

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)226/02-03號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

立法會環境事務委員會及 立法會交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期 : 2002年7月19日(星期五)
時 間 : 下午2時30分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 立法會交通事務委員會委員

- * 劉健儀議員, JP (主席)
- 朱幼麟議員, JP
- * 何鍾泰議員, JP
- * 劉江華議員
- * 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委員

蔡素玉議員(主席)
何秀蘭議員(副主席)
李柱銘議員, SC, JP
陳婉嫻議員, JP
劉慧卿議員, JP
胡經昌議員, BBS, JP
勞永樂議員
余若薇議員, SC, JP

(* 亦為立法會環境事務委員會委員)

缺席委員 : 立法會交通事務委員會委員

- * 石禮謙議員, JP (副主席)
- 何俊仁議員
- 周梁淑怡議員, GBS, JP

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
鄧兆棠議員, JP
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員

立法會環境事務委員會委員

單仲偕議員
黃容根議員
羅致光議員, JP
麥國風議員

出席公職人員：參與議程第II項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)
陳偉基先生

環境保護署

環境保護署
署理助理署長
陳錦新先生

運輸署

運輸署助理署長(市區)
李樹銘先生

路政署

高級工程師(基本建設)
梁庚耀先生

應邀出席者：個別人士

九龍城區議會議員
文德全先生

九龍城區議會議員
劉定邦先生

沙田區議會

交通及運輸委員會主席
楊祥利先生

香港聲學學會

前任會長
關健恩先生

運輸業反對封路聯席會議

運輸業反對封路聯席會議召集人兼
香港貨櫃車主聯會代表
黃基先生

聯友的士同業聯會代表
歐陽根先生

新界電召的士聯會代表
藍貴強先生

香港泥頭車司機協會代表
何洪輝先生

香港客貨車從業員職工會代表
葉滿林先生

中重型貨車關注組代表
黎劍德先生

香港貨櫃拖運業聯會代表
劉石達先生

落馬洲中港貨運聯會代表
黃兆華先生

香港空運裝板運輸業協會代表
曾志洪先生

九龍重型貨車聯合商會及香港汽車高級駕駛協會代表
梁根權先生

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

劉健儀議員獲選為是次聯席會議的主席。

II. 解決交通噪音問題的擬議交通管理計劃

與個別人士／團體代表會晤

2. 主席歡迎各個別人士及團體代表出席會議。她並請委員注意西貢區議會議員周賢明先生及香港工程師學會提交的意見書(分別為立法會CB(1)2290/01-02(02)及CB(1)2304/01-02(01)號文件)，他們均未能出席是次會議。

3. 主席回應劉慧卿議員的詢問時證實，秘書處曾致函所有區議會，邀請它們派代表出席是次會議。

九龍城區議會議員文德全先生

九龍城區議會議員劉定邦先生

(立法會CB(1)2290/01-02(01)號文件—— 4名九龍城區議會議員(文德全先生、劉定邦先生、陳家偉先生及馮競文女士)於2002年7月8日聯名提交的意見書)

4. 文德全先生及劉定邦先生均表示，他們在是次會議上表達的純屬個人意見。文先生亦告知委員，九龍城區議會的交通及運輸委員會曾於2002年2月通過一項議案，支持封閉東九龍走廊的試驗計劃。

5. 文德全先生闡述他與劉定邦先生及另外兩名九龍城區議會議員聯名提交的意見書(立法會CB(1)2290/01-02(01)號文件)的重點。他指出，由於機場已遷至赤鱗角，因在凌晨1時至5時30分實施封閉東九龍走廊試驗計劃而受到影響的車輛數目將會極少。一如政府當局所述，在封閉東九龍走廊後尚有其他替代路線可供選用，而該等道路亦有足夠的容車量以應付封路後的

改道車輛。儘管替代路線沿線居民所受到的噪音滋擾可能會增加，但他表示架設於道路之上的天橋可作為地面交通噪音的屏障。此外，在夜間封閉東九龍走廊亦可方便進行天橋的維修保養，因而有助減低日間的交通噪音水平。

