

第2章

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

審計署曾就設置隔音屏障以紓減道路交通噪音一事進行審查，發現在以下方面有可予改善之處：

- 為擬在白石角興建的住宅發展項目設置隔音屏障；
- 為大埔第39區的擬建發展項目設置隔音屏障；及
- 為馬鞍山私人住宅發展項目設置隔音屏障。

為擬在白石角興建的住宅發展項目設置隔音屏障

2. 委員會察悉，白石角住宅發展項目的隔音屏障建造工程，由於白石角發展項目的規劃有變而告刪除。就此，委員會詢問各有關部門之間曾否有足夠溝通，以知悉有關改變，並按最新情況作出決定。

3. **路政署署長麥齊光先生**回應時表示，有關發展項目已訂有清晰的發展計劃及詳細時間表，而各有關部門在決定裝設隔音屏障前，亦曾作出溝通。在2000年，由於發展項目的規劃有所改變，各有關部門在一次跨部門會議上研究此事，決定刪除隔音屏障的工程。

4. 根據審計署署長報告書第2.19段，政府在1999年3月初，將白石角住宅發展項目的預計完工日期押後至2008年。在1999年3月底，路政署批出吐露港公路擴闊工程合約，當中包括為住宅發展項目裝設隔音屏障的工程。就此，委員會詢問路政署在決定批出合約時，曾考慮哪些因素，當中有否包括押後完工日期此事。

5. **路政署署長**在2003年12月24日的函件(**附錄16**)中，解釋路政署在進行吐露港公路擴闊工程時，就設置隔音屏障作出決定時所面對的情況如下：

- 路政署在1998年11月26日邀請經預先審定資格的承建商，承投吐露港公路擴闊工程，並在1999年3月26日批出工程合約。路政署基於下列考慮因素，決定在吐露港公路擴闊工程合約中包括有關的隔音屏障：

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

- (a) 吐露港公路擴闊工程的核准環境影響評估(環評)報告訂明須設置隔音屏障，以作為吐露港公路擴闊工程的一部分。因此，路政署須遵照有關規定；
- (b) 路政署已就白石角項目及39區發展項目作出不同的處理。就白石角而言，該署訂有清晰的發展計劃，而39區在當時則仍未有任何工程計劃，故此該署為兩項計劃在設置隔音屏障方面，採取不同做法；及
- (c) 把隔音屏障的工程時間配合已規劃的易受噪音影響項目的完成日期，在當時而言，是一個許可的方案，但並非唯一方案。事實上，這個許可方案亦非工務部門當時普遍採用的做法。在選擇方案時，工務部門須顧及其他考慮因素，例如費用、對交通及市民的影響等。

6. 至於路政署須為從吐露港公路擴闊工程合約中刪除白石角的隔音屏障裝設工程，而向承建商支付1,300萬元一事(請參閱審計署署長報告書第2.17段)，**路政署署長**堅稱，若按原來計劃展開工程，成本很可能超過5,000萬元，相比之下，政府支付1,300萬元來刪除該項工程，已節省了近4,000萬元的開支。

7. 應委員會要求，**審計署助理署長王球安先生**就路政署署長的說法作出回應時表示，由於吐露港公路擴闊工程合約包括了隔音屏障工程，政府更改合約，便須向承建商支付1,300萬元。假如合約並未包括白石角隔音屏障工程，政府一開始便應可免除逾5,000萬元的工程費用，亦無須支付該筆1,300萬元的費用。

8. 根據審計署署長報告書第1.4(d)段，在1996年6月，政府當局告知立法局《環境影響評估條例草案》委員會有關處理新建道路對易受噪音影響樓宇的影響的環評安排，當中包括保護擬建易受噪音影響樓宇的措施。其中一項措施是，如擬建的易受噪音影響樓宇將於較後時間才興建，在切實可行的情況下，倡議者會進行基礎工程，並在樓宇落成前設置紓減噪音措施。就此，委員會詢問，為何白石角的隔音屏障裝設工程，並未採用這種循序漸進的方式。

9. **環境運輸及工務局局長廖秀冬博士**回應時表示，根據《環境影響評估條例》(《環評條例》)，發展項目在竣工前，必須採取紓減噪音措施。然而，由於道路及附近發展項目的竣工日期不同，《環評條例》

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

並未規定在設置紓減噪音措施之前，須先進行基礎工程。基礎工程並非一定要進行，而是相關工程策劃經理可選擇的一個方案。鑒於吐露港公路擴闊工程的經驗，政府當局曾檢討此事，並要求工程策劃經理盡量在切實可行的情況下，先進行基礎工程，並在有關發展項目落成前，設置紓減噪音的措施。

10. 委員會詢問，當局曾否考慮在進行白石角隔音屏障裝設工程前，先進行基礎工程的方案。

11. **環境運輸及工務局局長**回應時表示，與第39區的發展項目不同，白石角發展項目已訂有清晰的計劃，預計在2008年完工。由於隔音屏障須在2008年裝妥，故有關的工程策劃經理決定裝設隔音屏障。另一方面，由於批出吐露港公路擴闊工程合約時，第39區發展項目的工程計劃尚未訂定，因此在有關的工程合約內，安裝隔音板只列為暫定項目。

12. 委員會詢問，對於預計要在5年後完成的發展項目，政府當局會先進行基礎工程，還是會一次過採購所有隔音屏障。

13. **環境運輸及工務局局長及環境運輸及工務局副秘書長周達明先生**答稱：

——環境運輸及工務局在提交立法會交通事務委員會2003年1月23日會議的文件中，列出政府當局在實施設置隔音屏障的政策方面5項指導準則。在這些準則中，準則2是適時設置紓減噪音措施，即隔音屏障。根據此項準則，若發展項目要待新建道路啟用後數年才落成，工程倡議者便可延遲設置紓減噪音措施；及

——該項準則的精神，是以較大彈性處理架設隔音屏障的時間，讓承建商可因應興建道路和易受噪音影響的發展項目的進度，安排裝設屏障的時間。由於就不同計劃進行裝設工程所需的時間各異，若訂明裝設隔音屏障的時間，有關工程或難以配合發展項目的落成時間。再者，政府當局在決定裝設隔音屏障的時間表時，亦須顧及成本及對交通的影響等因素，並要考慮如何令裝設工程配合易受噪音影響發展項目的完工日期。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

14. 委員會詢問，若在批出吐露港公路擴闊工程合約時，已訂有上述的指導準則，政府當局當時會否安裝隔音板。

15. **路政署署長**回應時承認，若當時已訂有該指導準則，路政署應會採取只建造合約所訂基礎工程的方案。他指出，吐露港公路是第一條進行擴闊工程的公路。在進行路面工程時，須將擴闊的道路局部封閉並暫時收窄。因此，路政署在考慮裝設隔音屏障的時間表時，必須顧及工程對交通的影響。

