的環境生態。詢問有否要求工程承建商在當地進行生態評估，及採取相應緩解措施，以減少對來源地環境的影響。

3) 承包商所用的機製砂必須先清洗才可用來填海，詢問如何處理洗砂時所產生的污水；及建議機管局安排成員到當地參觀、或將洗砂過程拍成短片；及提供環境許可證供成員參考。

4) 詢問三跑道填海工程是否與港珠澳大橋香港口岸填海工程相同。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

1) 機管局對填料由來源地運送至工地有嚴格規定。每艘運砂躉船抵港時，承包商須出示相關文件（如託運單、進口／出口貨物單等）供機管局檢查。機管局會全面抽查躉船上的填料，分別在填料面層、中層和底層各抽取樣本作化驗，確保填料符合標準。填海工程於 2016 年 11 月至 2017 年 4 月期間，機管局共測試了 916 個從運砂躉船抽取的填料樣本。所有樣本均通過實驗所的測試。

2) 填海承包商負責工程所需填料的採購工作。承包商會按照機管局於合約訂明要求物色填料來源及採購填料。關於使用機製砂，機管局要求其承包商提交填料來源的資料，包括提供相關採礦許可證、營業執照、測試報告和當地的環境許可證及法定出口證等資料。承包商亦須向各政府部門提交相關資料以確定所進口的機製砂合法。

3) 機管局感謝成員的意見，表示會考慮相關建議。機管局並表示已於 2017 年 4 月 11 日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會議上，就三跑道系統填海工程的填料向議員作出滙報，並於 2017 年 6 月向小組委員會提交補充資料，故建議成員參考有關的補充文件。

（會後備註：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在 2017 年 4 月 11 日會議上討論有關三跑道系統填海工程的填料事項，機管局已在 2017 年 6 月提交補充資料，載於立法會的網頁：http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/hc/sub_com/hs102/papers/hs10220170411cb4-1178-2-c.pdf）

4) 機管局表示，三跑道系統項目工程的填海拓地方法，與港珠澳大橋香港口岸項目中興建人工島的方法並不一樣；但機管局是會參考港珠澳大橋工程的數據和專家意見，來進行三跑道項目工程的填海拓地。

環境影響、緩解措施及監察事宜

中華白海豚

1) 有成員表示中華白海豚近十年數量大幅減少，詢問是否因為三跑道項目工程和港珠澳大橋工程，破壞中華白海豚的生境或引致海豚死亡。詢問如何改善水質，及會否調整海豚保育計劃；及查詢海豚觀察員會否在晚間進行海豚監測。

2) 有成員關注三跑道填海工程引起的水底噪音會影響中華白海豚的生活，特別是對已懷孕的中華白海豚，詢問機管局如何消減工程引起的水底噪音對海豚的影響。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

1) 我們十分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，應對施工期間對中華白海豚的潛在影響。早於環境評估的階段，海豚專家已評估中華白海豚會於施工期間離開工程範圍一帶，故此，海豚調查已包括大嶼山西面及西南面水域，以掌握中華白海豚的活動位置。中華白海豚在珠江三角洲一帶的水域生活，並非只出沒於香港水域。2016 年機管局進一步成立了改善海洋生態基金，以協助海豚保育工作，包括透過對中華白海豚的研究，更深入了解中華白海豚於珠江三角洲的生活習性，從而加強對中華白海豚的保育。

   三跑工程方面，指定的海事工程需要由獨立合資格的人士擔任海豚觀察員，於日間以目測及望遠鏡監察，在夜間時段則會利用夜視望遠鏡，監察在每組工程海域半徑 250 米範圍內

是否有海豚出沒。 一旦發現工地半徑 250 米範圍內有海豚出沒，便會即時停工，直至觀察員確認海豚連續 30 分鐘沒有在該區內出現才繼續進行工程。另外，環境監察小組還會利用模擬中華白海豚型態的模型來測試觀察員，以確保海豚觀察員的能力及專注力。除了上述實時監察，環境監察小組亦於每月進行船上樣條線調查、陸上經緯儀追蹤調查及海底靜態聲音監測中華白海豚的分佈及估算其於香港的數量。

水質方面，機管局已於工程範圍 500 米外設立 12 個水質監測點，於海上施工期間進行每星期三天及每天兩次的水質監測，亦於 7 個易受影響的水體設監察點，包括沙洲及龍鼓洲海岸公園。在監測期間，若發現水質不符合環境監察及審核手冊列載的水平，環境監察小組會即時根據環境監察及審核手冊的程序作出調查，包括污染來源、承建商的施工程序及有否執行水質影響緩解措施的執行情況等。若發現因三跑道項目導致水質超標，環境監察小組會即時要求有關承建商加強水質影響緩解措施，如有需要甚至減慢施工程序，直到水質回復可接受水平。

