

二零零五年度運輸署環保報告

Environmental Report of Transport Department 2005



運輸署
Transport Department

全心全意 以誠待人
♥ PUTTING OUR HEARTS INTO IT ♥

Contents 目錄

Foreword 前言	1
Chapter 1 – Introduction 第一章 — 引言	2
Environmental Policy 環保政策	2
Organisation and Responsibilities 組織及職責	2
Our Contribution to a Better Environment 我們對改善環境所付出的努力	3
Chapter 2 – Performance in 2005 第二章 — 2005 年的表現	4
Reduction in Traffic 減少交通量	4
Tightening of Emissions Control 收緊管制車輛廢氣	7
Using Alternative Fuelled Vehicles to Replace Diesel Vehicles 使用另類燃料車輛取代柴油車輛	8
A Better Pedestrian Environment 更佳的行人環境	9
Application of Information Technologies to Transport System 應用資訊科技於運輸系統	11
Green Office Management 環保辦公室管理	13
Staff Awareness and Training 員工意識及培訓	16
Chapter 3 – Targets for 2006 第三章 — 2006 年的工作目標	17
Reduction in Traffic 減少交通量	17
Tightening of Emissions Control 收緊管制車輛廢氣	18
Using Alternative Fuelled Vehicles to Replace Diesel Vehicles 使用另類燃料車輛取代柴油車輛	19
A Better Pedestrian Environment 更佳的行人環境	20
Application of Information Technologies to Transport System 應用資訊科技於運輸系統	20
Green Office Management 環保辦公室管理	21
Staff Awareness and Training 員工意識及培訓	23
Feedback 意見	23



前言

在 2005 年，運輸署在推行與運輸有關的改善環境措施，各方面都保持著踏實的進展。雖然香港的空氣質素，這幾年頗受鄰近珠江三角洲工業區廢氣排放影響，但我們仍然竭盡所能，努力為香港提供一個具高效率又環保的運輸系統，避免本地運輸系統令空氣質素進一步惡化。

在 2005 年，我們順利完成多項工作，包括善用路面、減少車輛廢氣排放、實行人專用區計劃，以及於運輸系統應用資訊科技等。當中包括：

- 於 2005 年初實施了更多鐵路與其他公共交通工具之間的轉乘計劃並提供轉乘優惠，以配合九廣鐵路馬鞍山支線通車；
- 成功鼓勵約 40% 的柴油小巴轉為石油氣或電動小巴，及鼓勵超過 99% 的柴油的士轉為石油氣的士；
- 鼓勵專營巴士公司在歐盟 II 型或以上型號的巴士安裝柴油催化過濾器以改善空氣排放質素；
- 重整中環、灣仔、銅鑼灣及彌敦道的巴士服務，以減少巴士班次及紓緩交通擠塞；
- 於 2005 年八月開始，在運輸署的網站發放有關的交通資料及估計三條過海隧道及主要引道的平均行車速度。市民可根據所提供的資訊來計劃和選擇過海的路徑從而避開擠塞的路線，藉此減低耗油量及廢氣排放；及
- 繼續採用環保辦公室措施，並開始推行電子儲存檔案系統。

