

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)1573/00-01號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP

立法會交通事務委員會及 立法會環境事務委員會 聯席會議紀要

日 期 : 2001年2月7日(星期三)
時 間 : 上午9時
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 立法會交通事務委員會

- * 劉健儀議員, JP (主席)
- * 石禮謙議員, JP (副主席)
- 朱幼麟議員
- * 何鍾泰議員, JP
- 劉千石議員, JP
- 劉江華議員
- 鄭家富議員
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- * 張宇人議員, JP
- * 陳偉業議員
- * 劉炳章議員

立法會環境事務委員會

吳清輝議員(主席)
李柱銘議員, SC, JP
李華明議員, JP
陳智思議員
黃容根議員
劉慧卿議員, JP
羅致光議員, JP
胡經昌議員, BBS
麥國風議員
勞永樂議員

(* 亦為立法會環境事務委員會委員)

其他出席議員：陳鑑林議員

缺席委員：立法會交通事務委員會

何俊仁議員
周梁淑怡議員, JP
陳國強議員
黃宏發議員, JP
鄧兆棠議員, JP
黃成智議員

立法會環境事務委員會

何秀蘭議員(副主席)
李家祥議員, JP
蔡素玉議員

出席公職人員：環境食物局

環境食物局副局長
周達明先生

環境食物局首席助理局長
陳偉基先生

運輸局

署理運輸局首席助理局長
莫君虞先生

環境保護署

環境保護署助理署長(環境評估及噪音)
區偉光先生

環境保護署首席環境保護主任
陳錦新先生

路政署

路政署副署長
黃志強先生

運輸署

運輸署助理署長(市區)
李樹銘先生

應邀出席者：全港司機大聯盟

葉偉志先生

貨櫃車司機工會

發言人

顏招遠先生

長春社／香港運輸學會

長春社理事

香港運輸學會委員

熊永達博士

大角咀區民生關注會／西九龍詩哥舞區關注會／

旺角區居民協會

大角咀區民生關注會主席

梁照誠先生

油尖旺區議員

陳仲傑先生

香港工程師學會

會長

陸宏廣博士

環境分部主席

陳漢輝博士

香港城市大學建築系

建築系系主任

梁以德教授

講師

李耀然博士

香港建築師學會

副會長

許文博先生

本地事務部主席

林秉康先生

香港測量師學會

城市規劃／可持續發展／市區重建委員會主席
李頌熹先生

城市規劃／可持續發展／市區重建委員會成員
劉德先生

城市規劃／可持續發展／市區重建委員會成員
何廣毅先生

九龍重型貨車聯合商會

主席
梁根權先生

中重型貨車關注組

主席
黎劍德先生

落馬洲中港貨運聯會

董事長
劉石達先生

香港泥頭車司機協會

會務秘書
何洪輝先生

香港(跨境)貨車司機協會

執行委員
黃贊坤先生

港粵運輸業聯會

秘書
司徒輝先生

香港貨櫃車主聯會

副主席
盧頌德先生

秘書長
黃基先生

港九及新界夾斗車商會

沈柱成先生

林秋杏女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

經辦人／部門

I. 選舉主席

劉健儀議員當選是次聯席會議的主席。

II. 現有道路噪音問題的解決措施及其他相關事宜

與個別人士／團體代表／政府當局代表會晤

2. 主席歡迎各個別人士、團體代表及政府當局的代表出席是次會議，討論和當區情況有關的現有道路噪音問題解決措施，以及其他相關事宜，例如：

- (a) 實施交通管理措施以限制重型車輛在若干時段使用若干道路的可行性；
- (b) 在新運輸工程計劃的最初規劃及設計階段，從根源處着手消除交通噪音的可行性；及
- (c) 不斷及長時間的高水平交通噪音對人們及其健康可能造成的影響。

3. 委員察悉以下團體曾就此事提交意見書：香港西醫聯會(立法會CB(1)518/00-01(05)號文件)、香港聲學學會(立法會CB(1)518/00-01(06)號文件)及貨車車隊聯會有限公司(立法會CB(1)518/00-01(07)號文件)，但未能派遣代表出席是次會議。

4. 主席表示她在席上提交了兩份由運輸署提交油尖旺區議會交通及運輸委員會，內容和“禁止重型車輛在晚間使用西九龍走廊試驗計劃”有關的諮詢文件，供委員參閱。

(會後補註：上述文件其後已隨立法會CB(1)558/00-01(01)號文件送交委員。)

5. 應主席所請，各個別人士及團體代表輪流向委員表達意見。

全港司機大聯盟

(立法會CB(1)518/00-01(01)號文件)