6. 劉定邦先生亦表示，相比之下，改道車輛對替代路線沿線地方造成的噪音及環境滋擾將較為輕微，因為地面單位主要作商業用途。他補充，他們實際上曾向政府當局提出多項建議以供考慮，例如在東九龍走廊沿線裝設隔音屏障。然而，當局認為該等建議在技術上並不可行。因此，在別無其他切實可行措施的情況下，當局應實施封路試驗計劃。

7. 關於交通管理計劃的經濟影響，文先生表示，倘能減低受影響居民在夜間受到的噪音滋擾，在環境及健康方面將可帶來重大裨益，特別是在減低醫療開支及提高生產力方面。他重申駛經東九龍走廊的車輛令區內居民長期飽受失眠之苦，並籲請委員支持在夜間實行封閉東九龍走廊的試驗計劃。

8. 關於為受影響住宅裝置空調及雙層玻璃窗一事，文先生表示他們並不反對該項建議。然而，鑒於此建議涉及的財政影響，他認為應在東九龍走廊實施封路試驗計劃，以便早日紓解受影響居民的苦況。

沙田區議會

9. 沙田區議會交通及運輸委員會主席楊祥利先生表示，他並無任何特別意見要提出。

香港聲學學會

(立法會CB(1)2304/01-02(01)號文件——香港聲學學會於2002年7月16日提交的意見書)

10. 香港聲學學會前任會長關健恩先生表示，政府進行的研究證實，不少居住於主幹路沿線地區的居民均受大量交通噪音的滋擾。在此方面，香港聲學學會歡迎及支持政府當局現時實施交通管理措施的建議，以便為社會改善噪音環境情況。倘交通管理措施實施得宜，將能大大紓減交通噪音對受影響居民的滋擾。他進一步表示，倘香港希望成為世界級大都會，便須營造寧靜的環境以作配合。政府的建議是朝着此方向邁出正確的一步。

運輸業反對封路聯席會議

11. 主席請委員注意聯友的士同業聯會、落馬洲中港貨運聯會、香港貨櫃車主聯會、香港汽車高級駕駛協會及九龍重型貨車聯合商會於會議席上提交的意見書(其後已分別隨立法會CB(1)2335/01-02(01)至(05)號文件送交委員)。她繼而邀請各運輸業團體簡介其意見書。

12. 聯友的士同業聯會代表歐陽根先生重申，市區的士業對建議的封路試驗計劃深感關注。他強烈認為從環境及經濟角度而言，政府當局建議的交通管理計劃均欠缺充分的支持理據。該計劃只會把交通噪音轉移至替代路線沿線其他地方，而運輸業及乘客均須為此承擔重大的經濟損失。因此，他籲請委員顧及擬議封路試驗計劃對的士業造成的不良影響，否決推行該項計劃。

13. 運輸業反對封路聯席會議召集人兼香港貨櫃車主聯會代表黃基先生重申，運輸業界普遍認為採用交通管理措施不能真正解決問題，因為該等措施只是把天橋的交通噪音轉移至替代路線沿線其他地方。

14. 梁根權先生表示，他代表九龍重型貨車聯合商會及香港汽車高級駕駛協會出席是次會議。他認為，當車輛在天橋／快速公路上行駛時，車速將較高而無須在交通燈前停車。此外，車輛從地面道路分流至天橋／快速公路，亦可使人車分隔。因此，他希望委員及政府當局考慮現時的建議對道路安全構成的不良影響。

與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)2290/01-02(03)號文件 —— 政府當局提交的資料文件；
及

立法會CB(1)1807/01-02(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

15. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)請委員參閱政府當局因應委員於2002年6月18日聯席會議席上提出的要求而擬備的文件(立法會CB(1)2290/01-02(03)號文件)。他並指出該文件附件B內B及C項中文標題的位置應該互換，即B項應為“完全封閉葵芳邨對開的葵涌道天橋”，而C項則為“完全封閉荃灣德士古道天橋”，他就此向委員致歉。

16. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)表示，替代路線沿線的預計噪音水平及受影響住宅數目一覽表載於附件B。整體而言，有關天橋／路段沿線住宅所

承受的交通噪音會有所減少。在實施建議的計劃後，該等天橋／路段的沿線居民所承受的噪音水平，最多會降低9分貝(A)，但替代路線沿線的居民所承受的噪音水平則會上升。

全面封閉東九龍走廊

17. 就東九龍走廊而言，環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)表示，九龍城道及漆咸道沿線高於天橋的2 600多個住宅所承受的噪音水平可減少2至9分貝(A)。然而，馬頭圍道、土瓜灣道及下鄉道等替代路線兩旁約8 600個住宅所承受的噪音水平，則會上升1至7分貝(A)。由於擬議計劃可能對替代路線沿線民居造成嚴重的噪音影響，因此，政府當局認為應暫緩推行此計劃，直至有關部門訂出可圓滿紓解該等住宅所承受的噪音影響的計劃為止。

18. 文德全先生對政府當局的決定表示失望。他強調，由於缺乏其他工程上的替代方案，在東九龍走廊實施交通管理計劃是受影響居民的最後希望。因此，他促請政府當局重新考慮暫緩執行東九龍走廊試驗計劃的決定。他亦籲請委員不要單純考慮擬議計劃的經濟影響，而應同時考慮其在環境及健康方面的裨益，特別是在減低醫療開支及提高生產力方面。劉定邦先生補充時表示，倘改道車輛可使用機場隧道，替代路線沿線受影響住宅的數目或會減少。

19. 陳婉嫻議員明白此事涉及重重困難，但她認為政府當局不應就此擱置建議中的計劃而沒有採取進一步的行動，協助該等長期受高達75分貝(A)的過量交通噪音影響的居民。

20. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應時澄清，政府當局並非取消該項擬議計劃。然而，鑒於有關計劃會對替代路線兩旁的住宅造成重大噪音影響，政府當局有需要在實行試驗計劃前訂定可圓滿解決此問題的方案。在此方面，政府當局會向有關的區議會匯報最新的噪音影響評估結果，並相應徵詢地區上的意見。

全面封閉葵涌道天橋及德士古道天橋

21. 關於葵涌道天橋及德士古道天橋，環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)表示，該兩條天橋均沿道路專用範圍的中央部分興建，而兩旁皆為地面道路。住宅樓宇及地面行車道之間有平台、商業中心及斜坡等可充當屏障的構築物，而天橋本身亦有隔音作用。因此，當

車輛因天橋封閉而改用地面行車道時，天橋以上的住宅所承受的噪音水平將有所減少。由於車輛不會改用其他道路，因此沒有其他住宅會受到影響。此兩項計劃將令約2 600個住宅所承受的噪音水平下降達3分貝(A)，而約有40個位於天橋橋面以下的住宅，則可能會因為交通改道而須承受較高噪音，噪音增幅將約為2至3分貝(A)。

22. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)補充，在地區層面，政府當局已諮詢荃灣區議會及葵青區議會。兩個區議會並不反對該兩項擬議計劃。然而，荃灣區議會要求當局在封閉德士古道天橋的計劃實施3個月後檢討該計劃的效益，而葵青區議會則要求當局諮詢運輸業界。

23. 陳偉業議員支持在上述地點實施試驗計劃。然而，他表示該兩條天橋在夜間的交通相當繁忙，並關注到改道車輛可能會令替代路線沿線各燈號控制路口出現擠塞情況。因此，他認為與其全面封閉有關天橋，當局應只限制重型車輛使用該兩條天橋。在此方面，歐陽根先生亦對政府當局有關德士古道／大窩口道交界處及德士古道／沙咀道交界處將不會出現容車量問題的評估結果，提出質疑。

