

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組
第十二次會議記錄

機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十二次會議在 2018年12月20日（星期四）下午2時正舉行，至下午4時正結束。會後並安排小組成員參觀機場自助保安閘口及機場登機閘口未來設計的展示室。

出席者：

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
余漢坤議員
張富議員
傅曉琳議員
郭平議員
黃漢權議員
黃文漢議員
余麗芬議員
李文安先生

荃灣區

黃偉傑議員
陳振中議員
鄭捷彬議員
古揚邦議員
林發耿議員
羅少傑議員
譚凱邦議員
鄧紹榮先生

屯門區

梁健文議員
李洪森議員
歐志遠議員
程志紅議員
何杏梅議員
黃麗嫦議員
楊智恒議員
李瑩女士
姜啟邦先生
梁卓賢先生

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）
方瑞文先生（一號客運大樓運作總經理）
陳浩榮先生（基本工程總經理）
張永翔先生（首席傳訊主管）

未可出席者：

離島區

周浩鼎議員
鄺官穩議員
李桂珍議員
劉焯榮議員
鄧家彪議員

荃灣區

陳崇業議員
陳琬琛議員
鄒秉恬議員
葛兆源議員
林琳議員
林婉濱議員
李洪波議員
文裕明議員
伍顯龍議員
黃家華議員
蔡清輝先生
趙耀年先生
傅振光先生

屯門區

陳文華議員
陳文偉議員
陳有海議員
朱耀華議員
何君堯議員
甘文鋒議員
古漢強議員
龍瑞卿議員
巫成鋒議員

吳觀鴻議員
蘇嘉雯議員
蘇焯成議員
譚駿賢議員
陶錫源議員
曾憲康議員
葉文斌議員
林德亮先生
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 副主席歡迎小組成員出席機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十二次會議，亦是第四屆社區聯絡小組第一次會議。副主席感謝各位區議員、分區委員會正、副主席等社區領袖以個人身分，義務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**，為機場運作及未來發展提供寶貴意見。

副主席介紹機場管理局（下稱「機管局」）的代表，並表示今次會議會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措施及其他擴建項目，包括：一號客運大樓擴建項目的工程進度、新候機大堂的設計及體驗、自助保安閘口、多式聯運中轉客運大樓及配合二號客運大樓擴建的道路工程等項目，及聽取成員的意見。

通過**2018年7月26日**機場離島、荃灣及屯門社區聯絡小組第十一次會議記錄

- 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，深層水泥拌合工程已大致完成。填海工程正按計劃放置海堤石料、鋪設海堤和填料。機管局表示，公眾填料經篩選及分類後適用於三跑道填海工程，故會盡量採用公眾填料，以及增加設施以提高公眾填料使用量。除了現有將軍澳填料庫的三組公眾填料篩選分類設施外，設置於屯門填料庫的另一組公眾填料篩選設施，預計於**2019年**第一季投入運作。

- 3.1 機管局向成員報告，由 2018 年 7 月至 11 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，及其他環保措施的實行情況。機管局亦介紹了改善海洋生態及漁業提升措施的最新進展，環保海堤設計、投放魚苗先導計劃及監察、以及擬議海岸公園設計的主要考慮、海岸公園的邊界及管理、漁業管理措施及海洋生態及漁業提升措施等。
- 3.2 機管局向成員講解現有雙跑道系統提升措施及工程進度，例如擴建一號客運大樓附屬大樓、擴建四號停車場、天際走廊、擴建東大堂等；並介紹以不同主題全新設計進行翻新工程的候機大堂；及於 2018 年 9 月 20 日推出的自助保安閘口等新服務。
- 3.3 機管局向成員介紹機場的其他擴建項目，包括機場與大灣區的海陸交通聯繫、香港國際機場跨境登記櫃位、以及多式聯運中轉客運大樓等。
- 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) 就近日有報導指機管局採用廣西的海砂作為填料；有成員查詢機管局如何監察承建商在開採海砂的過程中，避免對來源地的環境造成影響。另有成員讚賞三跑工程團隊善用建築廢料作為三跑填料。

機管局回應表示，機管局現階段正與廣西省政府協調及跟進海砂進口的申請，故三跑工程還未採用廣西海砂作為填料。填海工程總承建商正從多個途徑取得不同填料，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公眾填料。機管局亦會從內地及其他國家進口海砂。至於三跑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，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；及定期派員到現場監察採砂情況。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，包括提供相關營業執照、測試報告和當地法定許可證等資料。

設計可抵禦極端惡劣天氣

- 2) 有見於近年多超強颱風，有成員詢問機場及三跑道系統的海堤能否抵禦超強颱風的衝擊。

機管局回應表示，三跑道系統項目工程的海堤設計是採用土木工程處最新的海港工程設計手冊，以符合屋宇署的審批要求；並參考因全球暖化而海平面上升和極端風速等因素，以評估香港及周邊極惡劣天氣對三跑海堤的影響，故三跑道系統設計有能力抵禦極端惡劣天氣。另外，機管局早於興建雙跑道系統時，亦曾進行極端惡劣天氣影響評估，確定機場的設計有能力抵禦任何惡劣天氣。