6. 全港司機大聯盟代表葉偉志先生表示，該組織強烈反對當局實施交通管理措施，限制重型車輛在若干時段使用若干道路，因為此舉會嚴重妨礙運輸業的運作，司機的生計亦會因此受到影響。他特別指出，由於內地不少城市只容許車輛在入夜後進入城中，從事跨境貨運的重型車輛必須在晚上行走若干主要幹線。此外，他表示，考慮到燃油方面的開支，重型車輛只會在有必要時使用若干道路，並會盡量選用最短路線。如禁止該等車輛使用若干道路，司機將被迫使用其他路線，因而令燃料成本上漲及造成不必要的空氣污染。此舉最終會影響香港各工商行業，對本地經濟產生深遠影響。為了盡量減輕交通噪音對鄰近居民造成的滋擾，他建議當局鼓勵重型車輛司機在駛經噪音水平特別高的道路及天橋時減低車速，特別是在夜間。

貨櫃車司機工會

7. 貨櫃車司機工會代表顏招遠先生表示，採用交通管理措施以限制重型車輛使用若干道路，並非有效的做法，因為此舉只會將噪音問題轉移至另一地區。他認為不應將有關問題歸咎於重型車輛，反而應該承認過量噪音實際上由以下原因導致：a) 因政府當局在運輸基礎設施的規劃中出錯而導致現有道路與住宅樓宇極為接近；b) 改裝車輛發出的噪音過大；及c) 路面不平。因此，政府當局應轉而從上述原因入手解決噪音問題。

長春社／香港運輸學會

(立法會CB(1)518/00-01(04)號文件)

8. 主席請委員注意於會議席上提交，由香港運輸學會運輸政策委員會與長春社提交的聯署意見書的修訂本(立法會CB(1)518/00-01(04)號文件)。

(會後補註：該聯署意見書的修訂本其後已隨立法會CB(1)558/00-01號文件送交委員。)

9. 熊永達博士代表香港運輸學會運輸政策委員會及長春社發言時，表示支持政府當局為解決現有道路噪音問題而建議採取的措施。他表示在新運輸工程計劃的最初規劃及設計階段，從根源處着手消除交通噪音，是至為重要的一點。然而，在考慮為新道路工程計劃採取何種緩解措施時，鑒別新道路在啟用前及啟用後的不同情況，會比單單考慮最高噪音水平更有意義。

10. 熊博士進一步指出，在小心確定易受噪音影響的地點及時段後，對重型車輛實施限制措施應屬可行，道路噪音對噪音感應強的地點所造成的影響亦可大為降低。此類措施已在不少國家(包括中國內地)普遍採用。然而，他強調此等措施不應針對某類車輛，因為當局應根據車輛發出的噪音水平作出限制，而非純粹着眼於其大小。另一項有效的非工程措施是減低車速，因為超速駕駛會發出過量噪音，特別是在主幹路。

11. 至於安裝隔音屏障方面，熊博士表示，安裝隔音屏障雖可有效消滅交通噪音，但當局應視之為最後的解決方法，即只可在技術上不能從根源處避免造成噪音滋擾或採取交通管理措施的情況下，才加以採用。在此情況下，當局須重視該等屏障在景觀上的影響。最近，本港曾進行若干有關使用再造物料的研究，例如以廢棄車胎的碎料作為隔音屏障內層的填塞物料。除了更符合環境標準外，此等隔音屏障在消滅噪音方面亦非常有效。最後，他促請政府當局訂定噪音水平指標，以監察噪音消滅措施的成效，以及用作決定進行噪音消滅計劃的先後次序。

大角咀區民生關注會／西九龍詩哥舞區關注會／旺角區居民協會
(立法會CB(1)546/00-01(01)及(02)號文件)

12. 大角咀區民生關注會代表梁照誠先生指出，西九龍走廊在夜間的交通噪音水平高達79分貝(A)，鄰近居民因長期睡眠不足以致健康嚴重受損。據他們觀察所得，導致有關問題的主要原因為：a) 重型車輛發出的引擎噪音；b) 車輛駛經天橋的伸縮接縫時產生突發性的巨大撞擊聲響，尤其是沒有載貨的貨櫃車；及c) 改裝車輛及電單車在路上高速飛馳。他察悉運輸業對管制措施提出反對，但亦表示區內居民明白到西九龍走廊在連接西九龍及新界西方面所發揮的重要功能，故此在過去一直默默忍受噪音造成的滋擾。然而，隨着可提供替代路線的西九龍快速公路通車，區內居民認為當局應進行試驗計劃，以限制重型車輛在夜間使用西九龍走廊，從而解決過量交通噪音對他們造成的困擾。

