

二零零九年環保工作報告

運輸及房屋局
運輸科

報

告內容

1. 引言

2. 運輸科的主要職責

3. 運輸科的環保目標

4. 環境管理和環保工作表現

◇ 陸路及水上交通

- 優先發展高效率而又環保的運輸模式
- 減少交通擠塞及改善轉乘安排
- 着力改善行人設施
- 在交通管理方面應用資訊科技

◇ 民航服務

◇ 港口及航運服務

◇ 物流

5. 辦公室的環保管理

◇ 控制耗紙量及耗電量

◇ 環保採購方式

◇ 員工意識

6. 意見和建議

引言

運輸及房屋局負責兩個範疇的政策事務：運輸及房屋。這兩個政策範疇分別由運輸科及房屋署負責處理。本環保工作報告闡述運輸及房屋局轄下運輸科的環保工作表現。有關房屋署的環保工作表現方面，請瀏覽該署的網站，網址為 <http://sc.housingauthority.gov.hk/gb/www.housingauthority.gov.hk/b5/aboutus/resources/publications/>

本局由運輸及房屋局局長掌管，並由運輸及房屋局常任秘書長（運輸）和運輸及房屋局常任秘書長（房屋）／房屋署署長協助局長的工作。此外，本局轄下運輸科須監督屬下多個執行部門的運作，包括民航處、路政署、海事處和運輸署。

運輸科的主要職責

運輸科負責制定有關發展運輸基礎設施、提供運輸服務、管理交通、海運和物流、民用航空服務和民航管理等政策。在制訂政策的過程中，可持續發展也是一項重要的考慮因素。

運輸科所負責的政策範疇主要包括：

- 就興建和改善本港的運輸基礎設施，進行規劃和予以落實，並着重發展鐵路；
- 改善公共交通服務的質素和加以協調，從而進一步鼓勵市民使用公共交通服務；
- 有效管理道路的使用，減少交通擠塞，並促進道路安全；
- 在有關交通運輸的範疇內，繼續支持改善環境措施；
- 鞏固及推廣香港作為國際及區域運輸和物流樞紐的地位；
- 與機場管理局合作，加強香港國際機場的競爭力，並推廣香港作為國際及區域航空中心的地位；以及
- 加強香港港口的競爭力，並鞏固香港作為國際船務和航運中心的地位。

運輸科的環保目標

我們承諾致力：

- 確保政策能配合環保的需要；
- 確保轄下的工作範疇會以環保的方式運作；以及
- 提高員工對環保的意識。

我們會致力貫徹下列方針，以達到上述環保目標：

陸路及水上交通

- 我們會繼續以環保的方式，提供運輸基礎設施及服務。

民航服務

- 我們致力確保有關的法律架構和行政措施，能有效將飛機運作對環境所造成的影響減至最少。
- 我們會繼續與機場管理局和民航處合作，確保機場的發展和營運對環境的影響能減至最低，而有關各方亦會主動將香港國際機場的運作所造成的污染及滋擾減至最少。

港口及航運服務

- 我們致力確保有關的法律架構和行政措施，能有效將航運及港口運作對環境所帶來的影響減至最低。
- 我們會繼續與環境保護署、港口及航運業界攜手合作，確保將航運、港口發展和運作對環境的影響減至最少。

物流

- 我們會繼續與物流業界合作，推廣保護環境的措施，確保將物流業的運作對環境造成的影響減至最低。

環境管理和環保工作表現

陸路及水上交通

香港是全球人口密度最高的城市之一。安全、高效率、可靠和環保的交通運輸系統，對本港的可持續發展至為重要。在環境管理方面，我們會繼續致力採取以下措施：

- 優先發展高效率而又環保的運輸模式；
- 減少交通擠塞及改善轉乘安排；
- 着力改善行人設施；以及
- 在交通管理方面應用資訊科技。

□ *優先發展高效率而又環保的運輸模式*

鐵路是本港既環保、安全而又效率高的集體運輸工具，載客量佔公共交通工具總載客量約 35%。現時鐵路總長度約 219 公里。

《鐵路發展策略 2000》建議增建以下客運鐵路線：

- 九龍南線；
- 西港島線；
- 沙田至中環線（沙中線）；
- 廣深港高速鐵路（高鐵）香港段；
- 南港島線；
- 北環線；以及
- 北港島線。

西港島線的建造工程已於 2009 年 8 月展開。至於高鐵香港

段，建造工程已於 2010 年年初展開，以期於 2015 年完成。香港鐵路有限公司（港鐵公司）現正進行南港島線和將現有觀塘線延長至黃埔的觀塘線延線的詳細設計工作，而建造工程計劃於 2011 年展開。該公司亦正進行沙中線的進一步規劃和設計工作。當局亦不時因應未來的運輸需求，檢討興建北環線和北港島線的計劃。

