

二零一三年环保工作报告

运输及房屋局
运输科

报

告内容

1. 引言

2. 运输科的主要职责

3. 运输科的环保目标

- ◇ 陆路及水上交通
- ◇ 民航服务
- ◇ 港口及航运服务
- ◇ 物流

4. 环境管理和环保工作表现

- ◇ 陆路及水上交通
 - 优先发展高效率和环保的运输模式
 - 减少交通挤塞及改善换乘安排
 - 加强改善行人设施
 - 在交通管理方面应用信息技术
- ◇ 民航服务
 - 机管局推行的措施
 - 民航处推行的措施
- ◇ 港口及航运服务
- ◇ 物流

5. 办公室的环保管理

- ◇ 节约用纸、节约用电和回收再造
 - 节约用纸
 - 节约用电
 - 回收再造
- ◇ 环保采购方式
- ◇ 员工意识

6. 意见和建议

引言

运输及房屋局由运输及房屋局局长掌管，负责两个范畴的政策事务：运输及房屋。这两个政策范畴分别由运输科及房屋署负责。本环保工作报告阐述运输科的环保工作表现。有关房屋署的环保工作表现，请浏览该署的网站，网址为 <http://www.housingauthority.gov.hk/mini-site/hasr1112/common/index.html>。

运输科由运输及房屋局常任秘书长（运输）领导，监督四个执行部门即民航处、路政署、海事处和运输署的运作。

运

输科的主要职责

运输科负责制定有关发展运输基础设施、提供运输服务、交通管理、海运和物流、民用航空服务和民航管理等政策。在制订政策的过程中，可持续发展是重要的考虑因素。

运输科负责的政策范畴主要包括：

- 规划和落实本港运输基础设施的兴建和改善工程，并着重发展铁路；
- 改善公共交通服务的质素并加以协调，从而鼓励市民使用公共交通服务；
- 改善跨境铁路和道路的接驳安排；
- 管理道路的使用，减少交通挤塞，并促进道路安全；
- 在有关交通运输的范畴内，支持改善环境的措施；
- 提升并推广香港的国际和区域运输及物流枢纽地位；
- 与香港机场管理局（机管局）合作，加强香港国际机场的竞争力，并推广香港的国际及区域航空中心地位；
- 促进海上航运安全，并确保在香港注册的船只或到港船只时刻符合相关的国际标准；以及
- 加强香港港口的竞争力，巩固香港的国际船务及航运中心地位。

运

输科的环保目标

我们承诺，致力：

- 确保政策配合环保所需；
- 确保辖下各项计划和工作均以环保的方式进行；以及
- 加强员工的环保意识。

我们已制定下列方针，以达到上述目标：

陆路及水上交通

- 继续以环保的方式，提供运输基础设施及服务。

民航服务

- 致力确保相关法律架构和行政措施能尽量减少飞机运作对环境的影响。
- 继续与机管局和民航处合作，确保尽量减低机场发展和营运对环境的影响，且相关各方也积极采取措施，尽量减少香港国际机场运作造成的污染及滋扰。

港口及航运服务

- 致力确保本港的法律架构和行政措施能尽量减少航运及港口运作对环境的影响。
- 继续与环境保护署（环保署）、港口及航运业界携手合作，确保尽量减轻航运、港口发展和运作对环境的影响。

物流

- 继续与物流业界合作，推广保护环境的措施，确保尽量减轻物流业运作对环境的影响。

环 境管理和环保工作表现

陆路及水上交通

香港是全球最人烟稠密的城市之一。安全、高效率、可靠和环保的交通运输系统，对本港的可持续发展至为重要。在环境管理方面，我们会继续致力采取以下措施：

- 优先发展高效率 and 环保的运输模式；
- 减少交通挤塞和改善换乘安排；
- 加强改善行人设施；以及
- 在交通管理方面应用信息科技。

□ *优先发展高效率 and 环保的运输模式*

铁路是本港既环保、安全而又效率高的集体运输工具，载客量占公共交通工具总载客量约 40%。目前，本港铁路的总长度约为 218 公里。

我们现正全力推展下列五个铁路项目：

- 西港岛线；
- 南港岛线（东段）；
- 观塘线延线；
- 沙田至中环线（沙中线）；以及
- 广深港高速铁路（高铁）香港段。

待上述客运铁路线建成后，本港铁路的总长度会增至逾 270 公里。

我们在 2011 年 3 月就检讨及修订《铁路发展策略 2000》展开顾问研究，以落实善用铁路作为客运系统骨干的政策。发展铁路运输系统可大大提高客运流量、纾缓道路交通挤塞和减少车辆造成的空气污染。这项研究已经完成，我们将于 2014 年稍后时间公布新铁路方案的未来路向。

