

# 環保報告

## 2008



路政署

# 目錄

署長緒言 .....	1
------------	---

引言 .....	2
----------	---

報告概述  
路政署概述  
環保目的  
環保政策

基本工程項目的環境管理 .....	4
-------------------	---

計劃及設計階段  
招標採購階段  
施工階段  
環保培訓

可持續的資產管理 .....	14
----------------	----

採用回收瀝青路面進行道路維修工程  
道路構築物的綠化  
隔音屏障的綠化  
保養路旁植物  
優化街景和社區植樹活動  
減少路燈造成的光滋擾

研究和技術 .....	24
-------------	----

低噪音路面  
循環再用物料  
熱能修路車  
公用設施共用管道  
發展挖掘准許證管理系統

《清新空氣約章》和辦公室環保管理措施 .....	28
--------------------------	----

能源及排放管理小組  
節約能源的措施和成績  
減少排放污染物的措施和成績  
辦公室環保管理措施

環保獎項 .....	34
------------	----

在環保目標及指標方面的成績和二零零九年的環保指標 .....	38
--------------------------------	----

## 署長緒言



我很高興在此介紹本署第六份環保報告。這份報告概述我們在二零零八年為達到環保目的而作出的努力，並介紹二零零九年的環保目標和措施。

我們會在這份報告中跟各位分享本署在基本工程項目方面的環境管理經驗。為保護環境，路政署在規劃、設計、招標採購以至施工等階段均有系統地管理各個可能會對環境造成影響的工作範疇。例如，各位會在這份報告中看到我們為西港島線鐵路工程項目進行的環保規劃以及為港深珠通道進行的空氣質素評估。另外，我們會繼續綠化道路構築物。今年的報告加入了一個新項目——“以垂直栽種模式進行綠化”，相信大家定感興趣。

在二零零八年，我們致力為舉辦奧運會及殘奧會馬術比賽進行了街景美化工程，包括在比賽場地一帶鋪設色彩繽紛的路磚以及優化路旁構築物，以環保方式為社區增添朝氣。

此外，我們亦正積極進行使用循環再造物料和減少交通噪音的研究。

與此同時，我們致力節省能源，繼續全力推行改善空氣質素的措施。我們透過第一次能源審核找出五個在能源管理方面的改進機會，並立即採取有效的節能措施。公共照明設施的節能措施成效良好，在實施三項有關措施後，用電量大幅節省了627,000千瓦小時。由二零零八年開始，本署所有新工程合約一律採用含低量或不含揮發性有機化合物的油漆。在二零零九年，我們會更加積極及主動地實施節能措施，例如我們會進行可再生能源技術的試驗，以期在新的基本工程項目中加以採用。

我們將承繼二零零八年付出的努力，在未來的日子繼續致力保護環境，以及尋求各種機緣推出節能措施，讓全港市民享有蔚藍的天空和更優美的環境。最後，我希望這份報告能為你提供饒富趣味的資料。

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes.

路政署署長

韋志成

二零零九年六月

## 報告概述

這份報告闡述我們於二零零八年一月一日至二零零八年十二月三十一日期間如何透過工作體現環保意識，以及我們在基本工程項目的環境管理、可持續資產管理、研究及技術工作、《清新空氣約章》的執行和辦公室環保管理方面所作出的努力。此外，這份報告亦會匯報我們於二零零八年獲得的環保獎項、在環保目標和指標方面的成績，以及本署為二零零九年制定的環保指標。

為節約用紙，本報告只會以唯讀光碟和上載路政署網站的形式發表。

## 路政署概述

路政署負責：

- 實施工務計劃內的道路工程計劃；
- 維修公用道路，包括道路設備、排水系統和路旁斜坡；協調和管制公用道路上的公用設施挖掘工程；
- 規劃、監察和協調實施新鐵路計劃所涉及的各项工作；
- 在基本工程和維修工程方面進行有關道路照明、道路構築物、改善路旁斜坡和環境美化事項的設計工作；
- 檢查道路建築工地的安全設備；
- 研究新物料、技術和標準；以及
- 提供工程、工料測量和環境美化方面的技術服務。

路政署的總辦事處設於何文田政府合署，轄下多個辦事處分別設於北角政府合署、長沙灣政府合署、長沙灣廣場，以及九龍灣的宏天廣場和南豐商業中心。路政署共有大約450名專業人員及1,600名技術人員和一般職系人員。我們負責保養全港約2,040公里的道路及12,600幅路旁斜坡。2008-09財政年度的運作開支總額為21.4億元。

## 環保目的

我們的環保目的是在充分照顧環境情況下有效率地完成公共工程。

## 環保政策

我們已把保護環境的政策納入部門的管理政策內，其最新版本已於二零零九年四月公布。我們致力在兼顧環境、社會和經濟需要的前提下，推行可持續發展的建築模式。在環境管理制度下，我們的工程會着重考慮環境因素，以期達到保護環境的目的。我們會採取下列措施以配合環保政策：

- 鑑定及控制本署每一個工作階段所涉及的环境因素；
- 善用資源、盡量減少廢物和避免造成污染；
- 監察承建商的表現，以確保工程的質素良好和防止或減輕工程可能造成的環境影響；
- 恪守相關法例和其他規定；以及
- 尋求持續改進的機會。

## 基本工程項目的環境管理

考慮環境因素是本署日常工作的核心。我們有系統地管理本署的工作可能對環境造成的影響，並確保本署的所有舉措都在對環境負責的態度下進行。



## 計劃及設計階段

在籌劃新的道路或鐵路工程項目時，我們會在計劃階段確定哪些是環境敏感的範圍，並致力避免工程對環境造成影響。在設計階段，我們會就重要的事項制定有關工作的監管規定和緩解措施，以便納入工程項目的文件內。

為了保護居民及其他敏感受體免受擬議工程造成的負面環境影響，我們按照《環境影響評估條例》（《環評條例》）的規定進行環境影響評估（環評）程序。環評程序包括評估工程項目在施工階段和營運時所造成的各種環境問題，例如噪音、空氣及水質污染、景觀及視覺影響、生態、文化遺產和考古遺址等問題。進行上述評估有助我們確定影響的源頭和可能受影響的社區，以及判斷影響的嚴重程度。

如發現工程項目會帶來負面影響，我們會制定措施，以避免造成影響或把這些影響緩解至可接受的水平。



### 西港島線的環保規劃

西港島線，即現有香港鐵路有限公司（港鐵）港島線由上環至西區的堅尼地城的延線，是本署現正積極規劃的鐵路項目。正如在二零零零年就《第二次鐵路發展研究》完成的策略性環評所確認：鐵路集體運輸服務較道路運輸模式更符合環保原則。

### 改善西區的整體環境質素

擬建的鐵路線會為往來上環和堅尼地城的市民提供快捷方便而又可靠的公共運輸服務。西港島線



通車後，西區的居民可直接使用港鐵網絡，省卻使用道路運輸工具接駁至鐵路網絡的時間。更重要的是，推動鐵路服務有助達致一個整體可持續發展的交通運輸系統。無論從效率或環保的角度而言，採用完全不排放廢氣及在地底運作的電動列車是最適合的。西區是已全面發展的地區，修築新路或擴闊現有道路來紓緩交通擠塞會受到很大的限制。因此，建設地下鐵路線是改善區內交通情況的較可行方法。

現有道路網絡交通極為繁忙，西港島線可減輕其負擔。道路交通量減少不但能令西區的交通更加暢順，而且有助減少區內的汽車噪音和廢氣。此外，由於整段西港島線都會在地底行車，因此無須豎設隔音屏障和隔音罩；而其隧道深入地底，經土地傳送的鐵路噪音非常輕微，並可減至可接受的水平。因此，西區的整體環境質素會有所改善。

### 西港島線的環境考慮因素

西港島線是受《環評條例》管制的指定工程項目。我們已謹慎地考慮各種環境影響，例如對有關經空氣和土地傳送的噪音、景觀和視覺、文化遺產、廢物管理、水質和空氣質素等的影響。部



科士街沿路樹牆：西面的高樹牆部分

分的評估工作是制定措施以避免產生負面影響或把影響減至可接受的水平。這個工程項目的環評報告已於二零零八年年底公開，以便公眾提出意見，並於二零零八年十二月二十三日獲環境保護署署長批准。



科士街沿路樹牆(西望)

我們早在工程計劃的初步設計階段廣泛諮詢公眾。市民普遍歡迎建造西港島線，並希望早日實施有關工程計劃。然而，在公眾諮詢期間，我們注意到市民關注的主要景觀及視覺問題是與保育堅尼地城遊樂場外科士街沿路的樹牆有關。有見及此，我們在地形許可的情況下，把以明挖回填方法建造的堅尼地城站儘量向東移，而車站亦採用極特別的內部設計，以儘量縮短車站的長度，藉此避免影響上述樹牆。



