

敬啟者：

飛機噪音滋擾居民問題

就赤臘角新機場啓用後，航機噪音滋擾大嶼山北部、荃灣、青衣、馬灣及沙田等居民問題，政府在規劃赤臘角機場時承諾，受航機影響居民的噪音水平會符合國際航道的噪音標準，但新機場啓用後的噪音問題十分嚴重。在馬灣錄得的噪音高達八十分貝，而在凌晨時份，部份航機噪音亦高達七十三分貝，而在青衣、沙田等地方，部份屋苑的航機噪音亦錄得高達七十五分貝，噪音問題異常嚴重，受影響的居民均表示對噪音的水平不能接受，並要求民航處應早日改善航機噪音問題。

我們已於 7 月 14 日向特區政府抗議，並要求政府就航機噪音改變現時飛機航道，並採用向東面起飛，而在陰澳向南轉的航道，此舉可令荃灣、葵涌、青衣、及沙田等地區近百萬的居民免受飛機噪音滋擾。但就我們的建議，民航處公開表示改變航道的做法是不可行的，對於民航處的決定，我們表示憤怒及強烈不滿。

據深井區居民表示，在 7 月 16 日凌晨有航機採用赤臘角向東面起飛，及在陰澳附近轉飛向南，而上述航機並不會途經馬灣、青衣、荃灣及沙田等地區，7 月 16 日凌晨航道的改變與民航處公開表示不可更改航道的論點出現矛盾，而民航處暗地裏採用此航道，亦證明此航道是確實可行，而這與民航處公開發表的言論並不吻合。

此外，民航處於 97 年 12 月 4 日及 98 年 3 月 25 日公布的航空指示圖已清楚列出航機可在赤臘角向東面飛行再在陰澳向南轉（附件一、二），而當時民航處已將有關航空指示圖發予機師。事實上，赤臘角機場航機採用向東起飛的航線，民航處亦早已有此計劃。對於民航處誤導公眾及一直隱瞞有關資料我們表示遺憾。由於赤臘角機場設計時所顯露的飛機航線與現時所用的航線有異，故受影響居民的數字因而大幅上升。

我們要求：

- 一) 修訂現時航道，以減低噪音對居民的影響；民航處可選擇 91 年顧問研究報告的建議（附件三、四），降落方面，可採用 TR11 從西面降落；而航機起飛方面，可採用 TR2、TR3、TR8、TR16、TR17、TR21、TR31、TR32 等航線，在陰澳附近轉飛向南，此一改變，可改善航

機對荃灣、馬灣、葵青、沙田等百萬居民的影響；赤鱘角航機應採用東面起飛，及採用西面的航道降落，以減少對葵涌、荃灣、葵青區居民的影響；

- 二) 禁止高噪音的飛機在晚上 9:00 至早上 9:00 升降，以減低噪音對居民的影響；
- 三) 修訂法例，對違例構成噪音者應予懲罰，例如：罰款及監禁；
- 四) 政府應在受航道影響民居的範圍內安裝監察航機噪音紀錄系統，以便能清晰知道航機噪音情況，其實在其他城市，例如三藩市已安裝上述設備已多年，亦證實是能夠有效地監察航機噪音情況；
- 五) 對噪音影響嚴重的地區，如沙螺灣等，如其噪音水平超過 25NEF，受影響的居民應給予調遷及安置。

