

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2579/01-02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6月18日(星期二)  
時 間：上午10時45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)
- \* 石禮謙議員, JP (副主席)
- 朱幼麟議員, JP
- \* 何鍾泰議員, JP
- 周梁淑怡議員, JP
- \* 劉江華議員
- 鄭家富議員
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- 鄧兆棠議員, JP
- \* 張宇人議員, JP
- 陳偉業議員
- 黃成智議員
- \* 劉炳章議員

### 立法會環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)  
陳婉嫻議員, JP  
單仲偕議員  
劉慧卿議員, JP  
羅致光議員, JP  
胡經昌議員, BBS  
麥國風議員  
余若薇議員, SC, JP

(\* 亦為立法會環境事務委員會委員)

**其他出席議員**：梁劉柔芬議員, SBS, JP

**缺席委員**：立法會交通事務委員會委員

何俊仁議員  
陳國強議員  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
梁富華議員, MH, JP

立法會環境事務委員會委員

何秀蘭議員(副主席)  
李柱銘議員, SC, JP  
黃容根議員  
勞永樂議員

**出席公職人員**：參與議程第II項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長  
葉麗清女士

環境食物局

環境食物局首席助理局長  
陳偉基先生

運輸署

運輸署助理署長／市區  
李樹銘先生

環境保護署

首席環境保護主任  
陳錦新先生

**應邀出席者**：參與議程第II項的討論

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  
蔣志偉先生

香港空運裝板運輸業協會代表  
曾志洪先生

**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**

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

2. 主席扼要重述在上一次於2002年1月15日舉行的環境事務委員會、交通事務委員會和規劃地政及工程事務委員會聯席會議上，委員得悉運輸署及環境保護署已就夜間在5個選定地點試行交通管理措施一事，完成交

通調查及評估可能帶來的環保效益。當局建議考慮試行下列計劃：

- (a) 全面封閉東九龍走廊；
- (b) 全面封閉葵芳邨外面的葵涌道天橋；
- (c) 全面封閉荃灣德士古道天橋；
- (d) 禁止5.5公噸以上的貨車使用沙田銀城街；及
- (e) 禁止5.5公噸以上的貨車經寶琳路往返九龍和將軍澳。

在會議上，委員亦得悉當局正在徵詢有關區議會及運輸業對擬議計劃的意見。政府當局承諾在完成諮詢工作後，把最新情況告知委員。

3. 主席提請委員注意政府當局提交的資料文件(立法會CB(1)1807/01-02(01)號文件)所載述的諮詢結果，以及上述5項計劃的擬議未來路向。根據政府當局現時的建議，當局將於東九龍走廊、葵涌道天橋、德士古道天橋及銀城街實施試驗計劃，而寶琳路的試驗計劃將會擱置。

#### 團體代表提出的意見

4. 主席歡迎運輸業反對封路聯席會議(下稱“聯席會議”)的代表出席會議。

5. 聯席會議召集人兼香港貨櫃車主聯會代表黃基先生表示，運輸業對於政府當局現時的建議對其營運及生計所造成的不良影響極表憂慮，因為在目前的經濟情況下，他們的經營及生計已十分困難。因此，不同運輸業界聯合起來組成聯席會議，就此事表達他們的共同立場。運輸業一致認為，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，並未能真正解決鄰近居民受到過量交通噪音滋擾的問題。西九龍走廊所錄得的噪音水平雖輕微下降1至2分貝(A)，但替代路線的噪音水平卻增加了約3分貝(A)。因此，當局並無需要進行其他試驗計劃，因為過去的試驗結果已非常明確顯示，有關問題基本上只是轉移至其他地面道路。

6. 關於政府當局所進行的諮詢，黃基先生表示，鑒於現時的建議所涉及的天橋／路段具有策略性的功

能，政府當局不應只徵詢當區區議會的意見。相反，當局亦應因應可能會受到此等道路／天橋影響或接駁該等道路／天橋的地區，向有關的區議會作出諮詢，以確定擬議計劃的整體交通影響。

7. 聯友的士同業聯會代表歐陽根先生代表市區的士業發言，並提請委員參閱該會在會議席上提交的意見書(其後已隨立法會CB(1)2037/01-02(01)號文件送交委員)。他特別指出市區的士業對此事深感關注，該會最近曾於東九龍走廊進行實驗，評估於晚間封閉該路段對的士業的營運所造成的影響。與使用東九龍走廊相比，以替代路線由尖沙咀前往觀塘，車程將會較長(路程由6公里增長至8公里)，以致車費較高(由48.6元增加至62.6元)，行車時間亦較長(由原本6分鐘增加至9分鐘)。因此，如的士再不能使用最直接快捷的路線，乘客乘搭的士的意欲將減低。市區的士業的生意必然會受到影響。因此，他籲請政府當局重新考慮其建議。畢竟，建造天橋是為了令車流順暢。如禁止車輛使用天橋，道路資源將不再獲得有效使用，以協助香港的經濟發展。