16. 委員會從審計署署長報告書第2.6段得悉，在1998年11月底，環境保護署(環保署)就吐露港公路擴闊工程發出環境許可證。環境許可證的其中一項條件，是將《吐露港公路環評研究報告》建議的隔音屏障建造工程(包括為擬在白石角發展項目建造隔音屏障的工程)，納入為吐露港公路擴闊工程的一部分。然而，有關發展項目預計的完工日期及規劃參數其後有所改變。委員會詢問為何不能彈性地更改環境許可證，以配合有關改變。

17. **路政署署長**答稱，吐露港公路環評研究包括評估此項目現在及日後對環境的影響。由於在進行研究期間，白石角住宅區的分區計劃大綱圖尚未定出，評估日後的環境影響時，只可以規劃署、拓展署、路政署及環保署議定的假設作為基礎。環境許可證是根據環評研究所作評估而發出。路政署須按照環境許可證所訂規定裝設隔音屏障。

18. **環境保護署署長羅樂秉先生**解釋：

——在進行環評研究時，會顧及各有關部門(包括規劃署)提出的意見。在工程項目規劃中，雖然總有可作修改的空間，但在進行環評研究時，已知的資料往往最多只有：土地用途已相當明確，而有關發展計劃亦會按照已知的時間表進行。工程倡議者在環評研究完成後，向環保署申請環境許可證時，環保署基本上會按照申請書提供的資料發出許可證，但必須符合環評研究的結果；

——就目前的個案而言，由於申請人建議建造隔音屏障，因此，環境許可證亦包括隔音屏障裝設工程。申請人在申請環境許可證時，亦可要求在住宅發展項目即將入伙前，才設置有關措施；

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

——當局或須因應當時的慣常做法來考慮此事。考慮到裝設隔音屏障會阻礙交通，從這個角度來看，延至較後階段才進行工程，可能會有問題，而在某些情況下，以工程的角度而言，甚至根本不可行。依他之見，在探討1996年為保護易受噪音影響樓宇而作的環評安排(請參閱審計署署長報告書第1.4(d)段)時，應從整件事着眼。當時所關注的問題是，在稍後階段待發展計劃最終展開時才裝設隔音屏障，未必可行。雖然可先進行基礎工程，其後才裝設隔音屏障，但當時的焦點是要確保隔音屏障得以建造；及

——汲取《環評條例》實施數年的經驗，政府當局現已更清楚了解一次過採購所有隔音屏障的風險。環保署可以在環境許可證中加入彈性條款，規定可在易受噪音影響的發展項目入伙前，才建造所有隔音屏障。

19. 委員會詢問，環境保護署署長可否發出能顧及突發情況的環境許可證。

20. **環境保護署署長**答稱，若申請人在申請時提出要求，又獲得環保署的同意，在程序上確可作出靈活安排。

21. **環境運輸及工務局局長**補充，在《環評條例》草擬期間，當時的社會氣氛是，噪音問題比其他任何問題更受香港市民關注。但其後氣氛有所改變。吐露港公路裝設隔音屏障後，公眾對其外觀大感吃驚，就連以往提倡裝設隔音屏障的人亦都加以反對。環境運輸及工務局曾處理此問題，並接納審計署的建議。由2002年年底起，環境運輸及工務局已採取步驟，落實這些建議。該局會以靈活踏實的態度，處理隔音屏障裝設事宜，並會盡量避免對環境造成不當的干擾。

22. 根據審計署署長報告書第2.14段，在1998年3月，城市規劃委員會(城規會)於憲報公布白石角(東部)分區計劃大綱草圖。在1998年8月，顧問完成白石角可行性研究，並擬訂建議採用的發展大綱圖。建議採用的發展大綱圖所載的土地用途建議，較發展概念圖則所載的更為明確。白石角填海區北部的住宅用地的規劃出現一些改變。因此，白石角(東部)分區計劃大綱草圖須予修訂，以配合這些改變。在1999年3月26日，城規會在憲報公布經修訂的白石角(東部)分區計劃大綱草圖，供公眾查閱。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

23. 委員會詢問，這些改變對建造隔音屏障有否造成影響，而當時既然已有一套更明確的白石角大綱圖，路政署為何仍於1999年3月底批出白石角隔音屏障的建造合約。

24. **路政署署長**答稱，建議採用的發展大綱圖已為白石角提供了非常清晰的規劃參數及計劃。在進行環評研究期間，甚或到1999年3月底批出合約之前，分區計劃大綱圖的規劃參數並無改變。到了2000年年中，城規會才決定更改這些規劃參數，導致隔音屏障工程須予刪除。

25. 委員會詢問，路政署在日後申請環境許可證時，會如何利用環保署所提供的靈活安排。

26. **路政署署長**回應時表示，路政署會在裝設隔音屏障時，採取循序漸進的方式，並因應情況向環保署申請環境許可證。鑒於有關工程的日後發展存有不明朗因素，這種方式會較可取；而道路工程對鄰近發展項目的影響，亦須予考慮。若道路工程的預計竣工日期與鄰近發展工程項目相近，由於在稍後階段才裝設隔音屏障會甚為困難，實有需要進行隔音屏障的基礎工程。

27. 委員會詢問，路政署可否向環保署申請能顧及以下兩種情況的環境許可證，即在興建有關道路期間，有關的發展項目如期進行或終止。

28. **環境運輸及工務局局長**答稱，很難發出適用於所有情況的環境許可證。採取循序漸進方式會較可取，因為這可配合隔音屏障工程的改變。

29. 委員會進一步詢問，以循序漸進方式建造隔音屏障的工程如有更改，須否向環保署提出申請。

30. **環境運輸及工務局局長**答稱，如要更改環境許可證，須向環保署提出申請。處理更改環境許可證申請的程序，遠較處理申請許可證的程序簡單。

31. 委員會詢問，政府當局日後會如何處理為道路工程設置隔音屏障的事宜。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

32. 環境運輸及工務局局長表示：

- 立法會交通事務委員會曾於2002年11月的會議上，討論為吐露港公路擴闊工程設置隔音屏障一事。有關的隔音屏障工程在1996至2000年期間規劃，而《環評條例》則於該段期間內的1998年生效。因此，隔音屏障工程與環評法定要求兩者在時間配合上出現問題；
- 目前，政府當局已就實施裝設隔音屏障的政策，制訂了5項指導準則。因此，日後隔音屏障工程在規劃、環評及工程項目方面，會有較佳協調；
- 再者，就需要設置隔音屏障的現有道路而言，有關的工程合約會規定先行提供基礎工程，而裝設隔音板的費用會按所需隔音板的數量計算。因刪除整項隔音屏障工程所導致的賠償問題，不會再出現；及
- 由於隔音屏障工程早在施工之前若干年經已規劃，要工程保持不變實不大可能。然而，為應付上述3方面的工程改變，環境運輸及工務局已與規劃署達成共識，令此類工程的施工時間能與有關發展項目的落成時間互相配合。