香港是亞洲的國際城市，我們會繼續致力為本港提供一個具效率及環保的運輸系統，以達致最高標準。

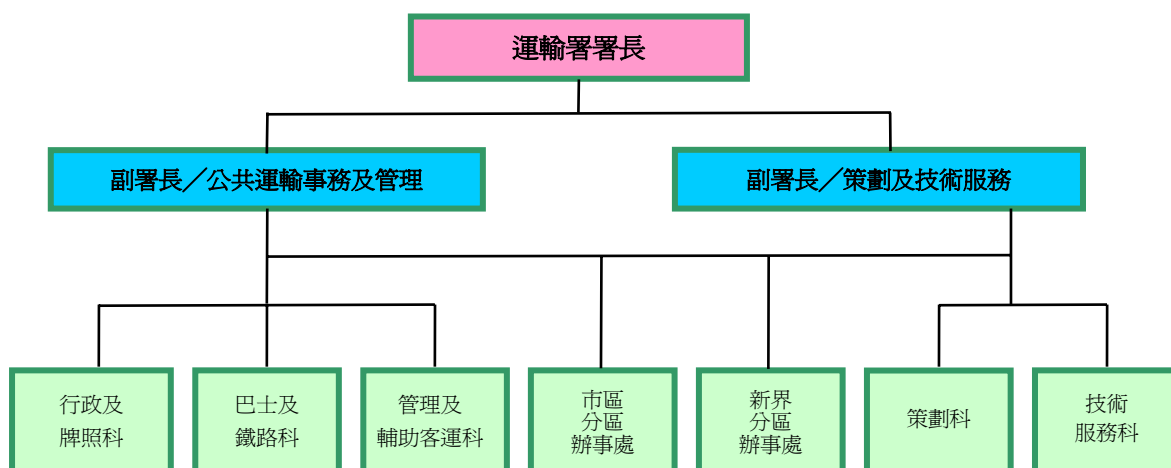
第一章 — 引言

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 1 358 名員工，在 7 個科或辦事處下緊密合作，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；及
- 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、停車收費錶和運輸署停車場管理得宜；
- 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；及
- 確保復康巴士服務管理得宜、經營得法，同時進一步改善公共交通服務，以方便殘疾人士。

我們對改善環境所付出的努力

5. 減少車輛廢氣排放、改善行人環境及環保辦公室管理是我們在環保工作方面的主要焦點。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；及
- 推行環保辦公室管理。



第二章 — 2005 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約 36%。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，例如於 2005 年初重整公共交通服務，以配合九廣鐵路（九鐵）馬鞍山鐵路於 2004 年 12 月通車。此外，我們亦實施了更多鐵路與其他公共交通工具之間的轉乘計劃，當中包括：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 2005 年，地鐵有限公司與新大嶼山巴士(1973)有限公司（嶼巴）及觀塘跨境快線繼續實施巴士/鐵路轉乘計劃。乘客每次乘搭地鐵東涌線轉乘嶼巴 37、38、38P 或 N38 號路線，均可獲減收車費一元。而乘客每次乘搭地鐵觀塘線轉乘觀塘跨境快線，可獲減收車費高達五元。

8. 由 2003 年 12 月 20 日起至 2005 年 5 月 31 日止，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、過海隧道巴士 914、914P 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。此外，於 2005 年，新巴 701、702 及 971 號路線在南昌站設有免費轉乘優惠計劃。

專線小巴/鐵路轉乘計劃

9. 截至 2005 年年底，共有 20 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香港、九龍及將軍澳。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. 自 2003 年 12 月 20 日以來，九廣西鐵設有 7 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，荃灣西站的新界專線小巴 86、87K、95K、97、99 及 301M 號路線，錦上路站的新界專線小巴 78 號路線及美孚站的九龍專線小巴 81K 號路線。此優惠試驗計劃持續至 2005 年。自 2004 年 12 月起，另有 16 條專線小巴路線參與此優惠試驗計劃，其中 12 條專線小巴路線提供轉乘優惠予馬鞍山鐵路乘客及 4 條專線小巴路線提供轉乘優惠予東鐵乘客。

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 日起試辦了的士/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。此優惠計劃持續至 2005 年，而自 2005 年 10 月 1 日起，所需的士收據的車費已減低至六十元或以上。

12. 九廣西鐵往市區方向的乘客乘搭的士於各西鐵新界西北車站轉乘西鐵，而其目的地是荃灣西、美孚或南昌站，可享有二元的折扣優惠。

巴士轉乘計劃

13. 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

14. 截至 2005 年年底，我們總共實施了 191 項（相對在 2004 年年底共有 150 項）巴士轉乘計劃，每日約有 110 000 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。

重整巴士路線及巴士站

15. 巴士行駛及駛入/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。

16. 在 2005 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 660 班，駛經銅鑼灣怡和街的則減少了 150 班。在九龍方面，每日駛經彌敦道的巴士減少了約 350 班。

17. 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個繁忙小時的巴士停站次數減少約 230 次。

泊車轉乘設施

18. 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 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（197 個停車位），西鐵的錦上路站（560 個停車位）和地鐵的彩虹站（450 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）。



