

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組
第十一次會議記錄

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十一次會議在 2018年7月26日（星期四）上午10時30分舉行，至中午12時30分正結束。會後並安排小組成員由高處遠望三跑道工程的施工範圍，及參觀機場創科實驗室。

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

周玉堂議員

張富議員

鄧家彪議員

傅曉琳議員

郭平議員

李桂珍議員

余麗芬議員

荃灣區

黃偉傑議員

陳琬琛議員

黃家華議員

鄭捷彬議員

鄒秉恬議員

古揚邦議員

林發耿議員

林琳議員

譚凱邦議員

屯門區

歐志遠議員

陳文華議員

陳有海議員

蘇炤成議員

朱耀華議員

葉文斌議員

曾憲康議員

黃麗嫦議員

林德亮先生

周錦祥先生

劉志誠先生
麥磊樂先生
潘永盛先生

機場管理局

梁景然先生（三跑道項目管理副總監）
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）

未可出席者：

離島區

余漢坤議員
陳連偉議員
周浩鼎議員
曾秀好議員
黃漢權議員
黃文漢議員
翁志明議員
鄭官穩議員
劉焯榮議員
李文安先生

荃灣區

鍾偉平議員
陳振中議員
陳崇業議員
林婉濱議員
羅少傑議員
李洪波議員
文裕明議員
伍顯龍議員
何凱瑤女士
趙耀年先生
楊小玲女士
傅振光先生
鄧紹榮先生

屯門區

李洪森議員
程志紅議員
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
陶錫源議員
徐帆議員
譚駿賢議員
袁國明先生

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十一次會議，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成員介紹機場三跑道系統項目的最新進展及環境事宜、現有雙跑道系統的提升計劃及措施，當中包括：擴建設施、應用新科技及優化流程等；並回應有成員於會議前提出討論及跟進有關深宵航班的事宜，及聽取成員的意見。

通過 2017 年 12 月 21 日機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十次會議記錄

- 2.0 成員沒有修改建議，會議記錄獲得通過。

簡報

- 3.0 機管局簡介三跑道系統填海拓地工程的最新進度，海底電纜改道和航空燃油管道改道，經已完成；至於現正在進行的工程，例如；填海工程；擴建二號客運大樓的地基及底部構造工程；建設旅客捷運系統車廠工程；毗近的北商業區基建工程；飛行區基礎建設及三跑道客運大樓的詳細設計工作；及旅客捷運系統及高速行李處理系統設計及建設工程。

- 3.1 機管局向成員報告，由 2017 年 12 月至 2018 年 6 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、淤泥屏障敷設、中華白海豚監察，及其他環保措施的實行情況。機管局亦介紹了 2017-18 年度改善海洋生態基金及漁業提升基金獲資助項目的進度，以及 2018-19 年度改善海洋生態及漁業的提升措施獲資助的項目。
- 3.2 機管局向成員講解現有雙跑道系統提升容量計劃及措施，包括擴建設施，例如擴建一號客運大樓、東大堂、四號停車場及連接一號客運大樓附屬大樓；介紹保安閘口和無人駕駛電動牽引車以提升旅客體驗；及介紹飛機噪音管理措施。
- 3.3 機管局向成員介紹機場其他擴建項目未來發展，包括電子商貿及高價值貨物空運服務、航天城項目、興建多式聯運中轉客運大樓等資料。
- 3.4 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：

填海工程的填料來源及監察

- 1) 有成員查詢，機管局如何監察承建商在開採海砂或製造機砂的過程中，避免影響來源地的生態環境。
- 2) 有成員查詢，現時三跑道填海工程所用海砂是否來自廣西欽州。若是，廣西欽州的海砂是否符合香港相關環境許可證的要求。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- 1) 機管局表示，在三跑道系統工程的整體填海規劃，已計劃使用不同填海物料。除海砂以外，儲存於公眾填料庫的物料及機製砂亦是合適的填料。填海工程總承建商正從多個途徑取得不同填料，目前而言，主要是機製砂，輔以本地公眾填料。機管局會盡量增加使用本地積存的公眾填料。此外，機管局亦會從內地及其他國家等地方進口海砂。至於三跑道填海工程的海砂供應，內地政府對開採海砂有嚴格的審批程序，機管局亦會要求承建商必須嚴格遵守相關規定，包括當地環保方面的法定要求。至於使用機製砂，機管局要求其承建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、測試報告和當地法