有關航機噪音問題，政府聘用的顧問在 91 年已完成全面的評估報告，但可惜的是政府有關當局並沒有採用，而民航處更在黑箱作業情況下制定現時擾民的航線。

就上述問題，我們盼 貴會能研究航機噪音的問題及提供協助，以改善現時航機噪音滋擾居民的問題。專此函達，佇候示覆。

此致

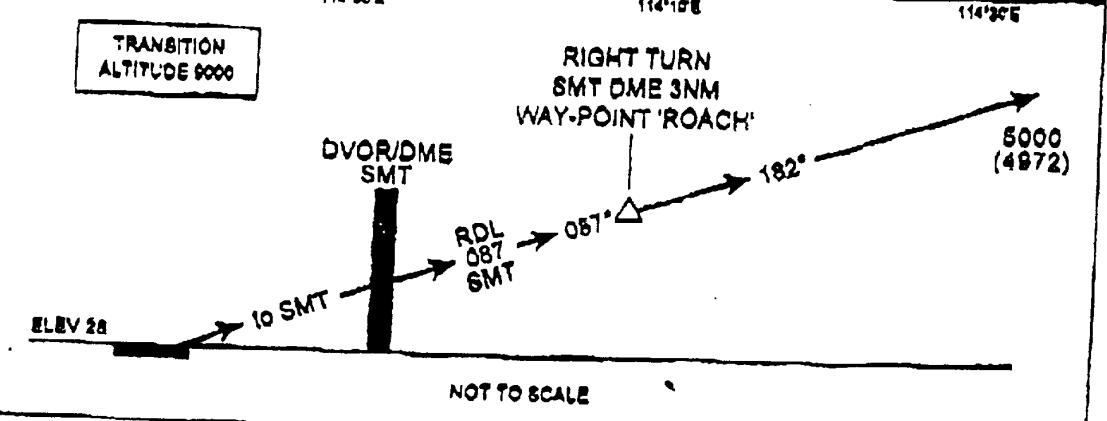
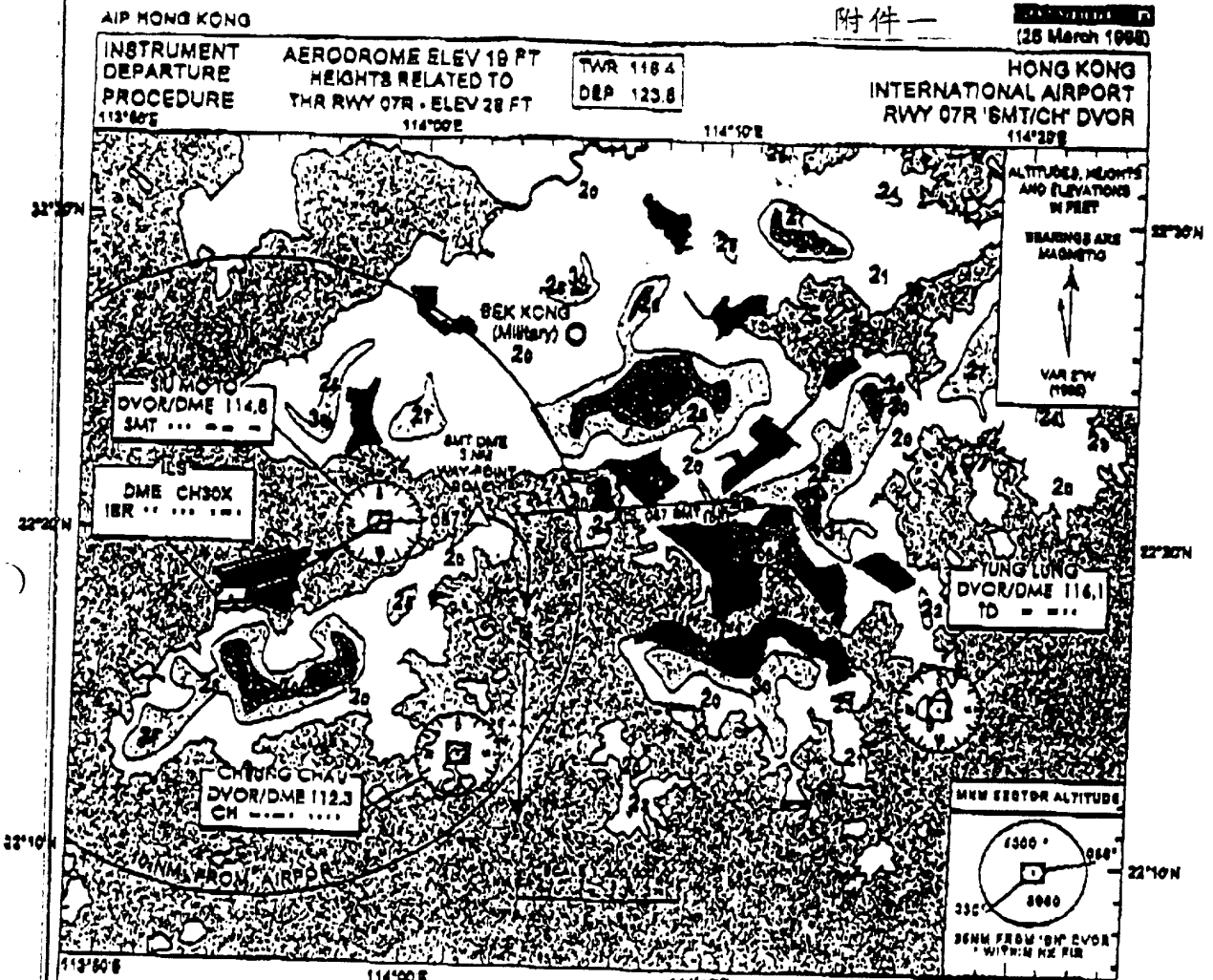
立法會
環境事務委員會主席
陸恭蕙女士

