

第 5 章

環境運輸及工務局

路政署

拓展署

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

審計人員包括：

梁國傑先生、李適任先生、馬維達先生
王球安先生負責督導是項審計工作

香港審計署
二零零三年十月十八日

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

目 錄

	段數
撮要	
第 1 部分：引言	1.1
背景	1.2
環境影響評估	1.3 – 1.6
使用隔音屏障作為紓減噪音措施	1.7 – 1.8
帳目審查	1.9
第 2 部分：在吐露港公路擴闊工程下設置隔音屏障	2.1
吐露港公路擴闊工程	2.2 – 2.7
為擬在白石角興建的住宅發展項目設置隔音屏障	2.8 – 2.17
審計署的意見	2.18 – 2.19
審計署的建議	2.20
當局的回應	2.21 – 2.22
為大埔第 39 區的擬建發展項目設置隔音屏障	2.23 – 2.37
審計署的意見	2.38
審計署的建議	2.39
當局的回應	2.40
第 3 部分：為房屋發展計劃設置隔音屏障	3.1
為沙田石門的發展計劃設置隔音屏障	3.2 – 3.6
為元朗洪水橋的房屋發展計劃設置隔音屏障	3.7 – 3.11
審計署的意見	3.12
審計署的建議	3.13
當局的回應	3.14
第 4 部分：為馬鞍山私人住宅發展項目設置隔音屏障	4.1
馬鞍山用地的批地條件	4.2 – 4.5
拓展署在 T7 號主幹道路工程下設置隔音屏障	4.6 – 4.10
馬鞍山用地隔音屏障的建造費用應由哪一方承擔	4.11 – 4.13
審計署的意見	4.14 – 4.17
審計署的建議	4.18
當局的回應	4.19 – 4.20
第 5 部分：監察已裝設的隔音屏障的效用	5.1
立法會的關注	5.2 – 5.3

目 錄 (續)

	段數
部分學者的意見	5.4
《環境影響評估條例》下的環境監察及審核計劃	5.5
隔音屏障工程項目完成後的監察工作	5.6
對公用道路裝設隔音屏障後量度到的噪音水平進行帳目審查	5.7 – 5.11
審計署的意見	5.12 – 5.16
審計署的建議	5.17
當局的回應	5.18 – 5.19
附錄	
A：大埔第 39 區的隔音屏障位置圖	
B：大事年表	
C：中文版從略	

設置隔音屏障以紓減道路交通噪音

撮要

1. 根據政府估計，道路交通噪音對全港超過 100 萬人造成影響。在規劃發展工程時，政府對噪音管制的政策目標是充分顧及潛在的噪音問題。《環境影響評估條例》於一九九八年通過，規定道路工程倡議者須進行環境影響評估 (環評) 研究，並把紓減噪音措施納入研究內，以符合噪音管制標準。使用隔音屏障紓減道路噪音，是國際上沿用已久的做法。直至二零零二年，全港已裝設並使用約 37 公里長的隔音屏障。截至二零零三年三月的過去三年，用於隔音屏障的開支約為 10 億元 (第 1.2 至 1.8 段)。

審計結果

為擬在白石角興建的住宅發展項目設置隔音屏障

2. 二零零零年十一月，路政署發出修訂令，下令從吐露港公路擴闊工程合約中，刪除預定為白石角住宅用地設置隔音屏障的工程。為刪除已訂約承建的工程，路政署須向承建商支付 1,300 萬元 (第 2.17 段)。導致刪除已訂約承建隔音屏障建造工程的事件，載於下文第 3 段。

3. 一九九七年十月，拓展署要求路政署在進行吐露港公路擴闊工程時，就擬在白石角興建的住宅發展項目設置隔音屏障，但當時有關方面仍未制定白石角的分區計劃大綱圖。路政署在一九九九年三月二十六日批出吐露港公路擴闊工程合約 (包括安裝隔音屏障工程)。同日，當局在憲報公布白石角分區計劃大綱草圖所載的擬議土地用途及有關住宅發展項目的規劃參數，藉以徵詢公眾意見。城市規劃委員會聽取公眾的反對意見，決定修改上述住宅發展項目的規劃參數，並贊同放棄裝設隔音屏障，改用其他緩解措施，以解決噪音問題。因此，早前訂約承建的隔音屏障建造工程，已無須展開。這宗事件顯示，當局為用途仍有可能修改的未發展土地採購紓減噪音設施 (例如隔音屏障)，會有一定程度的風險 (第 2.18 段)。

為大埔第 39 區的擬建發展項目設置隔音屏障

4. 二零零三年一月，當局告知立法會交通事務委員會下列事項：

- (a) 純為大埔第39區及香港中文大學的擬建發展項目建造的約1 900米隔音屏障，可予拆除；及
- (b) 另外為大埔第39區和香港中文大學附近的擬建發展項目及現有樓宇所建造的1 500米隔音屏障，可減低高度。

當局又告知委員會，拆除和減低隔音屏障高度的費用預計約為800萬元。雖然拆除的隔音板及鋼柱杆可再用於其他工程，但裝設屏障的約500萬元工程費用已屬白費。另外，因延長合約期，政府須額外承擔2,400萬元(第2.34至2.37段)。導致拆除隔音屏障的事件載於下文第5至6段。

5. 一九九八年九月，路政署得悉，大埔第39區的擬建發展項目並無確實的實施計劃。因此，路政署把部分為擬建發展項目進行的隔音屏障工程，納入為吐露港公路擴闊工程合約內的暫定工程項目。一九九九年九月，路政署得悉在二零零四年之前，大埔第39區不會有確實的發展計劃進行，便與其顧問聯絡，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。不過，路政署到二零零零年八月才明確地決定延遲進行隔音屏障工程。由於環境許可證訂明，建造隔音屏障工程應納入為吐露港公路擴闊工程的一部分，路政署的顧問遂於二零零零年八月就延遲工程向環境保護署(環保署)遞交更改環境許可證的申請擬本。其後，路政署發現，有關申請會導致需重新進行另一次環評研究和公眾諮詢(需時八個月完成)。為免延誤合約，路政署在二零零一年三月決定建造隔音屏障，並於二零零二年完成，較大埔第39區擬建的發展項目提早完成。但在二零零三年，當局得悉公眾的關注後，拆除隔音屏障(第2.25至2.27段及2.29至2.36段)。

6. 審計署認為，更改環境許可證的申請假如在一九九九年九月而非二零零零年八月提出：

- (a) 便會有時間完成所需的環評程序，提出充分的理據延遲進行工程；
- (b) 大埔第39區的隔音屏障裝設工程便可以延遲進行；及
- (c) 二零零三年拆除隔音屏障的工程便可以避免(第2.38段)。

為石門和洪水橋的發展計劃設置隔音屏障

7. 由於石門的一幅工業用地可改劃用途，以供發展一項私人機構參建居屋計劃(私人參建居屋計劃)及一所學校，所以有需要沿大老山公

路設置隔音屏障。為配合房屋發展計劃的預定竣工日期，拓展署在石門房屋發展用地出售前，批出建造隔音屏障工程的合約。鑑於隨後土地用途的轉變，私人參建居屋計劃被取消。在二零零二年年底建成的隔音屏障，要待該處的學校於二零零六年落成後，才能發揮到預定的作用 (第 3.2 至 3.6 段)。

8. 另一宗個案是為在洪水橋興建的公營房屋計劃設置隔音屏障。拓展署在有關用地分配作房屋計劃前，批出建造隔音屏障的工程合約。政府在進行檢討後，決定停止進行有關的公營房屋計劃。其間，隔音屏障安裝工程於二零零三年年中完成。結果，位於洪水橋的隔音屏障未能發揮預定的作用 (第 3.8 至 3.11 段)。

9. 這兩宗個案顯示，日後為房屋發展項目提供隔音屏障時，假如有關發展項目會否進行仍存有不明朗因素，實有需要在工程合約內加入具靈活性的條款 (第 3.12 段)。

為馬鞍山私人住宅發展項目設置隔音屏障

10. 一九九六年，在一項私人住宅發展項目上，政府在批地文件中加入一項條款，規定發展商須提供紓減噪音措施，並負擔所需費用，以減輕擬建的 T7 號主幹道路所造成的噪音影響。由於政府在批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，已把紓減噪音措施的建造費用計算在內。一九九七年十月，發展商的顧問表示發展商會自資建造隔音屏障 (第 4.5 及 4.14 段)。

11. 一九九八年四月，《環境影響評估條例》開始實施，拓展署須為 T7 號主幹道路工程裝設隔音屏障。但拓展署一九九八年二月的環評研究報告，卻建議無須發展商為該私人住宅發展項目裝設隔音屏障。因為政府沿 T7 號主幹道路建造的半圍封式隔音屏障，已可紓減噪音。一九九八年四月，發展商的顧問得悉政府會按拓展署的環評研究報告建議，提供紓減噪音措施，便提出發展商無須再就地裝設其隔音屏障。因此，只建造了由政府支付費用的隔音屏障 (預計竣工日期為二零零四年四月)。拓展署預計，半圍封式隔音屏障 (為馬鞍山私人住宅發展項目提供紓減噪音措施) 的建造費用約為 4,000 萬元。審計署認為，在接納一九九八年四月提出有關發展商無須在用地內建造隔音屏障的建議前，應諮詢有關的決策局，以探討建議安排是否符合既定的公共財政政策。此外，亦應與發展商磋商，讓其分擔政府在 T7 號主幹道路工程下裝設有關於的隔音屏障的費用 (第 4.7、4.10、4.15 及 4.16 段)。

監察已裝設的隔音屏障的效用

12. 部分學者指出，已裝設的隔音屏障如在設計及安裝方面欠妥，便會減低其紓減噪音的效用。立法會議員一直促請當局監察已裝設的隔音屏障的效用。審計署發現，有兩個工程項目沒有安排在完工後，執行監察工作，以確定已裝設的隔音屏障的效用。所以，當局實有需要改善監察隔音屏障效用的安排 (第 5.4、5.15 及 5.16 段)。

