

立法會

Legislative Council

立法會CB(4)415/15-16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 第三次會議紀要

日 期 : 2015年12月1日(星期二)
時 間 : 上午10時45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
陳克勤議員, 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
陳恒鑽議員, JP
梁繼昌議員
郭家麒議員
張華峰議員, SBS, JP

單仲偕議員, SBS, JP
葛珮帆議員, JP
廖長江議員, SBS, JP
盧偉國議員, SBS, MH, JP
謝偉銓議員, BBS

缺席委員 : 何秀蘭議員, JP
林大輝議員, SBS, JP
陳家洛議員
鄧家彪議員, JP

應邀出席者 : 議程第I項

運輸及房屋局

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

助理秘書長(機場擴建統籌辦)A
朱展強先生

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

三跑道項目署理執行總監
潘嘉宏先生

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

議會事務助理(4)2
阮敖雯小姐

經辦人／部門

I. 三跑道系統計劃的工程範圍及造價(包括填海工程設計及成本控制)

立法會 C B (4)275 / —— 運輸及房屋局提供
15-16(01)號文件 題為 "三跑道系統
計劃的工程項目範
圍和費用"的文件

小組委員會進行商議工作(會議過程索引
載於附件)。

委員退出小組委員會

2. 主席告知委員，他接到張超雄議員於2015
年11月19日發出的函件，張議員在函中表示已決定
退出小組委員會。

申報利益

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

討論事項

項目管理／成本監控

4. 郭家麒議員表示，數項基建工程計劃已大
幅超支：港珠澳大橋香港口岸項目所需的填海工程
及口岸設施的造價，已由304億3,390萬元上升約
18%至358億9,500萬元；廣深港高速鐵路(下稱"高
鐵")香港段項目建造工程的費用，已由650億元上升
約30%至850億元；蓮塘／香園圍口岸建造工程的費
用，則由162億5,320萬元上升約50%至248億320萬

元。有鑑於此，他質疑三跑道系統計劃能否以預算費用總額1,415億元(按付款當日價格計算)完成。由於建造業人手不足及建築物料短缺是上述工程計劃超支及延誤的主因，而且該等工程計劃仍在進行中，郭議員促請機管局在確保有足夠建築人手及物料前，押後開展香港國際機場三跑道系統計劃，以免三跑道系統計劃出現大幅超支及延誤。

5. 運輸及房屋局副局長回應時表示，香港國際機場現有的雙跑道系統可能於2016年或2017年達到實際最高容量，即飛機起降量每年42萬架次(或每小時68架次)。由於完成三跑道系統計劃需時約8年，因此機管局有需要在切實可行的情況下，盡快開展三跑道系統計劃的填海及建造工程，以維持香港作為世界及區域航空樞紐的競爭力。

6. 李卓人議員提述香港上海匯豐銀行有限公司(下稱"匯豐")於2011年5月就《香港國際機場2030規劃大綱》(下稱"《2030規劃大綱》")發表的財務可行性評估報告第1.6.6.2段，並詢問機管局有否充分考慮匯豐在報告中作出的建議，即若以下5類不明朗因素導致資本開支較基準假設高出20%，可能令實際建築成本超出估計風險範圍，則機管局應就高企的資本開支進行壓力測試：

- (a) 高層次設計 —— 造價估算基於規劃大綱的層次(即非常高層次)釐定，但初步設計及詳細設計的工作尚未進行；
- (b) 填海 —— 填海在工程計劃費用中所佔的比例甚高，而大部分填海工程需採用的技術過往未予廣泛應用。此外，初步的拓地測試尚未進行；
- (c) 環境影響評估(下稱"環評")的審批工作 —— 機管局尚未就環評報告申請批准或取得批准，而且批准環評報告的任何附帶條件或對造價有重大影響；

- (d) 初步報價——利用過往的報價計算工程主要元素的費用，很容易會因投標者及買家的偏向而出現低估情況；及
- (e) 風險——工程顧問已識別的若干風險並未計算在預算費用之內。

