

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)282/15-16號文件
(此份會議紀要業經政府當局
及香港機場管理局審閱)

檔 號：CB4/HS/1/14

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會 第二次會議紀要

日 期：2015年11月3日(星期二)
時 間：上午8時30分
地 點：立法會綜合大樓會議室2

出席委員：梁君彥議員, GBS, JP (主席)
郭榮鏗議員(副主席)
何俊仁議員
李卓人議員
陳鑑林議員, SBS, JP
石禮謙議員, GBS, JP
林健鋒議員, GBS, JP
黃定光議員, SBS, JP
何秀蘭議員, JP
林大輝議員, SBS, JP
陳健波議員, BBS, JP
陳偉業議員
田北辰議員, BBS, JP
何俊賢議員, BBS
易志明議員, JP
胡志偉議員, MH
姚思榮議員, BBS
莫乃光議員, JP
陳恒鑾議員, JP
陳家洛議員
梁繼昌議員

張華峰議員, SBS, JP
張超雄議員
單仲偕議員, SBS, JP
廖長江議員, SBS, JP
鄧家彪議員, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP

缺席委員 : 陳克勤議員, JP
郭家麒議員
葛珮帆議員, JP
謝偉銓議員, BBS

應邀出席者 : 議程第I項

運輸及房屋局

運輸及房屋局局長
張炳良教授, GBS, JP

運輸及房屋局副局長
邱誠武先生, JP

運輸及房屋局副秘書長(運輸)4
劉家麒先生

香港機場管理局

行政總裁
林天福先生, JP

企業發展執行總監
馮永業先生

總經理－環境事務(三跑道項目)
李仲騰先生

列席秘書 : 總議會秘書(4)2
蘇美利小姐

列席職員 : 高級議會秘書(4)2
羅偉志先生

助理法律顧問9
譚淑芳女士

議會事務助理(4)2
阮敖雯小姐

經辦人／部門

I. 與政府當局及香港機場管理局舉行會議

(立法會CB(4)143/ —— 香港機場管理局提交題為"香港國際機場的三跑道系統項目：概覽、需要與迫切性及最新進展"的文件)

小組委員會進行商議工作(會議過程索引載於**附件**)。

申報利益

2. 林健鋒議員、易志明議員及何俊仁議員申報，他們是香港機場管理局(下稱"機管局")董事會成員。

討論事項

三跑道系統的需要及迫切性

3. 鄧家彪議員要求當局確認，倘不推展三跑道系統，香港是否會失去作為國際商貿中心和航空樞紐的競爭力。

4. 機管局行政總裁確認三跑道系統的需要及迫切性，有關原因已詳列於機管局向小組委員會提交的文件(立法會CB(4)143/15-16(01)號文件)第8至11段。機管局行政總裁進一步表示，跑道容量受多

項因素影響，包括跑道設計、跑道相隔的距離及航機機種組合等。他在引述時表示，希斯路機場因延誤興建第三條跑道，在與其他鄰近機場的航空交通連繫方面已不再高據首位。

5. 盧偉國議員從立法會CB(4)143/15-16(01)號文件第8段察悉，2014年香港國際機場的飛機起降量為391 000架次；並從該文件第9段察悉，現有的雙跑道系統可能在2016年或2017年達到其實際最高容量，即每年飛機起降量達到420 000架次(或每小時68架次)。盧議員從立法會CB(4)143/15-16(01)號文件附件B進一步察悉，1992年的《新機場總綱計劃》(下稱"《總綱計劃》")指出，將來位於赤鱗角的香港國際機場的雙跑道系統，其最高跑道容量為每小時86架次。有鑒於此，盧議員要求當局澄清三跑道系統的需要及迫切性。

