

2019年12月10日會議  
討論文件

立法會經濟發展事務委員會  
支援香港國際機場三跑道系統的  
政府設施和設備的資源建議

目的

為應付香港國際機場三跑道系統啓用後的航空交通量增長，政府多個部門(包括香港海關、入境事務處、香港警務處、衛生署、民航處及漁農自然護理署)須在三跑道客運大樓內、擴建後的二號客運大樓內和機場不同位置增設額外的海關、出入境、檢疫、港口衛生管制、執法設施及設備室。另外，香港天文台(天文台)須採購航空氣象系統以支援三跑道系統。本文件向委員介紹下列建議 –

- (a) 採購航空氣象系統以支援三跑道系統；以及
- (b) 把下列工務計劃工程項目提升為甲級：
  - (i) 3402IO — 香港國際機場三跑道系統的相關政府部門設施及辦公地方；以及
  - (ii) 3278LP — 香港國際機場三跑道系統的相關警務設施。

背景

2. 為應付不斷增長的航空交通需求，以及維持香港作為國際及地區航空樞紐的競爭力，香港機場管理局(機管局)現正推展三跑道系統計劃。三跑道系統計劃所涵蓋的工程包括：在現有機場島以北填海拓地約 650 公頃；建造第三條跑道及相關滑行道、停機坪、停機位及三跑道客

運大樓；擴建現有二號客運大樓成為可提供全面旅客服務的客運大樓；興建新旅客捷運系統；設置新行李處理系統；以及進行機場禁區及非禁區的配套基礎建設連附屬及輔助設施。工程的規模與建造一個新機場相若。

3. 隨着法定刊憲程序在 2016 年 4 月完成，機管局一直逐步推展三跑道系統計劃。計劃的建造工程在 2016 年 8 月展開，而填料鋪設工序自 2018 年 5 月展開以來，填海工程至今持續進行。三跑道系統計劃的其他部分如二號客運大樓擴建的前期工程、三跑道客運大樓的詳細設計、行李處理系統及旅客捷運系統的設計及建造合約亦正全面進行。機管局預計，第三條跑道可在 2022 年啓用，而現有北跑道隨後會關閉約兩年進行重新配置為新的中跑道。整個三跑道系統預計可於 2024 年年底投入運作。在三跑道系統全面投入運作後，香港國際機場可應付至少到 2030 年的航空交通需求。屆時，每年的客運量與貨運量預料會分別增加至大約一億人次及 900 萬公噸。

4. 為應付航空交通量的增長，相關政府部門須增強在香港國際機場的服務，以確保機場的安全及有效運作。正如在早前的立法會文件<sup>1</sup>所述，我們須提供若干政府設施及設備，以配合三跑道系統的運作。政府會因應三跑道系統計劃的進度，分階段就有關設施及設備向立法會申請撥款。

5. 第一階段支援三跑道系統由政府設施及設備<sup>2</sup>（包括民航處、天文台及消防處）的撥款申請已於 2018 年 7 月 18 日獲立法會財務委員會批准，相關的撥款約為 77 億元（按付款當日價格計算）。有關的設計及施工已

---

<sup>1</sup> 2015 年 3 月 20 日發出的立法會參考資料摘要（THB(T) CR2/582/08）、立法會經濟發展事務委員會 2015 年 3 月 23 日的會議紀要（CB(4)1036/14-15 號文件）及立法會經濟發展事務委員會 2018 年 5 月 28 日的討論文件 CB(4)1110/17-18(03)號。

<sup>2</sup> 第一階段政府設施和設備包括(i)建造基礎設施以提供航空交通管制設施、航空氣象服務設施及消防設施的三項工務計劃工程項目 3069GI 號、3070GI 號及 3176BF 號；以及(ii)採購相關的空中航行服務設備和消防車輛。工務計劃工程項目 3069GI 號、3070GI 號及 3176BF 號及採購空中航行服務設備的預算費用分別約 19 億 290 萬元、2 億 8,150 萬元、26 億 580 萬元及 29 億 5,800 萬元。相關撥款已於 2018 年 7 月 18 日獲立法會財務委員會批准。採購消防車輛的預算費用約為 2 億 2,800 萬元。消防處會按照既定程序分階段申請所需撥款。

委託機管局負責，以方便各項目間的融合和銜接。建築署和機管局亦已於 2019 年 6 月簽訂委託協議，部分工程項目已於 2019 年年中動工興建，以配合飛行區工程的施工進度。

6. 除了本文件**附件 1 至 3**所詳述的第二階段政府設施外，其他支援三跑道系統政府設施，例如資訊科技設備／系統、車輛、船隻、辦公室等的規劃工作仍在進行。我們會繼續按照既定程序，在適當時候向立法會申請所需撥款。

## 工程計劃的範圍及性質

7. 採購航空氣象系統及兩項支援三跑道系統的工務計劃工程項目（**3402IO 號**和 **3278LP 號**）的詳情，以及提供該等系統及設施的理據，分別載於**附件 1 至 3**。