李議員表示，由於三跑道系統的拓地及海事工程的預算費用為562億元，機管局必須確保在作出有關估算時已考慮到拓地工程在機器及物料方面的風險。

機管局

7. 機管局行政總裁回應時表示，為確保三跑道系統計劃的1,415億元預算費用為合理可行，有關預算已經過多重獨立財務顧問評估，機管局將盡最大努力按預算如期完成工程計劃。為避免三跑道系統計劃超支，機管局在推行工程計劃前，一直識別及處理一切潛在風險。機管局行政總裁進一步表示，匯豐最近已根據三跑道系統工程計劃的最新設計，發出最新一份財務安排報告。應委員的要求，機管局行政總裁承諾在會後提供匯豐的最新報告，並解釋為何根據《2030規劃大綱》的初步設計估算的工程計劃費用總額(按付款當日價格計算為1,362億元)與根據方案設計估算的工程計劃費用總額(按付款當日價格計算為1,415億元)會有所不同。

機管局

8. 陳偉業議員表示，一如在研究發展赤鱲角新機場時的做法，在委員審閱所有相關報告前，機管局應暫緩推行三跑道系統計劃。就此，陳議員要求機管局提供所有有關新跑道客運廊方案設計的財務報告及技術可行性研究報告。為證明三跑道系統有其需要及迫切性，委員亦要求機管局提供資料，說明香港國際機場在2016年至2030年間每年的預測旅客人次為何。

9. 謝偉銓議員表示，政府當局應從高鐵項目超支延誤事件汲取教訓，以免三跑道系統計劃重蹈覆轍。

10. 運輸及房屋局副局長回應時表示，高鐵項目的撥款方式有別於三跑道系統計劃，後者是由機管局自行融資。運輸及房屋局副局長承諾提供有關政府如何監察三跑道系統計劃推展的資料。

11. 姚思榮議員察悉，機管局將採用矩陣式的項目管理架構管理三跑道系統計劃。鑑於一支項目隊伍的錯漏會引發連鎖反應，對整項工程計劃構成影響，他詢問，機管局會否訂立懲罰機制，以遏止錯漏情況。

12. 機管局行政總裁回應時表示，採用矩陣式項目管理架構的目的，是確保能維持有效溝通，從而在第一時間察覺並處理問題，避免項目執行團隊在項目管理上出現"樂觀偏差"。機管局行政總裁進一步表示，他有信心項目執行團隊能有效管理工程的施工情況。

13. 田北辰議員察悉，政府當局計劃聘請顧問公司就三跑道系統計劃提供監察與核證服務，預計費用約1億8,440萬元，其中在詳細設計階段約佔9,070萬元，而施工階段約佔9,370萬元。有鑑於此，田議員詢問，與顧問公司訂立的合約會否訂有扣分制，若顧問公司表現不理想，便會遭扣減顧問費。田議員進一步詢問，顧問團隊中會否有噪音專家。

14. 運輸及房屋局副局長回應時表示，政府當局尚未就相關顧問合約擬訂有關詳情。運輸及房屋局副局長進一步表示，雖然這些顧問公司不會包括噪音專家，但顧問會負責確保機管局的工作會完全遵守有關的法定要求和技術標準，包括環境保護署署長(下稱"環保署署長")就三跑道系統發出的環境許可證內所施加的條件。

15. 田北辰議員希望，顧問合約會訂有扣分制，並加入一項承諾，確保在三跑道系統全面啟用後，馬灣居民所受到的飛機噪音滋擾不會較現時嚴重。

填海拓地

機管局

16. 梁繼昌議員察悉，三跑道系統計劃的主要部分之一，是通過填海在現有機場島以北開拓面積約650公頃的土地。梁議員進一步察悉，填海範圍的地質狀況包含不同厚度(平均為15米)的厚軟質海泥層，下面是15至20米厚的較堅硬沖積土層。約40%的填海範圍位於海泥層內的已廢棄污染泥料卸置坑(下稱"污泥坑")之上。這些污泥的狀態極不穩定，亦較周圍的泥土鬆軟。經考慮對環境可能造成的影響後，機管局將會在污泥坑範圍採用免挖方式(即深層水泥拌合法)進行填海工程。梁議員詢問，雖然深層水泥拌合法已在亞洲(主要是日本及韓國)、歐洲及美洲廣泛使用，但機管局有何措施，確保這項從未在香港使用的技術，將成功應用於三跑道系統計劃的拓地工程中。