6. 運輸及房屋局局長回應時表示，1992年《總綱計劃》所述的每小時86架次飛機起降量，是就雙跑道系統作出的理論性預測，前提是位於赤鱗角的香港國際機場可在全無限制的環境下運作。正如立法會CB(4)143/15-16(01)號文件附件B第10段所載的解釋，《總綱計劃》和其後由華盛頓顧問集團及英國國家航空交通服務有限公司進行的顧問研究，均已確定真正限制香港國際機場跑道容量，以致未能達到《總綱計劃》假設的預測最高交通量(即每小時86架次飛機起降量)的原因，是整個北大嶼山的山勢。換言之，若要在現有的雙跑道系統下達到每小時86架次飛機起降量，並同時符合國際民航組織的安全規定，唯一方法是削除大嶼山大部分高山的峰頂，包括鳳凰山、大東山及其他高山。部分重要的基建設施／地標(例如昂坪纜車、天壇大佛和寶蓮禪寺)將會因此而受到影響，更何況大部分受影響的地方甚至坐落於大嶼山的郊野公園範圍內。

7. 姚思榮議員表示，航空業界曾反映，礙於香港國際機場的飛機停機位不足(特別是在繁忙時段)，飛機難以在香港降落，由此可見，就三跑道系統的需要及迫切性而言，可謂克不容緩。姚議員指出，飛機因香港國際機場的處理量不足而被迫在鄰近機場降落，有關情況會損害香港作為世界及區域

航空樞紐的競爭力，因為有關航空公司的飛機若可於任何時間在鄰近機場降落，便不大可能會再次選擇在香港國際機場降落。

提高香港國際機場的現有跑道容量

8. 由於三跑道系統計劃在2023-2024年度才完工，盧偉國議員詢問，現有的雙跑道系統在此期間的跑道容量有否上升的空間，以維持香港作為國際商貿中心和航空樞紐的競爭力。姚思榮議員、單仲偕議員及胡志偉議員提出類似問題。

9. 機管局行政總裁作出以下回應：

- (a) 機管局已委聘獨立顧問，探討如何提高現有雙跑道系統的每小時飛機起降量。礙於香港國際機場四周的地勢所限，現有雙跑道系統的最高容量充其量僅可由每小時68架次增加至70架次，不過，此增幅會有助紓緩香港國際機場應付航空服務需求日增的壓力；
- (b) 隨着多年以來的科技進步，現時所使用的飛機已經較寧靜。儘管如此，機管局正研究是否有需要開徵飛機噪音收費，以鼓勵航空公司在晚間時段(即晚上11時至翌日上午7時)使用較寧靜的飛機。若當局開徵此類飛機噪音收費，預期較多航空公司會使用較寧靜的飛機在香港國際機場起降，屆時或可取消現時就晚間時段訂立的230架次飛機起降量限制；
- (c) 雖然三跑道系統計劃預計在2023-2024年度完工，但第三條跑道則計劃於2020年投入運作，現有的北跑道會隨之暫停運作，以便改裝為新中跑道。由於第三條跑道與現有的南跑道會相距大約3公里，屆時跑道容量的增幅或會更高，因為第三條跑道與現有的南

跑道相距頗遠，或可支援獨立混合起降模式(即每條跑道可同時供航機獨立起降)。目前，現有的雙跑道系統是以分隔模式運作(即一條跑道專供航機降落，另一條跑道專供航機起飛)；及

- (d) 為應付短至中期需求，機管局現正分三期推行中場範圍發展計劃，以提升香港國際機場的容量。這項計劃包括興建一座設有20個停機位的新中場客運廊、一條新跨場滑行道，以及擴建現有旅客捷運系統以連接中場客運廊。中場範圍第一期工程將於2015年年底前完成，屆時機場每年可處理的客運量將增加1 000萬人次。機管局亦計劃盡快展開中場範圍第二期工程及餘下的中場範圍發展計劃，增設34個提供全面服務的停機位，以於2020年年底前完成全面發展整個中場範圍停機坪，務求在三跑道系統按計劃於2023-2024年度投入運作前，確保雙跑道系統仍能暢順運作。