## 委託機管局進行的工程

8. 鑑於分佈在三跑道系統計劃不同範圍內的各項政府設施須與三跑道系統計劃高度融合，而各項擬議工程之間又必須在多個關鍵環節上互相銜接，例如工地重疊問題、協調施工程序及時間表等，我們計劃採用與第一階段政府設施相同的安排，委託機管局負責兩項工務計劃工程項目的設計和施工（詳情載於**附件 2 至 3**）。以委託方式交由單一方管理，可一併將三跑道系統工程與在相同位置的政府設施的設計和施工作全盤考慮，並按時推行。有關的安排不但可確保設計妥為融合、有助提高協調效率、方便控制施工進度，還可確保有關設施能適時啓用，以配合三跑道系統投入運作。

## 工程預算費用和施工計劃

9. 採購航空氣象系統的初步估算費用約為 2 億 7,190 萬元。**3402IO 號**和 **3278LP 號**兩項工務計劃工程項目的初步估算費用(按付款當日價格計算)則分別約為 30 億 2,540 萬元和 18 億 6,660 萬元。正如上文第 8 段所述,我們計劃在財務委員會批准撥款後,委託機管局進行該兩項工務計劃工程項目的設計和施工,以配合整項三跑道系統於 2024 年年底投入運作的目標。

## 公眾諮詢

10. 政府設施是三跑道系統不可或缺的一部分。機管局一直就三跑道系統計劃與公眾及持份者進行廣泛的溝通,讓他們參與其事。多年來,機管局致力推廣三跑道系統計劃,並定期為商界、航空業界、社區領袖、居民團體、專業團體、行業組織、立法會議員、區議員、環保團體、學校、學術界和傳媒舉行三跑道系統簡介會及機場參觀活動。機管局就鄰近機場的五個地區(即離島、屯門、荃灣、葵青和沙田)各自成立了社區聯絡小組,成員包括區議員和社區/居民領袖;另外也成立了專業人員聯絡小組,成員包括相關的專業人士/專家和學者,以促進各方溝通。

11. 在 2015 年至 2017 年期間,立法會內務委員會成立了跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會,研究並跟進與三跑道系統有關的事宜,包括其可行性、範圍、詳細設計、財務安排和環境影響等。三跑道系統的建造工程在 2016 年 8 月展開,需時約 8 年完成。機管局會繼續每半年向立法會經濟發展事務委員會匯報最新進展<sup>3</sup>。

---

<sup>3</sup> 經濟發展事務委員會在 2019 年 4 月 29 日的會議上討論了三跑道系統的進展,最新進展將於 2019 年 12 月提交經濟發展事務委員會。

## **未來路向**

12. 我們計劃按既定程序，向立法會申請撥款，包括向工務小組委員會提交該兩項工務計劃工程項目的建議，然後向財務委員會申請撥款。歡迎委員就有關撥款建議提供意見。

**運輸及房屋局  
漁農自然護理署  
建築署  
民航處  
香港海關  
衛生署  
香港天文台  
香港警務處  
入境事務處**

**2019 年 12 月**

## 香港國際機場三跑道系統的 相關航空氣象系統

### 工程項目的範圍及性質

繼財務委員會批准工務計劃工程項目 3070GI 號 – “香港國際機場三跑道系統的相關航空氣象服務設施”後，香港天文台（下稱「天文台」）須購置新的航空氣象設備和提升現有航空氣象系統和設備以提供必要的航空氣象服務。就此，天文台需要推展目前的擬議項目，範圍包括–

- (a) 在機場內設置新氣象設備，以支援第三條跑道運作；
  - (b) 在機場內設置新氣象設備，以支援新的中跑道運作；
  - (c) 在機場外設置新氣象設備（包括一台用來探測風切變的新機場多普勒天氣雷達，以及支援能見度預測的新設備）；以及
  - (d) 提升現有的氣象系統和設備，以配合三跑道系統。
2. 有關航空氣象系統的詳情載於**附錄 1**。

### 理據

3. 在國際民用航空組織（國際民航組織）的架構下，天文台是香港的指定氣象當局，負責為香港提供國際航空氣象服務。因此，天文台有責任購置和提升航空氣象系統和設施，以支援三跑道系統。

4. 財務委員會在 2018 年 7 月 18 日的會議上，批准提升工務計劃工程項目 3070GI 號為甲級。相關的航空氣象服務設施屬於第一階段支援三跑道系統政府設施的一部分。設施包括氣象觀測坪、儀器室、設備場地，以及地下通訊管道系統，以連接上述設施與各項現有航空氣象服務系統和設施，並連接位於現有和新的航空交通管制指揮塔的天文台辦公室。正如早前提交的立法會經濟發展事務委員會文件 CB(4)1110/17-18(03)號以及立法會工務小組委員會文件 PWSC(2018-19)25 號所提及，為了支援三跑道系統，除了建造這些設施外，天文台亦須添置新系統以提供必要的航空氣象服務，並會就這些系統和設備另外申請撥款。有關內容於下文詳述。