堅尼地城站附近的樹牆

香港大學本部大樓



在文化遺產的保育方面，我們在初步設計的早期已確定工程項目範圍內的所有法定古蹟和已評級歷史建築物，包括五個法定古蹟（例如西港城和香港大學本部大樓外牆）、17個已評級歷史建築物，以及具高度建築和歷史價值

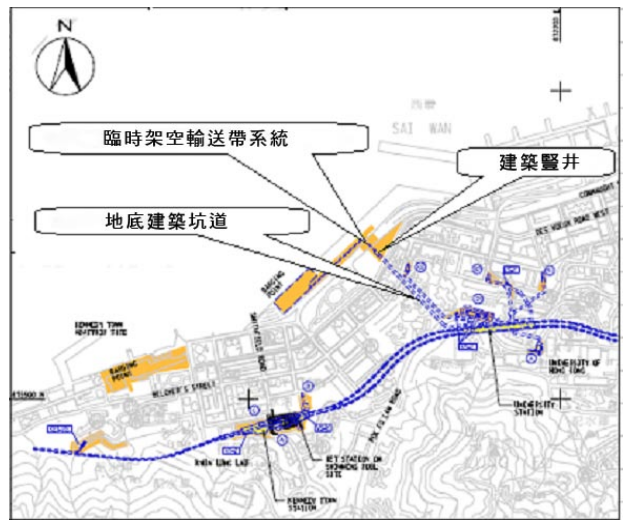


德輔道中323號的西港城

但尚未被評級的建築物和構築物。因此，工程項目能在設計方面避免對文化遺產造成直接的實質破壞。此外，我們也考慮到在施工時因隧道挖掘或爆破造成的震盪影響，會實施管制和監察措施，以確保上述建築物和構築物不會受到影響。



在興建西港島線方面，廢物管理是重要的環保問題。在工程進行期間處置大量挖掘物料會對本已擁擠的地區造成嚴重的交通和環境影響。為了減少對寶翠園附近的區內道路造成影響，我們計劃採用特別建造的坑道和豎井，經地底運送淤泥，而上述豎井的位置會盡量接近躉船轉運站。在這樣的安排下，挖掘物料會經地下坑道運送，然後經豎井向上輸送至密封的輸送帶系統，最後到達位於西區公眾貨物裝卸區的躉船轉運站，從而避免或大幅減少運輸挖掘物料對區內道路所造成的影響。我們打算使用躉船把大部分多餘的挖掘物料經海路運離工地。



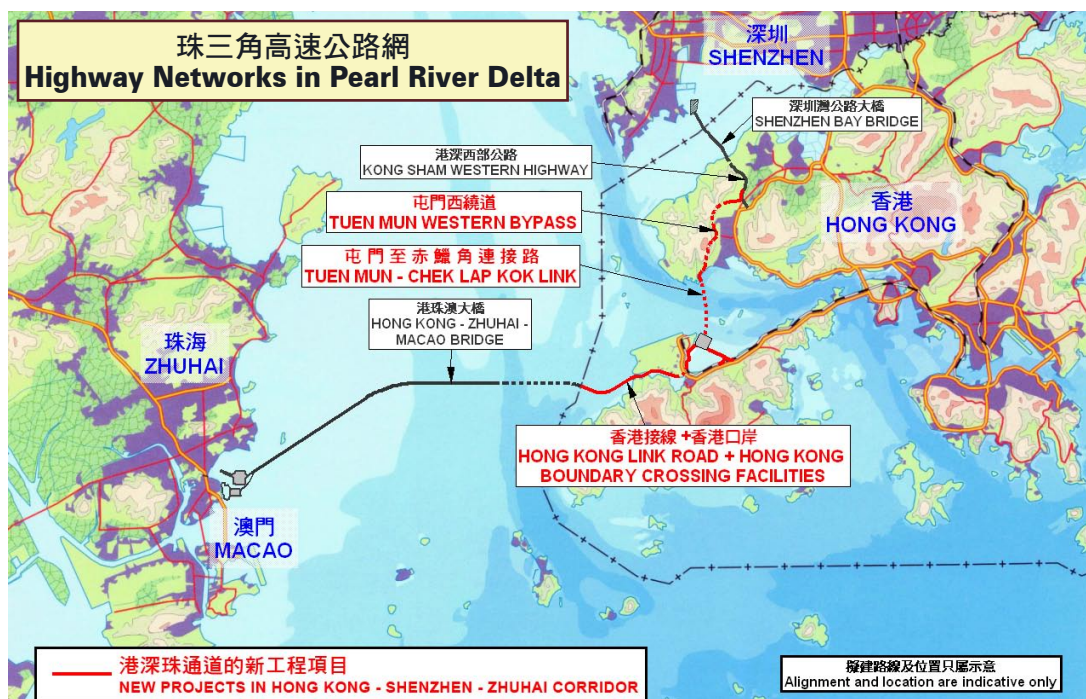
大學站與躉船轉運站之間的淤泥運輸系統

其他噪音控制措施包括使用低噪音的建築方法和設備，例如設置活動及臨時隔音屏障、密封式隔音罩、隔音墊、隔音圍封、隔音蓋或在挖掘範圍加上蓋板。

### 為港深珠通道工程計劃進行的空氣質素評估

港深珠通道工程計劃包括香港境內四個新的主要工程項目，即香港接線、香港口岸、屯門至赤鱗角連接路和屯門西繞道。其中，香港接線、香港口岸和屯門至赤鱗角連接路三者之間的關係尤為密切。預計這幾項基建工程會在二零一零/二

零一一年度的相若時間動工，並於二零一六年竣工。我們已全面考慮有關工程的環境影響評估事宜，例如空氣質素影響評估。這些工程屬《環評條例》附表二的指定工程項目。我們根據《環評條例》的規定把上述工程的工程項目簡介提交環保署，以申請環評研究概要。我們已按照環保署發出的概要進行環評研究。



空氣質素影響評估屬環評研究的一部分，進行評估時須參考《空氣污染管制條例》和相關的標準／指引。空氣質素評估模型的基礎工作和數據準備已在二零零八年第四季展開。預計在二零零九年年中可根據《環評條例》提交環評報告，以供審批和公開展示。根據環評概要，空氣質素影響評估的研究範圍一般為工地邊界起計方圓500米的地方。此外，研究範圍亦應擴及有可能影響工程項目能否符合環境標準的主要排放源頭。有關研究還會檢討工程計劃對有關範圍和其他敏感受體(例如東涌新市鎮)的空氣質素所造成的影響。

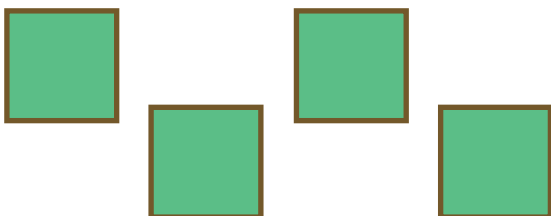
至於就營運階段進行的空氣質素評估，主要關乎二氧化氮和可吸入懸浮粒子，我們會把這兩種交通空氣污染物連同《空氣污染管制條例》的其他空氣質素指標一併評估。

### 有關累積空氣質素影響的預測

我們會把以下排放物的每小時預測含量加起來，以得悉累積空氣質素影響：

- 來自珠三角經濟特區、赤鱗角機場、大嶼山以外道路和香港特區的發電廠等源頭的排放物(即背景空氣質素)；
- 露天道路交通的排放物；以及
- 口岸停候處和隧道入口的車輛及通風大樓的排放物。

然後，我們會為每個經確定為容易受空氣污染影響的受體計算排放物最高含量，以評估是否符合相關的空氣質素指標。



## 香港口岸的填海設計

香港口岸工程計劃所涉及的130公頃填海範圍，是用以設置香港口岸的土地。我們在計劃和設計階段一直研究不同的填海方法，務求盡量減少海泥的挖掘／處置量和盡量善用公眾填料，但大前提是：香港口岸工程計劃的實施時間表必須能配合港珠澳大橋的通車日期。我們正考慮的香港口岸初步填海設計會混合全面挖掘和非挖掘(例如使用排水帶排水)的方法。我們會繼續檢討和改進填海設計，以盡量避免對環境造成影響。

### 就中九龍幹線制定的保護文物措施

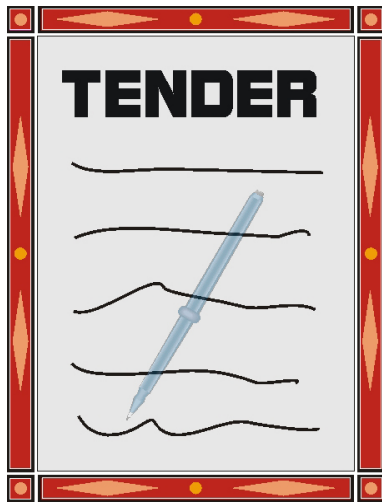
擬建的中九龍幹線是一條橫跨中九龍的雙程三線分隔主幹道，西面連接西九龍，東面連接擬議的啟德發展項目。