機管局

應委員的要求，機管局行政總裁同意提供資料，說明在第三條跑道於2020年投入運作前，以及三跑道系統於2023-2024年度全面推行前，機管局有何措施提高香港國際機場的處理量。

機管局

10. 陳偉業議員及胡志偉議員要求機管局提供資料，說明在第三條跑道於2020年落成後的有關整體容量變化為何。

11. 林健鋒議員詢問，機管局會否在現階段考慮研究興建第四條跑道，以更配合香港國際機場的長遠航空交通量增長。

12. 機管局行政總裁回應時表示，機管局並無計劃興建第四條跑道，因為機管局必須先着眼於確保三跑道系統計劃得以順利及適時推行。根據最新預測，在推行三跑道系統計劃後，每年的客運量可達1億200萬人次。

三跑道系統計劃的成本與效益

13. 郭榮鏗議員要求機管局在會後提供以下資料：

- (a) 如何計算出三跑道系統的預測整體經濟效益，在2012年至2061年的50年間約為10億4,600萬元(按2012年價格計算)，包括就計算該預測數字所作的假設；及
- (b) 三跑道系統的1,415億元估計資本成本的所有分項數據，以及進行估算時所作的假設，例如利率及通脹率等；

14. 根據預測，到2030年香港國際機場每年的客運量將達1億230萬人次，貨運量則達890萬公噸。李卓人議員要求機管局提供詳細資料，說明如何得出該等數字。

機管局

15. 機管局行政總裁承諾向委員提供在上文第13及14段所要求的資料。機管局行政總裁指出，三跑道系統的經濟影響分析是由機管局委託獨立顧問進行，而三跑道系統的估計工程項目成本已分別獲政府當局、機管局及外間的獨立專家評定為合理。機管局企業發展執行總監補充，三跑道系統的經濟影響研究已上載至機管局網站，供公眾人士參閱。

"空牆"限制

16. 胡志偉議員從立法會CB(4)143/15-16(01)號文件第7段察悉，民航處已確認，"空管移交點"的規定及所謂的"空牆"與跑道容量兩者並無關係。胡議員詢問，民航處上述的論點，是否基於當局尚未採用新的Autotrac3系統管制航空交通而提出。

17. 機管局行政總裁回應時表示，"空牆"與跑道容量並無關係，這點已由獨立的航空專家確認。機管局行政總裁進一步表示，"空牆"一詞泛指毗連空域之間的分界。為確保位於毗連空域內的航機能同

時安全有效地運作，航機須達到一定高度才可由一個航空交通管制(下稱"空管")單位移交至另一個空管單位，以確保不同航機在毗連空域對飛時可維持不同高度飛行，從而避免發生碰撞。這項空管安排旨在保障飛行安全，亦是世界各地如倫敦、紐約等繁忙機場慣常採用的措施。

18. 梁繼昌議員詢問，新的Autotrak3系統能否應付三跑道系統全面啟用後的航空交運管制，運輸及房屋局副局長答稱能夠。

19. 張華峰議員不信服"空牆"與跑道容量並無關係的論點。張議員指出，一名民航處官員在兩年前曾表示，預計珠江三角洲(下稱"珠三角")的每日飛機起降量會由2013年的3 000班次，增加至2020年的5 000班次，因此，民航處已經與內地及澳門的民航當局就2020年前優化珠三角的空域結構達成協議以作應對，而其中一項優化措施便是放寬珠三角地區空域的高度限制。張議員詢問，香港與內地的航空交通管制單位之間就移交飛機訂定的高度規定會否放寬，以期在三跑道系統計劃於2023-2024年度完竣前，現有雙跑道系統的跑道容量得以提高。

20. 運輸及房屋局副局長回應時表示，自2005年起，在晚間非繁忙時段(即晚上11時至翌日上午7時)，香港與內地的航空交通管制單位之間就移交飛機訂定的高度規定，已由15 700呎降低／放寬至12 800呎。運輸及房屋局副局長進一步表示，放寬香港與內地的航空交通管制單位之間移交飛機的高度規定，雖然會節省飛行時間及燃油，但不會對跑道容量構成直接影響。

