

(立法會秘書處譯本，只供參考用)

**香港運輸學會運輸政策委員會
及長春社**

就政府解決道路噪音問題的擬議措施
向立法會環境事務委員會及立法會交通事務委員會
提交的書面回應
(2001年2月6日修訂本)

a. 實施交通管理措施以限制重型車輛在若干時段使用若干道路的可行性

實施交通管理措施以限制重型車輛在若干時段使用若干道路是可行的。事實上，在路面行走的重型車輛比率及實際數目，是產生道路交通噪音的其中一個非常重要因素。如對該等車輛作出限制，使之不得在可造成噪音滋擾的時段使用一些接近易受噪音影響人士及地方(如住宅區、醫院及學校等)的道路，特別是傾斜度高的道路，將可大大降低道路噪音對人們造成的影響。任何有3條或以上車軸的車輛均可歸類為重型車輛，包括建造行業使用的車輛、貨櫃車及巴士。根據運輸署的數字，現時約有2 900輛重型貨車及10 000輛巴士。新款巴士發出的噪音，似乎較舊式型號的巴士及重型貨車輕微得多。對巴士作出限制，使之不得行走其專營路線，似乎並不可行。因此，會受到限制措施影響的可能只有2 900輛重型貨車。在小心確定易受噪音影響的地點及時段後，對此等車輛實施限制措施應屬可行。舉例而言，當局可禁止該等車輛在夜間使用住宅區內時速限制為每小時50公里或以下的道路。此類措施已在不少國家(包括中國內地)普遍採用。事實上，當局已因為交通方面的理由，在山頂及半山區實施該項措施。簡言之，限制重型車輛在若干時段使用若干道路是可行的。此外，需要注意的是，當局應根據車輛發出的噪音水平而非純粹因為其大小，而作出限制。舉例而言，某些小型巴士及經過改裝的電單車均會發出過量噪音。

b. 在新運輸工程計劃的最初規劃及設計階段，從根源處着手消除交通噪音的可行性

外國在興建低噪音交通基礎設施方面積累了不少經驗，包括建造低於地面的道路、在路面鋪上低噪音物料、在道路／鐵路與易受噪音影響地方之間提供緩衝區，以及就基礎設施加建上蓋。香港絕對可借鑒該等經驗，尤其是發展新市鎮的計劃。只要就道路／鐵路的設計訂定清晰的指引，工程師當可依循有關指引行事。然而，現行的《環境影響評估條例》顯然有未及完善之處。該條例訂明，住宅處所的噪音管制準則為70分貝(A)。然而，該項準則未能對新道路啟用之前及之後的情況作出區別。以下例子可說明此點：在已經相當嘈吵的環境中，如新建道路發出更多噪音(例如使噪音水平由67分貝(A)提高至71分貝(A))，當局將須採取多項紓減

噪音的措施以減低道路交通噪音的水平(有時甚至會將之降低至原來噪音水平以下的程度)。可是，在原本相當寧靜的環境中(噪音水平為50分貝(A))，即使新建道路令到噪音水平上升至69分貝(A)，當局仍無須採取任何紓減噪音的措施，因為該噪音水平符合《環境影響評估條例》的規定。此情況實在極為荒謬！另一方面，道路交通噪音是由引擎、車輛排氣系統及車胎與路面的接觸所引致。車輛以低速行駛時，所發出的聲音主要來自引擎及排氣系統；但在較高速度行駛時，車胎發出的聲音則是主要的噪音來源。一般而言，柴油引擎發出的噪音較汽油及石油氣引擎大，而電動車輛發動機的噪音則極低。車輛的消音器必須作出妥善的維修保養，才可確保遵守規管中的噪音水平。為減少車胎發出的噪音，以瀝青鋪路將較利用混凝土為佳，而面層疏鬆的瀝青路面更可將交通噪音減少達10分貝(A)。

c. 不斷及長時間的高水平交通噪音對人們及其健康可能造成的影響

各種刊物及教科書已載有不少研究報告，列舉噪音會損害健康的種種證據。在此方面似乎並無任何爭議。此事較宜交由醫學專家討論。

d. 其他

- (i) 當局應訂定噪音水平指標，以監察噪音消減措施的成效。在訂定噪音水平指標時，可純粹參考噪音水平及易受噪音影響的實體的數目。噪音水平指標亦可用於決定進行噪音消減計劃的先後次序。
- (ii) 政府建議安裝的隔音屏障，雖可有效地減少道路交通噪音，但其外觀可能會較為突兀。如使用若干比重的再造物料建造該等隔音屏障，將更為符合環境標準，例如以廢棄車胎的碎料填塞設計良好的隔音屏障的內層。對於該等隔音屏障在景觀上的影響，必須加以重視。
- (iii) 超速駕駛會發出過量噪音，特別是在主幹路上。如考慮採取限制措施以減少交通噪音，減低車速的措施包括在各區道路裝置路拱，以及在主幹路安裝車速偵察攝影機，應可收消減噪音之效。
- (iv) 路政署及環境保護署應就噪音水平進行有系統的調查，以確定須在哪些位置安裝隔音屏障／實施交通管理措施，以及研究該等隔音屏障／交通管理措施在技術上是否可行及會否帶來效益。