彩虹泊車轉乘公眾
停車場

火車站的單車停放處

19. 在新界，隨著住宅發展項目越來越分散及遠離火車站，騎單車成爲前往火車站的普遍及環保交通工具。爲滿足這方面的需求，在東鐵、馬鞍山鐵路及西鐵位於新界的火車站附近，設有單車停放設施。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

專營巴士公司爲巴士加裝柴油催化器

20. 截至 2005 年年底，本港約有 5,900 輛專營巴士爲市民提供服務，當中約 87% 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柴油催化過濾器。

調派環保巴士行走繁忙交通要道

21. 由 2002 年初開始，專營巴士公司承諾只調派較爲清潔之歐盟二型或以上巴士行走怡和街。爲進一步改善香港的空氣質素，我們亦與專營巴士公司商討，鼓勵它們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。

提高廢氣排放標準

22. 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，均須符合歐盟三型廢氣排放標準。



歐盟三型巴士

車輛廢氣排放測試

23. 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廢氣排放情況。此外，我們為汽油車輛和石油氣車輛在其年檢時進行廢氣排放測試。



正在接受底盤功率機
測試的貨車

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 2005 年年底，共有超過 18 000 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 2005 年年底，本港共有 2,390 輛石油氣公共小巴及 457 輛歐盟三型公共小巴(其排放污染物較舊款柴油小巴少)在路面上行走。



石油氣公共小巴

石油氣加氣站

26. 截至 2005 年年底，全港各處共設有 53 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、赤柱、北角、山頂、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、上水和元朗共實施了超過 30 項行人專用街道及 25 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、改善街景及空氣質素，大大改善了整體的行人環境，並且深受大眾市民歡迎。在 2005 年完成的行人環境改善計劃詳列於表一。

表一：在 2005 年已實施或完成的行人環境改善計劃

地區	計劃種類	地點
中環	街道美化工程	□ 和安里
灣仔	悠閒式街道	□ 莊士敦道 (介乎船街與廈門街)
佐敦	街道美化工程	□ 南京街 (介乎白加士街與上海街)
元朗	街道美化工程	□ 元朗新街

莊士敦道介乎船街與廈門街
(實施悠閒式街道前)莊士敦道介乎船街與廈門街
(實施悠閒式街道後)

南京街(進行街道美化工程前)



南京街(進行街道美化工程後)



29. 在 2005 年，我們繼續與規劃署合作籌劃改善尖沙咀區行人環境、城市設計、街景和景觀的可行方案。我們已獲大眾市民的支持，首先落實實施於地鐵尖沙咀站海防道出口外的美化工程。該項工程預計在 2006 年年尾動工。

應用資訊科技於運輸系統

智能運輸系統

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表現與效益，以達致改善環境。

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. 公共運輸資訊服務將向市民提供選乘各種公共交通工具的資訊，並讓駕車人士尋找不同的駕駛路線，協助公共交通乘客及駕車人士預先計劃行程。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. 實施運輸資訊系統的工程預計可於 2008 年年初完成。

行車時間顯示系統

35. 除了透過位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的行車時間顯示器來顯示估計過海所需的行車時間外，我們已於 2005 年八月開始由運輸署的網站向公眾發放估計的過海行車時間和三條過海隧道及主要引道的平均行車速度。市民可根據所提供的資訊來計劃和選擇過海的路徑從而避開擠塞的路線，減低行車時間，降低成本，並可加強行車安全和減低耗油量及廢氣排放。

36. 此外，自 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已由 43 部增加至 2005 年的 120 部。公眾全年每日 24 小時可接通該項免費服務。

The screenshot shows the Transport Department website interface. At the top, it says 'Transport Department The Government of the Hong Kong Special Administrative Region'. Below that is 'Government Information Centre' with links for '繁體版' and '简体版'. There is also a 'SITE MAP' and an email icon. The main heading is 'Live Webcast of Road Traffic Condition'. The specific page is for 'Tuen Mun Road'. It features a map of Hong Kong with Tuen Mun Road highlighted in yellow. To the right, there is a live video feed of the road with the text 'An Internet connection speed of 150Kbps or above is required to view this webcast.' Below the video is a legend for camera locations: C1 Tsuen Wan End, C19 Tuen Mun End, C16 Shu Lam Section, C7 Sham Tseng East, and C3 Yau Kam Tau Section. A legend indicates that yellow icons mean 'Available' and red icons mean 'Unavailable'. At the bottom, there are buttons for 'Hong Kong', 'Kowloon', 'Tsuen Wan', 'Tuen Mun Road', 'Snapshot', and 'Home'.