8. 新界電召的士聯會代表藍貴強先生代表新界的士業發言。他表示，新界的士基本上僅限於在新界鄉郊地區、機場及透過特定路線前往市區若干地點營運。封閉德士古道天橋將對新界的士業的生意造成重大影響，特別是往來機場的生意。

9. 香港客貨車從業員職工會代表葉滿林先生提請委員參閱該會在會議席上提交的意見書(其後已隨立法會CB(1)2037/01-02(02)號文件送交委員)。他認為天橋的過量交通噪音問題，主要是由於政府當局的規劃及設計失當。政府當局並沒有正視其責任及找出問題的真正解決方法，而只是要求公眾及運輸業承擔其所犯過失的代價，並忍受封路計劃所造成的種種不便。

10. 香港泥頭車司機協會代表何洪輝先生同時代表夾斗車行業及垃圾碾壓車行業發言，並表示有關行業強烈反對政府當局的建議。他特別解釋，進行高速公路及道路工程計劃的泥頭車需要在清晨時分經東九龍走廊，從位於安達臣道的廠房將焦油及瀝青運送至施工地點。因此，封閉東九龍走廊不僅對貨車業造成重大影響，公眾亦會備受影響。此外，鑒於垃圾碾壓車會發出濃烈異味，他擔憂如禁止此類車輛使用建議中的天橋／路段，居於替代路線附近的居民可能會提出反對。

11. 香港空運裝板運輸業協會代表曾志洪先生表示，空運裝板運輸業強烈反對擬議的封路計劃。他表示

晚間是空運業的繁忙時間，並強調政府當局建議的封路計劃會對空運裝板運輸業的營運構成重大影響。他籲請政府當局顧及可能產生的民生問題，重新考慮其建議。

12. 中重型貨車關注組代表黎劍德先生表示，中重型車輛在晚間進行營運的情況越趨普遍，例如運送新鮮食品／家禽及重型機械。他提請委員注意一旦實施擬議的封路計劃後，業界所面對的困境。他尤其擔憂此等計劃會成為先例，以致日後亦可能會封閉其他道路以達到消減噪音的目的。此舉會對他們的營運造成嚴重影響。他亦指出，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。

13. 落馬洲中港貨運聯會代表蔣志偉先生亦強調有必要在晚間維持以高效率將跨境貨物運送至機場。他提述較早時實施的禁止使用西九龍走廊試驗計劃的結果，並表示該處的噪音水平只錄得極輕微的消減。然而，使用替代路線將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，以及因為車輛在地面道路的燈號控制路口頻頻停車及開車而產生過量噪音等。因此，政府當局應研究所有此等考慮因素，並在有關各方的利益之間取得適當的平衡。黃基先生亦提及香港與內地之間的經濟聯繫發展得較前密切，並表示經陸路過境通道進行的跨境貨運將與日俱增。鑒於黃崗／落馬洲過境站現時已24小時開放供貨車使用，部分跨境運輸將改為於晚間進行。

14. 香港貨櫃拖運業聯會代表劉石達先生強調，擬議封路計劃與政府着重發展本港物流業的正確做法背道而馳。他特別表示，內地不少城市只容許車輛在入夜後入城，而從事跨境貨運的重型車輛必須在晚上行走若干主要幹線。他重申該會的意見，認為政府當局不應採取封路措施，而應考慮在產生過量噪音的道路及天橋實施適當的速度限制，以盡量減輕交通噪音對鄰近居民造成的滋擾。在此事上，他亦批評政府當局沒有向運輸業作出有意義的諮詢。

#### 政府當局的回應

15. 環境食物局首席助理局長表示，在考慮實施解決交通噪音問題的交通管理措施時，政府當局會考慮下列指導原則：

- (a) 有替代路線可供選擇；

- (b) 不應把噪音問題從一個地點轉移至另一地點；
- (c) 有關建議應獲區內居民支持；及
- (d) 任何交通管理計劃均必須獲得運輸業的諒解及合作，才能成功推行。

