

二零零一至二零零二年度  
運輸科 運輸署 路政署  
環境報告



**Environmental Report of  
Transport Branch,  
Transport Department and Highways Department  
2001/2002**

二零零一至二零零二年  
環境運輸及工務局運輸科 運輸署 路政署  
環境報告

前言

香港不但人口密集，而且生活節奏急促。正因如此，香港市民不單要求一套安全可靠的交通運輸系統，並期望這套系統能符合環保的原則。要善用路面，巴士乘客可能需要中途轉車才可抵達目的地；要改善行人環境，乘客乘車前或下車後也許要多走點路。我們在交通方面的習慣與思維，均須作出改變。

令人鼓舞的是，這些改變已陸續出現。在市民大眾的支持下，我們現正優先發展鐵路這種既快捷又環保的交通工具。如今乘客均體會到巴士路線重組的好處，並希望巴士公司增設中轉站。實行人環境改善計劃後，行人也感受到環境的改善，並已要求當局把計劃擴展至其他地區。

我們會繼續努力不懈，盡量減輕交通運輸對環境的影響，為社會提供一個高效率及環保的運輸系統，滿足市民在社交、經濟和康樂活動方面的需要。

## 環保宣言／政策

“環境運輸及工務局、運輸署和路政署致力以符合環保原則的方式，為本港提供運輸基礎設施和交通運輸服務，確保本港得以持續發展。”

### 第一章 引言

這是環境運輸及工務局的運輸科聯同運輸署和路政署發表的第三份環境報告。

2. 運輸科的主要職責，是制定有關發展運輸基礎設施的政策、提供交通運輸服務、管理交通，以及採取與交通運輸有關的改善環境措施。運輸署和路政署則負責推行這些政策。

#### 運輸科、運輸署和路政署的工作範疇

3. 運輸科的施政方針，是提供安全可靠和高效率的交通運輸系統，滿足市民在經濟、社交及康樂活動方面的需求，並使香港今後得以持續發展。為了落實這項施政方針，我們會：

- 擴展和改善本港運輸基礎設施的網絡
- 改善公共交通服務的質素，協調各項服務
- 管理道路的使用，減少交通擠塞，促進安全
- 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

4. 運輸署的工作範疇如下：

- 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
- 規管車輛和駕車人士
- 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營運事宜；制定和實行道路安全策略以及有關措施
- 確保隧道、橋樑、停車收費錶和政府多層停車場管理得宜
- 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

5. 路政署的工作範疇如下：

- 擴展和改善道路網，以配合行車量的增加和改變，並應付發展方面的需要
- 妥善維修道路網，確保路面保養得宜，行車暢順
- 為道路網的規劃、設計、建造和維修保養工作提供優質的技術支援
- 修訂和實施《鐵路發展策略》

#### 為保護環境所作的承諾

6. 在交通運輸方面，空氣和噪音污染是值得關注的兩大問題。我們採取多管齊下的方法，保護環境：

- 優先發展鐵路等高效率又環保的運輸模式
- 減少行車量，着力改善行人設施
- 進一步收緊管制車輛廢氣
- 研究可否引進使用其他燃料的車輛，以取代柴油車輛
- 在所有新建和現有的公路，採取噪音緩解措施
- 進行環境美化和改善街景的工程

## 第二章 工作成效

### 優先發展高效率而環保的運輸模式

7. 目前，鐵路是本港最環保而且效率最高的集體運輸工具，佔各種公共交通工具總載客量三成以上。過去二十年，當局致力推行多項鐵路發展計劃，成效顯著。截至二零零二年四月計算，九廣鐵路輕鐵、東鐵及地下鐵路（地鐵）幹線的總長度分別達 32 公里、34 公里和 82 公里。