為大埔第39區的擬建發展項目設置隔音屏障

33. 委員會從審計署署長報告書第2.26、2.32及2.38段得悉下列情況：

- 在1999年9月，拓展署表示，大埔第39區在2004年之前並無任何發展計劃，路政署遂與其顧問聯絡，確定不會指示進行吐露港公路擴闊工程合約內的暫定工程項目；
- 在2000年8月，路政署明確地決定延遲進行大埔第39區的隔音屏障安裝工程，並向環保署申請更改有關環境許可證的條件；
- 然而，路政署其後決定展開工程，工程於2003年完成；及

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

——審計署認為，如果在1999年9月而非2000年8月決定延遲進行工程，以及提出更改環境許可證的申請，便會有時間進行所需的環評程序，以提出充分的理據延遲隔音屏障工程。這樣，在2002年裝設隔音屏障的工程便可予延期，而隨後在2003年拆除屏障的工程亦可避免。

34. 基於上述背景，委員會詢問，當局為何未有在1999年9月作出延遲工程的決定，並提出環境許可證的申請，以便有足夠時間進行環評程序。

35. **路政署署長**答稱：

——與白石角擬建發展項目不同，大埔第39區的隔音屏障工程在吐露港公路擴闊工程合約中列為暫定項目。因此，除非工程倡議者給予指示，否則隔音屏障建造工程不會展開。這合約安排的精神是，有需要才裝設隔音屏障。拓展署表示並無定出確實的發展時間，這符合有關安排的精神。因此路政署無須就隔音屏障工程採取任何行動；及

——一如審計署署長報告書註12所述，在2000年8月，出席跨部門會議的人首次同意大埔第39區的隔音屏障建造工程最好延遲進行。路政署因而作出所需安排，將工程延遲。

36. 委員會詢問，路政署在2000年8月明確決定延遲建造大埔第39區的隔音屏障，為何於2001年3月卻又決定動工。

37. **路政署署長**解釋，跨部門會議在2000年8月決定延遲建造隔音屏障後，路政署向環保署申請更改環境許可證的條件，取消建造隔音屏障。環保署告知路政署，如延遲隔音屏障建造工程，部分現有易受噪音影響的樓宇所承受的噪音水平，便會差不多達到法定上限。環保署又表示，路政署如決定延遲建造隔音屏障，便須重新進行整個環評程序。在這情況下，路政署決定在2001年3月動工建造隔音屏障，以免吐露港公路擴闊工程受到延誤。

38. 委員會詢問，政府當局沿吐露港公路建造隔音屏障前，有否諮詢公眾，包括立法會及有關的區議會。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

39. **環境運輸及工務局局長**答稱，吐露港公路擴闊工程(包括隔音屏障建造工程)的撥款申請，須提交立法會工務小組委員會及財務委員會審批。兩個委員會在研究撥款申請時，可以討論隔音屏障的工程。

40. 委員會指出，路政署對按原定計劃建造隔音屏障的作用評估(請參閱審計署署長報告書第2.31段)，並沒有告知工務小組委員會。雖然評估結果顯示，隔音屏障會惹起公眾批評，政府當局亦詳細諮詢了環境諮詢委員會，但沒有諮詢公眾或有關的區議會。委員會詢問有關的諮詢工作是否足夠。

41. **環境運輸及工務局局長**答稱，現時已有既定的諮詢程序，供政府當局遵循。由於裝設隔音屏障關乎環保問題，必須詳細諮詢環境諮詢委員會。當局亦曾就隔音屏障的外觀及設計，諮詢另一委員會。若立法會議員認為這些諮詢架構不足，便須檢討這些架構。

42. 委員會詢問，路政署曾否考慮先為有關隔音屏障提供基礎工程，而並非一次過採購所有隔音屏障。鑒於根據審計署署長報告書第2.32(a)段所述，整個環評程序需時8個月完成，委員會詢問，路政署曾否考慮與環保署商討加快這過程的方法，使隔音屏障工程得以避免。

43. **路政署署長**回應時表示，吐露港公路擴闊工程只包括有關隔音屏障的基礎工程。在合約內，隔音板裝設工程列作暫定項目。路政署是在2001年指示建造隔音屏障。他承認，若路政署與環保署能在此事上有較緊密的合作，隔音屏障工程應可避免。

44. 委員會詢問：

——為延遲設置隔音屏障的申請而進行環評，整個過程將需時8個月才能完成，這項資料從何得來；及

——為何當時沒有加快計算提出這項申請所需的數據。

45. **路政署署長**回應時表示：

——由於以往環評過程均約需時8個月完成，路政署據此估計這項工作亦需要相若的時間；及

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

——除計算數據外，路政署亦須就此項申請諮詢公眾。一如審計署署長報告書第2.32(a)段指出，在該8個月期間須進行另一次環評研究及公眾諮詢。在2003年拆除隔音屏障之前，政府當局在2002年整年均就此事諮詢公眾。因此，公眾對此事所知甚詳。

46. 環境運輸及工務局局長補充：

——在處理有關環保事宜時，須兼顧科學證據和公眾觀感。在建造隔音屏障前，雖然噪音以70分貝為可接受的上限，但大部分人均認為噪音水平應愈低愈好。原來的環評研究結果顯示，隔音屏障除可保護新建樓宇免受噪音影響外，亦可將現有樓宇所承受的噪音水平減少16分貝。由於公眾可能已期望裝設隔音屏障可紓減噪音，而建議撤回這項措施，似乎是削減公眾的福利，因此，若在2000年就此建議諮詢公眾，可能會有困難；及

——在2003年隔音屏障裝設完成後，情況有所改變。公眾清楚了解到拆除隔音屏障的利弊後，決定不要隔音屏障。當局就拆除隔音屏障的建議諮詢立法會及有關的區議會時，立法會及區議會均迅速表示支持。因此，在環評過程中最重要的步驟，是諮詢公眾而並非計算數據。若公眾支持建議，過程便會大大加快。

47. 委員會詢問，既然路政署當時已表示，假如按原定計劃建造隔音屏障，這些屏障在未來數年都不會起任何作用，並會阻擋道路使用者的視線，惹起公眾批評(請參閱審計署署長報告書第2.31段)，政府當局為何不在2000年就撤回隔音屏障的計劃諮詢公眾。

