

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1131/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局
審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

環境事務委員會及交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2003年1月23日(星期四)
時 間：下午4時30分
地 點：立法會會議廳

出席委員：環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)
* 朱幼麟議員, JP
* 何鍾泰議員, JP
李柱銘議員, SC, JP
單仲偕議員
* 劉江華議員
羅致光議員, JP
胡經昌議員, BBS, JP
勞永樂議員
* 劉炳章議員

交通事務委員會委員

劉健儀議員, JP (主席)
石禮謙議員, JP (副主席)
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

其他出席議員：李家祥議員, JP
呂明華議員, JP

缺席委員：環境事務委員會委員

何秀蘭議員(副主席)
黃容根議員
劉慧卿議員, JP
余若薇議員, SC, JP

交通事務委員會委員

何俊仁議員
鄧兆棠議員, JP

(* 亦為交通事務委員會委員
亦為環境事務委員會委員)

出席公職人員：參與議程第II項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局局長
廖秀冬博士

環境運輸及工務局常任秘書長(環境)
劉吳惠蘭女士

環境運輸及工務局副秘書長(環境)
周達明先生

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)
謝展寰先生

環境保護署

環境保護署署長
羅樂秉先生

環境保護署助理署長(環境評估及噪音)
區偉光先生

路政署

路政署署長
麥齊光先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士
議會事務助理5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 選舉主席

劉健儀議員獲選為是次聯席會議的主席。

II. 紓減交通噪音的措施

(立法會CB(1)755/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；及
立法會CB(1)754/02-03號文件 —— 立法會秘書處所擬備有關紓減交通噪音措施的背景資料簡介)

2. 主席表示是次聯席會議的目的，是討論政府當局紓減道路交通噪音的政策及實施此等政策的準則。委員同意，就吐露港公路擴闊工程所裝設的隔音屏障進行擬議改裝工程的有關事宜，將留待在隨後一日舉行的交通事務委員會會議上才作討論。

3. 委員察悉秘書處所擬備有關紓減交通噪音措施的背景資料簡介(立法會CB(1)754/02-03號文件)。

4. 環境運輸及工務局局長應主席所請，簡介政府當局提交的文件(立法會CB(1)755/02-03(01)號文件)，並闡述實施政府紓減道路交通噪音政策所採用的下列準則：

- (a) 準則一：遵守現行法例的規定；
- (b) 準則二：適時設置隔音屏障；

- (c) 準則三：根據隔音屏障加建計劃內現有路段的噪音水平，釐定其優先次序；
- (d) 準則四：在現有道路加建隔音屏障的成本效益；及
- (e) 準則五：隔音屏障的設計須充分顧及美觀因素。

5. 黃成智議員支持上述準則，但他重申其要求，表示政府當局應履行其早於1994年作出的承諾，在粉嶺公路裝設隔音屏障。環境運輸及工務局局長回應時表示，作為政府的行政措施，當局會盡可能為受到產生過量噪音的現有道路影響的住宅實施噪音緩解措施。

遵守現行法例的規定

6. 陳偉業議員強調保障市民，使其免受過量交通噪音滋擾的重要性，並支持政府當局遵守《環境影響評估條例》(第499章)(下稱“《環評條例》”)所訂規定的承諾。此外，政府當局亦應考慮應否降低法定的噪音水平限制，確保受影響居民獲得充分的保障。儘管最近在吐露港公路裝設的隔音屏障備受批評，但他表示無論如何也不應純粹基於隔音屏障的外觀設計受到質疑，而減低向公眾提供的保障。然而，政府當局必須改善隔音屏障的外觀設計，以免日後出現任何爭拗。陳議員轉達一些結構工程師的意見，並建議政府當局檢討現行隔音屏障地基結構的規定是否過於嚴苛，以致隔音屏障不能使用較美觀的設計。

7. 何鍾泰議員提述吐露港公路擴闊工程的情況有欠理想，並提出他對政府當局紓減道路交通噪音政策的觀察所得如下：

- (a) 儘管政府當局聲稱必須遵守現行的法定規定，但他質疑當局此言到底是否屬實，因為當局現在建議將原來計劃就有關工程裝設的隔音屏障拆除或將其高度降低。
- (b) 《環評條例》所訂的規定過嚴，導致本港所裝設的隔音屏障普遍過多。
- (c) 根據《環評條例》，工程倡議人必須考慮未來15年內的規劃發展項目。然而，為該等發展項目裝設隔音屏障可能導致浪費資源，因為在如此一段長時間內，情況很可能有變化。紓減交

