

机场葵青及沙田社区联络小组
第九次会议记录

机场葵青及沙田社区联络小组第九次会议在2017年7月5日（星期三）上午10时20分举行，至中午12时20分结束。

出席者：

吴自淇先生（机场管理局）－ 机场社区联络小组主席
姚兆聪先生（机场管理局）－ 机场社区联络小组副主席

葵青区

罗竞成议员
朱丽玲议员
刘美璐议员
梁伟文议员
卢婉婷议员
吴家超议员
鲍铭康议员
潘志成议员
黄润达议员
陈小冰女士

沙田区

陈诺恒议员
郑则文议员
李永成议员
萧显航议员
唐学良议员
卫庆祥议员
王虎生议员
黄嘉荣议员
余倩雯议员
容溟舟议员
郭锦鸿先生
罗文生先生
梁园鑫女士

机场管理局

梁景然先生（三跑道项目管理副总监）
李仲腾先生（三跑道项目环境事务总经理）
陈浩荣先生（基本工程总经理）

方瑞文先生（一号客运大楼运作总经理）

张永翔先生（首席传讯主管）

缺席者：

葵青区

周奕希议员

陈笑文议员

周伟雄议员

郭芙蓉议员

林翠玲议员

林绍辉议员

李志强议员

梁志成议员

梁子颖议员

李世隆议员

吴剑升议员

谭惠珍议员

徐晓杰议员

黄耀聪议员

倪钧霖先生

黎振东先生

陆伟贤先生

何启华先生

李锦麟先生

周剑豪先生

陈碧文先生

刘子芸女士

沙田区

何厚祥议员

陈敏娟议员

程张迎议员

招文亮议员

许銳宇议员

黎梓恩议员

林松茵议员

李子荣议员

梁家辉议员

麦润培议员

吴锦雄议员

庞爱兰议员
潘国山议员
丁仕元议员
董健莉议员
黄学礼议员
黄冰芬议员
黄宇翰议员
姚嘉俊议员
刘国良先生
麦炳辉先生
谢良兴先生
冯礼逊女士
刘翀先生
连镇邦先生

欢迎及简介

负责人

- 1.0 小组主席欢迎成员出席机场葵青及沙田社区联络小组第九次会议，并向成员报告，国家主席习近平于 2017 年 7 月 1 日到机场行政大楼参观，在香港特别行政区行政长官林郑月娥的陪同下，听取了关于香港国际机场的各项发展及三跑道系统工程的汇报。新华社引述习近平主席表示，中央支援香港国际机场建设三跑道，是为了支援香港巩固国际航空交通枢纽地位，保持和提升整体竞争力。

小组主席报告机场幼儿园和香港国际航空学院已于今年相继投入服务，并藉今次会议向成员讲解机场三跑道系统项目的最新进展、三跑道系统的环境事宜及现有双跑道系统的提升措施，及听取成员的意见。

（会后备注：秘书处已于 7 月 5 日会议后，电邮发送关于「主席到访机场行政大楼了解机场发展及三跑道系统工程」的新闻稿给各成员参阅。相关的新闻稿载于机管局网页：

http://www.hongkongairport.com/chi/media/press-releases/pr_1258.html)

