

二零零四年十二月二十一日
討論文件

立法會 環境事務委員會

工務計劃項目第 780TH 號—荃灣象鼻山路 隔音屏障加建工程

目的

本文件旨在向委員簡介為緩解象鼻山路的交通噪音對附近居民的影響而擬議在荃灣石圍角邨與象鼻山邨之間的象鼻山路路段加建隔音屏障的工程(工程計劃)。

工程計劃的範圍和性質

2. 我們建議進行下列工程—

- (a) 在二陂圳與三棟屋村之間沿象鼻山路東行線加建長約 845 米、高 6 米的懸臂式隔音屏障；
- (b) 在石圍角邨外沿象鼻山路西行線加建長約 25 米、高 6 米的懸臂式隔音屏障；
- (c) 在石圍角邨外沿象鼻山路西行線加建長約 285 米、整體高度介乎 6.5 米至 13 米的半封閉式隔音罩；
- (d) 在象山邨外沿象鼻山路西行線加建長約 360 米、整體高度為 6.5 米的半封閉式隔音罩；
- (e) 在象山邨外建造兩條闊 6 米的緊急車輛通道，總長約 125 米；
- (f) 在象山邨外重建一條闊兩米的行人斜路，總長約 43 米；
- (g) 施行相關的擋土牆、街道照明、渠務、土力及環境美化工程；以及
- (h) 就上文所述(a)至(g)項所述工程實施環境監察及審核計劃。

擬議工程的圖則載於附件 1。我們計劃在 2005 年 6 月展開建造工程，

並在 2007 年 12 月完成工程。

理由

3. 政府在 2000 年 11 月推出一項政策，緩解現有道路噪音對鄰近居民的影響。根據這項政策，當局會在切實可行的情況下，在噪音水平超逾既定聲級 70 分貝(A)L₁₀(1 小時)¹的現有道路實施直接緩解噪音工程，包括加裝隔音屏障和隔音罩，以及使用低噪音物料重鋪路面。

4. 現時，荃灣石圍角邨與象山邨之間的象鼻山路路段毗鄰約 1 663 個住宅正面對高達 80 分貝(A)L₁₀(1 小時)的交通噪音影響。根據該項政策，我們建議在該路段加建隔音屏障及半封閉式隔音罩，以紓減噪音影響。在所有這些住宅的外牆量度的交通噪音將可降低最多達 18 分貝(A)L₁₀(1 小時)

公眾諮詢

5. 我們分別在 2004 年 2 月 27 日及 3 月 2 日向荃灣東分區委員會和荃灣區議會交通及運輸委員會簡介工程計劃，包括工程範圍、外觀設計、臨時交通安排和實施時間表。兩個委員會均一致支持進行這項工程計劃，亦不反對有關的外觀設計。

6. 路德會呂明才中學曾要求當局在其校外沿象鼻山路西行線路邊設置額外的隔音屏障。雖然荃灣東分區委員會和荃灣區議會交通及運輸委員會支持進行整項工程計劃，他們亦向當局提出同樣要求。為了緩解現有道路交通噪音對現有學校的影響，當局在 1987 年推行了「消減噪音計劃」，為受高噪音水平影響的課室安裝隔音窗戶和冷氣機。當局在 1993 年根據計劃為該校各教學活動室安裝隔音窗戶和冷氣機以紓緩交通噪音對該校的影響。

7. 我們亦曾於 2004 年 4 月 20 日就隔音屏障和半封閉式隔音罩的外觀設計，諮詢橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會²。該委員會接納擬

¹ L₁₀(1 小時)指噪音水平在一小時內有 10%時間超逾既定聲級，一般用於測量最高交通流量期間的道路噪音水平。《香港規劃標準與準則》把住宅樓宇噪音水平的標準定為 70 分貝(A)，而上述在 2000 年訂定的政策亦以這個標準為行政指引。

² 橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會負責從美學和視覺影響的角度，審核橋樑和其他與公用公路系統有關的構築物(包括隔音屏障和半封閉式隔音罩)的設計。委員會成員包括香港建築師學會、香港工程師學會、建築署、路政署、房屋署、規劃署和土木工程拓展署的代表。

議的外觀設計。

8. 我們在 2004 年 6 月 18 日根據《道路(工程、使用及補償)條例》(下稱「條例」)的規定，在憲報公布 **780TH** 號工程的道路計劃，其後並無接獲任何反對。環境運輸及工務局常任秘書長(運輸)在 2004 年 9 月 3 日行使環境運輸及工務局局長轉授的權力，並根據條例的規定，批准進行 **780TH** 號工程的道路計劃。批准進行這項計劃的公告已在 2004 年 9 月 10 日刊憲。

對環境的影響

9. **780TH** 號工程計劃並不屬《環境影響評估條例》的指定工程項目。我們在 2004 年 6 月完成這項工程計劃的環境評估，評估所得的結論是，這項工程計劃不會對環境造成長遠影響。工程完成後，荃灣石圍角邨與象山邨之間的象鼻山路路段毗鄰的噪音感應強的地方，現時的交通噪音水平將可降低最多達 18 分貝(A)。

