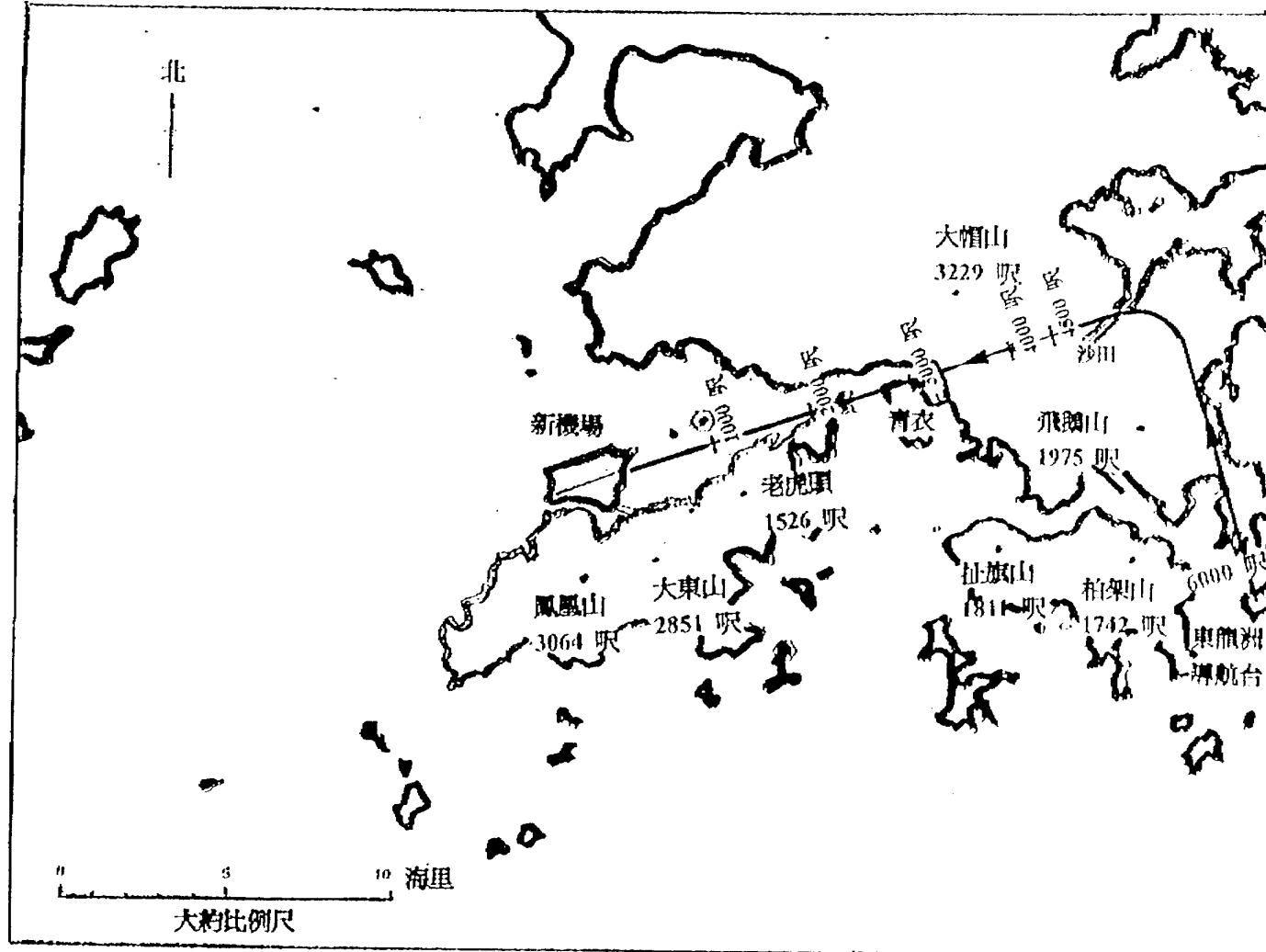
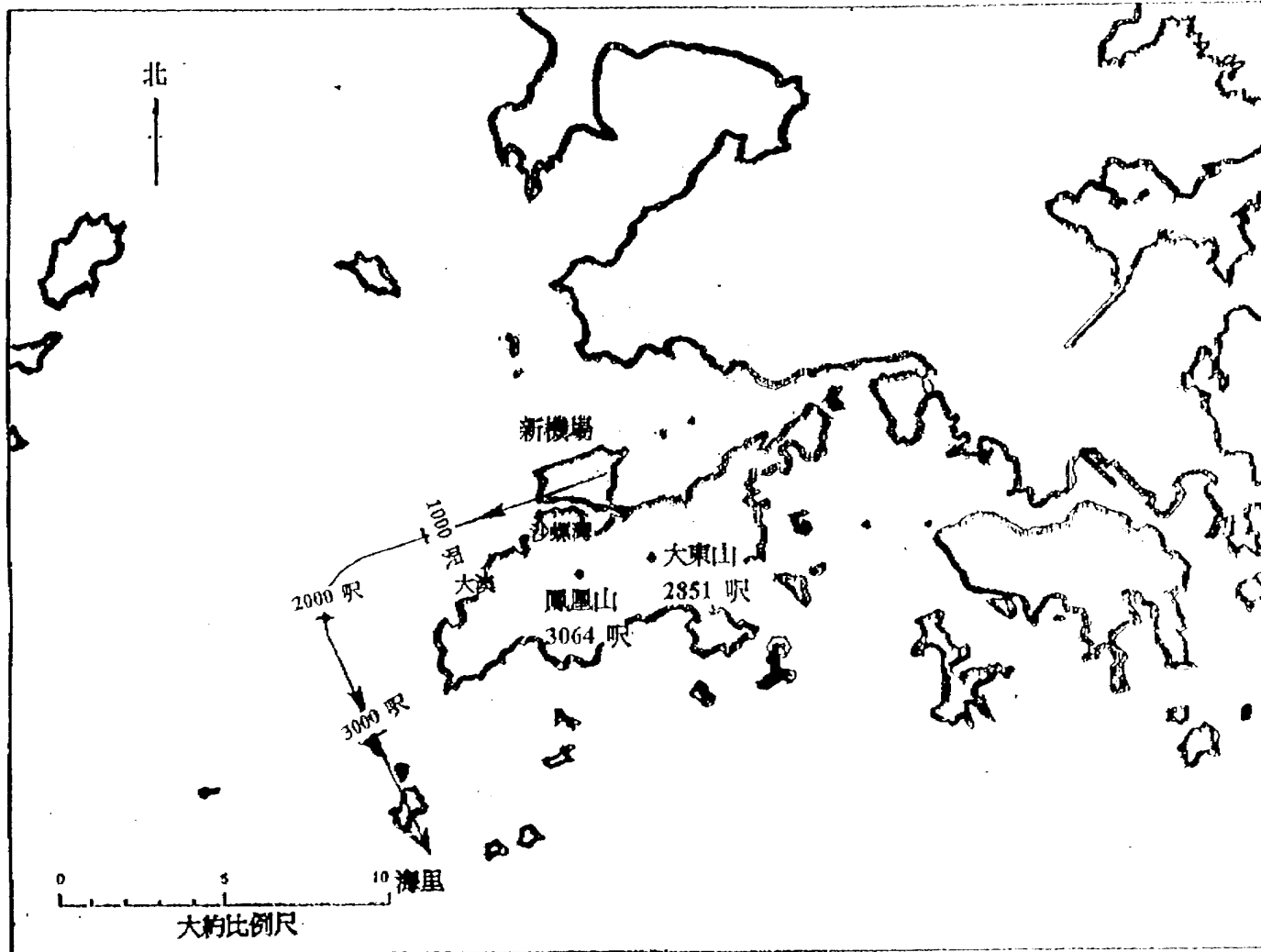


