



運輸署

環保報告 2006

前言

香港的空氣質素近年持續惡化。有鑑於此，香港特區政府於 2006 年定下「清新空氣約章」，並推行「藍天行動」，以進一步改善香港的空氣質素。運輸署對環保的支持亦不遺餘力，除提供優質的運輸系統外，亦繼續推行各種環保措施，以減低空氣的污染，維持香港國際都市的形象。

在 2006 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：

- ◆ 繼續推出更多鐵路與其他交通工具的轉乘計劃，以車費優惠吸引市民使用環保的鐵路運輸系統；
- ◆ 成功促使約 42% 的柴油小巴轉為石油氣或電動小巴，及超過 99.9% 的柴油的士轉為石油氣的士；
- ◆ 促進專營巴士公司替其歐盟二型及其後的巴士，加裝柴油催化過濾器，以減低空氣污染；
- ◆ 重整中環、銅鑼灣怡和街及彌敦道的巴士服務，以減少巴士班次及紓緩交通擠塞；
- ◆ 規定各專營巴士公司購置新巴士時，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，均須符合歐盟四型廢氣排放標準；
- ◆ 繼續在運輸署的網站發放交通信息，預計過海隧道時間及主要引道的平均行車速度資料。市民可根據所提供的資訊來計劃和選擇過海路徑，從而避開擠塞的路線，因而減低耗油量及廢氣排放；
- ◆ 繼續實行人環境改善計劃，包括超過 35 項行人專用街道及 30 項悠閒式街道計劃，以改善地區的空氣質素及整體的行人環境；及
- ◆ 採用環保辦公室措施，並更廣泛推行電子儲存檔案系統，以節約能源及減少用紙。

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。

「香港政府已定下清晰的策略，並實施一連串的計劃，以提供一個可持續發展的運輸系統。憑著為市民全心全意服務的承擔，運輸署在提供優質的運輸系統時，亦不斷致力環境保護，為我們下一代享有舒適的生活環境而作出貢獻。」

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。

運輸署對環保的努力

運輸署支持本港的持續發展，除提供既能滿足市民在經濟、社交、康樂及環保方面需要的運輸系統外，亦作出積極的環境改善措施，減少對環境的影響。有關措施包括：

運輸署的環境改善措施	
(A) 減少交通量	<ul style="list-style-type: none"> (i) 鐵路與其他公共交通工具的轉乘計劃； (ii) 巴士轉乘計劃； (iii) 重整巴士路線及巴士站； (iv) 泊車轉乘設施； (v) 火車站的單車停放處
(B) 收緊管制車輛廢氣	<ul style="list-style-type: none"> (i) 專營巴士公司為巴士加裝柴油催化器； (ii) 調派環保巴士行走繁忙交通要道； (iii) 提高廢氣排放標準； (iv) 車輛廢氣排放測試
(C) 使用另類燃料車輛取代柴油車輛	<ul style="list-style-type: none"> (i) 改用石油氣的士； (ii) 石油氣/電動公共小巴資助計劃； (iii) 石油氣加氣站； (iv) 專營巴士公司使用超低含硫量柴油
(D) 舒適的行人環境	<ul style="list-style-type: none"> (i) 行人環境改善計劃
(E) 資訊科技於運輸系統的應用	<ul style="list-style-type: none"> (i) 智能運輸系統； (ii) 行車時間顯示系統； (iii) 區域交通控制系統

2006 年的表現 及 2007 年的目標

(A) 減少交通量

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。我們除實施更多鐵路與其他公共交通工具之間的轉乘計劃外，還有巴士轉乘計劃、重組巴士路線及巴士站，以及泊車轉乘設施。這些措施可減少繁忙地區的交通量，從而減少了交通對環境所造成的影響。

(i) 鐵路與其他公共交通工具的轉乘計劃

實施更多鐵路與其他公共交通工具之間的轉乘計劃，能吸引更多市民使用鐵路，從而減少了交通對環境所造成的影響。計劃包括：

(a) 巴士/鐵路轉乘計劃

在 2006 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，可獲減收車費高達三元。於 2006 年，新世界第一巴士服務有限公司(新巴)的 701、702 及 971 號路線在南昌站設有九廣西鐵免費轉乘優惠計劃。

(b) 專線小巴/鐵路轉乘計劃

截至 2006 年底，共有 58 條專線小巴路線與地鐵有限公司及九廣鐵路公司合辦專線小巴/鐵路轉乘車費優惠。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。而每次乘搭九廣西鐵、東鐵及馬鞍山鐵路轉乘有關專線小巴路線或由有關專線小巴路線轉乘上述九廣鐵路路線，則可獲減收車費三角至三元五角。

