

有關凌晨時段飛機噪音對東涌居民的影響的提問

香港機場管理局的書面回覆

多謝葉培基議員的提問。香港國際機場三跑道系統於 2024 年 11 月 28 日投入運作以來，系統運作暢順，航空交通量和航空貨運持續增長。現時，北跑道主要用作航班降落；中跑道主要用作離港；而南跑道為混合模式，可供離港及降落。

航空業對香港經濟至為重要。面對國際貿易及關稅政策、經濟不確定性等挑戰，香港國際機場正加強與航空貨運業界合作，確保電子商貿業務持續繁榮，措施包括靈活運用三條跑道，以配合夜間早段時間貨運航班起降的需求，並善用貨運處理設施等。由於貨運繁忙時段一般至凌晨 1 至 2 時，為爭取凌晨 2 時前能以最高效率處理貨運流程，自 2025 年 8 月 7 日起，南跑道會運作至凌晨 2 時，讓貨機升降及運作靠近緊接南跑道的貨運停機坪。

香港機場管理局（機管局）及民航處一直關注飛機噪音對社區的影響。因此，機管局與民航處一直按相關的國際指引及做法，引進及實施了一系列的飛機噪音消減措施，以盡量減低飛機噪音對社區可能構成的影响。

在三跑道系統運作下，南跑道會在凌晨 2 時後處於備用狀態，機場改以北跑道或中跑道的單跑道模式運行至早上 7 時。此項安排為三跑道系統運作下新增的噪音消減措施，有助減少夜間航班對周邊地區（包括東涌及北大嶼山居民）的影響。此措施在過去的雙跑道系統下是無法實施的。

除了上述安排，機管局一直配合民航處推行一系列噪音消減措施，當中包括：

- 源頭管制：禁止／限制噪音水平較高的飛機在香港運作。根據《民航（飛機噪音）條例》（第 312 章）的規定，禁止所有未能符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所載的噪音標準的飛機在香港機場升降。此外，航空公司不可編排僅能符合第三章噪音標準的飛機在香港機場升降；且晚上 10 時至

翌日早上 7 時禁止未符合更嚴格第四章噪音標準的飛機在香港機場升降。

- 要求航機從西南方經海面抵港：在天氣及安全的情況許可下，安排晚上 11 時至翌日早上 7 時抵港的航機，從西南海面上空降落機場。
- 經西博寮海峽離港航機：在天氣及安全的情況許可下，安排晚上 11 時至翌日早上 7 時向機場東北方起飛的離港航機，採用經西博寮海峽的南行航線。
- 噪音消減起飛程序：所有向機場東北方向起飛離港的航班，須採用國際民航組織所訂定的噪音消減起飛程序。
- 持續降落程序：在天氣及安全情況許可下，於晚上 11 時至翌日早上 7 時時段內，由東北方向進入機場的航機，可採用持續降落模式降落。
- 採用固定半徑轉彎飛行程序：於晚上 11 時至翌日早上 7 時，採用衛星導航技術飛行的飛機，在向機場東北方向起飛離港時，可採用一套固定半徑轉彎飛行程序，讓飛機在南轉入西博寮海峽時，可更緊貼航道。

除了上述的飛機噪音消減措施外，機管局自 2017 年起實施了「飛機音量管制配額計劃」。該計劃以 2011 年的水平為基準，為所有航空公司制定年度飛機音量管制配額，從而鼓勵航空公司轉換及使用更多較寧靜的新型機種，確保機場的航班夜間的總音量維持於 2011 年的飛機總音量水平。此計劃有效管控夜間航班發出的音量水平。

隨著航空科技的進步，新的飛機引擎會較之前的寧靜，而機體設計的改善亦有助減低噪音。為減低飛機噪音對航道附近地區的影響，多間航空公司已作出配合，正逐步使用更寧靜的飛機，新型號飛機佔機隊的比例日漸增加，長遠有助減少飛機噪音。

機管局會持續監察飛機噪音對周邊居民的影響，繼續與民航處合作落實各項噪音緩解措施，並確保飛機噪音預測符合「環境影響評估條例」及「香港規劃標準與準則」所訂明的飛機噪音標準。