政府将会继续致力更妥善协调铁路与其他公共交通工具，避免因不必要的服务重迭而浪费公共交通资源，并减少交通挤塞的情况。铁路发展项目和辅助基础设施的设计和建造，将会更切合市民的需要。

至于电动车方面，运输署将会继续参考国际做法，制订措施，以配合在本港引入和使用电动车。为扩大电动车充电网络，政府与私营机构合作，设立约 1 000 个标准充电设施。

□ **减少交通挤塞及改善换乘安排**

为了减少繁忙地区的行车量，从而减轻对环境的影响，我们采取了下列措施：

- 实施更多交通工具换乘计划；
- 重组巴士路线；
- 推行泊车换乘计划；以及
- 控制私家车增长。

巴士换乘计划

我们推行多项措施，包括巴士换乘计划，以善用巴士资源、减少挤塞情况、尽量减少对繁忙街道环境的影响，以及减低乘客对点到点长途巴士路线的需求。

截至 2013 年年底，有 305 项巴士换乘计划为乘客提供最高可达 30.9 元的车费优惠。换乘计划的实施地点包括城门隧道、大榄隧道、大老山隧道、东区海底隧道、西区海底隧道、海底隧道、香港仔隧道、塞拉利昂隧道和青马管制区的收费广场附近，以及本港

其他地区。换乘计划提供车费优惠之余，还有更多路线可供选择，因而深受乘客欢迎。这些计划既可扩大巴士网络，方便市民往返各区，也可尽量降低增设长途巴士路线的需求。屯门公路的巴士换乘站自 2013 年 7 月起已全面投入服务，不但提高青山公路和屯门公路一带的巴士服务效率，且为屯门区内不同小区的乘客提供覆盖范围更广的巴士网络和车费优惠。各种巴士换乘计划平均每日惠及约 129 000 名乘客。

巴士 / 铁路及专线小巴 / 铁路换乘计划

为鼓励乘客利用铁路和其他公共交通工具的换乘安排，营办商推出了巴士 / 铁路及专线小巴 / 铁路换乘计划，为乘客提供换乘折扣优惠。截至 2013 年年底，有 5 条专营巴士线及 47 条专线小巴线参与香港铁路（港铁）的巴士 / 铁路换乘计划（车费优惠为 1.0 元）及专线小巴 / 铁路换乘计划（车费优惠由 0.3 元至 3 元不等）。此外，港铁东铁线的乘客，可在东铁线各指定港铁车站，免费换乘港铁的接驳巴士，路线包括 K12、K14、K17 和 K18 号。香港铁路有限公司（港铁公司）也为西北铁路服务范围内的西铁线和轻铁乘客提供免费换乘港铁巴士服务。

专线小巴换乘计划

这些计划旨在更有效运用专线小巴资源，以及尽量减少对公用道路环境的影响。有关营办商各按其财政能力，参与这些计划。为鼓励乘客善用两条不同专线小巴线的换乘安排，截至 2013 年年底，共有 57 条路线为转车乘客提供车费优惠（由 0.5 元至 9.6 元不等）。

重组巴士路线

政府一直与专营巴士公司合力重组巴士服务，以提高巴士网络效率、改善服务质素、纾缓交通挤塞、降低车费上调压力和减少路边空气污染，并确保巴士服务能够適切满足乘客需求。政府在《二零一三年施政报告》公布当局将会“优化路线、加强接驳功能、改善换乘安排”后，运输署和专营巴士公司更积极重组巴士路线，除了每年制订巴士路线发展计划外，还采用全新的“区域模式”。在“区域模式”下，当局会以地区而非个别路线作为基础，全盘检视该区的巴士服务，确保公共交通资源的运用更具成本效益，为整个

