

# 立法會

## *Legislative Council*

立法會CB(1)146/13-14號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/2/12/1

### 環境事務委員會

#### 有關空氣、噪音及光污染事宜小組委員會 會議紀要

日 期：2013年6月28日(星期五)  
時 間：下午4時  
地 點：立法會綜合大樓會議室3

出席委員：何秀蘭議員(主席)  
毛孟靜議員  
胡志偉議員, MH  
范國威議員  
陳恒鏞議員  
郭偉強議員  
郭榮鏗議員  
黃碧雲議員  
謝偉銓議員

缺席委員：陳家洛議員  
葛珮帆議員, JP  
鍾樹根議員, BBS, MH, JP

出席公職人員：議程第II項

環境局副局長  
陸恭蕙女士, JP

環境保護署助理署長(環境評估)

鄧建輝先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(評估及噪音)

楊國良先生

環境保護署首席環境保護主任(區域評估)

陳檳林先生

### **議程第III項**

環境局副局長

陸恭蕙女士, JP

環境保護署助理署長(空氣質素政策)

莫偉全先生, JP

環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)

何德賢先生

環境保護署高級環境保護主任(策略評估)5

梁啟明博士

環境保護署高級環境保護主任(空氣科學)4

馮思聰博士

### **應邀出席者 : 議程第III項**

香港城市大學

能源及環境學院

客座助理教授

林潤發博士

香港科技大學

環境研究所

馮志雄教授

**列席秘書** : 總議會秘書(1)1  
韓律科女士

**列席職員** : 議會秘書(1)1  
莫穎琛小姐  
  
議會事務助理(1)1  
潘耀敏小姐

---

經辦人／部門

### **I. 通過會議紀要**

(立法會CB(1)1365/12-13號 —— 2013年2月25日  
文件 會議的紀要)

2013年2月25日會議的紀要獲確認通過。

### **II. 現行管制噪音污染的法例和行政措施、有關的 公共開支及噪音污染的個案和緩解措施**

(立法會CB(1)982/12-13(01) —— 政府當局就"現  
行管制噪音污  
染的法例和行  
政措施及有關  
的公共開支"提  
供的文件

立法會CB(1)1167/12-13(01) —— 香港中文大學  
地理與資源管  
理學系林健枝  
教授提交的意  
見書(只備英文  
本)

立法會CB(1)1183/12-13(01) —— 「思匯」提交  
的意見書

立法會CB(1)1366/12-13(01) —— 因應2013年5月31日會議席上所作討論而須採取的跟進行動一覽表

立法會CB(1)1366/12-13(02) —— 政府當局就CB(1)1366/12-13(01)號文件作出的回應

立法會CB(1)1366/12-13(03) —— Chris KNOP先生提交的意見書(只備英文本))

2. 小組委員會繼續討論未能於2013年5月31日的會議上完成審議的項目。

3. 環境保護署助理署長(環境評估)扼要介紹現行管制環境噪音的法例和行政措施，以及有關的公共開支。環境局副局長歡迎委員對政府就環境噪音管制所訂的整體政策目標提出意見。主席表示，委員的意見、關注及建議將收納於小組委員會的報告內，以協助政府當局改善現行法例在處理各種污染問題方面的不足之處。小組委員會將舉行一至兩次會議討論報告。

#### 建築地盤發出的噪音

4. 主席關注建築地盤發出的噪音(尤其是撞擊式的打樁工程所產生的噪音)對鄰近住宅或其他噪音感應強的地方的影響。環境保護署助理署長(環境評估)表示，當局根據《噪音管制條例》(第400章)發出建築噪音許可證和噪音標籤，藉此管制建築地盤發出的噪音。

5. 關於撞擊式的打樁工程，環境保護署首席環境保護主任(區域評估)解釋，撞擊式的打樁工程只可在平日日間進行，並視乎與鄰近噪音感應強的地方(例如學校和住宅)的距離，把運作時間限定為12、5或3小時。進行撞擊式的打樁工程須領有