8. 鐵路已成為本港交通運輸系統的骨幹。由現在起至二零零七年，當局會增建下列鐵路線：

- 地鐵將軍澳線（已於二零零二年八月通車）
- 西鐵第一期
- 馬鞍山鐵路
- 東鐵尖沙咀支線
- 竹篙灣鐵路線
- 上水至落馬洲支線



9. 《鐵路發展策略 2000》建議增建五條客運鐵路線，包括沙田至中環線、九龍南環線、港島鐵路延線、北環線和區域快線；以及一條港口鐵路線。預計上述各項工程完成後，鐵路在公共交通工具載客量方面所佔的比例會由二零零六年的 39% 上升至 45%。



10. 兩間鐵路公司已於二零零一年七月就沙田至中環線提交意向書，並分別就九龍南環線及港島鐵路延線提出建議。截至本報告涵蓋期間止，當局正研究有關的建議。為確保鐵路工程的巨額投資的經濟效益，當局會因應運輸、人口及土地用途計劃的改變而定期檢討鐵路工程的優先次序。

11. 鐵路已成為本港公共交通系統的骨幹，我們亦會加以配合，致力促進鐵路與其他公共交通工具之間的協調，避免因服務重疊而浪費公共交通的資源，並舒緩市區交通擠塞的情況。

### 減少行車量

12. 為了減少擠塞地區的行車量，從而舒緩環境所受到的影響，我們採取了下列措施：

- 實施更多巴士中轉站和巴士／鐵路中轉站計劃
- 重組巴士路線和巴士站
- 推行停泊及轉乘計劃

### 巴士中轉站計劃

13. 推行巴士中轉站計劃的目的是：

- 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



位於灣仔的巴士中轉站計劃

14. 在二零零一至零二年度，我們實施了下列 20 項巴士中轉站計劃，為使用這些服務的乘客提供車費優惠：

中轉站位置	路線數目	推出日期
高士威道(第一期)	4	二零零一年八月
灣仔碼頭	3	二零零一年八月
東區海底隧道	3	二零零一年九月
高士威道(第二期)	4	二零零一年十二月
英皇道(第一期)	3	二零零一年十二月
英皇道(第二期)	4	二零零一年十二月
柴灣道	2	二零零一年十二月

筲箕灣道(第一期)	7	二零零一年十二月
彩虹道	2	二零零一年十二月
觀塘道(第一期)	21	二零零一年十二月
鴨脷洲橋道	5	二零零二年一月
金鐘	7	二零零二年一月
黃竹坑巴士總站	5	二零零二年一月
西營盤	5	二零零二年一月
中環(第一期)	11	二零零二年一月
中環(第二期)	9	二零零二年一月
筲箕灣道(第二期)	2	二零零二年一月
太子道東	8	二零零二年一月
九龍城	3	二零零二年一月
觀塘道(第二期)	21	二零零二年一月

15. 截至二零零二年三月，我們總共實施了 44 項巴士中轉站計劃，每日約有 72 000 名乘客使用這些中轉站。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，加上選定的中轉站位置適中，這些計劃普遍受乘客歡迎。

#### *巴士／鐵路中轉站計劃*

16. 由二零零一年九月一日起，地鐵有限公司與新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)合辦一項巴士／鐵路中轉站計劃，接駁地鐵東涌線與嶼巴服務。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。乘客普遍歡迎這項計劃，每日使用這些中轉站的乘客約有 3 300 人次。

#### *重組巴士路線和巴士站*

17. 巴士在道路上行駛以及進出車站，是造成交通擠塞的原因之一；特別在一些行車量原已不勝負荷的交通要道上，巴士所造成的影響更大。此外，交通擠塞還會導致道路上有更多汽車廢氣。為提高巴士運作的效率，以及舒緩巴士服務對交通和環



境造成的影響，運輸署已與專利巴士公司合作，重組巴士服務。

18. 在取消乘客量較少的路線、合併路線、調整班次，以及把行走港島區的巴士重新調配到新發展區之後，駛經中環的巴士班次在二零零一至零二年度內每日減少約 150 班，駛經怡和街的班次則每日減少 250 班。九龍方面，共有 15 條巴士路線改道後不再行經天星碼頭與彌敦道之間的一段梳士巴利道；另外，每日行走的班次亦減少大約 1 200 班。