(c) 的士/鐵路轉乘計劃

的士/鐵路轉乘計劃於2003年10月1日起試辦，以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。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2006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以上。

於2006年，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。

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。此外，接駁機場快線的的士/鐵路轉乘計劃亦會延續至2007年6月30日。

九龍南線預計於二零零九年落成。啓用後，鐵路沿線乘客使用公共交通服務的模式及選擇將有所轉變。運輸署將於二零零七年下半年展開九鐵九龍南線與其他公共交通服務協調之研究，以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。我們為九龍南線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，以達致政府鼓勵乘客使用鐵路的目標。

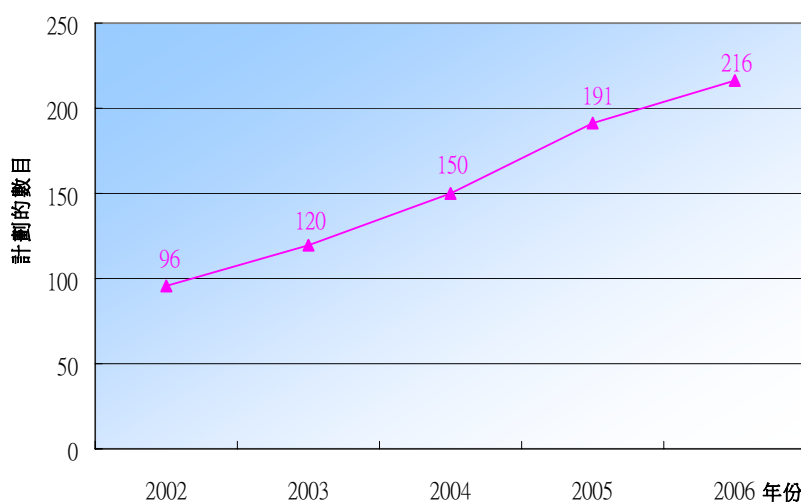
(ii) 巴士轉乘計劃

推行巴士轉乘計劃，可以：

- ◆ 更加善用巴士資源
- ◆ 紓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

截至 2006 年底，我們總共實施了 216 項巴士轉乘計劃，每日約有 120,000 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。有關近年的巴士轉乘計劃的項目增長，請參閱圖一。



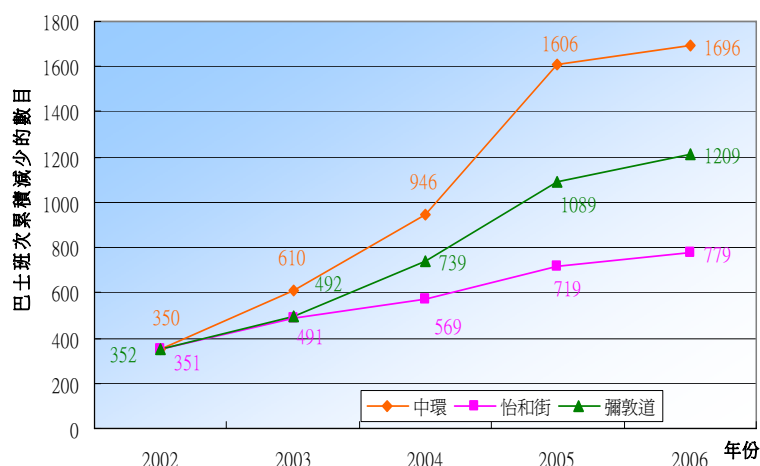
圖一：巴士轉乘計劃的項目增長

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 2007 年內，我們將會在各區推出大約 20 項新巴士轉乘計劃。

(iii) 重整巴士路線及巴士站

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携手致力重整巴士服務。

在 2006 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 90 班，駛經銅鑼灣怡和街的則減少了 60 班。在九龍方面，每日駛經彌敦道的巴士減少了約 120 班。2002 年起巴士減少班次的累積數目，請參閱圖二。

