

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)2271/05-06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 會議紀要

日 期：2006年7月3日(星期一)
時 間：下午4時30分
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：蔡素玉議員, JP (主席)
劉慧卿議員, JP (副主席)
李柱銘議員, SC, JP
張文光議員
單仲偕議員, JP
劉江華議員, JP
劉健儀議員, GBS, JP
陳偉業議員
余若薇議員, SC, JP
李永達議員
林健鋒議員, SBS, JP

列席議員：王國興議員, MH

缺席委員：黃容根議員, JP

出席公職人員：議程第III項

環境保護署

助理署長／水質政策
彭樂民博士

署理高級環境保護主任／水質政策科
陳偉權先生

渠務署

助理署長／設計拓展
徐偉先生

署理總工程師／污水工程
簡炎輝先生

議程第IV項

環境保護署

助理署長(環境評估)
區偉光先生

署理首席環境保護主任(評估及噪音)
楊國良先生

路政署

總工程師／主要工程3-2
周進華先生

規劃署

總城市規劃師／次區域
黃偉民先生

運輸署

總工程師／交通工程(新界西)
李欣明先生

列席秘書 : 總議會秘書(1)1
余麗琮小姐

列席職員 : 資料研究及圖書館服務部主管
陳利華先生

研究主任1
胡志華先生

高級議會秘書(1)2
鄧曾藹琪女士

議會事務助理(1)4
潘耀敏小姐

I. 通過會議的紀要、事務委員會向立法會提交的報告擬稿及續議事項

- (立法會CB(1)1737/05-06號文件 —— 2006年5月22日會議的紀要
立法會CB(1)1739/05-06(01)號文件 —— 事務委員會向立法會提交的報告擬稿
立法會CB(1)1739/05-06(02)號文件 —— 跟進行動一覽表
立法會CB(1)1739/05-06(03)號文件 —— 待議事項一覽表)

2006年5月22日會議的紀要獲得確認通過。

2. 委員通過環境事務委員會今個會期的報告擬稿，並授權主席修改報告內容，以涵蓋在今次及日後會議上進行的討論，然後在2006年7月12日將報告提交立法會。
3. 由於政府當局並無提出任何討論事項，事務委員會同意，除非委員另有要求，否則事務委員會將不會再在2006年7月舉行會議。

II. 自上次會議後發出的資料文件

4. 委員察悉，事務委員會自上次會議後並無發出任何資料文件。

III. 338DS —— 沙田及馬鞍山新市鎮污水收集系統改善及擴建工程

(立法會CB(1)1739/05-06(04)號文件 —— 政府當局提供的文件)

5. 助理署長／設計拓展借助投影片，介紹政府當局的建議，把“338DS —— 沙田及馬鞍山新市鎮污水收集系統改善及擴建工程”提升為甲級工程，按付款當日價格計算，估計所需費用約為7,600萬元。
6. 劉江華議員質疑當局根據甚麼理據，在沙田及馬鞍山這兩個新市鎮的規劃階段應已預留津貼額供擴建基礎設施的情況下，依然認為需要動用7,600萬元來擴建該兩區的污水收集設施。鑒於區內並沒有其他新發展項目，擬議工程計劃看來是為了應付烏溪沙站及車公廟站上蓋的私人住宅發展項目的需要。若情況如此，有關發展商便應負責為其發展項目提供污水接駁系統。署理總工程師／污水工程解釋，有關工程計劃除了為烏溪沙站及車公廟站上蓋的新發展項目提供服務外，同時亦為白

石、利安、西沙及錦英地區的屋邨，以及其他並無設有污水收集系統的地區提供服務，該等地區的人口合共有28 000人。

7. 劉江華議員又詢問當局為私人發展項目提供污水接駁系統的政策為何，以及當中所招致的費用是否已納入馬鞍山鐵路(下稱“馬鐵”)上蓋發展項目的地價內。環境保護署助理署長／水質政策表示，政府須為集水區內的發展項目提供污水收集設施。

8. 關於文件第2段，余若薇議員察悉該段所述的預計可容納人口為32 000人，有別於政府當局提供的數字，亦即28 000人。助理署長／設計拓展解釋，有關工程計劃會為利安及西沙地區的新房屋發展項目提供污水收集設施，並會應付在馬鐵啟用後不斷增加的發展需求。署理總工程師／污水工程補充，烏溪沙站上蓋的發展項目會分3期進行，第一期預計於2008年完成，可容納2 500人，接着進行的第二及第三期，每期可容納約1 900人。預計可容納的32 000人，包括火車站上蓋發展項目及其鄰近地區可容納的人口。這個總人口由烏溪沙站一帶的約28 000人，以及車公廟站一帶的約4 000人組成。應委員的要求，政府當局答允在提交工務小組委員會的文件中，解釋當局為私人發展項目及擬議工程計劃的集水區提供污水收集設施的政策。

政府當局

9. 余若薇議員關注到，有關工程計劃預計在2010年年底完成，而計劃進行的發展項目則在2008年年中入伙，兩者在時間上未必能夠配合。署理總工程師／污水工程澄清，在2008年入伙的發展項目，純粹是指烏溪沙站上蓋發展項目第一期，而與擴建第108區的有關泵房相關的建造工程亦會加快進行，以配合這個入伙時間。余議員又詢問，關於文件第5段，擬議工程計劃對排污費有何影響。署理總工程師／污水工程回應時表示，有關工程的每年經常費用約為90萬元，即表示提供污水處理服務的經常費用增加了0.05%左右。雖然在釐定排污費時會考慮這項增幅，但當局在調整任何費用時，會進行公眾諮詢。

10. 劉慧卿議員要求當局就建議沿西沙路敷設的加壓污水管作出解釋。助理署長／設計拓展表示，該加壓污水管長約450米，直徑750毫米，將會在馬鐵的高架路軌下面敷設，並會在西沙路向下伸延，連接現有污水管。劉議員關注到，鄰近該處的社區剛剛才擺脫了馬鐵建造工程所帶來的滋擾，日後當該項加壓污水管工程展開的時候，又需要再次面對同一問題。署理總工程師／污水工程表示，鑒於可容納的人口自2003至04年度開始急升，當局必須適時推行該項工程計劃，以應付馬鐵沿線的發展需要。

11. 劉江華議員就使用無坑敷管法建造橫越西沙路的加壓污水管提出詢問。助理署長／設計拓展表示，考慮到沙安街與西沙路之間交通繁忙，當局會使用無坑敷管法在道路交界處建造加壓污水管。然而，由於技術上的限制，當局不可在錦英路、馬鞍山路及車公廟路的路段使用同一方法。

12. 劉江華議員注意到，當局已確定車公廟路為需要以低噪音物料重鋪路面的72條道路之一，他認為當局應藉此機會，把上述重鋪路面工程納入有關掘路工程的範圍，以節省時間及資源。助理署長／設計拓展表示，渠務署曾把有關在車公廟路進行掘路工程一事告知其他部門，看看該等部門有否其他工務工程會在同一地點進行，但沒有接獲任何回覆。劉議員強調有需要更妥善地統籌掘路工程，把對公眾造成的滋擾減至最少。劉慧卿議員對此亦表關注。主席亦要求渠務署與路政署聯絡，以便在掘路工程完成後，使用低噪音物料重鋪路面。應委員的要求，政府當局答允在提交工務小組委員會的文件中，解釋當局所制訂的建造方案。

政府當局

13. 劉慧卿議員詢問現有污水收集系統的容量為何，以及裝設去除氣味設施以紓緩氣味問題的事宜。陳偉業議員亦對由污水收集設施所產生的氣味問題表示關注，因為小蠔灣的新污水收集設施所產生的臭味，令大嶼山居民備受困擾。署理總工程師／污水工程解釋，現時位於第108區的泵房的容量為每日4 000立方米，日後會增加至每日14 500立方米，以應付烏溪沙站附近各個計劃進行的發展項目會容納大量人口的情況。為處理就新泵房啟用對環境造成影響所提出的關注事項，當局會採取多項綠化措施，包括建造環保天台。至於氣味問題，署理總工程師／污水工程表示，由於擬議工程計劃旨在改善及擴建沙田和馬鞍山兩區的污水收集設施，因此應不會令氣味問題惡化。除了建議安裝的抽風系統外，當局亦會以活性碳作為去除氣味的工具，這將會令該泵房產生的氣味減少99.5%。

14. 劉慧卿議員又詢問，當局有否就擬議工程計劃諮詢居民。署理總工程師／污水工程表示，當局已諮詢沙田區議會的發展及房屋委員會。劉議員認為有需要諮詢受影響住宅發展項目的業主立案法團。署理總工程師／污水工程表示，沙田區議會議員曾代表受影響住宅發展項目的居民，這些居民所關注的事項已得到充分反映。因應劉議員的關注，政府當局會考慮就擬議工程計劃，諮詢受影響住宅發展項目的業主立案法團。

15. 主席總結時表示，事務委員會對於提交工務小組委員會審議的撥款建議並無異議，但當局必須處理委員在是次會議上提出的關注事項。

IV. 處理香港道路交通噪音的全面計劃(擬稿)

- (立法會CB(1)2394/04-05(01)號文件 —— 立法會議員申訴制度曾處理的與現有道路的交通噪音影響有關的個案
- 立法會CB(1)1739/05-06(05)號文件 —— 2005年1月6日與荃灣區議會所舉行會議的轉介事宜(只備英文本)
- 立法會CB(1)1739/05-06(06)號文件 —— 2005年2月24日與葵青區議會所舉行會議的轉介事宜(只備英文本)
- 立法會CB(1)1739/05-06(07)號文件 —— 2005年5月12日與沙田區議會所舉行會議的轉介事宜(只備中文本)
- 立法會CB(1)1739/05-06(08)號文件 —— 2005年6月9日與深水埗區議會所舉行會議的轉介事宜(只備英文本)
- 立法會CB(1)1739/05-06(09)號文件 —— 2005年11月10日與黃大仙區議會所舉行會議的轉介事宜(只備中文本)
- 立法會CB(1)1808/05-06(01)號文件 —— 2005年11月10日與黃大仙區議會會議紀要摘錄
- 立法會CB(1)1739/05-06(10)號文件 —— 2006年6月8日與東區區議會所舉行會議的轉介事宜(只備英文本)

- 立法會CB(1)1739/05-06(11)號文件 —— 政府當局提供的文件
- RP04/05-06 —— 資料研究及圖書館服務部擬備的題為“選定地方的道路交通噪音緩解措施”的研究報告
- IN33/05-06 —— 資料研究及圖書館服務部就選定地方的道路交通噪音緩解措施擬備的補充資料)

16. 主席表示，由於道路交通噪音所造成的滋擾一直是公眾關注的主要事項之一，委員認為當局應參考外地在緩解有關問題方面的經驗。關於這點，立法會秘書處資料研究及圖書館服務部已完成一項關於選定地方的道路交通噪音緩解措施的研究。她補充，在2006年6月2日就討論資料研究及圖書館服務部擬備的研究報告擬稿而舉行的非正式會議上，委員提出了下列各點，供政府當局考慮：

- (a) 在開始規劃土地用途和設計工程項目時採取行動預防噪音問題，是最有效的消減噪音措施。當局應考慮否決在周圍交通噪音已超出噪音限制水平的用地進行住宅發展的建議。若建議的發展項目的噪音雖然不超過但非常接近限制水平，便應提供緩衝區或綠化地帶；
- (b) 當局應考慮在住宅發展項目的售樓說明書內加入發展項目可能蒙受的噪音水平資料，讓準買家可在知情下作出決定。此舉亦可鼓勵發展商採取更有效的噪音緩解措施，包括採用較佳的建築物料，以確保樓宇能長期維持良好狀態；
- (c) 為減輕車輛駛經行車天橋的接縫時所產生的噪音影響，行車天橋及公路應採用無接縫的設計，並應使用低噪音鋪路物料鋪築道路；
- (d) 在興建隔音屏障時應採用較輕的物料、更美觀的設計和先進技術；及

- (e) 應採取消減噪音措施，以解決研究報告附錄I及II所述的投訴個案。

17. 應主席之請，資料研究及圖書館服務部主管借助投影片介紹研究報告(立法會RP04/05-06號文件)的內容。該份研究報告說明日本、台灣、澳洲新南威爾士州和維多利亞州、美國加利福尼亞州及香港在緩解道路交通噪音問題方面所採取的措施。

18. 助理署長(環境評估)亦向委員簡介環境保護署(下稱“環保署”)所擬備的處理香港道路交通噪音的全面計劃(擬稿)(下稱“計劃擬稿”)。

噪音限制水平

19. 鑒於道路交通噪音問題一直影響整個社會，王國興議員表示他對於環保署建議的措施表示失望，因為該等措施未能即時紓解有關問題。他又質疑當局把香港的道路交通噪音限制水平定為70A加權分貝聲級(下稱“分貝(A)”)是否恰當。依他之見，當局未有顧及峽谷效應。助理署長(環境評估)解釋，70分貝(A)L₁₀(1小時)這個訂明噪音限制水平是參照英美兩國採用的標準釐定的。該等標準在反映噪音的滋擾程度方面，得到國際認可和接受。然而，王議員指出，鑒於香港人口稠密及發展迅速，該國際噪音標準未必適用於香港。若當局並無顧及香港的獨特情況便採用該國際標準，公眾將會十分失望。

土地用途規劃

20. 劉慧卿議員表示，道路交通噪音問題困擾香港已有一段長時間，而現時有超過110萬人受過量的道路交通噪音影響。從計劃擬稿附件4所載的香港各區的道路交通噪音分布圖可以斷定，本港大部分地區均受過量的道路交通噪音影響。為了從根本解決問題，當局必須作出適當的土地用途及發展規劃，否則便會招致龐大的醫療費用。助理署長(環境評估)同意有需要在一開始便更妥善地規劃土地用途，以緩解道路交通噪音問題。他表示，當局會檢討有關道路交通噪音的《專業人士環保事務諮詢委員會專業守則》，以改善新住宅發展項目的環境表現，從而保護日後的居民，並更具透明度的方式向公眾提供更多關於噪音表現的資料。環保署及規劃署現正緊密合作，在開始規劃土地用途和設計工程項目時採取行動，預防道路交通噪音問題。

21. 總城市規劃師／次區域補充，鑒於香港的實際環境存在極大限制，單靠進行土地用途規劃，包括以設置緩衝區及把主幹路設於市中心邊緣等方法來預防交通噪音，未免有所局限。當局亦須考慮採取其他措施，例如設置隔音屏障、使用深潛式道路和進行交通管理等。現時有不少發展密度遠低於香港而擁有較多土地的其他城市，仍須採取該等措施來處理交通噪音。當局亦會鼓勵公眾人士使用集體輸系統，減少他們對道路的依賴，而發展商則須在轄下的工程計劃展開前，進行噪音評估。至於設置緩衝區令住宅發展項目與道路保持距離的問題，總城市規劃師／次區域表示，要在已發展地區這樣做可能十分困難，因為該等地區的現有發展項目已相當密集，而且土地短缺。然而，若情況許可，當局可在規劃新發展區時考慮設置緩衝區。

22. 余若薇議員詢問，當局可否考慮否決在周圍交通噪音已超出噪音限制水平的用地進行住宅發展的建議。若噪音處於高水平，但當局仍准許進行住宅發展，有關發展商便應負責提供消滅噪音措施。主席同意由發展商承擔提供噪音緩解措施，例如裝置隔音屏障及使用低噪音物料重鋪道路所需的費用，以保護其發展項目免受過量噪音影響。

23. 助理署長(環境評估)解釋，興建新的主要道路受《環境影響評估條例》(第499章)規管。然而，大部分住宅發展項目均不受該條例規管，而受《香港規劃標準與準則》內的“環境”章節所載的準則規管。該章節就減少道路交通噪音影響，提供有關選址、樓宇布局及設計的指引大綱。提交城市規劃委員會(下稱“城規會”)審批的發展計劃，通常會附上噪音影響評估的資料。為盡量減少噪音影響，當局會考慮在售樓說明書內加入發展項目會蒙受的噪音水平資料，讓準買家可在知情下作出決定。此舉亦可鼓勵發展商提供一些會把噪音影響減至最少的設計。與此同時，工程項目倡議人及發展商須負責在其樓宇實施噪音緩解措施。至於由誰負責就政府土地提供噪音緩解措施，則按個別情況衡量。

24. 余若薇議員認為應收緊規劃準則，訂明若住宅發展項目日後所受的道路交通噪音影響，超過訂明噪音限制水平，則一律不准進行。此舉會迫使發展商採取措施，確保其發展項目不會受過量噪音影響。助理署長(環境評估)表示會就政府當局所提有關減少新住宅發展項目的噪音影響的建議，徵詢城規會的意見。總城市規劃師／次區域補充，並非所有重建項目均須經城規會審批，亦即由城規會審批有關用途是否與法定土地用途地

帶一致。若批准進行重建及／或更改土地用途(例如由工業改為住宅用途)的申請須經城規會審批，規劃署會就噪音影響諮詢環保署，並可能會向城規會提出建議，規定工程項目倡議人須提供噪音影響評估報告，以及採取消減噪音措施，當中可能包括更改樓宇布局，務求盡量減少噪音所造成的影響，作為批出規劃許可的條件。若工程項目倡議人未能顯示他們可符合噪音標準或消減噪音的要求，他們的申請可能會被否決。應委員的要求，政府當局答允考慮以下建議：若住宅發展項目會受過量噪音影響，否決進行有關發展項目的建議。

在售樓說明書內披露噪音資料

25. 主席表示，她對於有關在住宅物業的售樓說明書內披露噪音資料的規定，並非列為一項必須強制執行的規定感到失望。由於道路交通噪音所造成的影響，可透過改善住宅發展項目的設計、選料和座向而減至最少，故發展商應負責實施噪音緩解措施，保障居民免受過量的道路交通噪音影響。為了讓準買家可在知情下作出購買樓宇的決定，當局應規定發展商必須在售樓說明書內，披露物業所受的噪音影響資料，特別是關於噪音何時超過限制水平的資料。助理署長(環境評估)表示，政府在這方面持開放態度。當局會就計劃擬稿進行公眾諮詢，就應該如何披露資料徵詢有關各方的意見。

26. 李柱銘議員表示，若噪音標準過於嚴格，部分發展商可能會在銷售活動結束後更改其樓宇的座向，試圖盡量減低噪音水平，尤以未建成的樓宇為然。結果，準買家未必可購入合乎其原有意願的布局及方向的單位。他建議以另一可行辦法來處理噪音問題，就是在發展商無法採取措施將噪音減低至一個可接受水平的情況下，拒絕同意進行發展。助理署長(環境評估)表示，當局已與房屋及規劃地政局成立一個跨部門工作小組，探討在售樓說明書內披露噪音資料的可行性，以便準買家在可在知悉更多資料的情況下作出選擇。

27. 單仲偕議員記得，在最近的一次立法會會議上，議員曾就未建成住宅物業的售樓說明書此課題提出議案辯論，而委員察悉香港地產建設商會當時曾表示強烈反對。因此，要就在售樓說明書內披露噪音資料訂立強制性規定，或許會有困難。再者，即使居民在購買樓宇前已得悉樓宇存在道路交通噪音問題，亦沒有辦法阻止他們針對該類噪音提出投訴。因此，最有效的方法是從設計樓宇着手，把噪音盡量降低至一個可接受的水平。若沒有這樣做，有關的發展項目便會被否決。

28. 助理署長(環境評估)表示，發展商在設計住宅發展項目時，必須遵守《香港規劃標準與準則》。然而，到底應否批准某個發展項目，則由城規會決定，當中會考慮環保署及公眾人士的意見。與此同時，政府當局會透過立法／行政手段，考慮緩解道路交通噪音的措施。單仲偕議員注意到，在未來10年，受過量交通噪音影響的人口會由100萬人增加至150萬人，而車輛數目則會由30萬架增加至60萬架，故他依然認為當局應否決在設計上未能把噪音影響減低至少於70分貝(A)的住宅發展項目。此舉可鼓勵發展商在發展住宅物業時，採取更有效的噪音緩解措施。

裝置隔音屏障

29. 王國興議員察悉並關注到，在當局於2000年確定會裝置隔音屏障的36個路段中，只有兩個路段已完成裝置隔音屏障的工程，另有18個路段會在明年加裝隔音屏障；至於其餘路段，當局則仍在考慮會否裝置隔音屏障。助理署長(環境評估)表示，當局已預留11億元在18個路段裝置隔音屏障。政府當局會在未來數年申請更多資源，在餘下各個路段裝置隔音屏障。

30. 劉江華議員詢問，政府當局是否已為隔音屏障定出最佳的設計。林健鋒議員舉例指出，沿吐露港公路設置的隔音屏障備受爭議，故他亦認同當局應盡更大努力，改善隔音屏障的設計和選料。此外，當局應考慮使用再造物料製造隔音屏障。助理署長(環境評估)重申，在開始規劃土地用途時，環保署便與規劃署攜手合作，避免產生道路交通噪音，從而盡可能免卻在有需要時必須裝置隔音屏障。若認為必須裝置隔音屏障，亦會採用最佳的設計，確保隔音屏障在視覺上與周圍環境融合，同時植有樹木美化。此外，當局亦可考慮舉辦隔音屏障設計比賽。

改善行車天橋的道路接縫

31. 劉江華議員注意到，到了2016年，受過量道路交通噪音影響的人口會較1997年增加50%。他認為政府當局必須作出更多承諾，解決此問題，尤其應更努力地解決與車輛駛經道路接縫及沙井蓋面造成大量噪音滋擾有關的噪音問題。助理署長(環境評估)表示，路政署現正研究有何方法，盡量減少因道路接縫產生的道路交通噪音。然而，造成噪音滋擾的道路接縫主要位於那些在多年前興建的行車天橋，而要在該等天橋進行更換及修葺的工作，會有極大困難。與此同時，政府當局會在興建新道路時，研究接縫的設計和維修保養事宜。總工程師

／主要工程3-2補充，為減少重型車輛駛經道路接縫時造成的噪音影響，路政署已透過減少接縫的數目，改善新道路橋的設計。新橋樑的道路接縫數目，亦已由現有橋樑每隔約30米有一個接縫，減至每隔約100米才有一個接縫。當局最近更換了東區走廊及荔枝角天橋的道路接縫，並會在有關地點量度噪音，以評估上述更換工程在減少交通噪音方面是否有效。儘管如此，路政署已委聘城市大學，就現時針對道路接縫採取的做法／道路接縫的規格進行研究，以期進一步改善道路接縫的設計。

交通管理計劃

32. 王國興議員表示，因重型車輛駛經行車天橋的接縫而間歇出現的噪音問題，備受居民關注。在德士古道及青衣邨，此問題尤為嚴重，故有需要解決晚間的交通噪音問題。

33. 陳偉業議員在表達類似的關注時表示，道路交通噪音問題多年來一直影響公眾人士。在此方面，政府當局曾就減少道路交通噪音的措施，進行兩個階段的可行性研究，並在屯門及荃灣的若干道路採取措施，例如進行擴闊道路及裝置隔音屏障的工程。然而，現時仍有不少道路的平均噪音水平非常接近但不超過70分貝(A)這個噪音限制水平，當局卻並無就該等道路提供任何噪音緩解措施。除了消滅噪音措施外，更有效的方法是實施交通管理計劃，限制重型車輛在晚間進入住宅發展項目的範圍，並安排該類車輛在晚間改行其他不會把噪音騷擾轉移至沿路居民的分流道路。這是海外國家普遍採取的做法，而且可有效地減少重型車輛不必要地駛進住宅發展項目範圍的次數。他希望環保署會率先實行交通管理計劃。

34. 助理署長(環境評估)表示，環保署會與路政署研究有何方法，改善接縫的設計和為接縫提供更佳保養，以減少重型車輛駛經道路接縫時所造成的噪音影響。與此同時，當局現正探討訂立晚間交通噪音標準是否切實可行，以保障居民在晚間免受過量交通噪音影響。事實上，當局已在德士古道天橋實施交通管理計劃，結果發現該計劃好壞參半，因為重型車輛在改行其他道路後，可能會把噪音騷擾轉移至其他地區。改道措施對運輸業的運作可能亦會構成影響。儘管如此，政府當局會繼續確定有何路段適合實施交通管理計劃，而又不影響運輸業及將噪音問題轉移至其他地區。總工程師／交通工程(新界西)補充，雖然運輸署會與環保署合作實施交通管

理計劃，但該署必須確保該等計劃不會對運輸業構成不便，以及不會把噪音騷擾轉移至分流道路的沿路居民。

35. 李永達議員表示，當局在德士古道天橋實施晚間交通管理計劃的經驗顯示，若可確定一條適合的分流道路，有關計劃可有效地減少道路交通噪音。由於該等計劃較設置隔音屏障更具成效，而且可更適時地實施，因為隔音屏障的建造過程冗長而繁複，他建議各區議會應與環保署、路政署及運輸署舉行會議，討論在其地區內的易受噪音影響地區實施晚間交通管理計劃是否可行。當局亦應請運輸業合作，確定有何適合的分流道路，供重型車輛在晚間使用，以保障居民的利益。助理署長(環境評估)察悉李議員的建議，並表示政府當局會就計劃擬稿進行公眾諮詢。當局會考慮其接獲的所有意見，訂定晚間交通管理計劃的準則。

36. 林健鋒議員認為，由於香港的發展密度甚高，因此很難訂立交通管理計劃。再者，重型車輛亦並非造成噪音問題的唯一罪魁禍首，電單車等其他車輛亦有引致噪音問題。劉健儀議員提出類似意見時表示，把責任歸咎於重型車輛並不公平，特別是在某些情況下，住宅發展項目根本是在現時交通已非常繁忙的道路旁邊興建。她強調當局有需要就實施交通管理計劃充分諮詢運輸業，盡量減少有關計劃對業界運作造成的影響，並確定有那些不會把噪音問題轉移至其他地區的分流道路可供使用。當局亦應考慮提供誘因，鼓勵駕駛人士使用分流道路。劉慧卿議員認同當局應提供誘因，鼓勵駕駛人士避免在晚間駛經易受噪音影響的地區。

非法改裝車輛

37. 劉健儀議員指出，由於改裝車輛造成的噪音滋擾在晚間尤其擾民，故有需要對該等車輛實施管制。助理署長(環境評估)表示，當局已成立一個由警方、環保署及運輸署的代表組成的跨部門小組，處理非法改裝車輛造成的噪音問題。事實上，警方已加強針對該等車輛採取執法行動。鑒於部分巴士司機的駕駛習慣不當，可能亦是造成噪音滋擾的原因，當局已要求巴士公司發出指引，改善巴士司機的駕駛習慣。

鐵路及電車產生的交通噪音

38. 主席支持採取更有效的措施，保障公眾人士免受公共交通系統(例如鐵路及電車)所產生的過量交通噪音影響。助理署長(環境評估)表示，政府當局已承諾減少道路交通噪音，並會請運輸業(包括公共運輸系統)合作。

他補充，鐵路的噪音水平受《噪音管制條例》(第400章)規管。他又答允跟進有關公共交通系統的噪音水平的投訴個案。

39. 關於當局去年接獲400宗有關交通噪音的投訴個案，林健鋒議員詢問市民屢次提出的投訴個案數目，以及尚未解決的投訴個案數目。助理署長(環境評估)表示，雖然在處理若干噪音投訴個案方面存在技術困難，但其他投訴個案仍可妥善解決。舉例而言，在設置隔音屏障後，就粉嶺公路提出的噪音投訴個案數目已有所減少。至於處理市區已建設地區的噪音問題則較困難，只有在一開始時進行規劃，方可解決問題。

V. 其他事項

40. 議事完畢，會議於下午6時30分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年9月27日