2) 機管局表示，中華白海豚主要利用高頻聲納進行覓食，工程團隊在工程展開前曾量度進行深層水泥伴合法施工測試的水底噪音，發現工程產生的屬低頻噪音，對海豚的影響應該不大。此外，工程亦採用靜音機械及安裝避震膠墊等緩解措施，以及避免用撞擊式打樁和水底爆破工程施工，以減低工程所產生的噪音。另外，海天客運碼頭已實施高速船航綫改道安排和設定的船速限制區亦有助減低水底噪音。

<u>三跑道系統的營運模式、人手安排</u>

1) 有成員表示有興趣了解三跑道系統的管理、營運及安全等項目，希望成員多著重討論有關的議題，提出優化三跑道系統及客運大樓的營運模式，並期望三跑道系統可帶領香港進入新紀元。

2) 有成員表示機場目前已經人手不足，隨著三跑道系統啟用後，詢問如何能保證有足夠人手應付三跑道運作，機管局有何部署。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

1) 機管局在規劃三跑道系統設計時，已考慮航空安全、效率、保安等因素，故增設多項新設施，以提升機場的整體安全及

效率。例如，中跑道將由現時長度 3,800 米，加長 425 米，以在跑道兩端設環端滑行道，讓在北跑道降落的飛機可在中跑道兩端滑行，而毋須橫越中跑道便可到達一號客運大樓停機坪，有助提升航空安全及效率，減低飛機的延誤情況。另外，在行李處理方面，會選用高速的獨立行李運送系統，運送速度每小時 25 至 36 公里，大大提高行李處理能力和效率。每個登機閘口將會設有升降機，方便機場職員搬運大型物件及行李上飛機，如嬰兒手推車及輪椅等。機管局表示可以在下次聯絡小組會議上與成員分享相關的資料。

2) 機管局一向十分重視人手招聘，以應付機場未來發展的需要。現時香港國際航空學院正是從多方面吸納及培訓航空人才，透過學院舉辦不同的課程，希望可培訓出一班航空界的專業人士。學院成立至今，機管局正積極與各區議會、航空業界、旅遊業界、地區團體、各教育團體及非牟利機構等合作，推廣學院舉辦的各項課程，鼓勵不同人士報讀學院課程。另外，為吸引更多人士到機場工作，機管局亦與巴士公司及運輸署商討增加巴士班次、縮短乘車時間、增設特快通宵線路及提供機場島交通接駁服務等。此外，機場引入高技術提升自動化服務，發展成智能機場，例如行李處理、服務型機械人和手推行李車自動點算系統等，推出自助化服務以增加機場的效率。

3.6 有部分成員就飛機噪音及機場其他的發展提出以下的意見和詢問：

<u>飛機噪音</u>

1) 有成員表示根據上次會議記錄，民航處在馬灣的噪音監測站在 2011 年至 2015 年期間深夜時段錄得 80 分貝或以上的飛機噪音次數顯著減少。由於現時珀麗灣業主委員會從民航處收到的馬灣噪音監測站資料，只顯示最高的 75 分貝或以上的噪音資料，所以無法判斷會議記錄所講的是否正確。成員希望有關當局能提供更詳盡的噪音資料，例如 80 分貝或以上的噪音資料供業委會參考；及詢問會否參考外國，引入相關的罰則來管制高噪音的飛機。

2) 有成員詢問「飛機音量管制配額先導計劃」如何減低飛機噪音。如航空公司超過所分配的飛機總音量限額水平，機管局會如何處理。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

1) 機管局表示，根據運輸及房屋局局長於 2017 年 6 月 14 日立法會會議上回覆陳志全議員的提問表示，在 2012 年至 2016 年間於馬灣監察站收集的夜間噪音數據，錄得 70 分貝或以上和 80 分貝或以上的次數，已分別下降了 27%和 59%。根據噪音數據顯示，在 2016 年 4 月至 2017 年 3 月期間，全年錄得噪音水平 70 至 74 分貝以上的有 4,532 宗，較 2015 年同期的 5,619 明顯減少。而於 2016 年 4 月至 2017 年 3 月，全年錄得噪音超過 80 分貝或以上的有 36 宗，較 2015 年同期的 59 宗明顯下降。由此可見，民航處消減飛機噪音的措施取得一定成效。

   （會後備註：運輸及房屋局局長於 2017 年 6 月 14 日立法會會議上回覆陳志全議員有關飛機噪音的書面回覆，可參閱以下的網頁: http://www.info.gov.hk/gia/general/201706/14/P201706140038 0.htm）