48. 環境運輸及工務局局長回應時表示，當政府當局打算申請延遲設置隔音屏障時，社會對環保的關注及《環評條例》的實施，均令公眾殷切期望政府盡量多採取環保措施。若當時就延遲設置隔音屏障的建議進行公眾諮詢，定必引來多方反對。

49. 依委員會看來，鑒於隔音屏障可提供審計署署長報告書第2.30段所述的保護，環保署在2000年時堅決認為有需要設置隔音屏障。但在2002年，有市民對隔音屏障提出投訴後，環保署似乎改變了立場。委員會詢問：

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

- 是否確有此情況；及
- 為拆除隔音屏障而更改環境許可證所進行的環評過程，為何與為不建造大埔第39區隔音屏障的環評過程不同，需時遠少於8個月便可完成。

50. 環境保護署署長回應時解釋：

- 審計署署長報告書第2.30段所述的情況是，除非重新計算有關數據(屬環評過程中的一部分)，否則，環保署不能批准更改環境許可證。當時，環保署並沒有收到進一步的資料，不能確定現有樓宇所承受的噪音水平不會超越法定上限。環保署關注到早前曾就有關工程接受諮詢的公眾的反應，而該項工程已包含了裝設隔音屏障，為現有樓宇提供若干程度的噪音保障；
- 其後，當局多次諮詢公眾，結果清楚顯示，公眾考慮到隔音屏障的外觀及其他因素，同意拆除隔音屏障。計算結果亦顯示，拆除隔音屏障後，對環境的影響可以接受。因此，環保署批准更改環境許可證；
- 作出這類更改是否須進行詳細研究，視乎有關個案的情況而定；
- 如有關環境許可證的更改性質簡單，環保署可在短時間內批核。就目前的個案而言，原來的環評研究顯示，隔音屏障所提供的保護不只限於日後的第39區發展項目，且亦涵蓋該區現有的發展項目。裝設隔音屏障會後，現有發展項目所承受的噪音水平減少了16分貝，但刪除該區的隔音屏障後，現有樓宇便得不到保護，噪音水平會非常接近法定上限；及
- 由於拆除隔音屏障會對環境的影響帶來這實質改變，環保署認為應再次進行環評研究，重新計算噪音水平。路政署經重新計算數據後提交環保署，供該署考慮是否批准更改環境許可證，讓其拆除隔音屏障。因此，環保署能夠在短時間內作出審批。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

51. 委員會詢問，在拆除隔音屏障後，易受噪音影響的樓宇所承受的噪音，會否超過法定的可接受水平。

52. **環境運輸及工務局局長**回應時表示，雖然噪音水平由有隔音屏障時的55分貝，增加至拆除隔音屏障後的69分貝，但仍在法定的可接受範圍內。

53. 委員會詢問，為拆除隔音屏障而進行的環評過程，需時多久完成。

54. **環境保護署署長**答稱，環評過程可在不足一個月內完成。

55. 根據審計署署長報告書註16，從吐露港公路擴闊工程收回的隔音板(約有9 000平方米)，會再用於其他3項於2004年年初展開的工程。截至2003年9月，上述的隔音板仍存放於白石角填海區。委員會詢問把這些收回隔音板再用的進展。

56. **路政署署長**在回應時表示，路政署原擬將那些收回的隔音板在完善路、大埔公路粉嶺北段及南段的3項工程中再用。然而，在完善路裝設隔音屏障工程的諮詢中，發現有關居民並不支持該項工程。因此，收回的隔音板只會在大埔公路粉嶺北段及南段的工程中再用，該兩工程可盡用所有隔音板。該兩項工程已刊登憲報。路政署將於2004年農曆新年後不久，就這些工程向工務小組委員會提交撥款申請，以期在工務小組委員會審批後，工程可於2004年內展開。

57. 根據審計署署長報告書第2.37段，政府當局預計，拆除和減低大埔第39區隔音屏障高度的費用，約為800萬元，而裝設工程的費用則約為500萬元。就此，委員會詢問，拆除和減低隔音屏障高度的費用，為何較裝設費用為高。

58. **路政署署長**在2004年1月27日的函件(**附錄17**)中答稱：

——800萬元的費用是用於拆除1 920米和減低1 460米的大埔第39區隔音屏障高度，即總共3 380米的隔音屏障。工程包括實施臨時交通改道安排、拆除已裝設的隔音板及鋼柱杆、改短鋼柱杆、重新裝設已改短的鋼柱杆、重新裝設隔音板、以及運送剩餘的鋼柱杆和隔音板離开工地；

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

- 500萬元的費用是裝設3 380米隔音屏障的全部費用減去所需的物料費用。裝設工程包括實施臨時交通改道安排、安裝鋼柱杆，以及裝置隔音板；及
- 由於裝設及拆除隔音屏障的過程類似，以及兩者都需要採用類似的交通改道安排，所以改短鋼柱杆及重新安裝的工程費用是額外費用；換言之，拆除和減低隔音屏障高度的費用會高於裝設工程的費用。

為馬鞍山私人住宅發展項目設置隔音屏障

59. 委員會察悉，政府於1996年3月在馬鞍山一幅位於T7號主幹道路旁的私人住宅發展項目用地的批地文件中，加入一項條件，規定發展商須自資提供紓減噪音措施(請參閱審計署署長報告書第4.3段)。為符合規定要求，發展商建議在其地段範圍內裝設隔音屏障。然而，環評研究管理小組於1998年2月的會議上決定沿T7號主幹道路裝設隔音屏障，以代替發展商擬議裝設的屏障，小組並同意由拓展署與地政總署跟進對地價方面的影響(請參閱報告書第4.11段)。拓展署表示，環保署已於同月把該次會議的紀錄副本交予路政署(請參閱報告書第4.12(a)段)。就此，委員會索取下述資料及作出詢問如下：

- 該次會議的紀錄；及
- 路政署有否就此事採取任何跟進行動；若有，請路政署提供有關行動的詳情及相關文件；若否，原因為何。

60. **環境保護署署長**在2003年12月22日的函件(**附錄18**)中，向委員會提供了該次會議的紀錄，以及環保署於1998年2月23日發出有關確認通過會議紀錄的便箋。

61. **地政總署署長劉勵超先生**在2003年12月22日的函件(**附錄19**)中回應時表示：

- 沙田市地段第446號於1996年2月透過招標批給出價最高的投標者。投標條件中的特別條件第50(a)條內容如下：

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

“承批人須於本協議日期起計6個月內，就環境保護署署長所鑒定的環境問題向署長提交緩解環境問題的建議書，以供署長批核。署長須在本協議簽立後，於切實可行的時間內盡快以書面向承批人通報該等問題的所有細節。承批人於接獲署長就其建議書所作的批核時，必須自費於署長指定的時限內實施一切經批核的建議，並須達到署長滿意的程度。”；

