

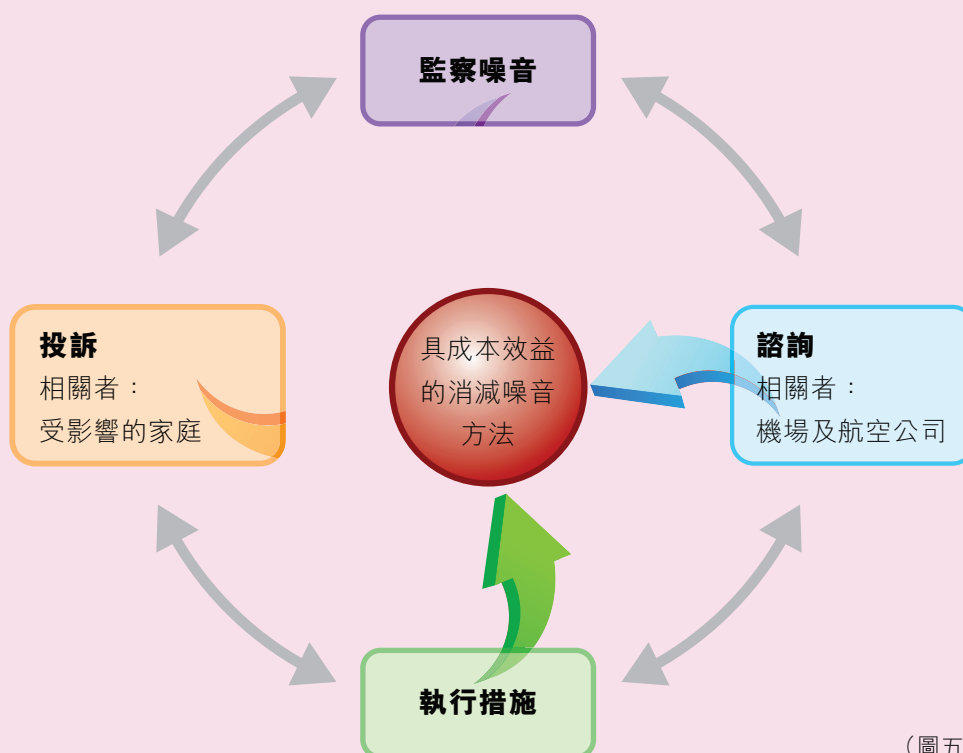
# 第四章

## 管理飛機噪音



# 管理飛機噪音

在處理飛機噪音所帶來的影響方面，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。有關工作的過程可見下圖（圖五）。



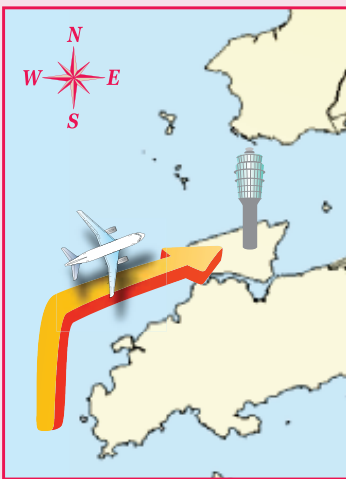
(圖五)

如圖五所示，在二零零八年，我們繼續執行飛機噪音消減措施並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，我們諮詢了機場和航空公司，務求取得合乎成本效益的解決方案。

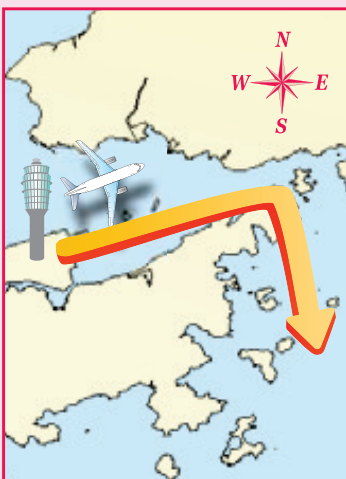
另外，我們編纂有關飛機噪音的數據。為提高現行措施的成效，以及研究引入可減少飛機噪音的新方法，我們也密切留意航空科技的發展。

