

二零零三年一月二十三日

討論文件

立法會
環境事務委員會
交通事務委員會

紓減道路交通噪音的政策

目的

交通事務委員會在二零零二年十一月二十二日的會議上討論吐露港公路擴闊工程時，建議環境事務委員會與交通事務委員會舉行聯席會議，討論當局設置隔音屏障的政策，以及實施政策時所採用的準則。本文件扼要介紹紓減道路交通噪音的現有政策及實施準則。

政策

2. 政府的目標，是要紓減道路交通噪音，以免公眾受到過量噪音的影響。我們採用不同的政策，紓減新建道路和現有道路的交通噪音。

適用於新建道路的法定要求

3. 在規劃新建道路或大幅度擴闊現有道路的工程時，有關政府部門或發展商必須確保噪音感應強的地方的噪音水平不會超出限制。假如經過嚴謹的噪音評估程序後，預計交通噪音會超出限制，工程倡議者必須採取一切可行的直接紓緩措施，包括更改道路的走線、鋪設低噪音物料和設置隔音屏障或隔音罩，以減低對鄰近噪音感應強的建築物用戶的影響。學校和住宅所規定的道路交通噪音水平限制分別為 65 分貝(A)L₁₀(1 小時)¹ 和 70 分貝(A)L₁₀(1 小時)。這些標準自八十年代

¹ 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。

中已列於《香港規劃標準與準則》內；而自一九九八年四月起，更列入《環境影響評估條例》（《環評條例》）下的技術備忘錄內，成為該條例指定工程項目的法定道路交通噪音限制。

適用於現有道路的政策

4. 我們在二零零零年十一月制定下列行政措施，以紓減現有道路對附近居民的噪音影響：

- (a) 工程措施：在切實可行的範圍內，在產生過量噪音（即噪音水平超出第3段所述的限制）的現有道路加設隔音屏障或隔音罩，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限制以下的道路，則按個別路段的實際情況，全面研究實施車速限制、改道及禁止重型車輛行駛等交通管理措施的可行性。

上述政策會透過行政措施予以落實。

落實政策的準則

5. 我們根據五項主要準則來實施上述法定要求和行政措施：

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

以下各段闡述這五項準則。

準則一：遵守現行法例的規定

6. 正如上文第 3 段所述，如某項新建道路工程或現有道路的大型擴建和改善工程屬《環評條例》的指定工程項目，其倡議者必須在切實可行的範圍內，遵守該條例的技術備忘錄所訂的噪音限制。技術備忘錄是法定文件，當中清楚列出評估噪音的準則和方法。在進行環評期間，如工程倡議者預計交通噪音會超逾噪音限制，便必須首先考慮通過更改道路走線、與規劃當局商討如何妥善規劃毗鄰土地用途，或以低噪音物料鋪設路面，藉以把噪音水平減至限制以下。如果這些措施都不可行或不足以解決問題，倡議者便須按照技術備忘錄所訂的噪音準則和評估方法，考慮在噪音源頭加設隔音屏障或隔音罩。

7. 紓減道路交通噪音的擬議措施，會納入擬議工程的環評報告內，而整份報告將會提交環境諮詢委員會(環諮會)徵詢意見。《環評條例》的監督(即環境保護署(環保署)署長)會根據《環評條例》及技術備忘錄的規定，並在考慮過環諮會和公眾的意見後，決定是否核准有關環評報告。環評報告獲得環保署署長核准後，工程倡議者須向署長申請環境許可證，工程才可動工。環境許可證會列明工程倡議者所須遵守的規定，當中包括環評報告所建議的紓減噪音措施；而倡議者亦必須遵守法定的環境許可證內的規定。

8. 由於工程倡議者在擬備環評報告時，不能預計所有可能發生的情況，因此《環評條例》的條文亦容許工程倡議者申請修改環境許可證的規定，以配合新的或預計不到的情況。例如，倘若環評報告中計算在內的某項噪音感應強的樓宇計劃在環評報告被批核後被擱置，工程倡議者可就環評報告中為保護該樓宇而建議的隔音屏障，向環保署署長申請更改位置、長度或設計，甚至取消設置該隔音屏障；環保署署長會根據實際情況，決定是否批准有關申請。

準則二：適時設置隔音屏障

9. 按照《環評條例》的規定，只要工程倡議者能適時為噪音感應強的地方設置隔音屏障，便可自行靈活決定設置該屏障的時間。例如，若果噪音感應強的發展項目要待新建道路啟用後數年才會落成，工程倡議者便可延遲實施噪音紓減措施；而假如發展計劃有變(例如計劃取消，或有關發展項目已由噪音感應強的類別轉為非噪音感應強的類別)，工程倡議者也可與環保署進行檢討，因應改變後的情況適當地修改設置隔音屏障的計劃。鑑於吐露港公路擴闊工程的經驗，我們已提醒有關政府部門在考慮其他因素之餘(例如成本和對交通的影響等)，亦應盡力遵守這項準則。

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

10. 在評估現有道路的噪音問題方面，我們已揀選 32 條噪音水平過高，而在技術上適合加設隔音屏障或隔音罩的現有道路。由於這項計劃規模龐大，我們的準則是優先處理噪音水平最高的路段；以及假如個別路段將會與計劃中的新建道路連接，我們會在可行的情況下，安排該路段的隔音屏障工程配合新建道路工程。

11. 至於在 72 個現有路段鋪設低噪音物料的計劃，亦會採用類似的原則以釐定優先次序。

準則四：在現有道路加建隔音屏障的成本效益

12. 在紓減現有道路噪音的政策下評估噪音對市民的負面影響，所採用的標準須包括可能受影響的人數：人數愈多，愈需要採取措施。在現有道路加建隔音屏障的效益，可以受影響住戶的每戶成本作為比較。

準則五：隔音屏障的設計須充分顧及美觀因素

13. 為免隔音屏障影響景觀，工務部門必須充分注意其設計。它們會徵詢有關區議會的意見，以及考慮採用一些可以改善景觀、美化環境，或在視覺上與附近環境相協調的設計。現時，橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責審核隔音屏障的外觀設計，委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會以及各工務部門的代表。此外，我們亦已就有效的隔音物料發出內部指引，並會不時因應最新技術的發展修訂該指引。

14. 以隔音屏障的物料而言，透明物料一般較不影響景觀，但它的吸音效能遜於不透明物料，所以使用上有所限制。有建議透過植樹來吸音，但若只種植一兩排樹木，對消滅噪音實在幫助不大；根據海外的經驗和研究，一個深約 10 米、高約 4 米的茂密樹林帶，只能減低 1 分貝(A)的噪音。由於香港的道路與鄰近建築物之間一般空間有限，因此在大部分情況下，植樹並不能作為有效的隔音屏障。

紓減道路噪音措施的可持續發展

15. 我們制定紓減道路交通噪音的策略和措施時，會以上述政策和準則為依歸。總括而言，這些政策和準則反映了當局為香港這個獨特的高密度城市，在平衡經濟發展、環境保護，和社會接受性各方面的決心。紓減噪音的工作必須得到各有關政府部門與非政府機構的合作，才會成功。同時，各方必須共同努力，才能為噪音問題找到公平合理，而社會又能承擔的解決方法。

環境運輸及工務局

二零零三年一月