#### 在機場內設置新氣象設備，以支援第三條跑道運作

5. 根據國際民航組織的國際標準和建議措施<sup>1</sup>，每條跑道須配備獨立的氣象設備，以監察跑道指定位置的大氣狀況，從而保障航機的升降安全。有關地面風向和風速、跑道視程、能見度和雲底高度等資料，將分別使用風向風速表、跑道視程透射表、前散射儀和雲幕儀等設備量度。

6. 另外，為使第三條跑道可以安全和有效率地運作，該條跑道須設有與現有跑道的標準相稱的風切變預警、飛機尾跡渦流和閃電感應設備。此外，考慮到第三條跑道與現有氣象設施之間的距離，天文台須購置一套置於新氣象觀測坪的氣象設備和一台新的氣流剖析儀，以量度第三條跑道附近的地面和高空狀況。

#### 在機場內設置新氣象設備，以支援新的中跑道運作

7. 第三條跑道預計在 2022 年啟用，而現有的北跑道隨後會關閉約兩年進行重新配置為新的中跑道。在跑道重新配置後，位於現有北跑道東、西兩端的氣象設備亦須搬遷。天文台會盡量將現有的氣象設備用於新的中跑道，但仍須新的氣象設備，例如兩套新的風向風速表以額外收集新址的氣候資料。

<sup>1</sup> 《國際民用航空公約》附件 3 — 《國際空中航行氣象服務》。

## 在機場外設置新氣象設備

8. 風切變是危險的航空天氣現象，在全球曾造成多宗航機意外。因此，適時發出風切變預警，對確保航空安全極為重要。天文台現時利用設置於大欖角雷達站的機場多普勒天氣雷達在雨天探測風切變和微下擊暴流。而另一台位於大欖涌雷達站的舊機場多普勒天氣雷達（設於 1996 年）自 2015 年開始只作為後備系統，但短期內將難以繼續運作，甚至不能作為後備用途。為應付三跑道系統啟用後帶來的航空交通增長，天文台需購置一台新的機場多普勒天氣雷達設置於大欖涌雷達站內，在雨天探測香港國際機場的風切變和微下擊暴流。

9. 兩台機場多普勒天氣雷達將同時運作，確保不間斷、適時和準確探測風切變。當其中一台雷達因保養或維修等原因無法使用時，天文台可用另一台雷達維持風切變預警服務。這項安排亦可確保日後更換其中一台雷達時更為暢順。

10. 為確保能及早預測能見度下降的情況，天文台須在機場外，例如在龍鼓洲及港珠澳大橋的位置，設置新設備，以支援能見度預測。

## 提升現有的氣象系統和設備，以配合三跑道系統

11. 除了購置新的設備以支援三跑道系統外，天文台亦須提升現有的系統和設備，以應付更大規模的運作。現有氣象系統例如機場氣象觀測系統和風切變及湍流警報系統須作出提升以處理新設備的額外數據，並為三跑道系統提供所需的警報和預警服務。此外，天文台亦須擴展這些系統，以支援新航空交通管制指揮塔的新機場氣象所。

## 使用者的支持

12. 天文台已透過由機場管理局（機管局）、機師和航空公司代表所組成的航空氣象服務聯絡組和風切變及高影響天氣委員會，就支援三跑道系統的相關氣象設施和系統諮詢航空業界，他們皆支持天文台的建議。

## **對財政的影響**

13. 這項建議的預算費用約為 2 億 7,190 萬元，有關的分項數字載於**附錄 2**。此外，項目將會需要的每年經常費用，預計為 2021-22 年約 110 萬元，逐步增加至 2024-25 年及以後約 1,450 萬元。

14. 根據政府“用者自付”的原則，天文台提供航空氣象服務的成本，會通過向航空公司收取的過境導航費（適用於飛越香港飛行情報區但沒有在香港國際機場升降的航機），以及從機管局收取的航空氣象服務費（適用於在香港國際機場升降的航機）全數收回。因此，在日後訂定過境導航費和機管局的航空氣象服務費時，將會計算實施建議後所涉及的額外經常費用和折舊開支。

## **推行時間表**

15. 視乎委員意見，我們會按照既定程序，向立法會申請撥款。天文台會按政府的標準採購程序購置有關係統和設備。項目將分階段完成，所需的系統和設備將適時設置，以支援第三條跑道於 2022 年啓用，及整個三跑道系統於 2024 年年底全面投入運作。

## **香港天文台**

**2019 年 12 月**

香港國際機場三跑道系統的  
相關航空氣象系統的詳細資料

(a) 在機場內設置新氣象設備，以支援第三條跑道運作

項目	設備／系統	詳情
1	在第三條跑道附近的氣象設備	為符合國際民用航空組織的標準和建議措施，需要一系列的氣象設備，以監察跑道指定位置的大氣狀況，保障航機的升降安全。所需設備包括風向風速表（量度風）、跑道視程透射表（評估跑道視程）、前散射儀（量度能見度）及雲幕儀（量度雲底高度）。
2	激光雷達系統	激光雷達系統是專為在無雨的情況下探測風切變而設。第三條跑道需要兩套激光雷達系統作互相支援。
3	短程激光雷達	短程激光雷達是專為在無雨的情況下探測飛機尾跡渦流的設備。第三條跑道需要兩套短程激光雷達，分別在跑道東、西兩端監察尾跡渦流的消散。