24. 關於委員及運輸業界對封閉葵涌道天橋及德士古道天橋試驗計劃所造成的交通影響的關注，環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)提述文件附件A所載的詳細交通影響評估。他表示如封閉該等天橋，使用地面道路的行車時間會輕微增加約20至70秒。此外，在封路的建議時間，替代路線沿線各燈號控制路口將有充足的剩餘交通容量。交通影響評估結果顯示，在封路期間將不會出現任何交通容量問題。運輸署助理署長(市區)補充，運輸署會對沿途各主要交通燈號的轉燈時間作出適當調整，使車輛可通行無阻而無須在每個路口停車。

25. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)進一步表示，由於重型車輛僅佔封路期間交通流量一個極小的百分比，因此，如只對重型車輛實施限制，將大大削弱所達致的最大噪音消減效益。此外，在執行方面亦有其他問題。因此，政府當局建議應全面封閉該兩條天橋。

26. 鑒於現時的噪音水平僅為60分貝(A)，主席要求政府當局解釋在葵涌道天橋實施擬議計劃的理據。環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應時解釋，儘管葵涌道天橋的夜間噪音水平較低，但該處的日間最高噪音水平卻可高達80分貝(A)以上。由於工程上的解決方法被認為並不切實可行，政府當局認為應研究實施交通管理

措施，以期為該等須整日忍受過量交通噪音滋擾的受影響居民提供若干紓緩。雖然有關措施只能令噪音水平下降1至2分貝(A)，但卻能有效消除車輛經過所發出的間歇噪音。他特別指出，在實施擬議限制期間的受影響車輛數目將極小。

27. 劉江華議員察悉，在該兩條天橋實施擬議的交通管理計劃後，約40個住宅所承受的噪音水平將會增加。由於該等住宅因交通管理計劃而受到不良影響，他詢問政府當局會否向受影響居民作出任何賠償。

28. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應時強調，並無任何方程式可用以評估建議的計劃。政府當局必須權衡所有有關因素，包括擬議計劃的利弊，然後才可得出其意見。他察悉就此項計劃而言，約有2 600個住宅所承受的噪音水平會最多減低3分貝(A)；而約有40個位於天橋橋面以下的住宅所承受的噪音水平，則會因為車輛改道而上升約2至3分貝(A)。此外，他指出此等住宅現時承受的噪音水平已介乎58至66分貝(A)之間。儘管如此，政府當局相信應進行試驗計劃以評估實際影響。政府當局會視乎試驗結果及有關各方的意見，決定應否長期實施有關計劃。然而，政府當局沒有任何政策在此等情況下向受影響居民作出賠償。

29. 劉江華議員對政府當局所作回覆不感信服。他認為當局拒絕承擔責任，不肯保障該等受交通管理措施蒙受不良影響的居民的利益，實在極不公平。

30. 黃基先生對政府當局不顧運輸業界提出的強烈抗議，決定在葵涌道天橋及德士古道天橋實施試驗計劃表示失望。他特別指出封路措施會對跨境貨運業的經營造成影響，並認為政府當局應同時徵詢內地業界及運輸商會的意見。如內地司機不熟悉相關的路線更改安排，可能會對區內居民構成額外的安全風險。中重型貨車關注組代表黎劍德先生及香港空運裝板運輸業協會代表曾志洪先生就此表達了類似的意見，並表示他們強烈反對只對重型車輛作出限制的建議。此外，梁根權先生亦認為單單針對重型車輛是極不公平的做法，尤其是並無任何真憑實據，證明重型車輛是造成該等交通噪音的主要原因。事實上，有關的噪音滋擾大多是由經過改裝或在夜間高速飛馳的車輛及電單車造成。

禁止5.5公噸以上貨車駛進銀城街

31. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)表示，銀城街是服務沙田第一城的主要道路，不少巴士路線均駛經該處。銀城街附近設有巴士總站，巴士發出的聲浪是該處夜間噪音的主要來源。在巴士服務時間過後，附近一帶的環境將較為寧靜。建議禁止重型車輛駛進銀城街的計劃，會在限制時段內紓緩區內民居的噪音問題。他亦告知委員，政府當局已諮詢沙田區議會，該區議會對擬議計劃表示支持。