全港關注航機噪音聯委會
謹啓

一九九八年七月二十八日

查詢及聯絡：	召集人	陳偉業議員	24113107、72075323
	副召集人	鄭家富議員	72238521
沙田區聯絡人	何淑萍議員	90732591	馬灣區聯絡人 陳崇業議員 90174450
荃灣區聯絡人	陳偉明議員	90218298	青衣區聯絡人 趙華勝議員 90975846

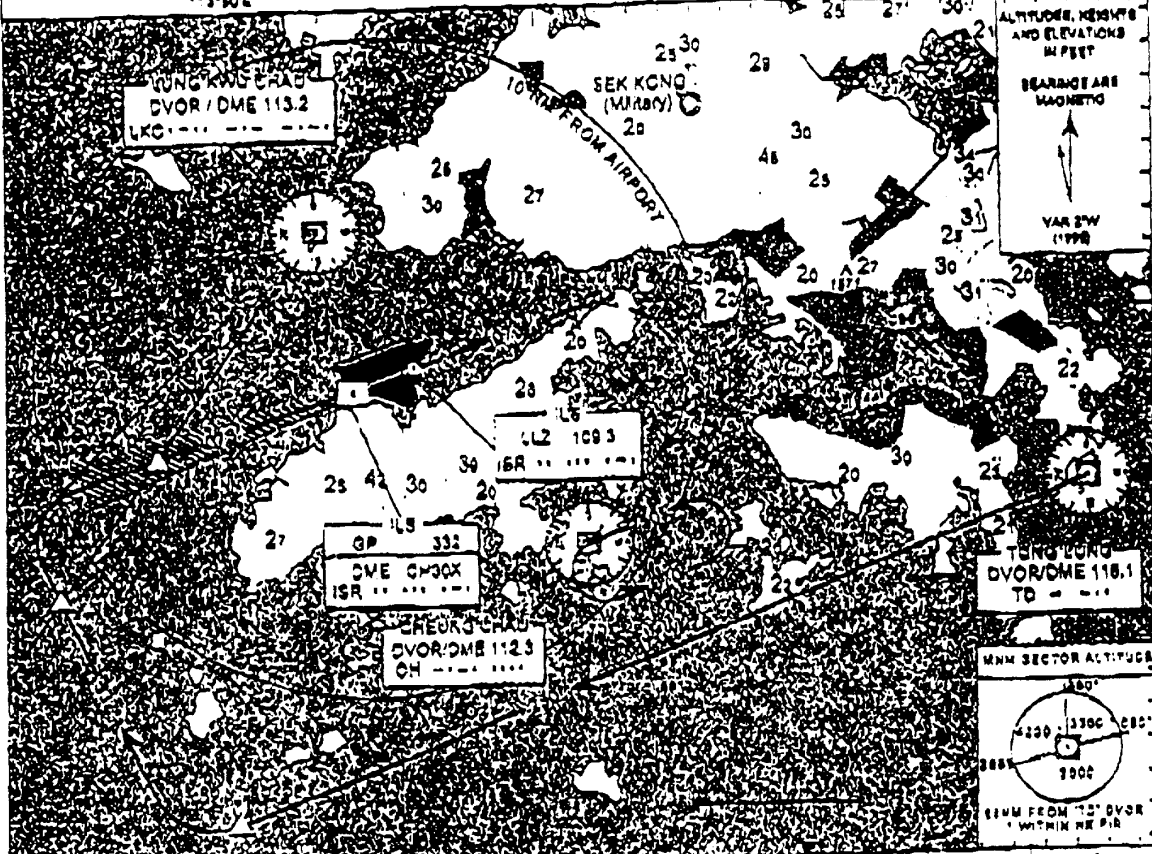
聯絡地址：荃灣青山道 123 號紅棉大廈 2 樓 B 座（陳偉業議員辦事處）
傳真：24157070



