

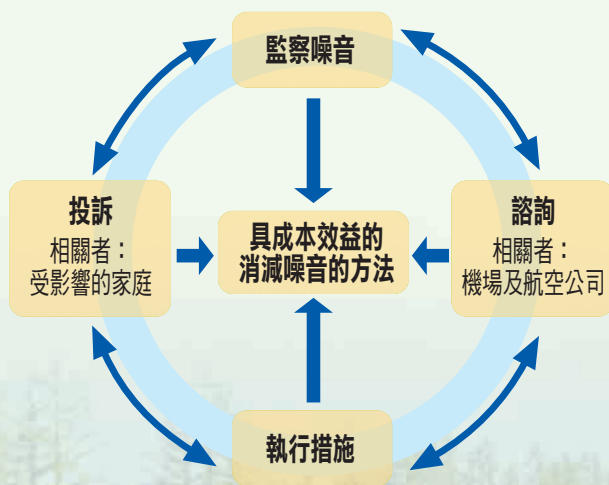
第四章

檢討噪音政策方面的表現

引言

民航處採用持平的方法，解決相關各方的利益衝突(圖5)，以便社會能以符合成本效益的方式，處理噪音問題。

我們就飛機噪音問題所做的其他工作，亦包括監察航空科技的發展，以期引進能消減飛機噪音的新科技，以及發放有關噪音的數據。



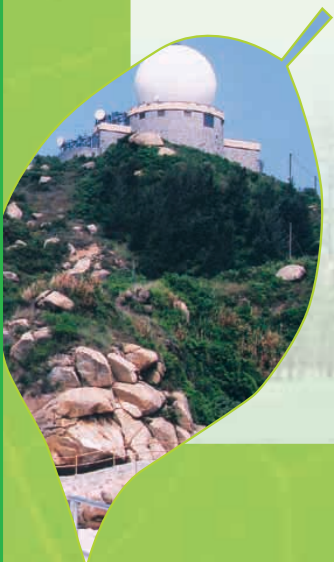
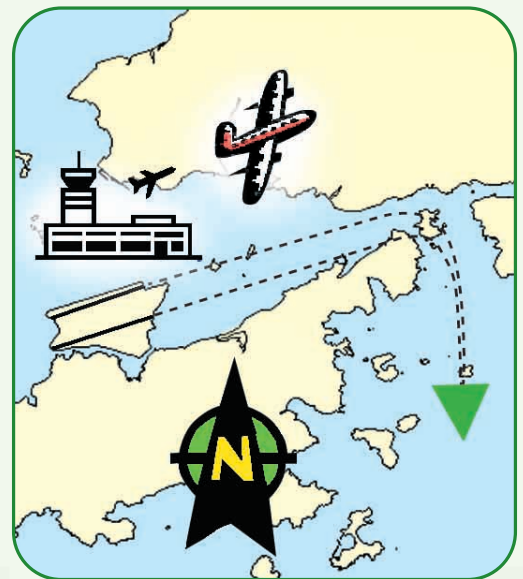
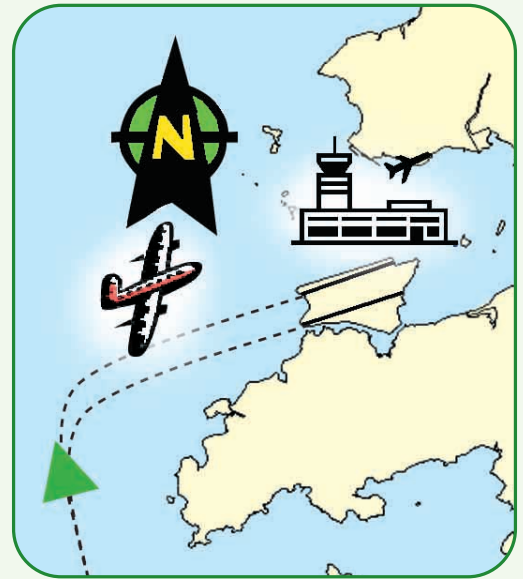
圖五

