

二零零二年一月十五日會議
討論事項

立法會
環境事務委員會、交通事務委員會及
規劃地政及工程事務委員會

紓緩現有道路噪音問題的措施的進展

引言

在二零零一年七月四日立法會環境事務委員會和交通事務委員會的聯席會議，以及二零零一年十二月十九日工務小組委員會的會議上，議員要求當局跟進以下事項：

- (a) 提供加設隔音屏障和重鋪路面計劃的最新推行時間表；
- (b) 就現時尚未納入加設隔音屏障計劃內但處於高噪音水平的道路，提供實施交通管理措施的時間表；
- (c) 提供有關交通噪音投訴的資料；
- (d) 檢討現行的交通噪音標準；
- (e) 闡釋當局在規劃土地用途時，如何顧及交通噪音問題；以及
- (f) 闡釋市區重建計劃如何有助解決噪音問題。

2. 本文件載述當局對上述各項的回應，以及實施紓緩現有道路噪音問題的措施的最新進展。

推行加裝隔音屏障和重鋪路面計劃

3. 我們已在二零零一年資源分配工作中預留款項，以進行附件 A 所載的加設隔音屏障工程計劃。這些工程計劃的預算開支總額為 18 億 9 千 8 百萬元。路政署會在本年首季開始設計這些路段的加裝隔音屏障工程，工程計劃的開展和竣工日期詳情載於附件 A；其餘路段的工程計劃會盡快進行。

4. 使用低噪音物料重鋪 72 個路段的計劃會分 3 期進行，每期包括 24 條道路。工程訂於二零零二年年中施工，最後一個路段會於二零零四年年底或之前重鋪完畢，整個工程的預算開支為 7 千 8 百萬元。

推行非工程措施

5. 運輸署和環境保護署(環保署)已為初步選出五個可進行試驗的地點完成交通調查，並已評估夜間交通管理措施可能帶來的環保效益。建議探討的計劃如下：

- (a) 完全封閉東九龍走廊；
- (b) 完全封閉荃灣德士古道天橋；
- (c) 完全封閉葵芳邨對開的葵涌道天橋；
- (d) 禁止 5.5 公噸以上的貨車在九龍與將軍澳之間的一段寶琳路行駛；以及
- (e) 禁止 5.5 公噸以上的貨車在沙田銀城街行駛。

附件 B 概述這些建議計劃的最新情況。

6. 由於在運作和執法方面涉及問題眾多，在所有現有噪音水平過高的道路推行交通管理等非工程措施並不可行。不過，我們會繼續選擇性地研究切實可行的方案。長遠來說，現有道路的噪音問題必須透過市區重建全面解決。

交通噪音設訴

7. 在二零零零年一月至二零零一年六月期間，環保署、運輸署、路政署、房屋署和警方等政府部門合共接到 637 宗與交通噪音有關的投訴，其中 250 宗涉及個別噪音問題，例如非法賽車、路面損毀、巴士／公共小巴行車路線／泊車或汽車空轉引擎所引起的噪音問題等。這些投訴已由相關部門處理，例如非法賽車問題由警方處理，路面損毀問題由路政署處理。其餘 387 宗投訴涉及投訴人住所附近的一般道路交通噪音問題，詳情載於附件 C。

現時規劃採用的交通噪音標準

8. 現時並無劃一的國際交通噪音標準。各地會因應本土環境和社會對噪音的接受程度，採用不同的噪音標準。香港採用的交通噪音標準與英美兩國相若。

9. 在考慮合適香港的交通噪音標準時，我們留意到大多數海外國家的人口密度較低，發展的空間限制較少，住宅區與工商業區分隔較遠，而且大部分住屋層數較少。上述因素令部份國家得以採用和達到較為嚴格的交通噪音標準。

10. 我們現時所採用的住宅樓宇交通噪音標準(即 70 分貝(A)L₁₀(1 小時))，為道路發展計劃和土地用途規劃提供指引。由於香港地少人多，住宅建築物大都是高樓大廈，其中不少樓宇承受的交通噪音問題，目前並沒有可行的工程措施解決。此外，由於本港不少住宅區與工商業區混為一體，很難以交通管理措施（例如禁止貨車在夜間駛入住宅區）解決交通噪音問題。即使當局收緊現行的交通噪音標準，對受影響的居民也無補於事。