中九龍幹線勘測研究的一部分是評估各個走線方案以及工程項目對油麻地警署(屬三級歷史建築物)所造成的影響。這部分的評估工作已經完成，我們已選擇了一個無須拆卸警署的走線方案。

目前正就上述警署進行保育研究，以確定其保育價值和制定保育指引。我們亦正進行建築文物影響評估，以研究中九龍幹線帶來的直接或間接影響，並就上述警署和中九龍幹線毗鄰地區的其他文物建議適當的緩解措施。



被確認為重要建築物的警署舊翼



## 招標採購階段

### 在招標文件中加入環保條款

招標文件中除了加入局方公布的所有標準環保條款外，還包括承建商須採取的其他特別措施。這些環保規定包括：

- 在適當的情況下，工程師使用的車輛應安裝以汽油和電力推動的混合型引擎、或以其他非礦物燃料推動的引擎；
- 在適當的情況下，應使用金屬物料進行臨時工程；
- 鋪設工地倉庫路面時，須使用回收瀝青物料；
- 在可行的情況下，在工地使用的所有電器和設備均須附有相關的能源效益標籤；
- 如工地進行大量土方工程，便須提供洗轆設施；
- 運載易生塵埃物料的卸土車必須配備機動車蓋，以覆蓋卸斗；
- 在適當情況下使用優質機動設備；
- 在適當情況下於工地把拆建物料分類；以及
- 盡量以循環再造碎石製造混凝土、建造路底基層和製造混凝土鋪路磚。

招標文件會提醒投標者須特別注意有關使用環保機器／物料的合約規定。如果進行有關工程項目需要取得《環評條例》下的環境許可證，則會於合約內附載簽發予路政署的環境許可證，而承建商亦須遵守許可證內所載列的條件。

### 標書的提交和評審

根據既定的政策，本署在推薦把合約批給某投標者前，會先查核和考慮該投標者於過去是否曾因觸犯與環保有關的條例而被定罪。在標書評審計分制度下，投標者如能在技術建議書中提出較佳的環保措施，可獲得更高分數。

我們會同時向投標者發出工程合約招標文件的印文本和電子檔案，並容許投標者以印文本形式提交標書或以電子形式提交部分文件。

## 施工階段

### 建築工地的環境管理

在“支付安全及環境計劃”下，承建商須擬備和實施環境管理計劃，包括廢物管理和在建築工地實施有關空氣、噪音、水質及污水的環境滋擾緩解措施。

我們要求承建商致力透過下述方式管理環境：

- 在每月舉行的工地安全及環境管理委員會(由工程師代表出任主席)會議上討論環保問題；
- 參加由承建商和工程師代表進行的每周聯合環保巡查；
- 確保環境小組和獨立的環境查核人定期進行工地審查和監察；以及

## 基本工程項目的環境管理

- 把環保課題納入有關個別工地的導引課程和工地座談中。

在二零零八年，我們藉下述方法加強環境管理措施：

- 實施合約條文，規定承建商必須為運載易生塵埃物料離開工地的卸土車安裝機動車蓋；以及

- 在兩份定期保養合約中加入條款，鼓勵承建商使用屬優質機動設備的瀝青攤鋪機、道路滾壓機和震盪式滾壓機進行道路工程。採用屬優質機動設備的建築機器能減少工程所產生的噪音，從而減少對環境造成的滋擾。

下圖顯示承建商在工地實施的部分環境滋擾緩解措施；

### 噪音



進行高噪音道路工程時採用隔音罩



使用屬優質機動設備的震盪式滾壓機

種類	道路工程設備
Type	Roller, vibratory
製造商/商標	Dynapac
Model	DC22HF
機號	51711995
聲功率級	106 分貝(A)
聲壓級	dB(A)
EPD ID Code	EPD-00104
Issued by Environmental Protection Department	

### 水質



沉澱池



提供衛生設施以保持工地整潔

## 廢物



化學廢物儲存設施



為不同種類廢物而設的廢物收集箱



在容器下放置防漏盆以防止濺溢

## 空氣



遮蓋露天存料堆



設有自動車蓋的卸土車



在工地灑水以抑制塵埃

## 監察承建商的環保表現

路政署實施已獲ISO 14001:2004標準認證的環境管理體系。我們會定期查核和監察承建商的環保表現以及他們遵從環保規定(包括相關法例所訂明的規定)的情況。

我們藉下述方法監察承建商的環保表現：

- 進行環保巡查
- 由工程師代表或其工地監督人員進行工地檢查，以監察運載記錄制度的實施情況；
- 由工地監督人員進行抽查，以確保運載易生塵埃物料的車輛在離開建築工地前已把物料妥善和穩固地蓋好；
- 進行以工作為本的審核，以評估承建商在工地控制蚊子滋生的表現和遵從法例及其他規定的情況；以及
- 在承建商的表現報告內反映其環保表現。

## 環保培訓

路政署為全體人員提供所需的環保培訓。新調派到本署工作的人員均會獲安排參加相關的認知課程，以便他們盡快了解涵蓋ISO 14001的環境管理體系的原則和運作要求。我們亦會安排須擔任內部評審員的人員參加為期兩天的環境管理體系內部評審員培訓課程。

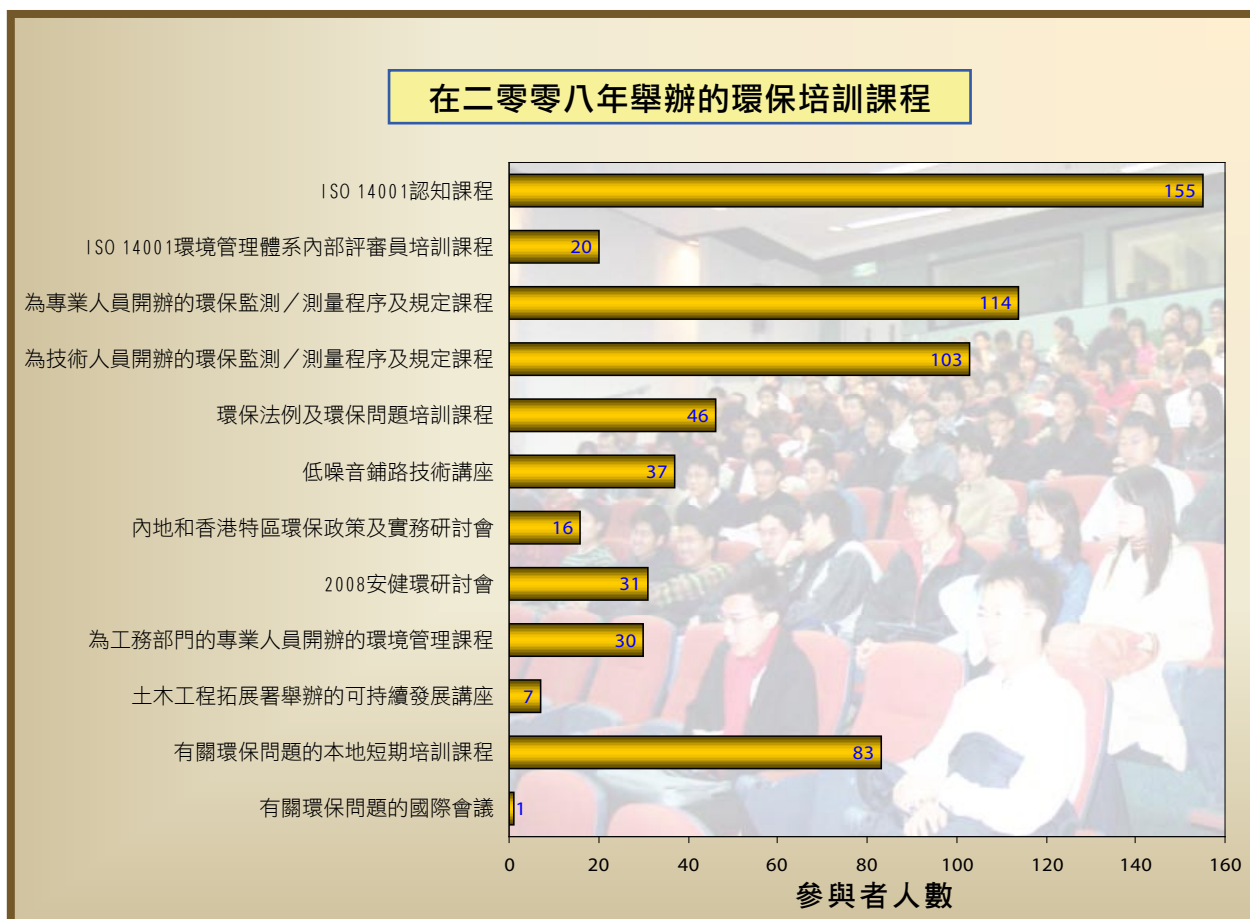
我們也向前線人員提供充分的培訓機會，令他們了解環境管理體系下的環境監察程序和檢查規定。這些培訓課程的內容包括違反法例規定事宜的報告和處理程序的最新發展。我們的專業和技術人員也參加由環保署舉辦以環保法例和環保問題為主題的課程。