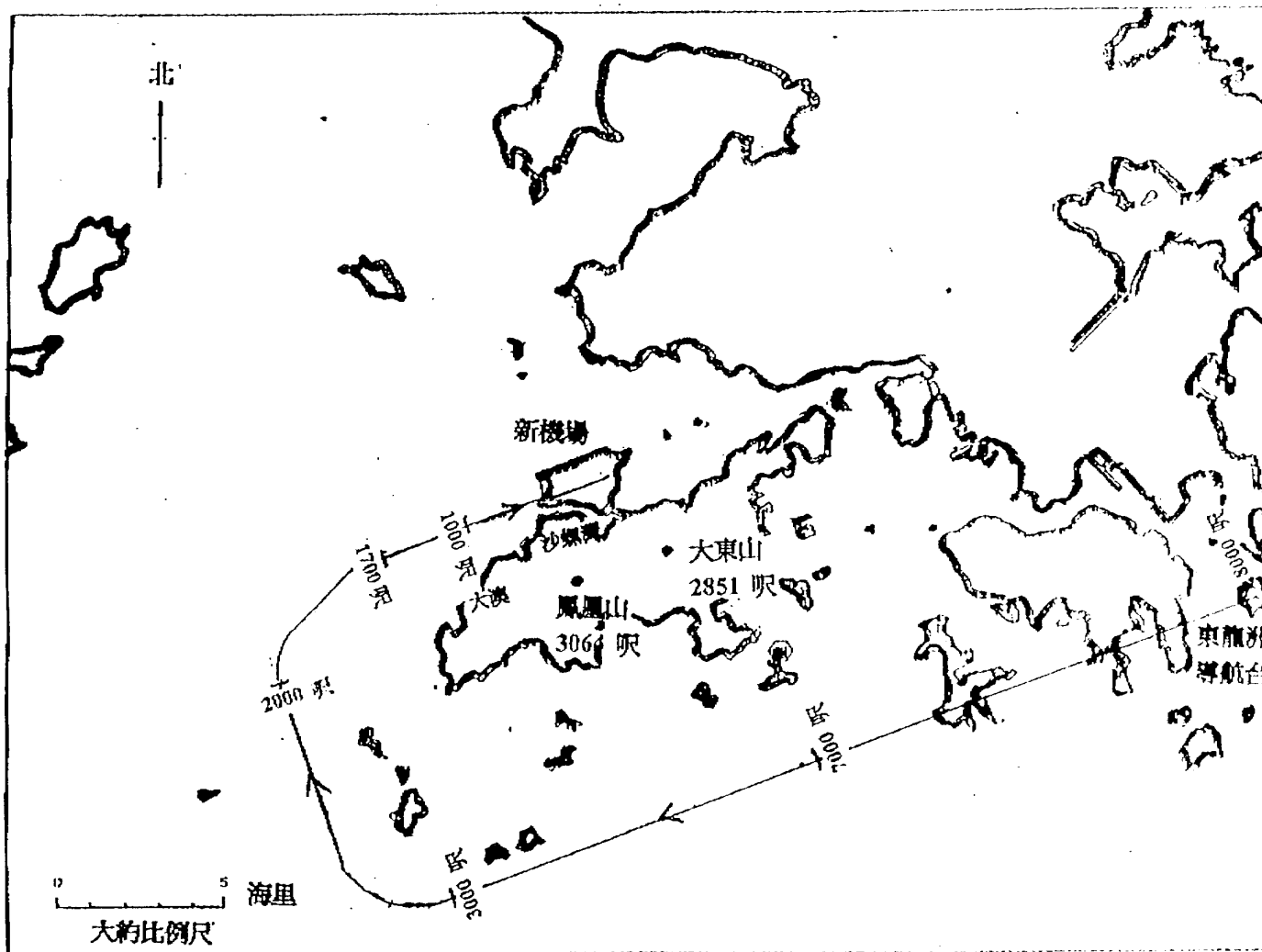
# 25L 號跑道進場程序



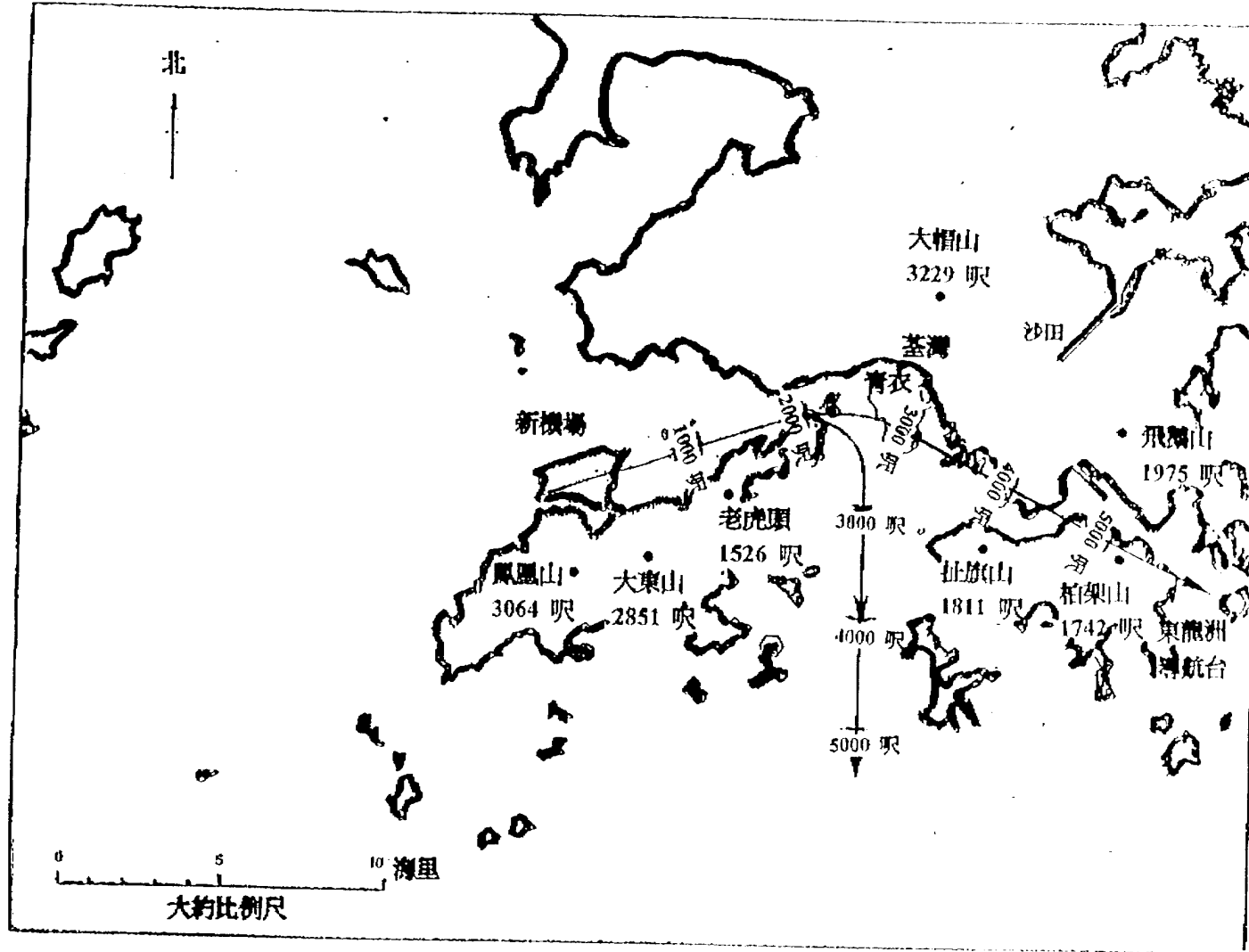
# 25L 號跑道離場程序



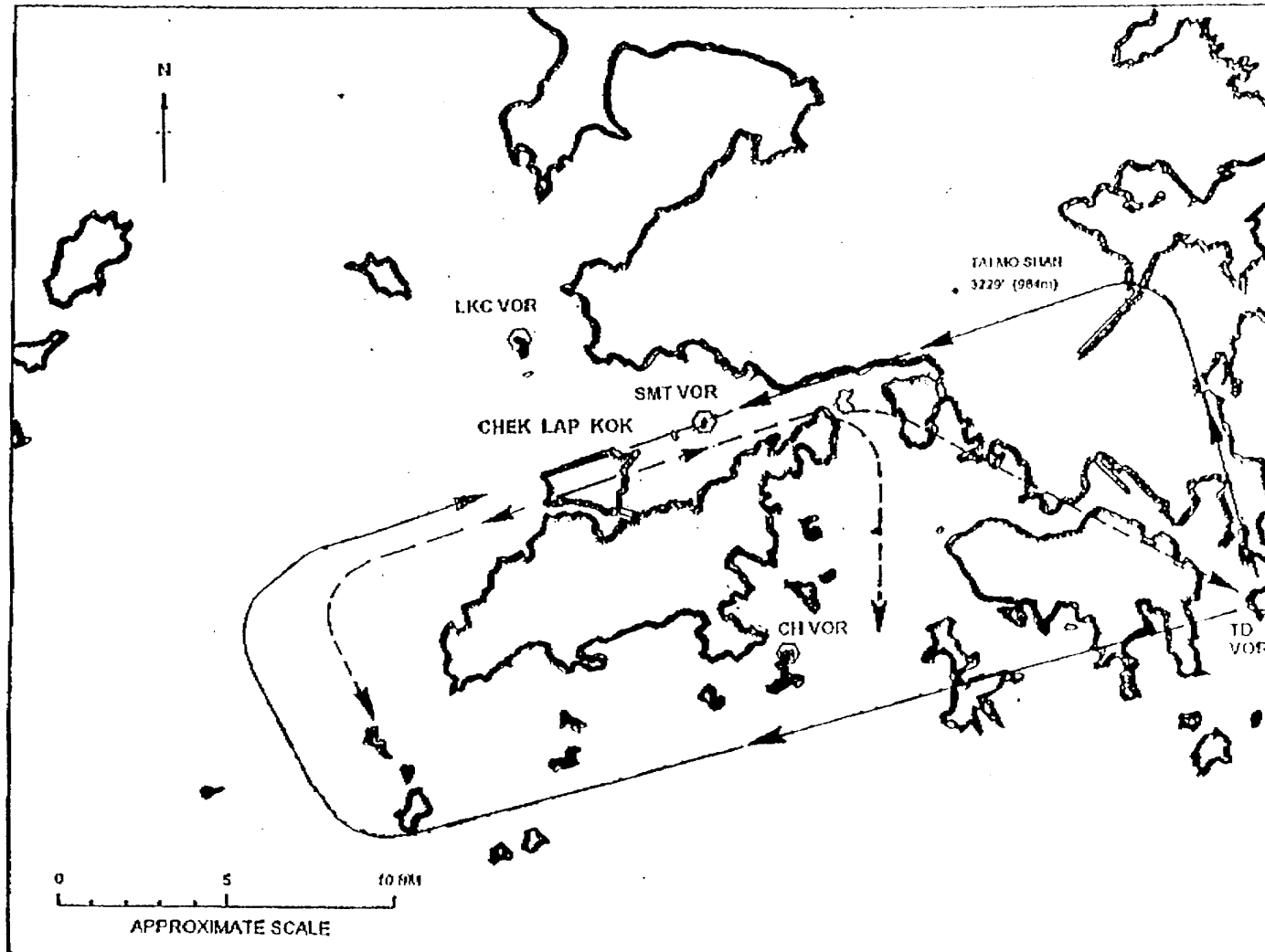
# 07R 號跑道進場程序



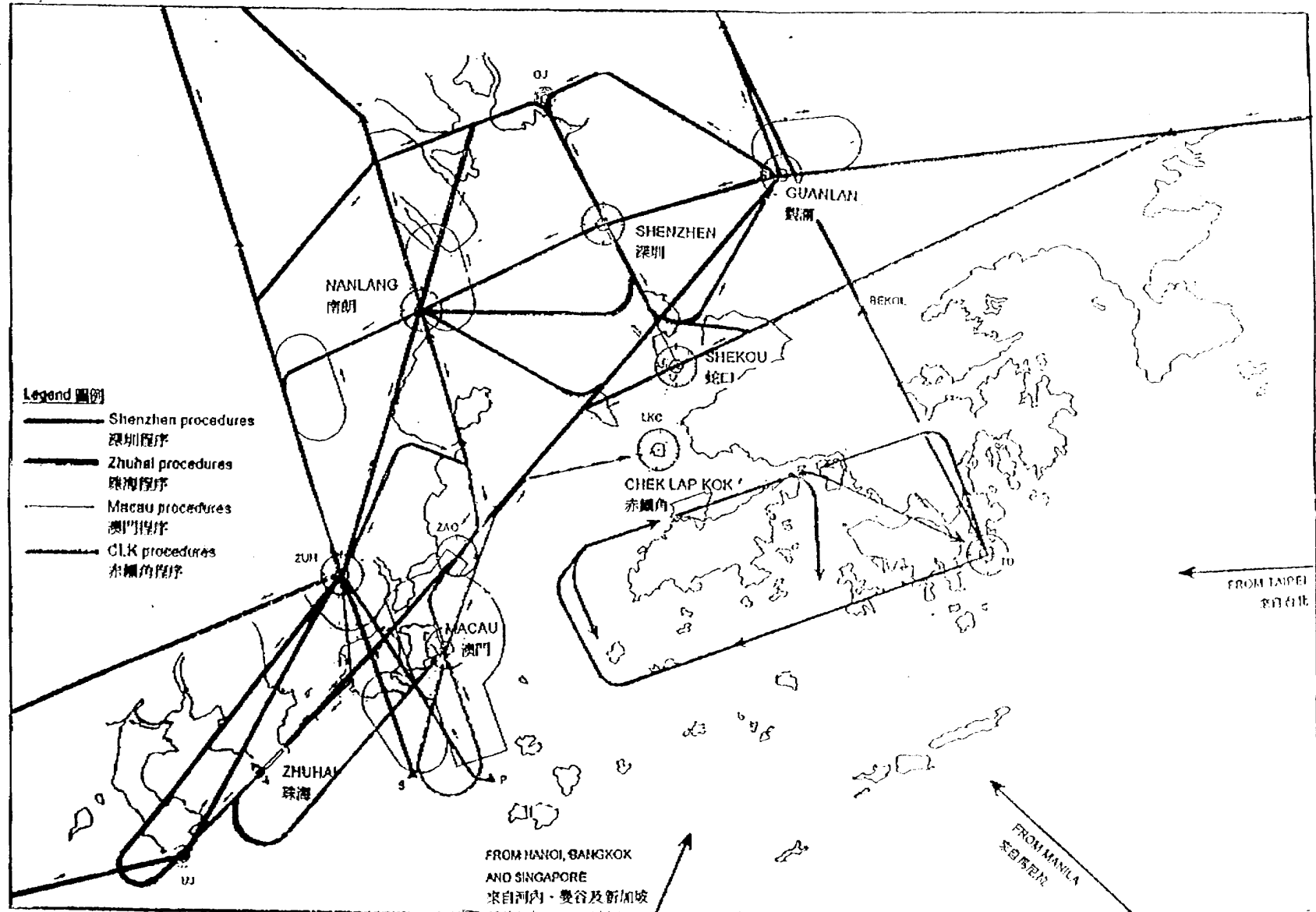
# 07R 號跑道離場程序



CHEK LAP KOK AIRPORT  
SEGREGATED MODE OF OPERATION



MAJOR FLIGHT PATHS IN THE PEARL RIVER DELTA  