空域限制

21. 單仲偕議員表示，若珠三角空域限制的問題未能完全解決，三跑道系統便不能達到其最高跑道容量。陳偉業議員提出類似意見。

22. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局計劃在小組委員會的日後會議上，向委員簡述與珠三角空域有關的事宜。

23. 何俊仁議員察悉，早於2004年，中國民用航空局、香港民航處及澳門民航局組成三方工作組，制訂措施改善珠三角地區的空域結構和空管安排，以優化空域使用和提升安全。三方工作組於2007年制訂並同意執行《珠江三角洲地區空中交通管理規劃與實施方案(2.0版本)》(下稱"《珠三角空管方案》")，明確規劃在2020年前達到和實施的短、中及長期優化目標和措施。然而，何議員察悉，雖然澳門民航局曾於2011年8月31日、2012年6月19日、2013年9月18日及2013年10月29日發放新聞稿，公布《珠三角空管方案》的實施進度，但香港民航處並未有發出類似新聞公報。何議員詢問為何出現有關情況。

24. 運輸及房屋局副局長澄清，民航處過去曾發出有關《珠三角空管方案》實施進度的新聞公報。最近一次是於2015年10月20日發出，該新聞公報關乎香港民航處與國家民用航空局就新增往來華東地區航道達成的協議。應何俊仁議員的要求，運輸及房屋局副局長承諾在會後提供迄今已發出的與珠三角空域有關的所有新聞公報。

政府當局

環境事宜

25. 鑒於運輸及房屋局局長在會議上的開場發言中提到，機管局的目標是在推行三跑道系統計劃時做到"邊建設、邊保育"，鄧家彪議員詢問，機管局會採取甚麼措施達到該目標。

26. 機管局總經理－環境事務(三跑道項目)回應時表示，除了為保護水質而使用免挖方法進行填海工程外，機管局已承諾在展開填海工程前進行一系列工作，例如成立改善海洋生態基金及制訂海洋生態保育計劃，以保護海洋生物，特別是在香港及珠江口水域出沒的中華白海豚。

機管局

27. 陳偉業議員表示，港珠澳大橋項目的環境控制工作並不理想。為避免三跑道系統計劃再出現上述情況，陳議員要求機管局在小組委員會日後有關環境事宜的討論文件中，加入其將會採取甚麼措施，以確保符合環保署署長就三跑道系統計劃發出的環境許可證所載的條件。

28. 田北辰議員關注到，在三跑道系統全面啟用後，馬灣居民會飽受更多飛機噪音滋擾。田議員察悉，使用J7航道起飛的飛機發出的聲浪較小，不過只有設有若干設備的飛機才可使用J7航道。迄今為此，從香港國際機場起飛的晚間航機中僅25%使用J7航道。田議員詢問，為減低飛機噪音在晚間對馬灣的影響，若航空公司調派有適當設備可使用J7航道的飛機在晚間從香港國際機場起飛，機管局會否考慮降低向其收取的降落費及起飛費。

29. 機管局行政總裁回應時表示，在三跑道系統實施後，現有的南跑道於晚間時段會處於備用狀態，飛機噪音對北大嶼山(包括馬灣)所造成的影響將因此大為改善。機管局企業發展執行總監補充，要使用J7航道，除了飛機必須設有所需設備外，機師亦必須持有操作此類設備所需的牌照。機管局企業發展執行總監進一步表示，機管局正與民航處及航空公司討論針對於晚間時段在香港國際機場起降的高噪音飛機開徵噪音收費的事宜。機管局收取的噪音費用，或會用以鼓勵航空公司增加使用J7航道，例如機師訓練方面提供協助等。