為確保鐵路工程的投資符合經濟效益，政府會因應市民對運輸的需求、人口數字的推算及土地用途規劃，不時檢討尚在規劃階段的鐵路工程的優先次序。

我們的政策，是善用鐵路作為本港客運系統的骨幹。故此，我們會繼續致力提升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資源，並紓緩交通擠塞的情況。鐵路發展項目和輔助基建設施的設計和建造，將會更切合市民的需要。

□ *減少交通擠塞及改善轉乘安排*

為了減少繁忙地區的行車量，從而紓緩環境所受到的影響，我們採取了下列措施：

- 實施更多巴士轉乘計劃、巴士／鐵路轉乘計劃、專線小巴／鐵路轉乘計劃和專線小巴轉乘計劃；
- 重組巴士路線和巴士站；以及
- 由鐵路公司推行泊車轉乘計劃。

巴士轉乘計劃

我們希望更加善用巴士資源；紓緩擠塞情況；盡量減少對繁忙街道的環境的影響；以及減低乘客對點到點長途巴士路線的需求。推行巴士轉乘計劃是達致以上目標的其中一項措施。

截至 2009 年年底，我們共實施了 237 項巴士轉乘計劃，乘客可享有 0.1 元至 24.9 元不等的車費優惠。由於設有車費優惠，加上選定的轉車站位置適中，這些計劃廣受乘客歡迎，平均每日約有 120 000 名乘客受惠。上述計劃既可改善巴士的網絡，方便市民往返各區，亦可紓緩加開巴士路線的需要。

巴士／鐵路及專線小巴／鐵路轉乘計劃

為鼓勵乘客利用鐵路和其他公共交通工具的轉乘安排，有關的公共交通機構推出了巴士／鐵路及專線小巴／鐵路轉乘計劃，為乘客提供轉乘折扣優惠。截至 2009 年年底，共有 5 條專營巴士線及 54 條專線小巴線參與港鐵的巴士／鐵路轉乘計劃（車費優惠由 0.5 元至 1 元不等）或專線小巴／鐵路轉乘計劃（車費優惠由 0.3 元至 3 元不等）。此外，乘搭港鐵東鐵線的乘客，可在東鐵線各指定港鐵車站，免費轉乘港鐵的接駁巴士，路線包括 K12、K14、K17 和 K18 號。與此同時，港鐵公司現時亦為西北鐵路範圍內的西鐵和輕鐵乘客提供免費轉乘港鐵巴士的服務。

專線小巴轉乘計劃

推出這項計劃旨在更有效運用專線小巴的資源，以及盡量減少對公用道路環境造成的影響。有關營辦商會按其財政能力參與計劃。為鼓勵乘客利用兩條不同專線小巴線的轉乘安排，截至 2009 年年底，共有 44 條路線為轉車乘客提供車費優惠（由 1 元至 3.5 元不等）。

重組巴士路線和巴士站

為提高巴士運作的效率，以及紓緩巴士服務對交通和環境所造成的影響，政府一直與專營巴士公司合作，重組巴士服務及改善巴士停站的安排。

通過合併路線、縮短路線、修訂路線及調整班次，途經怡和街的巴士班次在 2009 年每日減少了約 40 班，途經中環的班次則每日減少了一班。九龍方面，途經彌敦道的巴士班次每日減少約 150 班。

自 2002 年 1 月起，巴士公司只調派歐盟 II 期和以上型號的巴士行走怡和街，以改善行人熙來攘往的街道的環境。政府一直與專營巴士公司商討，安排調派更多歐盟 II 期和以上型號的巴士行走其他繁忙街道，包括軒尼詩道、金鐘道、德輔道中及彌敦道。截至 2009 年年底，在上述繁忙街道行走的巴士中，約有 88% 為歐盟 II 期或以上型號的巴士。