地区带来最大裨益。当局已于 2013 年按照“区域模式”重组北区和屯门的巴士路线，效果大致理想。其他地区的巴士路线重组计划日后也将按此模式进行。

在 2013 年，通过合并、缩短、修订路线和调整班次，途经中环的巴士班次每日减少了约 380 班。九龙方面，途经弥敦道的巴士班次每日减少约 460 班。

政府一直与专营巴士公司商讨，在切实可行的情况下，调派低排放巴士（即符合欧盟 IV 期或以上排放标准者）行走途经铜锣湾、中环和旺角各低排放区试点¹的巴士路线。我们的目标，是到 2015 年时各低排放区内行驶的专营巴士均为低排放巴士。

泊车换乘计划

泊车换乘设施通常设于繁忙商业区 / 市区的外围，位处公共交通枢纽，以便驾车人士停泊车辆后换乘公共交通工具，继续前往目的地。

由运输署或港铁公司管理的泊车换乘计划已经在以下地点推行：机场快线的香港站、九龙站和青衣站；东铁在线水站附近的彩园路；红磡站；西铁线锦上路站；观塘线彩虹站；以及东涌线奥运站、将军澳线坑口站和马鞍山线乌溪沙站附近一些由私人发展商经营的商业停车场。

当局日后规划铁路车站和大型运输交汇处时（特别是位处市区外围者），将会尽量提供泊车换乘设施。

控制私家车增长

私家车数量快速增长，导致交通挤塞情况恶化。为控制私家车增长，政府在 2011 年把私家车首次登记税各税阶的税率调高约 15%，也调高环保汽油私家车的首次登记税税务宽减，由以往的 30% 及每辆 50,000 元的宽减上限，调高至 45% 及以每辆 75,000 元为宽减上限。此举旨在提供足够诱因，令新私家车的准买家更愿意考虑

¹ 环保署指定的低排放区为铜锣湾怡和街、中环德辅道和旺角太子道。

购买环保汽油私家车，而非传统汽油私家车。

□ **加强改善行人设施**

提升生活质素的方法之一，是令行人环境愈见改善。在 2013 年，我们继续监察并检讨行人环境改善计划的推行情况。此外，我们现正深入研究在旺角发展行人天桥系统的计划，以期扩展行人活动空间和尽量减少人车争路的情况。我们也在构思可行方法和采取多项措施，以改善铜锣湾和元朗市的行人环境。

扩阔行人路是改善行人环境的另一有效方法。多个地点的行人路扩阔工程和美化工程均已完成，当中包括佐敦的宁波街和白加士街，而吴松街的工程则进展良好。

兴建自动扶梯连接系统 / 升降机系统，可让市民更易前往地势陡斜的地区，以及减少依赖乘车途经交通挤塞、陡斜及狭窄的道路往返这些地区。为此，政府已就兴建上坡地区自动扶梯连接系统 / 升降机系统，订立了客观、公平和具透明度的评审制度，以评定所收到建议的效益和进行初步技术可行性研究的先后次序。这些系统有助行人克服地势高度差距，为他们提供乘搭交通工具以外的另一选择。排名最高的 13 项建议，现正处于规划或实施等不同阶段。

□ **在交通管理方面应用信息科技**

我们继续利用先进的信息及电讯科技，提升本港运输系统的效益。此举可令道路用户掌握实时交通信息，有助他们更有效率地预先计划驾驶路线或选择交通工具。道路使用者行车时将会较畅顺，时间也缩短，因而有助减少车辆的燃料消耗量和废气排放量。

行车时间显示系统

鉴于行车时间显示系统的表现理想，该系统已在 2010 年 5 月扩展至覆盖九龙区及港岛东区。该系统为过海的驾车人士提供最新的交通情况，让他们可参考有关数据来选择行车路线，避免使用交通挤塞的隧道。该等实时过海行车时间的信息，也在运输署网页和政府的“资料一线通”网站显示，以供市民查阅。