19. 此外，我們也實施了巴士站重組計劃。港島中環與北角之間每小時巴士停站的次數減少約 270 次，九龍長沙灣道沿路每小時巴士停站的次數則減少約 300 次。

### *停泊及轉乘計劃*

20. 推出停泊及轉乘設施，旨在鼓勵通常會駕駛私家車往返市區繁忙地帶的人士改用公共交通工具。停泊及轉乘設施通常設於繁忙商業區／市區的外圍，位處公共交通樞紐，好讓駕車人士停放車輛後可轉乘公共交通工具，繼續前往目的地。



*停泊及轉乘設施*

21. 由一九九七年十二月起，當局在九廣鐵路上水車站附近的彩園路推行停泊及轉乘計劃，該處提供的停泊及轉乘設施可容納大約 200 輛汽車。此外，自一九九八年七月起，當局又在機場快線的香港站、九龍站和青衣站實施停泊及轉乘計劃，合共提供約 870 個泊車位。上述計劃均成績理想，可見當局推出的停泊及轉乘政策深得市民支持。

22. 除上述計劃外，當局並打算在現有的彩虹地鐵站以及日後設於荃灣西、錦上路、天水圍、屯門市中心和烏溪沙的鐵路車站提供停泊及轉乘設施。在彩虹興建停泊及轉乘設施的計劃已於二零零一年十一月動工，預計可於二零零六年完成，屆時將可提供 450 個泊車位。當局日後籌建鐵路車站和主要的運輸交



匯處（特別是市區外圍的車站和交匯處）時，會盡量發展停泊及轉乘設施。

## 着力改善行人設施

### 行人環境改善計劃

23. 自二零零零年三月起，運輸署在各區實施多項全日行人專用、部分時間行人專用以及悠閒式街道的計劃，改善整體行人環境。這些計劃廣受有關的區議會、行人以及區內店鋪的歡迎。二零零一至零二年度內推出／積極進行的計劃的詳細資料如下：



羅素街的悠閒式街道計劃

地區	行人環境改善計劃的性質	街道名稱
銅鑼灣	全日行人專用街道	駱克道
		東角道
		記利佐治街
	悠閒式街道	白沙道
		富明街
		蘭芳道
		羅素街(時代廣場對開)
尖沙咀	悠閒式街道	海防道
		漢口道(北京道以北)
		樂道
		亞士厘道
		宜昌街
		漢口道(北京道以南)
		廣東道

旺角	悠閒式街道	花園街
中環	全日行人專用街道	戲院里
		昭隆街
深水埗	部分時間行人專用街道(試驗性質)	蘭桂坊一帶
		鴨寮街
深水埗	部分時間行人專用街道	福華街
		北河街

24. 行人環境改善計劃乃當局持續推行的項目。我們會繼續物色車輛及行人均絡繹不絕的地點，制定適當的計劃以改善行人環境。

### 行人路系統

25. 行人路系統有助減少人車爭路的情況，並能舒緩交通擠塞，減少空氣污染，更可為行人提供較佳的徒步環境。我們甄選發展綜合行人路系統的地點時，會優先考慮交通繁忙而又人流不絕的地點。當局現正計劃在灣仔發展綜合行人路系統，以配合在區內實施的行人環境改善計劃。初步的可行性研究已於二零零二年九月完成。

### 收緊管制車輛廢氣

#### 專利巴士公司為巴士加裝柴油催化器

26. 截至二零零二年三月止，本港約有 6 400 輛專利巴士為市民提供服務，當中約 69%所用的引擎符合歐盟廢氣排放標準。



歐盟三型巴士

27. 至於餘下不符合歐盟標準的巴士，各專利巴士公司會在二零零二年年尾或之前報廢或加裝柴油催化器。截至二零零二年三月計算，巴士公司管理的車隊當中，超過 1 800 輛在歐盟標準生效前製造的巴士(佔這類巴士的 93%)已加裝柴油催化器，由巴士排放的粒子因而減少 25%。

