

## 第四章

# 管理飛機噪音



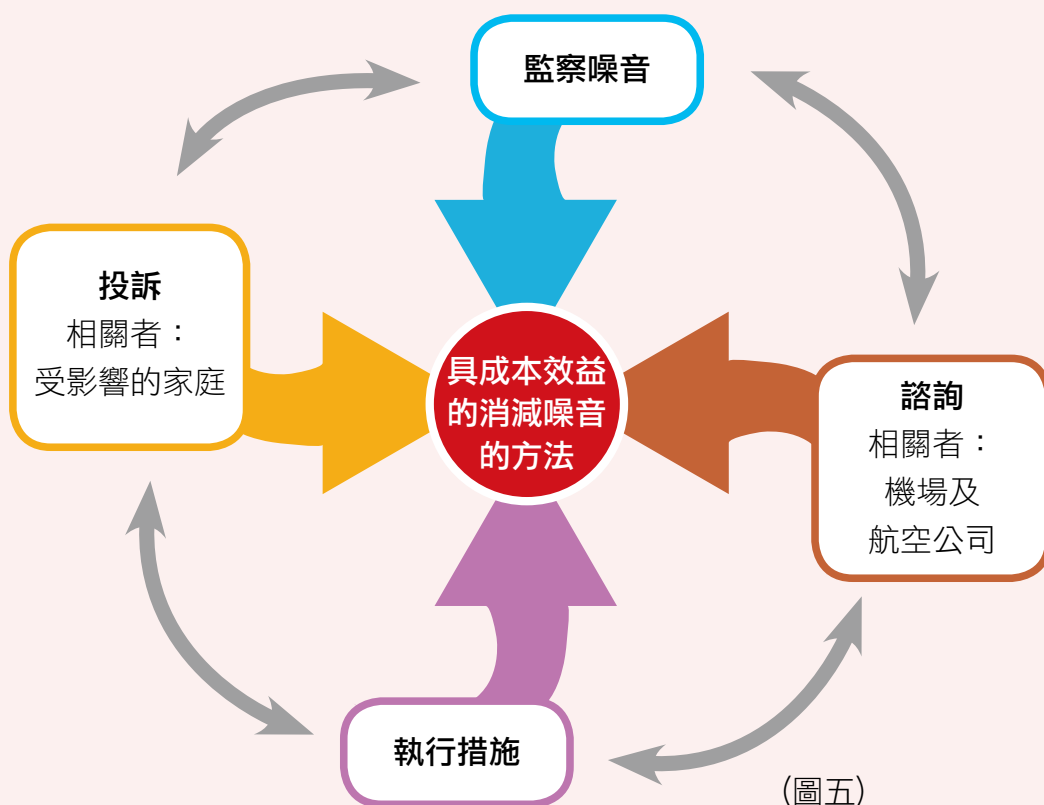
# 第四章

## 管理飛機噪音

在處理飛機噪音所帶來的影響上，民航處致力平衡各界的需要，包括受影響的民居及航空業界。有關的商討過程可見圖五。

如圖五所示，我們會一方面盡可能執行飛機噪音消減措施，另一方面密切監察飛機噪音和處理有關投訴。在處理飛機噪音問題上，我們會諮詢機場和航空公司，務求取得合乎成本效益的解決方案。

我們更公佈有關飛機噪音的數據，並密切留意航空科技的發展，致力研究引入可減少飛機噪音的新科技。



## 使用經海面的航道消減飛機噪音

為減少夜間飛機噪音對人口稠密地區所帶來的影響，在適當的天氣及在不影響飛行安全的情況下，在深夜時段到港的航班需從香港國際機場西南方經海面進場降落；離港航班則需經西博寮海峽起飛。

