

**立法會環境事務委員會、交通事務委員會、  
規劃地政及工程事務委員會**

**試行擬議交通管理計劃的最新情況**

## 目的

本文件闡述為解決交通噪音問題，建議在五個選定地點試行交通管理計劃的最新情況。

## 背景

2. 在二零零二年一月十五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，委員得悉運輸署和環境保護署已經就夜間在五個選定地點試行交通管理措施一事，完成交通調查，並已評估可能帶來的環保效益。建議考慮試行的計劃如下：

- (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 公噸以上的貨車駛經沙田銀城街；
- (e) 禁止 5.5 公噸以上的貨車經寶琳路往返九龍和將軍澳。

3. 會上，委員又得悉當局正在徵詢有關區議會和運輸業對擬議計劃的意見。當局並承諾會在完成諮詢工作後，把最新情況告知委員。諮詢結果和上述五項計劃的建議未來路向，現載於下文。

## 就交通管理計劃所作的評估和未來路向

### (a) 全面封閉東九龍走廊

4. 東九龍走廊連接漆咸道北與啟德隧道，並跨越九龍城道。為減低東九龍走廊在夜間發出的交通噪音，當局建議

研究可否在凌晨一時至早上五時三十分期間，全面封閉東九龍走廊，禁止車輛行駛。

### 公眾諮詢和評估

5. 當局曾經就擬議的封路措施進行交通影響評估，結果顯示其他替代路線會有足夠的容車量，能夠應付因東九龍走廊封閉而改道的車輛。不過，擬議的封路措施對整體環境可帶來的效益則未有定論。在東九龍走廊夜間封閉期間，沿途居民所受的噪音會減低約 8 分貝(A)，但替代路線沿途居民的噪音水平則會有所增加。

6. 當局已徵詢九龍城區議會、觀塘區議會和黃大仙區議會的意見。九龍城區議會和觀塘區議會都贊同上述建議，認為如無其他措施，該計劃是解決交通噪音問題的可行方法。黃大仙區議會並不支持有關建議，認為此舉只會把噪音問題從一個地點轉移到另一處。

7. 貨運業和貨車業與黃大仙區議會看法相同，反對實施上述擬議計劃。市區的士業界也反對該建議，並表示擔心該建議會導致的士乘客的車程較長，同時車輛沿替代路線行駛時，在燈號控制的路口前停車和開車，會造成更嚴重的噪音問題。

### 未來路向

8. 當局考慮過收到的意見後，打算在二零零二年六月底試行封路三個星期，以評估上述計劃的效益。當局在決定永久封閉上述道路前，會進行詳細的評估，以及向有關區議會和運輸業作出匯報。

#### (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

9. 當局建議在午夜十二時至早上六時期間，全面禁止各類車輛使用葵涌道天橋和德士古道天橋。車輛可以改行這兩座天橋下的地面道路。

## 公眾諮詢和評估

10. 當局進行的交通影響評估顯示，替代路線有足夠容車量，能夠應付因兩條天橋在夜間封閉而改道的車輛。在環境方面，當局評估在封閉天橋時，兩條天橋沿線一些住宅大廈的噪音會減低 1 至 2 分貝(A)；由於車輛只在原地由天橋改往地面行走，對其他地區不會造成不良影響。至於面向兩座天橋的住宅大廈，低層主要是作商業用途。

11. 在地區層面，當局已諮詢荃灣區議會和葵青區議會。兩個區議會並不反對這兩項擬議的計劃。不過，前者要求在封閉德士古道天橋三個月後，檢討有關計劃的效益，而後者則要求當局諮詢運輸業人士。

12. 當局諮詢公共小巴和新界的士業人士時，他們並不反對擬議的計劃。不過，他們建議當局考慮先禁止重型車輛行駛，然後才禁止其餘類型的車輛行駛。

13. 市區的士業界反對任何會影響他們選擇行車路線以及延長行車時間的封路計劃，不管計劃屬永久還是暫時性質。他們堅稱擬議的計劃會影響他們的生意，同時認為計劃效用不大，原因是車輛改道後須在燈號控制的路口停車和開車，因而仍然會造成噪音問題。