通过 2016 年 12 月 19 日机场葵青及沙田社区联络小组第八次会议记录

- 2.0 成员没有修改建议，会议记录获得通过。

简报

- 3.0 机管局表示，三跑道系统填海工程已于 2016 年 8 月展开，并向成员汇报三跑道系统工程施工计划，填海工程最新进度、工程环保管理措施、新成立的海上交通控制中心和其主要功能等。
- 3.1 机管局向成员报告，由 2016 年 12 月至 2017 年 5 月施工期间的环境监察及审核报告，当中包括三跑道系统工程项目对空气及噪音监察、水质监察、中华白海豚监察及其他环保措施实行情况，以及公布改善海洋生态基金及渔业提升基金两个基金获资助的项目。
- 3.2 机管局向成员简介现有双跑道系统的提升措施及其他机场发展。机管局正积极扩建现有设施、改善流程及应用高科技，以提升机场整体营运效率，包括：扩建一号客运大楼、一号客运大楼附属大楼、东大堂、四号停车场；及兴建新的天际走廊等。
- 3.3 为使港珠澳大桥及香港国际机场能发挥更大的协同效应，机管局计划于海天客运码头旁兴建多式联运中转客运大楼，并考虑以行车桥及相关道路连接香港口岸人工岛；并建议提供双向陆空转乘接驳巴士服务，让中转旅客可经珠、澳口岸直达机场禁区转飞海外，同时亦可经港珠澳大桥由香港机场前往珠海及澳门口岸。
- 3.4 机管局向成员简介最新的环境管理措施，包括：全力推动机场禁区车辆电动化，如引入三吨以下的电动客货两用轿车、电动小型货车及电动巴士等；及推行「飞机音量管制配额先导计划」。机管局已于 2017 年夏季推出「飞机音量管制配额先导计划」，旨在透过为所有航空公司制定年度飞机音量管制配额，限制航空公司晚间航班可产生的音量，从而确保在香港国际机场的航班的总音量维持于现有双跑道系统的飞机总音量水平。此计划有助鼓励航空公司转换或使用更多经认证的较宁静新款客机，以减少飞机于晚间飞行发出的声音，从而提升飞机噪音消减工作的成效。
- 3.5 有部分成员就空域及航空交通管制提出以下的意见和询问：
- (1) 有成员关注新航管系统现时的运作情况及其稳定性，询问系统能否应付三跑道所带来的飞机升降量。
 - (2) 有成员担心受空域问题影响，三跑道系统在运作后未能有效解决容量问题；亦有成员指珠三角空域交通频繁，关注航空交通安全问题。

机管局感谢成员的意见并回应如下：

- (1) 机管局表示，香港的航空交通管理由民航处负责。根据民航处 6 月 6 日的新闻稿，新航管系统自启用以来，不论是在 2016 年底和 2017 年初节日假期航空交通流量高峰期或恶劣天气时，均表现良好。新航管系统全面投入运作后，平均每日处理的航机数量达 1,984 班，较前一年同期上升 5.2%。

民航处在引入新航管系统前已考虑了三跑道系统下的使用量，未来亦会不断提升系统以应付持续上升的需求。

- (2) 机管局重申，航空安全为全球民航机关最重视的一环。由于较早前的会议已就空域问题作出讨论及回应，机管局建议成员可参考有关的会议记录，以及立法会跟进香港国际机场三跑道系统相关事宜小组委员会于 6 月 12 日会议的讨论文件。

（会后备注：有关立法会会议讨论文件，可参阅立法会网页：
http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/hc/sub_com/hs102/papers/hs10220170612cb4-1185-2-c.pdf。秘书处并于会后寄出相关立法会的文件副本，供成员参阅。）

3.6 有部分成员就三跑道系统项目相关事宜提出以下的意见和询问：

工程设计及规划

- (1) 询问三跑道系统在规划时有否评估高铁落成后对航空交通需求所带来的影响。

工程施工

- (2) 有成员表示，由于三跑道系统采用由外国引入的深层水泥拌合法填海技术，关注工程会否以聘用外地专才为主，致本地劳工未能受惠。
- (3) 鉴于港珠澳大桥工程出现人工岛「飘移」的情况，询问三跑道系统建造工程是否采用类似的填海方法。
- (4) 填海工程需要使用大量海砂及钢筋，有成员询问机管局如何确保工程物料的供应和质量。

环境影响、缓解措施及监察事宜

- (5) 有成员赞赏机管局就三跑道系统工程所推行的环保措施，并询问自填海工程开展以来，是否有淤泥渗漏的情况发生，以及相应的处理方法。成员亦关注环境监察数据的计算方法。
- (6) 部分成员关注工程对中华白海豚的影响，并询问自工程开展后，工地一带的海豚有否出现异常情况。成员亦询问会否根据海豚出没的季节而调整施工程序，以及有否记录海豚的伤亡数字。
- (7) 有成员查询由工程开展至今所接获的投诉类型。

海上交通控制中心

- (8) 有成员询问工程以外船只能否进入工程范围，以及海上交通控制中心如何与其他船只沟通。

机管局感谢成员的意见并回应如下：

工程设计及规划

- (1) 机管局在设计三跑道系统时已充分考虑各种交通设施，包括高铁所带来的影响。根据《2030 规划大纲》，高铁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。然而，这些区域性的内地航线，于 2010 年的客运量合计只占香港国际机场总客运量约 3%。因此，广深港高速铁路预料不会对机场造成显著的负面影响。另一方面，铁路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，因而有助机场扩大腹地市场。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，而且在中长期内可扩大铁路和航空运输的整体市场规模，从而抵消（甚至大多数超额弥补）个别短途路线上可能流失的航空交通量。