13. 油尖旺區議員陳仲傑先生補充，區內居民認為該試驗計劃有效。然而，由於警力不足及缺乏宣傳，試驗結果未如理想，因為有頗多重型車輛在試驗期內仍然使用西九龍走廊，故此噪音的消滅程度並不顯著。在警方進行特別行動當天，原擬使用西九龍走廊南行線的重型車輛轉用荔枝角道，所錄得的噪音減少了約2分貝(A)。他指出，據政府當局估計，儘管荔枝角道沿線的噪音水平上升了約1.4分貝(A)，但在正式實施有關計劃時，此種最差情況不大可能會發生，因為大部分重型車輛會轉用西九龍快速公路，只有小部分重型車輛會選用荔枝角道及長沙灣道。因此，政府當局應從交通安排的角度，實際評估禁制措施試驗計劃對有關各方的影響。他又告知委員此事另有一項相關發展，就是油尖旺區議會已要求政府當局在西九龍走廊進行減低車速限制的試驗，以便評估此方案的成效。他希望有關部門可對此項要求作出積極回應。

香港工程師學會

(立法會CB(1)518/00-01(02)號文件)

14. 香港工程師學會代表陸宏廣博士對政府當局為解決現有道路噪音問題而實施的新措施表示支持，並表示應優先處理交通噪音會影響醫院及學校的道路。他指出，由於不少高樓與交通繁忙的行車道相當接近，傳統隔音屏障如普通屏障、懸臂式屏障、半密封式隔音罩等，未必足以解決問題。因此，政府當局應考慮採用更先進的隔音屏障設計，盡量避免令行人有侷促的感覺，並使行人道保持空氣清新。從景觀角度而言，隔音屏障的外形必須美觀，並能與城市環境融為一體。然而，對於不少噪音問題難以解決的“困局”，他表示香港工程師學會並不支持採用密封式隔音罩作為最終解決方法，因為此舉可能會為居處接近廢氣排放口的居民帶來空氣質素問題。

15. 既然在大部分現有道路進行加建隔音屏障／隔音罩或重鋪路面工程並不切實可行，陸博士表示在一些不能以工程上的方法實際解決問題的道路，香港工程師學會支持當局採用交通管理措施。另一方面，政府應積極推廣使用集體運輸系統或電動車輛，作為減輕交通噪音的方法。他補充，當局可將創新的噪音問題規劃概念融入城市規劃中，例如使用高架行人平台、建築物的平台、全面裝置空調系統的工商樓宇等，在功能上作為附近受到噪音影響的樓宇的隔音屏障。

香港城市大學建築系
梁以德教授及李耀然博士
(立法會CB(1)518/00-01(03)號文件)

16. 梁以德教授表示，不少現有隔音屏障往往基於種種原因，例如高度不足、長度不足和出現間隙，實際上未能達到預期的消減噪音效果。他指出，為確保隔音屏障的成效，以及就高速公路和道路工程計劃作出較佳規劃，實有必要徵詢聲學方面的專業意見。因此，他建議政府讓合資格的聲學工程師參與其所進行的土木工程項目，以作出更理想的聲學設計。在此方面，他亦表示香港有需要成立聲學化驗所，以進行有關的品質保證測試。

17. 梁教授贊同陸博士就密封式隔音罩提出的意見，並表示如作出恰當的設計，雙層隔音屏障的成效將與密封式隔音罩相若。此外，現已證實如裝設雙層玻璃窗，將可達到雙倍的噪音消減效果。因此，政府當局應考慮為該等受到鄰近新道路建造工程影響的居民，作出此項有效的技術補救安排。

香港建築師學會

18. 香港建築師學會代表許文博先生簡介該學會於會議席上所提交意見書的內容。他表示，香港建築師學會認為應從規劃角度以治本方式解決交通噪音問題。他同時提出下述建議，供政府當局考慮：

- (a) 在鐵路及道路兩者之間，優先考慮以鐵路作為客運及貨運模式；
- (b) 為了營造較佳環境及善用都市空間，道路應向地下發展；
- (c) 引入多層都市發展概念，以便在高架道路及其路面以下進行若干形式的發展；
- (d) 從三維概念開始進行規劃研究，而並非以運輸作主導；
- (e) 在稠密都市闢設更多行人專用區；及
- (f) 適當地彈性處理市區中心地帶豪華住宅樓宇的噪音管制事宜。