經互聯網可見之深井東的交通情況

區域交通控制系統

37. 我們在市區、荃灣、葵青、沙田及馬鞍山、大埔及北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。

電子停車收費錶系統

39. 本港路旁電子停車收費錶過去使用即棄式易泊卡繳費，繼我們以八達通停車收費錶取代易泊卡停車收費錶，以便採用有增值功能的八達通卡，全部停車收費錶已於 2004 年 11 月劃一使用由八達通卡操作的電子收費錶。

環保辦公室管理

40. 我們日常管理辦公室時，繼續採取了各項措施減少用紙及節約能源。我們遵從了環境運輸及工務局的指引，在夏天把室內空調的溫度調較在攝氏 25.5 度，而且任命了能源糾察監督在各分部落實執行這項攝氏 25.5 度的要求。我們有若干個分部已引用了電子儲存檔案系統，以取代現有的用紙檔案系統。我們又不斷透過互聯網向各同事發放環保訊息，提高大家的環保意識，又舉辦環保講座及專題討論會，以便大家參與。簡要而言，我們要建立一個綠色的辦公室文化。



41. 在 2005 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
- 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
- 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
- 如寄發的便箋文件只屬普通分類，不用信封或檔案封套裝載
- 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，包括顧問報告書，而不使用硬複本
- 監察紙張使用量
- 採用了電子儲存檔案系統

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
- 回收用過的光碟以循環再造



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)
- 在夏天把室內空調的溫度調較在攝氏25.5度
- 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
- 列印Power Point檔案時，使用節省油墨的方法

員工意識及培訓

42. 我們繼續透過經常及定時發放環保訊息，提醒員工採用各項環保措施，令員工知到運輸署是致力環保的。我們還邀請員工參與環保署舉辦的環保講座，例如「減少廢物環保意識及環境管理」、「EMFAC-HK(廢氣排放計算)的運用」及「節約能源及效能經驗交流會」等，以提高員工的環保意識。

43. 我們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。



開放式辦公室走廊



無煙辦公室

第三章 — 2006 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，就未來數年間啓用的新鐵路與其他公共交通服務協調之研究的有關籌備工作將會展開。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。

推出更多巴士/巴士、巴士/鐵路及專線小巴/鐵路轉乘計劃

45. 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 2006 年內，我們將會在各區推出大約 40 項新巴士轉乘計劃。

46 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，當中包括將於 2006 年推出的東鐵及西鐵的專線小巴/鐵路轉乘計劃。此外，接駁機場快線的的士/鐵路轉乘計劃亦會持續至 2006 年。

更多巴士服務重整

47. 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

48. 我們已計劃日後在九鐵荃灣西、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。在計劃未來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

49. 我們會繼續監察火車站單車停放處的供求情況，在有需要時提供更多單車停放處以滿足公眾需求。

收緊管制車輛廢氣

為歐盟二型及歐盟三型巴士加裝柴油催化過濾器

50. 專營巴士公司會繼續試驗為歐盟二型及三型巴士安裝柴油催化過濾器的可行性，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