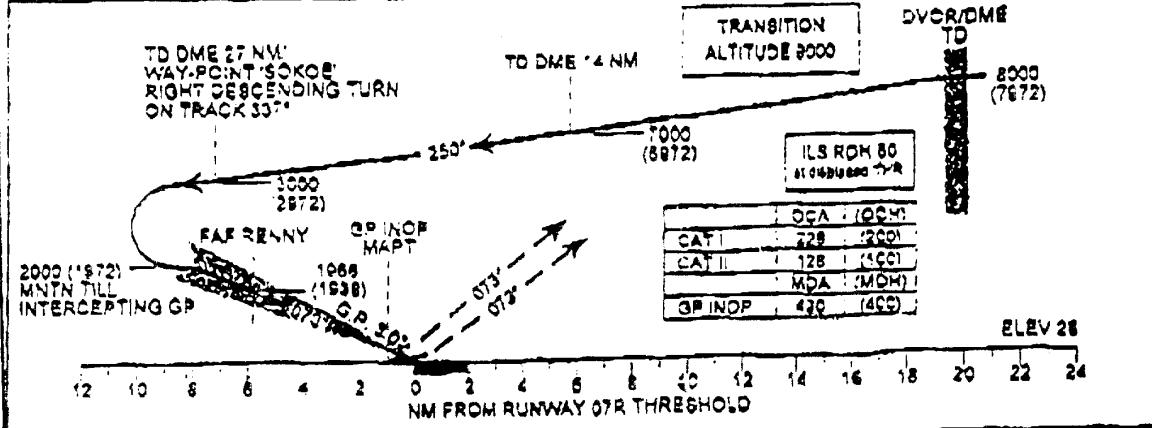
Climb to 6,000 feet, or as assigned by ATC, on runway heading, when at ISR DME 2 NM turn left direct to SMT DVOR. Establish outbound from SMT-DVOR on RDL 087, at ROACH (SMT DME 3 NM) turn right track 182° to BREAM. Join the assigned Transition.

NOTE :
A speed restriction of 220 kt IAS is required until established on track 182°.

AIR HONG KONG
 INSTRUMENT APPROACH CHART
 AERODROME ELEV 19 FT
 HEIGHTS RELATED TO THR RWY 07R - ELEV 28 FT
 TVR 119.7
 APP 119.1 / 119.35
 HONG KONG INTERNATIONAL AIRPORT
 ILS / DME RWY 07R



Recommended Profile	DME (SR)	5	4	3	2	1
Normal 3° GP Descent R/R 320 FT/NM	ALT (AGL)	1678 (1650)	1358 (1330)	1038 (1010)	718 (690)	398 (370)



MISSED APPROACH

Climb to 4,500 feet on track 073° as defined by 'LC' NDB, at ISR DME 7 NM turn right intercept RDL 040 'CH' DVOR and join the 'CH' holding pattern or as directed by ATC.

