

機場葵青及沙田社區聯絡小組  
第九次會議記錄

機場葵青及沙田社區聯絡小組第九次會議在2017年7月5日（星期三）上午10時20分舉行，至中午12時20分結束。

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

葵青區

羅競成議員  
朱麗玲議員  
劉美璐議員  
梁偉文議員  
盧婉婷議員  
吳家超議員  
鮑銘康議員  
潘志成議員  
黃潤達議員  
陳小冰女士

沙田區

陳諾恒議員  
鄭則文議員  
李永成議員  
蕭顯航議員  
唐學良議員  
衛慶祥議員  
王虎生議員  
黃嘉榮議員  
余倩雯議員  
容溟舟議員  
郭錦鴻先生  
羅文生先生  
梁園鑫女士

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）  
陳浩榮先生（基本工程總經理）

方瑞文先生（一號客運大樓運作總經理）  
張永翔先生（首席傳訊主管）

缺席者：

葵青區

周奕希議員  
陳笑文議員  
周偉雄議員  
郭芙蓉議員  
林翠玲議員  
林紹輝議員  
李志強議員  
梁志成議員  
梁子穎議員  
李世隆議員  
吳劍昇議員  
譚惠珍議員  
徐曉杰議員  
黃耀聰議員  
倪鈞霖先生  
黎振東先生  
陸偉賢先生  
何啟華先生  
李錦麟先生  
周劍豪先生  
陳碧文先生  
劉子芸女士

沙田區

何厚祥議員  
陳敏娟議員  
程張迎議員  
招文亮議員  
許銳宇議員  
黎梓恩議員  
林松茵議員  
李子榮議員  
梁家輝議員  
麥潤培議員  
吳錦雄議員

龐愛蘭議員  
潘國山議員  
丁仕元議員  
董健莉議員  
黃學禮議員  
黃冰芬議員  
黃宇翰議員  
姚嘉俊議員  
劉國良先生  
麥炳輝先生  
謝良興先生  
馮禮遜女士  
劉翀先生  
連鎮邦先生

## 歡迎及簡介

負責人

- 1.0 小組主席歡迎成員出席機場葵青及沙田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，及聽取成員的意見。

（會後備註：秘書處已於 7 月 5 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](http://www.hongkongairport.com/chi/media/press-releases/pr_1258.html) )

## 通過 2016 年 12 月 19 日機場葵青及沙田社區聯絡小組第八次會議記錄

- 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，以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 有部分成員就空域及航空交通管制提出以下的意見和詢問：
- (1) 有成員關注新航管系統現時的運作情況及其穩定性，詢問系統能否應付三跑道所帶來的飛機升降量。
  - (2) 有成員擔心受空域問題影響，三跑道系統在運作後未能有效解決容量問題；亦有成員指珠三角空域交通頻繁，關注航空交通安全問題。

機管局感謝成員的意見並回應如下：

- (1) 機管局表示，香港的航空交通管理由民航處負責。根據民航處 6 月 6 日的新聞稿，新航管系統自啟用以來，不論是在 2016 年底和 2017 年初節日假期航空交通流量高峰期或惡劣天氣時，均表現良好。新航管系統全面投入運作後，平均每日處理的航機數量達 1,984 班，較前一年同期上升 5.2%。

民航處在引入新航管系統前已考慮了三跑道系統下的使用量，未來亦會不斷提升系統以應付持續上升的需求。

- (2) 機管局重申，航空安全為全球民航機關最重視的一環。由於較早前的會議已就空域問題作出討論及回應，機管局建議成員可參考有關的會議記錄，以及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於 6 月 12 日會議的討論文件。

(會後備註：有關立法會會議討論文件，可參閱立法會網頁：[http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/hc/sub\\_com/hs102/papers/hs10220170612cb4-1185-2-c.pdf](http://www.legco.gov.hk/yr16-17/chinese/hc/sub_com/hs102/papers/hs10220170612cb4-1185-2-c.pdf)。秘書處並於會後寄出相關立法會的文件副本，供成員參閱。)

### 3.6 有部分成員就三跑道系統項目相關事宜提出以下的意見和詢問：

#### 工程設計及規劃

- (1) 詢問三跑道系統在規劃時有否評估高鐵落成後對航空交通需求所帶來的影響。

#### 工程施工

- (2) 有成員表示，由於三跑道系統採用由外國引入的深層水泥拌合法填海技術，關注工程會否以聘用外地專才為主，致本地勞工未能受惠。
- (3) 鑑於港珠澳大橋工程出現人工島「飄移」的情況，詢問三跑道系統建造工程是否採用類似的填海方法。
- (4) 填海工程需要使用大量海砂及鋼筋，有成員詢問機管局如何確保工程物料的供應和質量。