工程施工

- (2) 机管局表示，由于深层水泥拌合法技术由外国引入，故在工程初期的确会聘请较多海外专才，而余下大部分工种均会以聘用本地劳工为主。机管局一直与劳工处及政府相关部门保持沟通，希望为本地劳工带来更多就业机会。

(3) 三跑道系统填海工程的设计主要参照现有双跑道系统。机管局会密切监察施工情况，确保填海工程质量。

(4) 机管局解释，填海承包商负责工程所需填料的采购工作，并按照机管局于合约订明的要求，物色填料来源及采购填料。填料采购工作实际上由机管局的填海承包商负责，机管局会严格监控填料来源，每艘抵港的运砂趸船须提供相关文件（如托运单、进口 / 出口货物单等）供机管局检查，以证明每艘运砂趸船的出发地及已取得批核。

一般来说，符合三跑道系统填海要求的填料，主要有三类，即海砂、机制砂及其他来自香港工地的合适填料。市场资料显示，后两者的填料供应有限，但在珠三角地区以至区内的海砂来源应可提供足够供应予三跑道系统之用。

此外，机管局亦会与业界协调，确保工程期间有足够的钢筋供应，同时亦会确保钢筋质量符合屋宇署的要求。

环境影响、缓解措施及监察事宜

(5) 水质方面，机管局已于工程范围 500 米外设立 12 个水质监测点，于海上施工期间进行每星期三及每天两次的水质监测，亦于 7 个易受影响的水体设监察点，包括沙洲及龙鼓洲海岸公园。在监测期间，若发现水质不符合环境监察及审核手册列载的水平，环境监察小组会即时根据环境监察及审核手册的程序作出调查，包括污染来源、承建商的施工程序及有否执行水质影响缓解措施的执行情况等。若发现因三跑道项目导致水质超标，环境监察小组会即时要求有关承建商加强水质影响缓解措施，如有需要甚至减慢施工程序，直到水质回复可接受水平。

(6) 机管局邀请了两位国际权威的海洋哺乳动物生物学家参与中华白海豚监察工作。根据目前所收集数据的分析，在大屿山东北面的大小磨刀洲甚少观察到中华白海豚出没。另一方面，相比以往，机管局亦发现中华白海豚于 2016 年较多比例在大屿山西南面及西面出没，这可能是由于海豚游离大屿山西北面及东北面干扰相对较多的栖息地。机管局会于三跑道系统施工阶段，继续密切监察中华白海豚的状况，避免及缓解可能对中华白海豚造成的影响。

在进行深层水泥拌合法期间，经受训的海豚观察员会按照计划持续监察相关工程地点外 250 米的海豚管制区，一旦发现工地半径 250 米范围内有海豚出没，便会即时停工，直至观察员确

认海豚连续 30 分钟没有在该区内出现才继续进行工程，以保护接近工程范围的海豚，而迄今这种情况只发生过一次，当时工程人员亦立即按程序停工。工程期间亦会采取减音措施，以减低水底噪音对海洋生物的影响。

此外，机管局成立了改善海洋生态基金，以资助在香港及珠江河口的中华白海豚研究，希望研究结果有助制定长远的海豚保育措施。至于在本港有关海豚伤亡的调查及统计，主要由海洋公园的专家及渔护署负责统筹。

- (7) 机管局设有不同渠道予公众人士就工程作出查询或投诉，目前所接获的查询部分关注整体工程，亦有部分与环保相关，当中涉及空气质素、水质及噪音等范畴。工作小组会跟进及调查所有个案，而机管局亦会定期巡察工地，监察承建商的施工情况。

海上交通控制中心

- (8) 政府早前已就三跑道系统的海事工程范围刊宪。为防止非工程船只进入，机管局已在工地以浮标划定工程范围，而海上交通控制中心亦会作出协调。巡逻船如发现非工程船只进入，会立即要求有关船只离开。

3.7 部分成员就机场在现有双跑道系统下的提升措施及运作相关事宜提出以下的意见和询问：

- (1) 有成员询问机管局如何处理持续上升的私人及商务飞机服务需求。
- (2) 有成员认为香港高龄人口的比率不断上升，询问机管局的提升计划中有没有增设相应措施，如在客运大楼提供轮椅使用者的专用通道或升降机，以照顾行动不便的长者。
- (3) 有成员关注机场往返市区的交通服务。成员赞赏现时两条来往机场至沙田区的通宵巴士快线，为该区的机场员工带来便利，询问机管局未来会否继续资助有关路线，以鼓励更多居民于机场就业。
- (4) 有成员关注抵港行李延误问题，询问机管局未来会否计划提升行李处理系统。成员并指出曾有亲友的电动轮椅寄舱后受到损坏，认为机场在处理大型行李上有改善空间。
- (5) 有成员询问天际走廊的高度是否符合安全标准。

