

反對

興建

第三條跑道



機場

發展

關注網絡

**Airport Development
Concern Network**

第三條跑道

可以提高機場效率嗎？

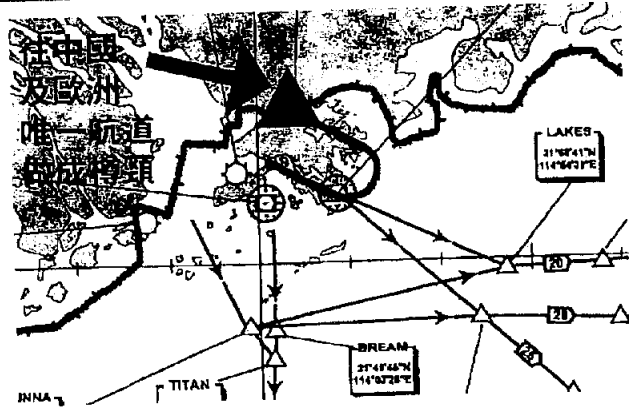
機場管理局於本年6月2日公佈《機場2030發展大綱》，並建議不遲於2012年開始興建機場第3條跑道。然而，興建第三條跑道之後，就可以如機管局所就大幅度提升機場的升降客機數量麼？

空域限制未解除 新跑道實屬徒然

香港與大陸之間其實存在由解放軍設立的無形「空牆」，飛機需要由機場開始急速爬升，經過市區及新界東北至羅湖，並需要達到15700呎方能進入大陸領空。

因為空域限制關係，現時香港分別只有2條離開及4條進入香港空域的航道。與香港機場佈局相近，航機升降量比香港更頻密的倫敦希斯路機場，卻有8條離開機場航道。

假若香港的空域限制可以解除的話，「空中路線」實在有增加，縮短航程約20分鐘，從而加密機場處理航班能力。



就算我們增建第三條跑道，在不解除空域限制及增加航道之下，將會得物無所用，所增加的額外航機升降班次，可能比預期中有大幅度偏差。

香港機場的發展樽頸，根本不在於跑道！

提高營運效率
促進競爭優勢


NO3rdRunway

詳情可瀏覽



導航系統落後 更新技術增加升降量

我們的香港機場多次晉身世界排名前別。然而，香港機場的導航系統卻不及世界其他機場先進。

民航處為的飛機降落提供的導航系統，為以無線電為傳送的儀錶着陸系統ILS。雖然該套系統廣為全球主要機場使用，但是存在一定程度誤差，並需要飛機於機場遠處(在香港為約20-30公里)以直線姿態對準跑道及進行降落程序。

然而，世界上有多個機場經已率先讓航機採用以GPS為基準的導航性能需求RNP來進行降落程序。該系統的好處為讓飛機於地位複雜的環境中，仍然可以安全降落。雖然香港機場的地理環境比西藏等機場不甚複雜，但是世界多個機場早已與航空公司合作採用或試用當中。

根據澳洲布里斯本國際機場的實驗及研究，RNP系統有最少4個好處：

- 縮短飛機航行時間
- 加密飛機升降數量
- 減少航班延誤
- 縮窄受噪音影響居民範圍

提高機場
處理效率
之法：

解除空域限制
+ 更新導航系統
增加升降架次

更重要的是，要求香港註冊的航機更新其導航系統，一定比1362億來得十分低！

噪音問題 從未解決

機管局曾經與受飛機及航道噪音影響的居民會面，可是機管局於解決噪音的決心，實在值得質疑。

根據民航處的資料顯示，上一個財政年度之中於馬灣收集的噪音數據當中，有高達2.48%的時間噪音量高於75分貝，為全港之冠。倫敦希斯路機場會向舊一代高噪音飛機徵收額外升降費；同時對新一代低噪音飛機減收升降費。

可是，香港機管局繼續容忍本地貨運航空公司，於凌晨時份使用多架舊式飛機進行載貨任務，令馬灣居民難以安穩入睡。

最後，機管局竟然以1998年作出的噪音估計圖(右圖)來估算日後新跑道之噪音影響。兩圖同樣地將受噪音影響的馬灣劃出於受影響界線外。