定環境許可及出口證等資料。承建商亦須向相關的政府部門提交所需的資料，以確定所進口的機製砂完全符合法例的規定。

- 2) 機管局解釋，現時三跑道填海工程的機製砂供應來自廣東沿岸地區。為配合三跑道填海工程的填料需求，機管局正研究在廣西增加砂源供應的可行性。機管局重申，內地對於開採海砂有嚴格的環保要求，亦需專家團隊審批環境許可證的申請。

改善海洋生態及漁業提升措施

- 3) 有部分成員讚賞機管局的改善海洋生態的環保工作，當中包括設計環保海堤、敷設人工魚礁及投放魚苗等措施。有成員詢問機管局是否已成功取得前濱和海床（填海工程）條例的授權敷設人工魚礁，及詢問敷設的進度如何。另有建議在敷設人工魚礁前可多諮詢漁民的意見。

機管局感謝成員的意見，並回應在上次小組會議已向成員介紹改善海洋生態及漁業提升措施及工作進度，其中環保海堤設計及監測海岸公園活動已經展開。至於敷設人工魚礁工作進度，機管局會在敷設人工魚礁前、後均投放魚苗。首批投放魚苗初步計劃於 2018 年年底在現有機場島西面人工海堤對開區域進行，目的是測試何類魚種適合放養；及追蹤魚苗的活動。當建議的人工魚礁放置後，再投放第二批魚苗。另外，機管局計劃於 2019 年年初開展前濱和海床（填海工程）條例的準備工作，當成功取得批准後，便會開展放置人工魚礁的工作。此外，機管局已透過三跑道系統漁民聯絡小組等，定期與漁民代表保持緊密溝通，聆聽他們有關投放魚苗及放置人工魚礁的意見。

三跑工程的工業安全

- 4) 有成員查詢三跑道工程開展至今，有否致命工業意外發生，及有何機制保障工人安全，例如委託獨立的顧問公司監察工地的安全。

機管局感謝成員的意見，並強調職業安全是三跑道系統工程管理的首要重點之一。自三跑道系統填海工程於 2016 年 8 月展開至今，未有錄得任何致命工業傷亡。機管局亦向承建商發出工地現場安全指引，工程進行期間如出現重大安全問題，承建商須立即停工。監察措施方面，機管局亦會聘請獨立的海事工程安全顧問專家，就三跑道系統填海工程作定期的安全評估和員工安全培訓。機管局並透過定期更新安全標準來不斷提高海上工程作業的安全水平。

(會後備註：機管局會定期向立法會提交三跑道系統項目的進度報告，當中包括建築安全的資料及相關的數據。有關詳情可參閱 2018 年 11 月 30 日的立法會經濟發展事務委員會文件，文件已載於立法會的網頁：<https://www.legco.gov.hk/yr18-19/chinese/panels/e/dev/papers/e/dev/cb4-274-1-c.pdf>)

3.5 有部分成員就飛機噪音及機場其他的擴展項目提出以下的意見和詢問：

飛機噪音

- 1) 有部分成員對機管局的「飛機音量管制配額計劃」表示支持，期望可有效限制夜間航班可產生的總音量。有成員詢問該計劃的成效和進展；及高噪音的飛機何時被取締。
- 2) 有成員建議機管局可提供三跑道系統的噪音影響評估，令受影響的屯門和荃灣居民有所準備。

機管局感謝成員的意見，並回應如下：

- 1) 飛機音量管制配額先導計劃於 2017 年 4 月開始推行，運作大致順利。在推出的第一年（即 2017 年 4 月至 2018 年 3 月），整體音量管制配額使用量及飛機噪音總量都能維持在基準水平。航空公司亦轉換及使用更多較寧靜新型機種，令到音量值高的夜間飛機運作比例持續減少。根據機管局的數字，最高噪音的 QC4 的飛機運作，在香港國際機場夜間時段飛行的總架次，每年約有 5 000 多架次，即每日約十多架次。在飛機音量管制配額先導計劃實施首年後，音量值高的（即 QC4）夜間飛機運行的總架次全年下跌不少。