項目	設備／系統	詳情
4	短程多普勒天氣雷達	短程多普勒天氣雷達是專為在有雨的情況下探測飛機尾跡渦流的設備。第三條跑道需要兩套短程多普勒天氣雷達，分別在跑道東、西兩端監察尾跡渦流的消散。
5	閃電感應設備	第三條跑道需要兩套閃電感應設備，分別在跑道東、西兩端監察第三條跑道及鄰近地方的閃電活動。
6	置於新氣象觀測坪的氣象設備	新的氣象觀測坪需要氣壓傳感器、溫度及濕度傳感器及雨量計的氣象設備，以量度第三條跑道附近的地面天氣情況。
7	氣流剖析儀	氣流剖析儀是用於監察第三條跑道高空風。
8	天氣攝影機	天氣攝影機是用於支援觀測第三條跑道天氣情況。

**(b) 在機場內設置新氣象設備，以支援新的中跑道運作**

項目	設備／系統	詳情
9	在新的中跑道附近的氣象設備	現時北跑道的東、西兩端安裝了氣象設備，包括有風向風速表、跑道視程透射表、前散射儀及雲霧儀。為免干擾民航處在新的中跑道上重置的空中航行服務設備，現有北跑道的東、西兩端的氣象設備須遷走。新址將需要額外設備，例如兩套新的風向風速表，以額外收集氣候資料。

(c) 在機場外設置新氣象設備

項目	設備／系統	詳情
10	機場多普勒天氣雷達(TDWR)	機場多普勒天氣雷達是專為在有雨的情況下探測風切變及微下擊暴流的設備。為應付三跑道系統啟用後帶來的航空交通增長，需要一台新的機場多普勒天氣雷達以確保不間斷地提供風切變及微下擊暴流預警服務。這台雷達將設置於大欖涌機場多普勒天氣雷達站內。
11	支援能見度預測的設備	支援能見度預測的設備包括前散射儀及天氣攝影機。天文台計劃將設備設置於機場外，例如龍鼓洲及港珠澳大橋的位置，以監察機場以北及以西的能見度。

**(d) 提升現有的氣象系統和設備，以配合三跑道系統**

項目	設備／系統	詳情
12	機場氣象觀測系統 (AMOS)	機場氣象觀測系統用於監察機場跑道及鄰近地區的天氣情況。系統需要提升以便與新的中跑道及第三條跑道新氣象設備連接。
13	風切變及湍流警報系統 (WTWS)	風切變及湍流警報系統整合多個氣象探測器 (包括機場多普勒天氣雷達、激光雷達、機場氣象觀測系統及氣流剖析儀) 所收集的數據，以適時提供香港國際機場飛機升降區內的預警，例如與風切變及湍流有關的預警。建議提升系統，以便與新的風向風速表、激光雷達、氣流剖析儀及機場多普勒天氣雷達等整合，以提供預警服務予三跑道系統。
14	機場雷暴和閃電預警系統 (ATLAS)	機場雷暴和閃電預警系統提供閃電預警給在戶外工作的機場地勤人員。提升系統是要整合新的閃電感應設備及擴展警告範圍至新增的區域。
15	航空雷暴臨近預報系統 (ATNS)	航空雷暴臨近預報系統是一套快速更新的臨近預報系統，提供到港及離港空中走廊內的短期對流天氣預報。系統需要提升以擴展覆蓋範圍至包括三跑道系統的到港及離港空中走廊。

項目	設備／系統	詳情
16	氣象數據處理系統 (METPS)	氣象數據處理系統是一套電腦系統，用於收集、處理及發送天氣資料，以支援香港國際機場運作。它與民航處的空中航行服務設備連接，並為航空公司及機組人員提供氣象資訊。系統需要提升以處理額外的天氣資料，及應付三跑道系統帶來的更高容量需求。
17	提升現有的大欖角機場多普勒天氣雷達	現時在大欖角的機場多普勒天氣雷達只提供預警給現有的兩條跑道，需要提升系統以提供預警給第三條跑道。現有機場多普勒天氣雷達亦需要額外的工作站及相關的軟件供新機場氣象所使用，以支援三跑道系統的運作。
18	處理及顯示氣象衛星及天氣雷達的工作站	這些工作站用於處理及顯示多個氣象衛星及天氣雷達的資訊。新機場氣象所需要額外的工作站及相關的軟件。
19	其他硬件、軟件、通信設施、網絡設備及為促進與民航處新的空中航行服務設備及新機場氣象所整合的設備	需要額外的硬件、軟件、通信設施、網絡設備及其他設備，以建立、產生及顯示來自各項氣象設施所提供的航空氣象資料，及支援資料整合至民航處新的空中航行服務設備、新機場氣象所和現有氣象設施。

香港國際機場三跑道系統的  
相關航空氣象系統的非經常開支估算

	非經常開支	百萬元
(a)	在機場內設置新氣象設備，以支援第三條跑道運作	76.4
(b)	在機場內設置新氣象設備，以支援新的中跑道運作	9.7
(c)	在機場外設置新氣象設備	123.0
(d)	提升現有的氣象系統和設備，以配合三跑道系統	38.1
(e)	應急費用	24.7
	<b>總計 =</b>	<b>271.9</b>