32. 劉江華議員表示，由於交通噪音未有轉移至另一地點，他支持實施銀城街的擬議試驗計劃。蔡素玉議員建議為了方便區內商鋪的營運，當局可相應調整限制時段，以便進行貨物起卸活動。

33. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應時表示，如認為有此需要，當局可發出特別許可證。然而，黎劍德先生表示，如只有部分貨車獲發給特別許可證，便會在運輸業經營者之間製造不公平的競爭。

交通管理計劃可能帶來的效益及影響

34. 張宇人議員對於政府當局在實施交通管理計劃以紓緩過量交通噪音問題方面並無清晰的整體政策感到不滿。由於在某些情況下，預期的噪音水平消減只有1至2分貝(A)，他質疑政府當局在物色可供實施封路試驗計劃的地點時，有否設定任何噪音水平限制，例如60分貝(A)。他亦認為在適當評估試驗計劃的經濟影響前，不應推行該等計劃。此外，他關注到政府當局在決定應否長期實施封路計劃方面，似乎並沒有就噪音水平的增減訂定一套清晰的評估準則。

35. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應時表示，政府當局曾對擬議計劃進行定質的持續發展及經濟影響評估。若要進行詳細的評估，將需要更多時間及數據資料。然而，葵涌道天橋、德士古道天橋及銀城街擬議計劃的經濟影響並不大，因為車輛改道所涉及的額外車程及行車時間將甚少。由於整體而言，該等管理計劃預期可有助減低噪音水平，加上不會對交通及經濟造成太大影響，政府當局認為值得推行該等試驗計劃。

36. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)進一步表示，在考慮是否長期實施交通管理計劃時，政府當局不宜純粹基於有關天橋／替代路線的噪音水平增減的絕對數值作出決定。相反，政府當局會考慮各項因素，

包括有關路段的噪音水平變化、受惠或受影響的住宅數目、交通影響，以及公眾人士(包括委員、區內居民、運輸業界及有關區議會)的意見。

37. 主席詢問，人類可否察覺噪音下降1分貝(A)所造成的差別。關健恩先生答稱，根據有關研究，1分貝是正常人耳剛可察覺的聲音強度差別。他進一步解釋，附件B所列的噪音水平以“L₁₀”表示，該數值是用以形容指定環境噪音水平的百分位數值單位。“L₁₀(一小時)”是指在一小時內超過10%時間的噪音水平。此噪音水平可被視為在特定時段內的平均最高聲量，但“L₁₀”讀數未必能真正反映在該段時間內發生的個別噪音事件相關噪音水平的實際變化。

38. 陳偉業議員認為在夜間封閉天橋／路段的安排雖未必可令噪音水平大幅消減，但卻能有助解決路經車輛(特別是重型車輛)間歇性造成的噪音問題，受影響居民亦可因而免受失眠之苦。環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)表示，路過的士／私家車造成的單一噪音事件所導致的噪音水平約為77分貝(A)，但重型車輛則可達到約81分貝(A)。因此，雖然在某些情況下，在噪音消減方面可能只有2至3分貝(A)的改善，但在夜間封閉有關天橋／路段卻能有效消除因路過車輛間歇性發出巨響而造成的滋擾。

39. 何秀蘭議員察悉關先生的意見，並認為與其考慮有關天橋／路段的平均噪音水平，當局應集中注意該等在夜間發生而對受影響居民造成滋擾的噪音事故，包括該等事故的頻密程度、最高聲量及發生原因，以及牽涉其中的車輛類別。否則，當局將極難確定應對哪些類別車輛作出限制，以及所達到的實際噪音消減效益為何。因此，何議員要求政府當局在會後向委員提供有關資料，以供參閱。為清楚說明路過車輛發出的間歇性巨響會造成何種影響，陳偉業議員亦要求政府當局提供有關天橋／路段現時噪音水平的分項資料，包括在擬議限制時段發生而噪音水平達75分貝(A)及以上的噪音事故數目。