審計署的建議

13. 審計署提出主要建議如下：

為擬建發展項目設置的隔音屏障

- (a) 環境運輸及工務局局長應發出指引，規定負責道路工程的工務部門採取下列措施：
 - (i) 如受噪音影響土地的擬議用途預期可能會有改變，應考慮以循序漸進的方式提供紓減噪音措施，而不是一次過採購所有措施 (第 2.20(a) 段)；及
 - (ii) 如在道路工程項目完竣後一段長時間，才動工興建易受噪音影響的樓宇，應考慮要求道路工程承建商首先提供紓減噪音措施的基礎工程。有關方面可配合擬建的易受噪音影響樓宇的實際入伙日期，進行紓減噪音措施 (例如隔音屏障) 的裝設工程 (第 2.20(b) 段)；
- (b) 環境運輸及工務局局長應規定各工務部門在實施合約工程的計劃內，預留足夠的時間遵辦有關的法例規定 (例如與更改環境許可證條件有關的規定) (第 2.39 段)；
- (c) 拓展署署長應在切實可行的情況下，務使裝設隔音屏障的工程能配合房屋計劃的發展。在批出工程合約前，假如該等發展項目仍存有不明朗因素，拓展署應考慮在工程合約內訂明只進行隔音屏障的基礎工程，並把安裝隔音板定為暫定項目處理 (第 3.13(a) 段)；

為私人住宅發展項目設置隔音屏障

(d) 當局應：

- (i) 發出指引，規定如進行某些工程會導致免除第三者承擔可依法強制執行的法律文件中所訂明對政府的合約責任，則在進行該等工程前，有關工務部門須取得該第三者同意，支付工程的費用 (第 4.18(a) 段)；
- (ii) 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 (第 4.18(c) 段)；及
- (iii) 在為馬鞍山私人住宅發展用地裝設隔音屏障一事中，政府的處境徵詢法律意見，並研究可否向發展商收回建造隔音屏障的部分費用 (第 4.18(d) 及 (e) 段)；及

監察已裝設隔音屏障的效用

- (e) 環境保護署署長應確保所有與紓減噪音有關的工程項目均有在完工後進行監察工作 (第 5.17(b)(i) 段)。

當局的回應

14. 當局接納所有審計署的建議。

第 1 部分：引言

1.1 本部分闡述有關設置隔音屏障以紓減道路交通噪音的審查工作背景。

背景

1.2 根據政府估計，道路交通噪音對全港超過 100 萬人造成影響。按照一九八九年白皮書《對抗污染莫遲疑》所載，政府對噪音管制的整體政策目標是：

- (a) 在《香港規劃標準與準則》內就噪音標準作出規定，以便向公營部門和私營機構中負責制訂發展規劃的人士提供指導，以對付噪音。以學校來說，噪音上限為65分貝，而住宅樓宇則為70分貝；
- (b) 為政府的發展計劃如興建道路、學校及醫院等制訂規劃時，充分顧及噪音問題；同時，在制訂分區計劃大綱圖及發展計劃時，預先作好對付噪音的規劃；及
- (c) 透過執行《噪音管制條例》(第400章)及有關的規例，對特定的噪音來源加以管制。

環境影響評估

1.3 在針對道路交通噪音問題進行預防性規劃方面，兩類發展項目須通過環境影響評估(環評)程序的評估。該兩類發展項目是：

- (a) 可能造成嚴重噪音問題的發展項目，例如新道路建造工程及主要道路擴闊工程；及
- (b) 可能受到嚴重噪音影響的發展項目(下稱易受噪音影響的樓宇)，例如接近交通繁忙道路的住宅發展項目及學校。

1.4 一九九六年六月，當局告知立法局條例草案委員會，處理新建道路對易受噪音影響樓宇的影響的環評安排(註 1)如下：

- (a) 策略性環境評估 在全港及區域的初期規劃階段，會密切留意如何設計更理想的道路路線，以及對鄰近土地用途作更恰當規劃，

註 1：在一九九八年之前，有關政府工程項目是否需要進行環評的規定，載列於一份技術通告，而對於私人工程項目的規定，則載於環境保護署發出的一份通知書。根據題為“大型發展工程的環境影響評估”的《規劃環境及地政科技術通告第 2/92 號及工務科技術通告第 14/92 號》，任何可能對環境造成嚴重影響的工程倡議者，有責任就該工程進行環評研究，並實施有關研究結果所建議的措施。

以達到把潛在的道路噪音減至最低的目標。如單靠這些措施未能符合噪音規劃準則，會在有關道路工程的環評中研究其他紓減噪音措施；

- (b) 道路工程的環評 道路工程的環評會評估及分析道路工程對現有及擬建的易受噪音影響樓宇所造成的影響。環評會就有關道路，以至鄰近範圍擬建的易受噪音影響樓宇，提出應予採用的紓減噪音措施。有關方面會全面研究和分析所提議的紓減噪音措施是否可行，才把該等措施納入為環評建議；
- (c) 保護現有易受噪音影響樓宇的措施 有關道路工程的倡議者，須實施可行的直接紓減噪音措施，例如設置隔音屏障，以及在路面鋪設低噪音物料。非直接紓減噪音措施，例如為易受噪音影響樓宇裝設隔音及空調設備，以保護現有易受噪音影響樓宇免受剩餘噪音的影響；
- (d) 保護擬建易受噪音影響樓宇的措施 有關道路工程的倡議者須按照環評建議，實施可行的直接紓減道路噪音措施。如擬建的易受噪音影響樓宇將於較後時間才興建，在可行的情況下，倡議者會進行基礎工程，並在樓宇落成前裝設紓減噪音措施。在環評程序中，將會評估實施其他措施的可行性，例如把擬建的易受噪音影響樓宇移離道路以及採用特別樓宇設計；並會確認擬建易受噪音影響樓宇的發展限制；及
- (e) 就新擬建的易受噪音影響樓宇採取的措施 在有關道路工程的環評完成後才建議興建的易受噪音影響新樓宇，因道路對發展造成限制，故會透過規劃程序處理紓減噪音的問題。

1.5 法定要求 一九九七年二月，《環境影響評估條例》(第499章)獲得通過。前規劃環境地政司根據該條例，發出一份技術備忘錄(目前有關權力歸屬環境運輸及工務局局長)。該備忘錄載列有關原則和指引，以助環境保護署署長就環評程序事宜作出決定。

1.6 一九九七年六月，立法局通過環評程序的技術備忘錄。《環境影響評估條例》於一九九八年四月實施後，第1.4(b)及(c)段所述的環評安排，成為新道路工程的法定要求。《環境影響評估條例》所規定的環評程序，由環境保護署署長負責規管及執行。負責進行道路工程的工務部門，須向環境保護署署長申請環境許可證，方可展開建造工程。有關工務部門須確保工程符合環境許可證的規定。如欲對環境許可證作出任何建議更改，須得到環境保護署署長的批准。

使用隔音屏障作為紓減噪音措施

1.7 使用隔音屏障紓減道路噪音，是國際上沿用已久的做法。隔音屏障相比其他紓減噪音措施的減音效果，載於表一。根據有關技術備忘錄的規定，在可行情況下，應盡量採取直接紓減噪音措施，例如隔音屏障、道路路線設計及樓宇座向。如直接紓減噪音措施不足以應付所需，可採取非直接紓減噪音措施(如隔音窗戶及空調設備)，以紓減剩餘噪音的影響。

表一

不同紓減噪音措施的減音效果

紓減噪音措施	噪音減低幅度	備註
(A) 裝設隔音屏障：		
(a) 直立式	可達 5 分貝	減音效果視乎隔音屏障與易受噪音影響樓宇的相對位置而定
(b) 懸臂式 / 半圍封式	可達 15 分貝	
(c) 圍封式	可達 25 分貝	
(B) 在路面鋪設低噪音物料	低速道路可達 3 分貝 高速道路可達 5 分貝	
(C) 植樹	可達 1 分貝 (深 10 米、高 4 米的茂密樹林帶)	

資料來源：二零零一年二月及二零零三年一月立法會環境事務委員會及交通事務委員會聯席會議文件。

1.8 直至二零零二年，全港已裝設並使用約 37 公里長的隔音屏障。截至二零零三年三月的過去三年，用於隔音屏障的開支約為 10 億元。

帳目審查

1.9 審計署最近進行了一次審查，目的是研究在吐露港公路擴闊工程及其他類似發展項目工程 (註 2) 裝設隔音屏障方面，有沒有可汲取教訓的地方。審計署發現在多方面仍有可改善之處，並提出多項建議，以解決相關問題。

註 2：吐露港公路擴闊工程為大埔第 39 區擬建發展項目裝設隔音屏障一事，在二零零二年引起公眾的廣泛關注。

第2部分：在吐露港公路擴闊工程下設置隔音屏障

2.1 本部分探討在吐露港公路擴闊工程項目下，為白石角填海區和大埔第39區的擬建發展項目裝設隔音屏障一事。審計署發現，為尚在計劃階段的發展項目裝設隔音屏障的處理過程，仍有可改善的地方。

吐露港公路擴闊工程

2.2 吐露港公路是新界東北主要公路的一部分(註3)，自一九八五年通車以來，交通流量持續上升。一九九六年，路政署委託顧問進行可行性研究，探討可否擴闊吐露港公路(舊政務司官邸附近道路交匯處與沙田馬料水交匯處之間的路段)，以應付不斷增加的交通需求。路政署顧問展開了可行性研究的工作，當中包括進行環評研究。

2.3 為擬建發展項目進行噪音影響評估 一九九七年一月，路政署聯同顧問與環境保護署(環保署)、拓展署、規劃署和地政總署舉行環評工作小組會議，商討應把沿吐露港公路進行的發展項目納入環評研究範圍內(見第1.4(b)段)。這些計劃中的發展項目主要位於白石角填海區和大埔第39區。與會者同意，為了進行噪音影響評估，會假設擬在這兩個地區進行的發展項目易受噪音影響，而路政署應考慮採取必要的紓減噪音措施。

2.4 吐露港公路環評研究提出的建議 一九九七年四月，路政署顧問完成吐露港公路環評研究。一九九七年五月，環境諮詢委員會通過有關的環評研究報告。研究報告建議採取下列措施，把道路噪音影響減至符合《香港規劃標準與準則》所訂的標準：