土地用途的規劃

11. 在噪音問題方面，土地用途規劃的作用是營造合適的環境，使噪音感應強的用地接收的噪音維持在可以接受的水平。規劃的原則在於確保以下各點：

- (a) 噪音感應強的新用地不會位於噪音水平過高的地點；
- (b) 產生噪音的新用地不會對現有、已指定用途或已規劃的噪音感應強用地帶來過量噪音；以及
- (c) 如未能做到上述兩點，則在規劃階段盡早採用消減噪音的設計。

12. 道路交通對噪音感應強用地的影響，視乎不同的變數而定。這些變數可藉着下列方法加以控制或改變：

- (a) 控制噪音感應強的用地與車輛之間的距離；
- (b) 進行交通規劃，在每日不同時段限制車輛的流動和汽車的類別；

- (c) 審慎規劃樓宇設計和排列，以縮小發展區受噪音影響的範圍；
- (d) 採用能耐噪音的建築物和隔音裝置，以減低噪音水平；以及
- (e) 遮掩噪音源頭，例如在路旁設置隔音屏障和隔音罩，以及為道路加建上蓋等。

13. 市區未必有足夠的空間，把道路與噪音感應強的用地分隔一段適當的距離。因此，紓緩噪音問題的最有效方法，是利用能耐噪音的建築物作為屏障，或設置隔音屏障／隔音罩。澳洲、日本和一些歐洲國家，例如法國和荷蘭，除了在道路與噪音感應強的用地之間保持適當的距離作緩衝外，也在道路設計上採用隔音屏障，以消滅噪音。

14. 根據《環境影響評估條例》，有關快速公路、幹道、主要幹路和地區幹路的土地用途建議，以及現有道路主要擴建或改善工程的土地用途建議，在落實前都必須先進行環境影響評估。當局確定有關建議符合條例的所有規定後，才會發出環境許可證，准許工程動工。

市區重建計劃政策

15. 在制定市區重建策略和市區重建計劃時，解決噪音問題是規劃工作的考慮因素之一。市區重建的主要目的，包括把指定的目標地區重整和重新規劃，以及合理分配土地用途，務求該等地區的道路交通和網絡更符合環保原則。

16. 市區重建可由市建局或私人機構進行。大型市區重建計劃的範圍通常在法定圖則上劃為“綜合發展區”，而且計劃的總綱發展藍圖須呈交城市規劃委員會審批。總綱發展藍圖須附有環境影響評估報告，包括交通噪音評估結果和解決交通噪音問題的措施。

17. 對於一些規模較小的市區重建計劃，規劃期間一般會把交通噪音紓緩措施納入計劃之內，以提高發展項目的質素和市場價值。這些紓緩措施可以包括審慎規劃建築物的位置和座向，建造平台，以及把建築物往後移。如重建地點較多限制，也會考慮加建隔音屏障／隔音罩。

環境食物局
二零零二年一月

在現有道路加設隔音屏障／隔音罩工程計劃
推行時間表

道路	開展日期	竣工日期
象鼻山路(1)	二零零二年七月	二零零六年五月
將軍澳道和將軍澳道天橋	二零零二年四月	二零零八年十月
屯門公路(荃灣段、三聖墟段和青龍頭段)(2)	二零零二年三月	二零零八年七月
青荃橋	二零零二年四月	二零零七年十二月
完善路(3)	二零零二年四月	二零零六年六月
海安路	二零零二年五月	二零零六年十一月
馬鞍山路	二零零二年七月	二零零六年一月
大涌橋路和車公廟路	二零零二年四月	二零零八年九月
寶琳北路	二零零二年四月	二零零七年八月
紅梅谷路／車公廟路	二零零二年四月	二零零七年八月
田心街	二零零二年四月	二零零七年八月