機管局

30. 機管局行政總裁同意在適當時候就機管局建議的噪音收費提供資料。

31. 陳家洛議員察悉，包括健康空氣行動、創建香港、環保觸覺及世界自然基金會香港分會在內的11個環保團體拒絕機管局的邀請，沒有加入三跑道系統計劃的專業人員聯絡小組。陳議員要求機管局就環保團體的杯葛行動作出回應，因為根據環境保護署就三跑道系統計劃發出的環境許可證，機管局須成立由相關專業人士／專家組成的專業人員聯絡小組，以加強公眾透明度及溝通。

32. 機管局總經理－環境事務(三跑道項目)回應時表示，雖然環保團體已拒絕加入專業人員聯絡小組，但機管局會繼續與專業人員聯絡小組以外各方保持緊密聯繫，以了解其對三跑道系統計劃所有相關環境事宜的關注／意見。雖然專業人員聯絡小組中沒有環保團體代表，但其成員均為學者及其他相關專業人士／專家。
- 機管局 33. 陳家洛議員要求機管局提供專業人員聯絡小組的成員名單，以及各成員的背景，並說明機管局有何行動，讓拒絕加入專業人員聯絡小組的環保團體參與其中。
- 機管局 34. 姚思榮議員察悉，機管局在2012至2014年間共舉辦了700場有關環境影響評估的公眾參與活動，當中涵蓋12個主要評估範疇。為使在日後會議上有關三跑道系統計劃的相關環境事宜的討論能更順利地進行，姚議員要求機管局提供曾參與上述活動的組織／個別人士的名稱，並按該12個主要評估範疇提供分項數字。

三跑道系統計劃的財務安排

35. 委員察悉，在考慮三跑道系統的財務安排方面，機管局採納了"共同承擔、用者自付"原則，即機管局會支付部分的工程項目成本，而香港國際機場的使用者，包括旅客、航空公司及在機場運作的營運商亦應共同承擔。在考慮財務顧問的意見後，機管局將從以下三方來源為三跑道系統提供資金：

- (a) 在市場上向第三方借貸；
- (b) 機管局的營運溢利；及
- (c) 增設新的機場建設費。

36. 陳恒鎮議員關注到，鑒於全球及內地經濟放緩，機管局能否在市場上借得所需款項，以彌補三跑道系統計劃的資金差額。

機管局

37. 機管局行政總裁回應時表示，鑒於機管局的財政狀況相當良好，預計其未來數年的收入將持續增長，憑藉其AAA級的信貸評級，機管局有信心能在市場上借得所需款項，為三跑道系統計劃融資。機管局行政總裁指出，香港國際機場在2015年首9個月的客運量，較去年同期增加8.4%。雖然到訪香港的內地旅客人次下降，但香港國際機場在2015年首9個月處理的內地旅客人次，較去年同期增加逾9%。

38. 田北辰議員表示，若把短途經濟客位旅客的收費訂為90元，該部分在機票票價中所佔百分比屬於偏高；若把長途特等客位旅客的收費訂為180元，該部分在機票票價中所佔百分比則屬於甚低。就此，田議員要求機管局提供資料，說明若把短途經濟客位旅客的收費訂為50元，而長途特等客位旅客的收費則以500元為上限，機管局預計收取機場建設費的措施需維持多久，以及相較立法會CB(4)143/15-16(01)號文件第25段所載的經修訂的機場建設費收費機制，兩者的預計年期如何比較。

39. 姚思榮議員對新修訂的機場建設費收費機制表示歡迎。新收費機制就短途與長途旅客、特等客位與經濟客位旅客，以及轉機及過境旅客與其他離境旅客訂立不同的收費水平。這有別於原本向每名離港旅客(不包括過境旅客)劃一收取180元的建議。他詢問，機場建設費日後會否跟隨通脹上調。機管局行政總裁回應時表示，經修訂的機場建設費收費機制下的收費水平會維持不變，直至機管局悉數償還所有為三跑道系統計劃融資而在市場上借貸的款項為止。