# 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，深夜時段到港的航機須從香港國際機場西南方經海面進場降落；向機場東北方起飛的航機則須經西博寮海峽離港。



在二零零八年，我們的目標是於午夜十二時至翌日早上七時抵港的航機當中，有90%能從機場西南方經海面進場降落。

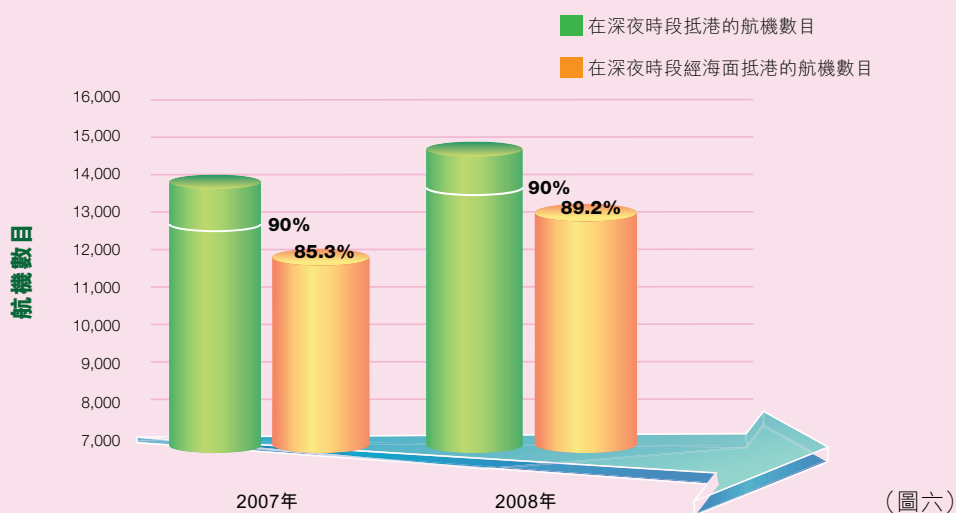


與此同時，我們的目標是於晚上十一時至翌日早上七時向東北方起飛的航機當中，有95%能經西博寮海峽離港。

上述兩項安排有助確保於深夜時段沙田、荃灣、葵涌、青衣、深井和青龍頭等人口稠密的地區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。

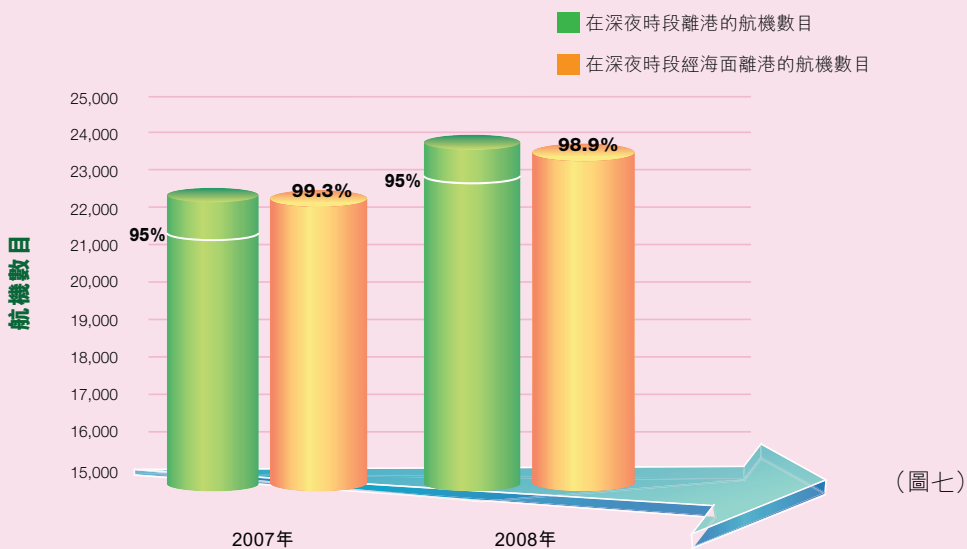
## 二零零八年的表現

二零零八年的統計數字顯示，在深夜時段抵港的航班有89.2%（二零零七年為85.3%）能夠從機場西南方經海面進場降落（圖六）。



（圖六）

在深夜時段向東北方離港的航班中有高達98.9%（二零零七年為99.3%）能夠經西博察海峽離港（圖七）。



（圖七）

## 二零零九年的目標

二零零九年，我們會維持95%於深夜向東北方起飛的航機經西博察海峽離港的目標。我們會繼續要求於深夜抵港的航班盡可能從機場西南方經海面降落。

## 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。

### 二零零八年的表現

在二零零八年，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77.6%（二零零七年為82.8%）能採用持續降落模式進場。

### 二零零九年的目標

在二零零九年，我們會繼續鼓勵航機採用持續降落模式運作。

## 消減航機離港時所發出的噪音

所有向機場東北方起飛的航機，在不影響飛行運作安全的情況下，必須採用由國際民用航空組織\*所訂定的消減噪音起飛程序，以減少噪音對機場附近居民所造成的影響。

### 二零零九年的目標

在二零零九年，我們會繼續要求向東北方起飛的航機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。國際民航組織於一九四四年成立，致力促進國際民用航空安全和有秩序的發展。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締約國在民航業各項範疇提供合作平台。



# 禁止高噪音飛機在香港升降

為符合國際民航組織的指引，從二零零二年七月一日起，高噪音的《第二章》飛機\* 禁止使用香港國際機場。目前，只有較新型、較寧靜的《第三章》飛機\*\*才可在本港升降。

