

飛機噪音
立法會環境事務委員會

引言

飛機噪音是全球各地機場運作都遇到的環保問題。所以，在新機場總綱計劃過程中，機場管理局連同環境保護署及民航處已對飛機噪音在機場範圍以外之地區所造成的影響進行評估。噪音評估是根據國際民航組織（ICAO）及美國聯邦航空局（FAA）訂定的指引而進行，我們更使用了美國聯邦航空局及被認為是最先進的噪音評估方法——綜合噪音模型（INM），去制定飛機噪音等量線。

2. 飛機運作所造成的噪音影響，可以利用 NEF 等量線（飛機噪音預測）來評估。NEF 等量線是國際認可的評估方法，綜合了飛機在日間及晚上經過的時間長短、噪音水平、音調特色及飛機升降次數所得出的一個數字。赤鱘角新機場是根據《香港規劃標準及準則》採用 NEF25 等量線（啟德機場時採用 NEF30）為評估準則，規劃對噪音感應強的土地發展，這準則符合國際標準，並和很多先進國家所採用的標準相若。

飛機噪音評估

3. 在一九九一／九二年進行的環境影響評估及在一九九七／九八年於新機場運作前進行的檢討中，顯示除一小數目的北大嶼山（主要是沙螺灣）居民外，並無其他對噪音感應強的地方（包括住宅區）在 NEF25 等量線範圍內（此顯示在該等地方，飛機噪音的影響被認為是在國際認可標準之內）。在 NEF25 等量線範圍內的人數估計少

於 200 人。新機場在設計容量下運作時所產生的 NEF25 等量線範圍，可參考附件 A.

諮詢

4. 在一九九一年及本年年初，政府就預期新機場運作會帶出的飛機噪音問題，諮詢環境諮詢委員會。九一／九二年進行的環境影響評估及九七／九八年於新機場運作前進行的檢討報告，曾提交該會進行討論。

5. 政府於一九九二年亦曾經向機場諮詢委員會簡介環境影響評估的結果。該委員會與其屬下的規劃、環境及民生委員會討論過有關新機場運作將帶來的噪音影響。

新機場啟用後的飛機噪音投訴

6. 截至一九九八年七月二十二日，總共收到四百九十一宗投訴。有關投訴依區域分列如下：

<u>區域</u>	<u>投訴數目</u>
沙田	233
青衣	47
葵涌	25
荃灣	76
西貢	50

<u>區域</u>	<u>投訴數目</u>
屯門	19
大嶼山	5
其他	36
<hr/>	
總數	<u>491</u>

7. 大多數的投訴是關於由東北面進場向 25 跑道降落的飛機所造成的噪音。主要的關注是途經沙田、荃灣和青衣的航道是否能夠更改。若航道不能更改，是否能夠提升現時的飛行航線高度，以減低噪音影響。

量度噪音

8. 民航處及環保署於新機場啟用後，在飛機航道下部份地區進行飛機噪音測試，結果簡述如下：—

	<u>最高噪音水平</u>	<u>飛行高度（大約）</u>
西貢	54.4—69.7 分貝	5000 呎
沙田	61.2—72.1 分貝	4500 呎
葵涌	60.7—71.6 分貝	4000 呎
荃灣	62.5—71.5 分貝	3500 呎
青衣	63.8—73.9 分貝	3000 呎

9. 根據以上量度結果和飛機經過次數推算，上述地區應該一如環

境影響評估預計，處於 NEF25 等量線範圍外，噪音水平符合國際標準。

更改航道

10. 機場升降航道是根據國際安全標準所設計，要考慮和地面障礙物保持足夠距離，以確保飛行安全。此外，機場的地點、地面導航儀器的位置、飛機操作性能和噪音的影響均為設計、發展和落實航道時須要考慮的額外因素。

11. 香港基本上是一個多山的地方，新機場運作很大程度上受到附近地形的限制。在大嶼山及新界的大小山丘令航道的選擇有限。此外，為了符合國際標準，使用 25 跑道降落的飛機，必須在指定位置進入航道下滑中心線，並作三度角緩緩下滑往新機場（見附件 B）。故此，25 航道會經過沙田、荃灣及青衣上空。民航處就市民的投訴和建議，研究過航道能否更改以避開所有住宅區，但基於飛行安全及飛行程序的嚴格要求，經沙田、荃灣及青衣上空的一段最後畢直進場航道並不能更改。任何在未進入中線前之一段航道，即附件 B 所顯示的航道 AB，有關更改只會把噪音影響帶到其他入口中心（即馬鞍山及西貢），但並不會減低在沙田、荃灣和青衣等地區的噪音水平。