註：

- (1) 與 5 號幹線工程同時推行
- (2) 與屯門公路的重建和改善工程同時推行
- (3) 與吐露港公路／粉嶺公路擴闊工程同時推行

交通管理計劃的最新資料

(A) 完全封閉東九龍走廊

1. 東九龍走廊連接漆咸道北及啟德隧道，並跨越九龍城道。為減低東九龍走廊的夜間交通噪音，建議研究是否可以在凌晨一時至早上五時三十分期間，把東九龍走廊完全封閉，禁止車輛行走。

評估

2. 當局已就封路建議，進行交通影響評估。評估結果顯示，假如東九龍走廊在夜間封閉，約有 11 000 輛本來使用東九龍走廊的車輛須在封閉時段內改用九龍城區內的地面道路、太子道東，以及觀塘區的觀塘道。根據研究結果估計，這些路線應有足夠的容量，可以應付因東九龍走廊封閉而須繞道的交通。

3. 在環保效益方面，根據當局的評估結果，雖然在東九龍走廊封閉時段內，沿途約 2 600 個住宅單位的噪音水平會減低約 8 分貝(A)，但是由於車輛須改用其他道路，這些路線沿途約 8 600 個住宅單位的噪音水平會增加約 5 至 7 分貝(A)，因此未能肯定封閉東九龍走廊可能帶來的環保效益。當局在二零零二年一月初就這項計劃進行諮詢時，貨車業人士也提出反對，認為這只會把噪音問題由一個地點轉移到另一個地點。他們認為，車輛沿東九龍走廊行駛時通行無阻，但在地面道路行駛時卻須在路口的交通燈前停車和開車，實際上所產生的噪音會更大。

未來路向

4. 當局考慮過收集到的意見後，擬於二零零二年四月試行封路措施，先評估計劃的成效，然後再決定未來路向。當局正準備在二零零二年一月，就此事諮詢有關的區議會(包括九龍城區議會、黃大仙區議會及觀塘區議會)及其他運輸業組織。

(B) 完全封閉荃灣德士古道天橋

(C) 完全封閉葵芳邨對開的葵涌道天橋

5. 根據這兩項計劃建議，由午夜十二時至早上六時，禁止任何類型的車輛使用德士古道天橋及葵涌道天橋。車輛須改用兩條天橋下面的地面道路。預期建議計劃可紓緩大窩口邨和葵芳邨的夜間噪音問題。這兩個屋邨分別毗鄰德士古道天橋和葵涌道天橋。

評估

6. 當局已就封路建議，進行交通影響評估。評估結果顯示，在封閉時段內，來往兩條天橋的車輛數目，每條最多約為每小時 350 輛。當局認為改用的地面道路有足夠的容量，可應付因該兩條天橋在夜間封閉而須繞道的交通。

7. 在環保效益方面，當局估計該兩條天橋封閉後，沿途部份住宅單位的噪音水平會減少 1 至 2 分貝(A)，受惠的住宅單位約 2 600 個。

公眾諮詢

8. 在地區層面，當局已分別諮詢荃灣和葵青區議會的交通及運輸委員會。兩個委員會不反對建議計劃，但荃灣區議會的交通及運輸委員會要求當局在德士古道天橋的封路計劃實行三個月後，檢討計劃的成效；而葵青區議會的交通及運輸委員會則要求當局就建議計劃諮詢運輸業界。

9. 當局諮詢過的運輸業組織包括的士(市區及新界的士)、紅色小巴和綠色小巴業的組織。

10. 市區的士業界強烈反對上述兩項計劃，理由如下：

- (a) 的士並非交通噪音的主要來源，應獲得豁免；計劃應先針對重型車輛，
- (b) 封路後行程時間會較長，因為改用的路線包括幾個設有燈號的路口；
- (c) 該兩項計劃會成為先例，當局可能為了減少噪音而把其他道路封閉，嚴重影響他們的生意；以及