2018 年夏秋航季開始，新增的夜間航班只容許 QC 值 2 或以下的飛機運作。此外，現正進一步研究限制音量較高的飛機 (QC 值 4) 在夜間運作。另外，民航處將實施更嚴格的飛機運作限制，現正計劃由 2019 年夏季開始，不再接受未能符合第四章噪音標準或同等標準的飛機，於晚上 10 時至翌日早上 7 時在香港升降。

- 2) 在三跑道系統全面運作下，預期飛機噪音預測等量線將向北移，東涌及北大嶼山一帶噪音情況將有明顯改善。就荃灣區的飛機噪音問題，現行的飛機噪音消減措施將會在三跑道系統啟

用後繼續實施，包括在符合飛行運作要求及安全的情況下，晚上抵港的航機會安排從西南面經海面降落，減少航機在晚間飛越人口較稠密的地區如沙田、葵涌、青衣、荃灣、深井及青龍頭等。環評報告亦提出了建議，在風速及風力許可的情況下，實行優先跑道使用計劃，於夜間時段，在飛機起飛架次較多時採用西行航道，在飛機降落架次較多時則採用東行航道，減少航機在晚間飛越人口較稠密的地區。隨著航空科技的進步，航空公司亦正逐步更換更寧靜的飛機，有助進一步減低飛機噪音對航道附近地區的影響。按照環評報告內的環境監察及審核計劃，於三跑道系統投入運作後，機管局將會以環評報告為基礎，監察將來三跑道系統運作下的飛機噪音水平。

多式聯運中轉客運大樓

- 3) 有成員認為機管局應以「用者自付」的原則，向使用多式聯運中轉客運大樓的旅客徵收費用。

機管局解釋，多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋可與港珠澳大橋產生龐大協同效益，特別是加強機場和珠江三角洲西部地區的聯繫，進一步鞏固香港國際機場在區內的國際航空樞紐地位。無論是國際旅客、香港或珠三角居民，將可因機場的多式聯運樞紐服務提升而受惠。

預計多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋於 2022 年啟用，期間使用港珠澳大橋的陸空轉乘旅客量將日漸增加，預計機場的整體客運量同時亦將持續向上。根據研究估算，在營運初期，預測每天客運量可達約 5 000 至 6 000 人次。隨着需求與日俱增，預計到 2030 年，每年的客運量將達約 365 萬人次。面對各方面的殷切需求，中轉客運大樓及封閉行車橋將可促使機場整體運作更為暢順。多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋涉及價格估計約 30 億港元，並將悉數以機管局內部資源撥付。

擴建四號停車場

- 4) 有成員詢問，四號停車場擴建後的新員工餐廳和社區中心是否可開放給東涌居民使用。

機管局回應，四號停車場擴建後，將設有香港國際航空學院及機場幼兒園的校舍、社區中心、多用途球場、健身室及員工餐廳等新設施，日後只供機場員工使用。

機場設施

- 5) 有成員表示，有居民向他反映在機場西大堂的免稅店內沒有空調，希望機管局跟進及改善情況。

機管局感謝成員意見，並承諾會跟進情況。

（會後備註：機管局技術部門已於 8 月到相關店舖，檢測店內空調系統，系統整體運作正常。此外，機管局亦與相當租戶跟進，協助租戶為其店內空調系統作出優化，以提供更舒適的購物環境。）

機場交通配套

- 6) 有成員關注隨著港珠澳大橋通車後對機場交通的影響；詢問如遇上交通事故，機管局有甚麼應變方案。

機管局回應，與運輸署及不同政府部門一直保持緊密聯繫，共同商議措施，以應對港珠澳大橋通車後的交通量增長。假如北大嶼山公路或青馬大橋有嚴重事故或全面封閉導致道路長時間受阻時，政府會聯同港鐵公司及機管局，根據應變計劃採取相關的應對措施。

其他事項

- 4.0 機管局表示，第三屆機場社區聯絡小組（2016 至 2018 年）為期兩年的任期將於 8 月 31 日屆滿。主席感謝成員過去兩年對小組的支持和指導。秘書處將發信邀請現屆區議會議員、分區委員會正、副主席等社區領袖出任第四屆小組成員，任期兩年，由 2018 年 9 月起至 2020 年 8 月底。

（會後備註：秘書處已於 2018 年 8 月發出邀請信。）

- 4.1 會議於中午 12 時 30 分結束。

香港機場管理局
2018 年 11 月