

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)735/04-05(07)號文件

檔 號：CB1/PL/EA

環境事務委員會

2005年1月24日舉行的會議

有關現有道路的噪音緩解措施 的背景資料簡介

現行政策

根據現行政策，在規劃新建道路時，有關部門或發展商須確保有關道路的交通噪音低於《香港規劃標準與準則》所訂定的70分貝(A)L10(1小時)^註法定噪音限制(下稱“噪音限制”)。若預期產生的交通噪音會超逾該噪音限制，便須採取一切切實可行的直接紓緩措施，例如改變路線及設置隔音屏障，以減少對鄰近居民的影響。如直接紓緩措施不足以解決問題，則須採取間接紓緩措施，為受影響的居民安裝優質窗戶和空調設施。

2. 然而，不論直接及間接的紓緩措施均不適用於就現行新建道路訂定的政策實施之前已經建成的現有道路。為此，政府當局已作出下列安排，以解決現有道路對附近居民所造成的噪音影響 ——

- (a) 工程措施：在切實可行的範圍內，在產生過量噪音的現有道路加設隔音屏障及隔音罩，以及用低噪音物料重鋪路面；及
- (b) 交通管理措施：對於不能採用工程措施或單靠工程措施不足以把噪音水平減至可接受水平的道路，則按個別路段的情況全面研究例如車速限制、改道及禁止重型車輛行駛等交通管理措施的可行性，並在切實可行的範圍內實施有關措施。

^註 L10(1小時)一般指交通流量最高的一小時當中，有10%時間超逾既定噪音水平。

紓減噪音措施

3. 環境事務委員會與交通事務委員會一直關注到現有道路對附近居民所造成的噪音影響，並曾先後舉行多次聯席會議，討論有助緩解問題的措施。兩個事務委員會的委員普遍認為，當局就發展新市鎮進行規劃時，應考慮在市鎮外圍興建主幹道路，以免重型車輛須繞經新市鎮。此外，當局亦應預留發展空間，以應付交通流量可能增加的情況。委員亦籲請政府當局改善土地用途規劃，以盡量減輕噪音對居民造成的影響。為鼓勵私人發展商採用隔音措施，兩個事務委員會建議政府當局就接近高噪音道路的私人發展項目，提供額外地積比率以作誘因。

推行工程措施

4. 為紓緩現有道路過量交通噪音對附近居民的影響，兩個事務委員會認為，政府當局應加快實施裝設隔音屏障的計劃，以及讓有關工程與附近已規劃的主要道路工程同步進行。政府當局表示已為多條道路上加裝隔音屏障工程安排撥款，以配合毗鄰的道路工程計劃。當局亦已計劃分階段完成在72個選定路段進行的重鋪低噪音物料工程。

5. 除了加設隔音屏障和進行重鋪路面計劃之外，兩個事務委員會認為當局亦應考慮下列措施：

- (a) 為受噪音影響的居民安裝雙層玻璃窗和空調設施，但須顧及此舉在財政方面的影響；
- (b) 在建造公路時棄用預製組件而改用工地澆鑄方法，藉以減少伸縮接縫的數目，並採用嶄新的吸音鋪路物料填補凹凸不平的接縫，以減低車輪經過時發出的噪音；
- (c) 向運輸業提供財政資助，以改良貨櫃車門鎖裝置的設計，當局相信該裝置導致貨櫃車經過伸縮接縫時發出巨大撞擊聲響；
- (d) 加強針對在靜寂地帶響號、超速駕駛、將汽車改裝為高速車輛及賽車的執法行動，以減低交通噪音；
- (e) 重新研究現行噪音限制的標準，作為規劃在現有道路上進行改善工程的準則；及
- (f) 以種植樹木取代裝設隔音屏障。

6. 政府當局的立場是，為受到過量交通噪音影響的住宅單位裝設隔音設備是消極且成本高昂的做法，須動用的開支最少達150億元，當中尚未計及經常開支和更換設備所需的費用。從噪音根源着手紓解有關問題，是較合乎成本效益的補救方法。倘不能從根源之處實施紓

解措施，政府當局便會研究在短期內採取非工程措施，而長遠而言則須藉市區重建解決噪音問題。政府當局會加強執法行動，因為該等行動能有效減少因駕車人士隨意響號、超速駕駛、非法改裝車輛及非法賽車而發出的不必要或可避免的噪音。然而，在切實可行的情況下，執法行動及紓解措施必須同時實行，才能在對付交通噪音問題方面達到更理想的效果。至於以低噪音物料鋪設高速公路路面方面，政府當局告知兩個事務委員會已物色新的物料，以測試其耐用程度及消滅噪音性能。有關以種植樹木取代裝設隔音屏障的建議，政府當局的解釋是，如不裝設隔音屏障而利用樹木減低噪音，每10米厚的樹木只能令噪音減少約1分貝(A)。