在二零零七年，我們的目標是使由午夜十二時至翌日早上七時抵港的航機中，達90%能從機場西南方經海面進場降落。

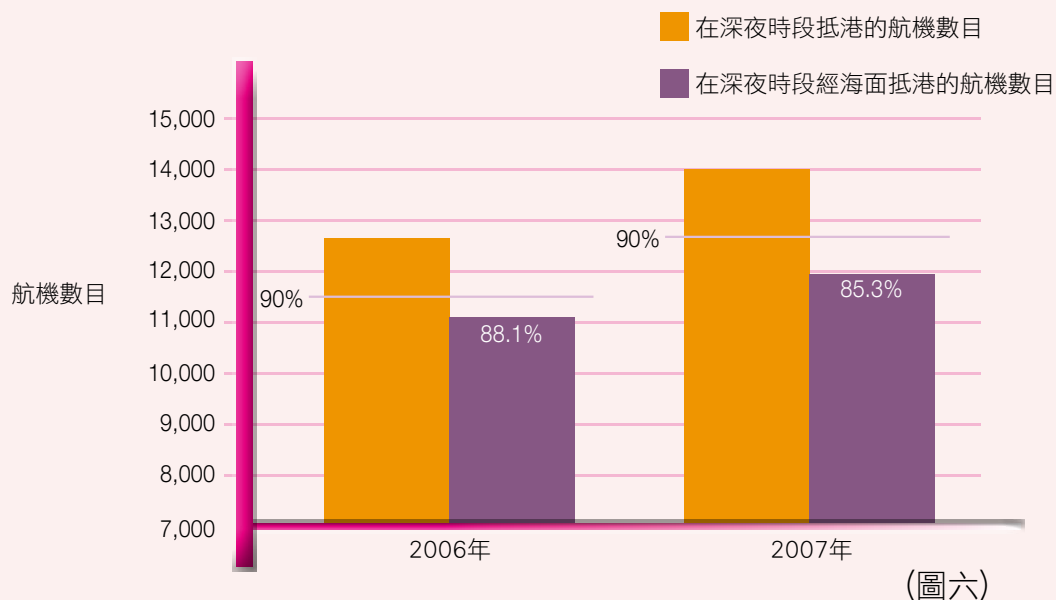


與此同時，由晚上十一時至翌日早上七時離港的航機中，我們的目標是有95%的航機能經西博寮海峽起飛。

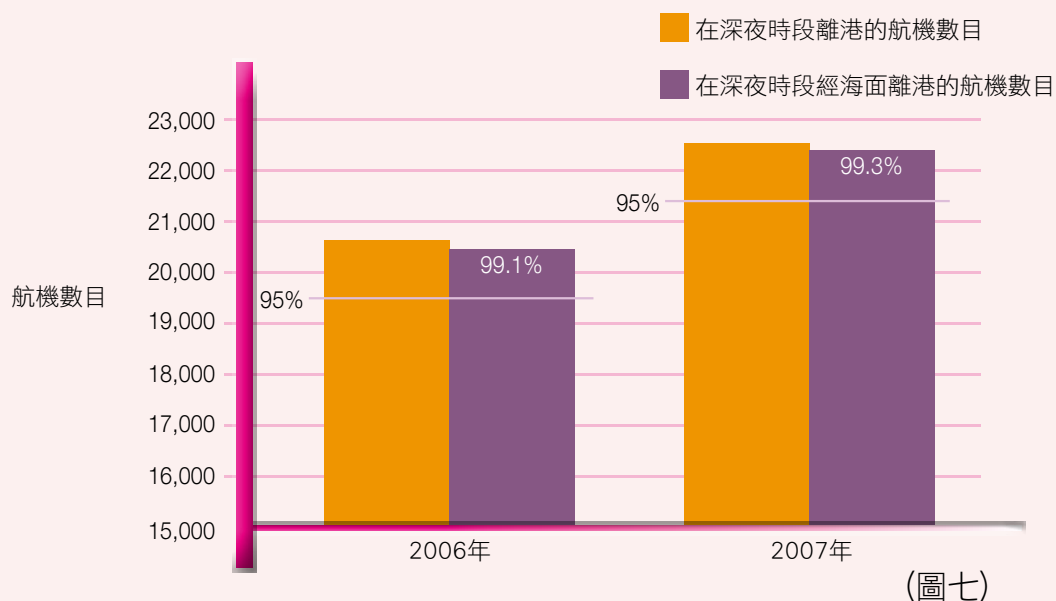
上述兩項安排，可確保沙田、荃灣、葵涌、青衣、深井和青龍頭等人口稠密的地區於深夜時段不受抵港航機的噪音所影響，而九龍、北角、筲箕灣和柴灣等地區，也不會受離港航機的噪音影響。