建築噪音許可證。部分地盤因面積細小而出現技術上的限制，某些特別地質狀況亦只適合進行撞擊式的打樁工程，因此，在這些地方禁止進行撞擊式的打樁工程，並不可行。不過，當局逐步取締特別嘈吵的打樁方法(例如柴油錘)，已有助盡量減低撞擊式的打樁工程對隣近噪音感應強的地方造成的噪音和震動滋擾。

6. 黃碧雲議員表示，她曾多番接到黃埔花園居民的投訴，指新鐵路項目的建築工程相當接近民居，對他們造成噪音滋擾。環境保護署助理署長(環境評估)回應時指出，為減低工程對附近居民的影響，鐵路項目大部分大型工程均在地底進行。在地面進行的建築工程主要涉及車站及其出入口。香港鐵路有限公司已採取多項消減噪音措施，其中包括在進行鐵路項目的建築工程時使用隔音布(一種有效減低聲響水平的專利產品)、隔音罩及較寧靜的建築設備。政府當局將繼續密切監察現行消減噪音措施的成效，並在切實可行的範圍內加以改善。

7. 主席認為，除了採取各項消減噪音的措施外，工程項目的倡議人應透過區議會加強與區內居民溝通，以加深居民對有關建築工程的認識和方便有關人士交流意見。

#### 道路維修工程發出的噪音

8. 環境保護署首席環境保護主任(區域評估)在回應主席有關道路維修工程噪音的提問時解釋，在交通特別繁忙的道路進行的維修工程，可能須於限制時間(即由下午7時至翌日上午7時或於公眾假期)內進行，以盡量減低工程對公眾和交通的影響。根據《噪音管制條例》發出技術備忘錄載有特別條文，容許就一些必須於限制時間內進行的道路維修工程發出建築噪音許可證，使有關工程的噪音水平即使可能超出噪音標準，亦可於限制時間內進行，因為在限制時間內進行有關工程對市民產生的滋擾或不便會較在非限制時間內進行工程所產生的滋擾或不便為少。

9. 環境保護署首席環境保護主任(區域評估)進一步指出，一般而言，工程項目倡議人在獲批建築噪音許可證前，須向警務處取得證明文件，確認有關道路維修工程須在申請中指明的時段進行，以作出交通安排。為盡量減少工程發出的建築噪音，在建築噪音許可證上亦會註明嚴格的消減噪音措施，作為許可證條件。環境保護署(環保署)會進行巡查，確保已實施消減噪音措施。一旦發現違反有關條件的情況，當局會考慮提出檢控。

#### 噪音污染管制的資源分配

10. 謝偉銓議員指出，噪音污染問題涉及多個政府政策局／部門的不同政策範疇。他認為防患於未然是對付噪音的最佳良策。優良的城市設計及規劃有助從源頭減少噪音，避免噪音問題出現。隨着科技進步，藉創新的設計和措施消減噪音應是最新的趨勢。由於市民大眾追求更理想的居住環境，並對噪音問題更為關注，謝議員建議政府當局提交撥款申請予立法會審批時，應列明推行噪音消減措施所需的財政資源(例如使用低噪音物料和更改道路定線的費用)。此舉可讓議員及公眾充分瞭解推行有關項目的費用總額，從而讓議員在考慮撥款申請的過程中作出有根據的抉擇。

11. 主席贊同謝議員的意見。她認為在城市規劃過程及基建項目的規劃過程中應加入規定，要求對發展計劃或項目的噪音影響作出評估(例如強制在規劃過程中進行噪音影響研究)，以便在設計階段預防噪音問題。

12. 環境局副局長同意噪音污染已成為本港的一大問題，社會各階層人士均無可避免受到不同程度的噪音滋擾。政府當局應以多管齊下的措施，包括透過土地用途規劃和項目設計預防噪音問題、對各式各樣的環境噪音施加法定管制、透過消減噪音計劃改善交通和飛機噪音問題，以及採用創新的消減噪音設計和措施，以回應公眾對更寧靜的環境和更佳生活質素日益提高的期望。