## 二零零九年的目標

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。

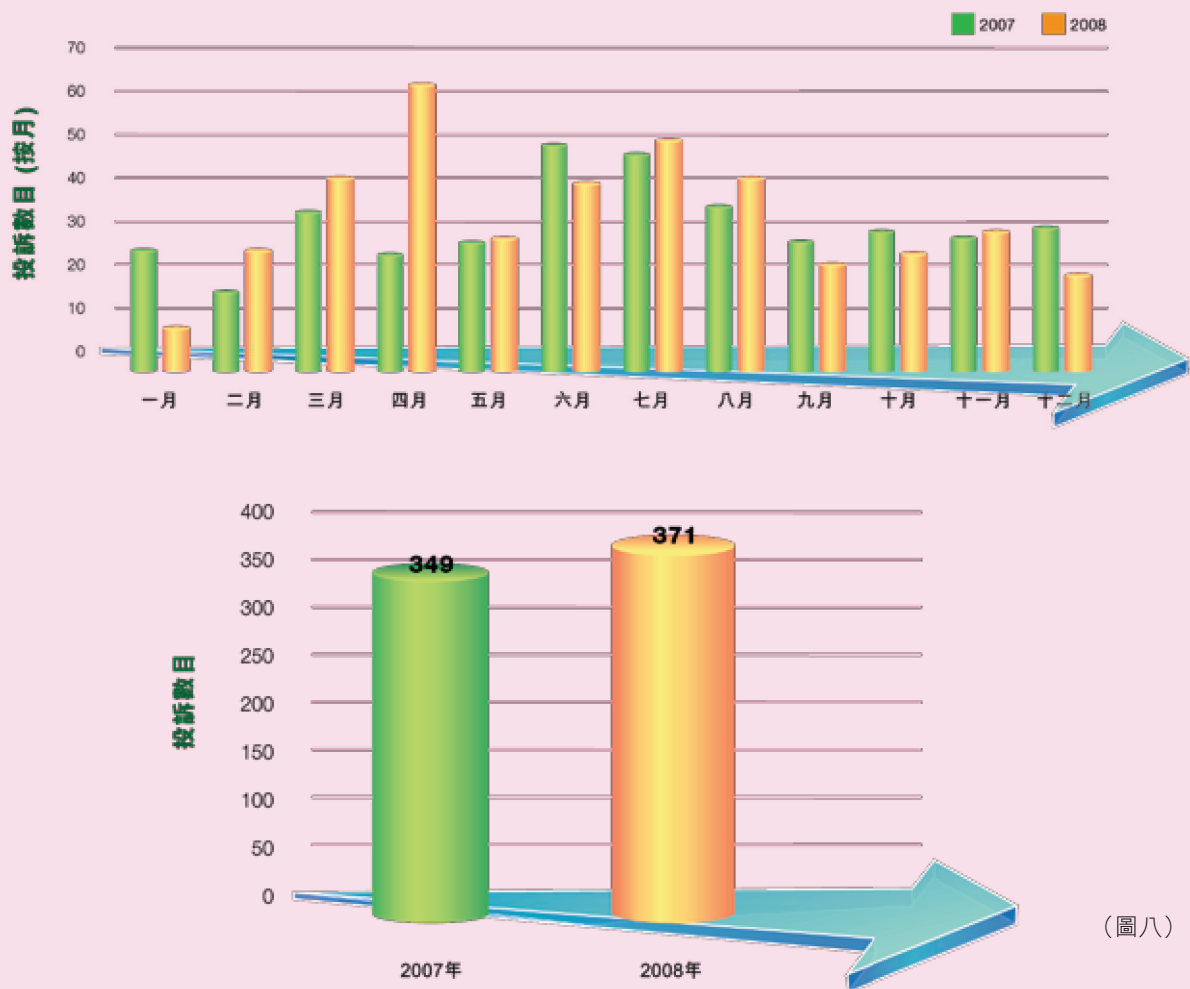
註：\* 《第二章》飛機是指那些只符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第二章所載的噪音標準的飛機。

\*\* 《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。

# 公眾方面的工作

## 投訴處理

在二零零八年，我們收到371宗飛機噪音投訴個案（圖八），比二零零七年的數目增加了6.3%。



(圖八)

## 與公眾溝通

在二零零八年，我們出席了一次荃灣區議會轄下一個委員會的會議，及一個居民團體所安排的會議。我們也兩次和部分立法會議員會面。在各會議上，我們向與會人士闡釋了各項飛機噪音消減措施。

# 噪音數據

我們於二零零八年定期在民航處網頁登載飛機噪音數據，以便公眾能得悉飛機噪音的資料。

## 二零零九年的目標

在二零零九年，我們會繼續與相關人士保持接觸，並繼續為公眾提供飛機噪音數據及投訴熱線服務。



職員在噪音監測站核對飛機噪音數據



## 監察噪音

在二零零八年，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飛機噪音。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記錄得的飛行航迹資料與噪音監察站記錄得的即時飛機噪音數據結合起來，使我們能編纂準確的飛機噪音數據，以及更有效地調查飛機噪音投訴。



(圖九)

## 二零零八年的改進工作

在二零零八年，我們更換了八套已經老化的噪音監察儀器。

## 二零零九年的目標

於二零零九年，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。我們會研究把東涌噪音監察站遷移到較靠近飛機航道的屋苑。