## 二零零七年的表現

二零零七年的統計數字顯示，在深夜時段抵港的航班有85.3%(二零零六年為88.1%)能夠從機場西南方經海面進場降落（圖六）。



根據數字顯示，離港的航班在深夜能夠使用經海面的航道的比例較高。在深夜時段離港的航班中有高達99.3%（二零零六年為99.1%）能夠經西博寮海峽離港（圖七）。



## 二零零八年的目標

在二零零八年，維持上述的目標，即在深夜分別有90%及95%的航機經海面抵港及離港。

## 消減航機抵港時所發出的噪音

如因天氣因素及飛行情況，晚間抵港的航機要從東北方進場，我們會鼓勵那些在晚上十一時至翌日早上七時到港的航機，採用持續降落模式運作。使用這種降落程序的航機會由較高的高度開始下降，並且使用較低動力和較少阻力的狀況飛行，從而減低飛機噪音對西貢、將軍澳、馬鞍山一帶地區的影響。

### 二零零七年的表現

在二零零七年，於晚上十一時至翌日早上七時的時段內，從香港國際機場東北方進場的航機中，有82.8%能採用持續降落模式進場。

### 二零零八年的目標

在二零零八年，我們會繼續鼓勵航空公司採用持續降落模式運作。

## 消減航機離港時所發出的噪音

若航機有需要向機場東北方起飛，在不影響飛行運作安全的情況下，必須採用消減噪音的起飛程序。

消減噪音起飛程序由國際民用航空組織\*所訂。根據這程序，航機可在起飛至800呎的高度時，開始降低動力。當航機向東北方起飛時，採用這消減噪音起飛程序，減少了對機場附近居民所造成的噪音影響。

### 二零零八年的目標

向東北方起飛的航機繼續使用消減噪音起飛程序。

註\*：國際民用航空組織（簡稱國際民航組織）為一聯合國專門機構，於一九四四年成立，致力促進國際民航的安全和有序發展。它負責為國際民航業的飛行安全、保安、效率、規律及環境保護等範疇制訂標準和建議措施。國際民航組織為其一百九十個會員國在民航界各項範疇的合作提供論壇。

## 禁止高噪音飛機在香港運作

為符合國際民航組織的指引，我們從二零零二年七月一日起已禁止高噪音的《第二章》飛機(#1)使用香港國際機場。目前，只有較新型、較寧靜的《第三章》飛機(#2)才可使用本港機場。