17. 機管局三跑道項目署理執行總監回應時表示，機管局已進行一系列實地測試，研究採用深層水泥拌合法進行三跑道系統計劃的拓地工程，在施工及環保角度是否可行及可以接受。這些測試及相關的監察和試驗結果全部證實成功。應委員的要求，機管局三跑道項目署理執行總監承諾在會後提供首次測試及相關的監察和試驗結果。

18. 陳偉業議員表示，海砂的來源對三跑道系統計劃填海工程的費用會有重大影響，因為填海工程須使用大量海砂。有鑑於此，陳議員詢問，三跑道系統計劃填海工程所需的海砂將來自何地，估計每公噸海砂的成本為何。胡志偉議員亦詢問，機管局有否制訂應變計劃，以應對填海工程進行期間在採購充足海砂方面所面對的困難。

19. 機管局行政總裁回應時表示，機管局將在珠江三角洲(下稱"珠三角")地區取得三跑道系統計劃填海工程所需的海砂。機管局行政總裁進一步表示，目前未能告知委員三跑道系統計劃填海工程所使用的海砂的成本，但在估算填海工程的費用時，已考慮到會在香港以外地方採購海砂，以及相關通脹率和應變安排。機管局及政府當局正積極與內地有關當局討論採購海砂的事宜。

20. 胡志偉議員詢問，採用深層水泥拌合法，能否符合環境保護署(下稱"環保署")所訂三跑道系統計劃的填海工程不會對水質帶來負面影響的規定。機管局行政總裁答稱，使用深層水泥拌合法進行填海工程，是環保署署長於2014年11月7日發出的環境許可證內所載的56項條件之一。

21. 盧偉國議員詢問，三跑道系統計劃中的填海拓地方法，與港珠澳大橋香港口岸項目中興建人工島的方法會有何不同，從而避免出現港珠澳大橋香港口岸項目現正面對的問題，便是使用免挖式海堤建造方案建成的填海土地不同部分移位達6至7米。

22. 機管局三跑道項目署理執行總監解釋，三跑道系統的填海工程包括三個主要部分：地質改良、興建海堤及拓地。基於地質狀況及環保考慮，工程將會採用多種符合岩土工程及環保規定的精密技術及程序，以鞏固工程範圍內的軟質海泥，讓泥土有足夠強度，建造穩固的平台。擬使用的方法詳載於機管局文件(立法會CB(4)275/15-16(01)號文件)第9至15段。

23. 盧偉國議員進一步詢問，填海拓地的進度會否受機場高度限制規定影響。機管局三跑道項目署理執行總監答稱不會，因為在進行填海工程中使用的所有深層水泥拌合躉船或船舶(用以放置深層水泥拌合鑽機)，均不超過民航處訂立的機場高度限制規定。

興建新跑道客運廊

24. 梁繼昌議員質疑，新跑道客運廊的設計現由《2030規劃大綱》建議的"雙Y形"改為"單Y形"，是否旨在壓縮三跑道系統計劃的開支。梁議員認為，與其在日後為了應付更多旅客而把新跑道客運廊由"單Y形"設計擴建為"雙Y形"設計，機管局應該一開始便興建"雙Y形"設計的新跑道客運廊。

