

# 立法會

## Legislative Council

立法會CB(1)1167/02-03號文件  
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/EA/1

### 環境事務委員會與交通事務委員會 聯席會議紀要

日 期：2003年2月24日(星期一)  
時 間：下午2時30分  
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：環境事務委員會委員

蔡素玉議員(主席)  
何秀蘭議員(副主席)  
\* 朱幼麟議員, JP  
\* 何鍾泰議員, JP  
李柱銘議員, SC, JP  
黃容根議員  
\* 劉江華議員  
劉慧卿議員, JP  
羅致光議員, JP  
胡經昌議員, BBS, JP  
勞永樂議員  
\* 劉炳章議員  
余若薇議員, SC, JP

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)  
周梁淑怡議員, GBS, JP  
黃宏發議員, JP  
劉千石議員, JP  
鄭家富議員  
張宇人議員, JP  
陳偉業議員  
黃成智議員

其他出席議員：李華明議員, JP

**缺席委員** : 環境事務委員會委員

單仲偕議員

交通事務委員會委員

何俊仁議員

陳國強議員

譚耀宗議員, GBS, JP

鄧兆棠議員, JP

梁富華議員, MH, JP

(\* 亦為交通事務委員會委員)

**出席公職人員** : **議程第II項**

環境運輸及工務局

副秘書長(環境)2

周達明先生

首席助理秘書長(環境)3

謝展寰先生

環境保護署

首席環境保護主任(噪音監理及政策)

陳錦新先生

運輸署

助理署長(市區)

李樹銘先生

路政署

總工程師(主要工程)

周進華先生

**列席秘書** : 總主任(1)1  
余麗琼小姐

**列席職員** : 高級主任(1)2  
鄧曾藹琪女士

議會事務助理4

潘耀敏小姐

## I. 選舉主席

蔡素玉議員獲選為聯席會議的主席。

## II. 紓緩現有道路噪音影響的措施的進度

(立法會CB(1)754/02-03號文件 —— 有關紓減交通噪音措施的背景資料簡介

立法會CB(1)957/02-03(01)號文件 —— 政府當局提交的文件)

2. 主席記得環境事務委員會曾聯同交通事務委員會於2002年10月21日進行實地視察，以評估車輛駛經德士古道天橋和地面路段所產生的噪音水平的分別。該兩個事務委員會又於2003年2月14日聯合進行另一次實地視察，研究是否有需要在吐露港公路裝設隔音屏障。在2003年1月23日舉行的上次聯席會議曾討論紓減道路噪音的政策時，當時委員對裝設隔音屏障的5項有關準則普遍表示支持，但一名委員則認為裝設隔音屏障並非最佳解決方法，當局應制訂其他措施以紓緩現有道路的噪音影響。

3. 環境運輸及工務局副秘書長(環境)2特別提述政府當局文件的要點，藉以向委員簡介紓緩現有道路噪音影響的措施的進度。他就應否在德士古道天橋實施試驗計劃以評估交通管理計劃的成效，以及該計劃對區內交通和運輸行業可能造成的影響，徵詢委員的意見。

### 噪音水平

4. 根據上述文件附件B所載，各類車輛駛過德士古道東亞花園時一般產生的噪音水平如下：中型／重型貨車為80至81分貝(A)；巴士為80至81分貝(A)；電單車為74至78分貝(A)；而其他車輛則為72至74分貝(A)。劉健儀議員質疑該等量度結果的準確程度，因為該等量度結果與2002年10月21日實地視察的量度結果有出入，當日的量度結果顯示，天橋上沒有車輛駛過時，噪音水平為61至62分貝(A)；有小型車輛駛過時，噪音水平為67至68分貝(A)；而在大型車輛駛過時，噪音水平則為73分貝(A)。該天橋大部分時間的一般噪音水平在70分貝(A)以下。但陳偉業議員則指出，根據他攜帶往實地視察的噪音量度器材量度所得的結果顯示，該天橋沿路一帶的噪音水平略高於政府當局所錄得的噪音水平。在重型貨車駛過該天橋時，噪音水平更超過80分貝(A)。環境運輸及

工務局副秘書長(環境)2表示，車輛產生的噪音水平視乎個別車輛型號及車速而定。環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境)3補充，載於附件B的噪音量度結果是在現場實地量度的結果。一般而言，大型車輛產生的噪音水平可高達80分貝(A)。