政府當局

政府當局

40. 環境保護署署理助理署長回應時解釋，在使用建議全面封閉的有關天橋的車輛中，重型車輛僅佔一小部分。因此，如只對重型車輛作出限制，為居民帶來的噪音消減效益將遠較全面封路為低。他答允在會後提供委員所要求的資料。

政府當局

41. 何秀蘭議員對於替代路線沿線地方的噪音水平會相應上升的問題亦感關注，特別是車輛(尤其是重型車

輛)在燈號控制路口停車及開車所造成的噪音滋擾。為盡量減輕因此造成的噪音滋擾，她認為如有可能，當局應物色更遠離民居的替代路線。政府當局亦應考慮對夜間的交通燈轉燈時間作出適當調整。

供政府當局考慮的其他方案

安裝空調及雙層玻璃窗

42. 由於政府當局進行的噪音影響評估未能提供任何確實證據，以支持推行交通管理計劃，蔡素玉議員重申，政府當局應考慮為受影響的住宅安裝空調及雙層玻璃窗。她認為此舉或許是確保顧及有關各方利益的較佳方法。陳婉嫻議員亦表示，政府當局有責任考慮一切可能有助紓緩受影響居民所受到的噪音滋擾的方法，包括安裝空調及雙層玻璃窗。

43. 劉慧卿議員強烈認為，政府當局不應排除任何能夠紓緩受影響居民所受到的過量交通噪音滋擾的方案。她堅持當局應在切實可行情況下實施交通管理計劃。然而，對於該等不能實施封路計劃的地點，當局應為受影響民居提供間接技術補救措施。

44. 朱幼麟議員認為封路並非真正解決有關問題的方法。相反，政府當局應認真考慮為受影響住宅安裝空調及雙層玻璃窗。為減輕對公帑造成的財政負擔，他建議可分期實施此方案，而受到80分貝(A)以上的交通噪音影響的住宅將可獲得優先處理。

45. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應時表示，政府當局一直認為針對噪音來源紓解有關問題，是最符合成本效益的方法。為受影響的住宅安裝空調及雙層玻璃窗是消極的做法，而且費用高昂。4條有關天橋／路段沿線約有7 000個住宅，如要為所有該等住宅安裝空調及雙層玻璃窗，並假設每一住宅所需的平均費用為5萬元，所涉及的資本開支將約達3.5億元，而此數目還未包括經常開支及重置成本。此外，為部分建築物安裝隔音設施而不顧其他建築物，亦有欠公允。香港現時共有約30萬個住宅受到過量交通噪音影響，因安裝隔音設備而需要承擔的公帑開支將最少達150億元。因此，政府當局並不認為此乃可行方案。

46. 何秀蘭議員同意應針對噪音來源紓解交通噪音問題。她表示，使用空調將增加電力消耗量，可能會對全球氣候轉變造成長遠的影響。

47. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)就委員所提出為受影響住宅分期安裝隔音設施的建議作出回應時表示，根據政府當局所作評估，約有185 000個住宅單位須承受超逾75分貝(A)的噪音水平，而約有48 000個住宅單位所承受的噪音水平則超逾80分貝(A)。為該等住宅單位安裝隔音設施的費用，將仍分別高達92億元及24億元。他進一步表示，提供此等間接技術補救措施之舉未必會受到所有受影響居民的歡迎，因為他們將須倚賴空調而終日關閉窗戶。他重申，對於在技術上不可能針對噪音來源採取紓緩措施(例如裝設隔音屏障及以低噪音物料重鋪路面)的路段，實施交通管理計劃可能是切實可行的解決方法之一。長遠而言，現有道路的噪音影響應透過市區重建解決。

政府當局
48. 然而，劉慧卿議員始終認為政府當局有責任協助紓解受影響居民的苦況。儘管涉及鉅額開支，但她認為如居民的生活可獲得改善，有關開支仍屬物有所值。就此，她亦表示政府當局應考慮能否為受影響居民作出體恤安置安排。