 AFTER NEW AIRPORT OPENING  
 新機場啓用後之珠江三角洲主要航道



政府總部經濟局的信頭

本函檔號 Our Ref : ESB CR 4 / 951 / 97 ( 98 )  
來函檔號 Your Ref :

電話 : ( 852 ) 2810 2517  
傳真 : ( 852 ) 2868 4679

新界青山道 123 號  
紅棉大廈 2 樓 B 座  
全港關注航機噪音  
聯委會召集人  
陳偉業議員

陳議員 :

**飛機噪音**

你七月十四日致行政長官及十五日致經濟局局長的來函收悉，本局已在七月十六日發出初步回覆。經諮詢有關政府部門後，我現獲授權發出詳細綜合回覆如下：一

(一) **航道**

我們在八月十八日的環境事務委員會會議上，曾詳細解釋新機場九一年顧問研究所建議的各條航道，被採用或不被採用的原因，而閣下在當日亦有列席該會議。有關詳細資料，請參閱政府為該會議提交的文件的(d)部及附件四（有關文件副本載於附錄）。

(二) **飛機升降時間**

新機場是為 24 小時運作而設計，以應付香港空運服務的需求，及保持香港作為國際及區域航空中心的地位。除了少數北大嶼山（主要是沙螺灣）居民外，其他對噪音感應強的地方（例如住宅區及學校等）均在飛機噪音預測（NEF）25 等量線範圍外，並符合國際環保標準。民航處和環保署在新機場啟用後曾聯同有關臨