路政署採用“RoadNoise 2000”電腦軟件評估道路交通噪音和設計隔音屏障。我們為使用者舉辦相關的培訓課程，包括向人員講解環保署噪音評估方法的相關規定，讓人員有機會試用這套軟件。



為了讓員工更了解環境管理措施(包括緩解環境滋擾和減少建築工地拆建物料的措施)，我們安排專業人員參加為工務部門而設的環境管理課程。

我們亦鼓勵員工參加與環保問題有關的本地短期課程，例如有關市區可持續發展、填海及海港規劃、低噪音鋪路技術、氣候變化和城市文物保育的課程。本署也贊助一些專業人員修讀相關的研究院課程，令他們對環境管理和保育有更深入的了解，並且能掌握有關的最新知識。





## 可持續的資產管理

結合自然定律和人為努力，正是可持續資產管理的精髓。



## 採用回收瀝青路面進行道路維修工程

雖然現時拆建廢物會被分類，而惰性物料亦會在填海工地用作填料，然而大部分拆建物料都會被運送到堆填區。隨着經濟增長和市民對生活水平有更高期望，拆建物料的體積亦不斷增加，而香港的堆填區空間卻迅速減少。

路政署負責建造和維修保養香港的公用道路系統，所以每年都會因上述工程而產生大量拆建物料。作為一個負責任和具環保意識的部門，我們的目標是持續地減少因日常運作而產生的拆建物料。盡可能將物料循環再造，是我們常用的減少廢物方法。

近年多個海外國家已成功採用含有刨鋪瀝青物料的回收瀝青路面來建造道路。為協助減少廢物和節省有用物料，路政署已決定在道路建造工程中

循環再用這種刨鋪物料。二零零七年十二月，我們在西貢北潭路首次使用含有刨鋪物料的回收瀝青路面鋪設一個約500平方米的路段。在二零零八年四月一日展開的道路維修定期合約(編號：11/HY/2007)中，路政署已訂明必須使用這類回收瀝青路面來維修新界西的快速公路路面。上述定期合約規定在鋪設路基層，承重層及磨損層時必須採用含有刨鋪物料佔混合鋪路物料總重量介乎百分之十至十五之間的回收瀝青。此外，在二零零九年四月一日展開的新道路維修合約亦會加入使用回收瀝青路面的強制規定；所涉及的是九龍東地區的道路維修定期合約(編號：07/HY/2008)和新界西的地區道路維修定期合約(編號：08/HY/2008)。我們打算逐步將強制使用回收瀝青路面的規定納入其他工程合約中，並會逐漸提高回收瀝青的使用百分率。



刨去損壞路面



在廠房拌合回收瀝青路面物料和基質瀝青



用含有回收瀝青路面的物料鋪路



為含有回收瀝青路面物料的路面進行鋼輪滾壓工序



為含有回收瀝青路面物料的路面進行最後的橡膠輪滾壓工序



工程完成

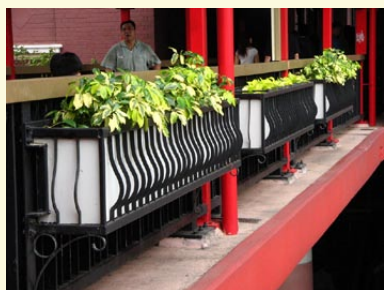


北大嶼山快速公路的路面防滑層採用傳統的聚合改良物料鋪設，而下面的磨耗層則含有回收瀝青路面物料。



## 道路構築物的綠化

我們已進行一項多方面綠化道路構築物的可行性研究。這項研究有助設計人員以安全、易於保養和具成本效益的方式為新的道路構築物(例如行人天橋橋面、結構頂部、橋柱和橋墩等)加入更多綠化元素。



香港上環信德中心與西港城之間的行人天橋



九龍蒲崗村道的行人天橋

我們參考了四個海外國家的經驗，以期啟發日後為香港道路構築物綠化工作制定計劃。不過，若要綠化現有的道路構築物，在設計上會受到道路使用安全和保養維修方面很大的限制。



連接香港中環國際金融中心附近的行人天橋



尖沙咀科學館徑附近的行人天橋

我們根據現時研究所得，已著手在現有道路構築物的地面部分(如橋墩和橋柱等)廣泛進行綠化。待研究完成後，我們會制定道路構築物的綠化指引，以便為現有和日後的道路構築物實施綠化方案，並會進行試驗計劃，以驗證建議的綠化方案是否可行。



荃灣公園的天橋

## 以垂直栽種模式進行綠化

本港的土地供應有限，極為珍貴。因此，我們其中一個主要綠化目標，是推廣以垂直栽種模式為道路構築物進行綠化。兩個分區辦事處、橋樑及結構部和環境美化組的代表在二零零八年四月組成內部專責小組，負責加快以垂直栽種模式進行綠化工作。該小組揀選了共48個地點，分三批進行試驗。第一批共14個地點的試驗已在二零零八年第四季完成。其餘地點的試驗分別會在二零零九年第一和第二季完成。我們亦會研究如何在主要工程計劃內以垂直栽種模式進行綠化，以鼓勵發展更具競爭力的設計和更具成本效益的方案。此外，我們已在二零零八年十月把有關以垂直栽種模式進行道路構築物綠化的資料庫，上載路政署內聯網環境美化組的電子布告板系統內。



葵涌道



沙瀝公路

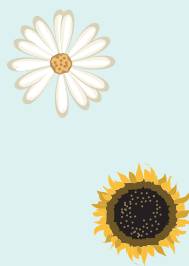
## 隔音屏障的綠化

我們已在港深西部公路北行線近新生新村附近設置綠化隔音牆、近鰲磡石附近設置花槽和攀緣植物，並且在元朗公路和八號幹線尖山隧道附近設置土堤，以進行試驗。結果證實上述綠化措施能美化隔音屏障的外觀，而且令隔音屏障與周圍的環境互相融合。

我們在將軍澳道、青衣／荃灣和粉嶺公路的工程合約(編號分別為HY/2007/07、HY/2007/08和HY/2009/04)中進一步試驗綠化隔音牆的效果。首兩份合約的建築工程已經展開，粉嶺公路的工程則計劃在二零零九年九月展開。



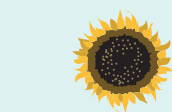
元朗公路北行線至港深西部公路北行線附近設置的土堤



港深西部公路近新生新村段的綠化隔音牆



八號幹線的人工土堤



## 保養路旁植物

路政署負責保養在快速公路界線以內和已在地政總署的“有系統鑑辨全港斜坡維修責任計劃”資料庫登記並由路政署管轄的人造路旁斜坡上的植物。目前，路政署保養約1,000公頃土地的植物。這項工作的目標是使草木茂生的地方能保持蒼翠蔥蘢，既整潔又安全。我們每六個月定期巡查和保養這些植物。如有需要，我們會為個別的種植範圍增加保養工作的頻次。