裝設隔音屏障

49. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應陳婉嫻議員時證實，政府當局已探討在有關天橋／路段裝設隔音屏障的可行性，並發現在技術上皆不可行。主要原因在於有關天橋並無足夠空間裝設隔音屏障，而且亦沒有剩餘的負載能力，承托隔音屏障的額外重量。

擬議交通管理計劃的未來路向

政府當局
50. 考慮到過量交通噪音對受影響居民的健康及生活質素所造成的影響，勞永樂議員表示支持當局進行封路試驗計劃的建議，以便能確定此項交通管理措施的實際效益及影響。他同時指出，除了須承受過量的噪音外，居住於繁忙天橋及道路附近的居民還有可能須受到其他滋擾，例如感到樓宇震動等。除了噪音水平的實際消滅外，實施交通管理措施還有助減輕受影響居民所感到的滋擾及煩擾，並對他們的健康有所裨益。就此，他籲請政府當局藉此機會蒐集有關資料，以便清楚說明此項非工程措施的實際效益。環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)察悉勞議員的建議，並同意可在試驗計劃之下進行民意調查，藉以徵詢受影響居民對封路計劃的預期效益及影響的意見。

51. 蔡素玉議員對於解決現有道路交通噪音問題的未來路向表示關注。她認為在規劃新發展項目時，政府

當局應改善其土地用途規劃，以免再容許在高噪音道路毗鄰興建住宅樓宇。政府當局亦應研究天橋附近建有住宅樓宇的其他地點(例如清風街)的過量交通噪音問題。

52. 劉慧卿議員認為不管如何困難，政府當局也應找出解決問題的方法。她同意一旦實施限制使用措施，在有關各方的利益之間取得適當平衡殊不容易，但她強調，居民所承受的實際痛苦不容忽視。因此，她籲請運輸業界採取較體諒的態度，支持按政府當局所建議在3個地點進行封路試驗計劃，以便可切實評估此項措施的成效及影響。

53. 陳偉業議員提述受影響居民一再提出的要求及海外經驗的成功例子，表示其支持政府當局為解決交通噪音問題而進行交通管理試驗計劃。儘管運輸業界強烈反對有關建議，但他認為政府當局應鼓起勇氣試行此方案，否則便對多年來忍受過量交通噪音滋擾的居民極不公平。他對於在德士古道天橋實施全面封路計劃雖亦有所保留，但卻認為政府當局可在諮詢有關各方後調整擬議計劃的細則，以確保盡量減輕對其營運所造成的任何不良影響。至於應否長期實施此計劃，他會採取開放的態度，視乎試驗結果而作出決定。若發現運輸業界的營運因此受到嚴重影響，他樂意重新考慮有關事宜。因此，陳議員籲請運輸業界對受影響居民的苦況採取較為體恤的態度，考慮支持擬議的計劃。

54. 黃基先生回應時強調，運輸業界亦明白過量交通噪音對鄰近居民造成的問題。可是，一如在2000年年底禁止重型車輛在夜間使用西九龍走廊的試驗計劃所顯示，利用交通管理措施限制車輛使用某些道路，並未能真正解決有關問題。噪音只是轉移至位於地面的替代路線。因此，運輸業界一致認為政府當局無需再進行任何試驗。無論實施任何交通管理計劃，實際上均會對運輸業的營運及生計構成重大不良影響。

55. 歐陽根先生對於政府當局延遲在東九龍走廊實施試驗計劃的決定表示支持，並籲請委員考慮的士司機被禁止使用有關天橋／路段的若況。由於乘客不能再使用最直接及快捷的路線，他們乘搭的士的意欲將大減。市區的士業的生意將因此大受影響。

56. 香港泥頭車司機協會代表何洪輝先生認為，要求運輸業就政府當局把住宅單位建於高噪音天橋／路段毗鄰的規劃失誤付出代價，實在極不公平。他同時表示，鑒於香港面積細小，住宅、商業及工業區之間缺乏明確的分野，當局不宜參照海外國家採用的交通管理措施行事。