時區議會等在沙田、葵青等地區進行實地量度，結果同樣顯示該等地區的飛機噪音水平符合國際標準。故此，政府無意禁止飛機在新機場升降。

(三) **懲罰**

現時民航（飛機噪音）條例（香港法例第 312 章）及民航（飛機噪音）（證明）規例（第 312 章附屬規例）已對有關飛機噪音事宜作出規定，其中包括所有使用香港國際機場的民航飛機必須擁有噪音標準合格證明書，此外，如民航處處長覺得任何飛機未能遵守該規定，他可指示阻止該飛機進行飛行，在無合理辯解的情況下，違反指示者可被罰款 \$50,000 及監禁六個月。

(四) **飛機噪音及航跡監察系統**

民航處已裝置了一套飛機噪音及航跡監察系統，此系統會幫助計算噪音預測等量線的準確性，及收集受影響地區的飛機噪音水平。所得的資料是要幫助確保飛機不會偏離既定航道，從而有助控制飛機噪音影響市民的程度。

(五) **緩解措施**

至於受被認為高於標準的飛機噪音影響的沙螺灣居民，有關提供給他們的緩解措施，請參閱附錄一（e）部。

經濟局局長

（李達志 代行）

一九九八年八月三十一日



就立法會秘書處一九九八年七月三十一日  
來信所提問題作出的回應

- (a) 分別評估當赤鱘角機場使用現有的單一跑道、在不久將來同時使用兩條跑道，以及當跑道容量達至設計水平時，受飛機噪音影響的人數和飛機噪音所帶來的影響。

評估機場帶來的噪音影響的方法，跟評估全港道路交通及鐵路所帶來的噪音對環境影響的方法類似，主要是以某一時段內的累積音量為準則，而非個別事件所造成的噪音水平。採用飛機噪音預測（NEF）等量線方法來評估機場噪音影響，是國際認可的做法。香港規劃準則規定，一般的規劃原則是對噪音感應強的用途，例如住宅及校舍，不應位於新機場的 NEF25 等量線範圍內（和啟德機場的 NEF30 等量線相比，這已是較嚴格的標準）。這套標準與許多發達國家所採用的一致。

根據一九九二年完成的環境影響評估，以及在一九九八年完成的檢討，只有一小部份北大嶼山的居民居於機場達設計容量時的 NEF25 等量線範圍以內，並被認為受到在規劃及土地使用上高於標準的飛機噪音影響。新機場和啟德機場 NEF25 等量線範圍內的估計人口數目載列如下：

	新機場	啟德機場
NEF25 等量線範圍內的人口	少於 200 人	760,000 人

- (b) 告知市民第二跑道的建議航道路線。

民航處的空域規劃顧問在考慮過所有有關因素後，已為雙跑道運作建議了在「分隔模式」和「綜合模式」下的主要航道。這些航道載於一九九八年新機場總綱計劃環境影響評估檢討的報告中。有關副本見附件 A 和 B。第二條跑道運作初期將會採用「分隔模式」。「綜合模式」在雙跑道運作及與鄰近機場配合方面，涉及較精密的空中交通協調，而有關航道亦會因應新機場的實際運作經驗繼續不斷進行改良。這模式只會在民航處得到較多的雙跑道運作經驗和當跑道容量需予增加以應付交通需求時才會引進。

- (c) 提供所有符合國際標準的航道路線的資料，以及闡述選用目前航道路線的原因。

新機場的航道是按照國際標準和建議進行審慎研究而訂定的，其間已顧及多項因素，包括跑道方向、地理環境和超障安全情況、導航設施位置、飛機操作準則、噪音問題，以及與鄰近機場的空域協調情況等。附件 C 載列一九九一年新機場總綱計劃顧問所建議的航道。而附件 B 則載列民航處空域規劃顧問在一九九四年進行更深入研究後所作出的建議。

在總綱計劃顧問所建議的二十四條航道中，十五條被空域規劃顧問和民航處採用，對其中部份作出修改後，發展為新機場的航道。餘下的皆因航空安全的考慮，和因地理環境或與鄰近機場的航道有衝突而帶來的技術困難未被採用。空域規劃顧問的建議航道，民航處大致會在作出一些細節上的修訂後採用。至於有關個別建議航道有否被採用及其原因，請參閱附件 D。

- (d) 與受影響居民重新量度航道範圍下的飛機噪音水平

關於與受影響居民重新量度航道範圍內的飛機噪音水平一事，我們已作出以下安排：

- (i) 在一九九八年八月七日，與沙田臨時區議會一名議員在沙田進行量度。
- (ii) 待沙田臨時區議會另一名議員覆實日期後，便會在沙田再次進行量度。
- (iii) 在一九九八年八月十二日，與葵青臨時區議會在葵涌和青衣進行量度。
- (iv) 在一九九八年八月十三日，與馬灣一名居民在馬灣進行量度。

我們收到量度結果後，便會交給議員參考。

- (e) 採取緩解措施，以減低對沙螺灣居民造成的噪音影響，包括遷置受影響的居民。

政府與機管局已同意為沙螺灣居民提供紓緩噪音措施，詳情如下：

- (i) 為村內的丁屋業主，以及在 NEF25 等量線範圍內的沙螺灣持牌搭建物業主，提供紓緩噪音的措施（即安裝雙層隔音玻璃窗和冷氣機）。
- (ii) 為方便行政工作及給予村民最大的靈活性，我們建議向有關村民發放一次過的現金，代替為他們安排上述措施實際的裝置工程。現金補償額會以每層 55,000 元的標準比率計算。有關款項會以特惠金方式發放，並不包括支付經常費用或更換設備的費用。這個做法和政府為受新建道路交通噪音影響的居民提供紓緩噪音措施的現行做法一致。
- (iii) 離島民政事務專員現正統籌有關的申請程序，甄別合資格的業主。我們預計在收到適當文件後幾個星期內，便可向居民發放款項。
- (iv) 除了紓緩噪音措施外，現有各持牌搭建物的業主都可選擇自願清拆。當局會提供標準的特惠津貼，至於安置，則須視乎申請者是否符合既定的資格而定。這項政策只適用於持牌搭建物，因為現行的政策和做法是不會基於噪音理由而強制搬遷永久住宅。這樣做會對社會帶來極嚴重的政策和資源影響。

