

民航處就 SKDC(M)文件第 402/15 號的回應

「要求部門跟進將軍澳居民投訴民航機的噪音滋擾」

就西貢區議會秘書處轉交民航處有關方國珊議員提呈「要求部門跟進將軍澳居民投訴民航機的噪音滋擾」的動議文件，民航處的回覆如下：

為使 貴會了解飛機航道與將軍澳區的關係，我們先提供航道的資料。

航道資料

香港國際機場的兩條跑道是以西南至東北方向伸延。航機升降所使用的方向主要是取決於風向，及以飛機安全為首要考慮。到港飛機航道的詳情見附件甲。基於安全及運作上的需要，飛機通常是逆風升降。當機場吹東風時（一般在冬、春季），到港飛機會從西南方經海面上空降落機場。而當機場吹西風時（一般在夏、秋季），到港飛機會被安排從東北方經將軍澳、馬鞍山、沙田、葵青及荃灣等地區降落機場。離港飛機一般不會飛越將軍澳（詳見附件乙）。

飛行航道的設計是經過周詳的考慮，需要符合國際標準及建議，確保航機安全。飛行航道的設計要考慮多項因素，包括跑道方向、地勢環境及超越障礙物時所要求的高度距離、導航設備位置、飛行運作條件、與鄰近機場的空域協調等。香港地少山多，並不能設計出一套既能符合國際民航安全準則而又完全避免飛越民居的飛行航道。現時採用的航道自 1998 年機場啟用後已沿用至今，本處亦曾就飛行航道的設計及使用向有關區議會解釋。此外，現時本港有 16 個固定噪音監察站，本處亦會不時利用流動噪音監察儀器進行短期飛機噪音監察。

減噪措施

本處一向十分關注飛機噪音對各社區引致的影響，就此本處根據國際民航組織的消減飛機噪音平衡方針，實施了多項消減飛機噪音的措施，其中可紓緩將軍澳區飛機噪音的措施包括：

- (一) 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噪音標準（「第三章噪音標準」）的飛機在香港升降。為加強此噪音消減措施，從 2014 年起，本處進一步不再接受航空公司編排僅符合第三章噪音標準的飛機升降。
- (二) 在合適的天氣及安全的情況下，安排於深夜 12 時至早上 7 時抵港的飛機從西南方經海面降落。這措施旨在減少航班在晚間飛越人口稠密的地區，包括將軍澳、沙田及荃灣等地區。

本港自 4 月起已步入夏季，逐漸受偏西風影響，故此抵港飛機於受影響的晚間時段需要從東北方經將軍澳等地區上空降落機場的機會會增加。這些安排是基於飛行安全及運作理由，但本處會致力在合適的天氣及安全的情況下，於其他的晚間時段安排抵港飛機從其他航道降落。

- (三) 在運作情況許可下，安排於晚上 11 時至早上 7 時，由東北方向進入機場的航機，使用持續降落模式降落。採用該模式降落的航機會由較高的高度開始下降，從而減低飛機噪音對將軍澳、西貢及馬鞍山一帶的影響。

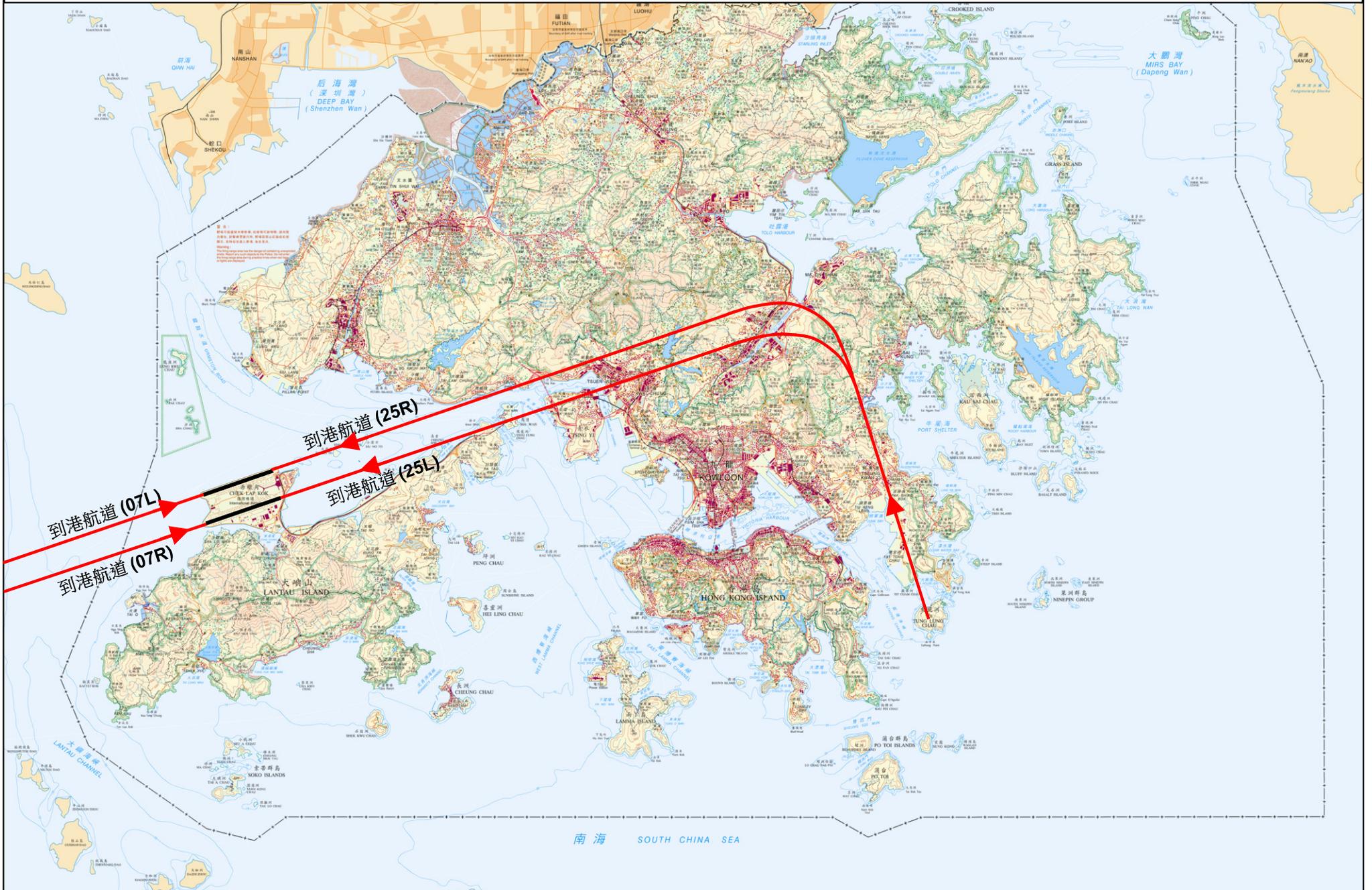
本處會繼續致力執行飛機噪音消減措施，並積極留意國際上的發展，研究及引進可行的飛機噪音消減措施，以減少飛機噪音對社區的影響。

民航處

2015 年 8 月

香港國際機場到港航道

附件甲



香港國際機場離港航道

附件乙