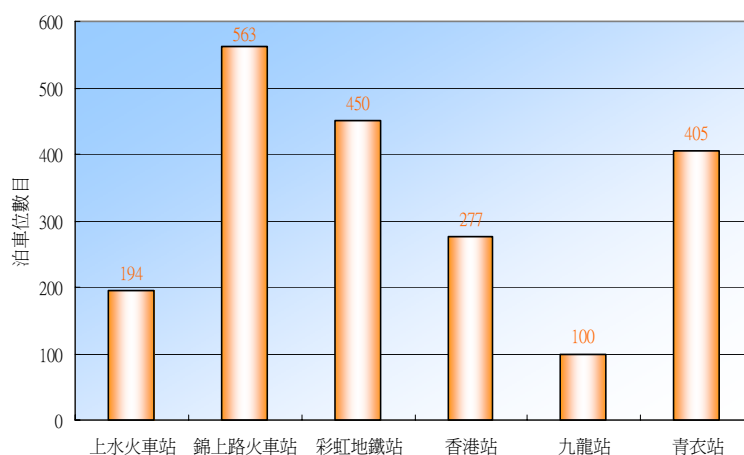


圖二：巴士減少班次的累積數目

我們計劃透過安排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，將其終點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。

(iv) 泊車轉乘設施

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。各泊車轉乘設施所提供的泊車位數目，請參閱圖三。



圖三：各泊車轉乘設施所提供的泊車位數目

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。

(v) 火車站的單車停放處

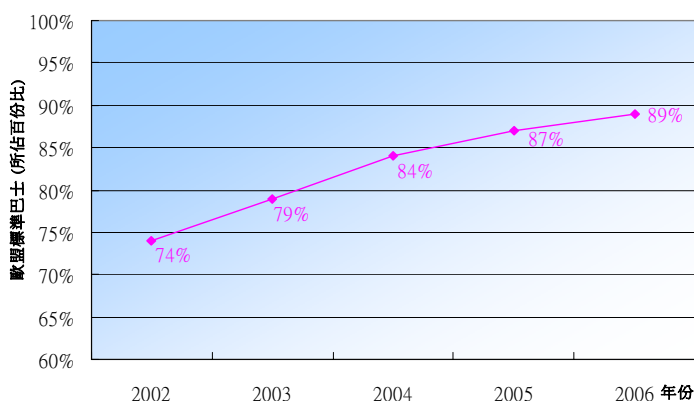
在新界，隨著住宅發展項目越來越分散及遠離火車站，騎單車成為前往火車站的普遍及環保交通工具。為滿足這方面的需求，在東鐵、馬鞍山鐵路及西鐵位於新界的火車站附近，設有單車停放設施。提供這些設施有助減輕對短程公共交通服務及來往火車站的穿梭服務的需求。

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。

(B) 收緊管制車輛廢氣

(i) 專營巴士公司為巴士加裝柴油催化器

截至2006年年底，本港約有5,900輛專營巴士為市民提供服務，當中約89%所用的引擎符合歐盟廢氣排放標準。關於過往幾年採用符合歐盟廢氣排放標準的專營巴士的百份比，請參閱圖四。至於餘下



圖四：採用符合歐盟廢氣排放標準的專營巴士的百份比

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年加裝柴油催化器或柴油催化過濾器，以減少廢氣排放。

運輸署會繼續鼓勵專營巴士公司為其歐盟二型及三型巴士安裝柴油催化過濾器，藉此提升該等巴士在保護環境方面的性能。

(ii) 調派環保巴士行走繁忙交通要道

由2002年初開始，專營巴士公司承諾只調派較為環保之歐盟二型或以上巴士行走怡和街。為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或以上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。

(iii) 提高廢氣排放標準

由2006年10月1日起，各專營巴士公司在購置新巴士時，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，均須符合歐盟四型廢氣排放標準。



歐盟四型巴士

(iv) 車輛廢氣排放測試

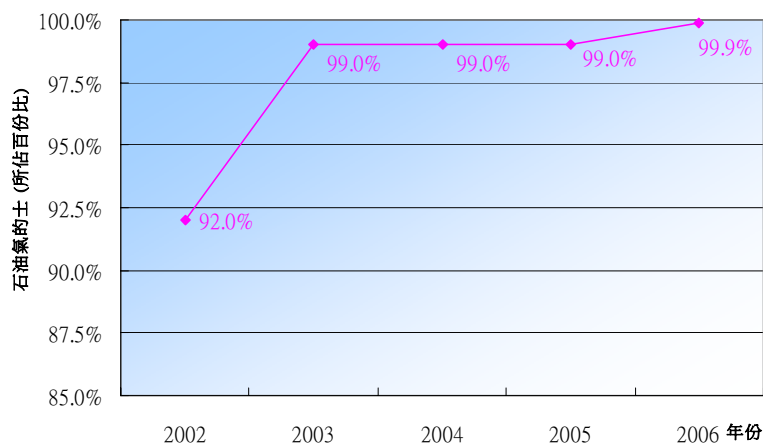
本署要求所有私家車、的士、小巴、貨車、巴士及特別用途車輛於年檢時須符合廢氣排放的標準。部份柴油車輛於年檢時亦必需要在九龍灣驗車中心接受底盤式測功機的測試。為了進一步改善環境，法例現正進行修改將廢氣排放的標準從六十哈特里奇煙單位收緊到五十哈特里奇煙單位。