最後，他表示香港建築師學會完全支持當局採取措施，限制重型及高噪音車輛在若干時段使用若干道路，以及從根源處着手消除交通噪音。

(會後補註：香港建築師學會提交的意見書其後已隨立法會 CB(1)558/00-01(02)號文件送交委員。)

香港測量師學會

19. 香港測量師學會代表李頌熹先生簡述該學會於會議席上所提交意見書的內容重點。他表示是次討論的重點雖為現有道路的噪音問題，但政府就新道路的設計訂定適當政策亦同樣重要，因該等道路在日後便會成為現有道路。現時，不少新道路在建造時均未有安裝隔音屏障，導致與此等道路毗鄰的地點出現嚴重的噪音滋擾問題。發展商因而須在其用地範圍內建造隔音屏障，該等隔音屏障成效較低，且在設計上帶來若干有欠理想的限制。另一個從根源處避免造成滋擾的方法，是在城市規劃中更加着重環保方面的工作。

20. 李先生補充，消除對現有樓宇所造成滋擾的其他可行方法包括裝置空調系統、安裝雙層玻璃窗或厚層玻璃窗。除了消滅噪音工程的成本外，噪音滋擾對物業價值構成的不利影響及其他問題如供電量等，亦應加以考慮。最後，他表示政府當局提交的文件並未清楚述明，政府將如何訂定實施其新政策下各項措施的先後次序。

(會後補註：香港測量師學會提交的意見書其後已隨立法會 CB(1)558/00-01(03)號文件送交委員。)

九龍重型貨車聯合商會

21. 九龍重型貨車聯合商會代表梁根權先生請委員留意貨車司機所面對的困境。首先，由於通宵泊車位短缺，司機不得不在下班後將貨車駛回住處附近。其次，不少貨車是用作從油麻地的九龍水果批發市場運送新鮮水果，必須在午夜12時至凌晨5時之間送貨。如禁止貨車在若干時段使用若干道路，將會造成極大不便，並會嚴重影響其營運。此外，他擔憂即使司機願意使用其他路線，仍會招致原來不受影響的鄰近居民的強烈反對。

22. 關於西九龍走廊的情況，梁先生指出，所謂“替代路線”實際上會為司機及公眾帶來不少新問題，例如延長行車時間及增加耗油量，因而引致空氣污染問題，以

及因為在地面道路頻頻開車及停車而產生過量噪音等。他亦提請委員留意，西九龍走廊有不少凹凸不平的伸縮接縫，部分接縫的闊度甚至達到14至16吋。在此等情況下，每當有車輛駛經該等接縫時，便會接連發出巨大的撞擊聲響。為說明有關情況，他在席上提交了4張有關西九龍走廊的圖片，供委員參閱。基於以上所述，梁先生籲請政府當局採取適當措施解決有關問題，例如改良路面的伸縮接縫或減低車速限制。他表示，當局一旦實施限制，興建道路網絡以利便客運及貨運交通的目標便無法達成。如該等限制僅針對某類車輛，則更加有欠公允。

(會後補註：於會議席上提交有關西九龍走廊的圖片其後已隨立法會CB(1)558/00-01(04)號文件送交委員。)

中重型貨車關注組

23. 中重型貨車關注組代表黎劍德先生指出，法例規定中重型貨車須遵守若干現行的噪音標準，因此，該等車輛在使用道路方面應享有與其他類型車輛相同的權利。關於禁制措施試驗計劃的結果，他表示即使禁止重型車輛使用西九龍走廊，鄰近地區的噪音水平仍然遠高於所容許的上限。政府當局不應犧牲運輸業的權益，反而應正視本身的責任，並分配更多資源加快市區重建的步伐，以及建造符合法定噪音限制的新天橋，用以取代已落成多年的天橋。作為最有效的措施，政府當局應向受影響居民提供資助，以便安裝雙層玻璃窗。

落馬洲中港貨運聯會

24. 落馬洲中港貨運聯會代表劉石達先生贊同其他運輸業團體提出的意見，並表示即使禁止重型車輛使用西九龍走廊，司機亦不會改用西九龍快速公路，因為後者路程較長，令司機的燃油成本大大增加。

香港泥頭車司機協會

25. 香港泥頭車司機協會代表何洪輝先生表示，泥頭車一直對香港建造業的發展作出貢獻，運輸業的權益不應受到忽視。他特別對任何禁止重型車輛於夜間進入住宅區的建議提出強烈反對。他認為由於香港人煙稠密，該等措施不但不切實際，並會對貨車業人士的生計造成不良影響，特別是重型車輛往往需要在清晨時分運送新鮮食品／家禽，或於夜間在高速公路工作及進行道路工程。就此，他促請政府當局考慮為西九龍走廊沿線地區的居民安裝雙層玻璃窗。