——承批人在該地段內建造隔音屏障，並非批地特別條件的具體規定，而是承批人與環保署接觸後所提出的建議，作為緩解環境問題的一部分措施。不過，由環保署主持於1998年2月6日舉行的上述小組會議(該小組並無地政總署代表參與)，有關會議紀錄第7段載明“據知發展商將在其地段範圍內裝設5米的隔音屏障，以紓緩T7號主幹道路所構成的交通噪音影響。但在考慮到視線問題和減低噪音有效程度的因素後，環評研究報告建議在沿沙田市地段第446號的路段不間斷地在路旁裝設5米的隔音屏障。在該路段採取了這項紓緩措施後，當局認為無須再在地段內為減低交通噪音的目的而設置隔音屏障。環保署將去信沙田地政專員，告知有關建議，以便該處轉告發展商以採取所需行動。至於事件對地價方面若有任何影響，會由新界東拓展處處長與沙田地政專員稍後作出跟進。”；

——在1998年2月23日，環保署將一份致新界東拓展處處長的便箋抄送沙田地政專員，促請他注意上述會議紀錄第7段，並請他知會沙田市地段第446號的發展商有關在T7號主幹道路裝設隔音屏障的建議，以便發展商可按情況所需採取適當的措施。沙田地政專員其後於1998年3月6日通知發展商此事，並提議他聯絡新界東拓展處處長，以便取得環評研究的資料。至於對地價有否任何影響的問題，地政總署並無書面紀錄，顯示沙田地政專員在等待新界東拓展處處長按照環評研究管理小組會議的協定作出跟進查詢時，亦同時就地價會否受任何影響的問題作出考慮。不過，基於下文所述的理由，即使當時未有考慮此問題，也不會產生與現時情況不一樣的結果；

——在2003年6月12日，沙田地政專員收到新界東拓展處處長同日發出的便箋，內容提述上文所指由環保署於1998年2月23日

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

發出的便箋，並詢問沙田地政專員曾否與發展商跟進補地價問題；如果沒有的話，則請沙田地政專員提供理由。沙田地政專員隨即在2003年6月17日回覆，表示在規管沙田市地段第446號的批地條件中，並沒有條文規定承批人須支付有關地界範圍以外任何工程的費用；

——至於認為沙田市地段第446號範圍內不再需要隔音屏障的決定，是在環評研究管理小組會議上作出的。地政總署並沒有代表參與該次會議，因此不可能向與會者指出，該地段批地條件只是規定承批人須採取環保署認為適當的措施。經環保署證明承批人的緩解措施(不涉及裝設隔音屏障)符合要求，而這些措施亦已經妥為落實以後，承批人即可視為已履行批地所規定的責任。在這情況下，任何要求承批人就拓展署在面向沙田市地段第446號路段裝設隔音屏障，而分擔有關費用的問題，按理與批地條件完全無關。由於承批人沒有合約責任，地政總署不能實際期望對方會為表善意而同意承擔這份費用；及

——在2003年12月8日，地政總署因應這份審計署署長報告書發出了地政處技術通告第734號。根據這通告，所有仍未簽立協議的相關個案均須在協議內加入一項條文，訂明政府可在互相同意下，酌情建議代替承批人／承購人提供所規定或替代的緩解環境問題的措施。在這情況下，承批人／承購人須按已同意的方案，向政府支付所需費用。

62. 關於地政總署發出的上述技術通告，委員會詢問地政總署，考慮到技術通告中所指的增訂條文，必須得到有關的承批人／承購人同意，該條文能否有效解決審計署提出的關注問題，以及符合審計署署長報告書所建議的要求。

63. **地政總署署長**在2004年2月9日的函件(**附錄20**)中回應時表示：

——審計署署長報告書第4.18(c)段所載的有關建議是：政府當局應“發出指引，確保在批地文件中加入有關條款，授權政府要求承批人按照批地條件所訂的責任，承擔政府為其提供緩解環境問題措施的費用”；及

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

——地政總署認為，政府在有關條款的權利，宜須得到承批人／承購人的同意，理由如下：

- (a) 若批地文件內並無仔細訂明緩解環境問題措施的確實形式，承批人已經或打算採用的有關措施的形式、施工時間表和所涉費用，可能與政府打算採用的有所不同，但仍符合環境保護署署長的要求。假如在發展項目進行期間，政府可在任何時候單方面作出決定對發展項目的建築成本、建築圖則、施工時間表或入住許可證的審批工作造成不利影響，這會為承批人增添許多不明朗因素和困難。況且，承批人在計算有關土地的地價時，可能已把其緩解環境問題措施的估計成本計算在內；因此，如政府在簽立批地文件後，才單方面決定承批人在這方面所須承擔的費用，實在於理不合；
- (b) 在政府決定代承批人提供所需的緩解環境問題措施前，承批人可能已經展開甚或完成有關措施，並已履行批地文件所訂明的責任；及
- (c) 承批人可能基於其他原因(例如改動建築及平面圖則，會延誤工程進度以至發展項目的完工日期)，不能同意由政府提供所需的緩解環境問題措施。

64. 委員會察悉環評研究管理小組會議紀錄的內容，以及上文所載地政總署署長2003年12月22日的函件，並詢問：

——負責主持環評研究管理小組會議的環保署為何未有監察有關部門對地價影響採取跟進行動的進展；及

——若沙田地政專員曾與發展商磋商分擔政府建造隔音屏障的費用，但遭發展商拒絕，政府會否仍為求有連續的隔音屏障而進行建造隔音屏障的工程；若會，所持的理據(包括任何法律及公眾利益方面的理由)為何；若否，理由為何。

65. 此外，委員會要求當局提供發展商建議在其地段範圍內裝設隔音屏障的平面設計圖，而該項設計於1997年12月獲得環保署接納。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

66. **環境保護署署長**在2004年1月21日的函件(**附錄21**)中答稱：

——環評研究管理小組根據前規劃環境地政科技術通告第2/92號及工務科技術通告第14/92號成立。該通告規定“管理小組須由環境保護署署長召集，負責指導環評工作，就環評方法、環評結果及工程項目造成的影響給予意見，以及作為討論與工程項目相關的環境事宜的一個途徑”(請參閱通告附錄IV第12段)。地價事宜一般不屬管理小組的管轄範圍，而環保署亦無權處理這些事務。根據1998年2月6日環評研究管理小組在會議上的討論及協議，環保署會去信沙田地政專員，告知有關的環評建議，而拓展署新界東拓展處處長之後會與沙田地政專員跟進地價影響的事宜；及