### *提高廢氣排放標準*

28. 由二零零一年十月一日起，各專利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*

29. 運輸署為柴油車輛進行每年檢驗以證明有關車輛是否適宜於道路上使用時，會測試引擎的輸出功率和檢驗空氣過濾器，藉此逐步收緊這類車輛的黑煙測試。自二零零零年年初，該署已收緊黑煙測試，測試引擎的最大輸出功率，杜絕車主為達致較佳的測試結果而對引擎作出不當的調較及干擾。二零零一年年初，運輸署在九龍灣驗車中心安裝了一台底盤式測功機。這台測功機可測試車輛在模擬開動狀態下的情況，測試結果因而更為準確。運輸署計劃在轄下的驗車中心多安裝一台測功機，使驗車中心能利用測功機為所有柴油車輛進行廢氣排放測試。



*正在接受測功機測試的貨車*

30. 此外，運輸署已由二零零零年十一月起為汽油車輛和石油氣車輛進行廢氣排放測試。

以使非其他燃料的車輛取代柴油車輛

### 改用石油氣的士

31. 石油氣的士試驗計劃已在一九九八年年底圓滿結束。的士車主已逐漸以石油氣的士取代柴油的士。截至二零零二年三月底，共有大約 15 000 輛的士(逾八成)使用石油氣作為燃料。



石油氣的士

### 石油氣／電動小巴資助計劃

32. 截至二零零二年三月底，全港共有 65 輛石油氣／電動小巴行駛。石油氣／電動小巴試驗計劃已於二零零一年年初完成，結果顯示在本港營運這兩類小巴在技術上可行。二零零一年十一月，當局建議推出資助計劃，鼓勵車主把柴油小巴轉換為石油氣／電動小巴。有關計劃已二零零二年八月正式推出。



石油氣小巴



電動小巴

### 石油氣加氣站

33. 截至二零零二年三月底，全港各處共設有 30 個石油氣加氣站。二零零二年年底或之前，最少會再有 12 個加油站投入服務。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



### 專利巴士公司使用超低含硫量柴油

34. 由二零零一年二月一日起，所有專利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利巴士所排放的粒子數量減少了 5 至 10%。

### 道路計劃的環境影響評估

35. 在推展各項指定工務計劃之前，我們會在規劃階段進行有關環境影響評估的研究，藉以找出有關計劃對環境可能帶來的影響；制定日後須相應採取的緩解措施，以期減少污染；以及建議在施工期間必須遵守的規定。我們進行研究時，也會考慮其他可避免造成影響的計劃，以及有助改善環境的措施。

36. 在二零零一至零二年度，下列計劃的環境影響評估報告已根據《環境影響評估條例》獲得通過：

- 鯉魚門道下通道、油塘道／鯉魚門道路口修改及相關改善工程
- 中環灣仔繞道及東區走廊連接路
- 嘉龍村與小欖之間的青山公路改善工程

### 噪音緩解措施

37. 只要技術上可行，路政署都會採取適當的噪音緩解措施，盡量減低新道路工程或現有道路的大型改善工程對環境所造成的影響。這些措施包括在路旁設置隔音屏障和使用低噪音的鋪路物料。

38. 其中一項最廣泛採用的噪音緩解措施，是在路旁設置隔音屏障。現時全港設置的隔音屏障全長超過 16 000 米。在二零零一至零二年度內，超過 2 600 米的噪音屏障是在進行下列工程時一併設置的：錦田路改善工程、十八鄉交匯處至博愛交匯處的公路工程、青衣北岸公路工程以及西貢公路改善工程。路政署現正初步研究是否可採用北美、歐洲和東亞等地隔音屏障