香港(跨境)貨運司機協會

26. 香港(跨境)貨運司機協會代表黃贊坤先生贊同其他運輸業團體一般提出的意見，認為單單針對重型車輛實施交通管理措施，以解決過量交通噪音問題，是有欠公允的做法，尤其是現時並無任何真憑實據，證明重型車輛是造成該等交通噪音的主要來源。然而，他表示作為一項短期措施，該會支持當局進行試驗計劃，減低某些路段在若干時段的車速限制。

港粵運輸業聯會

27. 港粵運輸業聯會代表司徒輝先生請委員注意，在西九龍走廊實施的禁制措施試驗計劃，只為鄰近住宅處所的噪音量帶來輕微的消減，但噪音水平仍超出70分貝(A)的法定上限。他指出，由於香港與內地的經濟聯繫較前密切，經陸路過境站進行的跨境貨運亦將與日俱增。鑒於黃崗／落馬洲過境站現時是24小時開放予貨車過境，部分跨境運輸將無可避免會改於夜間進行。

香港貨櫃車主聯會

28. 香港貨櫃車主聯會代表黃基先生贊同其他業界團體的意見，並重申貨車及貨櫃車均作為商業用途，司機只會選用最合乎經濟原則及最短的路程。一如試驗結果所顯示，對重型車輛作出限制未能取得預期的效果，只是將有關問題轉移至另一地區。他希望政府當局可慎重考慮運輸業人士提出的各項意見。

港九及新界夾斗車商會

29. 港九及新界夾斗車商會代表沈柱成先生贊同其他業界團體在會議席上提出的意見。

與個別人士／團體代表進行討論

推行交通管理措施

30. 關於團體代表對推行交通管理措施意見紛紜一事，劉慧卿議員詢問有否兩全其美之法，同時解決運輸業人士及受影響居民的關注。香港工程師學會代表陳漢輝博士回應時表示，他支持採用交通管理措施以解決現有道路的噪音問題。然而，政府及運輸業將需承擔所涉及的開支。

31. 熊永達博士認為，交通管理解決方法應只適用於易受噪音影響地點(如醫院及住宅區)的鄰近地方，特別是在夜間。在此方面，政府當局應小心諮詢直接受此等措施影響的業內人士。關於部分業界團體表達的意見，他同意重型車輛／貨櫃車的泊車位不足，可能會造成實際問題。因此，當局應考慮指定若干合適地點，以供此等車輛通宵停泊，並須同時顧及各區的實際需求，以及為司機提供公共交通接駁服務的問題。

32. 熊博士回應朱幼麟議員時表示，在預測噪音水平時，交通流量及車速是十分重要的考慮因素。就此，陳仲傑先生及梁照誠先生重申大角咀居民的要求，籲請當局進行試驗，將西九龍走廊的車速限制由每小時70公里減至每小時50公里。葉偉志先生對上述建議表示支持之餘，並認為可採用全自動偵速攝影機，以加強阻嚇之效。然而，陳漢輝博士指出，將車速限制由每小時70公里減至每小時50公里，只能令噪音水平輕微下降1分貝(A)，受影響居民根本難以察覺當中的改變。

33. 譚耀宗議員關注到未有載貨的貨櫃車所造成的巨大噪音，並詢問可否對該類車輛的設計作出適當修改。葉偉志先生回應時匯報，業內人士亦知道存在上述問題。他們已找到一種橡膠底墊的簡單裝置，有助減輕碰鎖機械裝置摩擦產生的噪音，而不少貨櫃車亦已裝有該種裝置。黎劍德先生補充時指出，路面凹凸不平，例如天橋新建部分與現有部分之間的接縫、沙井蓋及反光路釘，實際上會令問題惡化。

34. 在此情況下，譚議員認為應同時聯絡製造商，研究可否改善貨櫃車的設計。主席亦希望政府當局就此方面為業界提供更多技術支援。劉石達先生回應時表示，運輸業會與運輸署合作找出消滅重型車輛所造成交通噪音的技術方法。陳漢輝博士及陸宏廣博士均表示，作為一項權宜措施，當局可採用吸音物料填平路面凹凸不平的伸縮接縫，從而減低車輪駛過時發出的噪音。