51. 我們會繼續積極推動專營巴士公司，調派更多歐盟二型及三型巴士行走指定繁忙交通要道，即軒尼詩道、金鐘道、德輔道中及彌敦道。



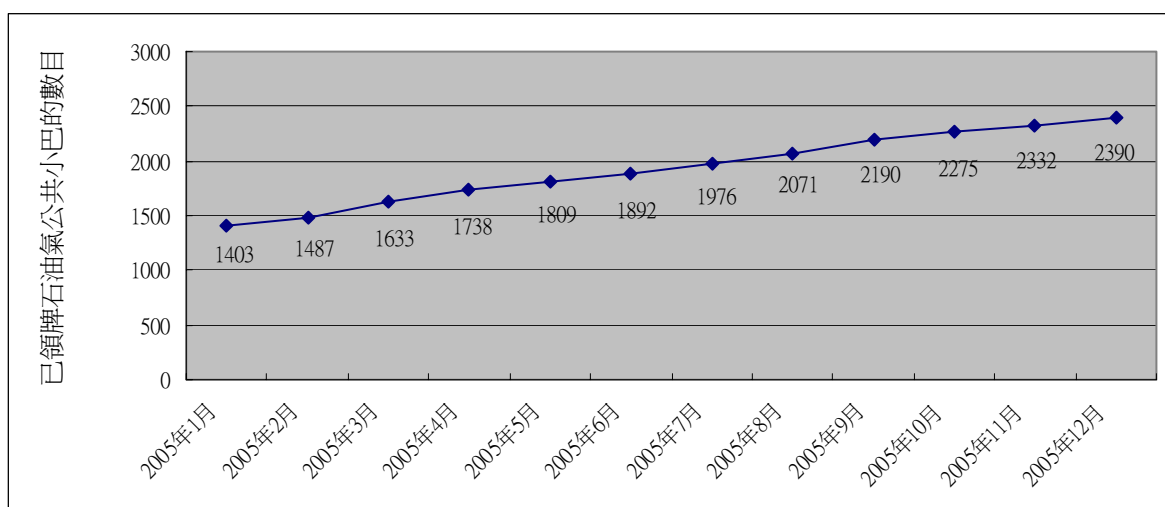
在軒尼詩道行走的歐盟三型巴士



使用另類燃料車輛取代柴油車輛

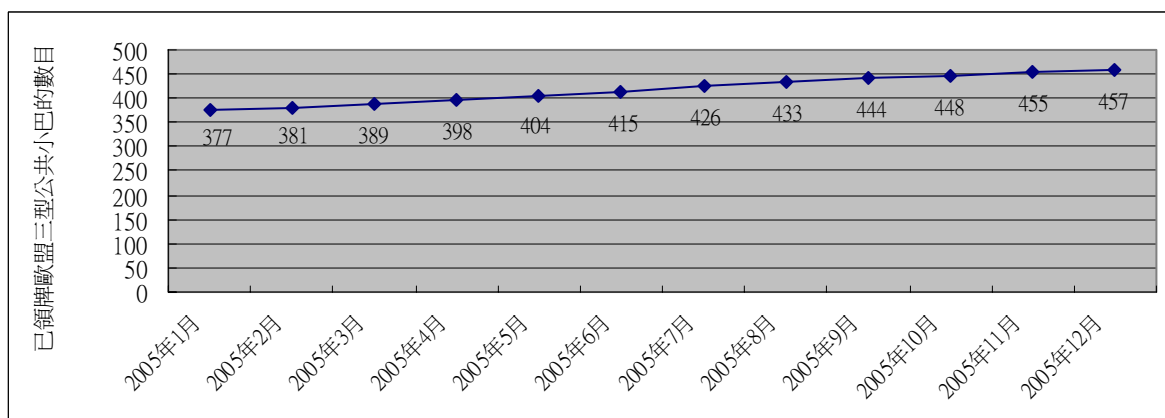
石油氣公共小巴

52. 參閱圖一，已領牌的石油氣公共小巴數目在2005年持續上升。隨著小巴車主轉用較乾淨燃料車輛資助計劃於2005年底結束，石油氣公共小巴的增長將會放緩。我們預計於2006年年底領牌石油氣公共小巴只可達2 430輛。



圖一：已領牌的石油氣公共小巴數目

53. 參閱圖二，已領牌的歐盟三型公共小巴數目在2005年持續上升。我們預計於2006年年底領牌歐盟三型公共小巴將達480輛。



圖二：已領牌的歐盟三型公共小巴數目



更佳的行人環境

54. 推行更佳的行人環境是提高生活質素的其中一種方法。市民對已完成的行人環境改善計劃的反應令人鼓舞。在2006年，我們繼續致力實施更多行人環境改善計劃。在銅鑼灣，我們會繼續試驗在白沙道及一段利園山道實施部分時間行人專用街道計劃，並會適當地調整實施的時間以配合下午繁忙時間的交通情況。在旺角，我們在西洋菜南街、奶路臣街、鼓油街和通菜街實施的部分時間行人專用街道試驗計劃也漸見成效。