## 環境影響、緩解措施及監察事宜

- (5) 有成員讚賞機管局就三跑道系統工程所推行的環保措施，並詢問自填海工程開展以來，是否有淤泥滲漏的情況發生，以及相應的處理方法。成員亦關注環境監察數據的計算方法。
- (6) 部分成員關注工程對中華白海豚的影響，並詢問自工程開展後，工地一帶的海豚有否出現異常情況。成員亦詢問會否根據海豚出沒的季節而調整施工程序，以及有否記錄海豚的傷亡數字。
- (7) 有成員查詢由工程開展至今所接獲的投訴類型。

## 海上交通控制中心

- (8) 有成員詢問工程以外船隻能否進入工程範圍，以及海上交通控制中心如何與其他船隻溝通。

機管局感謝成員的意見並回應如下：

## 工程設計及規劃

- (1) 機管局在設計三跑道系統時已充分考慮各種交通設施，包括高鐵所帶來的影響。根據《2030 規劃大綱》，高鐵可能削弱航空運輸在香港與短程內地航點（如汕頭、長沙、南寧、廈門、武漢、南京、南昌及福州）之間的競爭力。然而，這些區域性的內地航線，於 2010 年的客運量合計只佔香港國際機場總客運量約 3%。因此，廣深港高速鐵路預料不會對機場造成顯著的負面影響。另一方面，鐵路連接主要城市周圍的二三線地點，提供便利頻密的交通連繫，因而有助機場擴大腹地市場。歐洲和日本的經驗顯示，興建高速鐵路可能令短途及重疊市場受到負面影響，但卻可提升旅遊意欲，而且在中長期內可擴大鐵路和航空運輸的整體市場規模，從而抵消（甚至大多數超額彌補）個別短途路線上可能流失的航空交通量。

## 工程施工

- (2) 機管局表示，由於深層水泥拌合法技術由外國引入，故在工程初期的確會聘請較多海外專才，而餘下大部分工種均會以聘用本地勞工為主。機管局一直與勞工處及政府相關部門保持溝通，希望為本地勞工帶來更多就業機會。

- (3) 三跑道系統填海工程的設計主要參照現有雙跑道系統。機管局會密切監察施工情況，確保填海工程質量。
- (4) 機管局解釋，填海承包商負責工程所需填料的採購工作，並按照機管局於合約訂明的要求，物色填料來源及採購填料。填料採購工作實際上由機管局的填海承包商負責，機管局會嚴格監控填料來源，每艘抵港的運砂躉船須提供相關文件（如託運單、進口／出口貨物單等）供機管局檢查，以證明每艘運砂躉船的出發地及已取得批核。

一般來說，符合三跑道系統填海要求的填料，主要有三類，即海砂、機製砂及其他來自香港工地的合適填料。市場資料顯示，後兩者的填料供應有限，但在珠三角地區以至區內的海砂來源應可提供足夠供應予三跑道系統之用。

此外，機管局亦會與業界協調，確保工程期間有足夠的鋼筋供應，同時亦會確保鋼筋質量符合屋宇署的要求。

#### 環境影響、緩解措施及監察事宜

- (5) 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。
- (6) 機管局邀請了兩位國際權威的海洋哺乳動物生物學家參與中華白海豚監察工作。根據目前所收集數據的分析，在大嶼山東北面的大小磨刀洲甚少觀察到中華白海豚出沒。另一方面，相比以往，機管局亦發現中華白海豚於 2016 年較多比例在大嶼山西南面及西面出沒，這可能是由於海豚游離大嶼山西北面及東北面干擾相對較多的棲息地。機管局會於三跑道系統施工階段，繼續密切監察中華白海豚的狀況，避免及緩解可能對中華白海豚造成的影響。

在進行深層水泥拌合法期間，經受訓的海豚觀察員會按照計劃持續監察相關工程地點外 250 米的海豚管制區，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，以保護接近工程範圍的海豚，而迄今這種情況只發生過一次，當時工程人員亦立即按程序停工。工程期間亦會採取減音措施，以減低水底噪音對海洋生物的影響。

此外，機管局成立了改善海洋生態基金，以資助在香港及珠江河口的中華白海豚研究，希望研究結果有助制定長遠的海豚保育措施。至於在本港有關海豚傷亡的調查及統計，主要由海洋公園的專家及漁護署負責統籌。

- (7) 機管局設有不同渠道予公眾人士就工程作出查詢或投訴，目前所接獲的查詢部分關注整體工程，亦有部分與環保相關，當中涉及空氣質素、水質及噪音等範疇。工作小組會跟進及調查所有個案，而機管局亦會定期巡察工地，監察承建商的施工情況。

#### 海上交通控制中心

- (8) 政府早前已就三跑道系統的海事工程範圍刊憲。為防止非工程船隻進入，機管局已在工地以浮標劃定工程範圍，而海上交通控制中心亦會作出協調。巡邏船如發現有非工程船隻進入，會立即要求有關船隻離開。