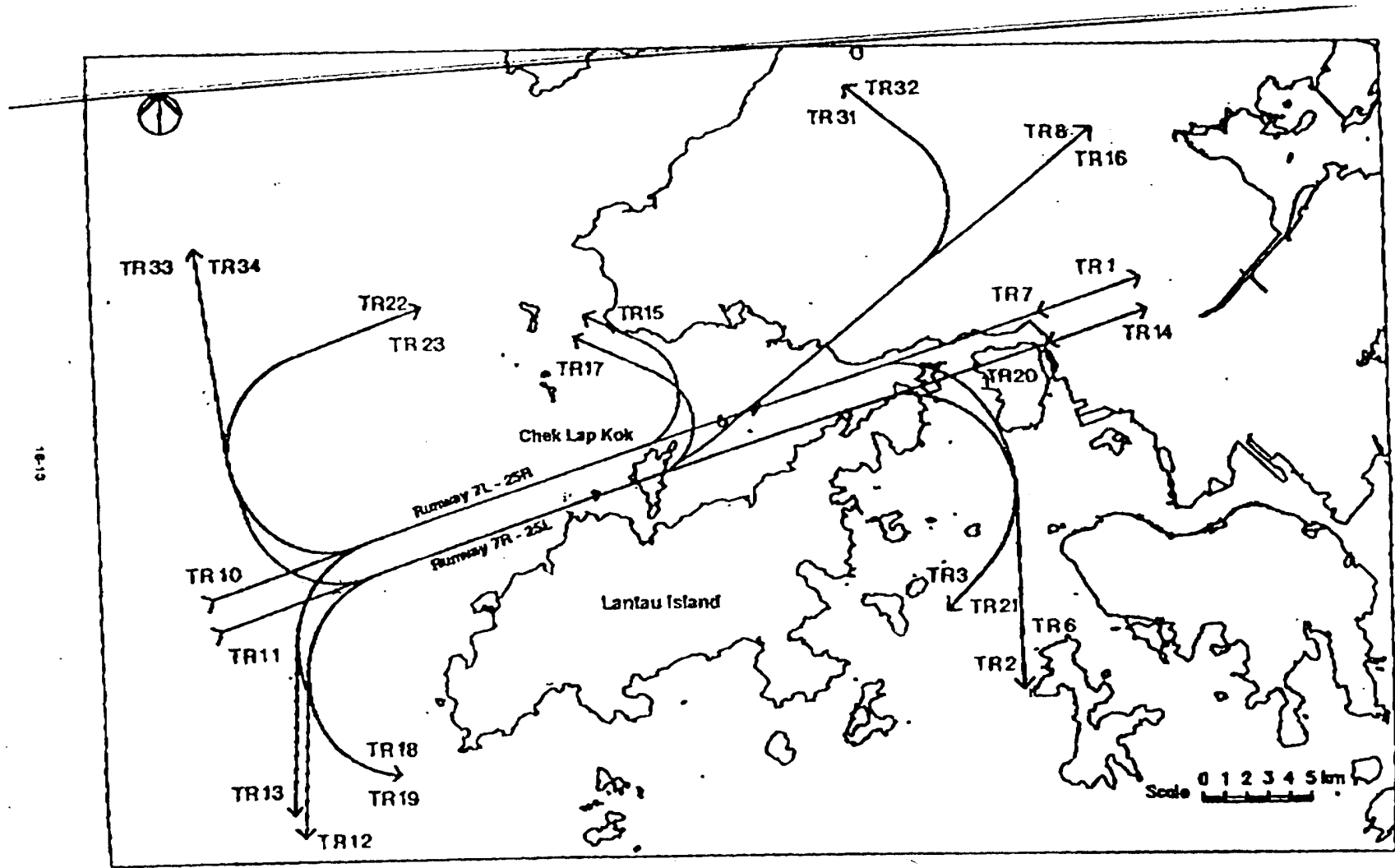
Note: This procedure requires a 3.2% climb gradient, or a rate of climb of 194 feet per nautical mile to 1,300ft. If aircraft cannot comply with the 3.2% climb gradient the OCA(OCM) must be adjusted to 348(320) feet for CAT I and 288(240) feet for CAT II operations based on the standard climb gradient of 2.5%, or a rate of climb of 152 feet per nautical mile.

LLZ/DME (GP INDP) APPROACH

When established on the LLZ cross FAF RENNY at 2,000 feet, descend as for a 3° GP to minimum descent altitude. Missed Approach Point (MAPT) is 'ISR' DME 1 NM.