泊車轉乘計劃

泊車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，以便駕車人士停泊車輛後轉乘公共交通工具，繼續前往目的地。

泊車轉乘計劃已經在以下地點推行：機場快線的香港站、九龍站和青衣站、東鐵上水站附近的彩園路、西鐵錦上路站、彩虹站、東涌線奧運站附近的一些商業停車場和將軍澳線坑口站。

當局會不時評估，在其他現有鐵路車站提供泊車轉乘設施是否可行。在日後規劃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，我們會盡量發展泊車轉乘設施。



泊車轉乘設施

□ **着力改善行人設施**

推廣更佳的行人環境，是提升生活質素的其中一個方法。在2009年，我們繼續實施更多行人環境改善計劃。旺角西洋菜南街、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，已漸見成效，當局正密切監察有關情況。此外，我們亦已就在銅鑼灣關設行人隧道系統，以及在旺角關設行人天橋系統，展開可行性研究。我們也會繼續就擬議的元朗市中心行人環境改善計劃，諮詢公眾意見。



西洋菜南街
(部分時間行人專用街道計劃)

擴闊行人路是改善行人環境的另一有效方法。我們在多個地區進行的行人路擴闊工程 and 美化工程，取得了良好的進展，其中包括佐敦的吳松街、西貢街和白加士街，以及深水埗的桂林街。

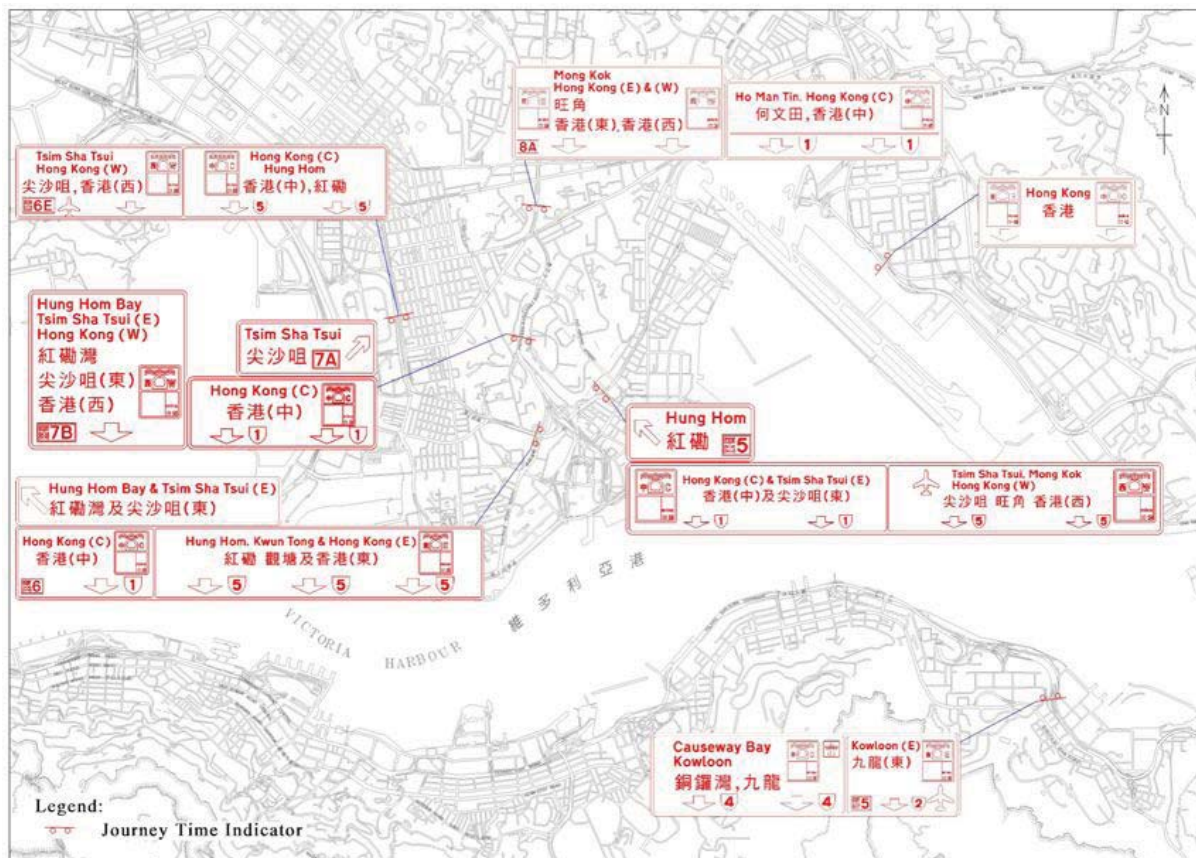
為方便市民步行前往地勢陡斜的地區，以及減少依賴乘車途經交通擠塞、陡斜及狹窄的道路往返這些地區，當局考慮設立自動扶梯連接系統／升降機系統。為此，政府已制定一套制度，以評定設立山坡自動扶梯連接系統／升降機系統的先後次序。這些系統有助行人克服高度差距，為他們提供乘搭交通工具以外的另一選擇。