## 3402IO – 香港國際機場三跑道系統的 相關政府部門設施及辦公地方

### 工程項目的範圍及性質

工程項目的範圍包括 –

- (a) 為香港機場管理局（機管局）建築物內的政府處所／設施進行裝置工程。有關建築物包括三跑道客運大樓、擴建後的二號客運大樓<sup>1</sup>、東面航空輔助設施用地（東面用地）及西面航空輔助設施用地（西面用地）上的檢查閘和機房大樓、西面用地上的飛機救援設備倉庫，以及位於現有機場島的新機場中央控制中心，有關工程包括：
  - (i) 由香港海關（海關）管理在三跑道客運大樓和擴建後的二號客運大樓內的海關大堂查驗設施、行李檢查間／行李處理室、X 光影像分析中心、羈留設施、指揮中心、搜查室、搜查犬舍及支援設施，及其他辦公和運作地方；以及在東面用地和西面用地檢查閘的職員查驗通道和搜查室；
  - (ii) 由入境事務處（入境處）管理在三跑道客運大樓和擴建後的二號客運大樓內的值日主任室、候檢室、電腦設備室，及其他辦公和運作地方；
  - (iii) 由香港警務處（警務處）管理在三跑道客運大樓和擴建後的二號客運大樓內的香港警察報案中心、接見室、設備室，及其他辦公和運作地方；以及在東面用地和西面用地的機房大樓和新機場中央控制中心的設備室；

---

<sup>1</sup> 現有二號客運大樓只提供離港服務。在三跑道系統下，二號客運大樓將進行擴建以提供全面的旅客服務，包括辦理抵港及離港的手續。

- (iv) 由衛生署管理在三跑道客運大樓和擴建後的二號客運大樓內的健康檢查室、候診室、診症室、隔離室前房、隔離室，及其他辦公和運作地方；
  - (v) 由民航處管理在三跑道客運大樓和擴建後的二號客運大樓內的空中航行服務設備室；以及
  - (vi) 由漁農自然護理署管理在擴建後的二號客運大樓內的動物檢查室、接見室、檢查區，及其他辦公和運作地方；
- (b) 在東面用地興建海關搜查犬基地；以及在東面用地和西面用地興建車輛控制亭和有蓋車輛搜查停車處；
  - (c) 興建地下通訊管道系統，將海關、入境處和警務處的新處所／設施與他們在現有機場島的處所／設施連接；
  - (d) 將海關設施和機管局行李處理系統整合；以及
  - (e) 為一號客運大樓內的現有海關和入境處處所／設施進行翻修工程。

2. 相關建築物及地下通訊管道的分布圖載於附錄 1。

## 理據

3. 在三跑道系統全面投入運作後，香港國際機場的容量將大幅提升，可處理每年 62 萬架次的飛機起降量，應付至少到 2030 年的航空交通需求。屆時，每年客運量預料會增加至大約一億人次<sup>2</sup>。在三跑道系統下，三跑道客運大樓將為每年 3 000 萬離港和抵港旅客提供轉機區、

---

<sup>2</sup> 香港國際機場 2018 年客運量為 7 470 萬人次。

保安檢查區、等候區及登機閘口。當現有二號客運大樓完成擴建以提供全面的旅客服務後，在香港國際機場經三跑道客運大樓離港和抵港的旅客，可在擴建後的二號客運大樓完成旅客登記、海關、出入境、檢疫、保安檢查程序及處理行李等手續。由於三跑道客運大樓與擴建後的二號客運大樓之間有一段長距離，故此，機管局將會設置新的高速行李處理系統和旅客捷運系統，以在兩座大樓間運送行李及旅客。在策略位置亦會增設檢查閘，分隔禁區與公眾地方。

4. 為確保三跑道系統在上文第 3 段所述的新增機場設施和服務下運作暢順，政府須在三跑道客運大樓、擴建後的二號客運大樓、檢查閘、不同的機管局建築物和行李處理系統等地方增設處所／設施，讓相關部門執行職務，以提供海關、出入境、檢疫和港口衛生管制服務及執法。

## **對財政的影響**

5. 按付款當日價格計算，我們估計工程項目的費用約為 30 億 2,540 萬元。

## **對環境的影響**

6. 本工程是「擴建香港國際機場成為三跑道系統」工程計劃的一部分，而該工程計劃屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)所訂的指定工程項目。環境保護署署長於 2014 年 11 月 7 日批准三跑道系統的環境影響評估(環評)報告，並於同日發出環境許可證。我們會要求承建商在興建政府設施時，實施經批准的環評報告內指明的一切相關環境緩解措施和環境監察及審核規定，並遵守環境許可證的條件和其他有關保護環境的法例要求。

7. 在政府設施的施工期間，承建商須實施有效的相關緩解措施，包括但不限於在工地範圍灑水、清洗車輪和覆蓋貨車上的物料，以減少塵埃飛揚；使用優質機動設備、活動隔音屏障和隔音罩，以減低噪音。承建商亦須確保完全遵從建築噪音許可證制度和《噪音管制條例》的其