——根據前工務局技術通告第18/98號(規劃環境地政局技術通告第10/98號)，政府對紓減交通噪音影響採取的政策是，新建道路工程項目的倡議人須評估噪音影響、選定合適路線、考慮預防及紓減交通噪音影響的不同方案，以及建議最切實可行的紓減噪音措施，以保障現有及規劃作易受噪音影響用途的項目(請參閱通告第59段)。拓展署作為T7幹線工程項目的倡議人，在2000年5月申請環境許可證時，已按照上述政策，在環境檢討報告內建議設置隔音屏障，以改善噪音問題。設置屏障的建議隨後已納入在許可證的條件內，並根據《環評條例》成為法例要求。

67. **環境保護署署長**亦隨該函夾附發展商建議設置隔音屏障的圖則。該圖則摘自環保署於1997年12月接納的交通噪音影響評估報告。

68. 根據審計署署長報告書第4.17段，在2000年6月的工務小組委員會有關T7號主幹道路工程的文件中，拓展署並無提及發展商有責任根據1996年3月的批地條件採取紓減噪音措施，亦無交代導致政府要動用約4,000萬元公帑建造隔音屏障的始末。因此，當局在這筆公帑的使用上沒有向公眾負責。

69. 鑒於上述發展商的責任，委員會想知道政府在1998年2月決定沿T7號主幹道路裝設隔音屏障，以代替由發展商在其地段範圍內裝設隔音屏障時，是否可選擇動用約4,000萬元公帑裝設隔音屏障與否，以及政府是否理應與發展商磋商，要求其分擔政府建造隔音屏障的費用。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

70. 委員會詢問：

- 為何要動用公帑來建造隔音屏障，以及當局為何未有與發展商進行磋商；及
- 如政府認為在這種情況下沒有機制與發展商磋商，則為使政府可與發展商進行磋商而應設立的機制的詳情為何。

71. 拓展署署長在2003年12月31日的函件(附錄22)中答稱：

- 在T7號主幹路沿線設置隔音屏障，並非用以代替由發展商在其地段範圍內設置的隔音屏障。根據《環評條例》的規定，道路工程項目倡議者須保護所有噪音敏感受體，以符合技術備忘錄內噪音標準。發展商所提議在其地段內建造的隔音屏障，只能保護72%的住宅單位。不管發展商會否建造該隔音屏障，T7號主幹路工程仍需按《環評條例》提供直接的紓減噪音措施，盡可能為居民提供100%全面保護。除此之外，在考慮景觀影響及噪音消減成效的因素後，T7號主幹路的環境影響評估亦建議在該地段外的路邊上，設置連續的隔音屏障。因此，在T7號主幹路計劃中需要建造半封閉式隔音罩，以符合《環評條例》的要求。對於地價方面的影響，環保署已在1998年2月告知地政總署有關環評研究管理小組的決定；及
- 在審計署署長報告書第4.20段中，地政總署署長回覆指可配合第4.18(c)段建議的規定，草擬批地條件。地政總署署長在2003年12月8日已發出技術指引第734號——准許政府代替承批人／承購人提供緩解環境問題措施條款。當有類似事件再發生時，政府將可依據技術指引進行磋商。

72. 委員會察悉上述理由，並進一步詢問：

- 政府會否因不設置有關的隔音屏障而違例；若然，所違反的法例為何；及
- 如政府曾與發展商磋商，但發展商拒絕分擔由政府裝設隔音屏障的費用，政府會否為求隔音屏障連貫，而仍然裝設

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

這些屏障；若會，仍然裝設隔音屏障的理據(包括任何法定或公眾利益理由)何在；若否，原因為何。

73. 委員會亦請審計署就這些理由提出意見。委員會特別問及審計署，依審計署的意見，政府可否選擇不以公帑裝設隔音屏障。

74. **拓展署署長**在2004年1月21日的函件(**附錄23**)中答稱：

——由於裝設有關隔音屏障是T7號道路工程環境許可證內的條款，政府如不裝設有關隔音屏障，便會違反法例。有關的法例是《環評條例》及相關的技術備忘錄。根據《環評條例》及在《環評條例》實施前實行的環境影響評估行政制度的規定，道路工程的倡議者須在切實可行的情況下，保障所有噪音感應強的地方免受過量交通噪音的影響(即100%遵守住宅樓宇70分貝的噪音標準)。發展商建議在其地段內裝設的隔音屏障，只可保障72%的居住單位免受噪音影響。因此，在切實可行的情況下，在噪音源頭地方提供直接紓減噪音影響的措施保障居民就至為必要。如果在T7號道路這個路段沿途裝設有關隔音屏障是切實可行的，但拓展署沒有提出有關建議，環境保護署署長就不會核准這項道路工程的環境許可證的申請。如果沒有有效的環境許可證，這項道路工程就不可繼續進行。裝設這些隔音屏障是在2000年5月根據《環評條例》簽發的工程環境許可證中的部分條款。因此，拓展署裝設這些隔音屏障是法定要求。如不裝設這些隔音屏障，就會違反《環評條例》；及

——如果政府曾與發展商磋商，但發展商拒絕分擔裝設隔音屏障的費用，拓展署仍有需要在T7號道路裝設這些隔音屏障，藉以在切實可行的情況下，紓減交通噪音並符合《環評條例》的法定要求。如果拓展署不這樣做，拓展署就會違反環境許可證的條款，並因而違反《環評條例》。

75. **審計署署長**在2004年1月19日的函件(**附錄24**)中提出以下意見：

——根據上述技術備忘錄，道路工程倡議者在可行的情況下，須盡量提供直接紓減噪音措施，例如隔音屏障(請參閱審計署署長報告書第1.7段)。發展商建議的隔音屏障於1997年12月獲環保署接納，由於有關隔音屏障只能保護72%的住宅單位

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

(請參閱報告書第4.5段)，拓展署作為T7號主幹路的路工程倡議者，必須以公帑裝置隔音屏障，藉以符合《環評條例》的要求(請參閱報告書第4.16段)；

——儘管政府別無選擇，必須裝設隔音屏障並以公帑支付有關費用，但應注意的是，批地條件規定發展商須自資執行獲批准的紓減噪音措施(請參閱報告書第4.3段)，而發展商的顧問所建議的隔音屏障亦於1997年12月獲環保署接納。因此，在1998年4月發展商建議無須裝設獲批准的隔音屏障時，有關當局理應與發展商磋商，要求其同意分擔政府裝設隔音屏障的費用，以換取獲免除履行批地條件所訂的責任，無須執行有關的紓減噪音措施(請參閱報告書第4.7段)；及