政府當局歡迎公眾和持份者就制訂重大政策(例如未來的運輸計劃及香港整體發展方向)提供意見，因為此舉有助預防噪音問題。

#### 商業處所發出的噪音

13. 黃碧雲議員對餐廳和酒吧造成的噪音滋擾表示關注。儘管市民曾多番向警方投訴，但情況未有改善。她詢問政府當局會否考慮限制住宅區內的餐廳及與酒類有關的業務只可營業至某個預定時間，例如晚上11時或午夜12時。

14. 環境保護署助理署長(環境評估)回應時表示，噪音滋擾投訴通常由多於一個政策局／部門處理。由於噪音滋擾由鄰近環境造成，因此，單靠執法無法有效解決問題。雖然環保署負責處理餐廳或酒吧內產生的噪音問題，但無法處理涉及因此類處所的顧客在室外發出過量噪音而對附近居民造成滋擾的投訴。不過，環保署會繼續與相關政策局／部門合作，以改善有關情況。警方亦會跟進噪音投訴，並按個別情況採取適當的執法行動。

#### 道路交通噪音

15. 胡志偉議員察悉，現行的交通噪音限制水平為70分貝(A)L<sub>10</sub>(1小時)，他建議政府當局考慮調低70分貝(A)的限制水平，以進一步加強對噪音的管制。鑒於一些繁忙道路因空間不足而在技術上無法加裝隔音屏障，他亦詢問，對在這些道路附近的住宅樓宇而言，安裝"減音窗"是否保障居民免受過量交通噪音影響的可行方法。

16. 環境保護署助理署長(環境評估)解釋，適用於住宅樓宇的70分貝(A)噪音限制水平是經研究若干海外國家的類似標準及香港的一般實際情況後制訂。環境保護署首席環境保護主任(評估及噪音)補充，此標準是《香港規劃標準與準則》所訂的標準，而L<sub>10</sub>(1小時)的指標亦廣為世界各地(例如英國和美國)不同機關採納，用以評估及測量道路噪音水平。基於香港的居住密度高，收緊現行噪音限制水平的空間有限。不過，政府當局已開

始以低噪音物料重鋪路面及天橋，以減少輪胎噪音，並會在規劃階段仔細研究道路定線，以盡量減少受交通噪音影響的人口。此外，環保署亦與房屋署緊密合作，共同研究可否為繁忙道路附近因空間不足而無法加裝隔音屏障的樓宇安裝"減音窗"，以保障居民免受過量交通噪音的影響。

政府當局

17. 環境局副局長因應委員的要求，承諾提供以下資料，供委員參閱 ——

- (a) 當局基於甚麼考慮因素，決定不收緊目前《香港規劃標準與準則》就住宅樓宇訂明的法定道路交通噪音為70分貝(A)L10(1小時)的限制；及
- (b) 當局為保障居民免受過量交通噪音影響而在繁忙道路旁的住宅樓宇試行加裝"減音窗"的試驗計劃的最新進展及詳情(例如該計劃的完成時間及未來路向)，以及其他消滅噪音的創新設計及措施的最新情況。

(會後補註：政府當局的回應已於2013年9月9日隨立法會CB(1)1768/12-13(02)號文件送交委員。)

### **III. 香港的空氣質素模擬系統**

(立法會 CB(1)1366/12-13 —— 政府當局就"香港的空氣質素模擬系統"提供的文件  
(04)號文件)

#### 與政府當局及學者舉行會議

##### *出席會議的學者*

香港城市大學能源及環境學院林潤發博士  
立法會CB(1)1393/12-13(01)號文件(只備英文本)

香港科技大學環境研究所馮志雄教授  
立法會CB(1)1393/12-13(02)號文件(只備英文本)

18. 環境局副局長表示，政府當局一直監察空氣質素模擬系統的最新發展，並會在有需要時提升模擬工具及方法。環境保護署助理署長(空氣質素政策)簡介香港常用的空氣質素模擬方法，並介紹其中一個最常用的空氣質素模型，即"大氣污染物在香港的傳播"("PATH")。

19. 林潤發博士陳述他在意見書所載的意見。林博士支持政府當局採用3個級別的方式進行空氣質素影響評估，但他促請政府當局改善空氣質素模擬系統的透明度，使社會人士對環保署在保障公眾健康方面的工作有更深瞭解，以取得公眾信任。政府當局亦應公開香港的排放量紀錄，並定期更新，讓公眾和學者均可監察當局不同排放管制措施的成效。