□ *在交通管理方面應用資訊科技*

我們會繼續利用先進的資訊及電訊科技，提升本港運輸系統的效益，從而減少燃料消耗量、汽車所排放的廢氣和行車時間。我們會改善和擴展行車時間顯示系統，推出新的網上公共服務，並會繼續把區域交通控制系統擴展至其他地區。

行車時間顯示系統

鑑於行車時間顯示系統在港島區的表現理想，我們會把該系統擴展至九龍區及東區。該系統會為過海的駕車人士提供最新的交通情況，讓他們可參考有關資料來選擇行車路線，避免使用擠塞的隧道。此外，我們亦會透過運輸署的網頁，向公眾發放通往過海隧道入口的主要道路的行車時間資料，以及沿途的平均車速。我們在2008年年底展開該項計劃，預計在2010年年中完成。



九龍區及東區行車時間顯示器的擬議安裝位置



擬於窩打老道南行線（九龍醫院附近）安裝的
行車時間顯示器

網上公共服務

在 2009 年，我們通過名為“道路交通資訊服務”的網上通用平台，綜合提供特別交通消息、特別交通及運輸措施、實時閉路

電視影像、由香港往九龍的過海行車時間、行車速度圖，以便道路使用者和公眾人士可更妥善計劃車程，以及避開交通擠塞。上述資訊亦可在手提電話和個人數碼助理（PDA）等設備上瀏覽。行車速度圖現時覆蓋的範圍，包括港島北部、九龍和新界南部的主要道路。

為方便乘客更善用公共交通服務，我們於 2009 年 4 月在運輸署網頁推出“公共交通查詢服務”。這套一站式多種公共交通工具路線搜尋系統，附有地圖顯示，讓公眾人士查閱所需資料。

我們亦正發展“駕駛路線搜尋服務”，根據距離、隧道收費或行車時間，為駕車人士提供全港各區不同的行車路線。駕車人士可透過互聯網使用這項搜尋服務。此外，該系統亦會顯示有用的資訊，例如不准停車限制區、部分時間行人專用街道、主要公共停車場和特別交通消息，供駕車人士參閱。截至 2009 年年底，我們仍在為系統進行使用者測試和更新數據，以期於 2010 年上半年推出系統的試驗版，供公眾使用。

區域交通控制系統

鑑於區域交通控制系統在善用道路容車量、減少交通延誤和車輛廢氣排放等方面發揮顯著的成效，該系統已在 2005 年擴展至大埔和北區，並在 2008 年擴展至屯門和元朗區。我們已在 2006 年以最先進的系統，取代港島區使用的區域交通控制系統，藉以提升該系統的功能。同樣，更換在九龍、沙田及荃灣區使用的現有區域交通控制系統，以及將系統擴展至將軍澳的工作已展開，並預計在 2011 年完成。

民航服務

機場管理局（機管局）及民航處已推行一系列措施，以保護環境。機管局專責營運和發展香港國際機場（機場），而民航處則負責規管民航事宜，以及提供航空交通管制服務。

□ **機管局推行的措施**

機管局的企業環保政策着眼於積極推行環保措施，以預防或減低污染，並盡量提高能源及天然資源效益。

廢氣排放

機管局設有三個空氣質素監測站，其中兩個位於機場南北兩面，另一個在機場以北的龍鼓洲島上。監測站所收集的數據有助了解區域的空氣質素，分析工作由香港科技大學的科研人員進行。