——地政總署署長指出，“經環保署證明承批人的紓解措施(不涉及裝設隔音屏障)符合要求，而這些措施亦已經妥為落實以後，承批人即可視為已履行批地所規定的責任.....由於承批人沒有合約責任，我們不能實際期望對方會為表善意而同意負擔這份費用。”地政總署署長的意見凸顯出，在1998年6月環保署核證經修訂的紓減措施前(請參閱報告書第4.7段)，與發展商進行磋商是相當重要的。然而，根據拓展署及地政總署提供的資料，並無書面紀錄顯示兩個部門曾在2003年前討論地價方面的影響，更遑論採取任何行動，與發展商進行磋商。

76. 對於審計署認為政府別無選擇，必須沿T7號主幹道路為上述地段裝設隔音屏障並以公帑支付有關費用一點，委員會詢問：

——指政府別無選擇的說法是否意味，不論根據批地條件發展商是否有責任設置隔音屏障，政府都必須裝設這項設施，為此動用約4,000萬元公帑；及

——若然：

(a) 審計署在審計署署長報告書第4.15段指“儘管批地條件訂明發展商須負責提供紓減噪音措施，政府仍**可能**需要動用公帑，為馬鞍山T7號主幹道路工程計劃裝設隔音屏障。”，這項意見有何依據；

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

- (b) 政府是否理應有機會向發展商收回有關費用；及
- (c) 審計署署長報告書對動用公帑進行隔音屏障工程，以及當局沒有採取行動收回費用表示關注，所持的理據為何。

77. 審計署署長在2004年2月9日的函件(附錄25)中澄清：

- 《環評條例》於1998年4月實施。審計署提出政府別無選擇的看法，是指條例實施後的情況。根據該條例，政府必須動用公帑裝設隔音屏障，因為條例規定直接紓減噪音措施(例如隔音屏障)必須達致的防止噪音水平，較發展商建議在用地範圍內裝設隔音屏障可達致的防止噪音水平(72%)為高；
- 審計署署長報告書第4.15段所載審計署的觀點，是指**1995年的情況**，即在草擬馬鞍山用地批地條件之時。當時，《環境影響評估條例草案》正進行公眾諮詢。因此，儘管批地條件訂明發展商須負責提供紓減噪音措施，政府仍有可能需要動用公帑，為馬鞍山T7號主幹道路工程計劃裝設隔音屏障。正因如此，審計署於是建議當局發出指引，確保在批地文件中加入有關條款，授權政府要求承批人承擔政府為其提供緩解環境問題措施的費用；
- 在1998年4月**發展商建議無須裝設獲批准的隔音屏障時，有關當局理應與發展商磋商，使其同意分擔政府裝設隔音屏障的費用，以換取獲免除履行批地條件所訂的責任，無須執行有關的紓減噪音措施。**如當時採取這方面的行動，政府理應有機會向發展商收回有關的費用。**不過，經環保署(在1998年6月)證明承批人的紓解措施(不涉及裝設隔音屏障)符合要求，而這些措施亦已經妥為落實以後，承批人即可視為已履行批地所規定的責任。**在1998年6月後**，由於承批人已沒有合約責任，期望對方會為表善意而同意承擔這份費用是不切實際的；及
- 正如審計署署長報告書第4.14段所述，由於當局在賣地前已告知發展商有關的批地條件，因此有理由相信，發展商向政府出價時，已把須承擔的紓減噪音措施費用計算在內。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

從衡工量值的角度而言，應有足夠的措施確保政府支付的款項或就此事放棄的收入完全是值得的，也就是說，政府其後將無須以公帑興建隔音屏障，又或是如須興建的話，則可向發展商收回有關費用。然而，現時的情況卻是政府既須以公帑興建隔音屏障，亦沒有適時採取行動，向發展商收回有關費用。

78. 委員會察悉，儘管1996年3月的批地條件訂明發展商須負責為馬鞍山用地提供紓減噪音措施，但《環評條例》於1998年4月生效後，拓展署須依法定要求為該用地裝設隔音屏障。

79. 就此，委員會詢問：

——《環評條例》實施前有關政府當局提供紓減噪音的政策及指引的詳情，包括當局可要求發展商自資提供紓減噪音措施的規定；及

——根據《環評條例》，政府作為公用道路工程的倡議者，必須就這些工程提供紓減噪音措施，但如此一來，該條例會否免除在沿路進行發展項目的私人發展商承擔提供紓減噪音措施的責任。

80. **環境運輸及工務局局長**在2003年12月31日的函件(**附錄26**)中表示：

——早在《環評條例》於1998年生效之前，當局已制定《香港規劃標準與準則》，就公營部門和私營機構的發展計劃在規劃階段須考慮的環境事宜，提供有關指引。《香港規劃標準與準則》為不同種類的噪音感應強的地方訂定交通噪音標準，並提供指引，說明在噪音排放源與噪音感應強的地方之間分隔距離不足的情況下，可為兩者採取的紓減噪音措施。有關措施包括在噪音排放源安裝隔音屏障、自我保護的建築物設計，以及綜合建築物及噪音源設計；

——在《環評條例》生效並引進法定的環評制度之前，根據當時以行政方式實施的環評制度，任何公共發展計劃如有可能對環境造成不良影響或把噪音感應強的地方置於噪音源的附近(例如道路工程及在主要道路附近進行的建屋計

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

劃)，則其工程倡議者須知會環保署，並在環保署提出要求時，就工程進行環評研究。在進行環評研究後，工程倡議者須執行研究所建議的紓減噪音措施，以確保該公共發展計劃對噪音感應強的地方所造成的噪音影響，限制於可接受的水平；

——至於私營機構的住宅發展計劃，環保署會向地區地政會議提供意見，以便考慮及決定是否加入契約條件，規定土地承購人或承批人須提出和執行紓減噪音措施，以紓緩環保署所確認的環境問題，包括道路交通噪音影響。如果私人住宅發展項目的用地涉及更改土地用途或須經城規會批准，則城規會可在適當情況下施加類似的規定，作為批准條件。如果契約(或其他條件)已訂明發展商須執行緩解措施，以解決有關地段的環境問題，環保署便會向有關當局提供意見，以確保在切實可行的範圍內，紓減噪音措施獲納入有關的住宅發展計劃內。該些措施須由發展商自資執行，並可能成為當局發給完成規定事項證明書的依據；及

——大約在1996年，當立法會審議《環境影響評估條例草案》時，私營機構發展商和部分立法會議員曾強烈要求當局把紓減道路交通噪音的責任，置於道路工程倡議者而非發展商一方。現行的法定環評制度規定，道路工程倡議者須在切實可行的範圍內，提出和執行紓減道路交通噪音的措施，以保護現有及擬建的噪音感應強的地方。在道路工程倡議者採取一切可行的直接紓減道路噪音措施後，如果仍有需要為擬建的噪音感應強的地方採取額外的紓減噪音措施，以消除剩餘的噪音影響，環評程序便會評估和確定這些額外措施的可行性。有關擬建噪音感應強的地方的議定環境規定，以及任何經環評程序確認的發展限制，均會在評估有關用地的發展潛力時獲得考慮，並會納入有關的土地契約或批地條件內，讓準發展商知悉。

