

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1270/01-02號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

立法會環境事務委員會、 立法會交通事務委員會及 立法會規劃地政及工程事務委員會 聯席會議紀要

日 期 : 2002年1月15日(星期二)
時 間 : 上午11時45分
地 點 : 立法會大樓會議室A

出席委員 : 立法會環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)
何秀蘭議員(副主席)
*# 何鍾泰議員, JP
陳婉嫻議員, JP
黃容根議員
* 劉江華議員
劉慧卿議員, JP
羅致光議員, JP
* 張宇人議員, JP
勞永樂議員

立法會交通事務委員會委員

@ 劉健儀議員, JP(主席)
@# 石禮謙議員, JP(副主席)
陳國強議員
黃宏發議員, JP
劉千石議員, JP
鄭家富議員
譚耀宗議員, GBS, JP
陳偉業議員,
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

立法會規劃地政及工程事務委員會委員

* 鄧兆棠議員, JP(主席)

@* 劉炳章議員(副主席)

涂謹申議員

非委員的議員

李華明議員, JP

缺席委員： 立法會環境事務委員會委員

李柱銘議員, SC, JP

單仲偕議員

胡經昌議員, BBS

麥國風議員

余若薇議員, SC, JP

立法會交通事務委員會委員

朱幼麟議員, JP

何俊仁議員

周梁淑怡議員, JP

立法會規劃地政及工程事務委員會委員

劉皇發議員, GBS, JP

霍震霆議員, SBS, JP

葉國謙議員, JP

(@ 亦為立法會環境事務委員會委員

* 亦為立法會交通事務委員會委員

亦為立法會規劃地政及工程事務委員會委員)

出席公職人員： 環境食物局

副局長

周達明先生

首席助理局長

陳偉基先生

規劃地政局

首席助理局長

鄭鍾偉先生

運輸局

首席助理局長
葉李杏怡女士

環境保護署

助理署長(環境評估及噪音)
區偉光先生

首席環境保護主任
陳錦新先生

運輸署

助理署長(市區)
李樹銘先生

路政署

助理署長(總辦事處)
黃恒志先生

高級工程師(基本建設)
梁庚耀先生

規劃署

總城市規劃師(次區域)
黃偉民先生

列席秘書 : 總主任(1)1
余麗琮小姐

列席職員 : 總主任(1)2
劉國昌先生

高級主任(1)2
鄧曾藹琪女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

鑒於在聯席會議開始時，出席委員的人數不足會議法定人數，委員同意以交通事務委員會會議的名義進行該次會議，並由劉健儀議員擔任主席。聯席會議其後在上午11時50分達致會議法定人數。

II. 解決現有道路噪音問題的措施

(立法會 CB(2)482/00-01(01) —— 政府當局提供的資料文件(為2000年12月15日會議發出的文件)

立法會 CB(1)518/00-01(08) —— 政府當局提供的資料文件(為2001年2月7日會議發出的文件)

立法會 CB(1)1664/00-01(01) —— 政府當局提供的資料文件(為2001年7月4日會議發出的文件)

立法會 CB(1)770/01-02(01) —— 由立法會秘書處擬備的背景資料摘要

立法會 CB(1)770/01-02(02) —— 政府當局提供的資料文件)

2. 環境食物局副局長特別提述資料文件(立法會 CB(1)770/01-02(02)號文件)所載的各個重點，藉此向委員簡介實施紓緩現有道路噪音問題的措施的進展。

現時規劃採用的交通噪音標準

3. 鄭家富議員表示，現有道路的噪音問題是各事務委員會和工務小組委員會共同關注的事項。鑒於香港人口密度較高，發展的空間限制較大，他不同意香港採用70分貝(A)L10(1小時)此交通噪音標準，與外國的情況不遑多讓。他認為，政府當局不應劃一實施現時的噪音標準，而應考慮在易受噪音影響的地區採取更嚴格的標準。在訂定噪音標準時，當局應考慮各項因素，例如產生噪音的媒介的位置，以及受噪音影響的地點與車輛之間的距離。他亦促請當局改善土地用途規劃，以盡量減少噪音所造成的影響。勞永樂議員從資料文件附件C得悉，在387宗一般交通噪音投訴當中，有115宗投訴的噪音水平達66至70分貝(A)，他認為此噪音水平無法忍受，政府當局應收緊現行噪音標準。主席亦表達類似的關注，並詢問當局曾否檢討噪音標準。