#### 紓緩道路交通噪音的措施

5. 劉健儀議員詢問，政府當局會否考慮藉限制車速以減低交通噪音。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2解釋，將車速由每小時70公里減為50公里所減少的噪音音量只為1分貝(A)，因此對改善噪音問題的效果並不明顯，其中尤以噪音水平達70至80分貝(A)的情況為然。此外，在斜路亦未必需要減慢車速，因為重型車輛上斜路時超速的可能性不大。

6. 何鍾泰議員認為應採用靈活的鋪路方法，在道路及天橋使用瀝青鋪路，取代以三合土鋪路的剛性鋪路方法，因為瀝青較三合土容易保養。此外，以預製組件建造的道路及天橋普遍會有駁口，採用靈活鋪路方法有助減低車輛駛過該類駁口時產生的噪音。他進一步詢問政府當局有否借鑑例如新加坡及馬來西亞等國家在鋪路方面的經驗，該等國家雖然天氣炎熱，但因道路維修保養以致交通受阻的情況似乎不多。路政署總工程師(主要工程)表示，在採用鋪路物料方面，政府當局一直有與外國交換經驗。他表示，現時新建的快速公路及天橋，包括已選定重鋪的72個路段，均會使用瀝青鋪路，因為瀝青是一種低噪音的鋪路物料。至於路面的耐用程度，則須視乎其使用情況，如果道路經常有重型車輛行走，其損耗便會較多。

7. 鑒於外國普遍禁止重型貨車進入住宅區，陳偉業議員詢問本港為何容許重型貨車自由進出住宅區作運貨以外的用途，例如在住宅區讓兒童落車及送遞發票。為此，有需要研究是否可就重型貨車進入住宅區施加限制，以免有關的居民受噪音影響，尤其是政府當局現時已禁止重型貨車進入山頂區。他強調豪宅居民不應享有不同待遇。

#### 交通管理計劃

8. 劉健儀議員始終認為，交通管理計劃並非處理噪音問題的適當安排，政府當局應制訂業內人士與社會人士均能接受的其他措施。她繼而詢問研究減少噪音的科技的進展。她認為，該等科技或可成為緩解現有及未

來道路交通噪音問題的長遠方法。環境運輸及工務局副秘書長(環境)<sup>2</sup>得悉於隔音屏障採用有源噪音控制技術目前仍在研究階段，並表示據政府當局所知，該技術在海外尚未應用作商業用途。然而，他亦向委員保證政府當局會持開放態度，評估各類紓減交通噪音的新技術是否可行，並會密切留意有關技術的發展，以衡量能否在香港採用。

9. 鑒於是否引入交通管理計劃取決於試驗計劃的結果，鄭家富議員詢問政府當局按何準則評估試驗計劃的成效。何秀蘭議員同意有需要在進行試驗計劃前先制訂明確的評核準則，以確保政府當局不會在試驗結束後更改其衡量標準。劉健儀議員亦支持先設定客觀的標準，藉以確定試驗計劃是否收效，然後才決定應否將試驗計劃擴展至其他道路。環境運輸及工務局副秘書長(環境)<sup>2</sup>察悉委員提出的意見，但指出政府當局有需要研究如何釐定該等客觀標準。與此同時，政府當局擬將受影響地區在禁止車輛行駛的限制時段前後的噪音水平作一比較，並會將有關結果告知委員，以便他們決定應否在德士古道天橋永久實施交通管理計劃，以及應否在葵涌道天橋及銀城道實施相若的計劃。政府當局亦會諮詢運輸業，以了解該項試驗計劃對該行業的運作的影響。

10. 有關**在德士古道天橋實施的試驗計劃**，環境運輸及工務局副秘書長(環境)<sup>2</sup>表示，在午夜至上午6時的交通限制時段內可予考慮的方案如下——

- (a) 禁止所有車輛駛入；或
- (b) 只禁止專利巴士駛入；或
- (c) 只禁止車輛上斜。

禁止專利巴士使用天橋的方案不難實施，只須知會有關的專利巴士公司便可。至於禁止重型車輛在限制時段內使用天橋的建議，環境運輸及工務局副秘書長(環境)<sup>2</sup>表示，政府當局不建議採用此方案，因為警方如須在進行試驗計劃期間設置路障以禁止重型車輛駛入天橋，將會有實際困難及安全方面的問題。

11. 劉健儀議員表示，運輸業相當關注在德士古道天橋的交通限制，並反對在該處實施試驗計劃。她指出，建議的限制與新推行的24小時過境交通安排背道而馳，有關安排旨在鼓勵在午夜後處理貨運，藉以紓緩交通擠塞。鑒於德士古道天橋是通往葵涌貨櫃碼頭的主要道路