裝設隔音屏障

7. 事務委員會在研究在現有路段／天橋加設隔音屏障時得悉，政府當局會考慮新增構築物在技術上是否可行。當局所採用的原則載列如下 ——

- (a) 新增構築物不會阻塞緊急通道或妨礙滅火工作；
- (b) 新增構築物不會影響道路安全或阻礙行人及車輛通行；
- (c) 新增構築物不會妨礙商業活動或影響社會運作；及
- (d) 有足夠空間及結構承托力(適用於天橋)加建隔音罩／屏障。

此外，下列準則將適用於在道路裝設隔音屏障的安排 ——

準則一：遵守現行法例的規定

準則二：適時設置隔音屏障

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

準則四：在現有道路加建隔音屏障的成本效益

準則五：隔音屏障的設計須充分顧及美觀因素

8. 兩個事務委員會的委員普遍認為，在指定工程項目的規劃及設計階段根據《環境影響評估條例》(第499章)(下稱“《環評條例》”)引用噪音標準及裝設隔音屏障時，有需要以較具彈性的方式處理。在以符合成本效益的方式豎立隔音屏障，以及保障少數居民的權益使其免受過量交通噪音滋擾之間，必須取得適當的平衡。委員亦認為，政府當局有必要研究隔音屏障的設計及選料，特別是對景觀的影響，以確保公眾人士接受有關安排。

9. 政府當局的立場是，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。根據《環評條例》，有關快速公路、幹道、主要幹路及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，在落實前均必須先進行環境影響評估。此舉可確保政府當局在有關建議符合該條例所有規定後，才會發出環境許可證以批准有關方面動工。

實施解決交通噪音問題的交通管理措施

10. 據政府當局表示，在實施解決交通噪音問題的交通管理措施方面，當局須考慮下列準則 ——

- (a) 有替代路線可供選擇，以應付因有關路段封閉而改道的車輛；
- (b) 噪音問題不會從一個地點轉移至另一地點；
- (c) 有關建議須獲區內居民支持；及
- (d) 任何交通管理計劃均必須獲得運輸業的諒解及合作，才能成功推行。

11. 在2002年年初，政府當局建議以試行方式實施多項交通管理措施，以研究晚間交通管理計劃的可行性 ——

- (a) 全面封閉東九龍走廊；
- (b) 全面封閉葵芳邨外面的葵涌道天橋；
- (c) 全面封閉荃灣德士古道天橋；
- (d) 禁止5.5公噸以上的貨車經寶琳路往返九龍和將軍澳；及
- (e) 禁止5.5公噸以上的貨車使用沙田銀城街。

在2002年10月21日，環境事務委員會及交通事務委員會曾一起進行實地視察，以確定不同種類車輛在晚間擬議限制時段內發出的噪音，將對德士古道天橋沿線受影響民居造成何種影響。

12. 在研究政府當局的擬議交通管理措施時，兩個事務委員會發現運輸業界普遍認為，建議的措施並不能真正解決有關問題，因為該等措施只是把有關天橋／路段的交通噪音轉移至替代路線沿線其他地方。此外，有關建議會嚴重妨礙運輸業的運作，因而影響司機的生計。然而，事務委員會得悉，所涉地區的區議會已表示支持有關建議，並已促請政府當局加快實施試驗計劃，以確定該等措施的可行性及成效。

13. 經商議後，兩個事務委員會的委員察悉，產生過量噪音的道路／天橋所造成的滋擾問題必須獲得解決，並須在有關各方的利益之間取得適當的平衡。部分委員建議，政府當局在作出最後決定前應進行持續發展評估及經濟影響評估等研究，以確定有關建議的影響。此外，當局亦應研究所有其他直接的工程與非工程方案，例如研究豎立無需強力地基的較矮隔聲屏障的可行性，以消減交通噪音所造成的污染。其他委員認為，政府當局不應排除任何能夠紓緩受影響居民所受到的過量交通噪音滋擾的方案。他們堅持當局應在切實可行情況下實施交通管理計劃，並籲請運輸業界採取較體諒的態度，支持進行封路試驗計劃，以便可切實評估擬議封路計劃的成效及影響。

最新情況

14. 由於建議在東九龍走廊實施的計劃對替代路線兩旁的住宅造成嚴重的噪音影響，政府當局已暫緩推行該擬議計劃，將之押後至有關部門能制訂合適的計劃，把對有關住宅的噪音影響減至滿意的水平。鑒於所接獲的強烈反對意見，當局亦決定不在往返九龍和將軍澳的寶琳路以及德士古道天橋實施擬議的計劃。

立法會秘書處
議會事務部1
2005年1月18日