政府當局

4. 陳婉嫻議員亦質疑採取一個與外國相若的噪音標準是否恰當。她對於政府漠視已發展地區(例如觀塘及牛頭角)的噪音問題感到失望，該等地區的噪音水平已超逾80分貝(A)，但當局仍繼續容許在該等嘈雜的地區興建新住宅發展項目。令人感到十分遺憾的是，政府部門一直企圖推卸處理噪音問題的責任。她詢問當局解決有關問題的未來路向為何。劉慧卿議員贊同陳議員的意見，認為政府當局亦應研究黃大仙下邨、太子道彩頤花園、將軍澳警察宿舍，以及馬鞍山利安邨和錦龍苑噪音過大的問題。

5. 李華明議員提述立法會CB(1)770/01-02(01)號文件附錄II，當中綜述立法會議員與觀塘區議會議員在2001年12月13日會議上就觀塘區交通噪音問題進行的商議。他亦認為，地下鐵路列車行經九龍灣至觀塘一段架空路段所產生的噪音，對附近居民構成了嚴重滋擾。儘管已在部分住宅樓宇實施紓緩措施(例如安裝雙層玻璃窗及空調設施)，但在冬天無需空調設施並需開啟窗戶的時候，噪音問題又再重現。此外，依賴空調設施並不環保，因為會耗用大量能源。鑒於列車非常接近住宅樓宇，使用隔音設備並非有效的解決辦法。他不明白為何政府當局仍容許在該等嘈雜的地區興建新住宅發展項目。

6. 環境食物局副局長回應時表示，70分貝(A)此噪音上限屬客觀標準，因為研究結果顯示，超過70分貝(A)的噪音會對受噪音影響的人士造成滋擾。然而，各人對噪音的容忍程度不同，有些人可能認為70分貝(A)以下的噪音已無法忍受。噪音標準旨在為道路發展工程計劃及規劃土地用途的工作提供指引。政府當局會採取紓緩措施，確保交通噪音會維持在低於噪音標準的水平。在規劃已發展地區的新建道路時，當局會審慎行事，確保受噪音影響的地點與車輛之間有足夠距離。在別無其他可行方法時，當局會實施隔音措施，作為最後的解決辦法。英國和美國同樣採取了70分貝(A)此一噪音標準。規劃地政局首席助理局長補充，倘若預期交通噪音會超過噪音標準，政府當局會考慮採取各種措施，例如改變路線和設置隔音屏障或隔音罩，以減少噪音所造成的影響。

7. 李華明議員表示，根據文件附件A所載的擬議推行時間表，在現有道路加設隔音屏障的工程計劃將需4至6年時間才能完成，他認為時間過長，不可接受。他表示，觀塘區議會尤其不滿當局需6年半才能完成在將軍澳道和將軍澳天橋加設隔音屏障的工程。陳偉業議員亦關注到加設隔音屏障的工程計劃只適用於數目有限的現有道路。

8. 環境食物局副局長表示，由於要建造隔音屏障，則需實施交通管理措施(例如封路)，因此加快建造過程難免會對公眾造成更大的不便和噪音滋擾。路政署助理署長(總辦事處)(“路政署助理署長”)補充，在將軍澳道和將軍澳天橋裝設隔音屏障的工程計劃涉及加建超過890米的道路上蓋。鑒於將軍澳道的交通十分繁忙，大部分加設屏障的工程只可在午夜12時至早上6時之間進行。政府當局既要遵守有關噪音管制的環境法例，又需為工程計劃實施交通管理措施，建造時間因而較長。然而，如工程計劃獲居民的支持，在憲報刊登有關路道後解決反對意見所需的時期便可縮短，因而可提前竣工日期。他補充，由於工程計劃尚在設計階段，政府當局就工程計劃進行招標工作之前會檢討竣工日期。

9. 何秀蘭議員表示，她較為關注交通噪音在夜間造成的影響。她指出，雖然在大部分個案中，平均噪音水平均無超出70分貝(A)，但間竭出現的高噪音亦足以吵醒正在睡覺的居民。為此，當局應在夜間實施一個更嚴格，而且並非以平均水平為基礎的噪音標準。她亦認為當局有需要使用優質的鋪路物料鋪設道路，並確保妥善維修該等道路，以期盡量減少因路面凹凸不平而造成令人討厭的噪音。環境食物局副局長表示，政府當局現正考慮採取措施減低夜間的噪音，例如實施夜間交通管理措施，包括禁止超過5.5噸的貨車進入某些地區。當局亦會致力減少道路的接縫數目，並改善道路的維修，以減低交通噪音所造成的影響。