2) 機管局於 2017 年夏季推出「飛機音量管制配額先導計劃」，旨在透過為所有航空公司制定年度飛機音量管制配額，限制航空公司晚間航班可產生的音量，從而確保在香港國際機場的航班的總音量維持於現有雙跑道系統的飛機總音量水平。此計劃有助鼓勵航空公司轉換或使用更多經認證的較寧靜新款客機，以減少飛機於晚間飛行發出的聲音，從而提升飛機噪音消減工作的成效。機管局會定期檢視各間航空公司的音量配額使用情況，如有航空公司超額使用，機管局會發警告信，要求該航空公司採取適當措施，例如減少航班或重新調配機種等，從而有效管理晚間飛機總音量。

   （會後備註：有關「飛機音量管制配額先導計劃」的資料，可參閱機場管理局的網頁（只備英文版）: https://extranetapps.hongkongairport.com/iwov_extra/OpenFile/Revised+Noise+Quota+Count+%28QC%29+Pilot+Scheme+for+HKIA.pdf?path=%2Fetra%2FExtranet%2FABU%2FForms%2FHKIA+QC+Scheme%2FRevised+Noise+Quota+Count+%28QC%29+Pilot+Scheme+for+HKIA.pdf）

<u>機場其他的發展項目及服務</u>

<u>香港國際航空學院</u>

1) 有部分成員十分支持航空學院的課程；並查詢香港國際航空學院的入讀資格、名額多少及學員畢業後的發展前途等。有成員表示離島青年營即將舉行，希望機管局可提供有關資料，以便向參加青年營的學生推廣。

<u>多式聯運中轉客運大樓、海天客運碼頭</u>

2) 有部分成員表示支持多式聯運中轉客運大樓計劃，並建議機管局應趁聯運大樓在環評研究階段，一併研究開放海天客運碼頭供公眾人士使用，特別可方便大嶼山一帶的居民。並查詢現時海天客運碼頭是否有提供往返內地的渡輪服務。

<u>廚餘處理</u>

3) 有成員就最近有報導指機場承辦商不恰當處理廚餘，如將大量廚餘棄置在堆填區，詢問機管局如何監管承辦商。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

1) 香港國際航空學院於 2017 年 4 月正式推出首批課程，課程主要分為「航空業入門課程」及「專業進修課程」。「航空業入門課程」的主要對象為 16 歲或以上青少年，課程內容包括香港國際機場簡介和機場服務人員基礎英語課程等，切合有意或剛投身航空業的人士。學院於 2017 年 8 月與香港大學專業進修學院合辦「機場服務及營運證書課程」。該課程的主要對象為中學畢業生，除了為他們提供四星期的基礎課程外，其後更會安排學生參加為期 12 個月的航空業實習工作，預計會取錄 80 人。現時，提供實習的業務夥伴約有 15 間，他們會在實習期間為學生提供在職培訓，讓學生更好掌握航空業有關的知識和工作技能，協助他們未來繼續於航空業發展。

   機管局感謝成員建議向青年營的學生推廣航空學院，稍後會向成員提供相關資料，協助在地區內宣傳學院的課程。

   （會後備註：機管局已於 2017 年 7 月 24 日安排分享會，讓香港國際航空學院的代表向離島青年營的同學介紹航空學院的課程，並分享學院學員的心聲。）

2) 機管局表示，海天客運碼頭現時為機場中轉旅客提供往返珠三角及澳門的快船服務，航線連接內地九個口岸。珠三角及澳門的旅客可乘坐快船到達香港國際機場，然後再轉飛世界

各地。至於開放海天客運碼頭，機管局感謝成員的意見，並表示會向有關部門反映相關的意見及跟進。

3) 機管局自 2003 年開始推行廚餘回收計劃，與在香港國際機場上的食肆及業務夥伴合作回收廚餘。現時機場島上有約 80 家機構參與計劃，當中包括食肆、機場貴賓室及業務夥伴。服務承辦商每天會在機場上收集食肆及業務夥伴的廚餘，運走及進行處理。機管局與承辦商訂立的合約當中，有條款規定承辦商需要妥善地處理香港國際機場的廚餘，並必須每月向機管局提交廚餘收集報告，內容包括所收集廚餘的重量、及非廚餘廢物質比例等資料。

（會後備註：有關機場廚餘回收計劃的資料，可參閱機管局 2013/14 可持續發展報告的網上版〈第 43 頁〉：http://www.hongkongairport.com/chi/pdf/media/publication/sustainability/13_14/C_Sustainability_Report_Full.pdf#page=45）

其他事項

4.0 會議於下午 5 時正結束。

香港機場管理局
2017 年 10 月