35. 何鍾泰議員表示，在高速公路工程計劃中廣泛採用預製組件，可能是天橋路面出現無數伸縮接縫的原因之一。他詢問如改用工地澆鑄方法，是否可避免出現上述問題。陸宏廣博士回應時表示，是否採用工地澆鑄方法，須視乎有關構築物的設計而定。如天橋以連續樑的方式建造，伸縮接縫的數目將可減少。

加建隔音屏障／隔音罩

36. 劉江華議員表示，在某些情況下，隔音屏障／隔音罩的成效受到質疑。熊永達博士回應時表示，隔音屏障／隔音罩的成效受許多因素影響，例如高度不足或裝置時定位不準確。更重要的是，倘若原來設計參數中車輛類型組合出現變化，例如重型車輛比率因改道或其他原因突告增加，隔音屏障便未必可以達致預期中的噪音消減水平。陳漢輝博士亦指出，隔音屏障由吸音物料或噪音反射物料製成，此兩種物料各有利弊。為達致理想中的噪音消減效果，必須審慎考慮所有實際上及在設計或地形方面的限制。

37. 根據政府當局的評估，只有很小數目的高噪音道路可加建隔音屏障／隔音罩。關於此事，張宇人議員詢問，從技術角度而言，為所有現時產生過量噪音的天橋加建隔音屏障／隔音罩，實際上是否並不可行。陳漢輝博士回應時解釋，在若干地點如空間不足或會對視線造成阻礙之處，加建隔音屏障／隔音罩的做法並不可行。

與政府當局進行總結討論

加建隔音屏障／隔音罩及重鋪路面計劃

38. 環境食物局副局長察悉在會議席上提出的意見及建議，並承認部分產生過量噪音的道路的情況殊不理想。雖然現時並無妥善方法解決此項存在多年的問題，但政府當局會致力在種種圍制之下，設法改善受到現有道路過量交通噪音影響的人士的生活環境。根據新訂政策，有29條現有道路被確定為可加建隔音屏障／隔音罩的道路，另有72條道路或可進行以低噪音物料重鋪路面的工程。他補充，加建隔音屏障／隔音罩的工程將分階段進行，受最高噪音水平影響及受影響居民數目最多的地區將獲得優先處理。

39. 劉慧卿議員對於推行該計劃需時，但十年只能令約64 000個住宅單位受惠表示失望，她關注到未被納入是項計劃的其餘236 000個住宅單位的苦況，以及有關居民仍需繼續忍受噪音滋擾多久。她認為無論以任何標準來衡量，現時情況顯然均屬不能接受，她並詢問政府當局可進一步採取何種行動，以滿足該等居民應有的期望。

40. 環境食物局副局長回應時表示，在考慮到實際的限制及對交通流量的影響後，有關計劃將須分階段推行，因為在同一時間亦會進行其他道路建造及維修保養工程。然而，他向委員保證，政府當局會採取適當步驟推行有關計劃，公眾可逐步察覺情況有所改善。至於受過量交通噪音影響的其他住戶，環境食物局副局長表示，作為短期的措施，政府當局會繼續研究在若干路段實施交通管理方法的可行性。然而，只有進行市區重建及鼓勵乘客更多採用集體運輸系統，才是長遠的解決方法。他強調，政府當局會繼續監察有關狀況，以及因應實際情況研究可行的政策措施。

41. 就此，譚耀宗議員指出，鑒於受影響居民對有關計劃寄望甚殷，當局應在切實可行範圍內盡量加快推行有關工作。

42. 何鍾泰議員指出，部分現有隔音屏障高達11米。他對於裝設高聳的隔音屏障表示極大保留，因為該等屏障有礙觀瞻。此外，他亦認為隔音屏障在消減噪音方面未必十分有效，因為一般採用的物料是混凝土，該種物料只能反射而不能吸收噪音。他建議當局可改為在沿路一帶種植樹木，藉以消減交通噪音。

為受影響居民安裝雙層玻璃窗／冷氣機

43. 劉慧卿議員察悉根據現行政策，倘直接的消減噪音措施不足以將噪音降低至所容許的水平，受新道路工程計劃發出的過量噪音影響的居民將獲提供間接的技術補救安排，由有關方面代為安裝優質窗戶及空調設施。由於新道路工程計劃及現有道路對居民造成的滋擾並無分別，她認為有充分理據支持政府把上述政策延展至適用於受到現有道路過量噪音影響的居民。

44. 環境食物局副局長回應時重申，政府當局的立場是不贊成為受影響居民安裝雙層玻璃窗及冷氣機。除了當中涉及龐大的財政影響外(假設受655條產生過量噪音的道路影響的住宅單位數目為300 000個，如向每一住宅單位提供50,000元資助，安裝工程的總開支至少多達150億元)，他作出告誡謂，此做法會帶來各種新問題，包括居民須承擔較高電費、冷氣機的擁有權誰屬及空氣污染加劇的問題。