12. 至於使用 25 進場航道的時間及次數，主要取決於風向和風速。當機場跑道上吹南風或西風時，就須要採用 25 跑道進場。在香港，夏天是西南季候風的季節，採用 25 跑道的需要較大。而冬天和春天

大部分吹東北和東風，則多數會採用 07 跑道。後者所經航道會比較遠離民居（見附件 C）。

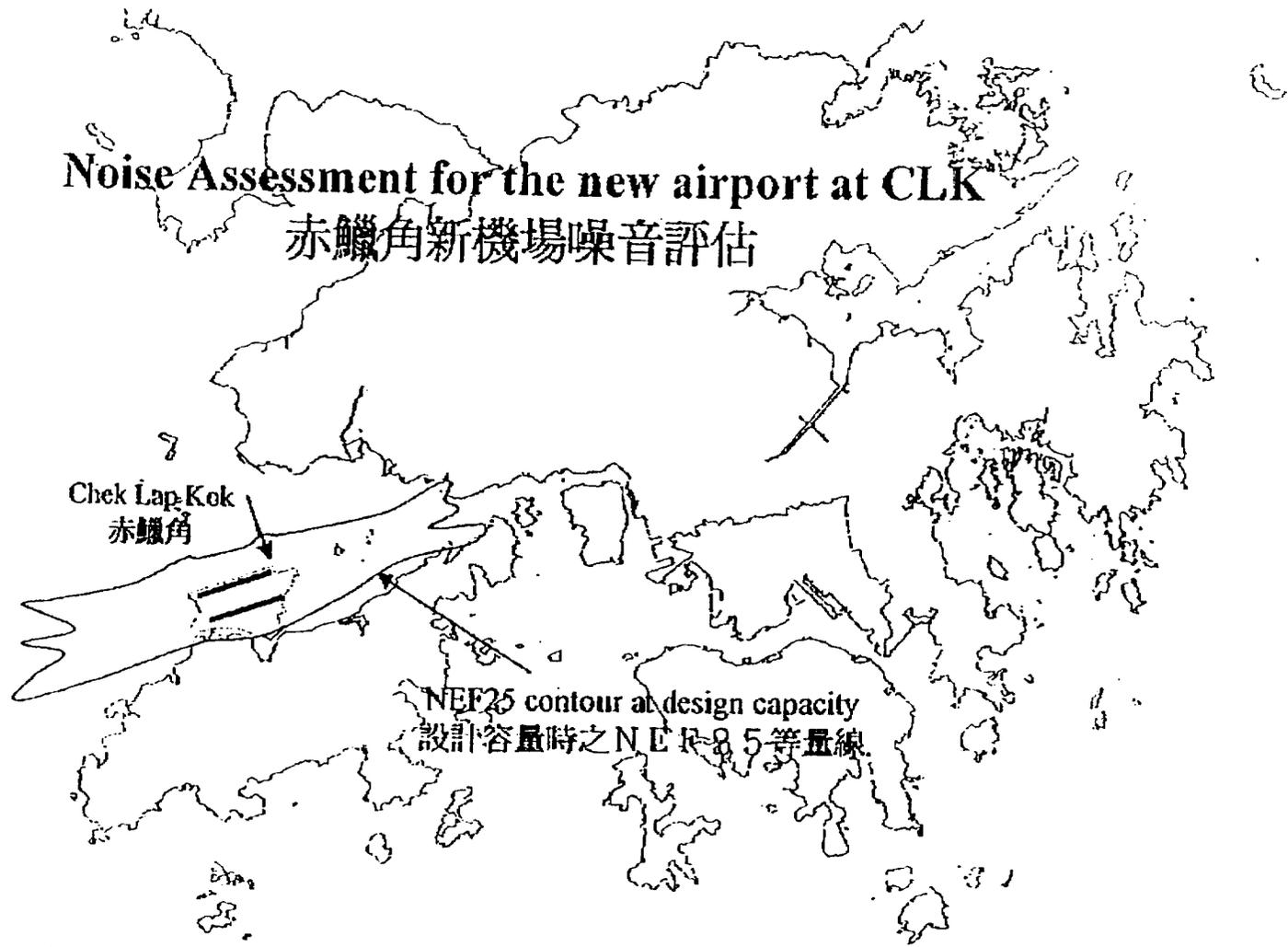
噪音消滅措施