- (a) 在整個擴闊路段的路面鋪設低噪音物料；
- (b) 沿路旁和在中央分隔帶安裝隔音屏障(高1.5米至8米不等)；及
- (c) 把計劃在白石角填海區興建的住宅和機構用途建築物向後退入一段距離(即建築物稍遠離吐露港公路)，並採用特別建築物設計，以應付剩餘的交通噪音影響。

2.5 白石角可行性研究要求增設隔音屏障 一九九七年四月(吐露港公路擴闊工程環評研究完成後)，拓展署委託顧問為白石角填海區進行可行性研究。這項研究包括擬備一份建議採用的發展大綱圖、進行環評及詳細工程研究。一九九七年九月，拓展署顧問制訂白石角發展概念圖則，供規劃及土地發展委

註3：吐露港公路在大埔康樂園附近北接粉嶺公路，在沙田馬場附近南接大埔公路沙田段。

員會(註4)通過，然後才展開下一階段的可行性研究。根據這份發展概念圖則，拓展署顧問認為，根據吐露港公路環評研究的結果而計劃建造的隔音屏障並不足夠。路政署按拓展署的要求，決定增加在吐露港公路擴闊工程項目下，為擬在白石角填海區進行的發展項目提供的隔音屏障(詳情見第2.11段)。

2.6 吐露港公路擴闊工程合約 一九九八年十一月，財務委員會批准將吐露港公路擴闊工程(包括為擬在白石角和大埔第39區進行的發展項目建造隔音屏障的工程)提升為工務計劃甲級工程。一九九八年十一月底，環保署就吐露港公路擴闊工程發出環境許可證(註5)。環境許可證的其中一項條件，是應將吐露港公路環評研究報告建議的隔音屏障建造工程，納入為吐露港公路擴闊工程的一部分(註6)。一九九九年三月，路政署就吐露港公路擴闊工程批出按量數付款工程合約。工程原定於二零零一年十二月完成，但最終延至二零零三年年中才大致完成(註7)。吐露港公路的擴闊車路分階段通車(南行車路在二零零二年十二月通車，而北行車路則在二零零三年六月通車)。二零零二年年底，路政署估計，最後合約總金額約為8.8億元，其中1.4億元是用於安裝隔音屏障。

2.7 在吐露港公路擴闊工程施工過程中，為擬在白石角和大埔第39區進行的發展項目訂約承建的隔音屏障工程出現多次重大修改。修改工程的原因和財政後果按下列安排載述於後：

- (a) 關於白石角 — 第2.8至2.19段；及
- (b) 關於大埔第39區 — 第2.23至2.38段。

註4：規劃及土地發展委員會主席一職，由當時的規劃環境地政局局長擔任(現時則由房屋及規劃地政局常任秘書長(規劃及地政)或其代表擔任)。委員會的職權範圍包括監察發展策略的制訂和檢討工作、考慮發展計劃和進度是否足夠，以及審批發展大綱圖及發展藍圖。

註5：一九九八年九月，當時的運輸局局長根據《道路(工程、使用及補償)條例》(第370章)核准吐露港公路擴闊工程。依據《環境影響評估條例》，在該條例於一九九八年四月生效後獲核准的道路工程計劃，均須領取環境許可證。一九九八年十月，路政署就吐露港公路擴闊工程提交了環境許可證的申請。

註6：據環保署在一九九八年就吐露港公路擴闊工程發出環境許可證時附加的條件第1.7項，路政署應確保吐露港公路擴闊工程的設計、建造工程和運作，是以吐露港公路環評研究報告所載的資料和建議為根據。吐露港公路環評研究報告指出，為現有和擬建的易受噪音影響建築物建造隔音屏障的工程，將會成為吐露港公路擴闊工程的一部分。

註7：吐露港公路擴闊工程時間延長的原因計有：天氣惡劣、未能預見的地面情況影響打樁工程、須挖掘額外的鬆散填石物料、填海工程須申請卸泥許可證，以及道路工程需予修改。

為擬在白石角興建的住宅發展項目設置隔音屏障

2.8 白石角填海區位於吐露港公路海濱，佔地約70公頃。土木工程署負責在一九九六至二零零三年間，分階段利用公眾填料開拓這幅土地。

2.9 一九九六年，規劃及土地發展委員會通過行動區規劃圖，為白石角的規劃和可行性研究提供依據。該規劃圖勾劃了白石角填海區的概括土地用途，包括南面的科學園、北面的住宅及中部的康樂用途。

2.10 計劃為白石角填海區建造隔音屏障 一九九七年一月，環評工作小組決定，顧問在進行吐露港公路環評研究時，應根據白石角行動區規劃圖，評估吐露港公路的噪音對可能在白石角填海區北部興建的住宅造成的影響。吐露港公路環評研究在一九九七年四月完成。該項研究已考慮到沿南行車路設置320米長的隔音屏障，以保護擬在白石角填海區興建的住宅（註8）。

2.11 吐露港公路擴闊工程提供更多隔音屏障 一九九七年十月，拓展署要求路政署在吐露港公路擴闊工程內，為擬在白石角填海區興建的住宅提供更多隔音屏障，理由如下：

- (a) 在一九九七年年初進行吐露港公路環評研究時，有關擬在白石角興建的住宅的面積和規劃參數的資料有限，當時便是根據這些有限的資料，評估裝設隔音屏障的需要。按照一九九七年九月制訂的白石角發展概念圖則，拓展署顧問估計，根據吐露港公路環評研究結果而計劃沿南行車路設置的320米隔音屏障，應延長約1600米。這樣才能為擬建住宅提供足夠保護；及
- (b) 擬在白石角興建的住宅，預計在二零零三年落成。如增設隔音屏障的工程成為一項獨立的工程項目，並在二零零一年年底吐露港公路擴闊工程合約完成後才展開，隔音屏障將不能趕及在住宅落成前建成。

規劃及土地發展委員會通過白石角發展概念圖則，而環保署亦同意增設隔音屏障的建議。一九九七年十一月，路政署把增設長1600米隔音屏障的要求納入吐露港公路擴闊工程內。一九九七年十二月，當局根據《道路（工程、使用及補償）條例》，在憲報公布吐露港公路擴闊工程。

註8：吐露港公路環評研究考慮到科學園不會有住宅單位，故將科學園定為非易受噪音影響的地方。況且，科學園與吐露港公路之間會建有隔音的建築物和以樹木排列而成的邊緣美化環境地帶。至於計劃在白石角填海區中央發展的康樂用途，根據《香港規劃標準與準則》，這些用途不屬於易受噪音影響的用途。

白石角住宅發展項目的預計完成日期改變

2.12 白石角住宅發展項目的完成日期修改如下：

- (a) 一九九八年十月，在監察房屋用地的會議上，地政總署向拓展署表示，有需要修改擬在白石角進行的住宅發展項目的預計完成日期。這項發展項目原本預計在二零零三年完成（見第 2.11(b) 段），但地政總署認為，住宅單位的一般建築期為四年，而不是一年半，所以應採用四年這個標準來估計預計完成日期；
- (b) 一九九八年十二月，當時的工務局通知房屋用地供應督導委員會（註 9），白石角住宅發展項目的預計完成日期為二零零五年四月；及
- (c) 一九九九年三月初，地政總署告知拓展署，當局計劃在 2003/04 年度基礎建設工程完成後，出售白石角住宅發展用地（註 10）。因此，拓展署同意首三幅白石角住宅發展項目的預計完成日期應為二零零八年。

白石角住宅發展項目的規劃參數改變

2.13 《環境影響評估條例》的規定 根據《環境影響評估條例》，道路工程倡議者在進行噪音影響評估時，應顧及現有和計劃的土地用途。計劃的土地用途是指在根據《城市規劃條例》（第 131 章）擬備的草圖或批准圖則內的建議土地用途，或在政府發表的任何其他土地用途圖則內的建議土地用途。城市規劃委員會（城規會）發表的法定圖則可分為兩類，即發展審批地區圖和分區計劃大綱圖：

- (a) 發展審批地區圖 發展審批地區圖主要是為需要即時規劃管制的鄉郊地區擬備的中期圖則，以待其後擬備分區計劃大綱圖；及
- (b) 分區計劃大綱圖 分區計劃大綱圖顯示個別規劃區的擬議首要土地用途和主要道路及鐵路系統。每份分區計劃大綱圖均附有一份《註釋》，說明各項規劃參數，例如地積比率和建築物高度。

2.14 白石角（東部）分區計劃大綱圖 白石角填海區是新開拓的土地，未有任何法定圖則涵蓋該區。鑑於城規會應就劃定科學園這個土地用途地帶徵詢公

註 9：房屋用地供應督導委員會由財政司司長擔任主席，負責監督建屋量，以確保未來每年有穩定和足夠的房屋供應。

註 10：直至二零零三年八月底，白石角住宅用地仍未售出。

眾意見，然後政府才能批出土地，故城規會在一九九八年三月在憲報公布白石角(東部)分區計劃大綱草圖，以供公眾查閱。由於白石角可行性研究在一九九八年三月尚未完成，所以城規會是根據一九九七年九月制訂的發展概念圖則擬備白石角(東部)分區計劃大綱草圖(見第2.5段)。一九九八年八月，顧問完成白石角可行性研究，並制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以修訂，以配合這些改變。一九九九年三月二十六日，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，以供公眾查閱。

2.15 城規會決定改變分區計劃大綱草圖內的規劃參數 白石角(東部)分區計劃大綱草圖的法定公眾諮詢期於一九九九年四月屆滿。其間，城規會接獲兩份就該圖提出的反對書。兩份反對書主要與白石角填海區北部已規劃住宅用地的發展限制有關。城規會在考慮這兩份反對書時，對下列事項表示關注：住宅用地的發展密度和建築物高度；須讓公眾繼續欣賞吐露港的景色，以及沿吐露港公路設置的隔音屏障。為了解決城規會關注的事項，各有關方面採取下列措施：