区域交通控制系统

鉴于区域交通控制系统在善用道路容车量、减少交通延误和降低车辆废气排放量方面成效显著，该系统已分阶段扩大至覆盖大部分地区。截至 2013 年年底，在全港 1858 个灯号控制道路交汇处中，有 1761 个已连接至区域交通控制系统。区域交通控制系统的覆盖范围扩大后，道路交汇处的整体交通延误可尽量减少，行车时间也得以缩短。由于交通灯号之间的协调更佳，车辆因而减少停车和开车次数，燃料消耗量和废气排放量随之降低。

为减少耗电量，我们又以发光二极管（LED）交通灯取代传统交通灯。自 2012 年 10 月起，全港所有交通灯均是 LED 灯而非白炽灯。

行车速度屏

行车速度屏系统于 2013 年 1 月推出，在新界的主要干线装设五个行车速度屏。这种高架道路标志以路线图的方式，向驾车人士显示往九龙方向各道路的交通情况。该等交通信息也在运输署网页和政府的“资料一线通”网站显示，以供市民查阅。

交通及事故管理系统

我们正在开发交通及事故管理系统，使管理交通运输事故和向市民发放交通运输信息的工作更加快速有效。该系统预定于 2015 年启用。

网上公共服务

为协助驾车人士和其他道路使用者更妥善计划车程，我们已在互联网提供道路网络、交通情况和公共交通服务的信息。

我们在 2010 年 5 月推出道路交通信息服务的流动网页版，以加强该项服务，在网上提供实时交通信息，方便市民选择最佳的交通模式和路线。

“香港行车易”服务自 2010 年 4 月起在网上启用，按照驾车人士选择的距离、行车时间、道路收费等准则，提供最佳的驾驶

路线，而服务的流动网页版和流动电话应用程序也分别于 2011 年和 2013 年启用。

自 2009 年 4 月起在网上启用的“香港乘车易”，属一站式多元化公共交通路线搜寻服务，附有地图信息，提供点到点的搜寻服务，涵盖不同公共交通工具之余，并以地图显示。为方便乘客随时随地搜寻公共交通路线，我们在 2011 年推出“香港乘车易”的流动网页版和流动电话应用程序。

民航服务

机管局及民航处已推行一系列措施，以保护环境。机管局专责营运和发展香港国际机场，而民航处则负责规管民航事宜，以及提供航空交通管制服务。

□ *机管局推行的措施*

机管局的环保承诺

香港国际机场致力长远贯彻可持续发展，以及跻身本港环保表现最佳机构之列。机管局的环保政策重点，在于采取和鼓励推行措施，尽量减低污染和提升使用能源及天然资源的效益。

机管局在 2012 年 5 月承诺，要使香港国际机场成为全球最环保的机场。机管局的目标，是要令香港国际机场的环保表现媲美世界其他枢纽机场，并在未来数年与其他机场分享推行最佳环保措施的经验。为此，机管局积极参与国际机场协会辖下世界环保策导委员会和亚太区环保委员会的工作。

机管局又在 2011 年制订首项为期三年的环保计划，并且每年更新计划内的目标和措施，以减少香港国际机场对环境的影响。在 2012 年，计划的内容扩大至涵盖生物多样性和环保采购范畴，并新增逾百项环保工作。计划在 2013 年取得不少重大成果，详情载于下文。

这项工作的重点在于机管局承诺，香港国际机场的碳排放量至 2015 年时会减少 25%（与 2008 年的水平比较）。

减少排放

国际机场协会在 2013 年 3 月向机管局颁发“机场碳排放认可计划”的“优化”级别证书，表扬机管局与 43 家机场业务伙伴致力计算并减少香港国际机场的碳排放量。这项计划设有四个要求严谨的渐进级别，而“优化”级别是计划的第二最高级别认证。香港国际机场是亚太区内首个达到这个级别的机场，而这个级别也是区内机场获取的最高级别。

机管局在推动减碳计划时，特别着重鼓励机场的业务伙伴积极参与有关的工作，包括每年的碳审计、制订减碳措施和各自减少碳排放。有关机场小区的减碳工作，可浏览 <http://www.hongkongairport.com/chi/csr/carbon-reduction/index.html>。

