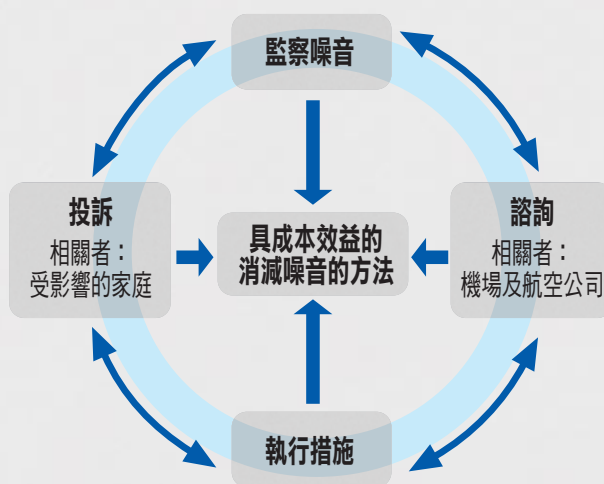


引言

民航處採用持平的方法，解決相關各方的利益衝突(圖五)，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，以期引進能消滅飛機噪音的新科技，以及發放有關噪音的數據。



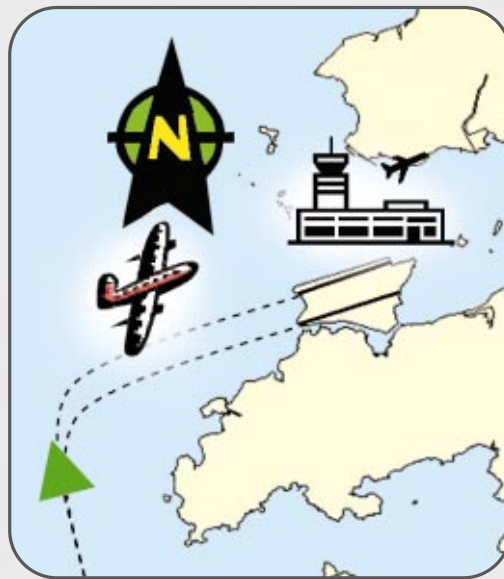
圖五

噪音消減措施

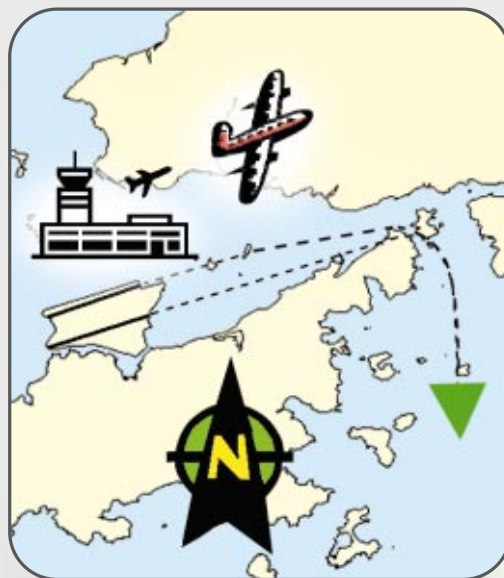
在深夜時段，抵港航機須從機場西南方對出海面進場降落，及離港航機須經西博寮海峽起飛

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，是使由午夜十二時至翌日早上七時抵港的航機中，有90%能從機場西南方對出海面進場降落。

