

### 有關葵青區飛機噪音事宜

就葵青區議會食物環境衛生委員會成員轉達大窩口邨居民受飛機噪音影響的個案，及查詢有關葵青區飛機噪音事宜，民航處的回覆如下：

#### 香港國際機場的三跑道系統項目

香港國際機場的三跑道系統項目對保持香港作為國際航空樞紐的競爭力和應付日益增加的航空交通需求至關重要。民航處及香港機場管理局（「機管局」）非常重視三跑道系統項目所引起的環境問題，包括潛在的飛機噪音問題以及可能對相關持份者造成的影響。因此，經過充分考慮和平衡各項相關因素後，民航處及機管局已實施多項緩解措施，以減輕飛機噪音問題。

#### 香港國際機場的航道設計及跑道使用

香港地少山多，而且人口稠密，要設計出一套不影響飛行安全，而又完全避免飛越民居的航道，在技術上並不可行。儘管如此，香港國際機場飛行航道的設計均經過周詳而全面的考慮。根據國際標準及建議措施，飛行航道的設計要考慮多項安全和運作因素，包括但不限於跑道方向、地勢環境、超越障礙物時所要求的高度距離、導航設備位置、飛行運作條件、環境考慮因素、與鄰近機場的空域協調等。三跑道系統飛行航道的設計在全面考慮上述因素後作出平衡，當中亦顧及飛機噪音這重要環境因素，以及其對不同持份者的潛在影響。

作為香港國際機場三跑道系統項目的一部分，自 2022 年 7 月起，香港國際機場以臨時雙跑道系統運作（即北跑道和南跑道），而中跑道正在進行重新配置，以配合三跑道系統發展。在臨時雙跑道系統運作的大部分時間裡，飛機會使用兩條跑道作升降之用。當其中一條跑道，即北跑道或南跑道需要輪流關閉以進行必要的維修保養時，航機便會使用單一跑道升降。維修保養通常安排在深夜至清晨的非繁忙時段進行，以確保跑道供飛機安全使用和減低對機場運作的影響。

#### 環境影響評估研究

在三跑道系統項目設計階段，機管局根據《環境影響評估條例》（「《環評條例》」）（第 499 章）進行了法定環境影響評估（「環評」）研究。該研究全面涵蓋了三跑道系統項目的環境影響評估，當中包括就飛機噪音和健康影響進行的評估。

## 飛機噪音評估

根據《環評條例》所訂定的標準，香港國際機場三跑道系統產生之飛機噪音必須符合《環境影響評估程序的技術備忘錄》附件 5 所列明的飛機噪音預測等量線（「NEF」）25 準則，即三跑道系統之 NEF25 不會伸延至易受噪音影響的新區域，如住宅區、教育機構、醫院和診所等。NEF 是國際認可的飛機噪音評估方法，並一直根據《環評條例》於香港採用，亦是世界廣泛應用之標準。有關方法是綜合了在日間及晚上經過的飛機的飛行時間長短、噪音的峰值水平及飛機升降次數所計算出的數據。目前，臨時雙跑道系統的運行嚴格遵守 NEF25 的要求，而未來三跑道系統亦需要符合有關要求。

在三跑道系統項目的設計階段，機管局進行了飛機噪音評估，作為環評研究的一部分。研究已包括在航道下及接近航道地區，特別是香港國際機場附近的地區（包括葵青區）。研究結果顯示，在實施各項飛機噪音緩解措施後，三跑道系統的飛機噪音不會對附近地區造成更大的影響，並完全符合相關的飛機噪音標準（包括 NEF25 的要求）。

## 健康影響評估

就飛機噪音可能引致的潛在健康影響，機管局亦根據環評研究訂明的要求，進行了相關的健康影響評估。評估範圍涵蓋了鄰近 NEF25 的人口稠密地區，包括葵青區。這項評估對三跑道系統飛機噪音所引致的煩擾、報稱睡眠影響，以及其他潛在健康影響作出詳細分析。評估認為，因三跑道系統運作之飛機噪音而造成的短期和長期健康風險均在可接受的水平內。