为减少排放温室气体及空气污染物，机管局于香港国际机场推广使用电动车、混合动力车和液化石油气车。机场目前共有 310 台 / 辆电动地勤支持设备和电动车，数目是全港之冠。在 2013 年，机管局再把 3 辆轻型货车更换为电动车，并增设 58 个电动车充电设施。在机场禁区内，不但所有新增房车必须是电动车，而且由 2017 年 7 月起全面禁止使用以化石燃料推动的房车。机管局在 2013 年又提升另外 37 组预调空气系统和 136 组固定地面供电系统的功能，以助全面禁止飞机使用辅助动力装置。

节约能源

照明用电占机管局用电量的 10%。截至 2013 年年底，该局已把 81 000 枚传统照明装置更换为发光二极管灯，每年节省 1 300 万度电力。机管局又试行把现有的飞行区地面（滑行道）灯号更换为发光二极管灯，以作示范。在 2014 年，机管局会把一号客运大楼内余下的 20 000 枚传统照明装置更换为发光二极管灯，以完成把客运大楼内合共 100 000 枚传统照明装置更换为发光二极管灯的计划。这项计划完成后，每年可节省 1 500 万度电力，相等于减少 9 000 公吨碳排放量。

减少固体废物

机管局与业务伙伴紧密合作，以减少机场送往堆填区的整体废物量和旅客个人废物量。该局在 2011 年展开的厨余回收再造计划，有逾 100 家业务伙伴参与。他们在 2013 年合共回收约 1 500 公吨厨余再造成鱼粮，并把废食油回收再造为生物柴油，以供机管局的柴油车使用。为进一步推广最佳环保措施，机管局在本港各大航空公司协助下，制作了一套网上机舱废物回收再造指引。

在 2013 年 8 月，本地非政府机构惜食堂得到香港国际机场环保基金的支持，于机场展开捐赠食物计划，向各膳食供货商、航空公司贵宾候机楼及其他机场业务伙伴收集剩余食物。该计划在 2013 年 8 月至 12 月期间共收集逾 2 000 公斤食物，重新包装后再转赠弱势社羣。

水资源管理

香港国际机场自 1998 年启用以来，一直使用创新的“三方供水”系统：海水用于洗手间及冷气系统，食水供作饮用、餐饮服务及清洁飞机用途，再造水则用于灌溉植物。较传统的“双供水系统”一般以食水作卫生及制冷用途，改用海水不但可节省大量食水，还可大大减省成本及能源和大幅减少碳排放量。

可持续发展的饮食习惯

在 2013 年 10 月，机管局联同本地非政府机构 Green Monday 在香港国际机场展开“无绿不欢星期一”运动（Go Green Monday @ HKIA），以在机场推广既健康又低碳的饮食观念。机场内约有 60 家食肆、贵宾候机楼和业务伙伴响应运动，每天供应素食餐单。

至 2013 年 11 月，机管局又推出环保海鲜餐饮预订政策，以减少该局人员食用不符合可持续发展原则的渔获，并在香港国际机场推广可持续发展的饮食习惯。

环保奖项

机管局的环保工作在 2013 年屡获嘉许：

香港环保卓越计划

- 公营机构及公用事业界别银奖

环境保护运动委员会和环保署的环保标志

- 清新室内空气标志：一号及二号客运大楼的空气质素均获评为“良好级别”
- 节能标志：“卓越级别”
- 在节能标志计划中跻身三大节能机构之列
- 减废标志：“卓越级别”

地球之友

- “知慳惜电”节能比赛：亚军
- “放驾一天”减碳行动—企业绿色驾驶奖励计划 2012
 - 燃油效益改善金奖
 - 燃油节约铜奖

传媒奖项

- 《新假期》颁发的“旅游界环保先锋”奖项
- 《资本企业家》颁发的“绿色企业 2013”奖项

环保署嘉许

- 一号及二号客运大楼、北卫星客运廊和海天客运码头获发室内空气质素“良好级证书”
- 2011/12 工商业废物源头分类奖励计划下的合作伙伴大奖和其他类型楼宇组别铜奖