25. 機管局行政總裁回應時表示，機管局過去兩年就三跑道系統計劃方案設計所進行的研究確

經辦人／部門

認，"單Y形"設計的新跑道客運廊，一如《2030規劃大綱》所規定，已可每年額外處理3 000萬名旅客人次。因此機管局認為，三跑道系統計劃沒有即時需要使用"雙Y形"設計興建新跑道客運廊。儘管如此，機場已預留空間，以便在2030年後可因應有關需要，擴建新跑道客運廊，使每年再額外應付2 000萬名旅客人次。

改建／擴建二號客運大樓

26. 謝偉銓議員察悉，為配合擴建香港國際機場成為三跑道系統，二號客運大樓將進行擴建以提供全面的旅客服務，其總樓面面積會達30萬平方米。謝議員進一步察悉，北附屬大樓及南附屬大樓將建在二號客運大樓兩旁，並設有多項主要陸路運輸及大樓設施。謝議員詢問，上述30萬平方米的總樓面面積是否包括北附屬大樓及南附屬大樓。

27. 機管局三跑道項目署理執行總監答稱，北附屬大樓及南附屬大樓會另外佔地10萬平方米。

香港國際機場的停機位

28. 姚思榮議員表示，由於香港國際機場的停機位不足，很多飛機未能在香港國際機場通宵停泊，又或只可在機場停泊一晚。姚議員詢問，機管局有否計劃增加香港國際機場的停機位數目。

29. 機管局行政總裁回應時表示，機管局正積極探討增加在現時香港國際機場的停機位(包括偏遠停機位)的方法。

擴建海天客運碼頭

30. 姚思榮議員詢問，機管局有否計劃擴建香港國際機場海天客運碼頭。

31. 機管局行政總裁回應時表示，機管局沒有計劃擴建香港國際機場海天客運碼頭，原因包括以下各點。首先，海天客運碼頭足以應付過境旅客對來往珠三角地區及澳門共9個口岸的渡輪服務需

求。第二，環保署已就海天客運碼頭每天可提供的渡輪服務班次設立上限。

議案

32. 郭家麒議員動議下列議案：

"鑑於現時本港多個進行中的大型基建工程，特別是當局近日已承認港珠澳大橋工程將出現延誤，原因包括工程人手不足、物料短缺及各項技術困難等。就此，在確定本港有足夠人力及建築物料前，先押後開展機場三跑工程，以免多個工程同時進行，搶高造價及令各項工程進一步延誤，最終增加市民負擔。"

表決結果如下：

贊成議案 反對議案

郭家麒議員	謝偉銓議員
陳偉業議員	黃定光議員
李卓人議員	張華峰議員
胡志偉議員	盧偉國議員
郭榮鏗議員	易志明議員
	林健鋒議員
	石禮謙議員
	葛珮帆議員
	田北辰議員
	陳健波議員
	何俊賢議員
	廖長江議員
	姚思榮議員
	陳恒鑽議員

