

## 資料文件

### 立法會環境事務委員會

### 處理道路交通噪音

#### 目的

本文件旨在匯報政府就緩解道路交通噪音問題政策措施的進展和成效及進一步改善道路交通噪音的工作。

#### 政策目標

2. 政府就道路交通噪音的整體政策目標，是要達到和維持理想的交通噪音環境，以保障市民享有較佳的生活質素及避免他們承受過量的道路交通噪音。首要是避免製造新的環境問題，並把握機會改善環境噪音。
3. 為此，政府多年來一直致力透過多管齊下的方法緩解道路交通噪音對市民的影響，包括-
  - 一. 要求項目倡議人在規劃新發展(如道路、住宅和新市鎮／新發展區)時進行交通噪音影響評估以避免產生新的噪音問題；
  - 二. 研究在實際可行的情況下推行於現有已超出交通噪音標準的路段使用低噪音路面物料重鋪路面或加建隔音屏障／隔音罩；以及
  - 三. 以法例規管首次登記車輛所發出的噪音水平。

## 改善道路交通噪音措施進展及成效

### 從規劃着手防止新發展項目出現交通噪音問題

4. 新建的主要道路或對現有主要道路進行重大擴建的工程屬《環境影響評估條例》中的指定工程項目，項目倡議人必須根據《環境影響評估程序的技術備忘錄》及環評研究概要的要求就工程項目進行環境影響評估，並採取一切可行的緩解措施。即使項目倡議人擬建的道路工程不屬於指定工程項目，仍須根據環境運輸及工務局技術通告(工務)第 13/2003 號《政府項目及計劃的環境影響評估指引與程序》，進行環境研究及採取合適的緩解措施，以確保項目不會造成不可接受的環境影響。這些評估程序可確保新建道路附近的居民不會受到過量的交通噪音影響<sup>1</sup>。自 1986 年起，環境保護署(環保署)就新道路工程項目提供專業意見，促使興建了共長約 95 公里的隔音屏障／隔音罩，已令到約 35 萬居民受惠。

5. 在規劃新住宅發展項目方面，發展商須按《香港規劃標準與準則》的要求，進行交通噪音影響評估及採用適當的噪音緩解設計和措施。自 1986 年起，環保署對新市鎮／新發展區、住宅發展項目及重建房屋的規劃提供專業意見，預防或減低約 92 萬居民的噪音問題。

6. 此外，環保署透過引入創新噪音緩解設計與措施(如減音窗及減音露台)及編寫相關的專業人士環保事務諮詢委員會專業守則，協助約 60 個公共房屋項目和約 120 個私人住宅項目採用創新噪音緩解設計，涵蓋超過 5 萬個單位；促使新規劃的住宅發展項目可符合 70 分貝(A) L<sub>10</sub> 的交通噪音標準。以 2023 年為例，經環保署參與及提供規劃意見的住宅發展項目中，所有住宅單位均能符合《香港規劃標準與準則》所訂明的道路交通噪音要求。

---

<sup>1</sup> 對住宅樓宇而言，新建道路產生的噪音須符合 70 分貝(A) L<sub>10</sub> (1 小時)的噪音標準，而有關新建道路亦不會令整體噪音水平額外增加多於 1.0 分貝(A)。L<sub>10</sub> (1 小時)一般指交通流量最高的一小時中有 10%時間超逾的聲級。

## 處理現有道路交通噪音問題

7. 為緩解現有道路的交通噪音對鄰近居民的影響，政府的政策是在切實可行的範圍內及資源許可情況下，研究在引致附近居民面對交通噪音水平超逾 70 分貝(A)  $L_{10}$  的現有道路，實施直接緩解噪音措施，包括加設隔音屏障和隔音罩，以及使用低噪音路面物料重鋪路面。由於鋪設低噪音物料成本比設置隔音屏障便宜，亦不會影響景觀及通風，我們會優先採用低噪音物料重鋪路面以減低道路交通噪音。但在一些噪音問題較嚴重的現有路段，在採用低噪音物料重鋪路面後，居民面對的交通噪音水平仍會超逾 70 分貝(A)  $L_{10}$ ，隔音屏障或隔音罩仍是有效和必須考慮的交通噪音緩解措施。由於隔音屏障或隔音罩無可避免會影響景觀，我們須審慎考慮所有可行方案。因此，我們會考慮不同的低噪音路面和隔音屏障組合，並廣泛諮詢附近居民的意見，務求找出最合乎成本效益而市民支持的緩解方案。

8. 截至 2024 年 7 月，在現有道路加建隔音屏障計劃中共有 41 個路段被納入工務工程計劃內。當中已有近一半(共 20 個)路段已完成加建隔音屏障，以及有 4 個路段的加建工程正在施工，共約有 7.6 萬居民受惠。另有 8 個路段正進行規劃、覆核檢視或設計等工序，以及有 2 個路段須配合與其他工務工程一同開展。此外，有 3 個路段於規劃時被預期受惠的居民反對而暫不推展，另有 4 個路段於多次實地覆核檢視後確認噪音水平並未超 70 分貝(A)  $L_{10}$ ，或經進一步檢視後發現技術上不可行，因而不符合政策所須的條件而考慮移除。有關加建隔音屏障計劃的詳細資料載於附件 A。