環境影響、緩解措施及監察事宜

擬議海岸公園

有部分成員對設立海岸公園表示支持，並提出以下的意見及查詢：

- 3) 成員建議開放海岸公園及舉辦活動，讓公眾多參與，其中包括：
 - i) 以海岸公園作為平台設立教育基地，讓中小學生參與；並詢問海岸公園是否屬禁區範圍、及其營運及管理模式若何。
 - ii) 安排生態旅遊導賞團，讓參加者可乘坐玻璃船遊覽海岸公園，近距離認識海洋生態保育情況。

機管局感謝成員的建議，並回應表示，按照獲批准的三跑道系統環境影響評估報告建議，當三跑道系統項目於 2024 年全面投入運作時，將在北大嶼山水域劃定面積約 2,400 公頃的三跑道系統海岸公園。機管局於 2016 年展開詳細研究，以擬訂海岸公園的界線及管理計劃。機管局已就三跑道系統海岸公園的目標、界線及初步管理計劃，與部分持分者磋商以收集意見，而進一步諮詢其他持份者，包括環保團體、漁業界、鄰近社區和其他諮詢及顧問委員會等工作將會繼續進行至 2019 年年底。機管局會繼續與漁護署合作，就劃定擬議的三跑道系統海岸公園進行準備工作，其中包括海岸公園的營運及管理、及推廣海洋保育和生態旅遊等工作。擬議海岸公園並非屬機場海事禁區範圍內，公眾人士是可以進入公園。

海豚保育

- 4) 有成員支持海岸公園設立，但關注海上交通會對中華白海豚造成干擾，及詢問高速船的航道是否屬於中華白海豚的活動範圍。

機管局回應說，早在三跑道項目工程開展時，已知悉該區水域有中華白海豚出沒。為減低海上交通對中華白海豚造成的聲音干擾、受傷或死亡風險，機管局規定往來海天客運碼頭與珠海及澳門的高速船，由 2015 年 12 月 28 日起改道至沙洲及龍鼓洲海岸公園北面航行。沙洲和龍鼓洲東北面是中華白海豚出沒的熱點，機管局並進一步限制改道駛經該範圍的海天客運碼頭高速船船速不得超過 15 海浬。另外，機管局要求三跑工程船在工地範圍內的船速不得超過 10 海浬，及禁止工程船進入現有的兩個海岸公園。至於將來三跑道系統海岸公園範圍內，會跟從海岸公園 10 海浬的船速限制，盡量減低對中華白海豚的干擾。

監察投放魚苗的先導計劃

- 5) 有成員同意採用誘餌式水下遠程攝影系統來監察魚苗，對以手釣和聲學標籤方法來監察魚苗有所保留，認為屬入侵性方法會傷害魚苗。

機管局回應表示，由於機場西面水域較混濁，潛水員較難以肉眼來追蹤魚苗，因此建議採用不同方法監察計劃的成效，至於標籤方法，在外國亦有使用，而三跑計劃亦會適度地採用。

- 3.5 有部分成員就飛機噪音、馬灣機場居民巴士站、多式聯運中轉客運大樓、一號客運大樓翻新工程、智能機場及機場泊車位等事宜，提出以下的意見和詢問：

飛機噪音

- 1) 成員表示，民航處自 2019 年夏季開始，對部份不符合《國際民用航空公約》噪音標準的飛機施加運作限制。詢問民航處有何罰則對待違反限制的航空公司。
- 2) 成員查詢有關提高使用固定半徑轉彎飛行程序的進度。
- 3) 成員建議於晚上 11 時至早上 7 時，限制向西南降落的飛機使用南跑道降落，及限制東北方向起飛的飛機使用北跑道；及要求提供過去一年使用上述建議的航班資料及噪音數據。

機管局感謝成員意見，並回應以下：

- 1) 民航處自 2002 年起已禁止所有不符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所訂噪音標準的飛機在香港升降。於 2014 年起，民航處不再接受僅符合第三章噪音標準的飛機在香港升降。為進一步加強消滅飛機噪音措施，民航處將由 2019

年夏季開始，實施更嚴格的規定，不再接受未能符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第四章所訂噪音標準〈第四章噪音標準〉或同等標準的飛機，在晚上 10 時至翌日早上 7 時在香港升降。預計這項措施在 2019 年夏季落實後，將可進一步減低飛機噪音對居民的影響。如航空公司於限制時段內因一些無法預計的原因而使用未能符合第四章噪音標準或同等標準的飛機，該航空公司須向民航處提交報告。如航空公司未能提交合理原因、或持續地或故意地違反此項限制，民航處會對有關航空公司採取適當行動。

（會後備註：民航處已實施上述有關規定，自 2019 年 3 月底起，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 時至翌日上午 7 時在香港升降。）