設於西貢公路的隔音屏障

所用的物料以及有關的規定，以期日後設計隔音屏障時，可以選用品質更佳、效果更好的物料。

39. 除隔音屏障外，目前當局也一律規定，所有新建的高速道路(即車速限制為每小時 70 公里或以上的道路)，以及正進行改善工程的現有高速道路，均須採用低噪音鋪路物料。截至目前為止，全港已有 125 公里(98%)的高速公路鋪設這些物料。二零零一至零二年度內，當局共使用超過 260 000 平方米的低噪音鋪路物料。與此同時，路政署亦正試驗在低速道路鋪設低噪音鋪路物料，以及使用更耐用的低噪音鋪路物料。

### 美化環境

40. 路政署一直善用機會，把美化環境措施納入道路工程計劃，藉此改善整體的環境。在二零零一至零二年度，該署進行各項道路工程計劃和維修工程時一併栽種的喬木和灌木，總數約達 43 000 棵。該署為公用行人路和美化市容地帶全新鋪設地磚或更換舊磚時，均已採用有圖案設計的地磚，方便維修保養地下公共設施，並改善這些地點的外觀。二零零一至零二年度內，鋪砌地磚的面積超過 92 000 平方米。



南朗山道  
(種植美化前)



南朗山道  
(種植美化後)



## 辦公室管理

41. 環境運輸及工務局、運輸署和路政署均各自委任環保經理，集中處理為改善環境而推行的措施，並負責檢討有關措施的工作。

42. 循環再用的物品日趨普遍，我們現在多用了再造紙、可更換筆芯的原子筆和循環再用的碳粉盒。舉例來說，路政署已改善使用再造紙與一般白紙的比例，由二零零零年至零一年度的一比五，增加至二零零一至零二年度的一比三。運輸署整體耗用文具的比例亦減低一成。

43. 當局每年進行的大型檢討報告和研究的數目不同，整體耗紙量相應有所增減。一般來說，我們都鼓勵員工以電郵通訊，減少用紙。此外，部分招標文件已利用電子招標的形式發出。二零零一至零二年度內，運輸署為七項顧問服務合約招標時，已把電子招標文件存入光碟發給投標者。

44. 在節省能源方面，路政署在本年度的耗電量維持與二零零零至零一年度相若，即較一九九九至二零零零年減少約六成。至於環境運輸及工務局和運輸署則在聯用大廈內辦公，因此無法計算個別的耗電量。

### **第三章 — 在二零零一至零二年度採行的措施**

45. 在二零零二至零三年度，我們會繼續推行各種措施，力求盡量減少運輸活動對環境的影響。

#### **減少行車量**

##### *推出更多巴士中轉站及巴士／鐵路中轉站計劃*

46. 運輸署會繼續推廣巴士中轉站計劃，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。在二零零二至二零零四年內，該署會在各區推出大約 93 項巴士中轉站計劃。

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，當中包括將軍澳線和西鐵的轉乘計劃。

##### *加強重組措施*

48. 在二零零二至零三年度內，運輸署計劃以銅鑼灣及彌敦道為重點，進一步重組巴士服務。當中包括安排巴士改行較少出現擠塞情況的道路、合併巴士路線、及為配合乘客需求而調整巴士服務水平。該署還會研究可否縮短擠塞地區外圍一些載客量較低的巴士路線，並且計劃重組彌敦道、軒尼詩道和怡和街的巴士站，務求善用路面。

##### *促進公共交通工具之間的協調*

49. 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，我們曾就多條將於二零零二至二零零五年間啟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，研究已於二零零一年完成。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。

50. 為配合二零零二年八月地鐵將軍澳線通車，當局實行多項措施，因應乘客不斷轉變的需求重組巴士、專線小巴及邨巴服

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。日後新鐵路啟用時，我們亦會作出類似的部署。

### 着手改善行人設施

51. 二零零二至零三年度內，深水埗、佐敦及灣仔區都會實施行人環境改善計劃。深水埗區的欽洲街與桂林街之間一段鴨寮街，會實施部分時間行人環境改善計劃。在佐敦區，白加士街與上海街之間一段南京街會改為全日行人專用街道，至於廟街及炮台街與上海街之間一段南京街則會在部分時間封閉，供行人專用。灣仔莊士敦道南面的行人路將會擴闊，柯布連道則會實施令駕車人士減慢車速的措施。運輸署亦會研究在尖沙咀、銅鑼灣和中環進一步實行人環境改善計劃的可行性。