- (a) 規劃署和拓展署檢討住宅用地的規劃和發展參數；
- (b) 規劃署建議減低白石角(東部)分區計劃大綱草圖內所訂的地積比率和建築物高度；
- (c) 在拓展署顧問的技術支援下，有關部門，包括規劃署、拓展署、環保署和路政署一同檢討吐露港公路擴闊工程訂明會建造的隔音屏障的長度和高度；及
- (d) 規劃署認為，由於地積比率和建築物高度已減低，加上會為面對吐露港公路的建築物提供適當的紓減噪音措施，因此，無須再為白石角住宅用地建造隔音屏障。

2.16 因此，二零零零年六月，城規會通過規劃署的建議，把白石角(東部)分區計劃大綱草圖所示的已規劃住宅用地的地積比率及建築物高度降低。城規會要求路政署從吐露港公路擴闊工程合約中，刪除有關為保障上述住宅用地而在吐露港公路南行方向沿線裝設隔音屏障的工程，並改用其他紓減噪音措施，例如特別的建築設計。

2.17 刪除白石角隔音屏障安裝工程對財政的影響 二零零零年七月，路政署發出暫停執行令，下令停止進行白石角(東部)的隔音屏障裝設工程。經地政總署確認，有關住宅用地的賣地條件內會規定有關方面制訂符合環保署要求

的紓減噪音措施。二零零零年十一月，路政署發出修訂令，下令從吐露港公路擴闊工程合約中，刪除隔音屏障安裝工程。當局認為必須刪除已不再需要的隔音屏障，以免白白浪費金錢。然而，路政署須為刪除已訂約承建的工程向承建商支付 1,300 萬元。

審計署的意見

白石角住宅發展項目的規劃參數改變

2.18 根據《環境影響評估條例》的規定，道路工程的倡議者應考慮有關工程造成的噪音，對分區計劃大綱草圖所載的擬議土地用途有何影響。一九九七年十月，拓展署要求路政署在進行吐露港公路擴闊工程時，就擬在白石角興建的住宅樓宇增設隔音屏障，但當時有關方面仍未制定白石角填海區的分區計劃大綱圖，所以只是根據發展概念圖則，評估設置隔音屏障的需要。路政署在一九九九年三月二十六日批出吐露港公路擴闊工程合約，並因而承諾進行隔音屏障建造工程。同日，當局在憲報公布白石角(東部)分區計劃大綱草圖所載的擬議土地用途及有關的住宅發展項目規劃參數，藉以徵詢公眾意見。城規會聽取公眾的反對意見，修改上述住宅發展項目的規劃參數，並贊同放棄裝設隔音屏障，改用其他緩解措施，解決噪音問題。早前訂約承建的隔音屏障建造工程因此無須展開。這宗事件顯示，當局就尚未落實的擬議土地用途(例如只是載於分區計劃大綱草圖而規劃參數可能仍會修改的土地用途)採購和安裝紓減噪音設施(例如隔音屏障)，會有一定程度的風險。

白石角住宅發展項目的預計完成日期改變

2.19 一九九七年十月，當局把白石角的隔音屏障措施納入吐露港公路擴闊工程，原因之一是要配合該處擬建住宅發展項目於二零零三年的預計完工日期(見第 2.11(b) 段)。然而，政府在一九九九年三月底批出吐露港公路擴闊工程合約前，已在一九九八年十二月把有關住宅發展項目的預計完工日期改為二零零五年，其後又在一九九九年三月初，把完工日期改為二零零八年。審計署認為，當局應考慮選擇只把隔音屏障的基礎工程納入吐露港公路擴闊工程合約(見第 1.4(d) 段所載的指引)，待稍後才裝設隔音屏障。如只把基礎工程納入上述合約，政府因取消早前訂約承建的工程而須支付的費用，便可相應減少。

審計署的建議

2.20 審計署建議環境運輸及工務局局長應發出指引，要求負責道路工程的工務部門採取以下行動：

- (a) 如受噪音影響土地的擬議用途預期可能會有改變，應考慮以循序漸進的方式提供紓減噪音措施，而不是一次過採購所有措施；及
- (b) 如在道路工程項目完竣後一段長時間，才動工興建易受噪音影響的樓宇，應考慮要求道路工程承建商首先提供紓減噪音措施的基礎工程。有關方面可在切實可行的情況下配合擬建的易受噪音影響樓宇的實際入伙日期，而進行紓減噪音措施(例如隔音屏障)的裝設工程。

當局的回應

2.21 環境運輸及工務局局長歡迎審計署的建議。

2.22 規劃署署長表示，土地用途規劃是持續進行的工作。為配合社會需要及政府政策而檢討和更改擬議土地用途，並不足為奇。在評估有關地點對隔音屏障的需求後，部分規劃數據可能須予修改。因此，工程倡議者有責任向規劃署等相關的政府部門取得最新資料。

為大埔第 39 區的擬建發展項目設置隔音屏障

2.23 大埔第39區位處吐露港公路向陸地的一面，在大埔與沙田中間。香港中文大學的設施在該區的東南面，樟樹灘村則在其西南方。該區西北的一角是低密度住宅發展區。環保署在二零零一年估計，大埔第 39 區當時約有 590 個住宅。

2.24 一九九七年一月，環評工作小組議決，吐露港公路環評研究應計及大埔第 39 區內已規劃的土地用途和現有的發展項目(見附錄 A)。此外，工作小組贊同：

- (a) 就噪音影響評估而言，大埔第 39 區發展藍圖(註 11)所示的已規劃土地用途“應假定為易受噪音影響”，而吐露港公路擴闊工程應包括為這些土地用途地帶提供紓減噪音措施。根據上述發展藍圖，易受噪音影響的發展項目主要包括該區的專上學院及一幅或會作教育用途的政府、團體及社區用地；及
- (b) 路政署會在吐露港公路擴闊工程的設計階段諮詢有關部門，以確定是否需要設置隔音屏障。

註 11：大埔第39區發展藍圖是由規劃署根據大埔分區計劃大綱圖所載的土地用途規劃大綱而擬備的。該藍圖於一九九五年十二月獲規劃及土地發展委員會核准。

大埔第 39 區的擬建發展項目並無確定的實施計劃

2.25 把隔音屏障列為暫定項目 根據環評工作小組的議決，路政署的顧問在一九九八年五月向規劃署查詢，並確定計劃在該區進行的發展項目並無明確的發展資料，但規劃署表示，就有關發展方案作進一步修改，而導致對隔音屏障的需求下降的可能性不大。一九九八年九月，路政署就吐露港公路擴闊工程合約，檢討是否需要為已規劃的發展項目展開隔音屏障設置工程。根據規劃署、拓展署、地政總署、教育署和香港中文大學所提供的最新資料，路政署察覺到，有關方面並無明確的計劃，要在二零零一年年底前(即吐露港公路擴闊工程合約的預計完工日期)完成計劃興建的易受噪音影響的樓宇。因此，路政署只是把大埔第39區其中一些已計劃設置的隔音屏障的基礎工程，納入一九九九年三月所批出的吐露港公路擴闊工程合約。在該份合約中，裝設隔音板只列為暫定項目。當局認為此舉可讓其作出靈活安排，在後期有需要時才加設隔音板。

2.26 決定延遲進行隔音屏障設置工程 一九九九年八月，路政署向拓展署查詢大埔第39區已規劃的土地用途的落實發展計劃。一九九九年九月，根據拓展署回覆表示，大埔第39區在二零零四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。二零零零年八月，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(註 12)。

延遲進行隔音屏障設置工程須符合《環境影響評估條例》的規定

2.27 環保署就吐露港公路擴闊工程所發出的環境許可證的條件之一，是已計劃為大埔第39區進行的隔音屏障建造工程應納入為吐露港公路擴闊工程的一部分(見第 2.6 段)。根據《環境影響評估條例》的規定，假如路政署取消建造上述隔音屏障，便須向環保署申請更改有關環境許可證的條件。

2.28 一九九八年十月，當時的工務局與規劃環境地政局共同發出《工務局技術通告第 18/98 號》(二零零三年九月，該通告被環境運輸及工務局技術通告(工務)第 13/2003 號所取代)，公布《環境影響評估條例》的規定。該通告建議工程倡議部門在有需要時申請更改環境許可證，並提醒部門：

註 12：二零零零年八月，路政署舉行跨部門會議，以討論城規會提出刪除白石角隔音屏障安裝工程的要求(見第 2.16 段)。與會者亦首次同意大埔第 39 區的隔音屏障建造工程最好延遲進行。

- (a) 假如擬作出的修改 (即使設有緩解措施) 可能超過或違反有關工程的環評研究報告所訂明的環境表現規定, 環保署“或會要求”工程倡議部門就擬作出的修訂提交另一份環評研究報告。在這種情況下, 工程倡議部門“便須按照《環境影響評估條例》第5至8條的規定, 依循有關程序申請研究概要, 並擬備環評研究報告”。(換句話說, 有關部門須重新進行整項環評程序, 包括重新擬備環評研究報告和諮詢公眾意見); 及
- (b) 在其他情況下, 假如無須提交環評研究報告, 環保署會在30天內發出經修訂的環境許可證。

申請更改環境許可證

2.29 二零零零年八月, 路政署的顧問邀請環保署就更改環境許可證的申請擬本提供意見。在申請擬本中, 路政署的顧問表示:

- (a) 在吐露港公路擴闊工程合約竣工後, 大埔第39區的擬建發展項目最少在五年後才會落成使用; 及
- (b) 此外, 該區的規劃可能有變動, 以致擬建的發展項目最終變成不易受噪音影響, 令已建造的隔音屏障失去作用。

二零零零年九月, 路政署暫停大埔第39區隔音屏障的基礎工程 (註13), 並與環保署作進一步討論。

2.30 環保署的意見 二零零零九月, 環保署告知路政署, 根據《環境影響評估條例》的規定, 環保署只能根據新的環評研究審批更改環境許可證的申請 (註14)。二零零零年十一月, 環保署再通知路政署, 假如延遲大埔第39區的隔音屏障建造工程, 便會對環境的影響有實質改變。因為部分現有易受噪音影響的樓宇所承受的噪音水平, 差不多達到70分貝這個法定上限, 較吐露港公路環評研究報告所載的噪音水平高出16分貝。