16. 環境食物局首席助理局長進一步表示，在實施禁止重型車輛在晚間使用西九龍走廊的試驗計劃後，政府當局一直有跟進試驗結果，以探討可否進一步改善擬議計劃。政府當局亦一直有就實施其他試驗計劃與運輸業持續保持對話，以確保適當平衡有關各方的利益。為了對未來路向作出更佳的評估，政府當局認為有需要在擬議地點進行試驗計劃，以便蒐集有用的資料，評估採用交通管理措施解決交通噪音問題的成效，特別是所導致的交通改道及其帶來的噪音影響，以及可能達致的噪音消滅效益。

17. 環境食物局首席助理局長察悉運輸業提出的關注事項，但他籲請委員及運輸業支持政府當局在有關地點進行短期試驗計劃的建議。當局將會因應團體代表在會議席上表達的意見，修改試驗計劃的細則。他強調，當局會在試驗計劃結束後作出詳細的評估，並在作出任何長期實施有關計劃的決定前向有關的區議會及運輸業作出匯報。

18. 關於諮詢區議會的問題，環境食物局首席助理局長向委員保證，政府當局會視乎試驗計劃所得出有關改道車輛流動及流量情況的結果，向有關地區的區議會作出匯報，並在有需要時諮詢其他區議會。

19. 關於新界的士業就封閉德士古道天橋而提出的關注事項，運輸署助理署長／市區表示，德士古道天橋封閉後，新界的士可使用位於天橋下的地面道路。除地面道路有燈號控制的路口外，兩條路線基本上是相同的。

#### 委員與政府當局進行的討論

20. 委員普遍認同產生過量噪音的道路／天橋所造成的滋擾問題必須獲得解決，並須在有關各方的利益之間取得適當的平衡。然而，他們關注到政府當局在提出其建議前有否詳細評估該等計劃的整體影響，特別是把交通噪音從一個地點轉移至另一地點的問題。此外，他們認為有關問題必須從根源處解決。在考慮採取封路方案前，政府當局有責任研究所有其他直接的工程與非工

程方案，包括加裝隔音屏障、重鋪路面及提供技術補救，例如為受影響的住宅裝置優質窗戶及空調。

*評估擬議封路計劃的整體影響*

21. 周梁淑怡議員對擬議試驗計劃表示反對。她明白居住在產生過量噪音的道路／天橋附近的居民的苦況，但她對於封路措施對香港經濟發展所造成的影響表示深切關注。在此方面，她詢問在全港推行此項會帶來重大影響的措施的理據何在，並質疑政府當局有否從經濟角度評估其建議。她指出，建造運輸基礎設施如道路及天橋，主要是為了方便人流和物流。然而，在實施擬議計劃後，此等寶貴資源不能獲充分利用，並可能會令交通更加擠塞。事實上，整個社會須為此付出高昂的代價，尤其是考慮到所達到的噪音消滅效果只是極輕微。因此，她認為難以接受政府當局未經審慎規劃的建議。反之，她籲請政府當局因應最新的工程及技術發展，進一步研究在擬議地點裝設隔音屏障的可行性。

政府當局

22. 張宇人議員贊同周梁淑怡議員的意見，並詢問政府當局有否就擬議試驗計劃進行詳細的經濟影響評估。他認為封路只是消極的做法，並詢問政府當局有否考慮採用其他直接的緩解措施。

23. 朱幼麟議員認為交通管理措施並不能真正解決有關問題，故此並不支持當局推行擬議的試驗計劃。對於為了使交通更加暢順而興建的天橋及道路被棄而不用，而有關封路計劃卻必然會將交通噪音問題轉移至另一地點，以致造成更多噪音及空氣污染問題，他認為難以接受。

24. 蔡素玉議員表示，她只能接受當局以實施封路計劃作為一項臨時措施。長遠而言，政府當局應探討可消減交通噪音問題的其他直接方法。她建議當局可考慮提供誘因如放寬地積比率，以鼓勵發展商實施各項隔音措施，例如裝設空調及雙層玻璃窗，作為環保樓宇綠化設施的一部分。

25. 單仲偕議員認為政府當局需要審慎評估其建議的整體影響，特別是因為車輛在替代路線的燈號控制路口停車及開車所產生的噪音滋擾及空氣污染問題。就此，他詢問政府當局為有關天橋重鋪低噪音物料的工作進展如何。主席亦詢問政府當局有否解決由於天橋伸縮接縫凹凸不平而產生的噪音滋擾問題。



