

二零零七年七月十二日
葵青區議會第四十八次會議

動議：“葵青區議會要求政府將德士古道納入紓解交通噪音的工程計劃內。”

環境保護署的回覆：

為使議員們對政府處理道路交通噪音的方針有全面的瞭解，以下會首先介紹有關的方針，然後再對德士古道的噪音問題作回應。

政府處理道路交通噪音的方針

香港地少人多，一如其他國際大城市，道路交通噪音問題亦成為日趨嚴重的環境問題，尤以舊有發展區為甚。估計目前香港逾一百萬名市民受超越 70 分貝(A)L₁₀(1 小時)¹的交通噪音影響。政府一向十分關注此項議題，並已為住宅的道路交通噪音水平制訂規劃標準。政府一直透過規劃及工程措施等方法力求達致此標準。

多年來我們不斷研究及採取多項措施，務求減低道路交通噪音的影響。解決道路交通噪音問題，必須從規劃著手，因為於道路或樓宇落成後，才採取補救措施解決存在之交通噪音問題不但非常困難，效果亦未必理想。

自八十年代中以來，政府一直注重土地用途及基礎設施的規劃工作，目的是盡量避免出現噪音問題。例如，工程項目倡議人於擬建新路工程時，須經環境影響評估程序，使現有及計劃中的住宅大廈不會承受過量交通噪音。工程項目倡議人需要考慮多方面的方案包括土地用途的安排，如在可行的情況下將道路遠離住宅、興建隔音屏障或隔音罩及使用低噪音物料等。在這十幾年間，政府採取了多項管制土地用途措施，並且適當地重新修訂道路的路線，以及已在多條新道路裝設約五十七公里的隔音屏障和隔音罩，使二十四萬名居民免受嚴重交通噪音影響。此外，現時所有最高時速七十公里或以上的新建道路已劃一規定使用低噪音路面物料。再者政府也用低噪音物料重鋪了約十一公里時速七十公里或以上的現有路段，以紓緩近五萬名居民面對的交通噪音問題。

¹ L₁₀ (1 小時)一般指一小時當中有 10%時間超過噪音水平的聲級。

除了從規劃著手，透過規劃和環境影響評估預防道路交通噪音問題之外，政府亦一直致力按以下三種方法，積極採取行動緩解道路交通噪音問題：

- 立法規管個別車輛；
- 透過採取各項補救措施來緩減現有道路的交通噪音；及
- 教育、公眾參與和伙伴關係。

儘管如此，仍有六百多條現有路段附近的居民受過量交通噪音滋擾。因此，政府於 2000 年制訂政策以處理現有道路的交通噪音問題。在資源許可及技術上切實可行的情況下，政府會在高交通噪音的現有道路推行工程措施，即加設隔音屏障或隔音罩，以及重鋪低噪音物料。由於道路安全、消防等因素限制，現有路段必須在下列技術上可行的情況下，才可加建隔音屏障：

- (i) 隔音屏障／隔音罩不會阻塞緊急通道或妨礙救火工作；
- (ii) 隔音屏障／隔音罩不會影響道路安全或阻礙行人和車輛進出；
- (iii) 隔音屏障／隔音罩不會妨礙商業活動或影響社會運作；及
- (iv) 有足夠空間及結構承托力（適用於天橋）加建隔音屏障／隔音罩。

我們已在去年二月完成了粉嶺公路兩個路段沿路的隔音屏障加裝工程，令七千名居民受惠，而象鼻山路沿路的加裝工程亦於 2005 年 9 月展開，預計 2008 年竣工。政府已預留約二十九億為三十二條路段加建隔音屏障。另外，我們亦已為低噪音物料重鋪路面試驗計劃揀選了七十二個現有路段，當中三十條道路的路面重鋪工程已經完成。

因為不同的技術限制下，有關措施只會紓緩部份居民的交通噪音問題，惟政府會繼續從規劃著手，同時留意及研究新的減音方法，盡量消滅交通噪音的影響。

為了進一步強化在處理道路交通噪音方面這項工作，我們在 2006 年擬備《處理香港道路交通噪音的全面計劃(擬稿)》，提出了多項建議，並積極跟進研究以確定可行性和實施細則。我們曾於 2006 年 7 月諮詢立法會環境事務委員會，他們均原則上支持計劃所建議的強化措施。

有關德士古道交通噪音的回應

政府一直關注德士古道交通噪音情況，並採取相關措施以減低噪音影响。

其實，政府已於 2005 年 7 月經諮詢荃灣區議會後，在德士古道天橋實施了交通管理計劃，禁止巴士在午夜至上午 6 時行駛德士古道天橋。雖然計劃未能顯著紓緩整體交通噪音，由於住宅樓宇平台的阻隔，巴士改行地面時的間歇交通噪音較使用天橋時減低了至少 5 分貝(A) (最高聲級計算)。

政府亦曾因應議員要求，研究在德士古道加建隔音屏障的可行性。正如上文指出，由於道路安全、消防等因素限制，現有路段必須符合四項技術上可行的情況下，才可加建隔音屏障。由於德士古道近荃錦交匯處及附近地方的空間有限，並不適宜興建如隔音屏障和隔音罩等的獨立構築物，因此加裝隔音屏障或隔音罩並不可行。另外，用低噪音物料重鋪路面的計劃一直只限於在高速公路（車速限制為時速 70 公里或以上）進行。由於低噪音物料聚合改良多孔面層並非結構層，在本港低速道路常見的汽車加速、剎車、轉彎和泊車等動作均容易使上述物料受損，從而影響減音效果及導致保養的問題。保養路面的次數愈頻密，保養費用便愈高，亦會對交通造成更多妨礙，以及對司機和行人造成不便。由於德士古道是交通頻繁的低速路段，且有很多重型車輛使用，以致加速低噪音路面的損耗速度，因此有關路段並不適宜採用現時的低噪音路面設計。

為了更詳細研究這類物料在地區性路段的可行性，政府已將 72 個現有地區路段納入鋪設低噪音物料的試驗計劃。政府會監察有關路段於鋪設低噪音物料後 2 至 3 年內的路面情況及減音效果。若資源許可，該試驗計劃預期可在 2010 年或之前完成。假如研究的結果認為可行，政府會考慮重鋪其他道路。為了進一步強化這項工作，環保署早前提出了建議，積極研究改善低噪音鋪路物料的設計，以增加減音效果和耐用性及確定可行性和實施細則。如果研結果是可行的，我們會積極考慮以德士古道為試點。

我們會繼續監察各項措施的成效，留意緩減道路交通噪音的新技術，以及參考外國在這方面的經驗及其它最新發展，務求盡量減低交通噪音對市民的影響。長遠而言，我們亦會考慮藉著市區重建的機會，進一步改善道路交通噪音的情況。

環境保護署

二零零七年七月