20. 馮志雄教授簡述他的意見書，並指出空氣質素模擬系統對政策制訂和環境影響評估("環評")具有重要作用。他贊同林潤發博士的意見，認為政府當局應改善空氣質素模擬系統及該系統應用於環評程序的透明度，使希望瞭解空氣質素模擬系統的人士可輕易取閱相關文件和數據。他指出，若公眾更瞭解和認同空氣質素模擬系統，環評研究的可信度便會提高。

政府當局

21. 政府當局因應主席的要求，承諾就馮志雄教授和林潤發博士的意見提供書面回應。

(會後補註：政府當局的回應已於2013年9月9日隨立法會CB(1)1768/12-13(03)號文件送交委員。)

### 空氣質素模擬系統的透明度

22. 郭榮鏗議員贊同林潤發博士和馮志雄教授的意見，認為空氣質素模擬系統的透明度十分重要。他指出，由於環評報告就空氣質素數據或PATH模型中用以模擬某一項目對整個珠江三角洲

地區(包括香港)的背景空氣質素的假設所提供的資料有限，因此，部分環保團體和學者對環評研究的結論有所保留。

23. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)回應時指出，環保署在審閱環評報告時，十分重視評估擬議項目對空氣質素的影響時所採用的方法和假設。環保署亦要求工程項目倡議人在他們的環評報告中列出所使用的方法和假設，讓公眾查閱。不過，由於環評報告中載有大量資料和數據，公眾在找尋某些資料時或有困難。環保署正考慮要求工程項目倡議人在他們的環評報告的摘要部分列出所使用的方法和假設，方便公眾查閱。

24. 環境保護署高級環境保護主任(策略評估)解釋，環保署會列明工程項目倡議人須在環評研究中處理的特定問題。在評估擬議項目對空氣質素的整體影響時，當局會考慮全部3個級別的排放源的數據。這3個級別為：第1級 —— 被評估的擬議項目的排放；第2級 —— 擬議項目500米半徑範圍以內的排放源；及第3級 —— 擬議項目的背景空氣質素。環保署須就這3個級別的排放源採用不同的空氣質素模型，以估算它們對空氣質素的影響。環保署採用拉格朗日法模型，透過觀察空氣團隨風移動的軌跡，以模擬空氣污染物的擴散情況，從而模擬第1和第2級排放源的影響，這與國際間的做法一致。當局採用PATH量化擬議項目的背景空氣質素(即第3級)。PATH模型會涵蓋各個排放源，包括珠江三角洲內、香港的道路、海洋、機場、發電廠及工業的排放源。環保署會將這3個級別的排放源對空氣質素的影響相加起來，以得出對空氣質素的整體影響。

25. 環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)補充，早前曾與政府當局會晤的部分學者認為，PATH系統在科學上穩健，適合香港作空氣質素評估之用。由於PATH是一個複雜的模型，可能難以理解，因此當局沒有公開成果數據。儘管如此，環保署會應要求向學者、相關專家和主要顧問機構提供PATH的成果數據，以協助他們進行空氣質

素模擬，以及評估不同發展項目對空氣質素的影響。

26. 馮志雄教授認為，為了讓外界更瞭解當局如何預測未來的空氣質素，除公布PATH的成果數據外，政府當局亦應公開在PATH模擬系統中用以估算未來的空氣污染物排放而在空氣質素管制政策及改善措施方面所採用的假設。林潤發博士表示，在減排方面所採用的假設是否符合實際情況或過於寬鬆，是政府當局在進行空氣質素模擬的過程中應考慮的重要因素。郭榮鏗議員提議政府當局公開工程項目倡議人在評估擬議項目對空氣質素的影響時所使用的排放量紀錄數據，讓公眾查閱。