33. 由於議案獲5名委員贊成，14名委員反對，主席宣布，郭家麒議員動議的議案被否決。

34. 郭家麒議員要求機管局提供資料，以支持三跑道系統計劃可按預算如期竣工的說法。

II. 其他事項

35. 陳偉業議員要求秘書處設法找尋機管局及政府當局就發展赤鱲角新機場的事宜向立法局／立法會提交的文件，以及立法局／立法會就此課題進行研究的主要範圍。

下次會議日期

36. 主席表示，小組委員會將在2016年1月5日上午8時30分舉行下次會議，討論三跑道系統計劃的財務安排方案。

37. 議事完畢，會議於下午12時40分結束。

立法會秘書處
議會事務部4
2015年12月29日

跟進香港國際機場三跑道系統相關事宜小組委員會

第三次會議過程

日期：2015年12月1日(星期二)
 時間：上午10時45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
三跑道系統計劃的工程範圍及造價(包括填海工程設計及成本控制)			
000442 – 000555	主席	致歡迎辭	
000555– 000653	政府當局	開場發言	
000653 – 003130	機管局	開場發言 機管局就三跑道系統計劃的工程項目範圍和費用作出簡介。	
003130 – 003625	主席 郭家麒議員 政府當局	項目管理／成本監控	
003625 – 004031	梁繼昌議員 機管局	填海拓地 興建新跑道客運廊	
004031 – 004443	李卓人議員 機管局	項目管理／成本監控 機管局承諾提供解釋，說明根據機管局《香港國際機場2030規劃大綱》的初步設計估算的造價總額(按付款當日價格計算為1,362億元)與根據方案設計估算的造價總額(按付款當日價格計算為1,415億元)不同的原因。	請參閱 會議紀要 第7段
004443 – 004908	陳偉業議員 主席 機管局	項目管理／成本監控 委員要求機管局提供： (a) 所有有關三跑道系統計劃的財務報告及技術可行性研究報告中涉及新跑道客運廊的方案設計的內容；及 (b) 有關預計由2016年至2030年期間每年使用香港國際機場的旅客人次的資料。	請參閱 會議紀要 第8段

時間標記	發言者	主題	所須採取的行動
004908 – 005314	盧偉國議員 主席 機管局	填海拓地	
005314 – 005734	主席 謝偉銓議員 政府當局 機管局	改建／擴建二號客運大樓 項目管理／成本監控 政府當局承諾提供有關政府如何監察三跑道系統計劃推展的資料。	請參閱 會議紀要 第10段
005734 – 010141	姚思榮議員 主席 機管局	項目管理／成本監控 香港國際機場的停機位 海天客運碼頭擴建計劃	
010141 – 010555	單仲偕議員 機管局	香港上海滙豐銀行有限公司(下稱"滙豐")於2011年5月發表的有關三跑道系統計劃的財務可行性評估 機管局承諾提供滙豐根據最新的項目設計，就三跑道系統計劃所擬備的最新財務安排報告。	請參閱 會議紀要 第7段
010555 – 011032	胡志偉議員 機管局	填海拓地	
011032 – 011335	郭榮鏗議員 主席 機管局	填海拓地 機管局承諾提供就深層水泥拌合法作出首次試驗的結果及相關監察及測試資料。	請參閱 會議紀要 第17段
011335 – 013737	主席 郭家麒議員 陳偉業議員 李卓人議員 胡志偉議員 單仲偕議員 陳恒鑽議員 田北辰議員 姚思榮議員 易志明議員 盧偉國議員 謝偉銓議員 林健鋒議員 黃定光議員	郭家麒議員動議一項議案	

時間標記	發言者	主題	所須採取的行動
	張華鋒議員 陳健波議員 廖長江議員 石禮謙議員 何俊賢議員		
013737 – 014328	田北辰議員 主席 政府當局	政府當局擬聘請顧問公司就三跑道系統計劃提供監察與核證服務，預計費用約1億8,440萬元，其中在詳細設計階段約佔9,070萬元，而施工階段約佔9,370萬元	
014328 – 014809	林健鋒議員 主席 政府當局	如何為三跑道系統計劃取得人手及海砂	
014809 – 015218	陳鑑林議員 政府當局 主席	有關三跑道系統計劃的司法覆核	
015218 – 015303	陳偉業議員 主席	委員要求秘書處設法尋找機管局及政府當局就赤鱲角新機場發展計劃提交的文件，以及立法局／立法會就此課題所作研究的主要範圍。	請參閱會議紀要第33段
015303 – 015404	郭家麒議員 主席	委員要求機管局提供資料，以支持該局聲稱三跑道系統計劃可按預算如期竣工的說法。	請參閱會議紀要第34段
015404 – 015508	田北辰議員	顧問合約的內容應包括扣分計劃，以及承諾確保在三跑道系統全面啟用後，馬灣居民所承受的飛機噪音水平不會較現時嚴重。	
015508 – 015616	李卓人議員 主席 政府當局	海沙的供應	
其他事項			
015616 – 015650	主席	下次會議日期	

立法會秘書處
議會事務部4
2015年12月29日