- (f) 考慮在每日的某段時間內禁止航機在新機場升降。

為應付航空交通需求及保持香港作為國際和區域航空中心的地位，新機場的設計是 24 小時不停運作的。除少數北大嶼山的居民外，其他對噪音感應強的地方（例如住宅區及學校等），都處於 NEF25 等量線範圍外，並符合國際環保標準。基於上述原因，政府無意限制新機場的航機升降。

- (g) 公開環境問題諮詢委員會就新機場的環境影響評估研究結果進行討論的會議記錄，並公布當局在有關會議上，就實施消減噪音措施方面所作的承諾。

環境污染問題諮詢委員會和環境諮詢委員會，就新機場環境影響評估進行討論的有關會議記錄，及政府提交該兩個委員會的有關文件，已夾附於隨附的文件中\*，政府就消減噪音措施方面所曾表示的意見亦在文件中詳述。

- (h) 提供任何與新機場航機噪音有關的資料，如顧問研究報告？？？？？查結果（如有的話）等。

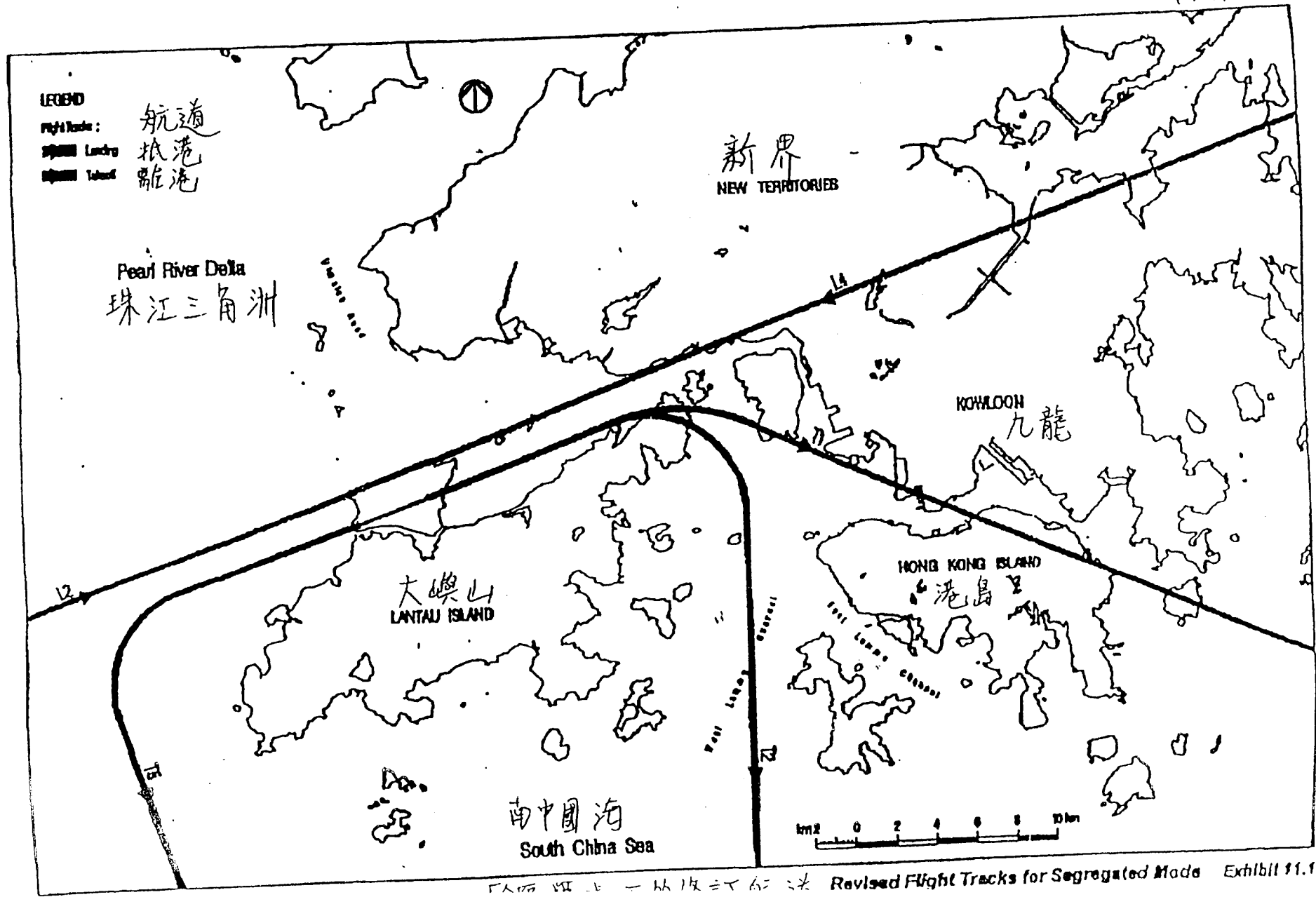
\*  
現附上下述報告書各一份，以供參考：

- 新機場總綱計劃的環境影響評估—1991年12月
- 新機場總綱計劃的環境影響評估補編—1992年10月
- 新機場總綱計劃的環境影響評估檢討—1998年2月

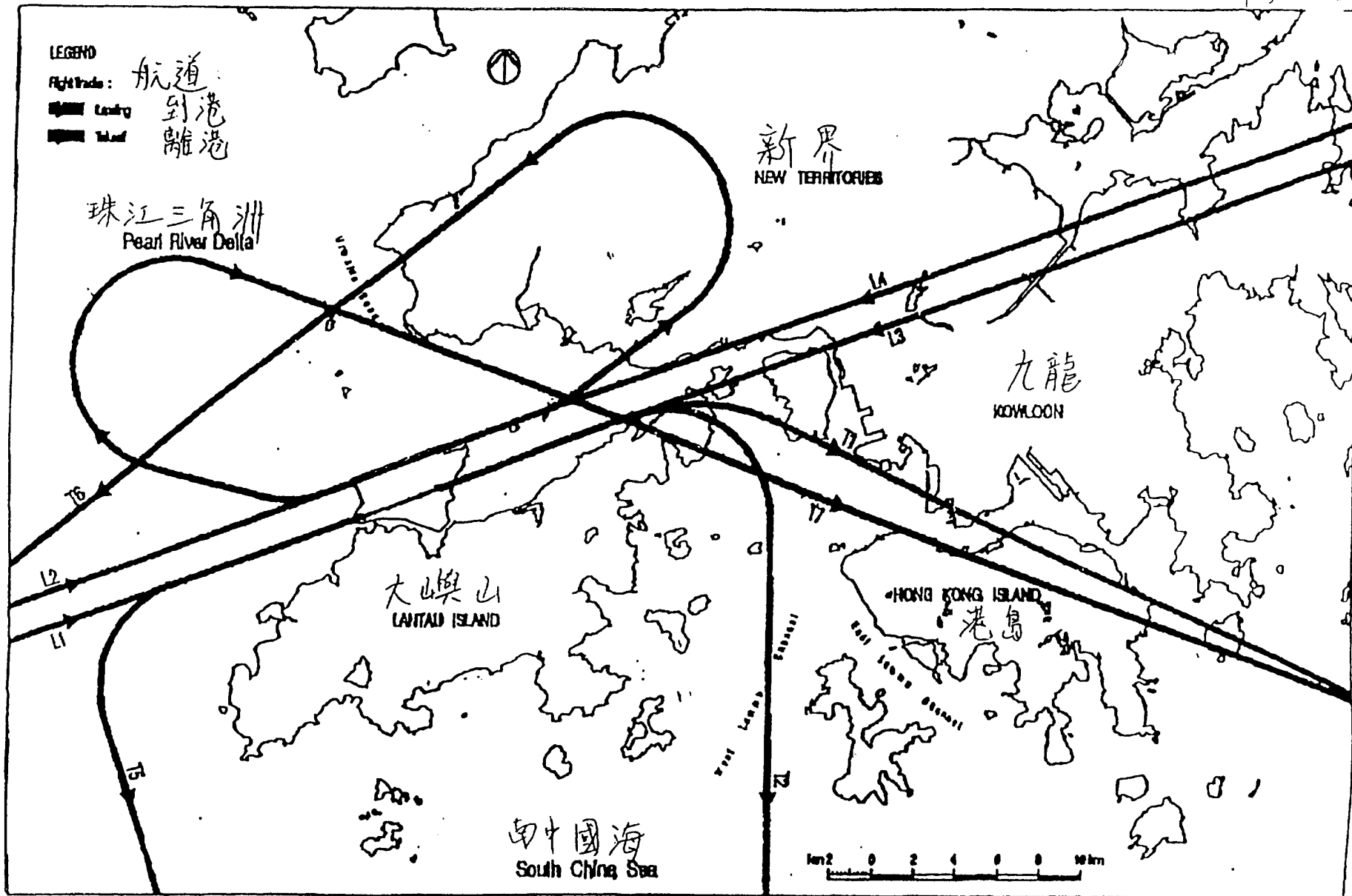
經濟局／規劃環境地政局

一九九八年八月

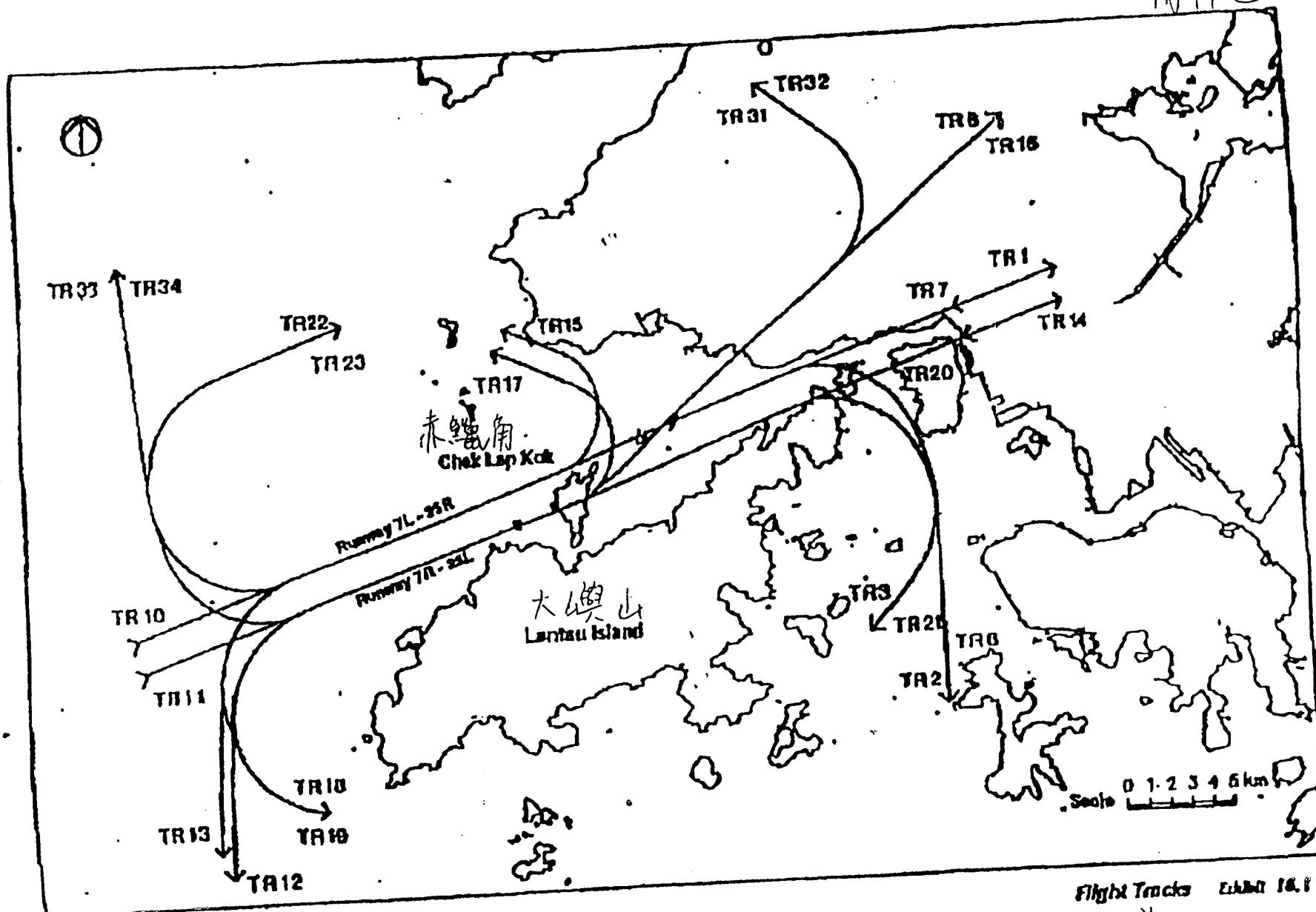
\*由於在（g）及（h）段所述文件頗為厚重，所以並未連同本函附上，如有需要索閱，請與本局聯絡。