世界绿色组织

- 世界绿色组织：“绿色办公室奖项”
- 联合国千禧年发展目标：“环球爱心企业”标志

可持续发展报告

机管局在 2013 年 9 月发表首份可持续发展报告，题为《延展机场实力—共谱创优蓝图》，编制时参照了全球报告倡议组织

(GRI) 发表的 G3.1《可持续发展报告指南》和机场营运行业补充指南。报告阐述机管局在可持续发展范畴的核心价值与新订措施如何影响香港国际机场的管理方针，并胪列该局在环保管理方面的更多数据。报告可于香港国际机场的网站下载：<http://www.hongkongairport.com/chi/business/about-the-airport/publication/sustainability-report/SD-reports-2012-13.html>

为规划中的三跑道系统进行环境影响评估

行政会议于 2012 年 3 月原则上批准机管局采纳三跑道系统，作为香港国际机场的未来发展规划方向。机管局随后着手进行相关的规划工作，当中包括法定环境影响评估（环评）。机管局现正按照环保署于 2012 年 8 月发出的环评研究概要，进行全面且专业的环评研究，涵盖 12 项环境范畴，包括飞机噪音、空气质素、海洋生态与渔业、中华白海豚，以及飞机噪音与空气污染物排放对健康的影响等。机管局已委聘本地和海外的顾问及专家进行环评研究，力求在切实可行的范围内尽量减轻和缓解三跑道项目对环境的影响，以达致“边建设、边保育”。机管局预期，实施各种缓解措施能有效解决和减轻三跑道项目所引致的环境问题，而环评程序应可于 2014 年内完成。

□ *民航处推行的措施*

民航处实施了多项消减航机噪音的措施，并持续密切监察情况。这些措施包括：噪音消减起飞程序、持续降落模式程序，以及尽量安排航机使用海面上空航道以免飞越民居。

民航处规定，所有向香港国际机场东北方起飞的航机，均须采用国际民航组织所订定的噪音消减起飞程序。

根据民航处的记录，在 2013 年，只要天气状况许可，午夜 12 时至翌日早上 7 时期间抵港的航班中，有 88.9% 从香港国际机场西南方（即海面上空）降落，而晚上 11 时至翌日早上 7 时向机场东北方起飞的离港航班中，有 99.1% 使用西博寮海峡上空的南行航道。

只有符合《国际民用航空公约》附件 16 第一卷第二部分第三章所载规定（“第三章标准”）的航机，才可在香港国际机场升降。

由 2014 年 3 月底开始，航空公司所用航机的累积噪音上限若只勉强符合第三章标准，则该等航机不得于晚上 11 时至翌日早上 7 时在香港国际机场升降。民航处也会继续鼓励航空公司加快换机步伐，以低噪音的新航机取代高噪音的旧航机。

民航处在其网站定期汇报航机噪音量度结果。此外，为解答公众有关航机噪音的查询和处理投诉，该处人员与市民会面，并设有电话热线。

优化航道系统

民航处积极研究和应用最新的卫星导航技术，以优化香港航道系统，藉此提高其运作效率。

民航处自 2009 年 10 月 22 日起辟设了新航道，以缩短从西面及北面抵港航班的航程。从内地、东南亚及欧洲抵港的航机，每班最多可节省约 210 公里的飞行航程，即约 14 分钟的飞行时间。2013 年内，逾 70 000 班航班因使用上述经缩短的航道而受惠。

民航处在与邻近地区各航空交通管制中心通力合作下，自 2011 年 7 月起，缩减了经香港及台北飞行情报区往韩国的 M750/B576 航道上的航机规定间距。缩减航机之间的规定间距，可增加航道的容量，令更多航机能以最理想且燃料效益高的高度来飞行，从而节省燃料并减少排放二氧化碳。在 2013 年内，约有 21 000 班航机采用该等航道。

此外，民航处自 2012 年 2 月起额外实施一套应用卫星导航技术的噪音消减起飞程序。对于向香港国际机场东北方起飞的航机，新程序会善用现代航机本身具备的导航性能，令航机能够更准确地维持航路不变，特别是在大屿山掉头往南飞的一段航程。此举可限制航机发出的噪音，整体上减少航道附近民居所受的航机噪音影响。