40. 梁繼昌議員從立法會CB(4)143/15-16(01)號文件附件D察悉，機管局的機場營運溢利為470億元。他詢問，有關溢利是否實際數字。

41. 機管局行政總裁答稱，機場營運溢利為預測數字。機管局在去年開始悉數保留機場營運溢利，共約70億元。

機管局

42. 梁繼昌議員促請機管局發行不同形式債券，例如綠色債券及伊斯蘭債券，以減低在市場借貸的成本。單仲偕議員亦表示，機管局應發行債券，供香港居民及機構投資者認購。

43. 機管局行政總裁回應時表示，明年機管局會委聘財務顧問，就發行債券的事宜制訂全盤計劃。機管局計劃讓香港居民認購部分債券。

44. 郭榮鏗議員要求機管局說明增設新的機場建設費的法律基礎為何。單仲偕議員亦要求機管局說明，機管局自2014-2015財政年度起至三跑道系統於2023-2024年度全面啟用為止保留所有可分派溢利的法律基礎為何。機管局行政總裁答應在會後提供所要求資料。

推行三跑道系統計劃

45. 黃定光議員表示支持三跑道系統。然而，黃議員關注到，針對三跑道系統提出的司法覆核會延誤三跑道系統計劃的推行。

46. 機管局行政總裁回應時表示，迄今已有7宗針對三跑道系統計劃而提出的司法覆核案件，其中一宗已被申請人撤回。在這些司法覆核案件中，部分與三跑道系統對環境的影響有關，其他則與行政會議肯定有需要落實三跑道系統的決定有關。機管局行政總裁進一步表示，若推行三跑道系統計劃延誤一年，工程項目費用便會增加70億元。

政府當局

47. 應委員的要求，運輸及房屋局副局長同意在會後提供該6宗針對三跑道系統提出的司法覆核案件的詳情，並說明該等案件對三跑道系統計劃進度的影響。

海上安全

48. 林健鋒議員提述近日在大嶼山附近發生的渡輪事故。事件中一艘由香港開往澳門的高速渡輪途中被不明物體撞擊，導致逾100人受傷。他詢問

機管局會採取甚麼措施，避免在三跑道系統計劃的填海工程進行期間有物件飄流至水體中。

49. 機管局行政總裁回應時表示，當局會實施足夠保障措施，避免在三跑道系統計劃的填海工程進行期間有物件飄流至水體中，因為根據環保署署長於2014年11月7日就三跑道系統計劃發出的環境許可證，機管局須使用免挖方法進行拓地工程，藉以保護水質。

機管局

50. 何俊賢議員表示，過往在香港水域曾發生多宗與港珠澳大橋人工島興建工程有關的漁船事故。有關漁船於晚間時分在上述建築工地附近高速行駛時，遭重型建築物料(如淤泥屏障等)撞擊，導致船上漁民受傷。何議員促請政府當局及機管局加強監管海上建築工程，以免危及漁民及其他人士的海上安全。何議員要求機管局提供資料，說明在三跑道系統計劃的填海工程進行期間，機管局已／會採取甚麼措施保障漁民及其他人士的海上安全，以供小組委員會在日後會議上討論。

51. 機管局行政總裁回應時表示，機管局會慎重行事，確保三跑道系統計劃的填海工程不會危及漁民及其他人士的海上安全。機管局總經理－環境事務(三跑道項目)補充，根據就三跑道系統計劃發出的環境許可證，機管局須採取的措施包括制訂淤泥屏障敷設計劃，以及擬訂詳細的技術指引，要求承建商在工程項目進行期間操作躉船及工程船隻時遵守，以免對水質帶來負面影響。此等措施應可避免何議員在上文第50段提述的同類事故發生。機管局總經理－環境事務(三跑道項目)進一步表示，機管局會繼續與漁業業界保持緊密聯繫，了解其對三跑道系統計劃的關注。