保養工作包括清除垃圾、枯樹、雜草、割草、澆水、修枝、疏伐、施肥、蟲鼠防治和園藝護理措施等。

在足夠的資源配合下，我們會進行綠化改善工程，藉此改善斜坡和快速公路沿路的景觀。我們會同時栽種本土和外國品種的植物，以優化路旁環境的景觀和締造持續的綠化環境。



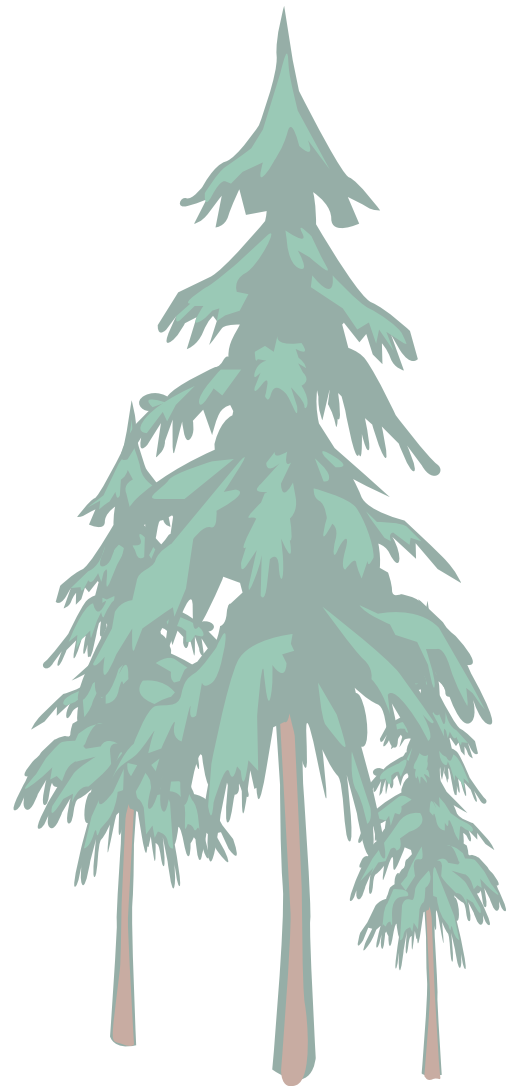
在屯門龍門路第5SE-C/C79號斜坡的護面牆腳栽種植物



砍伐枯樹 — 西貢清水灣道第12NW-C/C100號斜坡



進行綠化改善工程 — 西貢西沙路第8NW-C/C1號斜坡





種植前



種植後

種植耐蔭灌木和鋪地植物以改善龍蟠街的綠化環境

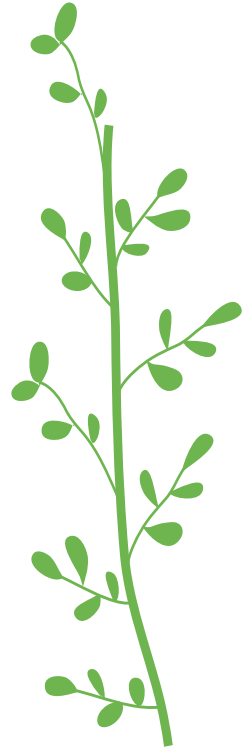


種植前



種植後

在吐露港公路進行綠化改善工程，把原本一片光禿的中央分隔欄綠化



## 移植樹木指引

路政署在二零零八年五月成立內部專責小組，負責檢討路政署植物保養職權範圍內樹木移植工作的現行作業方法。專責小組的工作範圍包括檢討樹木移植的準則、把樹木移植到路政署管理的種植範圍的規定、防止過度修枝的措施、相關的合約文件、監管安排和員工培訓。有關在路政署植物保養職權範圍內進行移植樹木工作的臨時指引，已於二零零八年十二月公布及上載於路政署內聯網。



在大埔龍尾村進行樹木移植工作

## 優化街景和社區植樹活動

### 為奧運會及殘疾人奧運會馬術比賽進行街景優化工程

香港首次協辦奧運會及殘疾人奧運會馬術項目。為配合政府當局協辦這些極具紀念意義的賽事，路政署進行了多項街景優化工程。總辦事處、新界區辦事處、橋樑及結構部、工程部、路燈部及環境美化組的人員同心合力為各項工程進行設計和施工。有關的規劃及設計工作早在二零零七年初展開。



#### 設計概念

為了令奧運精神融入沙田社區以及紀念這項國際盛事，路政署得到第二十九屆北京奧林匹克運動會組織委員會批准在沙田區慣常使用的泥紅色黏土鋪路磚中永久嵌入北京奧運會馬術比賽及殘疾人奧運會馬術比賽的專利設計圖標（奧馬圖標）。這些鋪路磚具有指示方向的功能，在賽事舉行當日把參與者引領到主場館。



### 主場館街景優化工程

主場館位於香港體育學院的舊址，附近是源禾路消防局及火炭河。原來的行人路是深色的柏油路，而椅子及蔭棚已使用逾20年，所以十分破舊。我們為行人路鋪上顏色鮮艷的鋪路磚，配合原有的麻石磚，構成朝氣蓬勃的圖案，既美觀又環保。如照片所示，新的椅子和蔭棚線條優美，顏色與鋪路磚十分協調，渾然一體。此外，我們也為燈柱塗上泥紅色，以配合鋪路磚的顏色。優化工程完成後，城門河畔搖身一變，成為令人更加心曠神怡的休憩勝地，而獨特的奧馬圖標鋪路磚更可提醒行人：香港曾是協辦奧運盛事的都市。



至於路旁原本用來防止車輛泊上行人路的鐵柱，則改為石柱，務求在材料和質感上都能與地面的石質圖標互相配合。我們又為路燈換上特色燈



具，以作裝飾。這些美化工程令整段源禾路的街景煥然一新，而奧運馬術比賽的觀眾及沙田區的居民亦因而能感受到熱烈的奧運氣氛。



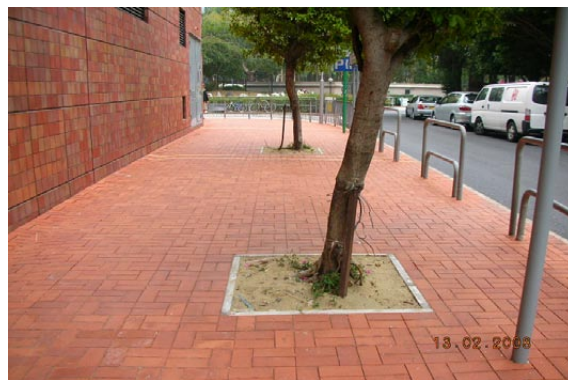
## 奧運村一帶的街景優化工程

運動員居住的奧運村是位於沙田市中心的帝都酒店，鄰近沙田公園及新城市廣場。街景優化工程主要是在宜正里及白鶴汀街的行人路重鋪路磚，其複雜性並不下於在主場地毗連地方進行的街景優化工程，因為重鋪路磚工程須配合酒店附近的工程所採用的設計風格，以及運輸署為改善交通而設置的多項設施。照片顯示奧運村街景優化工程完成後的景象。

## 接駁車站的街景優化工程



政府向香港中文大學借用港鐵大學站左面逾一萬平方米的土地，用以為往來主場館的接駁巴士設置臨時車站。為配合主題，臨時接駁車站的行人道也用上奧馬圖標。由於呈橢圓形的行人道與沙田馬場的賽道非常相似，我們遂沿行人道鋪設數十塊鑲有奧馬圖標的鋪路磚，令乘客在候車時可以聯想到賽馬和奧運賽事。



位於大涌橋道的麗豪酒店是賽事舉行期間記者住宿的地方。附近的行人路是使用多年的混凝土行人路，而單車徑亦多年沒有重鋪，因此必須全面翻新。優化工程完成後，該處的行人路已換上色彩鮮艷的鋪路磚，而單車徑也重新鋪上紅色的面層。正如酒店宣傳廣告所說，這裏將成為沙田的“蘇豪區”。



接駁車站的夜景



## 路旁構築物的優化工程

我們也為沙田區的路旁構築物(如行人天橋、行人隧道及行車橋)進行優化工程。從此，這些構築物的顏色不再局限於由深淺灰色構成的色系。



近豐禾里並橫跨大埔公路的行人天橋



近沙田鄉事會路並橫過大涌橋路的行人隧道

我們為行人天橋、行人隧道和行車橋等路旁構築物注入新色彩，令構築物完全融入四周環境，以此營造更加舒暢環境給道路使用者。



## 社區植樹活動

路政署分別在二零零八年二月十六日和五月二十四日舉行兩項社區植樹活動，即“八號幹線 — 荔枝角高架道及尖山隧道植樹活動”和“八號幹線 — 南灣隧道及青衣高架道植樹活動”。

植樹活動的主禮嘉賓包括有關區議會的主席、區議會議員、區議會轄下的交通委員會成員，以及參與植樹活動的學校的校長；參加者則包括附近小學的師生和家長以及居民。各人都十分投入植樹活動，齊心合力綠化環境，對所屬地區的貢獻尤為顯著。

### 八號幹線 — 荔枝角高架道及尖山隧道植樹活動





## 八號幹線 — 南灣隧道及青衣高架道植樹活動



### 減少路燈造成的光滋擾

我們注意到市民對於部分掛牆路燈照入民居造成的光滋擾問題愈來愈關注，亦為此而致力實施改善措施，以減少這類滋擾。在二零零八年最後一季，我們進行了實地調查，並發現安裝在住宅大廈約1,100盞掛牆路燈中，約720盞裝設在窗戶旁邊，當中約350盞現在已設有消滅光滋擾的裝置，例如截光式燈具／遮光板。我們會視乎實際情況，繼續為其餘370盞路燈實施改善措施，包括把現有燈具更換為效能最佳的截光式燈具、安裝遮光板，或因應有關地點的不同情況把路燈移到其他位置。上述改善工程預期可在二零零九年完成。