註13: 結果, 政府因工程被打亂和合約期延長而須額外承擔1,900萬元的費用。

註14: 環保署所提意見的措辭如下:

“工程倡議者如欲對工程作出更改, 可根據《環境影響評估條例》第13條的規定, 申請更改環境許可證。該條例第13(5)條訂明, 如申請人能提出充分理據證明在設有緩解措施下, 有關的工程項目的環境影響並無實質改變, 以及該項工程項目符合技術備忘錄中所描述的規定, 則環境保護署署長可修訂該環境許可證而無須要求提交環評報告。

貴署在申請更改許可證前, 應與工程倡議者仔細查看是否所有擬議更改都能符合《環境影響評估條例》的規定。”

2.31 二零零零年十二月，路政署要求環保署澄清，該署如申請延遲設置隔音屏障，是否需要重新進行整個環評程序。路政署表示，假如按原定計劃為大埔第39區的擬建發展項目建造隔音屏障，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。二零零一年一月，環保署確定，路政署如決定延遲建造大埔第39區的隔音屏障，便須重新進行整個環評程序。

2.32 二零零一年三月，路政署基於下述原因，通知顧問着手進行大埔第39區的隔音屏障建造工程：

- (a) 要延遲建造隔音屏障，便須進行另一次環評研究和公眾諮詢。整個過程需時八個月完成，但環評研究和公眾諮詢的結果卻難以預計。在沒有任何紓減噪音措施的情況下，即使現有易受噪音影響的樓宇只是多承受1分貝的噪音水平，隔音屏障建造工程也能基於這項理由即時展開(註15)。此外，即使未經減低的噪音水平維持在法定限制水平之內，當局在諮詢過程中也可能會遇到難以應付的反對意見；及
- (b) 假如在為期八個月的環評工作完成後，提交環保署的延遲進行工程申請最終被拒絕，隔音屏障建造工程便不能配合吐露港公路擴闊工程合約所載的興建計劃。屆時，承建商便會就延長合約期提出申索，令當局承擔額外開支。

結果，路政署在沿大埔第39區的吐露港公路北行線裝設隔音屏障。

拆除大埔第39區已裝設的隔音屏障並減低屏障的高度

2.33 二零零二年年中，有市民投訴當時正在吐露港公路建造的隔音屏障(見照片一)會遮擋道路使用者的視線。此外，吐露港公路某些路段附近只有很少住宅，部分立法會議員和大埔區議員對於在這些路段設置隔音屏障表示關注。二零零二年十一月，當局承諾檢討在吐露港公路擴闊工程下進行隔音屏障設置工程的安排。

註15：據估計，在沒有隔音屏障的情況下，大埔第39區部分現有住宅的噪音水平將達69分貝，僅符合70分貝的噪音標準。有鑑於此，如新進行的環評所得的結果顯示，有關的噪音水平較70分貝高出1分貝或以上，便有充分理由即時建造噪音屏障。

照片一

在吐露港公路擴闊工程下所設置的隔音屏障



資料來源：二零零二年七月路政署的記錄

2.34 二零零三年一月，當局告知立法會環境事務委員會及交通事務委員會為新建道路設置隔音屏障的準則如下：

- (a) 符合法定要求 當局必須遵守法定的噪音規劃標準，以及《環境影響評估條例》所訂明有關環境許可證的規定。道路工程倡議者須遵從經環保署批准的環評研究報告所載的擬議規定，通常包括採取的紓減噪音措施。由於工程倡議者在擬備環評研究報告時，無法預見所有可能出現的情況，因此，《環境影響評估條例》載有相關條文，容許工程倡議者申請更改環境許可證，以配合新出現的情況和無法預見的情況；及
- (b) 實施紓減噪音措施 在裝設隔音屏障的時間方面，《環境影響評估條例》容許工程倡議者有較大彈性，但這些隔音屏障必須能為易受噪音影響的發展項目提供妥善保障：
 - (i) 如果發展項目在新建道路啓用後數年才會落成，工程倡議者可把紓減噪音措施延遲至較後階段才進行；及

- (ii) 如果因發展項目有變而無須再實施有關措施，則工程倡議者可與環保署商討，就裝設隔音屏障工程作出適當調整。

鑑於吐露港公路擴闊工程的經驗，當局已提醒有關的政府部門在考慮其他因素之餘(例如成本及對交通的影響等)，亦應盡力遵守這項準則。

2.35 有關的準則訂明，裝設隔音屏障的時間，應配合擬建的發展項目。根據這項準則，當局提出：

- (a) 純為大埔第39區及香港中文大學的擬建發展項目而設的約1 900米隔音屏障，可予拆除；及
- (b) 另外為大埔第39區和香港中文大學附近的擬建發展項目及現有樓宇所建造的1 500米隔音屏障，可減低高度(見附錄A)。

2.36 二零零三年二月底，當局告知立法會交通事務委員會有關建議拆除及減低部分隔音屏障的工程。二零零三年五月初，環保署批准更改環境許可證的申請，容許拆除隔音屏障；但條件是計劃中的大埔第39區和香港中文大學的發展項目落成使用前，隔音屏障須重新安裝。二零零三年五月，拆除和減低隔音屏障高度的工程已大致完成。

2.37 對財政的影響 二零零三年二月，當局告知立法會交通事務委員會，拆除和減低大埔第39區隔音屏障高度的費用，預計約為800萬元。雖然拆除的隔音板及鋼柱杆可再用於其他工程(註16)，但裝設屏障的工程已屬白費。路政署估計，裝設工程的費用約為500萬元。此外，因延長合約期，政府須額外承擔2,400萬元。

審計署的意見

2.38 隔音屏障於二零零三年拆除。審計署注意到，由於在一九九九年九月，路政署認為大埔第39區的擬建發展項目的實施計劃尚有不明確之處，於是才在二零零零年八月明確地決定延遲進行大埔第39區的隔音屏障工程。儘管如此，有關當局仍需預留足夠時間，以就延遲進行隔音屏障工程完成《環境影響評估條例》所訂明有關更改環境許可證的程序。審計署認為，如果在一九九九年九月而非二零零零年八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進行大埔第

註 16：二零零三年六月底，路政署告知環境事務委員會和交通事務委員會的聯席會議，從吐露港公路擴闊工程收回的隔音板(約為9 000平方米)，會再用於其他三項於二零零零年年初展開的工程。截至二零零三年九月，上述的隔音板仍存放於白石角填海區。

39區的隔音屏障工程。這樣，二零零二年大埔第39區的隔音屏障裝設工程便可予延期，隨後在二零零三年拆除屏障的工程亦可避免。

審計署的建議

2.39 審計署建議環境運輸及工務局局長應規定各工務部門在實施合約工程的計劃內，預留足夠時間遵辦有關的法例規定和程序(例如與更改環境許可證條件有關的規定)。

當局的回應

2.40 環境運輸及工務局局長歡迎審計署的建議。

第3部分：為房屋發展計劃設置隔音屏障

3.1 本部分研究為兩項房屋發展計劃所設置的隔音屏障，包括沙田石門(見第3.2至3.6段)和元朗洪水橋(見第3.7至3.11段)。審計署研究指出，在工程合約增訂一些具靈活性的條款較為可取，以確保隔音屏障的設置能配合房屋發展計劃的轉變。

為沙田石門的發展計劃設置隔音屏障

3.2 一九九八年四月，拓展署顧問完成一項關於沙田房屋用地的可行性研究。研究覓得一幅位於石門的工業用地，可改劃作住宅用途。擬議的石門發展計劃包括一項私人機構參建居屋計劃(私人參建居屋計劃)(註17)及一所學校。此外，研究亦發現有需要沿大老山公路裝設懸臂式隔音屏障(長570米、高7米)，以確保交通噪音影響不會超逾訂明的噪音上限。

3.3 一九九八年六月，城規會基於政府會採取紓減噪音措施，通過政府更改土地用途的申請。根據公營房屋發展計劃，房屋署會在二零零三年年底或之前完成石門的私人參建居屋計劃，以提供住宅單位。

3.4 二零零零年六月，財務委員會批准撥款進行“沙田石門區的區內道路、渠道及相關工程”項目。為配合建屋發展計劃，拓展署在二零零零年七月批出石門工程計劃的合約，工程預定於二零零三年年中完成。合約金額為1.27億元，其中約6,200萬元用作建造隔音屏障(包括5,000萬元的基礎工程)。

3.5 當局把石門的私人參建居屋計劃房屋用地納入2001-02年度的售地計劃。涉及計劃的主要事件包括：

- (a) 二零零一年六月，房屋用地供應督導委員會進行年中的房屋需求及供應整體檢討。督導委員會注意到市場對這項私人參建居屋計劃房屋用地的興趣不大。其後，督導委員會同意假如沒有發展商吸納石門私人參建居屋計劃房屋用地，便應考慮把土地轉作私營房屋發展計劃；
- (b) 二零零一年十月，當時的房屋局向地政總署覆實，可以從2001-02年度供申請售賣土地一覽表內刪去石門私人參建居屋計劃房屋用地；

註17：石門用地可行性研究所建議的發展包括一項私人參建居屋計劃和一項夾心階層房屋計劃。在二零零零年六月關於石門工程計劃的工務小組委員會文件中，這兩項房屋計劃的用地只預留進行私人參建居屋計劃。

- (c) 二零零一年十二月，鑑於有急切需求增加建校用地，整項石門用地需要重新規劃。修訂的發展藍圖包括一幅私營房屋用地和四所學校。當局把石門的私營房屋用地納入2002-03年度供申請售賣土地一覽表內，預計可供出售日期為二零零二年十二月；及
- (d) 二零零二年十一月，為了解決土地供求失衡的問題，政府決定暫停由發展商提出申請的賣地至二零零三年年底。二零零三年年初，政府把其中的兩幅建校用地分配予有關辦學團體；這兩所學校連同另一所學校的興建工程，預定於二零零六年六月完成。