他規定；設置清除沙泥設施，以及妥善處理工地流出的廢水，以符合《水污染管制條例》的規定和標準。

8. 建築廢物管理方面，承建商須遵守經核准的三跑道系統廢物管理計劃（2015年11月）、三跑道系統環評報告、環境許可證與環境監察及審核手冊內所有關於管理和減少廢物的承諾。承建商亦須遵從個別工程計劃的經核准廢物管理計劃，把惰性與非惰性建築廢物分開，並盡可能在工地或其他三跑道系統建築工地重用惰性建築廢物。承建商須要把惰性與非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置，亦須按照廢物管理計劃的承諾，嚴格執行政府的運載記錄制度加以監管。運載記錄制度要求承建商和工地監督人員須履行職務和責任，監察建築與拆卸物料由工地運抵指定卸置地點的過程。

## **對文物的影響**

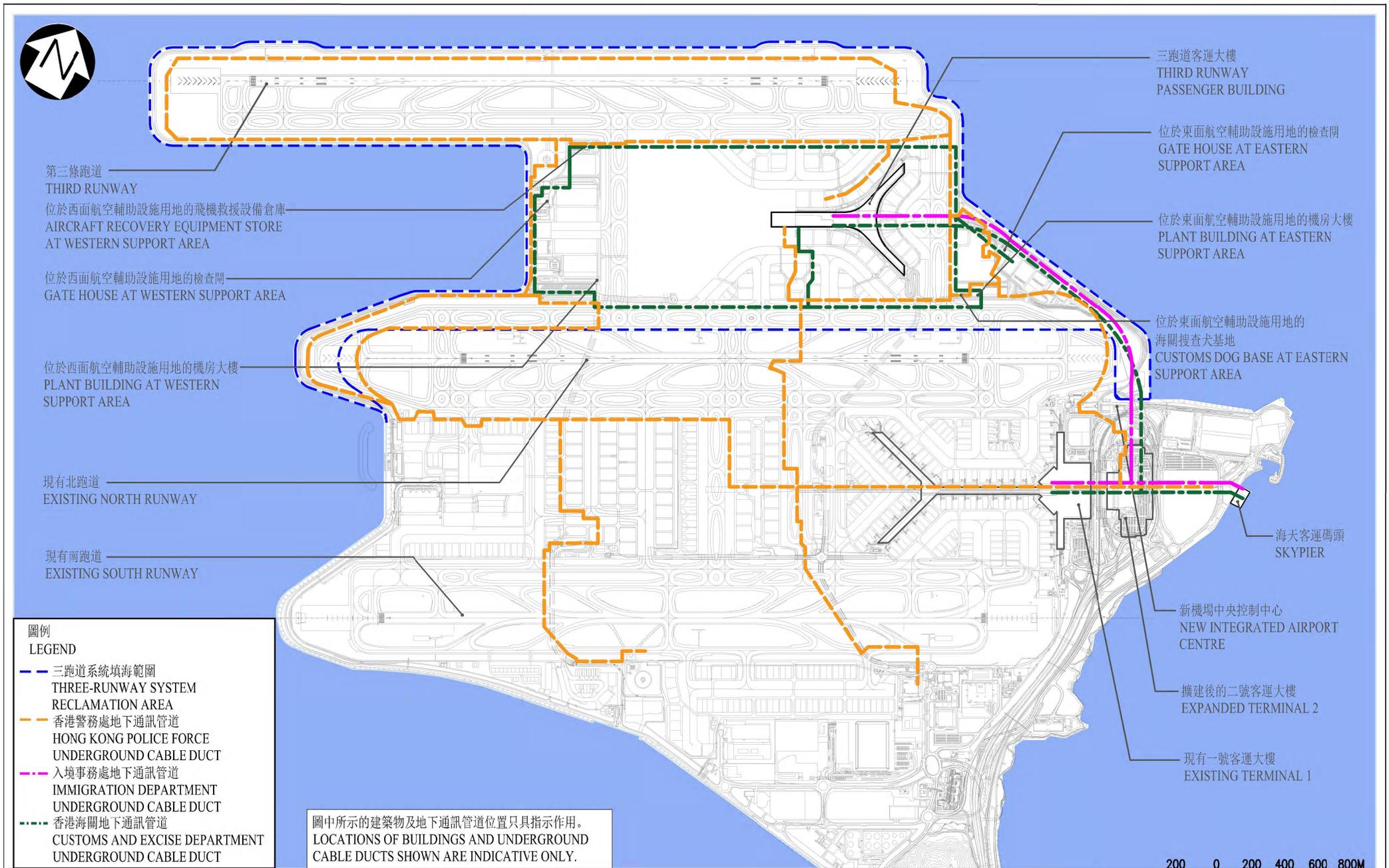
9. 這項工程項目不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點及歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