81. 根據審計署署長報告書第4.16段，1998年2月的環評報告已建議無須在該私人住宅發展用地內裝設隔音屏障，並且由政府沿T7號主幹道路建造的隔音屏障所取代。審計署認為，當局在接納1998年4月提出有關發展商無須在其用地內建造隔音屏障的建議之前，理應先處理下列問題：(a)應諮詢有關的政策局(包括財經事務及庫務局)，以探討建議安排是否與既定的公共財政政策相符；以及(b)可否根據批地條件的

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

原意，與發展商磋商，要求其分擔政府在T7號主幹道路工程項目下裝設隔音屏障的費用。

82. 基於上述背景，委員會詢問為何拓展署在尚未知悉發展商是否願意分擔上述隔音屏障工程的開支前，已經展開有關工程。此舉使發展商可無須根據批地條款承擔裝設隔音屏障的責任，而同時由於免除了發展商的責任，致使政府失去令發展商會同意分擔有關費用的議價能力。

83. **拓展署署長**在2004年2月9日的函件(**附錄27**)中解釋：

- 無論發展商是否願意分擔上述隔音屏障的費用，拓展署必須根據環境許可證規定建造有關的隔音屏障。因此，即使已展開磋商，拓展署亦無需要等待有關結果，才進行隔音屏障工程。在批地條件中並沒有條文，規定該地段承批人須要支付在其地界以外建造任何工程的費用。在未有規定承批人有此責任的情況下，政府實際上不能期望發展商會作出善意回應，同意承擔有關費用。在這情況下，即使政府已向承批人提出這要求，拓展署進行隔音屏障工程，亦不會對政府的議價能力構成影響；
- 然而，審計署強調，在1998年6月環保署核證發展商經修訂的紓減措施前，與發展商進行磋商是相當重要的。實際上，在1998年2月至1998年6月，由上述環境影響評估研究管理小組同意發展商無需裝設隔音屏障的建議至環境保護署核證時，這段期間政府即使擁有議價能力與發展商磋商有關承擔費用，時間亦只有4個月。因此，當T7號道路建造工程合約(包括隔音屏障)在2001年1月10日展開時，延遲有關建造工程並不會改變政府與發展商磋商的形勢，因為即使政府曾有議價能力，其時亦早已失去；及
- 此外，既然拓展署建造中的隔音屏障將會對100%住戶提供環境許可證所要求的保護，而發展商原本在其地段範圍內擬建只保障72%住戶的隔音屏障，會變得無效，因此並無要求承批人建造隔音屏障，是恰當的做法。

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

84. 結論及建議 委員會：

為擬在白石角興建的住宅發展項目設置隔音屏障

——對以下情況深表關注：

- (a) 雖然在吐露港公路擴闊工程合約批出時，已有跡象顯示白石角的規劃土地用途，於合約完成後數年內都不會落實，同時亦可預計土地用途的規劃參數會有轉變，但拓展署及路政署卻沒有採用循序漸進的方式，在白石角裝設隔音屏障；及
- (b) 政府須向承建商支付1,300萬元，以從合約中刪除在白石角設置隔音屏障的工程，而委員會並不接納路政署署長所堅稱，若按原來計劃展開工程，成本很可能超過5,000萬元，相比之下，向承建商支付1,300萬元來刪除該項工程，政府節省了近4,000萬元的開支；

——知悉：

- (a) 路政署署長承認，若在批出吐露港公路擴闊工程合約時，已訂有適時實施紓減噪音措施(即裝設隔音屏障)的指導原則，訂明發展項目若在新道路啟用後數年才落成，工程倡議者可將紓減噪音措施延遲至較後階段才施行，則路政署當時亦會採取只建造合約所訂基礎工程的方案；及
- (b) 環境運輸及工務局局長已接納審計署署長報告書第2.20段所載審計署的建議；

為大埔第39區的擬建發展項目設置隔音屏障

——對以下情況深表遺憾：

- (a) 路政署在吐露港公路擴闊工程合約的實施計劃中，並沒有預留足夠時間，以供完成為延遲隔音屏障工程而須進行的《環境影響評估條例》所訂有關更改環境許可證的程序；及

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

- (b) 為拆除大埔第39區擬建發展項目已裝設的隔音屏障，並減低屏障的高度，政府浪費了約1,300萬元，包括約500萬元的裝設費用，另加800萬元拆除和減低屏障高度的費用。政府亦因延長合約期而不必要地承擔了2,400萬元的費用；

——知悉：

- (a) 環境保護署訂有程序，可在短時間內批核對環境許可證作出的簡單更改，就上述個案而言，為准許拆除隔音屏障而對環境許可證的更改，在不足一個月內便獲得批准；
- (b) 環境運輸及工務局局長和路政署署長已承諾，路政署會採用循序漸進的方式為新道路裝設隔音屏障，令裝設工程得以配合擬建發展項目的實施計劃；及
- (c) 環境運輸及工務局局長已接納審計署署長報告書第2.39段所載審計署的建議；

為馬鞍山私人住宅發展項目設置隔音屏障

——對以下情況表示關注：

- (a) 拓展署在2000年6月向立法會工務小組委員會提交有關T7號主幹道路工程的文件中，並未提及根據1996年3月的批地條件，發展商有責任提供紓減噪音措施，以及導致政府要動用約4,000萬元公帑建造隔音屏障的始末；
- (b) 馬鞍山用地的批地條件中並無任何條款規定，若由政府提供紓減噪音措施，政府有權向發展商收回提供措施的費用；及
- (c) 環境影響評估研究管理小組在決定沿T7號主幹道路裝設隔音屏障，以代替由發展商在其地段範圍內裝設隔音屏障後，雖然同意由拓展署與地政總署跟進此決定

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

對地價方面的影響，但並無紀錄顯示政府當局曾採取任何行動，跟進此方面的事宜；

——知悉：

- (a) 政府當局已接納審計署署長報告書第4.18段所載審計署的建議；
- (b) 根據地政總署最近獲得的法律意見，現時已不可能向發展商收回任何費用；及
- (c) 地政總署已發出一份適用於所有尚未簽立協議的相關個案的技術通告，增訂一項相關條文，訂明政府可在互相同意下，酌情建議代替承批人／承購人提供所規定或替代的緩解環境問題的措施。在這情況下，承批人／承購人須按已同意的方案向政府支付所需費用；

其他審計結果

——察悉政府當局已接納審計署署長報告書第3.13及5.17段所載審計署的建議；及

跟進行動

——希望政府當局繼續向委員會匯報就審計署的建議採取跟進行動的進展。