截光式掛牆路燈



設有遮光板的掛牆路燈





## 研究和技術

我們繼續集中研究環保技術，例如進一步發展低噪音路面、使用循環再造物料鋪路、採用公用設施共用管道以減少掘路工程，以及改善資訊科技以提高效率。

## 低噪音路面

我們繼續在位於沙田的翠田街測試新聚合物改性多孔面層物料。在效能最佳的測試路段，於完成鋪設工程24個月後所錄得的噪音水平，仍較原本的瀝青面層低2.5分貝(A)。與之前進行的低噪音路面測試比較，這次的改善更為顯著。鑑於效果良好，噪音量度工作會再繼續兩年，以進一步監察其消滅噪音效能隨時間改變的情況。此外，在

粉嶺公路就各類多孔面層物料進行的消滅噪音效能比較，亦會繼續。我們使用路旁測量法和近距離測量法，定時量度試驗路段的交通噪音，同時亦會量度各類多孔面層的水傳導性能。首年的監察結果顯示，鋪設較厚的新聚合物改性多孔面層物料，可達到最佳的消滅噪音效果。



在翠田街進行的噪音量度工作



## 循環再用物料

### 使用再造碎石作為路底基層

我們繼續監察在火炭路以再造碎石作為路底基層的測試路段。這些行人路和行車道的表現，依然令人滿意。我們會繼續進行長期監察，以評估凝結後的再造碎石路底基層，會否出現開裂及導致瀝青路面產生反射裂縫。

### 瀝青橡膠研究

在實驗室進行的瀝青橡膠混合物效能測試已經完成。結果顯示，瀝青橡膠混合料的耐用程度，高於傳統的瀝青混合物，但不及使用預拌聚合物改性瀝青混合物。為評估各類物料的實地表現，我們計劃在二零零九年，本港建成路面加速加載測試設施後，對各種瀝青混合物進行更多測試。

### 含再造玻璃的鋪路磚

廢棄玻璃碎可代替混凝土鋪路磚中的部分碎石。我們已在九龍灣宏光道的一段公眾行人路鋪設這類鋪路磚以作試驗，並會監察含再造玻璃鋪路磚的實地表現，為期一年。



在宏光道鋪設的含玻璃鋪路磚

## 熱能修路車

路政署在二零零八年進行實地試驗，利用熱能修路車為瀝青路面進行小型維修工程，修補效果令人滿意。熱能修路車裝設了紅外線加熱板，用以把瀝青路面加熱和軟化。待路面加熱至適當的溫度時，我們會把路面翻鬆，並混入微量新瀝青物料，然後用壓路機壓實，以完成修路工序。採用這個方法無須使用傳統建築器材打碎路面，既可減少噪音，又能循環再用現



有的瀝青物料。熱能修路車適用於小型的瀝青路面維修工程，例如修補輕微凹陷的路面和表面裂縫。在二零零九年四月起生效的兩份新簽訂道路維修合約中，現正使用熱能修路車進行有關工程。



## 公用設施共用管道

有關使用春磡角海天徑和西九龍欣翔道的兩個小型公用設施共用管道的行政問題已獲解決。我們正邀請電力和電訊公司在上述的過路共用管道內，鋪設其公用設施。



位於欣翔道的公用設施共用管道

## 發展挖掘准許證管理系統

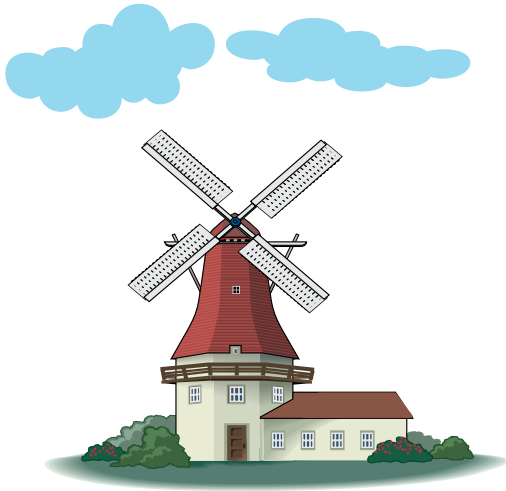
挖掘准許證管理系統是新開發的網上系統，用以取代現有的公用設施工程管理系統及其互聯網介面。新系統能提高處理和管理挖掘准許證的效率、透明度和使用方便程度。系統的第一期已在二零零九年一月推出，用以處理青馬管制區內的道路工程許可證，和快速公路工程許可證。至於第二期，則會在二零零九年年底前推出，用以處理挖掘准許證。屆時，整個系統將全面投入服務。





## 《清新空氣約章》和辦公室環保管理措施

我們積極主動地致力節約能源，並已採取多項節能措施，以響應《清新空氣約章》及提供持續的環保辦公室環境。



## 能源及排放管理小組

路政署於二零零七年九月成立能源及排放管理小組。自此，該小組一直支援本署實施能源及排放管理計劃，其職責是設計和推行各項減少排放廢氣和減低能源消耗量的措施，以及為路政署人員提供有關環境管理的培訓課程。小組曾委託機電工程署於二零零八年在設於何文田政府合署大樓內的路政署辦事處進行能源審核，並找出五個在能源管理方面的改進機會：

1. 把餘下的T8光管更換為T5光管
2. 調低公用走廊的照明度
3. 把現有的T8光管出口標誌更換為發光二極管標誌
4. 安裝樓層電度分錶
5. 修理破裂／損毀的假天花

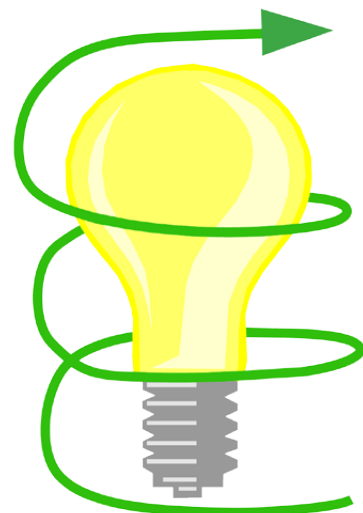
## 節約能源的措施和成績

### 在各辦事處實施的節能措施

我們在二零零八年採納了上述能源審核報告的建議，其中一項措施是安裝樓層電度分錶，以監察何文田政府合署內各樓層的用電量。樓層

電度分錶在二零零八年年中安裝妥當後，我們可分別量度由地下至六樓各辦事處的用電量，以便執行監察工作。根據至今錄得的數據，在二零零八年六月至十二月期間，何文田政府合署內各路政署辦事處的總耗電量為2,586,879千瓦小時，相應的間接氣體排放量為4,941公斤二氧化硫、3,001公斤氧化氮和155公斤可吸入懸浮粒子。

除安裝樓層電度分錶外，我們亦更換了何文田政府合署的損毀假天花，以防止冷氣流走。公共走廊的T8光管會由T5光管取代，而照明度亦會下調至適當水平。此外，我們會把現有的T8光管出口標誌更換為發光二極管標誌，以節省能源。我們明白監察工作是實行節能措施極為重要的一環。因此，我們在每個辦事處委任能源督導員，其職責是提醒同事遵從在辦公室日常運作內的環保管理措施。我們會繼續研究有效的新措施，令辦公室能進一步節省能源。目前，我們正探討在分格式辦公室安裝動態偵測儀器的可行性和效能。該儀器在探測到員工離開時，會隨即關上電燈。我們會在短期內於總辦事處進行試驗。



## 公共照明的節能措施

二零零八年的公共照明設施用電量為136,987,358千瓦小時，相應的間接氣體排放量為261,646公斤二氧化硫、158,905公斤氧化氮和8,219公斤可吸入懸浮粒子。雖然公共照明設施有所增加，但二零零八年的公共照明設施用電量較二零零七年減少0.2%。

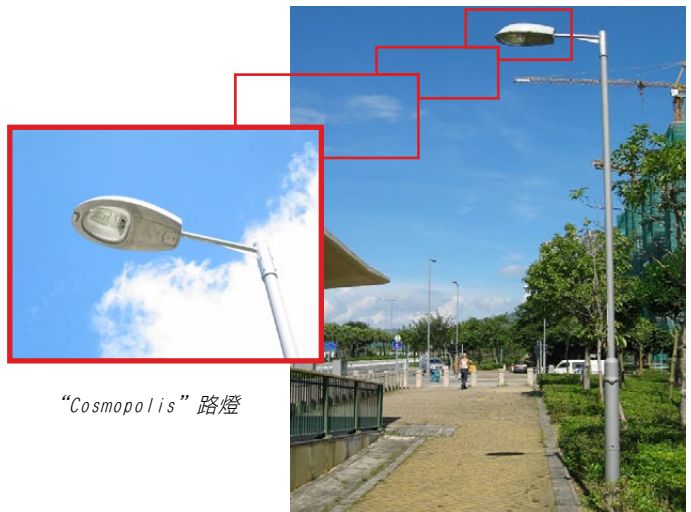
二零零八年，我們繼續為公共照明系統實施節能措施，包括藉改善道路照明設備的效能來減少用電量。我們在二零零八年把1,872盞燈泡和燈具更換為用電量較低但效能較高的燈泡和燈具，令用電量每年節省約304,000千瓦小時。我們亦把3,000個電磁鎮流器更換為電子鎮流器，令用電量每年節省約287,000千瓦小時。此外，我們亦已達到二零零八年的目標，在10條行人天橋安裝可調光的電子鎮流器，令用電量每年節省約36,000千瓦小時。上述三項節能措施令用電量每年節省627,000千瓦小時。



