

香港國際機場三跑道系統及飛機航道

目的

本文件旨在介紹香港國際機場三跑道系統規劃工作的最新發展及飛機航道設計的概況。

三跑道系統規劃工作

2. 香港國際機場是全球最繁忙的客貨運機場之一，亦是一個 24 小時運作的機場。對外緊密的連繫對香港的競爭力至為重要。我們必須提供足夠的機場設施，以確保香港機場的國際和區域航空中心地位，並保持香港經濟的長遠發展。香港機場管理局（機管局）正積極提升機場設施，包括推進機場中場範圍發展計劃、以及就第三跑道系統開展有關的規劃工作等，以鞏固香港作為國際和區域航空中心的地位。

3. 香港特區政府已於 2012 年原則上批准採納三跑道系統方案，作為香港國際機場的未來發展規劃方向，以確保香港國際機場的跑道能提供充足的容量，應付 2030 年的航空需求。在三跑道系統下，機場屆時每年可處理飛機起降量達 60 萬架次，每年的客運量約為 9 700 萬人次，貨運量約為 890 萬公噸。

4. 機管局已就發展三跑道系統於去年 8 月開展包括法定環境影響評估（環評），評估的範圍包括三跑道系統對空氣、噪音、海洋生態及魚業、及中華白海豚等的影響。有關環評工作預計於兩年內完成。除環評外，機管局正就三跑道系統進行相關的設計細節及財務安排等規劃工作。當有關評估及其他資料齊備後，政府會就落實發展三跑道系統作出最後決定。預計第三條跑道最快可於 2023 年落成及運作。

5. 在規劃三跑道系統期間，機管局會積極與各持份者溝通，以了解及回應各持份者對三跑道系統的意見。自2008年制訂《香港國際機場2030規劃大綱》以來，機管局一直積極聯繫各持份者，就機場和航空業的現況和長遠發展進行不同形式交流。而自去年年中展開環境影響評估以來，機管局進一步加強與持份者的溝通，在社區方面，機管局在機場鄰近地區成立了五個社區聯絡小組，積極與社區代表（包括區議員、分區委員會主席及副主席，及其他社區領袖）就機場發展交流意見。這五個地區包括離島、葵青、沙田、荃灣及屯門，小組成員共有超過150人。

6. 另外，機管局亦成立了四個技術研討小組，由在環境及航空方面具備專業知識及關注這些事宜的學者、專業人士及專家組成。該四個小組集中討論包括噪音、空氣質素、海洋生態及漁業，以及中華白海豚等備受關注的環境範疇。社區聯絡小組及技術研討小組的首輪會議已於2012年11月完成。今年內計劃進行兩次會議，第一次會議於今年4月展開，預計將於7月初完成。

航道設計

7. 關於三跑道系統，建議的第三跑道將與現時的兩條跑道平行排列由西南向東北伸展（見附件一）。航道的設計首要考慮安全因素及按國際標準，例如必須因應航道附近的地形及飛行運作需要如地面導航設備的位置等，以決定超越障礙物的高度以及航道的路線。機管局委託英國國家航空交通服務有限公司（NATS）作顧問，為三跑道系統運作的航道展開研究。該公司隨後提出香港國際機場三跑道系統運作的未來航道方案，建議航機使用 07 及 25 方向升降（即附件一內標示的 07 及 25 方向）。

8. 跑道使用的方向取決於風向，一般情況下飛機需逆風升降。簡而言之，若是吹西南風，飛機會從東北方降落和向西南方按 25 方向起飛。若是吹東北風，跑道則需按相反方向運作，飛機需按 07 方向升降。

9. 將來三跑道系統下的飛機航道將與現時雙跑道的航道大致相同（見附件二）。如附件二所示，按25方向起飛的飛機會繼續取道機場以西海面離開香港。而使用25跑道進場的飛機會按實際需要從香港東面進入香港國際機場（即附件二的25R、25C及25L降落路線）。使用07跑道降落的飛機，則無論現時或將來在三跑道系統下將繼續取道機場以西海面進入香港國際機場（見附件三）。

10. 使用07跑道降落的飛機，則無論現時或將來在三跑道系統下將繼續取道機場以西海面進入香港國際機場（見附件三）。而使用07跑道方向起飛的飛機會視乎需要和情況，可按現時航道飛越大嶼山東北角再南轉入西博寮海峽或轉向東南方往東龍島方面離開香港（即附件三的07L、07C及07R飛行路線）；而在三跑道系統啟用後，飛機亦可左轉向東北方向飛離香港（即附件三中07L及07C起飛路線）。

緩減飛機噪音措施

11. 現時民航處為減低飛機噪音對各區的影響，已根據《國際民航組織》的消滅飛機噪音平衡方針，實施了下列飛機噪音消滅措施：

- (i) 於深夜 12 時至早上 7 時抵港的班機，在符合飛行運作及在安全的情況下，須從西南面從海方向降落。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區；
- (ii) 在晚上 11 時至早上 7 時期間，由東北方向進入機場的航機，在運作情況許可下，會使用「持續降落模式」降落。採用此模式降落的航機會在較高的高度開始下降，並且通常使用較低動力飛行，從而減低飛機噪音對航道下的居民的影響；
- (iii) 於晚上 11 時至早上 7 時期間，向東北方向起飛離港的班機，在符合飛行運作及在安全的情況下，須使用經西博寮海峽的南行航線，經海面

飛行離開香港。這航道可減少航班在晚間飛越人口稠密的地區；

- (iv) 為減低飛機噪音對機場附近地區的影響，所有向機場東北方向起飛的飛機，須採用國際民航組織所訂定的噪音消減起飛程序。該程序要求飛機在到達 800 呎或以上的飛行高度時降低動力，以減低飛機噪音；
- (v) 自 2012 年 2 月起，為起飛離港飛機新增一套以衛星導航技術及新型飛機內置導航功能為基礎的噪音消減離場程序。依從這程序向東北方向起飛的飛機在南轉入西博寮海峽時可更緊貼設計的軌道，可更好控制飛機的噪音範圍減少飛機噪音對航道附近民居的影響；及
- (vi) 所有未能符合《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部分第 3 章所載的噪音標準的飛機均不准在香港升降。民航處已促請航空公司引進新型的飛機以取代舊型號第 3 章的飛機，以及在晚間調配較為寧靜的飛機飛行。多間航空公司已作出配合，並正逐步更新其機隊，代以更新型及較寧靜的飛機。

12. 在三跑道系統下，由於新增一條跑道，民航處和機管局將會合作研究紓緩飛機噪音的方案，例如機管局在《香港國際機場 2030 規劃大綱》中提及將來的南跑道在夜間只作備用跑道。另一方面，航空業將於未來 20 年內逐步引進噪音標準較嚴格的「第 4 章」飛機¹，將有助進一步減低噪音。

13. 此外，因應衛星導航技術發展，民航處會繼續就夜間航班探討新的抵港航道的可行性（例如經西博寮海峽經海面進入機場），讓有合適裝置的航機經海面運作，以減少飛機噪音對社區的影響。

¹ 「第 4 章」飛機是指《國際民用航空公約》附件 16 第 1 卷第 2 部分第 4 章所載的噪音標準的飛機，這些飛機包括新型的 A380、A350、B787、B777-300ER、B777-200LR 及 B747-8 等。

14. 在維持香港國際機場 24 小時運作及航空安全的原則下，機管局及民航處會繼續研究其他可以減低飛機噪音的措施。

徵詢意見

15. 請各位議員支持香港國際機場三跑道系統的計劃及就本文件內容提供意見。

民航處
香港機場管理局
2013 年 6 月