13. 住在北大嶼山（主要是沙螺灣）而其住屋在 NEF25 等量線範圍內的居民，將會獲得資助，為其住所裝置噪音消滅設施。

飛機噪音監察

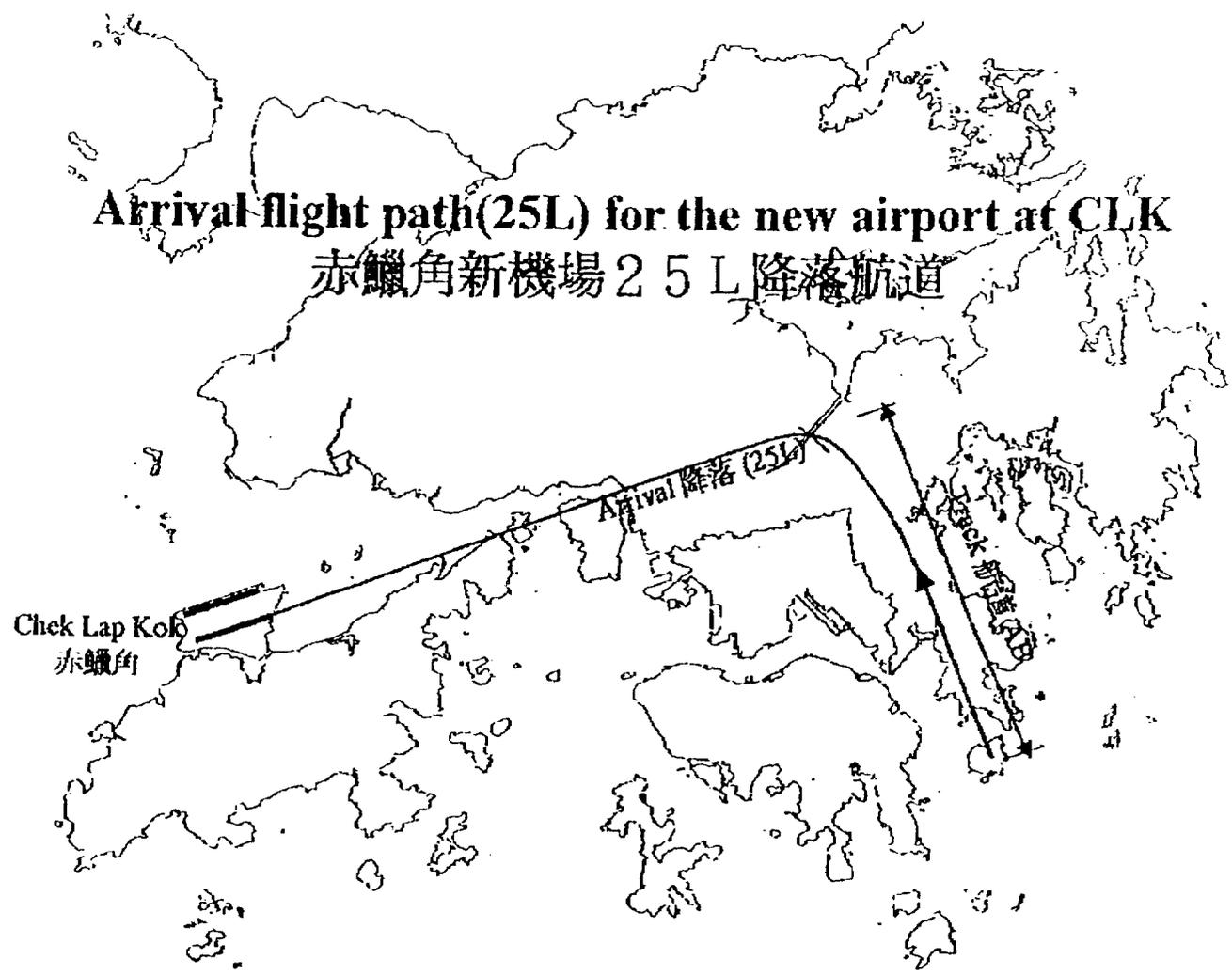
14. 民航處已於新機場裝置了一套飛機噪音及航跡監察系統。此系統會幫助計算噪音預測等量線的準確性，及利用固定和流動噪音監察站收集受影響地區的噪音水平。所得的資料是要確保飛機不會偏離既定航道，從而控制噪音影響市民的程度。