Revised Flight Tracks for Segregated Mode Exhibit 11.1



綜合模式下的修訂航道 Revised Flight Tracks for Integrated Mode ExhB11.2



CI-91

Flight Tracks 航道  
附件 C

## 第一條跑道

### 供跑道 07R 用的抵港航道

TR11 (1991) 或 這是唯一的建議航道，亦已被採用。

L1 (1994) :

### 供跑道 07R 用的離港航道

TR2 (1991) 或 這航道已被採用。

T2 (1994) :

TR3 (1991) 或

T1 (1994) :

TR3 航道近似 TR2，1994 年的顧問將此航道修定為 T1 以分開往東／北飛和往南飛的航機。此修定會減少自東南方往新機場及由新機場向東南方飛去的交通“衝突”有助加強安全和空域的有效使用。T1 航道已被採用。

TR14、

TR16 (1991) :

這兩條航道兩旁均有山丘，飛機須以很大的斜度爬升才能符合國際民用航空組織訂定的超障安全標準。苛載量大的長途航機未必能這樣做。在噪音影響方面，這兩條航道並不較 T1 或 T2 明顯優勝。

TR17 (1991) :

在這條航道上，飛機需急速轉彎，而且十分接近青山一帶的高山。這條航道對採用目視飛行方式



操作的輕型飛機來說，尚可接受；但對使用機場的商用飛機而言，並不適合使用。

TR32（1991）：由於這條航道太過接近深圳機場的航道在航空安全上不能被採用，而且在噪音影響方面，不會較 TR2 明顯優勝。

#### 供跑道 25L 用的抵港航道

TR20（1991）或 L3（1994）：這是唯一的建議航道，亦已被採用。

#### 供跑道 25L 用的離港航道

TR12、

TR18（1991）或

T5（1994）：

TR22、

TR33（1991）：

它們已被採用。

這些航道會和澳門機場和深圳機場的航道出現衝突，而且在噪音影響方面，不會較 TR12 和 TR18 明顯優勝。

### **第二條跑道**

#### 供跑道 07L 用的抵港航道

TR10（1991）或

這是唯一的建議航道，將會獲採用。

L2 (1994) :

供跑道 07L 用的離港航道

- TR6 (1991) : 這條航道將被採用。
- TR21 (1991) : 這航道近似跑道 07R 的 TR3 航道，它將會被修改為近似 T1 航道以作為其中一條離港航道，以分開往東／北飛和往南飛的航機。此修訂會減少自東南方往新機場及由新機場向東南方飛去的交通“衝突”有助加強安全和空域的有效使用。T1 航道已被採用。
- TR1 (1991) : 這條航道兩旁均有山丘，飛機需以很大的斜度爬升才能符合國際民用航空組織所訂的超障安全標準，苛載量大的長途航機未必能這樣做。在噪音影響方面，這兩條航道不會較 TR6 或 TR21 明顯優勝。
- TR8,TR31 (1991)  
或 T6 (1994) : 雖然使用這些航道要以較大的斜度爬升，苛載量大的長途機未必能這樣做，但為了令雙跑道運作較有效率，這航道可能會被採納，但只供可以符合有關爬升要求的航機使用。
- TR15 (1991) : 在這條航道上，飛機需要急速轉彎，而且接近青山一帶的高山。這條航道對使用目視飛行方式操作的小型飛機來說，尚可接受，但對使用機場的大部分商用飛機而言，則不適宜使用。

### 供跑道 25R 用的抵港航道

TR7 (1991) 或 T4 (1994) : 這是唯一的建議航道，並將被採用。

### 供跑道 25R 用的離港航道

TR13、TR19 (1991) : 這兩條航道將獲採納為兩條可用航道。

TR23 (1994) 或 T7 (1994) : 這航道將在修訂後被採納為一離港航道。

TR34 (1991) : 這兩條航道和澳門機場及深圳機場的航道出現衝突，所以不會被採用。

### **飛機噪音滋擾居民問題**

全港關注航機噪音聯委會於八月十三日致函立法會環境事務委員會主席陸恭蕙女士，對在不同風向及風速下民航處在新機場採用 25 及 07 號跑道的準則提出的疑問。民航處作出以下回應：—

在七月份，因香港受西南季候風的影響，所以大部份是用 25 號跑道。

一般來說，跑道的選用是視乎當時的風向及風速。但也必需考慮多方面的因素，其中包括當時的交通流量，在空域中已編排進場的飛機數目，機場附近的雨雲及惡劣天氣的影響，未來數小時的風向和天氣預測和飛機操作性能等等。至於在運作時要轉用另一方向的跑道，首先要確保跑道轉向不會引致飛機迎頭相向的潛在危險，在交通流量繁忙的時候，轉用跑道所牽涉的程序比較複雜及所需要的時間也會比較長。此外，跑道方向的轉換也不能太頻密，以免影響飛行安全及跑道容量。所以在預期風向及風速會改變較頻密的情況下，航空交通控制員在作出應否轉換跑道方向決定時會比較審慎。當然也有其他因素會影響跑道的選用，例如在新機場運作初期，跑道的選用也要考慮到機場地面操作的配合。

政府在八月十八日的立法會環境事務委員會會議中曾提及，在適當的風向和風速和不影響飛行安全下，民航處會盡量在零晨時分安排飛機從西面降落，以減少飛越沙田、葵涌，青衣等地區。