10. 懸臂式隔音屏障和半封閉式隔音罩的外觀設計會與環境融合。除了將會安裝在隔音屏障和半封閉式隔音罩較低部分的隔音障板為不透明外，其餘均為透明。附件 2載有懸臂式隔音屏障和半封閉式隔音罩的透視圖。荃灣東分區委員會、荃灣區議會交通及運輸委員會和橋樑及有關建築物外觀諮詢委員會均支持擬議的外觀設計，上文第 5 和 7 段已有載述。

11. 至於施工期間的短期影響，我們會實施紓減環境影響措施，控制噪音、塵埃和工地流出的水所造成的滋擾，以符合既定的標準和準則。我們亦會實施環境監察及審核計劃，確保環境影響評估的建議得以妥善地落實推行。

12. 我們會規定承建商擬備廢物管理計劃書，提交有關方面審批。廢物管理計劃書將會列明適當的紓減環境影響措施，以盡量減少、再用和循環再造建築和拆卸物料。我們會規定承建商在工地把建築和拆卸物料分類，以及確保工地日常的運作符合經核准廢物管理計劃書的規定。此外，我們會採用運載記錄制度，以確保建築和拆卸廢料棄置於堆填區。我們並會記錄和監察這些建築和拆卸物料的再用和處置情況。為了進一步把建築和拆卸物料的數量減至最少，我們會鼓勵承建商使用木材以外的物料搭建模板，以及使用可循環再造的物料進行臨時工程。

13. 在工程計劃的策劃和設計階段，我們已研究如何盡量減少建築和拆卸物料的數量。我們估計工程計劃會產生約 27 100 立方米的建築

和拆卸物料。在這些物料當中，約 13 000 立方米(佔 48%)會在這項工程計劃的工地再用，13 600 立方米(佔 50.2%)會運往公眾填土區³作填料之用，餘下的 500 立方米(佔 1.8%)則會運往堆填區棄置。把建築和拆卸物料運往堆填區棄置，理論上應收取費用。就這項工程計劃而言，所需費用估計為 62,500 元(根據每立方米 125 元的單位價格⁴計算)。

14. 進行擬議的隔音屏障及半封閉式隔音罩加建工程需要移走 66 棵樹，包括砍伐 33 棵樹和在工地範圍內重植 33 棵樹。須移走的樹全非珍貴樹木⁵。我們會在工程計劃中提供補償種植方案，估計會種植 80 棵樹、1 080 叢灌木和闢設 560 平方米草地。

臨時交通安排

15. 為方便施工，施工期間須要施行臨時交通安排。在施工期間有需要時，象鼻山路東行線會由三線暫時改為雙線。象鼻山路路段中央分隔帶會拆卸，而西行線會移向中央分隔帶。承建商需要在施工期全部時間，在東行線及西行線各維持兩條行車線。

16. 為方便安全裝置覆蓋數段西行線整個寬度的半封閉式隔音罩頂部，荃錦交匯處與和宜合交匯處之間的象鼻山路西行線路段須在晚間完全封閉。在實際情況許可下，晚間封路的次數會盡量減小。當西行線路段完全封閉時，西行車輛須經和宜合交匯處對外的連接路駛入三棟屋路、二陂圳路、石圍角路、蕙荃路，然後駛入荃錦交匯處。

³ 公眾填土區是一項發展計劃用地的指定部分，專供卸置公眾填料作填海用途。如要在公眾填土區卸置公眾填料，必須領有土木工程拓展署署長簽發的牌照。

⁴ 有關單位價格已計及堆填區的闢設和營運費用、堆填區填滿後進行修復工程的費用，以及堆填區修復後所需的護理費用，但現有堆填區用地的土地機會成本(估計為每立方米 90 元)，以及當現有堆填區填滿後，闢設新堆填區的費用(有關費用應會較高昂)則沒有計算在內。理論上應收取的估計費用只供參考之用，這項工程計劃預算費並沒有計算這部分的費用。

⁵ 珍貴樹木包括《古樹名木冊》載列的樹木或符合下列最少一項準則的其他樹木 –

- (a) 逾百年的樹木；
- (b) 具文化、歷史或紀念價值的樹木；
- (c) 屬貴重或稀有品種的樹木；
- (d) 形態獨特的樹木；或
- (e) 樹幹直徑逾一米的樹木(在高出地面一米的水平量度)。

17. 我們已進行交通影響評估，評估施工期間臨時交通改道措施的影響。根據交通影響評估結果，建議的臨時交通改道安排不會對道路使用者帶來重大的負面影響。我們已在 2004 年 3 月 2 日向荃灣區議會交通及運輸委員會簡介施工期間臨時交通改道措施，委員會不反對該等措施。

土地徵用

18. 擬議工程無須徵用土地。

未來路向

19. 我們打算在 2005 年 1 月 26 日徵求工務小組委員會通過把上文第 2 段所述的工程提升為甲級(按付款當日價格計算，估計所需費用為 2 億 1,710 萬元)。

附件

附件 1—圖則 NTW1383

附件 2—圖則 NTW1384

環境運輸及工務局
2004 年 12 月