可調光電子鎮流器

我們會在二零零九年把3,000盞路燈和10條行人天橋的電磁鎮流器更換為電子鎮流器，以繼續致力減少公共照明設施的用電量。

在推行公共照明節能新措施方面，其中一項是評估“Cosmopolis”燈具是否適合用作公共照明用途。“Cosmopolis”是新型燈具，演色性較佳，而且效能較目前使用的高壓鈉光燈略高。我們計劃在二零零九年推行試驗計劃，以評估“Cosmopolis”燈具是否適合用作公共照明用途。



“Cosmopolis”路燈

近年，發光二極管照明設備的技術發展極為迅速。為評估發光二極管的實際照明效能，我們委託了香港一所大學為發光二極管燈具進行實驗室測試。初步結果顯示，由於發光二極管燈具的發光效能和在戶外環境的可靠程度均較低，因此如作一般道路照明用途，仍無法與高壓鈉光燈競爭。儘管如此，我們會繼續留意在本地應用發光二極管技術作公共照明用途的最新發展。

## 工程項目的節能措施

我們提倡在工程項目中使用節能器材，例如屯門公路重建及改善工程所採用的電器均附有能源效益標籤計劃下的能源標籤。而編號



11/HY/2007的道路維修定期合約的承辦商則已採用明顯較寧靜、環保和有效率的優質機動設備。我們亦已在最近生效的道路維修定期合約(編號08/HY/2008)中訂明必須使用優質機動設備。

在中環灣仔繞道和東區走廊連接路工程計劃的能源效益報告中，我們已評估採用能源效益較高的系統是否可行。有關工程計劃的合約招標文件將會加入必須“使用附有能源標籤的電器”的規格。



在適當情況下，我們會在新的基本工程計劃中應用可再生能源技術。以屯門公路重建及改善工程為例，工程師的辦公地方會安裝太陽能和風力發電系統。我們會考慮在粉嶺公路加裝隔音屏障的工程中為灌溉系統採用光伏太陽能收集技術。



## 減少排放污染物的措施和成績

### 減少使用揮發性有機化合物

二零零八年起獲批的新工程合約中訂明，承建商須採用含低量／不含揮發性有機化合物的油漆。使用這類油漆有助減少排放空氣污染物。我們會使用含低量或不含揮發性有機化合物的油漆重新髹漆海底隧道沉管內的懸板拱腹。我們亦會鼓勵道路維修定期合約的承辦商使用水溶性油漆來為混凝土構築物塗漆。

### 減少車輛排放的廢氣

路政署有37架部門車輛，全部以汽油作燃料。

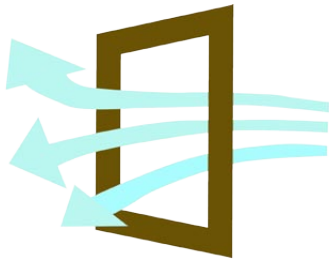
我們採取了多項措施，以期減少本署車隊所排放的廢氣。我們已向司機發出指引，提醒他們停車等候時必須關掉引擎，藉以減少排放廢氣和節省燃料。我們會不時向司機發布有關環保駕駛的最新資訊。

二零零八年，車隊的相關氧化氮排放量為389公斤，與二零零七年的405公斤氧化氮排放量比較，減幅為3.95%。二零零九年，我們會把17架部門車輛更換為環保車輛，預計本署車隊排放的廢氣會進一步減少。

除政府車輛外，我們亦鼓勵承辦商提供環保的合約車輛，供負責有關建築合約的人員使用。我們會在合約文件中訂明，合約車輛必須在切實可行的範圍內採用以汽油和電力推動的混合型引擎或任何其他非礦物燃料推動的引擎。

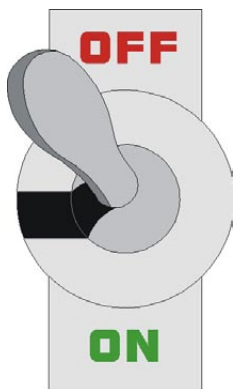
## 辦公室環保管理措施

為保持環保的辦公室環境，我們按照“減少、再用、循環再造”這三個原則，執行日常的辦公室管理工作。路政署保護環境委員會於一九九四年成立，負責制定、實施及監察辦公室的環保措施。我們致力提供環保的辦公室環境，並在內務管理方面採取多項環保措施，以善用自然資源。這些環保措施的要點概列如下：



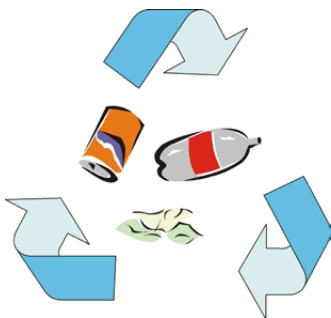
### 室內空氣質素檢定

- 何文田政府合署的室內空氣質素完全符合室內空氣質素指標中良好級別的要求



### 節約能源

- 在每個辦公室／部委派能源督導員，監察照明設備的使用情況，確保照明度保持在可接受的最低水平
- 因應房間用途的改變檢討房間的照明度
- 保持空調溫度不低於攝氏25.5度
- 在午膳或長時間離開辦公室時關掉電燈
- 關掉不使用的電腦設備及電器
- 鼓勵人員使用樓梯上落內部樓層
- 在洗手間採用可自動關掉的計時水龍頭裝置
- 利用裝設於何文田政府合署各樓層的獨立電度分錶來監察不同樓層的用電情況

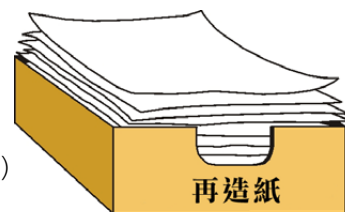


### 收集廢物以供循環再造

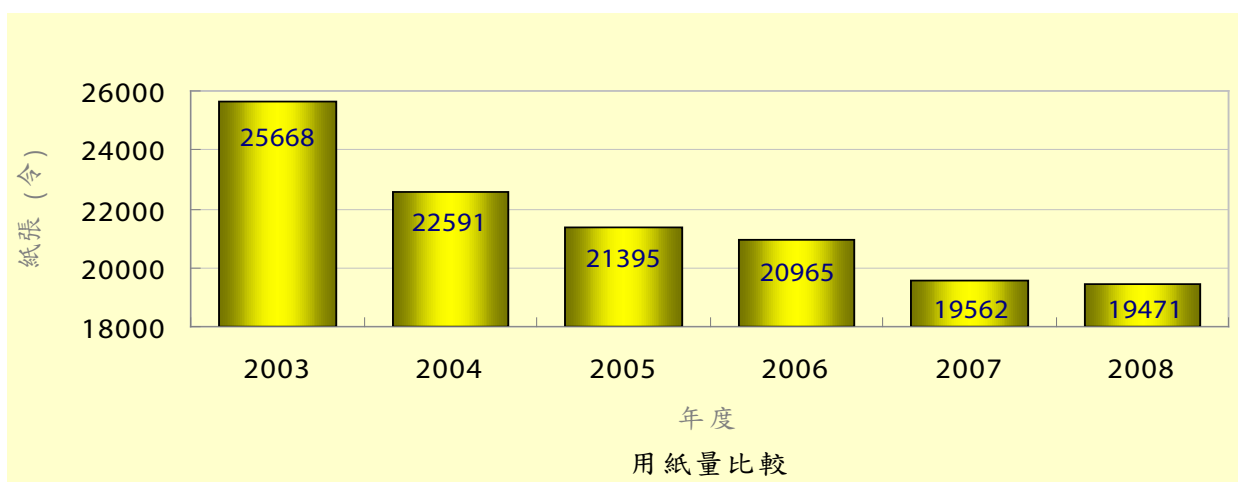
- 設置環保箱，收集可再用的信封及紙張
- 收集電腦打印機的碳粉盒及墨盒，以供補充及以便循環再造
- 設置回收箱，收集紙張、舊光碟、塑膠瓶和鋁罐以便循環再造

## 節約用紙

- 減少影印的用紙量
- 雙面列印和影印文件
- 使用舊紙張的空白背頁草擬文件或影印內部文件／書信／傳真文件
- 廣泛利用電子溝通渠道(包括發送電子檔案，盡量避免使用印製文本)
- 循環再用信封及檔案夾
- 鼓勵人員使用再造紙