14. 貨運業和貨車業在二零零一年年底和二零零二年年初接受徵詢時，曾表示不反對試行封路，以評估擬議計劃的效益。並要求當局向他們匯報試驗結果，然後才把計劃列為永久措施。不過，他們最近致函當局，表示對建議有所保留。

## 未來路向

15. 當局建議車輛改行上述兩條天橋之下的地面道路，使行程長度和行車時間所受的影響可減至最少。當局考慮過運輸業的關注後，會先展開試驗計劃，以評估效益。葵涌道天橋計劃在二零零二年七月中開始試行封閉，為期三個星期。德士古道天橋繼而會在二零零二年八月初同樣封閉三個

星期。當局作出最後決定之前，會向有關的區議會和運輸業滙報有關情況。

**(d) 禁止 5.5 公噸以上的貨車駛經沙田銀城街**

16. 擬議的計劃禁止 5.5 公噸以上的貨車在晚上十一時至早上七時駛經小瀝源路與插桅杆街之間的一段銀城街。受影響的貨車可以改行插桅杆街和小瀝源路。

**公眾諮詢和評估**

17. 當局進行的交通影響評估顯示，在建議的限制時段內，受影響的貨車數目極少(約 20 輛)，替代路線很容易容納改道的貨車。在環境方面，當局的評估是擬議的計劃會令交通噪音輕微減少。不過，實行有關措施後，駛經屋邨的貨車數目會減少，因而紓緩相關的噪音滋擾。

18. 當局已諮詢沙田區議會，他們表示支持擬議的計劃。區內一些商鋪則對建議有所保留，原因是在限制時段內，貨物起卸活動可能會受到影響。

19. 貨運業和貨車業的意見分歧。部分業內人士沒有提出反對，但另一些人士則對擬議的計劃表示有所保留，認為該計劃會對 5.5 公噸以上的貨車的運作造成不良影響。

**未來路向**

20. 當局考慮過收到的意見後，建議在二零零二年八月底進行一項試驗計劃，評估擬議計劃的效益，以及對運輸業和該區商鋪所造成的影響。當局作出最後決定之前，會向沙田區議會和其他受影響各方滙報試驗計劃的結果。

**(e) 禁止 5.5 公噸以上的貨車經寶琳路往返九龍和將軍澳**

21. 擬議的計劃是禁止 5.5 公噸以上的貨車在每日晚上十一時至早上七時使用寶康路與秀茂坪道以及安達臣道之間的一段寶琳路和寶琳北路。

## 公眾諮詢和評估

22. 根據交通影響評估，在建議的限制時段內，受影響的貨車為數甚少(約 17 輛)；將軍澳隧道這條替代路線要容納改道的貨車，實在非常容易。在環境方面，當局評估的結果，是寶琳路和寶琳北路有關路段沿途的屋邨因重型車輛從前面經過所受到的噪音滋擾，會因而減少。

23. 當局曾徵詢西貢區議會和觀塘區議會的意見，但他們都不贊成擬議的計劃。西貢區議會認為，該項計劃未必能夠有效地解決交通噪音問題，反而會對該區居民(特別是重型貨車的司機)構成不便。觀塘區議會則擔心，擬議計劃會對替代路線沿途經過的翠屏邨、康華苑和興田邨造成更多噪音滋擾。

24. 貨運業和貨車業也反對該項建議，認為擬議的計劃會導致運作成本和行車時間增加。

## 未來路向

25. 鑑於地區上強烈反對的意見，當局決定暫時擱置擬議的計劃。

## 提交參考

26. 請委員注意，當局擬議在東九龍走廊、葵涌道天橋、德士古道天橋和銀城街實施試驗計劃，以及取消原擬在寶琳路推行的計劃。

運輸署

TRAN L/M 119/98 Pt 6

二零零二年五月二十一日