- 2) 民航處於 2012 年 2 月實施的固定半徑轉彎飛程序，旨在讓可使用衛星導航技術飛行的離港航班，於晚上 11 時至翌日早上 7 時期間向機場東北面起飛及南轉入西博寮海峽時，緊貼航道中線飛行，與馬灣保持距離，減低飛機噪音對馬灣的影響。根據記錄，此套飛程序的使用率持續上升，由 2013 年的 9% 升至 2018 年（截止 10 月）的 44%。
- 3) 為確保跑道維持最佳的狀態，讓飛機安全升降，機管局必須為跑道進行定期維修。現時機管局需要每晚按次序封閉南、北跑道其中一條跑道進行不同的維修工程。故此，於晚上 11 時至早上 7 時限制向西南方向降落的飛機使用南跑道或向東北方向起飛的飛機使用北跑道並不可行，這安排是基於安全原因。整體而言，根據民航處馬灣噪音監察站收集的夜間噪音數據，在 2017 年 11 月至 2018 年 10 月錄得 70 分貝或以上和 80 分貝或以上的次數，比 2012 至 2013 年同期分別下降了 33% 和 84%。

（會後備註：民航處亦於 2019 年 1 月 29 日向珀麗灣第八屆業主委員回覆相關資料，與及提供由 2017 年 11 月至 2018 年 10 月向西南方降落使用南跑道及向東北方起飛使用北跑道的航班數目及馬灣噪音監察站錄得的飛機噪音數據。）

馬灣及機場居民巴士站

- 4) 往來馬灣及機場的 NR334 號居民巴士站經已遷往一號停車場旁的新旅遊車總站，有成員查詢當二號客運大樓擴建完成後，巴士站會否遷回二號客運大樓。

機管局回應表示，為配合二號客運大樓的擴建工程，由 2019 年 2 月 19 日開始，來往香港國際機場及香港其他各區的非專營巴士服務，包括來往馬灣及機場的 NR334 號居民巴士，全部經已由二號客運大樓的旅遊車總站，遷往一號停車場旁的新旅遊車總站運作。二號客運大樓的擴建工程預計於 2024 年完成，機管局計劃屆時會安排將旅遊車總站遷回二號客運大樓。

多式聯運中轉客運大樓

- 5) 有部分成員認為，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，項目只惠及內地及澳門旅客。

機管局回應表示，為使港珠澳大橋及香港國際機場發揮更大的協同效應，進一步便利來往港、珠、澳三地的市民和旅客。參照現時海天碼頭的概念及運作模式，機管局計劃提供雙向陸空轉乘專用封閉式巴士接駁服務，讓中轉旅客可在珠海和澳門口岸內的機管局服務中心辦理登機及行李托運手續，再乘坐專用封閉式巴士，經港珠澳大橋直達香港國際機場禁區範圍內的多式聯運大樓，期間無需辦理香港入境手續，即可乘坐機場內的旅客捷運系統，到達登機閘口轉飛海外。旅客從海外經香港國際機場前往珠海和澳門口岸亦同樣受惠。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。這服務可減輕因過境旅客的往來對現有機場交通和大樓設施所造成的負荷。而多式聯運中轉客運大樓及封閉行車橋的費用將悉數以機管局內部資源撥付。現時，香港國際機場亦有不同的設施和大樓，機管局亦不會獨立就單一項設施向旅客徵費。

翻新候機大堂

- 6) 有成員反映，現時客運大樓的冷熱水機和充電插座並不足夠，希望在一號客運大樓的翻新工程中可以增加相關設施。

機管局感謝成員意見，並回應表示，在一號客運大樓的翻新工程中，已計劃增設冷熱水機和充電插座。客運大樓現時有超過 4 500 個充電插座，新中場客運大樓內所有的座位皆有充電插座。隨着一號客運大樓翻新工程，機管局已計劃設置新充電插座，並已在新增設座椅的區域鋪好管線，相信在工程完成後可提供約 14 000 個充電插座。至於冷熱水機，現時一號客運大樓約有 10 部冷熱水機，當一號客運大樓翻新工程完成後，預計會增設 10 多部冷熱水機，以滿足旅客的需要。

智能機場

- 7) 有成員讚賞機場的智能化設施，並建議可擴展至其他弱勢社群，如視障人士等，例如可研究開發新應用程式，讓他們可掌握機場各項設施及正確位置。

機管局感謝成員意見，並表示機場現時提供多項無障礙設施，以照顧不同旅客的需要，當中包括行動不便、視障及聽障人士。例如：在客運大樓鋪設凹凸紋引導徑及摸讀平面圖、在洗手間入口牆壁、升降機控制鈕及扶手等機場設施皆設有點字標誌等，為視障旅客服務。機管局會繼續與社福界合作，研究優化機場的無障礙設施，其中包括「我的航班」流動應用程式採用無障礙網頁設計，方便傷健人士使用。

機場泊車位

- 8) 有成員對配合二號客運大樓擴建的道路工程表示支持，認為有助紓緩機場島上交通擠塞的問題。但隨著港珠澳大橋開通，關注機場島上的泊車位是否足夠以應付未來需求。

機管局多謝成員意見，並回應表示，政府已邀請機管局就港珠澳大橋香港口岸人工島上蓋發展提交發展方案建議，當中包括探討在上蓋發展中提供入境私家車停車場的可行性。機管局屆時會一併考慮成員意見。

其他事項

- 4.0 會議於下午 4 時正結束。

香港機場管理局
2019 年 5 月