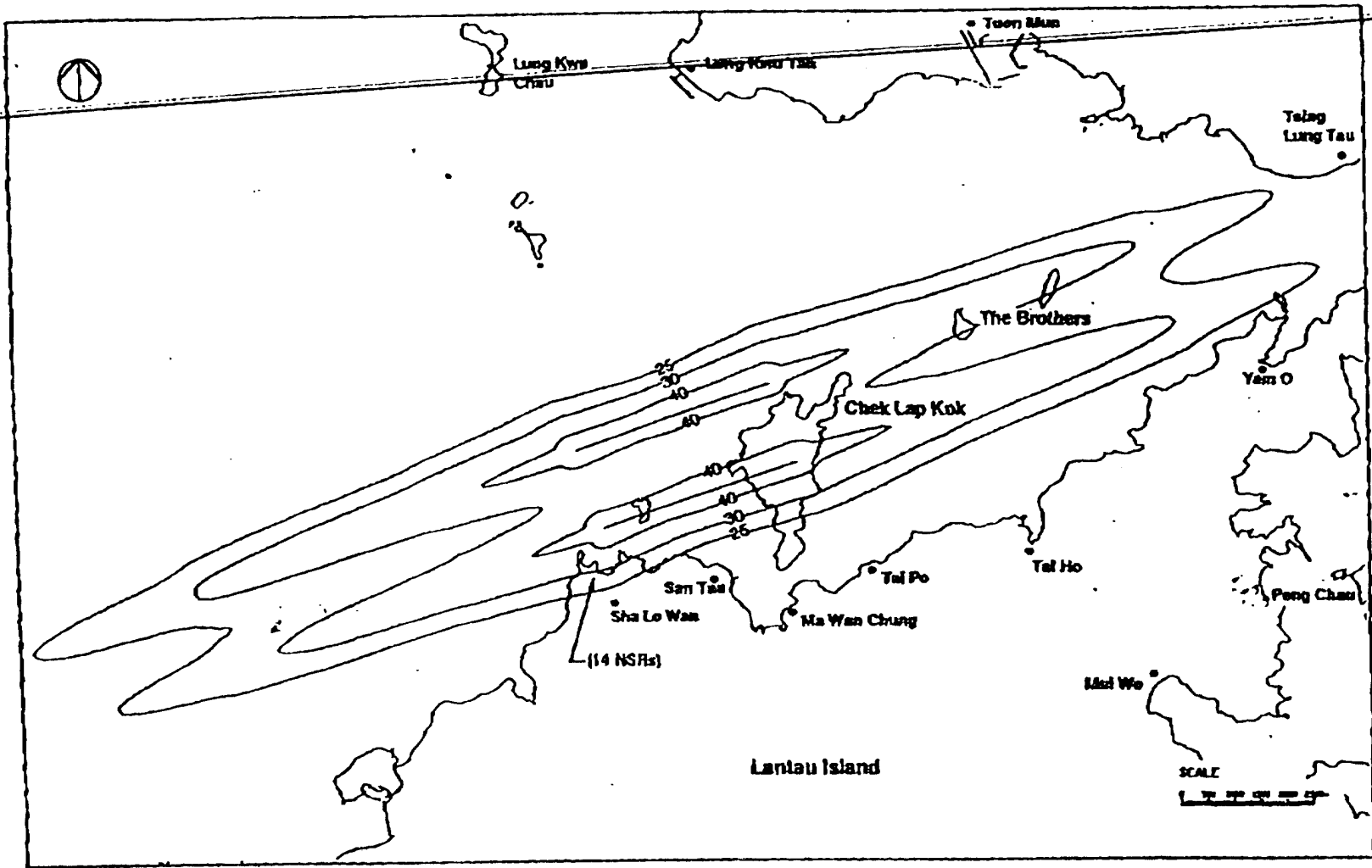
New Airport Master Plan 12/1991 Environmental Impact Assessment

附件三



Flight Tracks Exhibit 16.1

附件四



NEF Noise Contours for Year 2000 Exhibit 16.2

81-81