9. 此外，環保署亦曾聯同路政署試驗於現有地區性道路使用低噪音路面物料重鋪路面。自 2003 年起，已在約 110 個地區性路段鋪設了不同的低噪音路面物料，惠及約 15 萬居民。

## 規管首次登記車輛所發出的噪音水平

10. 政府自 1996 年起已制定《噪音管制(汽車)規例》(《規例》)，所有在香港首次登記的汽車，不論新舊，均須符合《規例》附表所訂定的歐洲或日本噪音標準，以防止不符合有關噪音標準的車輛輸入本港。

## 現時本港的交通噪音情況

11. 環保署自 2000 年起製作全港道路交通噪音分布圖(噪音地圖)，評估全港受過量的交通噪音影響的人口，並會定期更新有關數字。我們估計在 2000 年約有 114 萬人受到過量的交通噪音影響。在 2020 年，儘管人口較 2000 年增長了約 82 萬(約 13%)，道路增加了約 200 公里(約 13%)，登記車輛數量亦增加了約 29 萬架(約 57%)，透過上述多管齊下的措施，香港受過量交通噪音影響的人數在過去 20 年間反而減少了約 46 萬人(即已下降 40%)。根據歐洲環境署 2022 年的估算，由 2017 年至 2030 年(即 13 年間)歐洲受過量交通噪音影響的人口即使在樂觀的估算下亦只能下降 20%，可見香港在緩解交通噪音影響的步伐比歐盟更快，足見香港有關措施成效顯著。現時全港有約 9.2% 的人口受過量的交通噪音影響，與其他大城市如倫敦、柏林<sup>2</sup>、上海及深圳<sup>3</sup>相比，香港受過量的交通噪音影響的比例較低。

12. 然而根據 2020 年噪音地圖的資料，全港仍有約 68 萬市民身處超過 70 分貝(A)L<sub>10</sub> 的交通噪音環境。當中大部分受影響人口位於市區，被交通繁忙的地區性道路及高速公路影響。

13. 雖然現行政策已大幅減少及預防道路交通噪音影響，但仍有部分受影響市民難以受惠於以上政策，例如所處的道路沒有足夠空間興建隔音屏障、天橋結構未能承受加建隔音屏障所帶來的額外負荷等。因此，我們須就這些仍然受影響的市民尋求合適的噪音緩解方案，例如利用市區重建的機遇重新規劃及適時推行下述的各項措施等，以進一步改善他們面對的交通噪音問題。

## 未來計劃

### 收緊進口車輛的噪音排放標準

---

<sup>2</sup> 根據歐洲環境署 2020 年的報告，倫敦及柏林在 2017 年暴露於高道路交通噪音水平的人口分別為 27% 及 19%。

<sup>3</sup> 根據國家生態環境部 2021 年的中國環境噪聲污染防治報告，上海及深圳的道路交通噪音超 70dB(A) 的比例分別為 34.1% 及 33.3%。

14. 政府一直與時並進，留意車輛製造行業及相關的噪音標準的最新發展。現時，歐洲多國和日本已陸續採用由「聯合國歐洲經濟委員會」就車輛噪音排放的測試方法及排放標準而修訂的聯合國新規例，並分階段將個別新登記車輛噪音排放標準收緊，進一步減少進口較嘈吵的車輛(特別是重型車輛)。環保署正考慮跟隨國際趨勢收緊本港車輛進行首次登記時必須符合的噪音標準，並已展開相關法例修訂的籌備工作及諮詢相關持份者的意見，將適時開展相關的立法工作。

#### *電動車普及化及更廣泛使用新低噪音路面物料*

15. 政府於 2021 年 3 月公布《香港電動車普及化路線圖》(《路線圖》)，具體闡述了推動電動車及其所需配套的長遠政策目標及計劃，並提出在 2050 年前達到車輛零排放的目標，同時邁向碳中和。《路線圖》主要措施包括訂下目標於 2035 年或以前停止新登記燃油及混合動力私家車，以及推動包括巴士、小型巴士、的士、貨車等各種電動商用車的專項試驗。政府在推廣電動車普及化方面已取得顯著成果。電動私家車方面，香港新登記私家車中電動車的比率於近年顯著上升，由 2019 年的 6.3% 上升至 2023 年的 64.6%。此外，政府樂見公共巴士的綠色轉型已經起步，並有新一代電動單層和雙層巴士投入服務。我們會繼續在多方面擴展充電網絡及支援配套，積極推動各種電動及其他新能源公共交通工具和商用車的發展，為電動車普及化提供良好環境及有利條件。

16. 除減少汽車排放外，有關措施將可減低車輛引擎所產生的噪音以至減低整體的道路交通噪音。根據環保署顧問研究及其他文獻，電動車於較低速行駛時(即每小時 30 公里或以下的車速)對道路交通噪音帶來顯著的改善。隨着路面行駛的車輛(包括重型車)逐步更換成電動車或其他新能源車，較繁忙的地區性道路，尤其在交通燈位及巴士站較多的道路，於繁忙時間的交通噪音亦會因此逐漸下降。