45. 在此方面，何鍾泰議員認為若居民需長年累月緊閉窗戶，將會影響單位的空氣流通，對居民的健康未必有益。主席亦表示，如採取該等措施，必須獲得受影響居民的接納。

46. 劉慧卿議員對政府當局所作解釋不感信服，並質疑政府當局就此方面所實施的政策是否公平。她認為政府當局應採取劃一準則對待所有受過量交通噪音影響的居民，並表示政府既提出其他措施處理這問題，需要安裝冷氣機及雙層玻璃窗的住宅單位總數應少於300 000個。主席及朱幼麟議員均贊同劉議員所作的評估，並認為居住於產生過量噪音的天橋旁的居民應獲得優先處理。

47. 劉炳章議員亦指出，由政府發放津貼以協助改善環境，過往亦有先例可援，政府當局就全面減少車輛廢氣計劃所發放的津貼，便是一個例子。因此，實有充分理由支持當局動用公帑，以紓解發出過量噪音的道路所造成的滋擾。

48. 環境食物局副局長察悉委員提出的意見，並在回應時表示為了公平起見，當局會採用相同政策處理噪音水平超逾70分貝(A)的現有道路所造成的噪音影響。假如只為居住於高噪音天橋附近的居民作出特別安排，對其他受影響居民將有欠公平。根據政府當局所作評估，約有110 000個住戶須承受高達75分貝(A)的噪音滋擾，另有約180 000個住戶所承受的噪音滋擾則超逾75分貝(A)。然而，劉慧卿議員始終認為，政府當局有責任幫助受影響的居民，以紓解他們所面對的困苦。雖然有關安排涉及龐大款額，但她認為如居民的生活能獲得改善，所花費的金錢亦是值得的。

49. 除了盡力在新道路的初期規劃及設計階段，從根源處着手消除交通噪音外，劉炳章議員建議政府當局可考慮由私人發展商在其發展項目內，裝置隔音屏障及雙層玻璃窗。為鼓勵發展商參與此項工作，該等設施應可獲豁免計算地價。環境食物局副局長表示，由於地價問題不在環境食物局的職權範圍，他會將劉議員的建議轉告有關的政策局／部門，以作跟進。然而，他強調根據現行政策，新道路工程計劃的倡議人必須確保交通噪音低於噪音限制水平。倘預期所產生的交通噪音將超逾噪音限制水平，則須採取實際的直接措施或間接技術補救措施，以減低對鄰近居民造成的影響。

推行交通管理措施

50. 環境食物局副局長表示，倘工程上的解決措施並不切實可行，或單靠工程上的解決措施不足以把噪音水平降低至噪音限制水平以下，當局便會研究各種非工程上的處理方法如交通管理措施，並按照個別情況在切

實可行範圍內推行該等措施。他向委員保證，在進行上述工作時，政府當局會緊記平衡有關各方利益的需要。

51. 劉慧卿議員表示，儘管政府提出了多項新措施，但實際上並無任何短期緩解措施可協助受影響的居民。她同意在實行限制車輛使用某些道路的措施時，要適當平衡有關各方的利益並不容易，而且任何交通管理措施均不應針對某一類別車輛，但她強調，居民切身體會的苦況亦不容忽視。在此方面，劉議員指出，部分專業團體認為交通管理措施是有效的解決方法。她認為重型車輛如因實行交通管理措施而須改用其他較長路線，政府當局應考慮可否向該等車輛的司機發放燃油費用津貼。

52. 關於降低西九龍走廊車速限制的建議，運輸署助理署長(市區)表示，為與最新的運輸政策一致，道路的車速限制應配合其幾何特色。如武斷地把晚間的車速限制降低至每小時50公里，便會構成安全問題及令司機產生混淆。此外，當局將須豎立可變信息標誌，顯示在不同時間適用的不同車速限制。然而，他向委員保證，政府當局現正計劃在西九龍走廊安裝偵速攝影機，以對付車輛超速活動。

減低車輪駛過凹凸不平路面時所產生噪音的措施

53. 關於有錯覺指路面有寬闊而凹凸不平的伸縮接縫的問題，路政署副署長澄清，天橋路面伸縮接縫的寬度會視乎設計上的需要而各有不同，以便配合氣溫轉變所引致的移位情況。當司機駛過混凝土橋樑之間的橡膠伸縮接縫時，可能會產生路面凹凸不平的錯覺。在此方面，路政署會密切監察天橋的情況，確保作出妥善的保養。倘發現接縫出現損壞情況，當局會立即更換。