- (d) 葵涌道天橋的封路計劃並非必要，因為該條天橋的東面大部份是工業大廈，不受交通噪音影響。

11. 新界的士和紅色小巴業界則不反對該兩項計劃，但建議禁止車輛行駛的措施應分階段實行：在第一階段，只禁止重型車輛行駛；假如效果理想，可在第二階段禁止其他類別的車輛行駛。綠色小巴業界也不反對該兩項計劃，但要求當局日後推行任何類似的封路計劃之前，先徵詢他們的意見。

12. 貨車業人士反對兩項建議，理由與上文第三段所述相似。此外，他們更強烈反對只禁止重型車輛在夜間使用該兩條天橋的建議。他們認為這種措施會嚴重限制他們可選擇的路線，影響營運。由於現時的經濟狀況欠佳，他們現時其實已在艱苦經營。因此，任何限制他們使用現有道路的交通管理建議，他們都不會接受。

未來路向

13. 當局認為推行該兩項計劃有以下好處：

- (a) 封路時間很短，只有六小時，而每晚受每項計劃影響的車輛目數會少於 2 000 輛；
- (b) 計劃不會對交通造成不良影響；與使用天橋相比，改道後的行程時間不會大為延長；
- (c) 雖然計劃不會大大減低噪音水平，但是在夜間封閉該兩條天橋仍有助減低夜間交通噪音對大窩口邨及葵芳邨的滋擾。

當局明白運輸業的關注，所以打算在未來一兩個月內與業界人士再次討論此事，消除他們的憂慮，並在二零零二年四、五月間試行這兩項計劃。

(D) 禁止 5.5 公噸以上的貨車在九龍與將軍澳之間的寶琳路行駛

14. 建議計劃會在每天晚上十一時至早上七時期間，禁止 5.5 公噸以上的貨車在寶康路與秀茂坪道之間的寶琳路和寶琳北路行駛。由於貨車也可由清水灣道經安達臣道駛入寶琳路，因此建議計劃也禁止 5.5 公噸以上的貨車使用安達臣道。所有須改道行駛的車輛可改用將軍澳隧道。

評估

15. 當局已就上述建議措施進行交通影響評估。評估結果顯示，建議限制時段內，在有關路段行駛的貨車數目不多(只有 17 輛)，可輕易地由將軍澳隧道吸納。建議措施預計不會對交通造成不便。

16. 在環保效益方面，當局的評估顯示，重型車輛駛過寶琳路和寶琳北路有關路段兩旁的住宅時所造成的噪音滋擾，只會減低不多於 1 分貝(A)。

未來路向

17. 當局現正根據建議計劃估計帶來的環保效益，檢討該項建議計劃，並會盡快敲定未來路向。

(E) 禁止 5.5 公噸以上的貨車在沙田銀城街行駛

18. 建議計劃會在晚上十一時至早上七時期間，禁止 5.5 公噸以上貨車在小瀝源路與插桅杆街之間的一段銀城街行駛。受影響的貨車可改用插桅杆街和小瀝源路。

評估

19. 當局已進行交通影響評估，評估結果顯示，在建議限制時段內，在有關路段行駛的貨車數目不多(只有約 20 輛)，可輕易地由其他道路吸納。建議措施不會對交通造成不良影響。

20. 在環保效益方面，當局的評估顯示，建議計劃只能稍微減少交通噪音，減幅少於 1 分貝(A)。

未來路向

21. 當局現正根據各種有關因素(包括可能帶來的環保效益)檢討該項建議計劃，並會考慮應否推行和如何推行該項計劃。

交通噪音投訴數目 (二零零零年一月至二零零一年六月)		
一般交通噪音	≤ 65 分貝	18
	66-70 分貝	115
	71-75 分貝	122
	76-80 分貝	117
	> 80 分貝	15
	小計	387
個別噪音問題	巴士行駛	66
	停車不當和空轉引擎	52
	重型車輛行駛	42
	賽車 / 超速駕駛	31
	公共小巴行駛	20
	路面損毀	17
	剎車 / 車輛停車及開動	16
	汽車響號、卸貨及其他	6
	小計	250
	合計	637

由各部門處理的交通噪音投訴數目 (二零零零年一月至二零零一年六月)	
環境保護署	481
運輸署	73
香港警務署	30
路政署	29
房屋署	24
合計	637