57. 黎劍德先生不同意運輸業反對政府當局的建議是不合理的做法。他表示一直以來，政府當局均未能提供令委員及公眾信服的資料，證明交通管理計劃能有效解決上述地點的過量交通噪音問題。鑒於封路試驗計劃會對業界的營運構成重大不良影響，運輸業無法就此給予支持。他亦關注到該等計劃將成為封閉其他道路的先例，藉以達到消滅噪音的目的。此舉將對運輸業的營運構成嚴重影響。

58. 曾志洪先生重申，運輸業界強烈反對擬議的封路計劃。他強調，不少運輸業人士均須在夜間營運，為普羅大眾服務。若禁止他們使用某些天橋／路段，其營運將會受到嚴重影響。

59. 梁根權先生亦表示，運輸業支持保護環境。然而，他強調除重型車輛外，亦有其他高噪音車輛在路面行走。因此，政府當局不應針對重型車輛。

60. 文德全先生及劉定邦先生重申，他們對於政府當局決定擱置在東九龍走廊實施封路試驗計劃感到失望。他們認為政府當局最少應試行該計劃，以便切實評估其整體影響。

61. 主席籲請政府當局考慮委員及出席會議的個別人士／團體代表在會議席上提出的下述意見：

- (a) 委員明白受影響居民的苦況，並普遍認為政府當局應探討可一舉解決交通噪音滋擾問題的方法。在此方面，政府當局應重新認真考慮其對於為受影響居民安裝空調及雙層玻璃窗的立場，並優先處理居住於高噪音天橋毗鄰的居民的個案。
- (b) 在交通管理計劃方面，運輸業界認為政府當局提供的資料未能令他們相信在實施擬議的封路試驗計劃後，可帶來重大的噪音消減效益。因此，他們質疑是否確有需要犧牲運輸業界的利益而實施該等計劃。
- (c) 為釋除運輸業界的關注，政府當局有需要就實施交通管理計劃以解決過量交通噪音問題制訂清晰的政策。

62. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)回應時扼要重述，政府當局於2000年11月採取一項新政策，以解決現有道路噪音問題對鄰近居民的影響。根據此項

政策，當局應在切實可行的情況下在現有高噪音道路實施工程上的解決方法，例如裝設隔音屏障及隔音罩，以及利用低噪音物料重鋪路面。然而，如工程上的解決方法並不切實可行，或單憑工程上的解決方法並不足以把噪音降低至可接受的水平，則須全面探討實施交通管理解決方法的事宜，例如進行車速管制、交通改道及限制重型車輛使用某些道路，並在切實可行情況下按照個別道路的情況實施該等措施。當局是根據此項指導原則而建議在選定地點實施交通管理計劃。

63. 環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)進一步表示，為了更妥善評估未來的路向，政府當局希望在擬議地點進行試驗計劃，以便蒐集實際的資料，藉以評估採用交通管理措施解決交通噪音問題的成效，特別是在所引致的交通改道，以及其噪音影響和可能達致的噪音消滅效益方面。在考慮有關事宜時，政府當局必須適當平衡有關各方的利益。他強調，當局會在實施試驗計劃後進行徹底的評估，並會向有關的區議會及運輸業作出匯報，然後才決定是否長期實施有關的計劃。

64. 經商議後，委員同意兩個事務委員會將於9月進行實地視察，以確定不同種類車輛在擬議限制時段內發出的噪音，會對德士古道天橋沿線受影響住宅造成何種影響。政府當局要求秘書就進行實地視察的後勤輔助安排與政府當局聯絡。

65. 委員亦同意舉行另一次聯席會議，繼續與政府當局討論有關事宜。就此，環境運輸及工務局局長將獲邀出席有關會議，向委員匯報政府當局解決現有道路噪音影響的政策。

III. 其他事項

66. 議事完畢，會議於下午5時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2002年11月7日