通噪音的技術亦可能會推陳出新，以致再無需要裝設隔音屏障。因此，政府當局應避免預先為規劃中的發展項目裝設隔音屏障。

- (d) 在進行環境影響評估程序時亦應同時顧及地區上的反應。
- (e) $L_{10}(1\text{小時})$ 的計算方法只考慮在交通流量最高期間的一小時內的交通噪音水平，以致未能準確反映晚間的交通噪音水平。

基於上述理由，何議員強烈認為有迫切需要檢討《環評條例》。

8. 羅致光議員建議，當局或需就下述方面對現行的法定規劃及環境影響評估規定作出改善：

- (a) 應明確界定地產發展商及政府在實施噪音緩解措施方面須各自承擔的責任，特別是在鄰近地區的規劃轉變導致交通流量增加，以致產生過量交通噪音的情況下。
- (b) 一如澳洲所採取的做法，發展商應承擔就建築物採用隔音建築設計的責任。政府當局可將此規定納入為批地條件之一。只有在此等設計不足以應付有關情況時，政府當局才須就所涉及的發展項目實施噪音緩解措施。
- (c) 把法定噪音上限定為70分貝(A)的規定過於僵化，因為此舉並未顧及環境噪音水平。有關規定未能為寧靜地區的居民提供足夠保障。

9. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局分別就住宅處所及學校訂定70分貝(A) $L_{10}(1\text{小時})$ 及65分貝(A) $L_{10}(1\text{小時})$ 的法定噪音水平上限，目的是為了保障市民，使他們免受《環評條例》所訂的指定工程項目產生的過量交通噪音影響。上述限制是顧及已發展海外國家／城市的經驗而訂定，並代表了被認為普遍可以接納的噪音水平。雖然部分海外國家所採用的噪音標準會同時考慮背景噪音水平，但此做法卻經常引起爭拗，並影響有關建造工程的進度。

10. 環境運輸及工務局局長亦籲請委員明白，為滿足市民的交通需求而興建的道路基建設施，難免會產生交通噪音。由於香港獨有的高密度城市環境，政府當局一方面會致力確保新建道路對鄰近易受噪音影響建築物

的使用者造成的噪音影響符合法定的規定，另一方面則會力求在經濟發展、環境保護及社會接受程度等各方面取得適當的平衡。

11. 環境運輸及工務局局長補充，在進行環境影響評估研究，就易受噪音影響地方所承受的噪音影響進行評估時，將會研究指定工程項目對公路網絡的整體交通影響，並同時顧及各項規劃上的轉變。因此，因興建新道路或改善道路所帶來的規劃轉變而產生的交通噪音，已同時計算在內。

12. 關於何鍾泰議員對現時計算交通噪音水平的方法的關注，環境保護署署長回應時解釋，顯示道路交通噪音滋擾的最佳指數是 $L_{10}(18\text{小時})$ ，亦即在早上6時至午夜12時的18個小時內，有10%時間超逾既定噪音水平。然而，在一般情況下，在交通流量最高期間的一小時內的噪音水平可用作代替 $L_{10}(18\text{小時})$ 的噪音水平，而且準確程度極高。在交通流量最高期間的一小時內的噪音水平，通常相等於 $L_{10}(18\text{小時})$ 噪音水平加2分貝(A)。因此， $L_{10}(1\text{小時})$ 的噪音水平讀數，已同時包括日間及晚間的交通噪音水平。

13. 環境保護署署長補充，就新建道路而言，對各個現有及規劃中的發展項目造成的噪音影響，均會根據一個行之有效及準確程度極高的交通噪音模式計算出來。交通流量、車輛組合、道路的坡度及車速等各項因素均會納入考慮範圍內。由於情況可能隨着時間有所改變，他表示從環境角度而言，配合規劃中發展項目的時間表來豎立隔音屏障，是可以接受的做法。

14. 關於《環評條例》，環境運輸及工務局局長表示自該條例生效以來，政府當局一直有密切評估其應用情況，並考慮不同專業及有關各方提出的意見。為吐露港公路擴闊工程裝設隔音屏障所產生的問題並不在於《環評條例》所訂的規定，而僅和該條例的實施事宜有關。《環評條例》已就豎立隔音屏障的時間安排作出彈性規定，有關方面只須適時將隔音屏障裝設妥當，以便對易受噪音影響的地方提供適當的保護。

15. 路政署署長補充，經檢討吐露港公路擴闊工程的噪音影響評估及隔音屏障的設計，政府當局可按照紓減交通噪音的功能將隔音屏障分成3類，它們分別是為規劃中的發展項目而設、為現有發展項目而設，以及同時為兩者而設的隔音屏障。關於純粹為規劃中的發展項目而設的屏障，有關的原則是裝設隔音屏障的工作須配合規劃中發展項目的時間表。因此，裝設工作可押後至稍