Noise Assessment for the new airport at CLK
赤鱘角新機場噪音評估

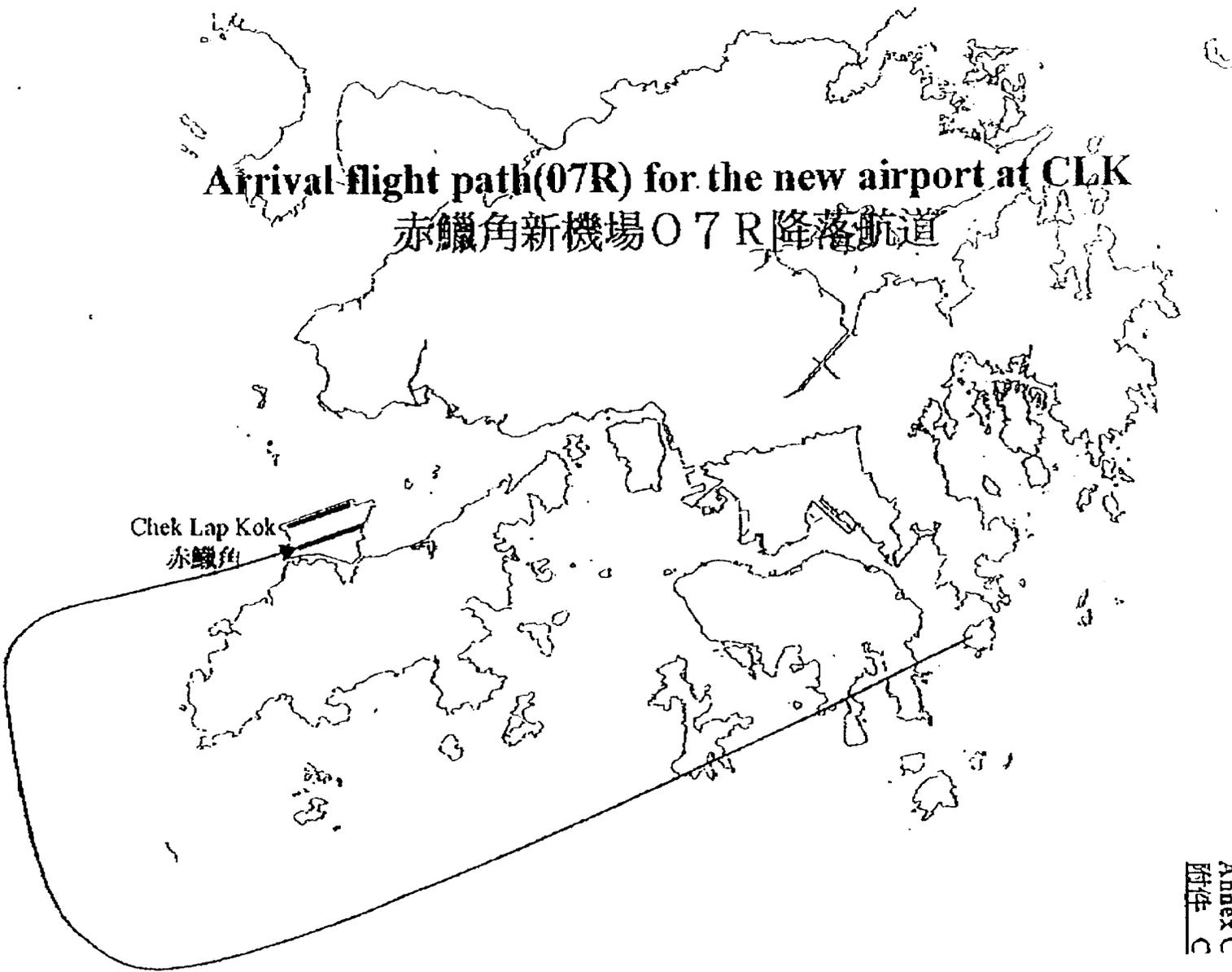


Chek Lap Kok
赤鱘角

NEF25 contour at design capacity
設計容量時之NEF25等量線



Arrival flight path(07R) for the new airport at CLK 赤鱘角新機場 07R 降落航道



Annex C
附件 C