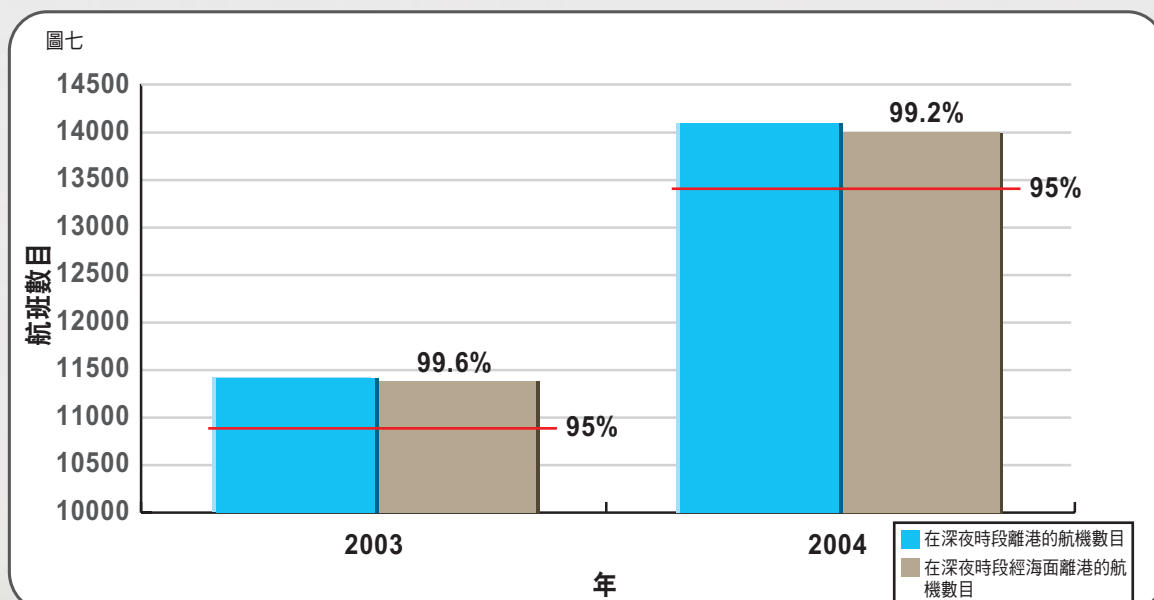
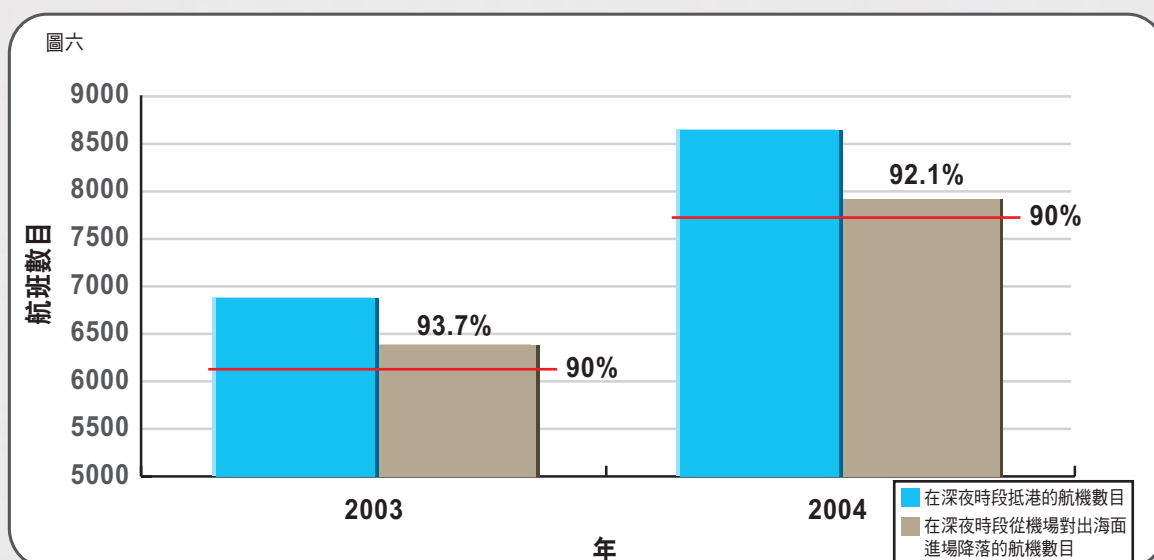


另一目標是使由晚上十一時至翌日早上七時離港的航機中，有95%能經西博寮海峽起飛。上述兩項安排，可確保沙田、荃灣、葵涌、深井和青龍頭等人口稠密的地區不受抵港航機所產生的噪音所影響，而紅磡、西九龍、北角、筲箕灣和柴灣等地區，也不會受離港航機的噪音影響。



二零零四年度和二零零五年度的目標

在二零零四年度，我們能成功達致目標，錄得92.1%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99.2%在深夜時段離港的航機能夠經西博寮海峽起飛(圖六和圖七)，這些表現已超出我們的目標。在二零零五年度，我們會繼續致力達成這些目標。



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，由晚上十一時至翌日早上七時的時段內，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。

二零零四年度及二零零五年度的目標

在二零零四年度，於晚上十一時至翌日早上七時的時段內，從香港國際機場東北方進場的航機中，有75%能採用這種模式運作。在二零零五年度，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。