機管局現在只向符合嚴格環保標準的車輛簽發機場禁區許可證。自 2008 年 7 月起，機管局已在禁區內實施車輛或設備停下來後須關掉引擎的規定，但基於安全及運作原因不宜關掉引擎的車輛及設備，則獲豁免。機管局亦增加車隊中的電動車、液化石油氣車和混合動力車的數目，以減低對環境的影響。為方便使用環保車，機管局在停機坪上設置了一個液化石油氣加氣站，以及多個電動車充電站。機場目前使用超過 200 部電動的車輛及地勤設備。機管局正在研究禁區車隊能否大部分採用電動車。

自 2009 年 10 月起，機管局的柴油車已全部採用 B5 生物柴油。B5 生物柴油以 95%傳統柴油及 5%廢食油製成的生物柴油混合而成。根據測試結果，B5 生物柴油排放的廢氣減少多達 50%。機場每月收集大約 4 000 公升的廢食油，用以製成生物柴油，供機管局的車隊使用。

節約能源

年內，一號客運大樓離境大堂的照明時間及光電管裝置已經調整，以減少使用高架照明，但同時維持合適的照明度。客運大樓空調系統所設定的溫度，已提升至攝氏 25.5 度，而系統的運作時間亦已調整。在機場的電動扶梯及自動人行道之中，約 10%會於日間

關掉；在午夜 12 時至清晨 5 時期間，則差不多全部關掉。這些改變估計每年可節省 460 萬度電力，相等於減少約 2 576 公噸的溫室氣體排放量。

機管局的節能努力得到肯定，連續第二年獲頒香港環保卓越計劃的“卓越級別”節能標誌，以及公營機構組別的銅獎。此外，機管局亦於本地環保組織地球之友舉辦的比賽中，奪得勁減用量大獎（公司組）季軍。

減少碳排放

機管局積極鼓勵及協助業務伙伴以低碳模式營運。該局除了推行多項計劃，以減少排放、回收及再用廢物，以及善用能源，還在機場實行全面的減碳措施。

2008 年，機管局簽署了《航空業就氣候變化的行動承諾》，協力實現減排目標。自此，機管局積極減少航空業對環境的影響。在 2009 年 4 月，機管局完成了整個機場的首次碳審計。年內，為業務伙伴舉辦了九次減碳工作坊。自 2009 年 7 月起，機管局對機場 90% 的建築物及車輛進行碳審核。超過 30 家業務伙伴參加了碳管理工作坊。機管局會繼續運用專業知識，協助機場多家營運商制訂有效的減碳計劃。

年內，機管局加入了氣候變化商界論壇，與香港其他商界領袖加強合作及分享經驗，力求減少碳排放。

污水及固體廢物

年內，機管局回收的固體廢物量逾 1 100 公噸，亦鼓勵業務伙伴將廢物分類及回收。機場的承建商須盡可能將廢料分類及再用。機管局通過強制性的廢物棄置記錄，監察承建商是否遵從有關規定。

機管局回收及處理廢水，這些廢水來自餐廳、飛機膳食供應及飛機清潔程序，以及洗手間內的洗手盆。年內，機場的廢水處理廠處理了 110 萬立方米污水，當中部分用於灌溉機場的植物。

機管局盡可能購買環保產品。該局於 2007 年成為《香港環

保採購約章》的創會會員，並於翌年訂立環保採購政策，適用於採購印刷用紙、發光二極管、混合動力及電動車、停機坪用清潔劑等。今年，機管局進行研究，探討香港環保標籤計劃是否適用於機場營運。這是一項產品認證計劃，在本地推行。另外，該局亦計劃為員工舉辦環保採購培訓課程。

□ *民航處推行的措施*

民航處實施了多項消減飛機噪音的措施，並密切監察其推行情況。措施包括消減噪音起飛程序、持續降落模式程序，以減低對西貢及馬鞍山居民的影響，以及盡可能使用經海面的航道，避免飛機飛越住宅區。