噪音消減措施

在深夜時段，抵港航機須從機場西南方對出海面進場降落，及離港航機須經西博寮海峽起飛

在適當的天氣及在不影響飛行安全的情況下，航機可在深夜時段從香港國際機場西南方對出海面進場降落，並可經西博寮海峽起飛。

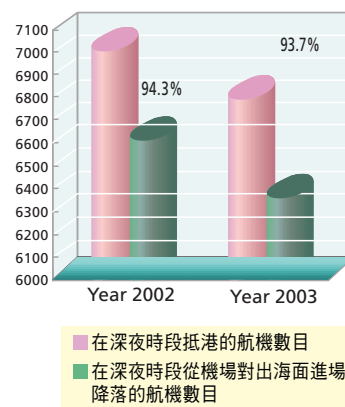
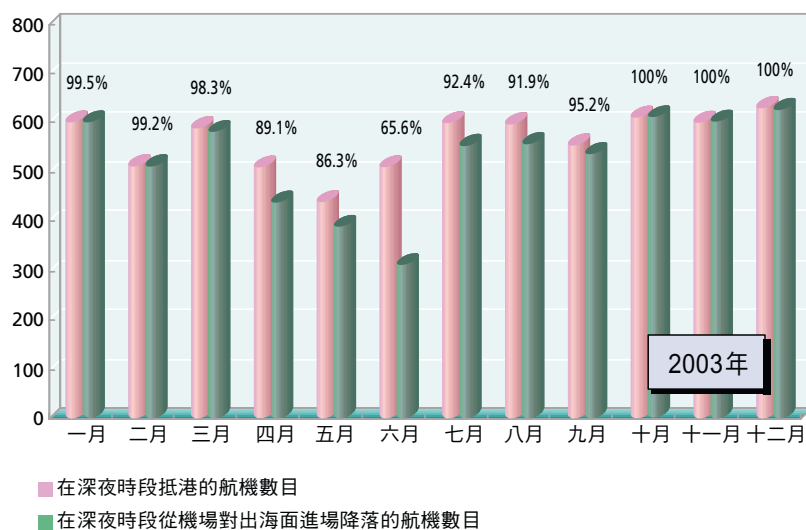
我們的目標，是使由午夜12時至翌日早上7時抵港的航機中，有90%能從機場西南方對出海面進場降落，而由晚上11時至翌日早上7時離港的航機中，有95%能經西博寮海峽起飛。作出這項安排，可確保沙田、荃灣、葵涌、深井和青龍頭等人口稠密的地區不受抵港航機所產生的噪音所影響，而紅磡、西九龍、北角、筲箕灣和柴灣等地區，也不會受離港航機的噪音影響。



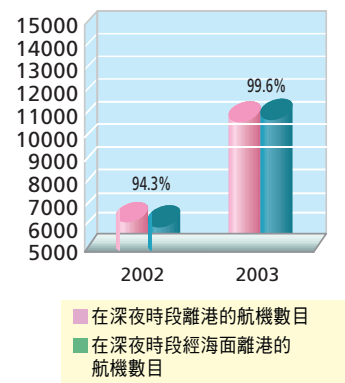
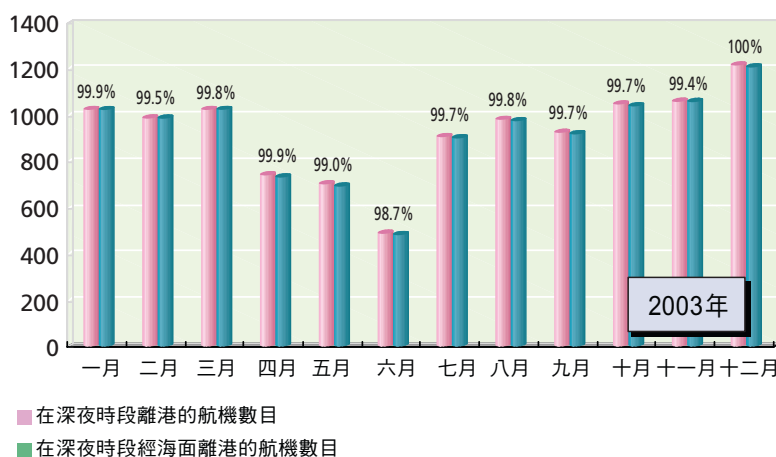
二零零三年度和二零零四年度的目標

