



二零二一年六月二十二日
資料文件

文件 TT 28/2021

沙田區議會
交通及運輸委員會

沙田區飛行航道、飛機噪音及事故報告

請委員參閱附表一至附表五由民航處提交的沙田區飛行
航道、飛機噪音及事故報告。

沙田區議會秘書處
STDC 13/20/45

二零二一年六月

**2021 年 2 月至 3 月
從東北方降落香港國際機場的到港航班數目
(晚上 11 時至翌日上午 7 時時段)**

月份	從東北方降落香港國際機場 的到港航班數目
2021 年 2 月	0
2021 年 3 月	53

註：航機降落香港國際機場所使用的方向主要是取決於風向。基於飛行安全及運作上的原因，飛機通常是逆風降落。當機場受偏西風影響時，到港航機會被安排從東北方向經沙田、葵青及荃灣等地區降落機場。而當機場受偏東風影響時，到港航機會被安排從西南方向經海面上空降落機場。隨著本港步入春季，機場於 3 月開始較多受偏西風影響，因此從東北方經沙田、葵青及荃灣等地區降落機場的航機架次數目相應增加。

2021年2月至3月
從東北方降落香港國際機場
飛經沙田區上空時偏離航道的到港航班

日期	時間	跑道	飛機型號	原因
(無)	—	—	—	—

註：飛行中的飛機不能如火車般緊貼路軌行走。飛機在飛行中會受多方因素影響，例如相對於飛行航道的風速及風向、飛機的操作性能、導航儀器的偏差等。基於以上原因，實際的飛行航道可能有別於航道中線，但這並不被視為偏離航道。

2021年2月至3月
直升機飛越沙田區上空的數字

月份	直升機飛越沙田區上空的數字
2021年2月至3月	#

根據香港航空資料匯編，在沙田區兩千英呎或以下的空域是屬於「非管制空域報告區」，直升機在該空域飛行只需預先通報民航處相關飛行資料，並透過互相在指定航空頻道內發出的飛行訊息了解其他空域使用者的位置，而無需預先得得到航空交通管制員批准。民航處沒有直升機飛越沙田上空的數字，而上述月份亦沒有直升機飛越沙田區上空時違規被檢控的個案。此外，由於民航機不會在「非管制空域報告區」內運作，因此並不構成飛行安全問題。此安排與國際間其他類似空域的做法相同。

2021年2月至3月
沙田大圍飛機噪音監察站錄得的飛機噪音數據
(晚上11時至翌日上午7時時段)

噪音水平 (分貝)	噪音次數	
	2021年 2月	2021年 3月
70.0 – 74.9	0	0
75.0 – 79.9	0	0
80.0 或以上	0	0

2021年2月至3月
沙田大圍飛機噪音監察站錄得飛機噪音達80分貝或以上的
航班所屬的航空公司或直升機營運人及機種名稱
(晚上11時至翌日上午7時時段)

航空公司 / 直升機營運人	機種
(無)	—