

大角咀區民生關注會 西九龍詩歌舞區關注會 旺角區居民協會

陳仲傑 羅永祥 陳國明 區議員辦事處 梁熾誠 社區服務處

禁止重型車輛使用

西九龍走廊試驗計劃結果意見書

背 景

經過我們及區議會的長期爭取，油尖旺地區管理委員會通過在2000年9月1日至12月15日，禁止重型車輛(淨重5.5噸以上)在晚上11時至早上7時使用西九龍走廊(下稱計劃)，以觀察計劃對減低噪音的果效。這應是首個試用交通管制措施減低交通噪音的計劃，我們相信是次經驗能有助立法會議員對問題的掌握。本文旨在以非官方的立場，簡介計劃結果及表達我們對計劃的意見。

評估以一日行動為基礎

由於宣傳不足，警方沒有認真執法，運輸署在9月及10月進行多次的交通調查發現使用西九龍走廊的重型車輛只有些微減少，故環保署沒法評估計劃的成效。在區議會的爭取下，警方、環保署及運輸署在12月14日採取聯合行動，設置路障禁止重型車輛使用西九龍走廊南行線(北行線因資源問題無法兼顧)，而現在的評估結果均以這日行動搜集到的數據為基礎。

計劃成效摘要

1. 對大角咀道居民的影響：特別行動對改善南行線噪音有顯著的果效，交通噪音減少大約2分貝。然而，由於北行線沒有採取行動，故果效不大。環保署官員指出，分貝減少的數值與減低噪音的影響不是按比例，而是倍數計，減少1.7至1.8分貝代表有50%的改善。如果減少達5分貝，效果已是非常明顯。
2. 對其他替代路線的影響：很多人士擔心計劃只是將噪音由一區帶給另一區的居民，所以必須評估計劃對其他居民的影響。在特別行動中，主要的替代路線-荔枝角道的噪音增加了1.4分貝。然而，政府的報告指出這種最差的情況在計劃實質施行時並不會發生。這是由於在當天警方設置路障，使重型車輛只能轉用荔枝角道，而不是選用遠離民居的西九龍快速公路。

計劃進展

雖然計劃證明是有效，但礙於第一，執行上必須有警方配合，但這是資源不允許。第二，對替代路線居民的影響亦未能明確。第三，運輸業可能的反對。第四，有其他替代方案；據環保署估計，如果將行車速度由每小時70公里減低至50公里，將可減低交通噪音1分貝。因此，油尖旺區議會交通運輸委員會在1月18日通過，要求當局試驗以限制車速的方法以減低噪音。

我們的意見

在整個試驗計劃過程中，我們就以下三點與立法會議員分享：

1. 運輸業的態度：運輸業對計劃是強烈反對，他們憂慮這會造成先例。不過，二個月的試驗顯示，重型車輛使用西九龍走廊佔車輛總數的平均比例，由8月的17%及10月份的14%，至12月份的10%，可見運輸業逐漸習慣計劃。另有一點想強調是，在本區重型車輛有遠離民居的替代路線。故此，我們要取捨的是照顧居民的睡眠權利抑或運輸業的一時之便，因此，運輸界的利益不應該是絕對性的。
2. 對替代路線居民的影響：計劃最具爭議性，也是決定性的是，禁制措施會否將噪音問題由一區帶至另一區。可惜的是，由於試驗的時間不長，部門未能搜集到有用的數據，分析計劃長期執行後對其他替代路線的影響。因此，當局如再試驗同類計劃，應加強宣傳及執法，並增加試驗時間，搜集數據以便評估影響。
3. 執法部門資源：警方認為現有資源未能支持對計劃採取執法行動，加上西九龍走廊有多個路口，要堵截花費很大的警力。不過，正如第一點所言，重型車輛已逐步減少。我們認為政府高層應增撥資源，支持警方進行定期的執法或檢控行動，成功改變運輸業的習慣。

要 求

試驗計劃未正式結束，運輸署正制定對減低車速的計劃，我們希望立法會議員能繼續跟進事件，讓有關部門能盡快工作，並在中央層次增撥資源，協助日後的試驗計劃進行。

最後，我們向有參與試驗計劃的部門，包括環保署，運輸署，警方及民政事務處表示謝意。

油尖旺區議員 陳仲傑

2001年2月5日