另外，為鼓勵市民購買廢氣排放量少而燃料效率高的環保汽油私家車，由 2007 年 4 月 1 日起，新登記環保汽油私家車可獲寬減汽車首次登記稅 30%，寬減上限為每輛港幣 5 萬元。

(C) 使用另類燃料車輛取代柴油車輛

(i) 改用石油氣的士

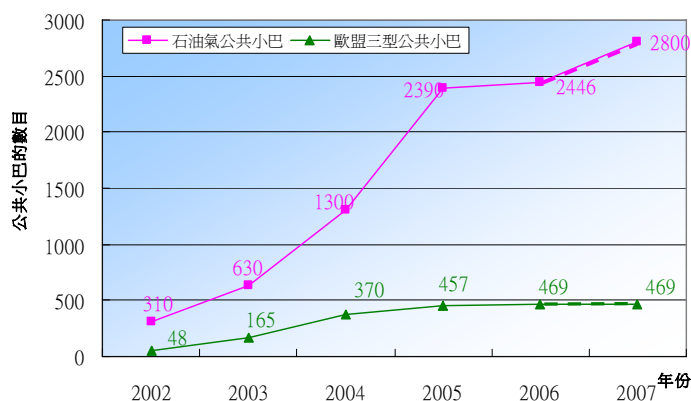
石油氣的士試驗計劃已在 1998 年年底圓滿結束。大部份的士車主現已改用石油氣的士取代柴油的士。截至 2006 年年底，共有 18,134 輛的士(超過 99.9%)使用石油氣作為燃料。過往幾年，採用石油氣作燃料的的士的百份比，請參閱圖五。



圖五 - 採用石油氣作燃料的的士的百份比

(ii) 石油氣/電動公共小巴資助計劃

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。於 2006 年年底，本港共有 2,446 輛石油氣公共小巴及 469



圖六 - 已登記的石油氣公共小巴及歐盟三型公共小巴的數目

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。過往幾年，已登記的石油氣公共小巴及歐盟三型公共小巴的數目，請參閱圖六。

隨著小巴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較年前放緩。我們預計隨著政府於 2007 年四月推出一項更換歐盟前期及歐盟一期柴油商業車輛的資助計劃，2007 年領牌石油氣公共小巴的增長會加快。預計於 2007 年年底領牌石油氣公共小巴可達 2,800 輛。

另外，已領牌的歐盟三型柴油公共小巴數目在 2006 年持續上升。由於歐盟四型車輛廢氣排放標準於 2006 年 10 月 1 日生效，以及上段提及將會推出的新資助計劃，我們預計 2007 年領牌歐盟三型柴油公共小巴的數目變動不大，而預計於 2007 年年底領牌歐盟四型柴油公共小巴將達 300 輛。

(iii) 石油氣加氣站

截至 2006 年年底，全港的石油氣加氣站已由 2002 年的 41 個增加至 56 個，為石油氣的士和小巴提供方便的加氣設備。

(iv) 專營巴士公司使用超低含硫量柴油

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%。

為進一步改善本港空氣質素，政府由 2007 年 4 月 1 日起，在指定時限內，提供一筆過資助，以鼓勵車主盡早更換歐盟前期及歐盟 I 期的柴油商業車輛，及購買符合首次登記車輛的法定廢氣排放標準的新商業車輛。

(D) 舒適的行人環境

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 35 項行人專用街道及 30 項悠閒式街道計劃。這些行人環境改善計劃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，大大改善了行人環境，並且深受大眾市民歡迎。於 2006 年實施的行人環境改善計劃，請參閱下表。

(i)	中環	◆ 伊利近街	[悠閒式街道]
		◆ 卑利街	[悠閒式街道]
		◆ 士丹頓街	[悠閒式街道]
(ii)	灣仔	◆ 莊士敦道 (介乎蘭杜街與譚臣道)	[悠閒式街道]
		◆ 莊士敦道 (介乎三角街與灣仔道)	[悠閒式街道]
(iii)	佐敦	◆ 南京街 (介乎彌敦道與白加士街)	[悠閒式街道]
		◆ 廟街 (介乎南京街與甘肅街)	[街道美化工程]