#### 3.7 部分成員就機場在現有雙跑道系統下的提升措施及運作相關事宜提出以下的意見和詢問：

- (1) 有成員詢問機管局如何處理持續上升的私人及商務飛機服務需求。
- (2) 有成員認為香港高齡人口的比率不斷上升，詢問機管局的提升計劃中有沒有增設相應措施，如在客運大樓提供輪椅使用者的專用通道或升降機，以照顧行動不便的長者。
- (3) 有成員關注機場往返市區的交通服務。成員讚賞現時兩條來往機場至沙田區的通宵巴士快線，為該區的機場員工帶來便利，詢問機管局未來會否繼續資助有關路線，以鼓勵更多居民於機場就業。
- (4) 有成員關注抵港行李延誤問題，詢問機管局未來會否計劃提升行李處理系統。成員並指出曾有親友的電動輪椅寄艙後受到損壞，認為機場在處理大型行李上有改善空間。

- (5) 有成員詢問天際走廊的高度是否合符安全標準。
- (6) 有成員詢問機管局的提升計劃有否包括軟件方面，如推出手機應用程式及行李追蹤系統。另有成員建議機管局可向外國機場學習，為旅客提供更多貼心的設施。
- (7) 詢問香港國際航空學院會否提供機師訓練課程。

機管局感謝成員的意見並回應如下：

- (1) 機管局解釋，根據國際航空運輸協會發布的《世界航班時刻準則》，定期航班的客機及貨機服務一般較私人及商務飛機的申請會獲得優先處理。機管局為了應付香港長遠的航空交通需求，近年致力擴建機場設施。儘管如此，面對香港國際機場容量日益接近飽和，發展三跑道系統是唯一可以大幅度提升香港國際機場跑道容量的方法，並且有助解決現時飛機升降時段不足的基本問題。

香港國際機場作為世界級機場，歡迎不同的服務提供者和使用者，而私人及商務飛機業務對香港整體經濟發展亦有正面影響。民航處會與機管局及有關持份者繼續保持緊密溝通，按照實際需要進一步優化時刻分配機制，利便業界。

- (2) 機管局在規劃機場擴建計劃時亦有考慮人口高齡化問題。機場客運大樓於七月中將試行「禮遇通道」，讓有需要的旅客，例如需醫療輔助者、輪椅使用者、行動不便人士、長者、孕婦及需照顧嬰孩的家長使用，減少他們排隊輪候保安檢查的時間，亦可讓輪椅使用者在一個較舒適的環境下，等候服務承辦商接送他們前往登機閘口。
- (3) 機管局一直積極鼓勵營運商優化機場巴士路線服務，包括擴大覆蓋率及增加班次等，並不時檢視各條機場巴士線的客量。為鼓勵營運商於機場提供通宵巴士服務，機管局特別為通宵巴士快線推出補貼計劃，在開辦初期客量不足時向營運商提供補貼安排。隨著乘客數目逐漸增加，自 2017 年 1 月起，機管局需補貼的通宵巴士快線由原本的五條減至兩條。
- (4) 機管局十分關注抵港行李延誤問題，會定期檢討行李處理流程，並與航空公司及服務營辦商商討提高機場整體行李處理表現。機管局已多管齊下，改善行李處理服務的質素，包括增加每輛行李牽引車使用的拖架數量；推行機場禁區「地勤支援設備」駕駛資歷認證計劃，鼓勵更多有經驗的員工考取駕駛行李

運送設備車輛的認證，以增加可用行李車的數量。至於旅客寄艙輪椅的處理，有需要的旅客可於登機櫃檯或登機閘口將輪椅寄艙，由航空公司安排服務承辦商將輪椅託運，大部分的輪椅會當作超大型行李託運處理，亦非經由行李輸送帶運送。機管局會向服務承辦商反映小組成員的意見，小心處理旅客的行李。未來，機管局亦會新增處理行李的工具及設施，以及於中場客運大樓增設抵港行李自動化運輸系統，縮短行李處理的時間。

與此同時，機管局亦經常與業務夥伴保持溝通，了解他們的運作情況，除了提升系統的效率，亦配合他們的需要，加強員工的招聘，包括在不同的地區舉行招聘會，協助機場的業務夥伴，包括停機坪服務營辦商招聘人手。

- (5) 機管局解釋，天際走廊的設計已考慮各方面的安全要求，包括飛機高度、風力影響及消防安全等。
- (6) 機管局推出「我的航班」流動應用程式，為旅客提供全面的機場資訊。未來，我們會繼續優化應用程式，增加功能，例如室內導航功能、預先訂購餐飲服務、及到港行李通知等。

機管局一直致力提升旅客體驗，除了大型擴建工程外，亦會不時翻新及引入各項設施。以客運大樓的洗手間為例，機管局將引入自動化設施及改善通風系統，為旅客締造更舒適的環境。

- (7) 由於航空公司本身已設有機師訓練課程及培訓設備，香港國際航空學院無計劃開辦同類課程。

## 其他事項

4.0 會議於中午 12 時 20 分結束。

香港機場管理局  
2017 年 10 月