### 收緊管制廢氣

52. 專利巴士公司已制定計劃，在未來幾年為歐盟一型巴士加裝催化轉換器和連續還原粒子過濾器，令車隊更為環保。巴士公司亦會繼續試驗為歐盟二型巴士安裝連續還原粒子過濾器。

### 以使用其他燃料的車輛取代柴油車輛

#### 石油氣／電動小巴資助計劃

53. 二零零二至零三年度，當局會繼續推行這項資助計劃，鼓勵小巴車主把柴油小巴轉換為石油氣或電動小巴。

### 環保交通工具

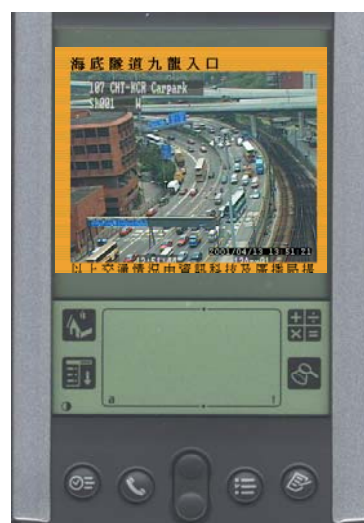
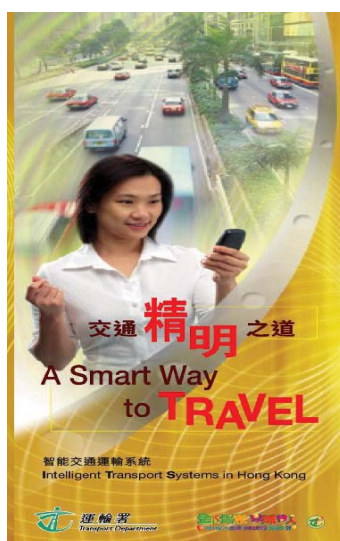
54. 運輸署為本港引進無軌電車而進行的可行性研究，已於二零零一年六月完成。研究認為已建設區不宜行駛無軌電車，不過當局可進一步探討在新發展區採用無軌電車的可行性。為此，我們會研究東南九龍發展計劃引入無軌電車較採用其他環保交通工具的好處，再決定哪一種交通工具最適合這個新發展區採用。

## 在交通管理方面應用資訊科技

55. 政府一直致力研究應用先進的資訊及通訊技術，盡量提高現有運輸系統的容量和效益，務求以可持續發展的方式，滿足不斷增加的交通需求。

56. 二零零一年，運輸署已制定智能運輸系統策略，落實本港未來十年的各項運輸資訊服務和交通管理系統。其中兩項新推出的核心計劃，是運輸資訊系統和行車時間顯示系統。

57. 運輸資訊系統已定於二零零三年下旬起分期啟用。這個綜合各項交通運輸資訊的中央數據庫，可提供公共運輸資訊服務和智能道路網兩項主要服務。



運輸資料系統

58. 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，並免費讓駕車人士搜尋各條不同駕駛路線的資料，協助乘客和駕車人士在出發前計劃選用的路線。市民可瀏覽互聯網、致電政府的綜合電話查詢中心、聯絡公共交通機構的客戶服務中心、或透過服務供應商提供的流動電話服務，取得有關資料。

59. 智能道路網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。私營機構的增值服務供應商可利用這些資料，為市民提供服務，例如車內導向系統、車隊管理系統和個人化資訊服務等。