26. 劉慧卿議員明白並無輕易解決有關問題的方法。政府當局對居住在有關天橋／路段附近的居民長期忍受的苦況不應置之不理，但亦須確保噪音問題並非只是轉移至另一地點，以致對其他居民構成影響。鑒於運輸業及委員所提出的關注事項，她認為政府當局應進一步諮詢有關各方，並修改其現有建議，以解決他們的需要及關注事項。她亦同意政府當局須就擬議計劃的社會、經濟及環境影響進行持續發展評估，特別是在可能對受影響居民的健康帶來的改善方面。

27. 陳偉業議員提述荃灣區議會一再要求當局在葵涌道天橋及德士古道天橋進行封路試驗計劃，並表示不同意政府當局完全放棄推行其現時建議的計劃。然而，鑒於此兩條天橋在晚間的交通相當繁忙，他對改行其他道路的車輛於替代路線燈號控制路口造成的擠塞情況感到關注。作為與此相關的事項，陳議員建議政府當局應同時檢討現時解決交通噪音問題的政策。當局應考慮全日或在晚間限制重型車輛進入某些住宅區，以便大大紓解受影響居民所受到的滋擾。

政府當局

28. 環境食物局首席助理局長回應委員提出的意見及關注事項時表示，產生過量噪音道路的問題已存在多年。一直以來，受影響居民多番要求政府當局研究交通管理計劃的可行性及成效，以期為居民紓緩有關情況。舉例而言，九龍城區議會及深水埗區議會曾一再要求在東九龍走廊及西九龍走廊進行封路試驗計劃。然而，鑒於當中涉及不少運作及執行上的困難，在現時所有發出過量交通噪音的道路實施交通管理措施，並不切實可行。經作出審慎的考慮後，政府當局現建議在被視為切實可行的4個地點實施交通管理試驗計劃。

29. 關於實施直接工程解決方案一事，環境食物局首席助理局長表示，本港現時所有天橋／快速公路均已使用具有若干減低噪音效力的鋪路物料。與此同時，路政署會密切監察天橋的情況，以確保其獲得妥善的維修保養。然而，當局認為在擬議地點加裝隔音屏障／隔音罩，並非切實可行。由於從根源之處直接消滅有關天橋／路段的交通噪音並不可行，當局遂建議採用交通管理措施以減低其噪音水平。

30. 環境食物局首席助理局長進一步表示，運輸署已就擬議試驗計劃的交通影響進行詳細評估。運輸署助理署長／市區補充時匯報，一般而言，當局並無發現任何不良的交通影響，使用替代路線的行車時間亦不會較取道天橋長很多。由於替代路線將有足夠容量吸納改用其他道路的車輛，政府當局相信有關計劃不會對經濟造

成任何重大的不良影響。環境食物局首席助理局長回應委員就擬議封路計劃的經濟影響所提出的關注事項時表示，待試驗計劃完成後，政府當局將可實際評估該等計劃的整體經濟影響。

#### 替代路線的噪音水平相應提高

31. 主席質疑政府當局有否評估替代路線的噪音水平相應提高的情況，尤其是運輸業所提出，因車輛(特別是重型車輛)在燈號控制路口停車及開車而造成的噪音滋擾。主席提述政府當局就2002年1月15日聯席會議所提交的資料文件(立法會CB(1)770/01-02(02)號文件)，並告知委員根據政府當局所作評估，東九龍走廊沿線約2 600個住宅所承受的噪音水平將降低約8分貝(A)，但替代路線沿線約8 600個住宅將因為車輛改道而受到影響，導致其所承受的噪音水平增加約5至7分貝(A)。為協助委員瞭解整體情況，主席建議日後提交兩個事務委員會參閱的文件應清楚載述一切有關資料。

政府當局

32. 劉江華議員認為在上述情況下，政府當局應立即擱置在東九龍走廊進行的封路試驗計劃，因為該計劃顯然違反政府當局所述，關於封路計劃如把噪音問題轉移至另一地點，政府當局即不會考慮實施的指導原則。從環境角度而言，政府當局的建議會為原來不受影響的其他居民造成噪音滋擾，顯然是不可接受的做法。

33. 關於對替代路線沿線居民造成的噪音影響，環境食物局首席助理局長向委員保證，在大部分情況下，在擬議限制使用有關道路期間受到影響的車輛數目將極小。舉例而言，在建議封閉葵涌道天橋及德士古道天橋方面，該兩條天橋在擬議封路期間的每小時最高交通流量約為每一方向360架次車輛。鑒於車輛會改用不同的替代路線，對替代路線造成的噪音影響未必會很嚴重。