悠閒式街道: 莊士敦道 (介乎蘭杜街與譚臣道)

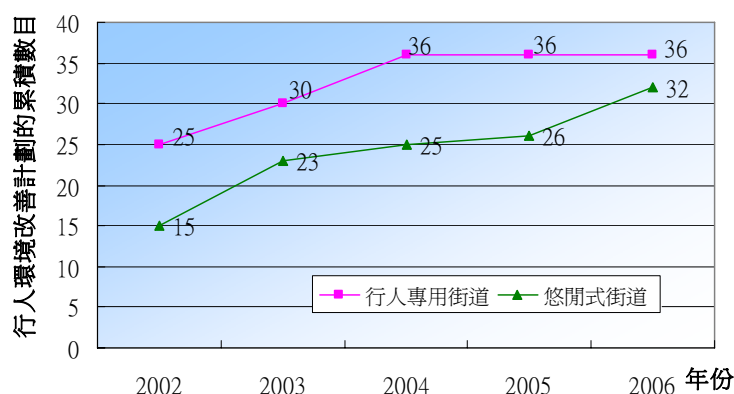


悠閒式街道: 南京街 (介乎彌敦道與白加士街)

有關行人專用街道及悠閒式街道計劃推行的進度，請參閱圖七。

2006 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。美化地鐵尖沙咀站海防道出口外一帶街景的優先項目工程已在 2006 年 10 月展開，並將於 2007 年年中完成。另外，於亞士厘道北端設置小型園景廣場的街景美化計劃，亦預計在 2007 年年中動工。在未來數年，我們將會逐步實施一連串的尖沙咀地區環境改善計劃，以改善尖沙咀區的步行環境。

在 2007 年，我們將繼續致力實施更多行人環境改善計劃。在旺角，我們會繼續監察西洋菜南街、奶路臣街、豉油街和通菜街的部分時間行人專用街道試驗計劃。另外，我們現已在各區順利展開擴闊



圖七 - 行人專用街道及悠閒式街道計劃的推行進度

及美化行人路的工程，包括灣仔的柯布連道(介乎告士打道與駱克道)；尖沙咀的彌敦道(介乎麼地道與加連威老道)和棉登徑；佐敦的庇利金街；以及深水埗的福華街和北河街。

(E) 資訊科技於運輸系統的應用

(i) 智能運輸系統

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。

(ii) 行車時間顯示系統

我們計劃擴展行車時間顯示系統至九龍區，提供由九龍往港島的估計過海行車時間。6 組行車時間顯示器將安裝在九龍區通往過海隧道的道路的重要交通分流點之前。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。擴展工程預計於 2008 年年初動工並於 2009 年年底完工。



行車時間顯示器的合成照片

此外，運輸署由 2003 年起在網頁上提供交通情況服務，現在閉路電視攝影機的數目為 120 部。我們並正在安排發放這些影像與手機使用者，令駕駛人士及乘客可以隨時隨地，在有需要時得知主要地點的交通情況。



透過手機下載即時交通情況的影像

(iii) 區域交通控制系統

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。區域交通控制系統能節省行車時間及停車次數達 30% 及

28%。

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，預計屯門及元朗區的新系統將於 2008 年後期完成。屆時全港 95% 的路口，將會以區域交通控制系統運作。

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。

(F) 其他環保措施

(i) 環保辦公室管理

我們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。再者，我們有更多的分部引用了電子儲存檔案系統，以取代現有的用紙檔案系統。我們亦於運輸署總部大樓的走廊實施燈光調節的節能措施，以減低耗電。

我們將繼續採用各項環保措施管理辦公室，在夏天把室內空調的溫度調較在攝氏 25.5 度，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。

(ii) 員工意識及培訓

我們繼續透過經常及定時發放訊息，提醒員工採用各項環保措施，令員工知道運輸署致力環保。我們還邀請員工參與環保署/機電工程署舉辦的講座/工作坊，當中包括「香港環境-廢物與空氣講座」、「香港能源效益獎-經驗交流工作坊」及為環保經理而設的「環境管理工作坊」，以提高員工的環保意識。

我們會繼續就有效使用資源及能源作出改善。我們會繼續讓員工明白部門致力保護環境，並支持政府或其他組織舉辦的環保活動，鼓勵員工參與有關的訓練課程及環保活動。

意見

如閣下對本環保報告有任何意見或建議，請用以下電郵向本署提出。
tdenq@td.gov.hk

二零零七年六月