本署多年來不斷致力推行上述節約用紙措施，憑藉全體人員共同努力，二零零八年的用紙量進一步下降，較二零零七年少0.46%。



為持續推動內務管理的環保措施，我們每年會為本署轄下所設於不同地點的14個辦事處進行環境審核。每年進行環境審核的目的是：

- 評估各辦事處遵守環保內務管理指引的情況；
- 查找未有遵守指引的情況和建議補救方法；
- 推廣良好的環保管理；以及
- 提高人員在環保管理、職業安全及健康措施方面的意識。



## 環保獎項

- 尊重環境 — 按不同地點（例如生態魚塘）的情況謹慎選擇植物品種。
- 獲得肯定 — 發展局認同我們的建築工地在工地安全和環保方面均有良好表現。
- 重申承諾 — 路政署決意以北京奧運精神迎接新挑戰，為香港籌劃最佳的道路和鐵路基建。

## 二零零八最佳園林大獎 — 后海灣幹線榮獲卓越大獎

后海灣幹線獲「2008最佳園林大獎」的公共工程組別卓越大獎和基礎建設組園景設計金獎。這項比賽由康樂及文化事務署主辦，協辦機構包括民政事務總署、屋宇署、香港建築師學會、香港園境師學會、香港園藝學會、香港測量師學會、環保建築專業議會及香港物業管理公司協會。「最佳園林大獎」是兩年一度的比賽，這次共收到315個參賽申請。



在高架道下栽種植物



在毗鄰鄉村的地方栽種植物



栽種植物以綠化斜坡



在毗鄰生態魚塘的地方栽種植物

后海灣幹線是一條全長約5.4公里的三線雙程分隔車道，由北面海岸線附近的鰲磡石延伸至南面的藍地。后海灣幹線主要由高架道組成。我們沿幹線進行特別的種植工程，並謹慎挑選植物品種以配合不同地點的環境，包括高架道下面、毗鄰鄉村和生態魚塘的地方、斜坡、土堤、毗鄰隔音屏障的種植範圍、運輸通道沿途和綠化樞紐。后海灣幹線綠化工作得到評審人員和市民的認同，我們深感榮幸。日後我們進行道路工程計劃時，定會繼續致力提供優質的綠化環境。



在毗鄰隔音屏障的地方栽種植物



栽種植物以綠化運輸通道



在綠化樞紐栽種植物



公共工程項目 — 卓越大獎(園景設計獎)



刊登於《明報》的相關報道

### 傑出環境管理大獎和公德地盤獎

路政署轄下的建築工地在二零零八年獲頒發一項傑出環境管理大獎和四項公德地盤獎。公德地盤嘉許計劃由發展局舉辦，藉以表揚在工地安全和環保方面有良好表現，以及處處為環境和市民着想的建築工地。



獲頒傑出環境管理大獎銀獎 — 路政署定期合約(2004至2008年新界西及九龍快速公路維修工程)



有關路政署定期合約(2004至2008年新界西及九龍快速公路維修工程)的展板

## 二零零八年香港花卉展覽 — 最具特色 (園林景點)大獎

在管方的支持下，我們在二零零八年香港花卉展覽中榮獲最具特色(園林景點)大獎。該獎項是有關組別中的最高殊榮。

二零零八年香港花卉展覽的主題是“活力萬花迎奧運”。我們的設計採用了同樣的構思，以“路政迎奧運”為主題，將繁花盛放的景象融入全港縱橫交錯的道路和鐵路網絡之中，務求與大會主題互相呼應。這個設計顯示我們決意以靈活開放的方式提供快捷舒適的運輸網絡服務。五米高的橋樑構築物和行車道是設計的焦點所在。行車道貫通以花海構成的鄉郊(輕鬆活潑的園景設計)與市區(井然有序的園景設計)，象徵全港的道路和鐵路網絡。橋樑中央設有方向標誌，指示前往觀看在香港舉行的馬術賽事和在北京舉行的奧運賽事的方向，以加強奧運氣氛。我們在展區內用花槽種植樹木和花卉，並放置長椅和設有懸掛式花盆的燈柱，象徵我們為美化街景而作出的努力。此外，我們亦沿行人路設置一系列展板，介紹路政署最近完成、正在興建和規劃中的各項主要工程，藉以表明路政署決意以北京奧運精神迎接新挑戰，為香港籌劃最佳的道路和鐵路基建。



頒獎典禮



花卉展品



設計主題“路政迎奧運”

## 在環保目標及指標方面的成績和 二零零九年的環保指標

我們深明持續發展的重要性，因此我們定下目標和指標，在保護環境方面不斷力求進步，藉此改善我們的環保表現。





## 在環保目標和指標方面的成績

路政署每年都會制定環境管理計劃內的明確目標和指標。我們已達到二零零八年的大部分指標，而且成績令人滿意。我們的成績概列如下：

目標	就二零零八年設定的指標	成績(截至二零零八年十二月三十一日)
安裝電子鎮流器，以減少能源消耗量	安裝3,000個電子鎮流器，作道路照明用途	已換上3,000個電子鎮流器
在行人天橋安裝調光器，以減少能源消耗量	在10條行人天橋安裝調光器	已在10條行人天橋安裝調光器
實施《清新空氣約章》的措施	能源和排放管理小組安排在二零零八年年初進行能源審核，以檢查何文田政府合署內消耗能源的設備，並且提出建議措施，以盡量減少能源消耗量和排放物	已在二零零八年四月完成何文田政府合署的能源審核，並找出5個能源管理機會
在部門內鼓勵人員使用再造紙	把再造紙的總使用率由90%提高至92%	已達到指標
進一步減少路政署總部(設於何文田政府合署)各樓層的用電量	在二零零八年年初為地下至六樓的走廊減少部分光管	會持續推行該措施至二零零九年年初
循環再造物料	逐步在道路工程中引入含有回收瀝青路面的瀝青	已在新界西快速公路定期合約和屯門公路重建工程的合約下採用回收瀝青路面鋪路
	完成有關瀝青橡膠和瀝青橡膠混合物的研究	已在二零零八年十二月完成有關研究

目標	就二零零八年設定的指標	成績(截至二零零八年十二月三十一日)
種植樹木和灌木	在主要道路工程項目附近種植250,000棵樹木／灌木	已種植295,000棵樹木／灌木
購買環保的合約車輛	在每項新的主要工程合約下購買最少一輛環保汽油私家車	四份新的主要工程合約均已達到指標
採用附有能源效益標籤的工地辦公室器材	在所有新的主要工程合約下使用附有能源效益標籤的工地辦公室器材	四份新的主要工程合約均已達到指標
減少產生塵埃	在所有新的主要工程合約中加入有關抑制塵埃的環保條文	四份新的主要工程合約均已達到指標

## 二零零九年的環保指標

我們一直力求進步，精益求精，並且會在二零零九年為維持可持續發展的環境而繼續推行各項節能、環保及內務管理措施，並會進行更多環保研究。我們會致力達到下述指標。

目標	指標
安裝電子鎮流器，以減少能源消耗量	安裝3,000個電子鎮流器，作道路照明用途
在行人天橋安裝調光器，以減少能源消耗量	在10條行人天橋安裝調光器
在路政署總部(設於何文田政府合署)實施節能措施(根據第一次能源審核的結果釐定電力節省指標)	藉以下措施減少用電量： (a) 把何文田政府合署地下至六樓走廊的光管減少100支 (b) 把1,000支T8光管更換為T5光管 (c) 把15個T8光管出口標誌更換為發光二極管出口標誌

目標	指標
改善室內空氣質素	繼續把何文田政府合署的室內空氣質素保持在“良好”或以上級別
實施節約用水措施	教導員工節約用水，並考慮為何文田政府合署的廁所安裝雙沖式沖廁水箱和自動水龍頭
在部門內鼓勵人員使用再造紙	把再造紙的總使用率由92%提高至94%
循環再造物料	<p>在行人路實地試驗使用含有循環再造玻璃碎的鋪路磚，並監察其效果</p> <p>繼續逐步在道路工程中推廣使用含有回收瀝青路面的瀝青</p> <p>在兩份於二零零九年四月起生效的新道路維修合約中引入熱能修路車，以進行瀝青路面的小型維修工程。</p>
研發低噪音道路面層物料	完成一項於粉嶺公路鋪設有關五類低噪音道路面層物料的減低噪音效果研究
種植樹木和灌木	在道路工程項目附近種植250,000棵樹木／灌木
採用附有能源效益標籤的工地辦公室器材	在所有新的主要工程合約下使用附有能源效益標籤的工地辦公室器材
購買環保的合約車輛	在每項新的主要工程合約下購買最少一輛環保汽油私家車
減少產生塵埃	在所有新的主要工程合約中加入有關抑制塵埃的環保條文

希望這份報告能令你了解路政署在保護環境方面的熱忱和努力。如果你對我們的工作有任何意見或回應，請登入路政署網頁留言（網址<http://www.hyd.gov.hk>），本署謹此致謝。