3.6 在有關情況下，石門的私人參建居屋計劃被取消。二零零三年，石門不會有住宅單位落成。與此同時，拓展署在石門的工程繼續進行。在二零零二年年末，大部分的隔音屏障工程已經完成(見照片二)。鑑於土地用途轉變，要待三所學校於二零零六年落成後，已裝設的隔音屏障才能發揮預定作用，即與隔音屏障裝設日期相距差不多四年。

照片二

為沙田石門發展計劃設置的隔音屏障



資料來源：審計署在二零零三年二月拍攝的照片

為元朗洪水橋的房屋發展計劃設置隔音屏障

3.7 根據在一九九二年十二月核准的洪水橋發展藍圖，在 D2 號及 L1 號道路、洪天路及洪水橋大街所連接的範圍內，有三幅用地指定作住宅發展用途，當中的主要用地 (第 13 區) 預留予香港房屋協會 (房協) 提供 3 350 個公營房屋單位。一九九八年二月，拓展署完成一項環評研究，建議沿 D2 號道路裝設長 150 米、高 2 至 5 米不等的直立式隔音屏障，以確保交通噪音影響不會超逾訂明的噪音上限。

3.8 洪水橋興建公營房屋計劃原定於二零零零年八月展開，在二零零四年年初至二零零五年年中竣工。為配合居民遷入，拓展署計劃在二零零零年年底展開基礎建設工程。

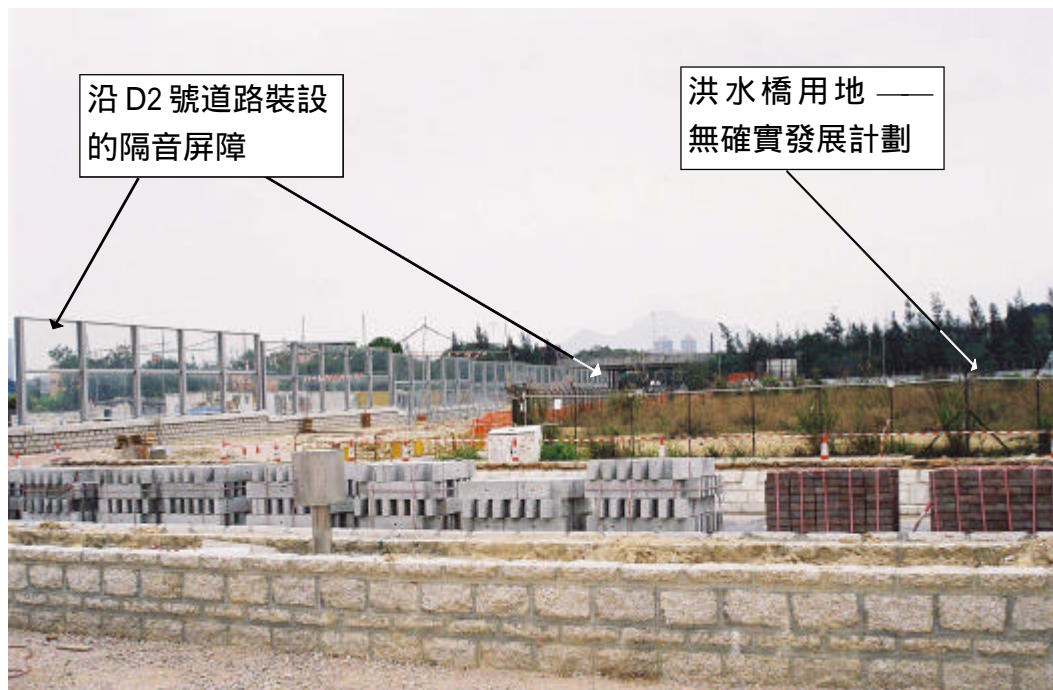
3.9 二零零零年六月，財務委員會批准撥款進行“洪水橋北的道路及相關工程”計劃。二零零零年十一月，拓展署批出洪水橋北工程計劃的合約，工程預定於二零零四年一月完成。合約金額為 6,500 萬元，其中約 400 萬元用作建造隔音屏障 (包括 200 萬元的基礎工程)，以保護該公營房屋發展計劃免受噪音影響。

3.10 二零零零年八月，地政總署在完成批地程序前，授權房協進行地盤勘測工程。其後，房協決定檢討有關發展計劃，因此批地程序暫緩。二零零一年八月，房屋局要求地政總署暫停處理房協的所有批地事宜。二零零二年九月，因應《公營房屋架構檢討報告》的建議，房屋署通知地政總署不要批撥政府土地予房協興建公營房屋。

3.11 在有關情況下，房協在洪水橋的公營房屋發展計劃未有落實。與此同時，拓展署在洪水橋的基礎建設工程繼續進行。二零零三年七月，大部分的隔音屏障工程已經完成 (見照片三)。由於洪水橋房屋用地並無納入 2002-03 年度至 2006-07 年度公營房屋批地計劃，加上建屋工程由籌備至完工需時約四年，因此已裝設的隔音屏障在未來數年都不能發揮預定作用。

照片三

為洪水橋的房屋發展計劃設置的隔音屏障



資料來源：審計署在二零零三年三月拍攝的照片

審計署的意見

3.12 這兩宗個案顯示，日後為房屋發展項目設置隔音屏障時，實有需要在工程合約內加入具靈活性的條款。在批出合約前，如存有不明朗因素（例如尚未覓得發展商），可考慮在工程合約內訂明只進行隔音屏障的基礎工程，並把安裝隔音板定為暫定項目處理。這個做法與因應道路工程而設置隔音屏障的既定安排一致（即配合易受噪音影響樓宇竣工而在稍後時間才安裝隔音板——見第 1.4(d) 段）。

審計署的建議

3.13 審計署建議：

- (a) 拓展署署長應在切實可行的情況下，務使裝設隔音屏障的工程能配合房屋計劃的發展。在批出工程合約前，如存有不明朗因素（例如尚未覓得發展商），拓展署應考慮在工程合約內訂明只進行隔音屏障的基礎工程，並把安裝隔音板定為暫定項目處理；及

- (b) 環境運輸及工務局局長應通知所有負責設置隔音屏障的工務部門有關第 3.13(a) 段的建議。

當局的回應

3.14 環境運輸及工務局局長和拓展署署長歡迎審計署的建議。

第4部分：為馬鞍山私人住宅發展項目設置隔音屏障

4.1 本部分研究為馬鞍山沿T7號主幹道路一處用地(下稱馬鞍山用地)的私人住宅發展項目裝設隔音屏障的事宜。是項審查顯示有需要在裝設隔音屏障方面，確保公帑運用得宜。

馬鞍山用地的批地條件

4.2 T7號主幹道路連接馬鞍山路和西沙路，其設計可讓車輛直通馬鞍山北部及西貢而無須經過繁忙的馬鞍山市中心。在城市規劃階段，當局已知道有興建T7號主幹道路的需要，一九九一年的馬鞍山分區計劃大綱圖已載有該條主幹道路。

4.3 根據批地文件發展商須承擔的責任 一九九五年七月，環保署在建議出售馬鞍山用地作私人住宅發展項目的事宜上，強烈支持地政總署在草擬的批地條件中加入一項條款，規定土地承購人須建議緩解環境影響的措施，並自資執行獲批准的措施。環保署又告知地政總署，該用地會受到多種環境問題影響，當中包括來自擬建的T7號主幹道路的交通噪音問題。在一九九五年十二月招標賣地時，投標者已知悉這項環保條款。環保署在一九九六年一月回應一名準發展商的查詢時，曾告知對方擬建的T7號主幹道路可能會造成噪音問題。一九九六年二月，馬鞍山用地售出。相關的批地文件於一九九六年三月簽立，其中一項條件，是規定發展商提交緩解環境問題的建議，並自資執行獲批准的措施。

4.4 發展商的顧問所建議的紓減噪音措施 按照批地條件，發展商須把交通噪音影響評估報告提交環保署審閱，地政總署才會批准報告內所建議的措施。在一九九六至一九九八年間，發展商的顧問共提交了十份交通噪音影響評估報告，當中已考慮到隨着該發展項目的規劃而出現的改變。一九九六年八月，發展商的顧問確認發展商會按照批地文件所載，承擔在用地範圍內裝設隔音屏障的開支。

4.5 發展商的紓減噪音措施獲環保署接納 一九九七年十月，發展商的顧問在第九份交通噪音影響評估報告中，表示會在該用地的發展設計中加入下列紓減噪音措施：

把住宅樓宇的位置後移，以便稍遠離T7號主幹道路；及

沿該用地範圍裝設直立式隔音屏障，以阻隔部分來自T7號主幹道路的交通噪音。

發展商的顧問指出，採取這些措施後，發展商的用地範圍內72%的住宅單位均會符合《香港規劃標準與準則》所定的噪音限制。按照環保署為專業人士

制定的專業守則，就該用地2.5公頃的面積而言，72%的符合水平已可接受。至於仍受過量噪音影響的住宅單位，發展商會提供隔音窗及空氣調節。一九九七年十二月，環保署接納了第九份交通噪音影響評估報告。

拓展署在 T7 號主幹道路工程下設置隔音屏障

4.6 T7號主幹道路的環評研究 一九九七年三月，拓展署委託顧問就 T7 號主幹道路的建造工程進行環評研究，研究亦提及馬鞍山用地的私人住宅發展項目已包括沿用地範圍裝設隔音屏障。然而，一項噪音模式模擬測試的結果顯示，倘沿 T7 號主幹道路往西沙路的連接路裝設隔音屏障，會更具效益。為了盡量在切實可行的情況下為該私人住宅發展項目提供適當和連貫的隔音保障，一九九八年二月的環評研究報告建議，無須在該私人住宅發展項目就地裝設隔音屏障，而改由政府沿 T7 號主幹道路裝設連續的懸臂式隔音屏障。在一九九八年二月舉行的環評研究管理小組會議上，環保署和拓展署備悉環評研究報告的建議。小組並同意：