二零零五年度的目標

向東北方起飛的航機繼續使用消減噪音起飛程序。

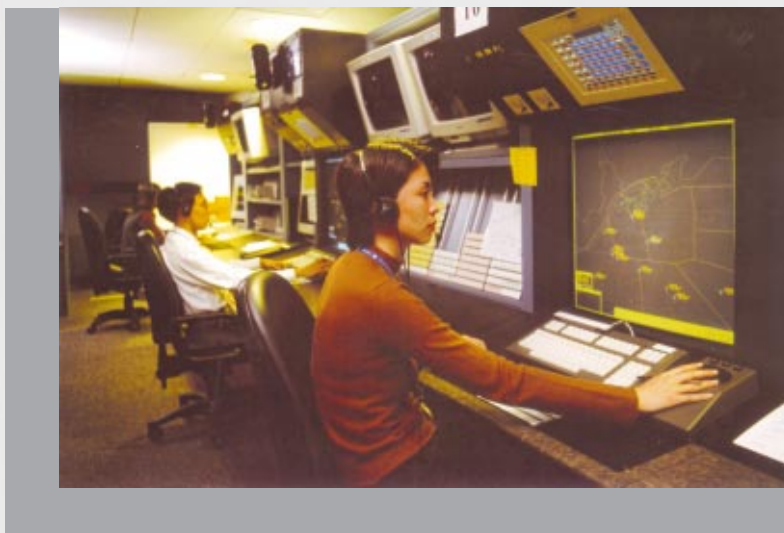


禁止高噪音飛機在香港運作

為符合國際民航組織的規定，我們從二零零二年七月一日起已禁止高噪音的《第二章》飛機²使用香港國際機場。目前，只有較新型、較寧靜的《第三章》飛機³才可使用本港機場。禁止《第二章》飛機可減少於飛行航道附近的整體噪音。

二零零五年度的目標

繼續禁止高噪音的《第二章》飛機使用香港國際機場。



註：

- 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。截至二零零四年底，該公約共有188個締約國。
- 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。

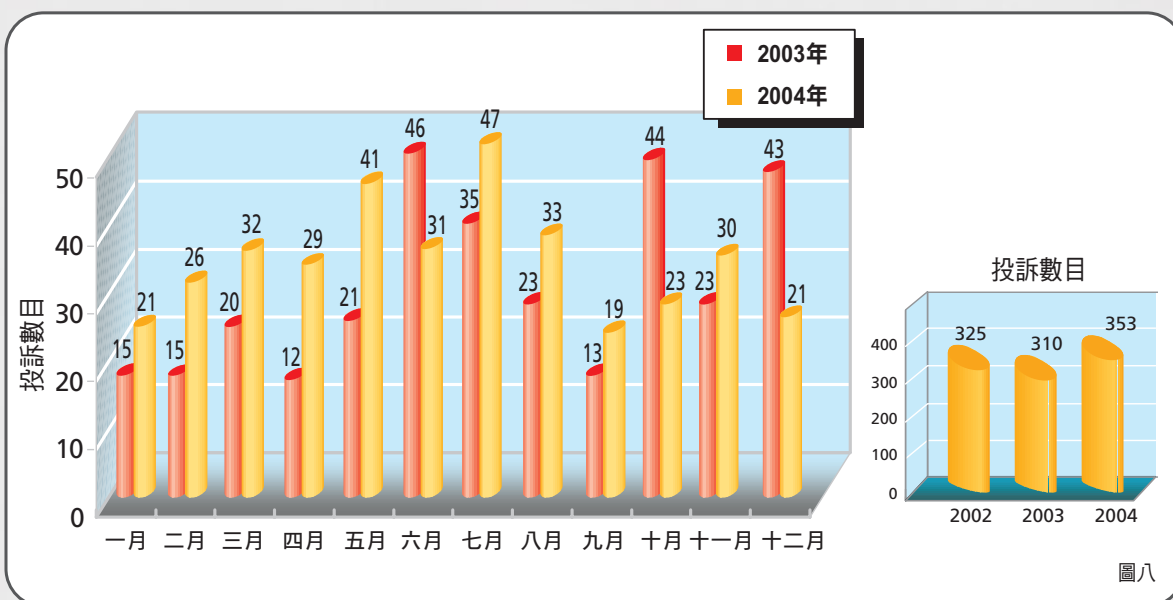
向公眾人士提供資料

設置投訴熱線

在二零零四年度，我們處理了353宗投訴飛機噪音個案，比上年度的310宗增加了14%，比二零零二年度的



325宗增加了8.6%(圖八)。二零零三年度錄得較少投訴數字的原因有可能是當年受沙士(嚴重急性呼吸系統綜合症)影響，導致低航空交通量。因二零零二年度是正常的一年，故與二零零二年度的投訴數字比較較為有意義，比較顯示投訴宗數與航空交通量有正面關係。



圖八

向立法會、區議會及本地居民提供資料

在二零零四年度，我們就飛機噪音問題與數位立法會議員、葵青區區議會及中西區區議會議員共舉行或參與了六次會議，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。另外，我們亦安排了兩次簡報會給東涌居民，並安排荃灣區及葵青區區議會參觀航空交通管制大樓及控制塔。

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。

二零零四年度及二零零五年度的目標

在二零零五年度，我們會繼續貫徹二零零四年度的目標，為社會人士提供飛機噪音資料。



監察噪音

民航處利用電腦輔助的飛機噪音及航跡監察系統，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(圖九)，以收集即時的噪音數據。

飛機噪音及航跡監察系統把雷達紀錄得的飛行航跡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。

二零零四年度及二零零五年度的目標

在二零零四年，我們將設於馬灣配水庫的噪音監察站搬遷到附近住宅屋苑，以改善噪音數據的代表性。於二零零五年，我們將不時檢討有否需要安裝新噪音監察站或搬遷現有監察站，以增強監察噪音的能力。此外，我們亦計劃購置額外的噪音監察器材作為後備，以縮短維修時間。