



關於立法會施家倫議員書面質詢的答覆

遵照行政長官指示，本人對立法會2015年4月28日第379/E293/V/GPAL/2015號公函轉來施家倫議員於2015年4月21日提出，行政長官辦公室於2015年4月29日收到之書面質詢，回覆如下：

由於受到珠海噪音管制所限，澳門國際機場自營運以來，進、離場航班不能以低高度飛越珠海，基此，本澳航班不能飛越珠海九州島導航台230度徑向的防噪音線飛行，以避免飛越珠海東面上空(包括阪樟山上空)。為此，澳門國際機場16號跑道的傳統導航及衛星導航進近程序均需繞道而行，並需在距離機場約2.6海浬(4.8公里)位置以目視的條件拐彎落地。由於航機並不是以直線飛向跑道降落，16號跑道的進近不能符合採用精密進近的條件，相關的氣象要求亦較高，以滿足航機拐彎對向跑道時需目視跑道的要求，確保營運安全。根據澳門國際機場近年的營運數據，使用16號跑道的航班約佔整體航班量的百分之十五。

民航局一直與內地溝通，爭取澳門國際機場16號跑道的航班在一定條件下能飛越珠海市並使用直線精密進近。其實，我們已委托內地噪音研究單位就航機噪音對珠海環境造成的影響進行研究，以支持16號跑道可採用直線精密進近。我們亦一直留意新航空導航技術的發展以及最新國際民航組織的標準，並與澳門國際機場及航空企業保持溝通，希望透過新的導航技術來優化相關的飛行程序，在保證航空安全的前提下降低16號跑道氣象要求的標準，從而減少因氣象因素而導致航班覆飛或轉飛而造成的不便。

另外，根據我們對澳門國際機場跑道系統所進行的評估，現時的單跑道系統可支持客運量於未來升至1,500萬，因此，我們相信沒有興建第二條跑道的需要。此外，珠三角空域使用情況複雜，興建新跑道會



導致空域協調更趨複雜，故此並不是改善上述問題的良好方案。現時，澳門國際機場已按照短期的規劃開展客運大樓北翼的擴建，增加客運大樓面積及停機位的數量，以及興建新公務機庫，滿足旅客量及商務航空架次增長的需求。

局長

陳穎雄

陳穎雄

2015年 5 月 20 日