### 二零零八年的目標

為保障市民免受不必要的飛機噪音滋擾，我們繼續禁止高噪音的《第二章》飛機使用香港國際機場。

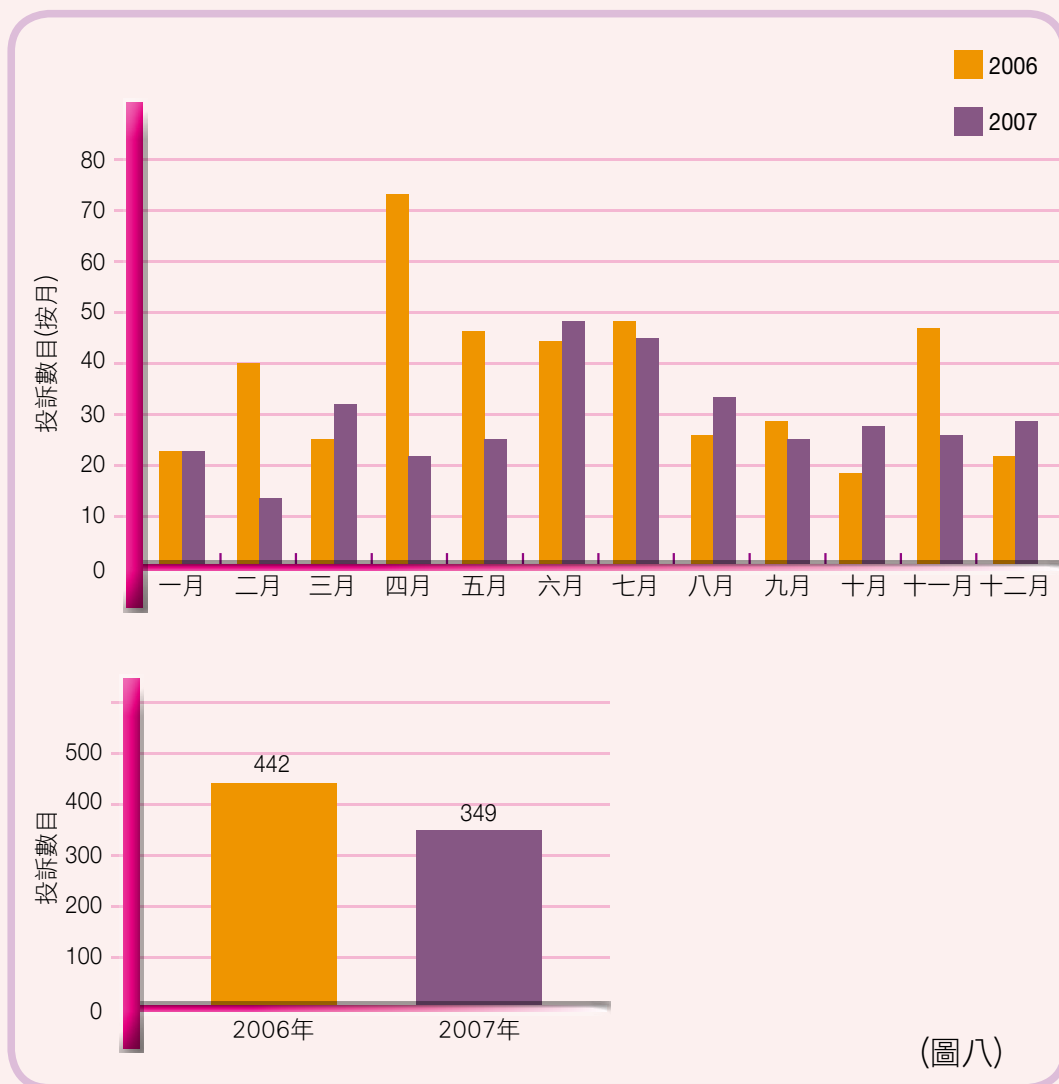
註#1：《第二章》飛機是指那些只符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第二章所載的噪音標準的飛機。

註#2：《第三章》飛機是指那些符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第三章所載的噪音標準的飛機。

## 向公眾人士提供資料

### 投訴熱線

在二零零七年，我們接到了349宗飛機噪音投訴個案（圖八），比二零零六年的數目減少了21%。



(圖八)

## 與公眾人士溝通

在二零零七年，我們分別出席了荃灣區議會、中西區區議會、屯門區議會及東區區議會共四次的委員會會議，及一個居民團體所安排的會議。在各會議上，我們向與會人士闡釋了民航處為減少飛機噪音影響而推行的消減飛機噪音措施。

## 噪音數據

我們定期在民航處網頁登載飛機噪音數據，以便公眾人士得悉飛機噪音的資料。

## 二零零八年的目標

在二零零八年，我們會繼續為社會人士提供飛機噪音資料及電話投訴熱線服務。

## 監察噪音

作為一項持續的工作，民航處繼續利用飛機噪音及航迹監察系統，緊密監察飛機航道附近地區的噪音。該系統由一套先進的電腦及十六個固定噪音監察站（圖九）所組成。飛機噪音及航迹監察系統把雷達紀錄得的飛行航迹資料與噪音監察站紀錄得的即時飛機噪音數據結合起來，使我們能編纂飛機噪音的數據，以及就飛機噪音的投訴進行調查。



(圖九)



## 二零零七年的改進工作

在二零零七年，我們購置了八套新的監察儀器以更換部份老化的儀器，而有關更換工作已於同年年底前動工。

## 二零零八年的目標

於二零零八年，我們會繼續更換部份老化的監察儀器，以確保系統能準確紀錄噪音數據。此外，我們會繼續使用飛機噪音及航迹監察系統，緊密監察飛行航迹及飛機噪音。