在二零零三年度，我們能成功達致目標，錄得93.7%在深夜時段抵港的航機能夠從機場西南方對出海面進場降落，和99.6%在深夜時段離港的航機能夠經西博寮海峽起飛(圖6和圖7)，這些表現已超出我們的目標。

在二零零四年度，我們會繼續致力達成這些目標。



圖六



圖七

消減航機抵港時所發出的噪音

在適當的天氣及在不影響飛行安全的情況下，由晚上11時至翌日早上7時的時段內，從機場東北方進場的航機可使用持續降落模式運作。採用這種降落程序的航機由較高的高度開始下降，並在開始進場時使用較低動力和採用產生較少阻力的狀況飛行，故對途經西貢、將軍澳和馬鞍山等地區所產生的噪音會較低。

二零零三年度及二零零四年度的目標

在二零零三年度，於晚上11時至翌日早上7時的時段內，從香港國際機場東北方進場的航機中，有69%能採用這種模式運作。在二零零四年度，我們會繼續協助航空公司採用這種模式運作。

消減航機離港時所發出的噪音

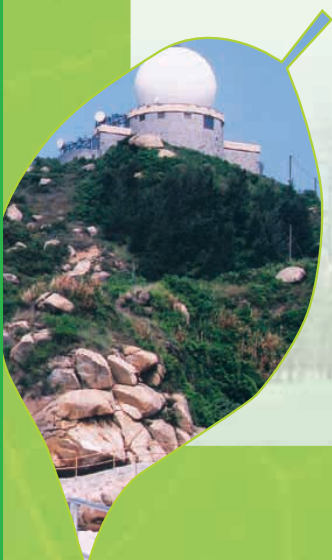
在飛行運作安全的情況下，向機場東北方起飛的航機，必須採用國際民用航空組織¹所指定的消減噪音起飛程序。

我們在一九九九年八月已推行國際民用航空組織所訂的消減起飛噪音程序。當時所使用的是舊程序。在二零零一年，國際民用航空組織修訂該項程序，讓航機在起飛初期在低至800呎的高度時，便可開始降低動力；這個飛行高度較舊程序所規定開始降低動力的高度為低，因此，採用這種新程序的航機所發出的噪音較低。於二零零二年三月，我們實施了這種新程序，向東北方起飛的航機所發出的噪音亦相對較低。



二零零四年度的目標

向東北方起飛的航機繼續使用消減噪音起飛程序。



1 國際民用航空組織為一聯合國組織，它根據一九四四年十一月簽定的《國際民用航空芝加哥公約》而成立，負責制訂國際飛航的原則和技術，以及促進國際空運的規劃和發展。截至二零零四年八月九日，該公約共有188個締約國。

禁止高噪音飛機在香港運作

為符合國際民航組織的規定，我們已禁止高噪音的“第二章”飛機²使用香港國際機場。

為遵循國際民航組織大會的決議，把較舊型和高噪音的“第二章”飛機逐漸由較新型、較寧靜的“第三章”飛機³取代，我們已推行一項逐步淘汰高噪音飛機的計劃，禁止航空公司編排“第二章”飛機在晚上11時至翌日早上7時期間升降。目前，我們已全面禁止這類飛機使用本港機場。在作出上述措施後，機場附近的飛機噪音應予減少。

二零零四年度的目標

繼續禁止高噪音的“第二章”飛機使用香港國際機場。



- 2 “第二章”飛機是指那些符合《國際民用航空公約》附件16第一卷第二部第二章所載的噪音標準的飛機。
- 3 “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。