民航处将会继续留意国际民航组织最新制订的飞行程序准则，适当地逐步应用更先进的航空技术，并与其他航空交通管制机关和航空业界紧密合作，以进一步优化香港飞行情报区内的航道系统。

港口及航运服务

海事处负责香港水域范围内的海事和航行安全事宜。该部门已推行多项措施，以保护和改善环境：

- 海事处船只巡逻香港水域，确保船只遵守海事法例，工作包括侦查可能污染环境的违规行为，例如弃置垃圾、非法卸油及排放废气等。
- 海事处监察香港水域内船只排放废气的情况，并进行突击检查。如接获投诉，海事处只要掌握足够证据证明船只排放过量黑烟，构成滋扰，便会提出检控。为加强管制船只排放黑烟，我们建议修订现行法例，以力高文图表作为执法的客观标准，即船只在任何时间均不得排放与力高文图表上的 2 号阴暗色一样黑或较之更黑的黑烟并持续三分钟或以上。相关修订法例已于 2014 年 3 月提交立法会。
- 海事处采用先进的船只航行监察系统，全日 24 小时监控本港水域的海上交通，保护海洋环境免受海上交通意外污染。
- 海事处采用实效为本的合约，清理漂浮垃圾和收集远洋船舶及本地船只的垃圾，以确保海上清洁服务妥当和有效率。
- 海事处制订了《海上溢油应急计划》和《海上有毒有害物质泄漏应急计划》，协调政府部门处理在香港水域内发生油类及有害物质污染事故的工作。海事处继续按照服务承诺，在接获泄漏报告后两小时内，抵达港口范围内任何泄漏事故现场。
- 在《海上有毒有害物质泄漏应急计划》下，当泄漏的有毒有害物质已获妥善处理，其海上残余物会由海事处清理。
- 海事处与广东、深圳和澳门的海事机关签署合作安排，以实施《珠江口区域海上溢油应急计划》。
- 海事处制订节约能源计划，减省中国客运码头和港澳码头的照明和空气调节，以尽量减低耗电量。

- 海事处就政府船坞各方面的运作，推行环保措施，包括每年检讨并以环保引擎、设备和产品改善船坞内设施（例如在 2012 年安装太阳能热水系统以便船员淋浴和安装厨余分解机）；定期测量室内工作场地的空气质素；以及量度政府船只引擎排放的废气等。在 2013 年，海事处除了继续安装更多岸上供电设施以供靠泊船只使用外，还推行了其他环保措施，包括：把政府船只上的石油气煮食炉更换为电力煮食炉、把传统灯泡更换为节能的发光二极管灯，以及进行更多测试以便为政府船只选用环保油漆。为支持政府的环保政策，海事处的物料供应、客车服务和清洁服务等合约均符合环保署的环保采购规定。年内，海事处也安排收集逾 2600 枚废铅电池和约 2100 个打印机碳粉盒，以供回收再用。
- 海事处通过订立和执行法例，实施与预防海洋污染相关的国际公约，包括《经 1978 年议定书修订的 1973 年国际防止船舶造成污染公约》（《73/78 防污公约》）、《1990 年国际油污防备、反应和合作公约》和《2000 年有毒有害物质污染事故防备、反应与合作议定书》等。这些公约适用于香港水域内所有船舶和世界各地的香港注册船舶。
- 《73/78 防污公约》共有六个附则，旨在防止或减低船舶运作造成的(I)油类污染；(II)散装有毒液体物质污染；(III)包装有害物质污染；(IV)污水污染；(V)废物污染；以及(VI)空气污染。全部六个附则均已适用于香港特别行政区。
- 我们与货柜码头营运商、中流作业及内河货运业营运者紧密合作，致力维护海上运输环境的清洁及安全。我们也鼓励在港口运作上应用信息科技。举例来说，海事处与卫生署和入境事务处等多个部门合作，通过海事处的电子业务系统，让该等部门为航运界提供服务，包括在 2012 年 4 月推出的卫生署内河船自由无疫通行证电子申请服务。电子业务系统的功能，包括自动批核网上的申请、网上自动转账缴费、自行打印许可证 / 证书及网上查询申请进度。港口营运者也广泛应用“电子数据联通”传递日常运作信息。上述措施大大提高港口运作效率，并减少纸张消耗。