政府當局

52. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局已訂立嚴格條件要求承建商遵守。政府當局會繼續加強監管承建商的表現，以確保其遵守有關條件。應何俊賢議員的要求，運輸及房屋局副局長同意提供資料，交代因港珠澳大橋的海上建築工程而引致的事故。

相關人力事宜

機管局

53. 鄧家彪議員表示，很多在香港國際機場工作的人士投訴，僱主在考慮其薪金時未有顧及高昂的交通費。由於推行三跑道系統計劃需要大量工人，鄧議員要求機管局提供資料，說明機管局已／會採取甚麼措施吸引更多人在香港國際機場工作，包括三跑道系統計劃所需的建築工人，以供小組委員會在日後會議上討論。

II. 其他事項

日後會議的建議討論事項

54. 委員同意就是次會議上提交省覽的日後會議的建議討論事項進行討論。委員進一步同意把何俊賢議員及鄧家彪議員在上文第50及53段提出的事宜納入其中。

參觀香港國際機場

55. 主席就會否實地視察香港國際機場徵詢委員的意見。委員認為暫時沒此需要。

下次會議日期

56. 委員同意在2015年12月1日上午10時45分舉行下次會議，討論三跑道系統計劃的工程範圍和造價，包括三跑道系統的填海工程設計及成本控制。

57. 議事完畢，會議於上午10時24分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年11月27日

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

第二次會議過程

日期：2015年11月3日(星期二)

時間：上午8時30分

地點：立法會綜合大樓會議室2

時間標記	發言者	主題	所須採取的行動
與政府當局和香港機場管理局舉行會議			
000500 – 000608	主席	致歡迎辭	
000608 – 001331	政府當局	運輸及房屋局長致開場發言	
001331 – 002321	機管局	香港機場管理局(下稱"機管局")行政總裁以電腦投影片,就香港國際機場的三跑道系統項目的概覽、需要與迫切性及最新進展作出簡介。	
002321 – 002803	主席 盧偉國議員 政府當局	三跑道系統的需要與迫切性	
002803 – 003208	姚思榮議員 機管局	三跑道系統的需要與迫切性 機管局答應提供資料,說明在第三條跑道於2020年落成啟用前,以及三跑道系統於2023-2024年度全面啟用前,機管局將會採取甚麼措施,以提高香港國際機場的處理能力。	請參閱 會議紀要 第9段
003208 – 003523	郭榮鏗議員 主席 機管局	委員要求機管局提供下列資料： (a) 詳述機管局如何計算出三跑道系統的整體經濟效益在2012年至2061年的50年間約為10,460億元(按2012年價格計算)的預測數字，包括基於甚麼假設推算出該等數字；及	請參閱 會議紀要 第15段

時間標記	發言者	主題	所須採取的行動
		(b) 三跑道系統的1,415億元估計資本成本的所有分項數據，以及詳述基於甚麼假設(例如利率及通脹率)作出該項估算費用。	
003523 – 003940	主席 林健鋒議員 機管局	林健鋒議員建議機管局就香港國際機場是否需要興建第四條跑道進行研究。 林健鋒議員對三跑道系統項目填海工程進行期間的海上安全表示關注，並建議減低晚間的飛機噪音。	
003940 – 004426	單仲偕議員 機管局	珠江三角洲(下稱"珠三角")地區空域的使用情況	
004426 – 004931	主席 鄧家彪議員 機管局	三跑道系統的需要與迫切性 減低三跑道系統對環境影響的措施	
004931 – 005419	胡志偉議員 主席 機管局	"空牆"限制	
005419 – 005855	何俊賢議員 主席 機管局	委員要求機管局提供下列資料： (a) 三跑道系統項目的填海工程進行期間，機管局已採取／將會採取甚麼措施，保障漁民及其他人在海上的安全，以供小組委員會在日後的會議上討論；及 (b) 有關港珠澳大橋的海上建造工程意外的資料。	請參閱 會議紀要 第50及52 段
005855 – 010312	陳偉業議員 政府當局	委員要求機管局提供資料，說明在第三條跑道於2020年落成啟用前，以及三跑道系統於2023-2024年度全面啟用前，機管局將會採取甚麼措施，以提高香港國際機場的處理能力。 委員要求機管局在日後提交小組委員會有關環境事宜的討論文件中，加入下述資料：機管局將會甚麼措施，確保符合環境保護署署長就三跑道系統項目發出的環境許可證內列明的條件。	請參閱 會議紀要 第10段 請參閱 會議紀要 第27段