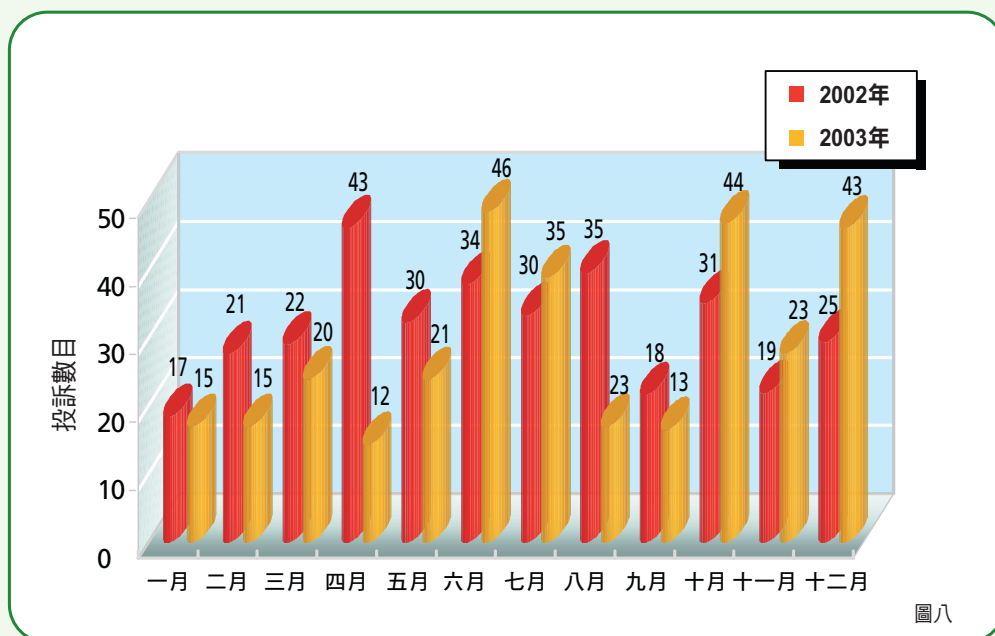
向公眾人士提供資料

設置投訴熱線

在二零零三年度，我們處理了310宗投訴飛機噪音個案，比上年度的325宗減少了4.6%(圖8)。

減少的原因有可能是二零零三年受沙士(嚴重

急性呼吸系統綜合症)影響，航空交通量下降，因而造成投訴數字也相應減少。



圖八

向立法會及區議會提供資料

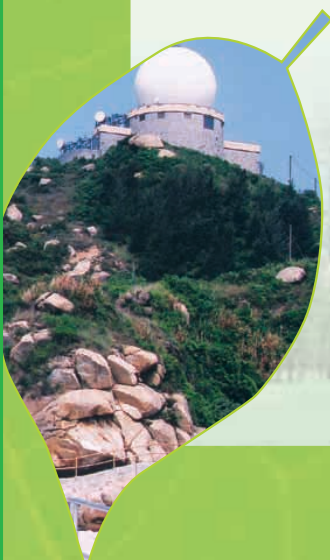
在二零零三年度，我們就飛機噪音問題與數位立法會議員和荃灣區議會議員共舉行了兩次會議，闡釋飛機升降對居住在航道附近的居民所造成的噪音影響，以及我們所推行的消減噪音措施。

在民航處網頁公布飛機噪音數據

我們定期在民航處網頁登載飛機噪音數據，以便公眾人士得悉飛機噪音的資料。

二零零三年度及二零零四年度的目標

在二零零四年度，我們會繼續貫徹二零零三年度的目標，為社會人士提供飛機噪音資料。





圖九

監察噪音

民航處利用電腦輔助的飛機噪音及航迹監察系統，監察飛機航道附近地區的噪音。我們現已裝置了16個固定噪音監察站(圖9)，以收集即時的噪音數據。

飛機噪音及航迹監察系統把雷達紀錄得的飛行航迹數據與噪音監察站紀錄得的飛機噪音數據結合起來，使我們能編纂飛機噪音的統計數字，以及就飛機噪音的投訴進行調查。

除監察噴射機噪音外，民航處亦用手提噪音監察儀，監察信德直升機場及西九龍直升機場的直升機噪音影響。

二零零三年度及二零零四年度的目標

於二零零三年，我們不時檢討有否需要安裝新噪音監察站或搬遷現有噪音監察站，以增強監察噪音的能力。我們計劃於二零零四年，將位於馬灣的噪音監察站移至附近的住宅區，並研究於東涌東住宅區加置監察站的需要。此外，我們亦計劃於二零零四年提升手提噪音監察儀的噪音記錄與分析能力。