60. 行車時間顯示系統旨在讓駕車人士得知由港島取道主要路線經三條過海隧道往九龍估計所需的時間。這個系統已定於二零零三年年初起分期啟用。

61. 區域交通控制系統由電腦控制，可以即時協調和調校地區的交通控制訊號，盡量提高道路的容車量，減少交通延誤。這個系統現已裝設在市區和荃灣、葵青、沙田和馬鞍山這些新市鎮，二零零四年年初前將會推展到大埔和北區。

62. 相信上述交通管制及管理設施投入服務後，可以減省燃料消耗量，減少汽車排放的廢氣，以及縮短行車時間。

### 其他環保措施

63. 路政署會優先研究可否採用拆建物料／廢料來興建公路，並制定如何減少、處理、及再用拆建廢料的指引。為此，該署已擬備一套規格，規定如何把拆建物料中的碎石循環再用，以鋪設行車道的路底基層。該署會繼續研究發展再造路底基層／瀝青路基，務求在興建公路時，可使用從道路維修中回收的瀝青路面，藉此盡量減輕對環境的影響。該署選定了數份工程合約進行試驗計劃，要求承建商擬訂廢物管理計劃，盡量減少建築廢料並確保妥善處理廢物。

64. 路政署現正試驗在低速道路鋪上低噪音鋪路物料，以及使用更耐用的低噪音鋪路物料，並且密切監察進度。該署亦會繼續致力研究美化環境的措施，包括在噴漿混凝土護面的山坡上進行種植、增添山坡面層色彩、美化街景等。該署正研究改善公路結構外觀，提高街景和街道設施的標準，並已計劃在二零零二至零三年翻新現有多個公路結構，以改善外觀。該署現正物色適當地點，試驗裝設新的街道設施。

65. 為減少進行掘路工程的次數，減低掘路對市民可能造成的滋擾，路政署已委聘顧問公司研究在本港新發展區和已建設區裝設共同溝的可行性。共同溝可以採用隧道、坑槽、橫越道路管道等不同的設計，在同一條通道放置各種公用設施，無需掘開路面。預計研究會在二零零三年完成。

## 第四章 長遠計劃



66. 運輸規劃和土地用途規劃如配合得宜，可減少市民對路面交通工具的依賴，從而減少對交通運輸系統的需求，並舒緩對環境所造成的影響。為此，我們會在運輸和土地用途規劃方面，推行各種更着重行人需要的措施。這些措施包括：

- 把密集發展區和工商業樓宇設在鐵路車站附近，讓市民可徒步前往；
- 把選定的道路劃為行人專用街道，並闢設分層行人路，以縮減短途的行車次數，同時避免人車爭路的情況；及
- 通過規劃，鼓勵市民採用步行、騎單車等不會造成污染的交通模式，使他們在區內出入時減少使用汽車。

67. 儘管我們會採取這些措施，但隨着人口增長、經濟活動日益頻繁，市民對現有和日後的交通運輸系統的需求仍會不斷增加。因此，適時提供新的系統和改善現有的基礎設施，至為重要。為此，我們會採取以下措施：

- 定期檢討進行重要公路工程的需要和時間，以及工程範圍，確保這些工程與目前或日後的土地用途和人口發展互相配合；



- 制定各項計劃和環境舒緩措施，以應付預期會大幅增長的過境交通量；及
- 優先實行鐵路發展計劃。

68. 政府的長遠目標，是發展一個既可滿足市民需要、亦有助本港持續發展的交通運輸系統。我們需要市民和交通運輸機構鼎力支持，方能達到這個目標。換言之，市民出門上班，或需放棄乘坐的士而改為步行，又或駕車往鐵路車站轉車而非直駛往工作地點。

69. 我們都要提高意識，明白公眾健康、經濟效益和污染程度，是受到個人選用的交通工具直接影響。我們當前面對的挑戰，是如何以環保的方式，滿足社會對交通服務與日俱增的需求。我們要為下一代着想，應付上述挑戰，令香港成為一個更適合市民安居樂業的地方。

二零零三年一月