55. 擴闊行人路是改善行人環境的有效方法。我們現已在各區順利展開擴闊及美化行人路的工程，包括中環的士丹頓街、伊利近街及卑利街；灣仔的莊士敦道；佐敦的廟街、南京街(介乎白加士街彌敦道)及庇利金街；以及深水埗的福華街及北河街。

56. 參考了大眾市民的意見，我們現正與規劃署合作制訂尖沙咀地區計劃，並將再揀選一些優先項目以盡早改善該區的行人環境。我們將在2006年年中為尖沙咀地區計劃及優先項目諮詢公眾。

應用資訊科技於運輸系統

57. 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。

58. 我們計劃擴展行車時間顯示系統至九龍區，於六個重要地點提供由九龍往港島估計的過海行車時間。而三條過海隧道的行車時間及其於九龍區主要引道的平均行車速度亦將於運輸署網站發放。擴展工程預計於2007年年底動工並於2009年年中完工。

59. 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，我們現正逐步擴展區域交通控制系統，預計新系統將於2008年於屯門及元朗區完成。

環保辦公室管理

60. 我們將繼續採用各項環保措施管理辦公室。我們會在夏天把室內空調的溫度調較在攝氏25.5度，及計劃在2006年內節省1.5%耗電量，又會鼓勵更多分部引用電子儲存檔案系統，以取代現有的用紙檔案系統。我們會繼續採用以下的環保管理措施：



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
- 在部門內使用電子郵件及電子便箋通訊
- 使用唯讀光碟保存部門出版物及顧問報告書
- 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
- 如寄發的便箋文件只屬普通分類，不用信封或檔案封套裝載
- 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
- 使用電子聖誕卡
- 鼓勵使用循環再造紙



循環再造

- 回收用過的紙張，光碟，油墨裝置以循環再造

節省能源

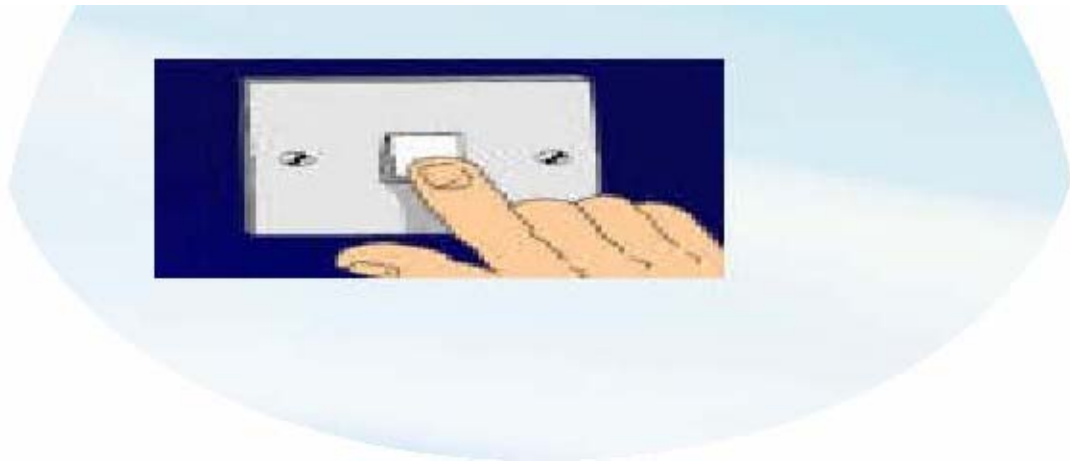
- 提醒所有員工在離開辦公室時將所有電燈和電腦關掉
- 把T10或T12光管(粗管)更換為T8光管(幼管)，作為短期措施
- 在長期措施方面，把T8光管更換為更有效率的T5光管
- 增加使用節能光管作照明
- 減少公共運輸交匯處的電力耗用量
- 電器如非在辦公室內經常使用，便應拔掉插頭
- 留意耗電量，並採取適當措施遏止任何耗電量上升的趨勢
- 在沒有人使用的地方關掉不必要的照明設備
- 鼓勵員工使用樓梯取代使用電梯

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
- 列印Power Point檔案時，使用節省油墨的方法

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

- 參加有關環保措施的研討會/工作坊



員工意識及培訓

61. 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

62. 如閣下對本環保報告有任何意見或建議，請以電郵向本署提出。
(電郵地址：tdeng@td.gov.hk)