10. 何議員詢問政府當局會否考慮在夜間暫停交通燈的操作，因為車輛剎掣和加速所造成的聲浪遠較行駛車輛所發出的聲浪為大。主席補充，車輛在夜間超速駕駛亦是居民投訴的噪音來源之一。運輸署助理署長(市區)表示，交通燈的運作須視乎其功能而定，在十字路口管制車輛交通的交通燈須24小時運作，而純粹為方便行人橫過馬路而設的交通燈，在沒有行人啟動的情況下則會維持綠燈。

土地用途規劃

11. 劉慧卿議員同意主席的看法，認為值得把資源投入在紓緩噪音的措施上，因為該等措施會大大減低有關居民所受的影響。她詢問當局，除加建隔音裝置及不美觀的隔音屏障外，在規劃土地用途時可否訂定道路與受噪音影響的地點之間相隔的法定距離，以及此一做法在財政上的得失。規劃地政局首席助理局長表示，強制規定空間距離的建議未必可行，對於空間有限的已發展

地區而言，情況尤然。雖然道路與受噪音影響的地點之間的緩衝距離並無強制性標準，但交通噪音對噪音感應強的地點所造成的影響，已受《環境影響評估條例》(第499章)規管，而當局亦會採取措施，把交通噪音減至可接受水平。雖然遮掩噪音源頭的裝置例如在路旁設置的隔音屏障和隔音罩，可以減低噪音，但並非最可取的方案。審慎規劃建築物的布局及排列，可能有助減少發展項目受交通噪音的影響。

12. 何鍾泰議員雖然同意在香港此個擠迫的城市進行規劃，過程存在困難，但他認為政府當局在規劃新市鎮時，應考慮在市鎮外圍興建主幹道路，以免車輛須繞過市中心。透過這樣的規劃，便無需住宅樓宇旁邊興建行車天橋和道路。此外，亦應預留發展空間，以應付交通流量可能增加的情況。他希望政府當局在規劃新道路時會考慮此等因素。規劃地政局首席助理局長察悉何議員的意見，並確實表明政府當局在規劃新發展區時，會盡量把主幹道路沿外圍地帶建造，避免穿越市中心。若這並不可行，當局會把部分或全部道路建於地底，情況就如東南九龍發展區一樣。當局並會致力使住宅樓宇與道路之間保持距離以作緩衝，亦會提供方便居民使用的行人道，以鼓勵居民步行，從而減少市中心的交通流量。此外，當局也會採取措施，減少市中心的交通流量。舉例來說，如欲由東南九龍發展區的東端前往西端，只可使用主幹道路。何議員不同意藉着限制車輛進入市內道路，令車輛使用主幹道路而達致交通分流的安排。他關注到此項安排會減低道路的效率，並為公眾帶來不必要的 inconvenience，政府當局應透過更妥善規劃道路網絡來解決有關問題。

推行工程措施

13. 鑒於建造隔音屏障不但費用高昂，而且對市容亦有影響，何鍾泰議員表示，政府當局應盡可能避免建造該等設施。種植樹木較建造隔音屏障更為可取。如無可避免須建造隔音屏障，當局應使用可吸音的建築物料。為減低道路的噪音影響，當局在鋪築路面時應考慮使用瀝青而非水泥，因為瀝青較為吸音。他亦指出，使用工地澆鑄的方法建造公路，較使用預製組件的方法更為可取，因為前者可減少產生伸縮接縫的數目，從而減低噪音的影響。譚耀宗議員亦提出類似的關注，他並指出，在屯門龍門居附近建造的隔音屏障，市民覺得相當礙眼。為避免隔音屏障造成不必要的阻礙，他建議政府當局採用較美觀的設計，以顧及視覺效果。

14. 路政署助理署長表示，路政署現正就建造隔音屏障的外觀和選料事宜制訂指引。選用的物料視乎隔音屏障的地點和周圍環境而定，因為部分隔音屏障用作反射噪音，而其他則用作吸音。他同意，用水泥製造的隔音屏障對周圍環境可能有視覺上的影響，但由於該種物料較為吸音，因此獲得普遍使用。為此，當局最近在建造新隔音屏障時已採用透明物料。路政署助理署長表示，當局現正研究使用較耐用和低噪音的物料鋪路，以減少低速道路的噪音。