- (a) 由環保署請地政總署把建議告知馬鞍山用地的發展商；及
- (b) 由拓展署與地政總署跟進對地價方面的任何影響。

4.7 發展商的顧問提出經修訂的紓減噪音措施 一九九八年四月，發展商的顧問提交第十份交通噪音影響評估報告，當中考慮到拓展署在 T7 號主幹道路環評研究報告中建議的紓減噪音措施。有關評估顯示，政府在用地範圍外沿 T7 號主幹道路裝設懸臂式隔音屏障，將可使有關住宅單位符合《香港規劃標準與準則》所定噪音限制的百分比，由 72% (見第 4.5 段) 增至 98.5%。發展商無須再按先前的建議就地裝設隔音屏障，但要為其餘 1.5% (即 24 個) 仍受過量交通噪音影響的住宅單位安裝隔音窗。一九九八年六月，環保署接納了第十份噪音影響評估報告。二零零零年年初，該私人住宅發展項目已大致竣工。二零零零年六月，地政總署發出完成規定事項證明書，表示發展商已履行批地文件所訂的責任。

4.8 把隔音屏障升格 二零零零年，拓展署的顧問因應最新的交通流量預測檢討了一九九八年的 T7 號主幹道路環評研究報告。結論是拓展署一九九八年環評研究報告的結果和結論仍然有效。不過，根據最新的交通流量預測，拓展署的顧問建議把沿 T7 號主幹道路的隔音屏障由懸臂式升格為半圍封式。該顧問預測，裝設半圍封式隔音屏障後，連馬鞍山用地內其餘 24 個住宅單位 (見第 4.7 段) 也應可符合《環境影響評估條例》技術備忘錄所訂明的噪音限制 (即百分百符合規定)。二零零零年五月，環保署發出 T7 號主幹道路工程的環境許可證。

4.9 T7號主幹道路工程的隔音屏障獲批撥款 二零零零年六月，財務委員會批准T7號主幹道路工程的撥款。該筆撥款包括裝設半圍封式隔音屏障，以顧及馬鞍山用地私人住宅發展項目的紓減噪音的需要。

4.10 二零零零年十二月，拓展署批出T7號主幹道路的合約。在13.86億元的合約金額中，3.82億元是用作裝設隔音屏障的。拓展署估計，為該私人住宅發展項目裝設 254 米長的半圍封式隔音屏障，費用約為 4,000 萬元。工程在二零零一年一月展開，預計完工日期為二零零四年四月。

馬鞍山用地隔音屏障的建造費用應由哪一方承擔

4.11 環評研究管理小組於一九九八年二月決定沿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。當時，小組並同意由拓展署與地政總署跟進對地價方面的影響。

4.12 二零零三年，拓展署在回應審計署查詢有關該署與地政總署的跟進行動時表示：

- (a) 一九九八年二月，環保署已把環評研究管理小組的會議記錄副本交予地政總署；
- (b) 由於環保署已告知地政總署有關環評研究管理小組的決定，因此拓展署並無向地政總署另行發出通知；
- (c) 拓展署相信，倘地政總署認為有關決定對地價有所影響，該署應已按照環評研究管理小組的決定採取行動；及
- (d) 並無機制向私人發展商收回公共隔音屏障的建造費用。

4.13 二零零三年六月，地政總署確認，契約條件中並無條文授權政府要求馬鞍山用地的發展商支付其地段範圍外公共工程的費用。

審計署的意見

4.14 一九九六年出售馬鞍山用地時，政府在批地文件中規定，其中一項批地條件是發展商須為其發展項目自資提供紓減噪音措施。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。

4.15 一九九五年草擬馬鞍山用地的批地條件時，根據當時的環評行政安排，道路工程倡議者須負責提供紓減噪音措施(見第1.4段註1)。當時，《環境影響評估條例草案》正進行公眾諮詢，並尋求在《環境影響評估條例》正式落

實這些行政安排。這即是說，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。另一方面，批地條件顯然已訂明發展商須提供紓減噪音措施。事實上，一九九七年十月，發展商的顧問曾表示，發展商會提供所需措施並承擔有關費用（見第 4.5 段）。

4.16 一九九八年四月，《環境影響評估條例》開始實施。該條例規定道路工程倡議者須負責提供紓減噪音措施，即拓展署須為馬鞍山用地裝設隔音屏障，以符合條例的要求。但當時，一九九八年二月的環評報告卻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，當局在接納一九九八年四月提出有關發展商無須在其用地內建造隔音屏障的建議前，應先處理下列問題：

- (a) 應諮詢有關的決策局 (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；及
- (b) 是否根據批地條件的原意，與發展商磋商，讓其分擔政府在T7號主幹道路工程下裝設有關於的隔音屏障的費用。

向公眾負責

4.17 在二零零零年六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一九九六年三月的批地條件採取紓減噪音措施，亦無交代導致政府動用約 4,000 萬元公帑裝設隔音屏障的始末。

審計署的建議

4.18 審計署建議當局應：

- (a) 發出指引，規定如進行某些工程會導致免除第三者承擔可依法強制執行的法律文件中所訂明對政府的合約責任 (例如容許發展商不履行批地文件所訂有關裝設隔音屏障的責任)，則在進行該等工程前，有關工務部門須取得該第三者同意，支付工程的費用；
- (b) 發出指引，規定如在特殊情況下，有合理理由使用公帑，進行原應由第三者負責的紓減噪音措施工程，則有關的工務部門必須在撥款建議中向立法會提供所有資料；
- (c) 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；

- (d) 在為馬鞍山私人住宅發展用地裝設隔音屏障一事中，政府的處境徵詢法律意見；及
- (e) 研究可否向發展商收回建造隔音屏障的部分費用，並確定是否還有類似的紓減噪音工程，以便採取所需措施，收回有關款項。

當局的回應

4.19 環境運輸及工務局局長、拓展署署長及環境保護署署長歡迎審計署的建議。

4.20 地政總署署長表示可配合第4.18(c)段建議的規定，草擬批地條件。此外，地政總署已就第4.18(d)段的審計署建議徵詢法律意見。經考慮這宗個案的相關事實，向馬鞍山用地的發展商收回費用並不可行。

第5部分：監察已裝設的隔音屏障的效用

5.1 本部分就已裝設的隔音屏障，審查藉以監察其效用的安排，並建議改善措施。

立法會的關注

5.2 在一九九七年十月臨時立法會環境事務委員會的會議上，有議員指出，根據某些關注團體進行實地量度所得的結果，現時裝設於某些道路的隔音屏障，根本不能把交通噪音減低至《香港規劃標準與準則》為住宅處所訂定的可接受最高噪音水平。議員促請當局評估已裝設的隔音屏障的效用。當局回應說：

- (a) 當局曾為現時裝設於公用道路上的隔音屏障的效用進行測試。然而，單按實地量度交通噪音水平所得的結果，並不一定能夠確定隔音屏障的效用。根據國際認可的做法，隔音屏障的設計是以道路啓用後10至15年間的最高交通流量預測為根據。在某些易受噪音影響的樓宇，隔音屏障的預計成效取決於多項因素，例如：
 - (i) 屏障的特性及其與有關樓宇的地形關係；
 - (ii) 與交通有關的參數因素，如車輛數目、重型車輛所佔百分率和速度；及
 - (iii) 來自毗鄰交通的噪音；
- (b) 實地量度交通噪音時，該等與交通有關的參數因素，可能會與預測時所用的不同。為使評估的結果有意義，必須進行若干數學修正，以反映任何與交通有關的參數因素的變動。此舉不一定可行，也不一定具成本效益。然而，當局會要求工程倡議者在可行情況下，須於工程完成後評估有關紓減噪音措施的效用；及
- (c) 環保署曾對裝設於四個地點的隔音屏障進行測試。結果顯示，有關隔音屏障能有效隔除交通噪音。該署會在一九九八及一九九九年，對香港的背景噪音水平進行測量。待這項工作完成後，便會有更多有關隔音屏障效用的資料。

5.3 二零零一年二月，當局應立法會環境事務委員會及交通事務委員會的要求，提供有關評估隔音屏障效用的進一步資料。當局告知上述兩個委員會，環保署和若干工務部門曾在16個地點進行評估，以驗證有關屏障的紓減噪音成效是否與環評研究的預測吻合。評估結果(已就任何變動的交通參數因素進行修正)顯示，隔音屏障在這方面的成效，大致上與預測的成效相符。

部分學者的意見

5.4 當局曾就現有道路噪音問題的解決措施，諮詢環境事務委員會及交通事務委員會。二零零一年一月，香港城市大學建築系就此事提交意見書，提出其看法。該學系表示，隔音屏障如在設計及安裝方面欠妥，便無法達到預期的紓減噪音效果。該學系建議在安裝隔音屏障後進行實地測試，以確保隔音屏障能達致其設計上的紓減噪音效能。

《環境影響評估條例》下的環境監察及審核計劃

5.5 根據《環境影響評估條例》所定的技術備忘錄，環保署可在環境許可證施加規定，要求對工程項目進行環境影響監察。在決定環境監察及審核計劃的範圍時，環保署須考慮已批准的環評報告的研究結果和建議。一般而言，如出現下列情況，即須實施環境監察及審核計劃：

- (a) 工程項目有造成環境影響的潛在可能，如果不妥善實施建議的緩解措施，就有可能損害市民的健康或福祉，亦損害動植物或生態系統；
- (b) 工程項目處於某個具有高度自然保育價值的地區；
- (c) 工程項目涉及未經證實的緩解措施，或有關措施的效用可能要一段長時間才可確立；
- (d) 工程項目涉及未經證實的技術；
- (e) 在陌生或不為人熟悉的環境擬採用本來為人熟悉或常用的措施；
- (f) 有關分析以新技術或模型為基礎，或有關設計的假設及 / 或結論有其他不肯定的因素；或
- (g) 工程項目的時間編排可能會有更改，而這些改變會引起重大的環境影響。

隔音屏障工程項目完成後的監察工作

5.6 《環境影響評估條例》於一九九八年四月實施，至今五年內，環保署共為22個與隔音屏障有關的工程項目簽發環境許可證。審計署發現，在該22個工程項目當中，有兩個的環境許可證並沒有包括完工後的環境監察及審核計劃，以評估隔音屏障的效用(見表二)。其中一個工程項目是隔音屏障所涉開支龐大的吐露港公路擴闊工程。審計署明白，在《環境影響評估條例》制定前，當局已就該兩個工程項目進行環評研究。當時，藉着完工後的環境監察及