## **土地徵用**

10. 這項工程項目無須徵用土地。

**漁農自然護理署  
建築署  
民航處  
香港海關  
衛生署  
香港警務處  
入境事務處**

**2019年12月**



位置圖  
LOCATION PLAN

3402IO  
香港國際機場三跑道系統的相關政府部門設施及辦公地方  
PROVISION OF FACILITIES AND ACCOMMODATION FOR VARIOUS GOVERNMENT DEPARTMENTS  
TO SUPPORT THE THREE-RUNWAY SYSTEM AT HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT

## 3278LP – 香港國際機場三跑道系統的相關警務設施

### 工程項目的範圍及性質

工程項目的範圍包括 –

- (a) 於東面航空輔助設施用地，興建一個擬於 2024 年年底完成的機場警區行動基地（行動基地）；以及
- (b) 為現時機場警署的設施於 2024 年年底前完成內部改建工程。

2. 工程項目的位置圖載於附錄 1。

### 理據

#### 警察服務需求增加

3. 香港警務處（警務處）的機場警區負責維持香港國際機場的治安，職責包括一般巡邏、防止及偵查罪案、處理緊急事件、接受市民報案及查詢等。現時位於航膳西路的機場警署設有分別樓高八層及五層的辦公大樓及庶務大樓，駐守的單位包括機場警區、警犬隊及通訊科。

4. 隨著三跑道系統的發展，香港國際機場的面積將擴大約 650 公頃，而每年旅客數目也預計會在 2030 年增加至一億人次。故此，對警務的需求將會大增。與此同時，鑒於全球的恐怖襲擊威脅，香港國際機場作為關鍵基礎設施所面對恐襲的風險不容忽視。現時位於航膳西路的機場警署將難以應付三跑道系統啓用後警務需求的增長。因此，警務處需要額外興建一個新的行動基地以應付運作需要。

## 處理緊急事故

5. 目前，機場警署位於香港國際機場的東南方，距離現時北跑道西端（即最遠的一點）約 8.3 公里。當三跑道系統啓用後，第三條跑道西端將是最遠的一點，距離現時機場警署約 10.5 公里。當有緊急事故發生，警務處的應急隊伍必須盡快抵達現場，任何延遲都不能接受。

6. 新的行動基地位於東面航空輔助設施用地，距離第三條跑道西端約 5.8 公里，因此到達該處的時間將大幅縮短。當三跑道系統全面啓用後，警務處將採取雙基地策略（即包括現時的機場警署及新的行動基地）應對緊急事故，為香港國際機場提供更完善、有效及高效的安全保障。

## 反恐

7. 恐怖主義危及世界各大城市，而機場是恐怖分子的主要襲擊目標之一。在 2016 年至 2018 年期間，全球共有 5 宗<sup>1</sup>恐怖分子襲擊國際機場的事件，造成近 700 人傷亡。作為一個高度開放的國際城市，香港在任何時候都要對恐襲的風險保持警覺。警務處有責任保障香港國際機場，避免受到任何可能發生的恐怖襲擊威脅。

8. 為了有效應對任何可能發生在香港國際機場的恐襲，警務處的特別部隊有需要盡快到達現場。新的行動基地座落在具策略性的地點，它靠近所有三條跑道、停機坪及客運大樓，並鄰近海旁。新的行動基地將為反恐隊伍（包括機場保安組及特別任務連）、警犬隊、機場警區交通隊和支援及情報組提供處所，以便在發生恐襲時能快速作出調配。

---

<sup>1</sup> 該五宗機場恐襲分別發生在比利時布魯塞爾國際機場（2016 年 3 月）、土耳其阿塔圖克國際機場（2016 年 6 月）、法國奧利國際機場（2017 年 3 月）、美國主教國際機場（2017 年 6 月）及利比亞的黎波里國際機場（2018 年 1 月）。

9. 為促進行動效率，駐守在現時機場警署的反恐隊伍將會遷移到新的行動基地。現時機場警署的辦公室間隔及佈局則會重新改裝，配合機場警區的運作需要。

## 對財政的影響

10. 按付款當日價格計算，我們估計工程項目的費用約為 18 億 6,660 萬元。

## 對環境的影響

11. 本工程是「擴建香港國際機場成為三跑道系統」工程計劃的一部分，而該工程計劃屬於《環境影響評估條例》(第 499 章)所訂的指定工程項目。環境保護署署長於 2014 年 11 月 7 日批准三跑道系統的環境影響評估(環評)報告，並於同日發出環境許可證。我們會要求承建商在興建政府設施時，實施經批准的環評報告內指明的一切相關環境緩解措施和環境監察及審核規定，並遵守環境許可證的條件和其他有關保護環境的法例要求。

12. 在政府設施的施工期間，承建商須實施有效的相關緩解措施，包括但不限於在工地範圍灑水、清洗車輪和覆蓋貨車上的物料，以減少塵埃飛揚；使用優質機動設備、活動隔音屏障和隔音罩，以減低噪音。承建商亦須確保完全遵從建築噪音許可證制度和《噪音管制條例》的其他規定；設置清除沙泥設施，以及妥善處理工地流出的廢水，以符合《水污染管制條例》的規定和標準。