後時間進行。基於此項原則，政府當局建議把吐露港公路擴闊工程之下部分隔音屏障的安裝工作押後進行或將其高度降低。他強調，在進行擬議的改裝工程後，現時易受噪音影響地方所承受的經紓減噪音水平，將仍然符合《環評條例》的規定。

16. 黃成智議員強調適當及審慎使用公帑的重要性，並認為有需要清楚區別政府及發展商在為日後發展項目實施噪音緩解措施方面，須各自承擔何種責任，例如當發展商在新建道路落成後，要求將土地用途由農地改為住宅用地的情況。

17. 環境運輸及工務局局長回應時表示，在道路工程項目規劃或建造之後，為日後發展項目實施噪音緩解措施的責任將須由發展商承擔。《城市規劃委員會規劃指引》已清楚訂明有關的規定。另一方面，為受到《環評條例》所訂的指定工程項目影響的現有及規劃中發展項目實施噪音緩解措施，則屬政府當局的責任。現行法例已就政府及發展商所需各自承擔的責任作出非常清晰的規定。政府當局必須確保奉行法例的公平性。儘管如此，當局亦會在行政上作出彈性安排，容許有關的發展商在其土地範圍內實施緩解措施。正因為這個原因，白石角發展區的隔音屏障安裝工程並未包括在吐露港公路擴闊工程內。

18. 鑒於香港的高密度城市環境，鄭家富議員指出，道路建造或改善工程難免會對鄰近居民造成噪音影響。他對政府當局消滅道路交通噪音以保障市民，使他們免受過量噪音滋擾的目標雖表支持，但亦提述吐露港公路擴闊工程的情況殊不理想，以致花費公帑裝設不為市民大眾接納的隔音屏障。他認為政府當局在實施有關的法定規定方面，應以較具彈性的方式處理。當局可提供各項誘因(例如優惠地積比率)，鼓勵發展商在其土地範圍內採取適當的噪音緩解措施。除免卻豎立隔音屏障的需要及避免造成任何景觀影響外，此舉實際上更符合成本效益，特別是只有少數住宅會受到影響時。

19. 蔡素玉議員亦同意政府當局有必要研究是否有其他更有效的方法，為規劃中的發展項目實施噪音緩解措施。她建議政府當局作為規劃程序的一環，應聯絡大型住宅發展項目的發展商，鼓勵他們在其土地範圍內實施噪音緩解措施以換取優地積比率。

20. 環境運輸及工務局局長回應時強調，政府當局必須遵守法定的規定，並保障受影響的居民。在此大前提下，政府當局可從規劃角度盡量鼓勵發展商在其土地

範圍內採取噪音緩解措施，但此等行政安排並非法定的規定。她會將委員就規劃程序提出的意見轉達房屋及規劃地政局，以供考慮。

政府當局

21. 然而，鄭家富議員始終認為在目前的財政赤字問題下，應將現時的行政安排轉變成政策方向，俾能找出最符合成本效益的緩解噪音方法。為確保有效實施此安排，當局應賦予有關安排法律效力。在此方面，他要求政府當局提交文件，說明外地法例中有關地產發展商與政府相對在實施噪音緩解措施方面所承擔責任的規定。

22. 陳偉業議員指出，儘管已對發展商及政府施加各項法定的規定，但在某些情況下，受影響居民仍未能獲得充分保障以免受過量交通噪音滋擾。儘管發展商已採取各項緩解措施，例如改變建築物的方向或安裝雙層玻璃窗及空調設施，但部分住宅在開啟窗戶時所承受的噪音水平仍超出法定噪音水平限制。為解決此問題，政府當局應考慮容許發展商在住宅項目周圍的政府土地上豎立隔音屏障。如此一來，當局便可將發展商在此方面所承擔的責任訂明為批地條件之一。

23. 環境保護署署長回應時表示，《環評條例》已清楚訂明在大部分情況下，住宅發展項目並不在其涵蓋範圍內。倘有關用地已劃作住宅用途，除非情況非常特殊，否則發展商將無需就有關的發展項目進行環境影響評估。按照現行做法，政府當局經常鼓勵發展商從設計及布局方面，為居民提供充分的保障，例如將住宅樓宇移後，使之遠離道路；採用平台結構或安排把不易受噪音影響的建築物設於較接近道路的地點。然而，由於香港空間有限，部分用地的面積頗為細小，有關措施未必一定可行。在此情況下，安裝優質窗戶及空調設施作為隔音措施，是可以接受的做法。環境保護署署長強調，政府當局並無任何法定權力命令發展商必須裝設隔音屏障，但他表示當局已有政策，在切實可行的情況下於產生過量噪音的現有道路安裝隔音屏障。

