

第八部：關注環境

近年公眾對環境質素要求與日俱增。行政長官繼 1999 年施政報告中提及改善環境後，他在 2000 年施政報告中再次強調優先改善空氣質素。基此目標，運輸署會繼續主動地採取措施改善空氣質素，包括將柴油的士轉為石油氣的士，研究使用另類燃料的公共小巴，控制專營巴士車隊的增長，加快每年商業車輛維修檢查程序和引進各種行人改善計劃。

石油氣的士

截至 2000 年年底為止，本港約有 4,100 部持牌石油氣的士投入服務。自 5 個石油氣專用加氣站分兩批在 2000 年 10 月及 11 月啓用後，轉用石油氣的士的步伐開始加快。

本港各區已一共設有 12 個石油氣加氣站，最少可為 8,000 部持牌石油氣的士提供服務；當局並會繼續接觸各燃油公司，要求它們在現有油站加裝石油氣加氣設施。此外，有 4 個石油氣專用加氣站預期在 2001 年年底投入服務。當局會繼續致力提供更多石油氣加氣設施。我們的目標，是在 2001 年年底時，提供足夠的加氣設施，供全港合共 18,138 部石油氣的士使用。

鑑於轉用石油氣的士的進展順利，當局打算修訂法例，停止進口柴油的士，並規定所有新登記的的士採用石油氣為燃料。當局將於今年年中，徵求立法會通過有關法例。

石油氣 / 電動公共小巴試驗計劃

試驗計劃的目的是為了收集石油氣及電動小巴在本地的營運數據，以及了解這些小巴是否適合本地商業的經營環境。

這項試驗計劃分階段進行，由 2000 年 6 月 5 日開始至 2001 年 1 月 31 日結束。試驗期間，共有 11 輛石油氣公共小巴（包括 8 輛豐田、2 輛福特及 1 輛日產），及 4 輛電動公共小巴投入 7 條專線及非專線服務。

試驗期間的運作情況由一個監察小組委員會負責。小組成員來自業界、學術界、車輛製造商及有關政府部門。

當局現正分析在試驗期間收集得的營運數據。運輸署會繼續協助環保署完成試驗報告，諮詢小巴業界，並擬定方向使小巴採用石油氣或電力以代替柴油。

研究引入無軌電車的可行性

當局已展開一項有關在香港引入無軌電車的可行性研究。該項研究預期將於 2001 年下半年完成。

控制專營巴士車隊的增長

為確保有效運用現有的專營巴士車隊，我們現正仔細審核該等公司的五年發展計劃。當局已將巴士從市區的繁忙地區，調往行走新界區的新市鎮，以滿足新市鎮的人口增長和交通需求。

推廣巴士轉乘計劃

為了減少市民對更多直接巴士服務的需求，減輕繁忙交通走廊上的擠塞情況和對環境的影響，當局推廣巴士轉乘計劃，向轉車的乘客提供票價優惠。在 2000 年內，當局共推出六個巴士轉乘計劃。

改善車輛廢氣排放

截至 2000 年年底時，在 6 200 部專營巴士中，約有 64% 的引擎符合歐盟廢氣排放標準。專營巴士公司日後購置的所有新巴士，均須符合最新的歐盟廢氣排放標準。

至於非歐盟標準巴士，專營巴士公司正將有關巴士改良至符合歐盟標準，或者將其消毀，並以符合最新歐盟廢氣排放標準的新巴士替換，或在有關巴士上加裝柴油催化器。在 2000 年內，40 部非歐盟標準引擎巴士已改良為歐盟 I 引擎巴士；超過 100 部巴士已遭消毀，而大約 1 200 部非歐盟標準巴士則加裝了柴油催化器。

當局計劃在 2001 年年底前，在 1 900 部非歐盟標準巴士上加裝柴油催化器，而餘下沒加裝這設施的 300 部非歐盟標準巴士，則會到 2002 年年底時加以消毀。

自 2000 年 12 月 28 日起，新世界第一巴士的全線車隊已採用超低含硫柴油。其他專營巴士公司正致力在 2001 年年初時採用超低含硫柴油。

加快每年商業車輛維修檢查程序

自 2000 年 10 月起，在「每年宜於道路上使用的車輛檢驗」中，我們對所有柴油車輛進行更嚴格和全面的黑煙煙測試。九龍灣驗車中心安裝了一部底盤式測功機，由 2000 年 12 月起投入服務。我們並正計劃安裝另外兩部底盤式測功機，以進一步加強驗車計劃。

行人環境改善計劃

為提高行人的道路安全和改善整體行人環境，我們在銅鑼灣、旺角、尖沙咀及赤柱實施了行人環境改善計劃。在 2000 年，我們劃設了共 18 條行人專用街道*。

由於這些行人環境改善計劃在最初階段實施成功，我們已在 2001 年年中展開了行人環境改善計劃的進一步研究，以便在中環、灣仔、佐敦及深水埗等地區找尋可以實施該計劃的地點。

*包括：全日行人專用街道：羅素街、百德新街及渣甸坊部分時間行人專用街道：利園山道、駱克道、東角道、記利佐治街、西洋菜街南、赤柱大街及市場道悠閒式街道：啓超道、西洋菜街南、奶路臣街、海防道、樂道、漢口道，以及廣東道和北京道的部分路段)