13. 建築廢物管理方面，承建商須遵守經核准的三跑道系統廢物管理計劃(2015 年 11 月)、三跑道系統環評報告、環境許可證與環境監察及審核手冊內所有關於管理和減少廢物的承諾。承建商亦須遵從個別工程計劃的經核准廢物管理計劃，把惰性與非惰性建築廢物分開，並盡可能在工地或其他三跑道系統建築工地重用惰性建築廢物。承建商須要把惰性與非惰性建築廢物分別運往公眾填料接收設施和堆填區棄置，亦須按照廢物管理計劃的承諾，嚴格執行政府的運載記錄制度加以監管。運載記

錄制度要求承建商和工地監督人員須履行職務和責任，監察建築與拆卸物料由工地運抵指定卸置地點的過程。

### **對文物的影響**

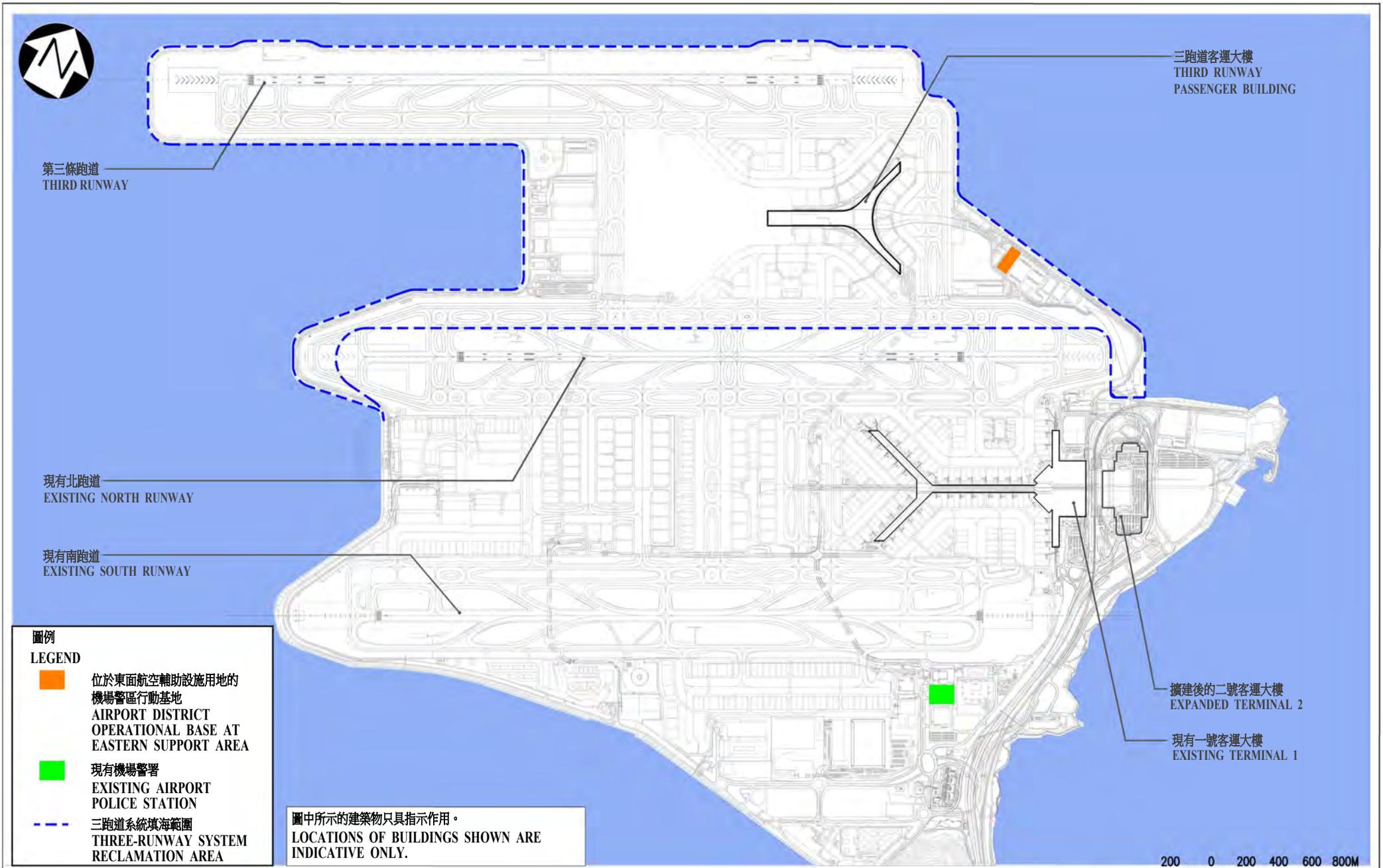
14. 這項工程項目不會影響任何文物地點，即所有法定古蹟、暫定古蹟、已評級文物地點及歷史建築、具考古價值的地點，以及古物古蹟辦事處界定的政府文物地點。

### **土地徵用**

15. 這項工程項目無須徵用土地。

**建築署**  
**香港警務處**

**2019 年 12 月**



位置圖  
LOCATION PLAN

3278LP  
香港國際機場三跑道系統的相關警務設施  
PROVISION OF POLICE FACILITIES TO SUPPORT THE THREE-RUNWAY SYSTEM  
AT HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT

