

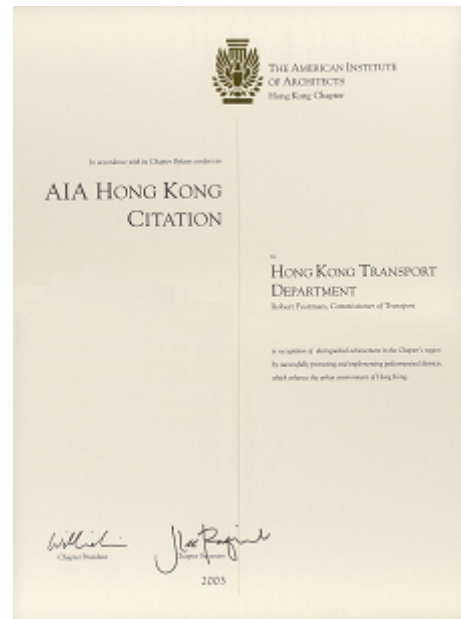
# 二零零三年度運輸署環保報告

## Environmental Report of Transport Department 2003



## 前言

在 2003 年，我們繼續透過善用路面、減少車輛廢氣排放、實行人專用區計劃，以及應用資訊科技於運輸系統等措施，為本港市民提供具效率及環保的運輸系統。上述大部分工作的進展均令人滿意，而我們所付出的努力，特別是行人專用區計劃，更得到社會各界認同。我們很榮幸獲得美國建築師學會香港分會頒發的獎項，表揚我們「成功推行及實行人專用區，在提升本港市區環境質素方面，獲得卓越成就」。在 2003 年，我們在 19 條街道實施或完成了行人專用區計劃，廣受地區商戶及一般市民歡迎。這些行人專用區計劃不但大大減少人車爭路的情況，令非必要的車輛改道，並且美化街道景觀和改善地區空氣質素。



在過去數年，我們致力減少汽車廢氣排放，以保持環境空氣清新潔淨。例如本港的士中超過 99%採用石油氣為燃料，而所有專營巴士亦已轉用超低硫柴油等。我們所作的這些努力，使空氣污染情況減輕。我們很高興留意到，與 1999 年相比，2003 年路邊的懸浮粒子及氧化氮的濃度分別減少 13%及 23%。

我們所付出的努力開始獲得成果，但我們不會因此感到自滿。我們會繼續致力提供具效率及環保的運輸系統，以滿足社會的需要。

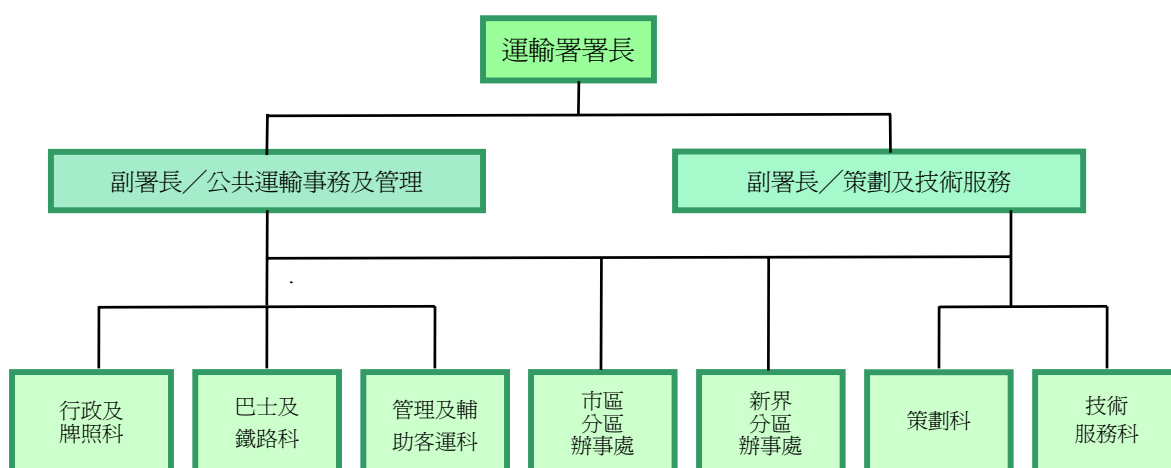
# 第一章 — 引言

## 環保政策

我們致力以符合環保原則的方式，為本港提供交通運輸系統及服務，確保本港得以持續發展。

## 組織及職責

2. 我們約有 1,390 名員工，在 7 個科下緊密合作，推行上述的環保政策。他們主要包括不同界別的工程師，負責工程及技術方面的工作；以及運輸主任，負責運輸運作及管理方面的職務。此外，還有技術及一般職系人員提供支援。



運輸署組織架構

3. 本署的目標，是提供世界上最優良的運輸系統，以安全、可靠、高效率、環保及令使用者和營辦者同感滿意為尚。我們會：

- 管理道路的使用、減少交通擠塞及促進安全
- 擴展和改善本港運輸基礎設施的網絡
- 在有關交通運輸的範疇，研究可改善環境的措施並予以支持
- 改善公共交通服務的質素，協調各項服務

4. 為提供既能滿足市民在經濟、社交、康樂及環保方面的需要，同時亦可支持本港日後持續發展的運輸系統，我們會：

- 就公共交通的發展、專營權和規管事宜推行有關政策，並協助擬訂基礎設施的發展計劃
- 規管車輛和駕駛人士
- 籌劃和實行交通管理計劃、道路改善計劃和行人環境改善計劃；監察和規管公共交通服務營運事宜；制訂和實行道路安全策略及有關措施
- 確保隧道、橋樑、停車收費錶和政府多層停車場管理得宜
- 在資訊科技的協助下，確保道路以安全、有效率及環保的方式使用
- 確保復康巴士服務管理得宜、經營得法，同時改善公共交通服務，以方便殘疾人士

## 我們對改善環境所付出的努力

5. 空氣污染、改善行人環境及環保辦公室管理是我們主要關注的問題。為保護及改善環境，我們會採取下列措施：

- 優先發展鐵路等高效率又環保的運輸模式
- 減少行車量，著力改善行人設施
- 進一步收緊車輛廢氣管制
- 研究可否引進使用其他燃料的車輛，以取代柴油車輛
- 採用先進科技，促進道路使用的效率
- 推行環保辦公室管理

## 第二章 一 2003 年的表現

### 減少交通量

6. 鐵路是本港最環保和最高效率的集體運輸工具，佔各種公共交通工具總載客量三成以上。鐵路已成為本港公共運輸系統的骨幹，我們並致力加強鐵路與其他公共交通工具之間的協調，以避免因服務重疊而浪費公共交通資源，例如重整公共交通以配合九廣鐵路(九鐵)西鐵於 2003 年 12 月通車與及實施更多鐵路與其他公共交通工具之間的轉乘計劃。此外，我們亦實施了更多巴士轉乘計劃、重組巴士路線及巴士站，以及泊車轉乘設施。這些措施減少了在繁忙地區的交通量，從而亦減少了交通對環境所造成的影響。

#### *巴士/鐵路轉乘計劃*

7. 由於有關計劃受到歡迎，在 2003 年，地鐵有限公司(地鐵)與新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)繼續實施接駁地鐵東涌線與嶼巴服務的巴士/鐵路轉乘計劃。乘客每次乘搭地鐵轉乘嶼巴 37、38 或 N38 號路線，均可獲減收車費一元。

8. 由 2003 年 12 月 20 日起，九鐵西鐵在錦上路站與九巴 54 號路線，在荃灣西站與九巴 31、32B、34、36、39A、234A、234B、43、43B、43X 號路線及在南昌站與九巴 12、12A、18、36A、212、296C 號路線和新巴 701、702、914、914P 及 971 號路線設有轉乘優惠試驗計劃。乘客每次使用有關轉乘計劃，均可獲減收車費一元至一元五角。此優惠試驗計劃將會維持一年。

#### *專線小巴/鐵路轉乘計劃*

9. 於 2003 年，共有 9 條專線小巴路線與地鐵有限公司合辦專線小巴/鐵路轉乘車費優惠。這些專線小巴路線的經營地區包括將軍澳、觀塘、黃大仙及銅鑼灣。乘客每次乘搭地鐵轉乘有關專線小巴路線或由有關專線小巴路線轉乘地鐵，均可獲減收車費三角至一元。

10. 由 2003 年 12 月 20 日起，九廣西鐵設有 5 項專線小巴/鐵路轉乘試驗計劃，包括元朗站的新界專線小巴 77 號路線，天水圍站的新界專線小巴 33、34 及 35 號路線，兆康站的新界專線小巴 46 號路線，屯門站的新界專線小巴 45 號路線及荃灣西站的新界專線小巴 99 及 301M 號路線。此優惠試驗計劃將會維持一年。

### *的士/鐵路轉乘計劃*

11. 為鼓勵乘客乘坐的士到機場快線站轉乘機場快線列車到機場，地鐵有限公司於2003年10月1日試辦了的士/鐵路轉乘計劃。乘客於九龍站或青衣站的機場快線客務中心出示車費在七十元或以上的當日的士收據，即可使用八達通卡以半價乘搭機場快線前往機場。

### *巴士轉乘計劃*

12. 推行巴士轉乘計劃的目的是：

- 更加善用巴士資源
- 舒緩繁忙交通要道的擠塞情況，並盡量減少對環境的影響
- 減低乘客對點到點長途巴士路線的需求

13. 截至2003年年底，我們總共實施了120項(相對在2002年年底共有96項)巴士轉乘計劃，每日約有110,000名(相對去年的103,000名)乘客因而受惠。上述計劃無須增加巴士路線，卻能加強往返各區的交通服務，方便市民。由於設有車費優惠，加上選定的轉車站位置適中，這些計劃普遍受到乘客歡迎。



位於灣仔的巴士轉車站

## *重整巴士路線及巴士站*

14. 巴士停站及駛入/駛出巴士站，是造成道路擠塞的部份原因，尤其在交通十分繁忙的主要道路為然。道路擠塞會導致更多汽車廢氣。為改善巴士運作效率及減輕對交通及環境所造成的影響，我們一直與專營巴士公司攜手致力重整巴士服務。

15. 在 2003 年，透過合併、縮短路線以及調整班次，每日駛經中環的巴士減少了約 260 班，駛經銅鑼灣怡和街的則減少了 440 班。在九龍方面，每日駛經彌敦道的巴士減少了約 140 班。

16. 此外，並在港島實施了巴士站重整計劃，令中環至銅鑼灣之間每繁忙小時的巴士停站次數減少約 210 次。

## *泊車轉乘設施*

17. 提供泊車轉乘設施的目的，是鼓勵目前通常乘搭私家車前往繁忙市區的人士，改乘公共交通工具。泊車轉乘設施通常設於繁忙商業區/市區邊緣的重要公共交通交匯處，以便駕駛人士可把私家車留下，改用公共交通工具完成行程。現時設有泊車轉乘計劃的地點包括彩園路近九鐵上水火車站（200 個停車位）和西鐵的錦上路站（560 個停車位），以及機場快線的香港站（150 個停車位）、九龍站（220 個停車位）及青衣站（400 個停車位）。

## *火車站的單車停放處*

18. 在新界，隨著住宅發展項目越來越分散及遠離火車站，騎單車成為前往火車站的普遍及環保交通工具。為滿足這方面的需求，在東鐵及西鐵位於新界的火車站附近，設有單車停放設施；馬鞍山鐵路將來的火車站，亦計劃提供單車停放處。提供這些設施有助減輕對短程公共交通服務及來往火車站的穿梭服務需求。



## 收緊管制車輛廢氣

### 專營巴士公司為巴士加裝柴油催化器

19. 截至2003年年底，本港約有6,200輛專營巴士為市民提供服務，當中約79%所用的引擎符合歐盟廢氣排放標準。至於餘下非歐盟標準的巴士及所有歐盟一型巴士，各專營巴士公司已分別在2002年及2003年年底加裝柴油催化器或連續還原粒子過濾器。



歐盟三型巴士

### 調派環保巴士行走繁忙交通要道

20. 自2002年初開始，專營巴士公司承諾只調派較為清潔之歐盟二型或以上巴士行走怡和街。

### 提高廢氣排放標準

21. 由2001年10月1日起，各專營巴士公司購置的新巴士以及3.5噸以上新進口的中型及重型柴油車輛在本港登記時，均須符合最新的歐盟廢氣排放標準。

### 收緊黑煙測試

22. 我們為柴油車輛進行週年檢驗時，已逐步收緊這類車輛的黑煙測試。自2000年年初，我們已收緊黑煙測試，測試引擎的最大輸出功率，杜絕車主為達致更佳的測試結果而對引擎作出不當的調較及干擾。自2001年年初，我們在九龍灣驗車中心安裝了一台底盤功率機，以測試車輛在模擬負載狀態下的情況，測試結果因而更為準確。由2002年7月1日起，大約百分之十的年檢柴油車輛會在這台底盤功率機作黑煙測試。另一台底盤功率機將於2005年年初安裝完成，屆時可再進一步加強柴油車輛的黑煙測試。



正在接受底盤功率機  
測試的貨車



23. 此外，我們已由2000年11月起為汽油車輛和石油氣車輛在其年檢時進行廢氣排放測試。

## 使用另類燃料車輛取代柴油車輛

### 改用石油氣的士

24. 石油氣的士試驗計劃已在1998年年底圓滿結束。大部份的士車主現已改用石油氣的士取代柴油的士。截至2003年年底，共有18,112輛的士(超過99%)使用石油氣作為燃料。



石油氣的士

### 石油氣/電動公共小巴資助計劃

25. 在諮詢業界意見後，運輸署於2002年8月27日起正式接受柴油公共小巴車主轉換石油氣或電動公共小巴資助計劃的申請。合資格的柴油公共小巴車主若將其小巴更換為石油氣公共小巴或電動公共小巴，可分別申請一筆過6萬元或8萬元的資助金。若在取消車輛登記時，車齡達10年或以上的柴油小巴，其車主須在2004年年底前申請此項資助，而車齡在十年以下的，申請資助限期則為2005年年底。於2003年年底，本港共有637輛石油氣公共小巴及164輛歐盟三型公共小巴在路面上行走。



石油氣公共小巴

## 石油氣加氣站

26. 截至2003年年底，全港各處共設有46個石油氣加氣站。這些加氣站合計起來，應可為石油氣的士和小巴提供足夠的加氣設備。



石油氣加氣站

## 專營巴士公司使用超低含硫量柴油

27. 由2001年2月1日起，所有專營巴士已改用超低含硫量柴油。改換燃料後，裝有歐盟標準引擎的專營巴士所排放的粒子數量減少了5至10%。

## 更佳的行人環境

### 行人環境改善計劃

28. 自2000年3月以來，我們在銅鑼灣、中環、灣仔、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、赤柱和上水總共實施了6項全日行人專用街道、25項部分時間行人專用街道及24項悠閒式街道計劃。這些行人環境改善計劃透過減少人車爭路的情況、避免非必要的車輛駛入、美化街道及改善空氣質素，大大改善了整體的行人環境，極受區議會、商戶及市民歡迎。在2003年已實施或完成的行人環境改善計劃詳列於表一。



鴨寮街 (進行街道美化工程前)



鴨寮街 (進行街道美化工程後)

表一：在 2003 年已實施或完成的行人環境改善計劃

地區	計劃種類	地點
銅鑼灣	悠閒式街道	<input type="checkbox"/> 百德新街 (介乎記利佐治街與京士頓街)
	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 利園山道 (介乎蘭芳道與希慎道)
中環	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 昭隆街 <input type="checkbox"/> 蘭桂坊 <input type="checkbox"/> 德己立街 (威靈頓街以南)
灣仔	悠閒式街道	<input type="checkbox"/> 莊士敦道 (介乎石水渠街與太和街)
尖沙咀	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 北京道 <input type="checkbox"/> 廣東道
佐敦	全日行人專用街道	<input type="checkbox"/> 南京街 (介乎白加士街與上海街)
	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 廟街 (介乎佐敦道與南京街)
旺角	部分時間行人專用街道	<input type="checkbox"/> 奶路臣街 <input type="checkbox"/> 豉油街 <input type="checkbox"/> 西洋菜南街 (介乎亞皆老街與奶路臣街及介乎豉油街與登打士街)
	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 山東街
深水埗	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 鴨寮街 (介乎欽州街與桂林街)
赤柱	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 赤柱市場道 <input type="checkbox"/> 赤柱新街
上水	街道美化工程	<input type="checkbox"/> 新康街 <input type="checkbox"/> 新功街

### 行人通道系統

29. 行人通道有助將人車爭路的情況減至最低，減少交通擠塞，並且為行人提供最佳的步行環境。運輸署在 2003 年 8 月委聘了顧問公

司，負責策劃及設計一條沿菲林明道的高架行人通道，連接莊士敦道及灣仔北。建議的通道除了可提供一條方便的南北通道外，並有助減輕現時柯布連道行人天橋的擠塞問題，該行人天橋目前在繁忙時間的每小時行人流量達 11,000 人。



擬建於菲林明道高架行人通道的電腦模擬照片

## 應用資訊科技於運輸系統

### 智能運輸系統策略

30. 我們繼續促進應用先進的資訊及通訊技術，盡量提高香港運輸系統的效益，其中兩項核心計劃，是運輸資訊系統和行車時間顯示系統。

### 運輸資訊系統

31. 運輸資訊系統是一個綜合各項交通運輸資訊的中央數據庫，它將會向公眾提供公共運輸資訊服務和智能道路網兩項主要服務。

32. 公共運輸資訊服務為市民提供選乘各種公共交通工具的資訊，並免費讓駕車人士尋找不同的駕駛路線，讓公共交通乘客及駕車人士可預先計劃行程。市民可透過互聯網、流動電話或服務供應商所提供的其他途徑取得資料。



33. 智能道路網則會提供有關行車方向、路口轉向方向和停車限制等最新資料。私營機構的服務供應商可利用這些資料，為市民提供增值服務，例如車內導向系統、車隊管理系統和個人化資訊服務等。

34. 運輸資訊系統的建造合約已於2003年年中開始，有關系統預計可於2005年分期完成。

### 行車時間顯示系統

35. 在2003年，我們於告士打道近稅務大樓、堅拿道天橋近香港仔隧道及東區走廊近城市花園安裝行車時間顯示器。該系統為駕車人士提供有關由港島取道主要路線經三條過海隧道往九龍的估計所需時間。駕駛者可根據所提供的資訊選擇行車路線，從而減少行車時間，得以受惠。



安裝於堅拿道天橋之行車時間顯示器

36. 此外，於2003年尾，運輸署網頁上所提供的交通情況服務亦加以擴充，有關的閉路電視攝影機數目由43部增加至117部。公眾全年每日24小時可接通該項免費服務。

## 區域交通控制系統

37. 我們在市區，荃灣，葵青，沙田及馬鞍山區利用了電腦化的區域交通控制系統來減省行車時間，停車次數及車輛廢氣的排放。區域交通控制系統能實時調較及協調交通燈號，使道路發揮最大功效，減少交通延誤及改善環境。



區域交通控制系統控制室

38. 隨著更廣泛地應用高科技於發放交通訊息、交通控制及管理設施，燃油的消耗，廢氣的排放及行車時間將會進一步減少。

## 停車收費錶系統

39. 本港的停車收費錶使用即棄式易泊卡繳費，每年大約耗用二百四十萬張易泊卡。自2003年中，我們已開始以八達通收費錶取代易泊卡停車收費錶，以便接受有增值功能的八達通卡。在2003年，我們已裝設了約1,000個全新八達通停車收費錶。其餘收費錶停車位將於2004年內逐步裝設八達通收費錶。

## 環保辦公室管理

40. 我們的環保經理與各分部的環保代表繼續一起合作制訂各項環保管理措施，推動整個部門積極採取環保措施，並監察其實際表現。尤其是我們透過留意每月的紙張和電力消耗量，密切監察紙和電的耗用狀況，並採取適當的措施遏止任何消耗量上升的趨勢。

41. 在2003年內，部門繼續採取以下的環保管理措施：

### 減少使用紙張措施

- 透過局域網和互聯網分享文件，把報告、通告及其他文件上載於運輸署的內聯網和互聯網網站



- 在部門內使用電子郵件及電子便箋通訊，並在和其他部門及公眾聯絡時，在一定程度上使用電子通訊方式
- 以電子形式發出招標文件
- 在紙張雙面和使用已用過的紙張列印/影印文件
- 把信封及暫用檔案封套重複使用
- 發出電子聖誕卡
- 如採用圖文傳真發送文件，文件正本將不會寄出
- 在使用圖文傳真發送時，不使用圖文傳真傳送首頁
- 使用循環再造紙
- 使用唯讀光碟載錄部門出版的資料，而不使用硬複本

### *循環再造措施*

- 提供環保箱以收集廢棄紙張，以及安排再造商定期收取廢紙以循環再造
- 收集使用過的打印機碳粉盒以循環再造
- 推廣使用循環再造紙

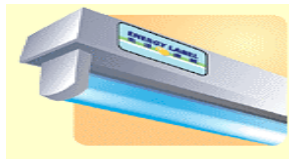
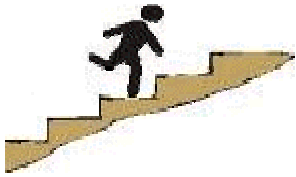
### *節省能源措施*

- 委派專責人員推廣/監察節省能源措施(例如關掉空氣調節裝置、電腦等)
- 提醒所有員工在離開辦公室時將所有電燈和電腦關掉
- 在沒有人使用的地方關掉不必要的照明設備，並在開關附近貼上「節省能源」貼紙，提醒同事節省能源





- 在辦公室人數少時(例如在星期六及在正常辦公時間後)，關掉部份空氣調節裝置
- 提醒所有員工在辦公時間內把所有電腦和辦公室設備調校至節省能源模式，並在使用後把有關設備關掉
- 每當需要更換電腦顯示屏時，選用能源效益較高的液晶體顯示屏代替陰極射線管顯示屏
- 在新辦公室的設計採用開放式辦公室概念，透過使用半玻璃牆，使光線能射進室內
- 使用T8光管取代T10光管，以節省能源



- 鼓勵員工使用樓梯取代使用電梯

### *其他措施*

- 推行禁煙政策，把運輸署所有辦公室範圍劃為非吸煙區
- 邀請環境保護署就環保措施舉行講座，並參與機電工程署舉辦的節省能源工作坊，包括：
  1. 在2003年1月28日舉行的環境察覺工作坊
  2. 在2003年5月12日、29日及6月9日舉行以「環保辦公室及減小廢物」為題的環境察覺工作坊
  3. 在2003年6月5日舉行以「節能小錦囊」為題的簡報會

### **員工意識及培訓**

42. 我們透過經常及定時發放環保訊息、展出海報、探訪不同工作間討論環保管理措施和安排訓練課程及簡報會，確保所有員工明白部門致力保護環境。我們的環保經理定期與部門所有環保代表舉行會議，討論新的環保措施及安排在部門內實施這些措施。我們會繼續採用開放式辦公室概念及推行將所有辦公室劃為禁煙工作間。

43. 我們參與了由機電工程署舉辦的「能源效益及保存最佳措施獎」比賽，透過在部門內發起節能運動，使員工能夠汲取節能經驗及充實有關知識。



開放式辦公室



開放式辦公室走廊



無煙辦公室

## 第三章 — 2004 年的工作目標

### 減少交通量

#### *促進公共交通工具之間的協調*

44. 我們的目標，是以鐵路作為公共交通系統的骨幹，為此我們一直致力促進鐵路與其他公共交通工具的協調。為確保公共交通服務達到適當的水平，並能滿足需求及善用資源，我們曾就多條將於 2002 至 2005 年間啓用的新鐵路與其他公共交通服務互相協調的事宜進行研究，研究已於 2001 年完成。我們為新鐵路沿線進行規劃和落實協調公共交通網絡時，會以上述研究結果作為依歸。

45. 為配合 2004 年年底九鐵尖沙咀延線及馬鞍山鐵路通車，我們將實行多項措施，因應乘客不斷轉變的需求重組巴士及專線小巴服務，並在提供合理的乘車選擇之餘，維持平衡而協調的公共交通運輸系統。日後新鐵路啓用時，我們亦會作出類似的部署。

#### *推出更多巴士/巴士、巴士/鐵路及專線小巴/鐵路轉乘計劃*

46. 我們會繼續推廣巴士轉乘計劃，藉此減少巴士的班次，以及市民對點到點巴士服務(尤其是駛往商業中心區的巴士)的需求。在 2004 年內，我們將會在各區推出大約 43 項新巴士轉乘計劃。

47. 我們會繼續鼓勵巴士公司、小巴營辦商及鐵路公司推出轉乘計劃。我們現正積極研究多個轉乘計劃，當中包括馬鞍山鐵路的轉乘計劃。此外，接駁機場快線的的士/鐵路轉乘計劃亦會在 2004 年繼續試辦。

#### *更多巴士服務重整*

48. 我們計劃透過將巴士改道行駛較少擠塞的道路、合併巴士線及配合乘客需求調整巴士服務水平，進一步重整巴士服務，尤其在銅鑼灣及彌敦道的服務。我們亦會研究將乘客率較低的巴士線縮短，將其終站設於擠塞地區的邊緣。此外，我們計劃重整位於繁忙交通走廊的巴士站，以便更有效運用路面空間。

### *更多泊車轉乘設施*

49. 我們已計劃在現有的彩虹地鐵站及日後在九鐵荃灣西、錦上路、天水圍、屯門中心及烏溪沙火車站附近的物業發展計劃內，提供泊車轉乘設施。彩虹泊車轉乘設施計劃的興建工程已於 2001 年展開，計劃於 2006 年完成，將會提供 450 個停車位。在計劃日後的火車站及大型運輸交匯處，特別是位於市區邊緣的火車站及運輸交匯處時，我們會在可行的情況下提供泊車轉乘設施。

### *在火車站提供更多單車停放處*

50. 在馬鞍山鐵路於 2004 年年底啓用後，位於車公廟站、沙田圍站、沙田第一城站、石門站、大水坑站、恆安站及烏溪沙站的新設單車停放處，將會開放供市民使用。

### **收緊管制車輛廢氣**

#### *為歐盟二型及歐盟三型巴士加裝連續還原粒子過濾器*

51. 專營巴士公司會繼續試驗為歐盟二型及三型巴士安裝連續還原粒子過濾器，提升該等巴士在保護環境方面的性能。

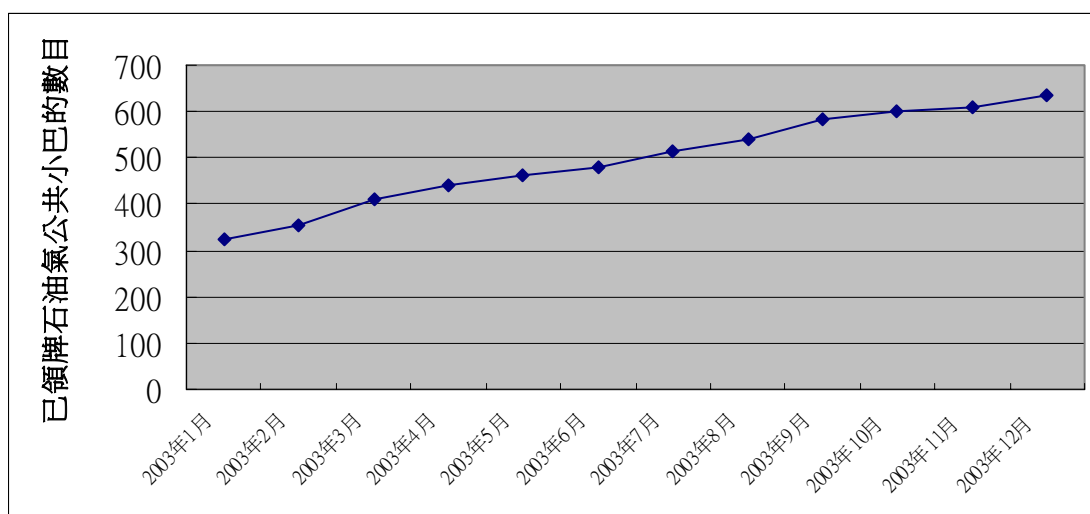
#### *調派環保巴士行走繁忙交通要道*

52. 為進一步改善香港的空氣質素，我們會繼續積極推動專營巴士公司，更多調派歐盟二型及三型巴士行走其他繁忙交通要道，即軒尼詩道、金鐘道、德輔道中及彌敦道。

## 使用另類燃料車輛取代柴油車輛

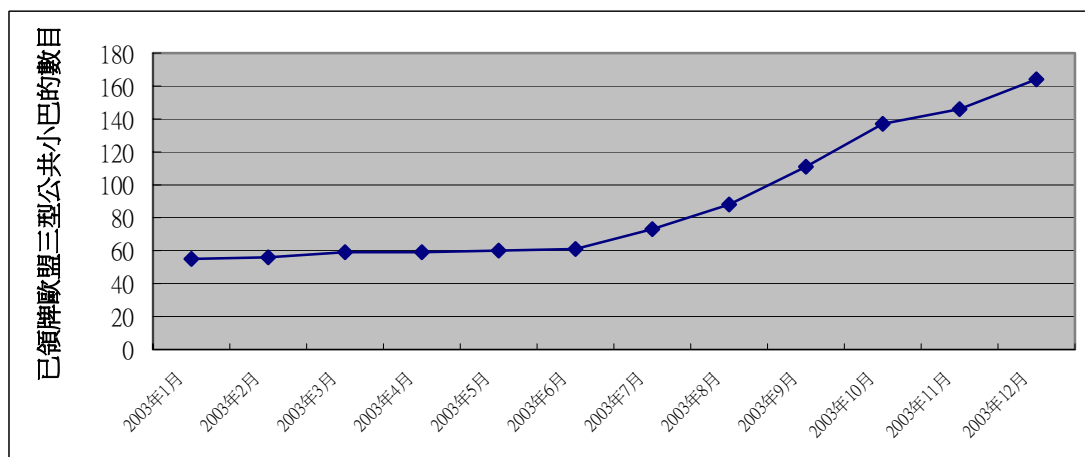
### 石油氣/電動公共小巴資助計劃

53. 參閱圖一，已領牌的石油氣公共小巴數目在2003年持續上升。在2004年，我們繼續鼓勵公共小巴車主參與柴油公共小巴轉換石油氣或電動公共小巴一筆過資助金計劃。我們預計於2004年年底領牌石油氣公共小巴將達1,100輛。



圖一：已領牌的石油氣公共小巴數目

54. 參閱圖二，已領牌的歐盟三型公共小巴數目在2003年持續上升。我們預計於2004年年底領牌歐盟三型公共小巴將達400輛。



圖二：已領牌的歐盟三型公共小巴數目

## 環保交通工具

55. 我們已於 2001 年 6 月完成為本港引進無軌電車而進行的可行性研究。研究認為已建設區不宜行駛無軌電車，不過在新發展區採用無軌電車的可行性則可再探討。為此，我們會研究東南九龍發展計劃引入無軌電車較採用其他環保交通工具的好處，再決定那一種交通工具最適合這個新發展區採用。

## 更佳的行人環境

56. 推行更佳的行人環境是提高生活質素的其中一種方法。市民對完成行人環境改善計劃的反應令人鼓舞。在 2004 年，我們繼續致力實施更多行人環境改善計劃。在銅鑼灣，我們會以試驗性質在白沙道及一段利園山道實施部分時間行人環境改善計劃；在旺角，現時在西洋菜南街實施的部分時間行人環境改善計劃將會擴展至包括通菜街；在深水埗，福華街及桂林街的部分路段會改為悠閒式街道，提供更加安全及舒適的行人環境。

57. 擴闊行人路是改善行人環境的有效方法。我們會繼續在多個地區進行擴闊行人路工程，包括中環的士丹頓街、伊利近街及卑利街；灣仔的莊士敦道；旺角的豉油街；佐敦的廟街、南京街及庇利金街；以及深水埗的鴨寮街。如情況許可，並會進行街道美化工程。

58. 我們已與規劃署攜手，為告士打道、禮頓道及堅拿道東所圍繞的銅鑼灣核心地帶，制訂全面的行人環境改善計劃。在核心地帶內，行人有使用路面優先權。該行人環境改善計劃的主要建議，包括在啓超道實施全日行人專用區，以及興建一條橫過軒尼詩道、連接崇光及興利中心的地底行人兼零售通道。我們將在 2004 年諮詢公眾的意見。

59. 我們亦已與規劃署攜手就尖沙咀進行一項地區改善研究。該項研究在 2004 年 1 月展開，目的是制訂能顯著改善區內的市區及行人環境的建議。有關行人環境改善計劃的初步建議，會在 2004 年年底前制訂。

60. 我們正計劃將一段莊士敦道劃為行人專區，並且沿菲林明道興建一高架行人通道連接莊士敦道及灣仔北。我們會就這些建議及相關的交通改道安排諮詢公眾意見。

## 應用資訊科技於運輸系統

61. 我們會繼續實施運輸資訊系統及尋求與私人機構合作的機會，以發展及提供增值服務給一般市民。可能的服務包括可以減少行車次數的汽車導航及車隊管理系統。另外一個構思是將放在互聯網上的閉路電視影像經流動電話發送給使用者，使駕駛者或乘客可以隨時隨地在有需要時，得知在主要地點的交通情況。



### 經互聯網可見之海底隧道九龍入口的交通情況

62. 由於區域交通控制系統能有效地發揮道路的功能，並能減少交通延誤及廢氣的排放，我們現正對一套新的區域交通控制系統進行測試，預計該系統將於 2005 年初啓用，控制位於大埔區及北區的交通燈號。另外，為了繼續實現我們的交通控制及環境保護的目標，我們現正展開另一項工程，為港島更換一套先進的區域交通控制系統。



## 環保辦公室管理

63. 我們會繼續就有效使用資源及能源作出改善。我們會檢討在2003年採納的環保辦公室管理措施，並探索可以再改善的地方。在2004年，我們的目標是透過實施下列環保措施，減少2.5%耗紙量及1.5%耗電量：

### 紙張

- 使用電子郵件及電子便箋在部門內通訊，並推廣至和其他部門及公眾的通訊
- 使用唯讀光碟保存部門出版物
- 以電子形式或使用唯讀光碟發出招標文件
- 在紙張雙面和使用已用過的紙張列印/影印文件
- 把傳真機調校，以防止垃圾傳真
- 如採用圖文傳真發送，文件正本將不會寄出，並且不使用圖文傳真傳送首頁
- 在草擬文件時，把兩頁文件列印在單頁上
- 在草擬文件時，Word文件採用較小的字型和字體；中文Word文件的行距採用英文行距，以減少列印時耗用紙張的數量；列印前先應用預看功能



### 節省能源

- 提醒所有員工在離開辦公室時將所有電燈和電腦關掉
- 把T10或T12光管(粗管)更換為T8光管(幼管)，作為短期措施
- 在長期措施方面，把T8光管更換為更有效率的T5光管
- 增加使用節能光管作照明
- 減少公共運輸交匯處的電力耗用量
- 電器如非在辦公室內經常使用，便應拔掉插頭
- 留意耗電量，並採取適當措施遏止任何耗電量上升的趨勢

## 環保採購

- 採購更環保的產品，例如循環再造紙、可更換筆芯的原子筆、鉛筆及環保稀釋劑
- 按適當情況為員工把陰極射線管電腦顯示屏更換為更高能源效益的液晶體顯示屏



- 採購節約能源影印機及使用普通紙的傳真機，這些設備均貼有機電工程署發出的能源標籤



## 環保活動

- 運輸署已經參加了由機電工程署舉辦的「能源效益及保存最佳措施獎」比賽，比賽結果將會在2004年12月公佈。
- 參加有關環保措施的研討會/工作坊

## 員工意識及培訓

64. 我們會繼續就有效使用資源及能源作出改善。我們會繼續令員工明白部門致力保護環境，並支持其他部門或組織舉辦的環保活動，及鼓勵員工參與有關的訓練課程及環保活動。

## 意見

65. 如閣下對本環境報告有任何意見或建議，請以電郵向本署提出。  
(電郵地址：[tdenq@td.gov.hk](mailto:tdenq@td.gov.hk))