民航處規定所有向機場東北方起飛的飛機，均須採用國際民航組織所訂定的噪音消減起飛程序。

根據民航處的紀錄，在 2009 年，午夜 12 時至翌日早上 7 時期間抵港的航班中，92%從機場西南方（即經海面）降落，而晚上 11 時至翌日早上 7 時向機場東北方起飛的離港航班中，99.4%使用經西博寮海峽的南行航線。

國際民用航空公約附件 16 第一卷第二部分第二章訂明的較舊型、高噪音飛機，禁止在機場升降。在機場升降的飛機均符合嚴格的噪音標準。

民航處定期匯報飛機噪音量度結果、飛機噪音消減措施的執行情況、進一步改善噪音消減措施的方法。此外，民航處亦會見市民，並設立電話熱線，解答公眾有關飛機噪音的查詢和處理投訴。

優化航道

民航處積極研究和應用最新的衛星導航技術，以優化航道的設計，藉此提高香港航道系統的運作效率，從而減少航機運作對本港環境的影響。

自 2009 年 10 月 22 日起，從西面及北面抵港的航道已作出調整，以縮短航程。經調整後，從內地、東南亞或歐洲抵港的航機，每班最多可節省約 210 公里的飛行航程，即約 14 分鐘的飛行時間。

按 2009 年首季錄得的航班數字推算，新航道每年可為抵港航班節省逾 1 000 萬公里的總飛行里數，而總飛行時數可減省超過 12 000 小時。

航機經由新航道來港，除了可為旅客節省時間，亦有助航空業界減省燃油用量。

作為空域改善計劃的措施之一，民航處會繼續研究及逐步應用更先進的航空技術，並會與航空業界緊密合作，以進一步優化香港飛行情報區內的航道系統。

港口及航運服務

海事處負責香港水域範圍內的海事和航行安全事宜。該部門已推行多項措施以保護和改善環境：

- 海事處轄下的巡邏船隊，致力確保香港水域內的船舶遵守針對船舶棄置垃圾、非法運油或卸油及排放廢氣等違規行為而訂立的海事規例。
- 海事處監察香港水域內船隻排放廢氣的情況，並會進行突擊檢查。如接獲投訴，海事處只要掌握足夠證據證明船隻排放過量黑煙，構成滋擾，便會提出檢控。
- 海事處採用實效為本合約，清理漂浮垃圾和收集遠洋船舶和本地船隻的垃圾，以確保海上清潔服務妥當和有效率。
- 海事處制訂了《海上溢油應急計劃》，協調政府部門處理在香港水域內發生油污事故的工作。海事處繼續按照服務承諾，在接獲溢油報告後兩小時內，抵達港口範圍內任何溢油事故現場。
- 海事處與廣東、深圳和澳門的海事機關簽署合作安排，以實施珠江口區域海上溢油應急計劃。
- 海事處制訂節約能源計劃，減省中國客運碼頭和港澳碼頭的照明和空氣調節，以盡量減低耗電量。
- 海事處就政府船塢各方面的運作，推行環保措施，包括每年檢討以環保引擎、設備和產品改善船塢內設施，定

- 海事處通過訂立和執行本地法例，實施與預防海洋污染相關的國際公約，包括《經 1978 年議定書修訂的 1973 年國際防止船舶造成污染公約》（《73/78 防污公約》）和《1990 年國際油污防備、反應和合作公約》等。這些公約適用於香港水域內的所有船舶和在世界各地的香港註冊船舶。
- 《73/78 防污公約》共有六個附則，旨在防止或減低船舶運作造成的(I)油類污染；(II)有毒液體污染；(III)包裝有害物質污染；(IV)污水污染；(V)廢物污染；以及(VI)空氣污染。全部六個附則均已適用於香港特別行政區。
- 我們與貨櫃碼頭營運商、中流作業及內河貨運業營運者保持緊密合作，致力維護海上運輸環境的清潔及安全。我們鼓勵在港口運作上應用資訊科技，例如：海事處已建立以延伸標記語言格式申報危險貨物的系統，以便系統與系統之間可直接傳送危險貨物艙單。在提供電子商貿服務方面，電子業務系統的功能，包括自動批核網上的申請、網上自動轉賬繳費、自行列印許可證／證書及網上查詢申請進度。港口營運者也廣泛應用“電子資料聯通”傳遞日常運作資訊。上述措施大為增強港口的效率及競爭力，並減少紙張消耗。
- 貨櫃碼頭營運商亦已採取其他措施，例如：使用節能設備、減少不必要的照明裝置、於工場及廚房安裝隔油裝置和集油器、聘用專門承辦商處理廢料，以及採用石油氣穿梭巴士以減低空氣污染等。
- 有關大嶼山北部的生態研究已於 2007 年年底完成，研究的結果顯示，於該處發展貨櫃碼頭須進行大規模填海，此舉會令中華白海豚失去棲息地。鑑於對生態的關注，政府現正研究青衣西南部另外的選址是否適合作發展十號貨櫃碼頭之用。
- 我們認為，保護海洋環境本身固然十分重要，而且亦有助鞏固香港作為世界級港口的地位。在規劃和發展港口