(6) 有成员询问机管局的提升计划有否包括软件方面，如推出手机應用程式及行李追踪系统。另有成员建议机管局可向外国机场学习，为旅客提供更多贴心的设施。

(7) 询问香港国际航空学院会否提供机师训练课程。

机管局感谢成员的意见并回应如下：

(1) 机管局解释，根据国际航空运输协会发布的《世界航班时刻准则》，定期航班的客机及货机服务一般较私人及商务飞机的申请会获得优先处理。机管局为了应付香港长远的航空交通需求，近年致力扩建机场设施。尽管如此，面对香港国际机场容量日益接近饱和，发展三跑道系统是唯一直可以大幅度提升香港国际机场跑道容量的方法，并且有助解决现时飞机升降时段不足的基本问题。

香港国际机场作为世界级机场，欢迎不同的服务提供者和使用 者，而私人及商务飞机业务对香港整体经济发展亦有正面影响。民航处会与机管局及有关持份者继续保持紧密沟通，按照实际需要进一步优化时刻分配机制，利便业界。

(2) 机管局在规划机场扩建计划时亦有考虑人口高龄化问题。机场客运大楼于七月中将试行「礼遇通道」，让有需要的旅客，例如需医疗辅助者、轮椅使用者、行动不便人士、长者、孕妇及需照顾婴孩的家长使用，减少他们排队轮候保安检查的时间，亦可让轮椅使用者在一个较舒适的环境下，等候服务承办商接送他们前往登机闸口。

(3) 机管局一直积极鼓励营运商优化机场巴士路线服务，包括扩大覆盖率及增加班次等，并不时检视各条机场巴士线的客量。为鼓励营运商于机场提供通宵巴士服务，机管局特别为通宵巴士快线推出补贴计划，在开办初期客量不足时向营运商提供补贴安排。随着乘客数目逐渐增加，自 2017 年 1 月起，机管局需补贴的通宵巴士快线由原本的五条减至两条。

(4) 机管局十分关注抵港行李延误问题，会定期检讨行李处理流程，并与航空公司及服务营办商商讨提高机场整体行李处理表现。机管局已多管齐下，改善行李处理服务的质素，包括增加每辆行李牵引车使用的拖架数量；推行机场禁区「地勤支援设备」驾驶资历认证计划，鼓励更多有经验的员工考取驾驶行李运送设备车辆的认证，以增加可用行李车的数量。至于旅客寄

舱轮椅的处理，有需要的旅客可于登机柜台或登机闸口将轮椅寄舱，由航空公司安排服务承办商将轮椅托运，大部分的轮椅会当作超大型行李托运处理，亦非经由行李输送带运送。机管局会向服务承办商反映小组成员的意见，小心处理旅客的行李。未来，机管局亦会新增处理行李的工具及设施，以及于中场客运大楼增设抵港行李自动化运输系统，缩短行李处理的时间。

与此同时，机管局亦经常与业务伙伴保持沟通，了解他们的运作情况，除了提升系统的效率，亦配合他们的需要，加强员工的招聘，包括在不同的地区举行招聘会，协助机场的业务伙伴，包括停机坪服务营办商招聘人手。

- (5) 机管局解释，天际走廊的设计已考虑各方面的安全要求，包括飞机高度、风力影响及消防安全等。
- (6) 机管局推出「我的航班」流动应用程序，为旅客提供全面的机场资讯。未来，我们会继续优化应用程序，增加功能，例如室内导航功能、预先订购餐饮服务、及到港行李通知等。

机管局一直致力提升旅客体验，除了大型扩建工程外，亦会不时翻新及引入各项设施。以客运大楼的洗手间为例，机管局将引入自动化设施及改善通风系统，为旅客缔造更舒适的环境。

- (7) 由于航空公司本身已设有机师训练课程及培训设备，香港国际航空学院无计划开办同类课程。

其他事项

4.0 会议于中午 12 时 20 分结束。

香港机场管理局
2017 年 10 月