34. 關於車輛停車及開車的問題，環境食物局首席助理局長表示，所產生的噪音水平會因司機的駕駛習慣而有不同。運輸署亦會嘗試確保接續路口的交通燈亮着時間保持一致，讓車輛可一直駛過各個路口而無須不必要地停車。在此情況下，車輛排放的廢氣量將大致相同。此外，在封路期間，高架天橋將成為地面道路交通噪音的屏障。就封閉葵涌道天橋及德士古道天橋而言，面向該兩條天橋的住宅樓宇低層單位主要作商業用途。然而，張宇人議員及運輸業的代表並不同意環境食物局首席助理局長所指，有關重型車輛停車及開車所產生的噪音問題是由於不當駕駛習慣引致的說法。

35. 環境食物局首席助理局長進一步表示，政府當局認為進行擬議的交通管理試驗計劃，以評估其成效及實際影響，然後才就未來路向作出決定，是恰當的做法。在考慮有關事宜時，政府當局必須在有關各方的利益之間取得適當的平衡。當局會審慎評估替代路線沿線噪音水平相應提高了多少，但受影響居民所承受的噪音水平的減幅亦是一項重要的考慮因素，例如東九龍走廊的噪音便有高達8分貝(A)的減幅。

36. 然而，張宇人議員認為噪音水平減幅的絕對數值本身並無意義。實際的噪音消減效益只能從比較有關天橋／路段的現有噪音水平才能顯示出來。環境食物局首席助理局長回應時解釋，雖然未必所有地點均在噪音消減方面出現顯著的改善，但在晚間封閉天橋／路段卻能有效消除路過車輛不時經過所發出噪音所造成的滋擾。

37. 鄭家富議員強調政府當局在採用任何管制措施時，務須在有關各方的利益之間取得適當的平衡。他詢問在決定應否以晚間全面封閉有關的天橋／路段作為永久措施時，當局所採用的評估準則為何。

38. 環境食物局首席助理局長回應時表示，政府當局不宜純粹根據有關天橋／替代路線的沿線噪音水平增幅／減幅的絕對數值作出決定。他向委員保證，政府當局將視乎有關的試驗結果，按照每一個案的情況作出個別考慮，並在諮詢受影響居民及運輸業後同時考慮所有有關因素。

39. 儘管政府當局作出上述答覆，劉江華議員認為政府當局在此事上應採取循序漸進的做法。由於在銀城街的擬議試驗計劃中，有關的交通噪音不會轉移至另一地點，他支持當局實施該計劃。然而，對於該等或會導致替代路線的噪音水平有所增加的計劃，政府當局應進一步徵詢有關各方的意見，然後才決定應否實施封路試驗計劃。

政府當局 40. 在現時情況下，主席認為有充分理由要求政府當局重新考慮其對提供間接技術補救方法的立場，以便為居住於東九龍走廊毗鄰的居民安裝優質窗戶及空調。劉慧卿議員贊同主席的意見，並籲請政府當局考慮如運輸業人士須改用較長的替代路線，當局可否向其提供燃油費用津貼。

41. 經商議後，委員同意兩個事務委員會將於2002年7月19日(星期五)下午2時30分至5時30分舉行另一次聯席會議，以聽取公眾意見及繼續與政府當局進行討論。

政府當局 42. 為方便委員研究此事，委員要求政府當局在下次聯席會議舉行前提供有關下述事項的進一步資料：

- (a) 擬議試驗計劃的持續發展評估及經濟影響評估；
- (b) 擬議試驗計劃的交通影響評估，包括現有交通流量、交通模式的轉變，以及在實施擬議試驗計劃後，替代路線各個別燈號控制路口的預計交通情況；
- (c) 在實施擬議試驗計劃之前及之後，各有關天橋／路段及有關天橋之下的地面道路／替代路線的背景噪音水平，包括受影響住宅的數目；
- (d) 關於在有關天橋／路段實施低噪音物料重鋪路面計劃的最新資料，包括對伸縮接縫作出的改善；
- (e) 在有關天橋／路段裝設隔音屏障的可行性；
- (f) 為有關天橋／路段沿線受影響住宅裝置空調及雙層玻璃窗的財政影響；
- (g) 決定應否以晚間全面封閉有關天橋作為永久措施的評估準則；及
- (h) 禁止不同類別車輛於晚間使用有關的天橋後，交通噪音問題的預計改善情況的分項資料，以及交通模式的轉變和相關的交通影響。

### **III. 其他事項**

43. 議事完畢，會議於下午12時45分結束。

立法會秘書處  
2002年9月23日