適時設置隔音屏障

24. 蔡素玉議員對當局所述的5項準則表示支持，並指出政府當局必須確保隔音屏障的裝設工作能配合規劃中發展項目的時間表。

25. 環境運輸及工務局局長回應時表示，政府當局在實施此項準則時會盡可能先興建地基，並押後裝設隔音板，以配合規劃中發展項目的時間表。根據從吐露港

公路擴闊工程所汲取的經驗，政府當局已提醒有關政府部門在考慮其他因素(例如成本及交通影響)之餘，亦應盡力遵守適時設置隔音屏障的原則。

26. 關於何鍾泰議員就預先進行規劃中發展項目的隔音屏障地基工程的成本效益所提出的關注，環境運輸及工務局局長回應時表示，一般而言，該等工程的成本在工程成本總額中僅佔一極小的百分比。由於可從根源處紓減道路交通噪音，故此裝設隔音屏障始終是保障受影響居民的有效措施。

隔音屏障的設計須充分顧及美觀因素

27. 張宇人議員同意隔音屏障的設計除了要充分顧及美觀因素外，道路安全亦是另一個重要考慮因素。鑒於有可能會對安全構成潛在危險，當局應避免使用像吐露港公路擴闊工程所採用的彩色隔音板，因為路過司機或會感到暈眩及不適。政府當局應採用單色隔音屏障。

28. 環境運輸及工務局局長贊同張議員就安全問題所提出的關注，並表示在設計隔音屏障時，會同時顧及所有有關交通、工程及安全方面的考慮因素。至於為隔音屏障挑選的顏色及物料，橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會會負責審核隔音屏障的外觀設計。雖然美觀與否純屬主觀判斷，但政府當局會嘗試確立若干較易為市民大眾接受的標準設計，例如透過公眾諮詢或舉辦設計比賽收集意見。環境運輸及工務局常任秘書長亦表示，政府當局會積極徵詢地區人士對日後道路工程計劃的隔音屏障設計的意見。

29. 劉炳章議員表示，由香港建築師學會及香港規劃師學會組成的"城市規劃聯盟"，對政府當局建議就吐露港公路擴闊工程裝設的隔音屏障進行改裝工程的建議表示支持。該組織亦籲請政府當局在引用《環評條例》時提高警覺，並充分顧及隔音屏障設計對景觀及空間造成的影響。此外，政府當局亦應鼓勵發展商為紓減噪音而採用建築設計方面的創新構思。為使隔音屏障的設計有更大空間、在挑選建築物料方面有較大彈性及提高投標的競爭力，劉議員建議政府當局應將道路工程計劃中有關裝設隔音屏障的工程分拆為設計兼建築分判合約，以進行公開招標。主席亦認為招標制度應容許承建商在進行隔音屏障設計及挑選物料方面有充分的自由度，甚至採用隔音屏障以外的新技術以達到所需的噪音消滅效果。

30. 路政署署長回應時解釋，政府當局的一貫做法，是將隔音屏障的分包工程併入主要建造合約內，從而令主承建商承擔統籌有關工程的責任。由於裝設隔音屏障及興建行車道的工程互有關連，因此，倘委聘不同的承建商負責有關工程，可能會出現銜接問題，並因而對安全構成危險。此外，建造時間表亦可能會受到影響。

31. 路政署署長進一步表示，政府當局通常會在招標文件中訂明隔音屏障在消減噪音效果及預期效能方面的要求。招標文件不會列明特定的建築物料，並有明確條文訂明，可以接受使用其他具有同等質素或效果的物料。因此，承建商可以彈性選擇合適的建築物料，以達到預期的噪音消減效果。

32. 周梁淑怡議員認為，在香港的高密度城市環境中裝設隔音屏障必然會造成景觀影響。為解決此問題，政府當局應採取開放的態度，積極研究是否有隔音屏障以外的其他新技術可供採用。此外，政府當局亦應汲取海外國家在消滅交通噪音方面的經驗。

33. 環境運輸及工務局局長回應時向委員保證，政府當局會時刻探求更有效解決此問題的方法。此外，當局亦會不斷努力以掌握全球的最新技術發展，例如為隔音屏障採用新的建築物料，以至採取其他消滅噪音的新技術。倘證明此等新技術行之有效，當局可將之應用於香港。環境保護署署長補充，環境保護署會透過進行海外考察及接待訪港代表團體，與其他國家交流經驗。有關各方如有任何新的構思及技術，亦可隨時與該署聯絡。

III. 其他事項

34. 議事完畢，會議於下午6時10分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2003年3月18日