54. 作為一項相關的事項，何鍾泰議員建議，當局應放棄鋪築堅實的混凝土路面，而應改用柔性的瀝青物料鋪築道路／高速公路。此外，政府當局亦應參考外國在採用新吸音鋪路物料方面的經驗。路政署副署長回應時表示，路政署已成立專責小組，就各種低噪音物料進行測試，並會使用該等物料重鋪產生過量噪音的道路，例如根據重鋪路面計劃選定進行重鋪工程的72條道路。他以東區走廊為例，向委員匯報當局在該公路構築物的混凝土路面加鋪一層瀝青後，已達到理想的消減噪音效果。在此情況下，主席要求政府當局加快進行重鋪路面計劃。

55. 關於道路／高速公路的規劃及建造，何鍾泰議員認為或須改變部分現行做法，以改善此方面的問題。他提出下述建議供政府當局考慮：

- (a) 在建造高速公路時，應採用工地澆鑄方法而棄用預製組件；
- (b) 當局應加倍努力，探討可減低車輛駛過沙井蓋時所發出噪音的方法，例如使它們在路面的位置排齊、採用新的物料製造沙井蓋，或在沙井蓋上面鋪上瀝青等；及
- (c) 對於在路上不必要地響號、超速駕駛、將車輛改裝成高速車輛及進行非法賽車的行為，應實施更嚴格的管制。

56. 路政署副署長回應時向委員保證，路政署會盡力尋求解決交通噪音問題的方法。然而，由於施工地點的種種限制，當局未必一定可就高速公路工程計劃採用工地澆鑄方法。在此方面，當局會特別小心處理新的道路／高速公路工程計劃的設計，藉以盡量減少路面接縫的數目。同樣地，沙井蓋會設於行車道的中央位置，以避免在車輛駛過時產生噪音。至於採用新的物料製造沙井蓋或在其上面加鋪瀝青的建議，他表示從技術角度而言，該等建議並不可行。

57. 主席不滿意政府當局的回覆，並認為為了應付當前的艱巨工作，政府當局需有嶄新的思維及提出具創意的解決方法。如政府當局拒絕採取開明的態度及墨守成規，此問題將永遠不會獲得解決。因此，她籲請政府當局考慮委員就此提出的建議，並與委員及有關各方保持定期對話，以徵詢其意見。倘得出證實有效的新解決方法，即使可能涉及較高成本，委員亦會予以支持。吳清輝議員贊同主席及何鍾泰議員的意見，並促請政府當局就此事進行更多研究，以及就所提出的問題尋求更有效的解決方法。

58. 環境食物局副局長回應時表示，政府當局一直留意可用於解決交通噪音問題的新技術發展。除了參考外地的經驗外，政府當局亦會進行試驗，以確定新物料及設計的成效。此外，路政署副署長亦同意進一步研究委員提出的技術建議。

59. 劉慧卿議員就聲學工程師參與道路／高速公路工程計劃一事提出查詢，環境保護署助理署長(環境評估及噪音)解釋，由於該等工程計劃必須符合法定的環境影響評估規定，當局必定需要徵詢經驗豐富的聲學專業人士的建議及技術意見。

60. 在總結有關討論時，主席特別指出由委員及團體代表提出的下述事宜，以供政府當局跟進：

- (a) 關於為受現有道路過量交通噪音影響的居民安裝冷氣機及雙層玻璃窗一事，當局須重新研究其立場及由此而引致的財政影響；
- (b) 在切實可行範圍內加快推行加建隔音屏障／隔音罩的計劃及重鋪路面工程計劃；
- (c) 考慮因應油尖旺區議會提出的要求，就減低西九龍走廊車速限制一事進行試驗；
- (d) 向警方轉達委員提出的關注事項，以便警方對在寂靜地帶響號、超速駕駛、將車輛改裝成高速車輛及非法賽車等行為加強採取執法行動，以及研究該等執法行動對減少交通噪音有何成效；
- (e) 探討改善貨櫃車碰鎖機械裝置的設計的可行性；及
- (f) 進行試驗以確定新的物料及設計對解決交通噪音問題的成效。

61. 委員同意政府當局須於約3個月後，向兩個事務委員會提供有關上述事宜最新進展的資料，以及有關的噪音監測紀錄和執法行動統計資料。

III. 其他事項

62. 議事完畢，會議於下午12時10分結束。

立法會秘書處
2001年6月19日