## 環境許可證

在確認環評報告符合《環評條例》下所有法定要求後，環保署署長於 2014 年 11 月批准三跑道系統項目的環評報告（包括相關的飛機噪音及健康影響評估報告），並發出環境許可證予機管局。根據環境許可證的要求，機管局於工程項目建造及營運階段須向環保署提交相關文件，包括更新的 NEF25、飛機噪音監測計劃及緩解飛機噪音程序等。機管局現正按環境許可證的要求進行相關的工作。

事實上，香港國際機場現時的臨時雙跑道系統運作完全符合環評研究及相關環境許可證的所有法定要求。有關三跑道系統環評研究報告、環境許可證及機管局提交的文件，可參閱機管局三跑道系統網站（<https://env.threerunwaysystem.com/tc/index.html>）。

## 飛機噪音問題

民航處及機管局知悉社會非常關注臨時雙跑道系統運作及日後三跑道系統運作所產生的飛機噪音問題。就此，民航處及機管局一直致力實施各項消減噪音措施及監察飛機噪音水平。

### 消減噪音措施

為盡量減少飛機噪音對社區的影響，民航處及機管局一直在不影響航空安全的情況下實施多項消減噪音措施。主要措施（包括法定責任及行政安排）的詳情如下：

- (1) 根據《民航(飛機噪音)條例》（第 312 章）的規定，禁止所有未能符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所載噪音標準（「第三章噪音標準」）的飛機在香港升降；
- (2) 進一步收緊上述措施，要求航空公司不可編排僅能剛好符合第三章噪音標準的飛機在香港升降；
- (3) 禁止航空公司編排未能符合更嚴格噪音標準，即《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第四章噪音標準（或同等標準）的飛機，於晚上十時至翌日早上七時在香港升降；
- (4) 為進一步限制噪音水平較高的飛機在上述夜間時段（即晚上十時至翌日早上七時）的運作，機管局已實施「飛機音量管制配額計劃」，以進一步增強上述措施和減低噪音對社區的影響；及
- (5) 自 2023 年 5 月中起，在天氣及安全情況許可下，民航處在夜間時段已提前安排抵港航機從西南方經海面降落機場，即實施時段由午夜十二時至翌日早上七時，提前至晚上十一時至翌日早上七時。

另外，隨著航空科技的進步，新的飛機引擎會較之前的寧靜，而機體設計的改善亦有助減低噪音。為減低飛機噪音對航道附近地區的影響，多間航空公司已作出配合，正逐步使用更寧靜的飛機，新型號飛機佔機隊的比例日漸增加，長遠有助減少飛機噪音。

### 調查結果

就大窩口邨居民提及受飛機噪音影響，民航處檢視了 2024 年 9 月 9 日至 11 月 8 日（即民航處接獲葵青區議會轉介個案的前兩個月）期間深夜至凌晨時段的運作紀錄和天文台的機場天氣報告。紀錄顯示，機場於個別日子（9 月 12 日、

15 日、24 日至 27 日、29 日至 30 日及 10 月 1 日)間中受偏西風影響，抵港航機須從機場東北方經葵青等地區上空降落機場。有關安排是考慮到飛行安全及運作需要，希望居民理解。

紀錄亦顯示，於上述日期內，民航處已在天氣及安全情況許可下，於晚上十一時至翌日早上七時切實執行噪音消減措施，安排抵港的航機從西南方經海面降落機場，減少航機在夜間飛越葵青等地區，減低噪音對葵青區的影響。

### 後續工作

為了解持份者的意見和促進社區積極參與，在三跑道系統項目設計階段，機管局舉辦了多個持份者參與活動，例如立法會及區議會會議，以及在香港國際機場鄰近地區包括葵青區成立社區聯絡小組。機管局在舉辦相關活動期間，已向社區聯絡小組就三跑道系統項目和飛行航道設計作出解說及收集意見。在將來的三跑道系統展開運作後，機管局會繼續舉辦相關活動。相關詳情可參閱機管局三跑道系統網站（<https://env.threerunwaysystem.com/tc/clg.html>）。民航處會繼續密切監察臨時雙跑道系統以至將來的三跑道系統運作的飛機噪音情況，以及上述減噪措施的實施情況，以期盡量減少航機運作對葵青區的影響。