時間標記	發言者	主題	所須採取的行動
010312 – 010717	張華峰議員 政府當局 主席	"空牆"限制	
010717 – 011209	李卓人議員 主席 機管局	委員要求機管局提供詳細資料，說明該局如何計算出下述預測數字：到2030年，香港國際機場每年接待的旅客將達1億230萬人次，以及處理的貨運量將達890萬公噸。	請參閱 會議紀要 第14段
011209 – 011615	陳恒鏞議員 機管局	三跑道系統項目的財務安排	
011615 – 012120	田北辰議員 主席 機管局	增設新的機場建設費 機管局同意在適當時候就其提出徵收噪音費的建議提供資料。	請參閱 會議紀要 第30段
012120 – 012600	梁繼昌議員 主席 政府當局 機管局	三跑道系統項目的財務安排	
012600 – 013025	何俊仁議員 政府當局 主席	珠三角空域的使用情況 政府當局承諾在會議後提供迄今就珠三角空域發出的所有新聞公報。	請參閱 會議紀要 第24段
013025 – 013534	陳家洛議員 主席 機管局	環境事宜 委員要求機管局提供專業人員聯絡小組的成員名單、該小組成員的背景，以及機管局採取甚麼措施，讓拒絕加入專業人員聯絡小組的環保團體參與其中。	請參閱 會議紀要 第33段
013534 – 013707	郭榮鏗議員 主席 機管局	委員要求機管局就增設新的機場建設費提供法律基礎。	請參閱 會議紀要 第44段
013707 – 013954	鄧家彪議員 主席 機管局	有關香港國際機場人手的問題 委員要求機管局提供資料，說明機管局已採取／將會採取甚麼措施，以吸引更多人在香港國際機場工作(包括吸引建造業工人從事	請參閱 會議紀要 第53段

時間標記	發言者	主題	所須採取的行動
		三跑道系統項目的工作)，以供小組委員會在日後的會議上討論。	
013954 – 014201	單仲偕議員 主席 機管局	委員要求機管局就該局自2014-2015財政年度起至三跑道系統於2023-2024年度全面啟用為止保留所有可分派溢利，提供法律基礎。	請參閱會議紀要第44段
014201 – 014444	田北辰議員 主席	委員要求機管局提供資料說明，倘若把向短途經濟客位及長途特等客位旅客徵收的機場建設費分別訂為50元及不多於500元，則機管局預計需要在多少年內徵收機場建設費，以及上述預計年期與按照經修訂的機場建設費收費機制（載於立法會CB(4)143/15-16(01)號文件第25段）徵收費用所需的年期如何比較。	請參閱會議紀要第38段
014444 – 014712	姚思榮議員 主席 機管局	委員要求機管局提供資料，說明曾參加有關法定環境影響評估的公眾參與活動的機構／個別人士的名稱，並按12個主要評估範疇列出有關的分項數字。	請參閱會議紀要第34段
014712 – 014930	黃定光議員 機管局 政府當局 主席	政府當局答應提供詳細資料，說明針對三跑道系統提出的6宗司法覆核案件，以及該等案件三跑道系統項目的進展有何影響。	請參閱會議紀要第47段
其他事項			
014930 – 015535	主席 單仲偕議員 政府當局 何俊賢議員 鄧家彪議員	日後會議的建議討論事項 考察香港國際機場 下次會議日期	

立法會秘書處
議會事務部4
2015年11月27日