15. 勞永樂議員詢問，推行工程措施可否把交通噪音降低至較可接受的水平(例如66分貝(A))，以及可否同時建造隔音屏障及重鋪路面，透過雙管齊下達致更佳效果。環境食物局副局長表示，鑒於噪音對現有樓宇的影響隨着樓宇的高度、方向和位置而有所不同，透過建造隔音屏障減低噪音的效果會因不同的受體而有所不同。在技術上如屬可行，政府當局會考慮在加建隔音屏障的同時亦重鋪路面，以減輕交通噪音的問題。

16. 李華明議員關注到車輛經過有蓋沙井發出巨大噪音，對公眾造成滋擾。路政署助理署長解釋，由於用瀝青鋪設的道路通常有沉降的問題，下陷的路面與有蓋沙井形成凹凸不平的接縫，令車輛經過時發出巨大撞擊聲響。維修路面以保持平滑的工程，視乎情況由路政署或渠務署負責進行。

17. 蔡素玉議員建議，當局應把隔音措施(例如安裝空調設備及雙層玻璃)列為環保大廈的環保特色一部分，並考慮以放寬地積比率等誘因，鼓勵推行該等措施。環境食物局副局長表示，若並無其他措施可有助減低交通噪音，就某些發展項目而言，提供隔音措施屬強制規定。規劃地政局首席助理局長補充，發展商現時可申請額外地積比率，把建築物向後推移以預留通道，令道路與建築物之間保持空間距離。主席同意政府當局應進一步研究蔡議員的建議。

推行非工程措施

18. 陳偉業議員不滿政府當局實施消減措施以解決本港嚴重噪音問題的工作，一直進展緩慢。他並不信服政府當局在立法會CB(1)770/01-02(02)號文件所載的回應，即由於香港的住宅區與工商業區混為一體，實施交通管理措施(例如收緊噪音標準)對居民幫助不大。他指出，儘管許多海外國家已採取交通管理措施，以解決交通噪音的問題，但政府當局仍未能因應香港的獨特情況，對症下藥解決噪音問題。他促請當局考慮實施全日

或夜間限制，禁止重型車輛進入某些住宅區，此舉對受影響的居民有莫大幫助。政府當局亦應檢討現行政策，以助解決交通噪音問題。

政府當局

19. 鑒於在運作和執法方面涉及眾多問題，環境食物局副局長表示，在所有現有噪音水平過高的道路推行交通管理等非工程措施，實際上並不可行。然而，政府當局會繼續有選擇性地研究有關方案是否切實可行。與此同時，運輸署及環境保護署已為初步選出5個可進行試驗的地點完成交通調查，以評估夜間交通管理措施可能帶來的環保效益。如屬切實可行，當局會把試驗計劃推廣至其他地點。他補充，在實施任何交通管理措施之前，政府當局將須諮詢公眾，以評估該等措施獲公眾接受的程度，並確保所有受影響各方的利益得到平衡。應委員的要求，政府當局答允在2002年3或4月前，向事務委員會匯報諮詢結果及／或在所述5個地點實施夜間交通管理措施試驗計劃的商議結果。

20. 陳偉業議員注意到，根據最近的顧問研究結果，有超過100條現有道路已超出噪音標準。雖然有關的區議會已確定該等道路中有部分適宜實施交通管理措施，因為重型貨車並非經常使用有關道路(尤其在夜間)，但當局因恐怕引起業界的反對而不願實施該等措施。他促請當局重新評估可否在不同路段實施交通管理措施，並在切實可行的範圍內，盡快實施適當的措施。然而，主席指出，在西九龍實施的交通管理措施試驗計劃結果顯示，交通管理措施並不可行，因為有關措施會導致其他路段出現交通擠塞。環境食物局副局長表示，政府當局一直有就試驗計劃的實施情況與區議會保持溝通。雖然部分區議會贊成在本區實施試驗計劃，但其他區議會則有強烈保留。儘管如此，當局會繼續探討在獲得區議會接納的路段實施該等措施的可行性。

III. 其他事項

21. 議事完畢，會議於下午1時結束。

立法會秘書處

2002年3月11日