之一，就使用該天橋施加任何限制均會影響運輸業的運作。如果在試驗計劃結束後將該類交通限制擴展至其他道路及天橋，交通擠塞情況將會更加惡化。

12. 劉慧卿議員明白運輸業面對各種困難，但仍大力支持以試驗性質推行交通管理計劃。她指出，前往德士古道天橋的實地視察證實該處的交通噪音問題非常嚴重。由於交通噪音的相關滋擾是一個遍及全港的問題，並且會影響市民大眾，因此必須緊急制訂措施解決該問題。不過，政府當局仍應盡力與運輸業達成協議。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2答稱，政府當局曾作嘗試解決與運輸業之間的分歧，但卻未能成功；而找出可為雙方接受的解決方法的可能性亦不大。

13. 陳偉業議員表示，任何改變均會有人反對。鑒於該項試驗計劃深獲有關的區議會支持，並只維持兩星期時間，他認為值得予以嘗試。陳議員支持禁止所有汽車使用該天橋，以便可更全面評估噪音的影響；另一方面，儘管政府當局保證該問題可透過適當的交通管制而獲得解決，他仍擔心因交通改道而引致交通擠塞問題。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2再向委員保證，交通改道引起的交通擠塞問題不大，因為在限制時段內的交通並不繁忙。此外，如有需要，政府當局可在午夜後適當調較該處的交通燈來疏導交通。劉慧卿議員亦支持全面禁止所有車輛使用該天橋，因為局部禁用該天橋會引起實際困難及安全問題。她補充，政府當局應向有關的區議會匯報該項試驗計劃的結果。

14. 鑒於交通噪音會對鄰近社區造成嚴重影響，而噪音紓緩措施又受到種種限制，鄭家富議員支持禁止車輛使用德士古道天橋，但先決條件是汽車可改用地面的路段。他又詢問，如果決定在噪音水平偏高的天橋永久實施交通限制，此舉是否代表在政策上有所改變。環境運輸及工務局副秘書長(環境)2澄清，政府當局現正考慮在葵涌道天橋、德士古道天橋及銀城街實施交通管理計劃。政府當局明白該等交通管理計劃對經濟及交通的影響，亦無意考慮將該等計劃進一步擴展至其他道路或天橋。政府當局會就試驗計劃的結果及日後的工作徵詢委員及相關區議會的意見，然後才決定應否永久實施交通限制。由於現時已有規管交通限制的法例，如果需要永久實施該類限制，亦無須修改法例。

15. 有關實施時間表方面，環境運輸及工務局副秘書長(環境)2贊同陳議員的意見，認為不應在寒冷天氣時進行有關試驗，因為受影響樓宇單位的窗戶屆時將會關

閉。最適宜進行試驗的時間是5月或6月。但李柱銘議員質疑為何要將試驗計劃推遲至5月／6月，因為只要在受影響樓宇單位外裝妥儀器，噪音量度工作便可立即展開。黃容根議員贊同其意見。主席表示政府當局應考慮所有相關因素，然後就最適宜進行試驗的時間作決定。

16. 至於試驗計劃的費用，環境運輸及工務局副秘書長(環境)2表示，承辦商設置封閉天橋所需交通改道設備的費用每晚超過2,000元。若永久實施該項交通限制，便須裝設永久路牌，並須讓司機知悉有關限制，因為他們如果在寬限期過後違反該等限制，會受到處罰。

### 日後的工作

17. 李柱銘議員表示民主黨的議員支持上述試驗計劃，並補充謂公眾利益至為重要，尤其是噪音滋擾對作為社會重要構成部分的運輸業亦造成影響。主席亦表示，民主建港聯盟的議員亦支持該項為期兩週的試驗計劃。但她強調，政府當局有需要就試驗計劃的成效進行全面評估，並須考慮對業界可能造成的影響。石禮謙議員促請政府當局不要忽略在德士古道天橋實施交通限制的經濟影響。

18. 劉健儀議員要求就該項為期兩週，其間禁止所有車輛在午夜至凌晨6時進入德士古道天橋的建議進行表決。在出席該會議的委員之中，9名委員投票贊成，5名委員投票反對。主席宣布該建議獲得事務委員會支持。

### **III. 其他事項**

19. 議事完畢，會議於下午3時20分結束。

立法會秘書處  
議會事務部1  
2003年3月19日