27. 環境局副局長知悉與會者對空氣質素模擬系統透明度的意見和關注。她指出，政府當局目前正提升PATH模型，並會邀請空氣質素模擬專家參與新系統的驗證工作。環境保護署助理署長(空氣質素政策)補充，政府當局會考慮在適當時候成立一個由學者和業界專家組成的工作小組，以審視及改良香港的空氣質素模擬系統。該工作小組可討論為改善透明度而應公開的數據種類。

#### 估算不同排放源的方法

28. 郭榮鏗議員提及根據《環境影響評估條例》(第499章)的規定發出的技術備忘錄第4.3.1(b)(v)條，當中規定就合理的情況方案及／或最壞的情況方案或環評研究概要所要求的方案，作出描述和預測。他指出，部分學者支持使用觀察為本的方法，從一個或多於一個位於不同地點的空氣質素監察站收集數據，以估算擬議項目對整體空氣質素的影響，以及模擬最壞的情況作測試用途，而非使用PATH模型進行空氣質素評估。

29. 環境保護署助理署長(空氣質素政策)解釋，由於PATH可分析改善空氣質素的科技改良或政府政策對未來空氣質素的影響，因此使用PATH來估算擬議項目的背景空氣質素水平(即第3級)，比其他估算方法更為優勝，並可達致更具肯定性

的預測結果。林潤發博士亦認為，以觀察為本的方法(基於最壞的情況的假設)預測擬議項目對空氣質素的影響，不會在所有情況下均達致預測的程度，尤其是在某些發展中或已發展國家，不同空氣污染物的排放趨勢正逐步下降。

30. 環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)補充，在計算擬議項目對整體空氣質素的影響時，PATH模型已包含及足以描述在一般環境下的不同排放源。PATH亦已顧及政府當局為減少本地空氣污染物排放以期在2020年達到新的空氣質素指標而推行的各項措施，例如要求遠洋船在香港水域停泊時轉用清潔燃料，以及立法進一步收緊發電廠的排放上限。政府當局已採取保守方針，假定上述管制措施只能令香港在2020年達到減排目標／幅度的下限。

31. 環境保護署高級環境保護主任(策略評估)5表示，在大部分情況下，項目誘導的排放(即第1級)及在擬議項目鄰近範圍的污染物排放活動(即第2級)通常是影響本地空氣質素的主要因素。因此，工程項目倡議人在評估擬議項目對整體空氣質素的影響時，須根據假定的合理最壞情況方案進行評估，以估算來自第1和第2級的排放。他們亦須預測在進行和不進行擬議項目的建築及運作的情況下的空氣質素水平。只有在經過上述各項評估後，工程項目倡議人才符合根據《環境影響評估條例》(第499章)發出的技術備忘錄所載有關預測擬議項目的合理情況方案及／或最壞情況方案的規定。

32. 環境保護署首席環境保護主任(空氣科學)進一步解釋，為預測未來背景空氣污染物濃度而在PATH中用以估算排放的假設會因評估年份和個別個案情況不同而各異。在指定項目的環評研究中，排放假設是由工程項目倡議人設定，以配合評估年份。環保署可應要求提供未來兩個年度(2015及2020年)的標準PATH成果數據。倘若所要求的評估年份並非環保署提供的年份，工程項目倡議人應與環保署就評估年份的排放估算方法和假設達成共識。

政府當局

33. 環境局副局長樂意就進行空氣質素模擬的工作與委員和學者交換意見。她答允政府當局會

(a) 提供資料，說明政府當局在提升PATH模型方面的最新進展及提升該模型的細則；及

(b) 告知小組委員會，政府當局將如何透過與相關人士、學術界及其他持份者更緊密溝通，以改善空氣質素模擬系統及該系統應用於環評程序的透明度。

(會後補註：政府當局的回應已於2013年9月9日隨立法會CB(1)1768/12-13(03)號文件送交委員。)

#### IV. 下次會議日期及討論事項

(立法會CB(1)1366/12-13(05)——待議事項一覽表)  
號文件

34. 主席建議而委員亦同意在2013年7月12日(星期五)上午10時45分舉行下次會議，討論"現行管制光污染的法例和行政措施及有關的公共開支"。

#### V. 其他事項

35. 議事完畢，會議於下午6時14分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2013年10月24日