物流

我們鼓勵供應鏈內的物流企業廣泛應用資訊科技，以電子形式傳遞資訊。舉例來說，我們正推行貨車智能資訊系統試驗計劃。該計劃提供資訊科技平台，藉以提高車隊管理的效率，改善貨車司機與供應鏈內相關機構和人士的溝通。

辦

公室的環保管理

控制耗紙量及耗電量

本局一貫的宗旨，是改善和保育環境，善用資源，從而減少污染和廢物。我們致力在辦公室的日常工作中，實施多項促進環保的管理措施，目的在於保持工作地方符合環保原則。我們的辦公室環保管理工作，主要着重減少用紙和節省能源。

多年來，本局一直提倡保育環境，因此員工的環保意識已大大提高。同時，員工已經建立良好的工作模式，採納下列各項環保措施：

□ **控制耗紙量**

- 在辦公室工作中使用再造紙；
- 雙面使用紙張列印和影印；
- 使用紙張未用過的一面，作草擬、列印及接收傳真用途；
- 循環使用信封和暫用檔案夾，發送內部文件及通訊；
- 以電子方式，與決策局／部門的人員以至公眾人士溝通，以及發布資料；
- 除非必須備有印刷本，否則避免列印或影印文件；
- 以電郵、磁碟或光碟發送軟複本，而不發送印刷本；以及
- 把報告、通告及其他宣傳資料上載至電子報告板、內聯網、互聯網，供一般參考之用。

□ 控制耗電量

- 人少的時候（例如午飯時和非辦公時間），關掉部分電燈；
- 在午飯時及正常辦公時間後，關掉公用地方（例如接待處、走廊、升降機大堂等）不必要的電燈；
- 減少使用高功率的白熾燈；
- 會議室在有人使用前的 15 分鐘才可預早開動空調，不得早於此時限；在離開會議室時則應隨即關掉空調；
- 調校辦公室內所有空調恆溫器，把最低溫度設定於攝氏 23.5 度；
- 啓動個人電腦的待命或休眠模式；
- 在辦公時間後，關掉個人電腦（包括顯示器和中央處理器）；
- 在夜間、星期六和公眾假期，關掉並非必需的伺服器；
- 委任能源監督和指派最遲離開的員工，查核節能措施的成效；以及
- 鼓勵員工使用樓梯往返上下一兩層的辦公室，而不使用升降機。

環保採購方式

本局廣泛使用由政府物流服務署提供的“環保”文具，例如鉛芯筆、可替換筆芯的原子筆、再造鉛筆及以碎木板製造的家具。我們亦向承辦商訂購其他環保產品，例如可循環再用的鐳射打印機碳粉盒和以再造紙製成的文件盒，供辦公室使用。

我們一向只購買附有節約能源標籤的辦公室設備，例如影印機及打印機。如情況合適，我們亦會使用電子方式招標。

員工意識

辦公室環保管理能否成功，員工的支持和合作至為關鍵。我們日後會繼續與員工緊密合作，建立環保文化，並確保辦公室的運作符合環保原則。

意見和建議

如對這份環保工作報告有任何意見和建議，歡迎以電郵（電郵地址：thbenq@thb.gov.hk）或傳真（傳真號碼：2868 4643）或來信（通訊地址：香港中環花園道美利大廈 15 樓運輸及房屋局）聯絡我們。