審核計劃去監察所裝設隔音屏障的效用，並不是工程倡議者的慣常做法。然而，根據《環境影響評估條例》，環保署可在環境許可證施加規定，要求對有關工程項目進行環境影響監察，以核證預測的結果，或評估緩解措施的效用。

表二

兩個隔音屏障工程項目沒有安排完工後的環境監察及審核計劃

工程項目	設置隔音屏障的費用 (註) (億元)	工程倡議部門
(A) 吐露港公路擴闊工程	1.4	路政署
(B) 西貢公路改善工程 (第三期)： 由南圍至蠔涌及區內道 路改善工程	0.15	路政署

註：工程 (A) 的設置費用，是根據路政署二零零二年年底預算的合約總金額計算；至於工程 (B)，則按工程合約內建築工料清單的價格計算。

對公用道路裝設隔音屏障後量度到的噪音水平進行帳目審查

5.7 一九九八年十月，環保署委聘顧問測量香港的背景噪音水平。該項測量工作在 500 個地點進行，當中 18 個是設有隔音屏障的公用道路。其後，環保署曾因應變動的交通參數因素，調整在該 18 條公用道路實地量度到的噪音水平 (見第 5.2 段)。二零零一年二月，當局向環境事務委員會及交通事務委員會匯報環保署對 6 條道路進行評估的結果。二零零三年年初，在環保署協助下，審計署審查其餘 12 (即 18 減 6) 條公用道路的測量結果。根據環保署提供的評估結果，審計署發現兩個地點 (即青衣西路及警校道) 的紓減噪音措施效用成疑。該兩宗個案的詳情載於第 5.8 至 5.11 段。

青衣島青衣西路的隔音屏障

5.8 在青衣西路裝設隔音屏障，是青衣西路改善工程計劃的一部分。根據路政署在一九九四年完成的噪音影響評估研究，青衣西路改善工程計劃應包括一道長約 200 米、高約 3.5 至 7 米不等的隔音屏障，並應進行減音路面鋪設工程。一九九七年，路政署的承建商完成了上述計劃的建築工程及有關的紓減噪音措施。隔音屏障的建築成本約為 1,000 萬元。

5.9 一九九五年六月，一份提交工務小組委員會的參考文件指出，青衣西路改善工程的紓減噪音措施完工後，青衣長亨邨亨麗樓的噪音水平會減至70分貝，符合《香港規劃標準與準則》的規定。然而，在一九九九年五月量度到的噪音水平卻為74分貝，即較預測的水平高出4分貝。

港島警校道的隔音屏障

5.10 警校道的隔音屏障項目，與在黃竹坑建造通道連接警校道與香業道的工程一併進行。根據環保署一九九零年的環境審查，路政署須在上述通道建築工程包括隔音屏障項目，以免鄰近一所小學受到過量的交通噪音影響。一九九四年，路政署的承建商完成了上述通道的建築工程及有關的隔音屏障項目(長達112米)。隔音屏障的建築成本約為200萬元。

5.11 一九九三年四月，一份有關警校道與香業道連接通道建造工程的工務小組委員會文件，指出若安裝隔音屏障，鄰近小學的噪音水平可減至65分貝以下，符合《香港規劃標準與準則》的規定。然而，其後量度到的噪音水平卻較預測的為高。一九九八年十一月，環保署委聘的顧問量得的噪音水平為75分貝。二零零一年三月，環保署再次量得的噪音水平為68分貝(註18)。

審計署的意見

對公用道路裝設隔音屏障後量度到的噪音水平進行審查

5.12 青衣西路及警校道的紓減噪音措施，在設計上是預備有關道路啓用後，可應付其最高交通流量最少10年。推行有關措施後，青衣西路在一九九九年量度到的噪音水平較預測的高出4分貝；警校道在二零零一年量度到的噪音水平則較預測的高出3分貝(見第5.9及5.11段)。

5.13 二零零三年八月，環保署因應審計署的意見，重新量度噪音水平。結果顯示，有關道路的噪音水平並未超出容許的上限，青衣西路為68分貝、警校道則為65分貝。關於青衣西路，環保署進一步解釋，70分貝的預測噪音水平，是指隔音屏障及減音路面在一九九七年新近落成的情況。由於自然損耗，減音路面的功效已隨時間消減。一九九九年量度到的整體噪音水平，可能因此受到影響。

註18：二零零三年三月，環保署向審計署表示，一九九八年量得的噪音水平與預測的有出入，原因之一是靠近屏障的行車線有車輛非法停泊，所有其他車輛須使用離屏障較遠的行車線(以致紓減噪音的效果減弱)。這並非正常情況。因此，環保署不認為應以量度到的噪音水平評估隔音屏障的成效。

5.14 審計署明白，如有其他因素影響到量得的噪音水平，則可能會無法評定隔音屏障的效用。然而，如對青衣西路及警校道過去的噪音水平評估有所懷疑，環保署便應重行評估，查明實況，以便及早採取所需的補救措施(如重鋪路面)。

與隔音屏障有關的工程項目完成後的監察工作

5.15 利用隔音屏障隔除交通噪音，是國際上沿用已久的做法。立法會議員及部分學者一直促請當局監察所裝設隔音屏障的效用。

5.16 根據《環境影響評估條例》，環保署可在環境許可證施加規定，要求對有關工程項目進行環境影響監察，以核證預測的結果，或核證用以緩解其環境影響的措施的效用。然而，根據審計署審查與隔音屏障有關的工程項目的結果(詳見第5.6段)，在22個有關項目當中，有兩個沒有在完工後執行環境監察及審核計劃，以監察所裝設隔音屏障的效用。

審計署的建議

5.17 審計署建議：

- (a) 路政署署長應就第5.6段表二所述的兩個工程項目，執行完工後的監察工作，以確定有關隔音屏障的效用；及
- (b) 環境保護署署長應：
 - (i) 確保所有與紓減噪音有關的工程項目均包括完工後的環境監察及審核計劃；及
 - (ii) 如環保署對其紓減噪音措施效用評估結果有所懷疑時，重行評估，查明實況，讓負責部門能迅速採取所需的補救措施(見第5.14段)。

當局的回應

5.18 環境運輸及工務局局長、路政署署長及環境保護署署長歡迎審計署的建議。關於第5.14段提及的重鋪路面工程，他們表示，如要在任何時候都維持鋪路物料的十足效用，將需相當頻密地進行路面重鋪工程。他們所推行的鋪砌減音路面維修計劃顧及多個因素，例如成本和對道路使用者的干擾。一般來說，重鋪路面工程會每兩至三年進行一次。

5.19 環境保護署署長表示，由一九九八年年底開始，凡涉及紓減噪音措施的工程，均須在環境許可證中訂明需執行完工後的監察和審核工作，這個做法已成為環保署的標準常規。

大埔第 39 區的隔音屏障位置圖



資料來源：路政署的記錄

大事年表

在吐露港公路擴闊工程下設置隔音屏障

- 一九九七年二月 《環境影響評估條例》獲得通過。
- 一九九七年四月 吐露港公路環評研究建議裝設隔音屏障，以保護白石角和大埔第 39 區現有及擬建的發展項目。
- 一九九八年四月 《環境影響評估條例》正式生效。
- 一九九八年十一月 財務委員會批准撥款進行吐露港公路擴闊工程。
- 一九九八年十一月底 環保署就吐露港公路擴闊工程發出環境許可證，其中一項條件是，裝設隔音屏障應納入為該工程的一部分。
- 一九九八年十二月 白石角住宅發展項目的預計竣工日期由二零零三年改為二零零五年四月。
- 一九九九年三月 白石角住宅發展項目的預計竣工日期由二零零五年四月改為二零零八年。
- 一九九九年三月二十六日 路政署於白石角 (東部) 分區計劃大綱草圖刊登憲報供公眾查閱當日，批出吐露港公路擴闊工程合約。
- 一九九九年九月 路政署與其顧問聯絡，確定不會指示進行大埔第 39 區隔音屏障這個暫定工程項目。
- 二零零零年六月 城規會決定降低白石角 (東部) 分區計劃大綱草圖中擬建住宅用地的地積比率和建築物高度，並要求路政署刪除有關的隔音屏障工程。
- 二零零零年八月 路政署決定延遲進行大埔第 39 區的隔音屏障工程，其顧問遂向環保署遞交申請擬本，要求更改環境許可證。
- 二零零零年十一月 環保署告知路政署，假如延遲大埔第 39 區的隔音屏障工程，便會對環境的影響有實質改變。

二零零一年一月	環保署確定，路政署須重新進行整個環評程序，以押後大埔第 39 區隔音屏障工程。
二零零一年三月	路政署指示進行大埔第 39 區隔音屏障工程。
二零零二年十一月	基於公眾的關注，當局承諾檢討在吐露港公路擴闊工程下裝設隔音屏障一事。
二零零三年二月底	當局告知立法會交通事務委員會有關拆除大埔第 39 區隔音屏障的建議工程。

為馬鞍山私人住宅發展項目設置隔音屏障

一九九五年十二月	馬鞍山用地投標者得悉有關的環境保護條款。
一九九六年二月	馬鞍山用地售出。
一九九六年三月	馬鞍山用地批地文件列明，發展商須自資實施緩解環境影響措施。
一九九七年十二月	環保署接納有關發展商在其地盤範圍內裝設隔音屏障的建議。
一九九八年二月	T7 號主幹道路環評研究報告建議，應沿 T7 號主幹道路設置隔音屏障，取代發展商裝設的隔音屏障；並同意由拓展署及地政總署跟進對地價方面的影響。
一九九八年六月	環保署接納有關發展商不會在其用地範圍內裝設隔音屏障的建議。
二零零零年五月	環保署就 T7 號主幹道路工程發出環境許可證。
二零零零年六月	財務委員會批准撥款進行 T7 號主幹道路工程。
二零零零年六月	路政署向發展商發出完成規定事項證明書，以示發展商已履行批地文件中訂明的責任。
二零零零年十二月	拓展署批出 T7 號主幹道路工程合約。