17. 此外，環保署聯同路政署已完成試用一種比現時沿用的低噪音路面物料較少路面應用限制的新低噪音路面物料(即薄面層低噪音物料)，並在 2022 年 12 月發表研究報告，確立適合鋪設新低噪音路面

物料的地區性道路特徵<sup>4</sup>。新市鎮及發展區項目現可以在合適的地區性道路採納新低噪音物料作為交通噪音緩解措施。根據研究報告的結果，新低噪音路面物料鋪設後有關路段的交通噪音可減少約3分貝。環保署正識別有需要及適合鋪設新低噪音路面物料的路段，並與路政署保持緊密合作，務求適時重鋪路面以減低市民面對的交通噪音問題。

18. 我們預期在電動車及新能源車全面普及化及更廣泛使用新低噪音路面物料後，可為較繁忙的地區性道路的噪音水平帶來約3至7分貝的減幅，並可把全港受交通影響人口進一步減少至約20萬。

### 市區重建

19. 在實施上述措施後，全港仍受過量交通噪音影響的人口主要位處於較舊的社區並受現有高速公路影響或鄰近受路面限制而不能採用新低噪音路面物料的路段，例如西九龍走廊大角咀段、東區走廊北角段、長沙灣道及荔枝角道等。由於現有的技術限制下仍難以解決其噪音問題，因此必須依賴市區重建的機遇重新規劃。我們會積極參與及提供專業意見支持舊區重建項目，協助新項目在平衡發展及環境保護的基礎下，確保鄰近道路的住宅單位符合相關的規劃準則，並改善該區原有的噪音問題。我們相信透過適當的重建規劃，將可有效改善餘下仍受影響的市民面對的交通噪音問題。

20. 請委員備悉政府就緩解道路交通噪音問題政策措施的進展。我們會繼續採取多管齊下措施，改善香港道路交通噪音問題。

環境及生態局

環境保護署

2024年7月

---

<sup>4</sup> 新低噪音路面物料(即薄面層低噪音物料)比現時沿用的低噪音路面物料，更適合用於車輛出入口、巴士站附近及斜路。

**加建隔音屏障工程資料**  
(截至 2024 年 7 月)

1. 已竣工的工程項目(共 20 項)

路段	竣工日期 (年份)
粉嶺公路(近彩園邨)	2006
粉嶺公路(近粉嶺中心)	2006
象鼻山路	2009
將軍澳道(近興田邨)	2009
將軍澳道(近翠屏南邨)	2009
青荃橋(荃灣及青衣)	2010
完善路(近廣福邨)	2010
觀塘繞道	2010
粉嶺公路(寶石湖路至港鐵粉嶺站)	2013
粉嶺公路(港鐵粉嶺站至和興路)	2013
屯門公路(荃灣段)	2014
屯門公路(油柑頭段)	2014
屯門公路(青山灣段)	2014
屯門公路(釣魚灣泳灘段)	2014
屯門公路(深井段)	2014
屯門公路(青龍頭段)	2014
大埔太和路(近寶雅苑)(註一)	2014
屯門公路(虎地段)	2019
屯門公路(市中心段)	2020
朗天路	2023

註一：近太和邨及太湖花園的工程部分在規劃時遇到不少預期受惠的居民反對而未有推展，而近寶雅苑的工程已於 2014 年完成。

## 2. 正在施工中的工程項目(共 4 項)

路段	動工日期 (年份)
大埔公路(沙田段)	2018
寶寧路	2021
寶琳北路	2021
寶琳北路(近景明苑)(註二)	2022

註二：近康盛花園的工程部分在規劃時遇到不少預期受惠的居民反對而未有推展，而近景明苑的工程已於 2022 年動工。

## 3. 規劃中及須配合其他工務工程開展的工程項目(共 10 項)

規劃中的路段
青山公路(屏山段)
柴灣道
東區走廊(近杏花邨)
馬會道和新運路(近粉嶺圍)
寶石湖路
新田公路
沙田路近王屋村
担杆山路
須配合其他工務工程開展的路段
粉嶺公路(近松柏塱)
新清水灣道



#### 4. 其他暫不推展及考慮移除的工程項目(共 7 項)

路段	原因
海安路	規劃時被預期受惠的居民反對而暫不推展
媽橫路	
沙田路	
青山公路(洪水橋段)	覆核檢視時噪音水平未有超逾 70 分貝(A) $L_{10}$ 而會考慮移除
大埔道(深水埗)	
源禾路	
荃灣路(註三)	經路政署進一步檢視後發現技術上不可行而會考慮移除

註三：就檢視加建有效隔音屏障的技術條件，以及落實加建工程，均須其他相關的工務工程計劃配合。鑑於現時未有相關的工務工程，在祈德尊新邨對出一段現有荃灣路加建有效的隔音屏障／隔音罩，在技術上並不可行。