- 货柜码头营运商也已采取其他措施，例如：对各类处所进行建筑物能源审核、使用节能设备、减少不必要的照明装置、于工场及厨房安装隔油装置和集油器、聘用专门承办商处理废料，以及采用电动吊机及车辆和石油气穿梭巴士以减低空气污染等。
- 我们认为，保护海洋环境不但十分重要，而且也有助巩固香港的世界级港口地位。在规划和发展港口时，我们会一如既往，与环保署和持续发展组合作，确保符合相关环境影响和可持续发展评估的要求。

物流

我们鼓励供应链内的物流企业广泛应用信息科技，以电子形式传递信息，无须耗用纸张。举例来说，当局正进行跨境供应链可视化的研究，探讨可否设立电子平台以追踪跨境货物动向。此外，我们赞助的货车智能信息系统的试验研究，已于 2011 年 10 月完成。该系统属信息及通讯科技平台，旨在提高车队管理的效率，并加强货车司机与供应链内相关机构和人士的连系。该系统目前已按商业模式运作。截至 2013 年年底，已有逾 2 400 名货车司机使用该系统所提供的服务。

办

办公室的环保管理

节约用纸、节约用电和回收再造

运输科一贯的宗旨，是改善并保育环境，善用资源，从而减少污染和废物。我们致力在办公室的日常工作中，实施多项促进环保的管理措施，目的在于保持工作地方符合环保原则。我们也尽量减少制造废物，以及在切实可行的情况下尽量回收废物。

多年来，我们一直提倡保育环境，因此员工的环保意识已大大提高。同时，员工已经建立良好的工作模式，采纳下列各项环保措施：

□ 节约用纸

- 日常工作上使用再造纸；
- 双面使用纸张打印和影印；
- 使用纸张未用过的一面，作草拟、打印及接收传真用途；
- 循环使用信封和暂用档案夹，发送内部文件及通讯；
- 以电子方式，与决策局 / 部门的人员以至公众人士沟通，以及发布数据；
- 除非必须备有印刷本，否则避免打印或影印文件；
- 使用虚拟传真服务；
- 以电邮、磁盘或光盘发送电子文本，以代替发送印刷本；
- 把报告、通告及其他宣传数据上载至电子报告板、内部网络及互联网，供一般参考用途；
- 以玻璃杯或可再用的茶杯提供饮品；以及
- 使用电子贺卡。

□ **节约用电**

- 室内人少的时候（例如午饭期间和办公时间后），关掉部分电灯；
- 利用传感器，在午饭期间及办公时间后，自动关掉办公地方及接待处、走廊、升降机大堂等公用地方内不必要的电灯；
- 夏季期间把办公室内温度维持于摄氏 25.5 度；
- 启动个人计算机的待命或休眠模式；
- 在办公时间后，关掉个人计算机（包括显示器和中央处理器）；
- 在夜间、星期六、星期日和公众假期，关掉非必需的服务器；
- 定期查核节能措施的成效；以及
- 鼓励员工使用楼梯代替升降机往来楼层之间。

□ **回收再造**

- 收集已用完的荧光灯、打印机碳粉盒、电池和光盘，以供回收再造；以及
- 把废纸和塑料等所有可再造的废物分门别类，弃置于专用回收箱。

环保采购方式

运输科广泛使用由政府物流服务署提供的“环保”文具，例如铅芯笔、可替换笔芯的原子笔、再造铅笔及以碎木板制造的家具。我们也采购其他环保产品，例如可循环再用的激光打印机碳粉盒和以再生纸制成的文件盒，作公事用途。

我们一向只购买获授能源效益标签的办公室设备，例如复印机及打印机。如情况合适，我们也使用电子方式招标。

员工意识

办公室环保管理能否成功，有赖员工支持和配合。我们会继续与同事紧密合作，建立环保文化，并确保办公室的运作符合环保原则。

意见和建议

如对这份环保工作报告有任何意见或建议，欢迎以电邮（地址：environmentalreport@thb.gov.hk）或传真（号码：2868 4643）或来信（地址：香港添马添美道 2 号政府总部东翼 20 楼运输及房屋局运输科）向我们提出。