

二零二零年環保工作報告

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

- 優先發展高效率和環保的運輸模式
- 減少交通擠塞及改善轉乘安排
- 加強改善行人設施
- 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，請瀏覽該署的網站，網址為 <http://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，可持續發展也是重要的考慮因素。

運輸科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；
- 提升及推廣香港的國際及區域運輸和物流樞紐地位；
- 與機場管理局合作，加強香港國際機場的競爭力，並推廣香港的國際及區域航空中心地位；以及
- 加強香港港口的競爭力，提升香港的國際船務和航運中心地位。

運輸科的環保目標

我們承諾，致力：

- 確保政策配合環保所需；
- 確保轄下的各項計劃項目，以環保的方式進行；以及
- 提醒員工注重環保。

我們致力貫徹下列方針，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，能有效使飛機運作對環境的影響減至最少。
- 我們會繼續與機場管理局（機管局）和民航處合作，確保盡量減低機場發展和營運對環境的影響，而有關各方也主動使香港國際機場（機場）運作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，本港的法律架構和行政措施，能有效把航運及港口運作對環境的影響減至最少。
- 我們會繼續與環境保護署、港口及航運業界攜手合作，確保盡量減少航運、港口發展和運作對環境的影響。

物流

- 我們會繼續與物流業界合作，推廣保護環境的措施，確保盡量減輕物流業運作對環境的影響。

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：

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

□ **優先發展高效率和環保的運輸模式**

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，本港鐵路的總長度約為 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。

九龍南線已於 2009 年 8 月中投入服務，而西港島線的建造工程也於 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。南港島線和把現有觀塘線延長至黃埔的觀塘線延線，建造工程已於 2011 年 5 月展開。香港鐵路有限公司（港鐵公司）正進行沙中線的詳細設計工作。

我們計劃檢討並修訂《鐵路發展策略 2000》，以落實善用鐵路作為客運系統骨幹的政策，從而盡量減少運輸基礎設施引致的污染和土地需求，並維持運輸系統可以持續發展。有關工作包括檢討各項鐵路網絡擴展建議的優先次序，以及就改善鐵路網絡提出建議。這項研究將於 2011 年展開，需時約 24 個月完成。

政府會繼續致力更妥善協調鐵路與其他公共交通工具，避免因服務重疊而浪費公共交通資源，並減少交通擠塞的情況。鐵路發展項目和輔助基礎設施的設計和建造，將會更切合市民的需要。

至於電動車方面，運輸署會繼續參考國際做法，制訂措施，以配合在本港引入和使用電動車。我們計劃在政府停車場增設電動車充電設施，正是一例。

□ *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，從而減輕對環境的影響，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；
- 由鐵路公司推行泊車轉乘計劃；以及
- 控制私家車增長。

巴士轉乘計劃

我們推行多項措施，以善用巴士資源、減少擠塞情況、盡量減少對繁忙街道環境的影響，以及減低乘客對點到點長途巴士路線

的需求，當中包括推行巴士轉乘計劃。

截至 2010 年年底，我們總共實施了 241 項巴士轉乘計劃，為乘客提供 0.1 元至 24.9 元的車費優惠。由於設有車費優惠，加上選定的轉車站位置適中，致使這些計劃深受乘客歡迎，平均每日約有 120 000 名乘客受惠。轉乘計劃既可改善巴士的網絡，方便市民往返各區，也可盡量降低增設巴士路線的需求。

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，營辦商推出了巴士／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 2010 年年底，有 5 條專營巴士線及 52 條專線小巴線參與港鐵的巴士／鐵路轉乘計劃（車費優惠為 1.5 元）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，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，港鐵公司現時也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服務。

專線小巴轉乘計劃

這項計劃旨在更有效運用專線小巴資源，以及盡量減少對公用道路環境的影響。有關營辦商各按其財政能力，參與這項計劃。為鼓勵乘客利用兩條不同專線小巴線的轉乘安排，截至 2010 年年底，共有 46 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

為提升巴士運作的效率，以及減輕巴士服務對交通和環境的影響，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。

在 2010 年，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每日減少了約 13 班，途經中環的班次則每日減少了約 179 班。九龍方面，途經彌敦道的巴士班次每日減少約 32 班。

自 2002 年 1 月起，巴士公司只調派歐盟 II 期或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 期或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 2010 年年底，在上述繁忙街道行走的巴士中，約有 92% 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；紅磡站；西鐵錦上路站；彩虹站；以及東涌線奧運站和將軍澳線坑口站附近的一些商業停車場。

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。日後在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，我們會盡量提供泊車轉乘設施。



泊車轉乘設施

控制私家車增長

私家車數量快速增長，導致交通擠塞情況惡化。為控制私家車增長，政府在《二零一一至一二年度政府財政預算案》宣布，把私家車首次登記稅各稅階的稅率調高約 15%。政府也調高環保汽油私家車的首次登記稅稅務寬減，由以往的 30% 及每輛 50,000 元的寬

減上限，調高至 45%及以每輛 75,000 元為寬減上限。此舉旨在提供足夠誘因，令新私家車的準買家更願意考慮購買環保汽油私家車，而非傳統汽油私家車。

□ 加強改善行人設施

推廣更佳的行人環境，是提升生活質素的方法之一。在 2010 年，我們繼續實施更多行人環境改善計劃。在旺角西洋菜南街、奶路臣街、豉油街和通菜街推行的部分時間行人專用街道試驗計劃，已漸見成效，當局正在密切監察有關情況。此外，我們已就闢設銅鑼灣行人隧道系統及旺角行人天橋系統，展開可行性研究，以期擴展行人活動空間，盡量減少人車爭路的情況，以及改善路邊空氣質素。我們也正在採取多項措施，以改善元朗市中心的行人環境。



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，進展良好，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。

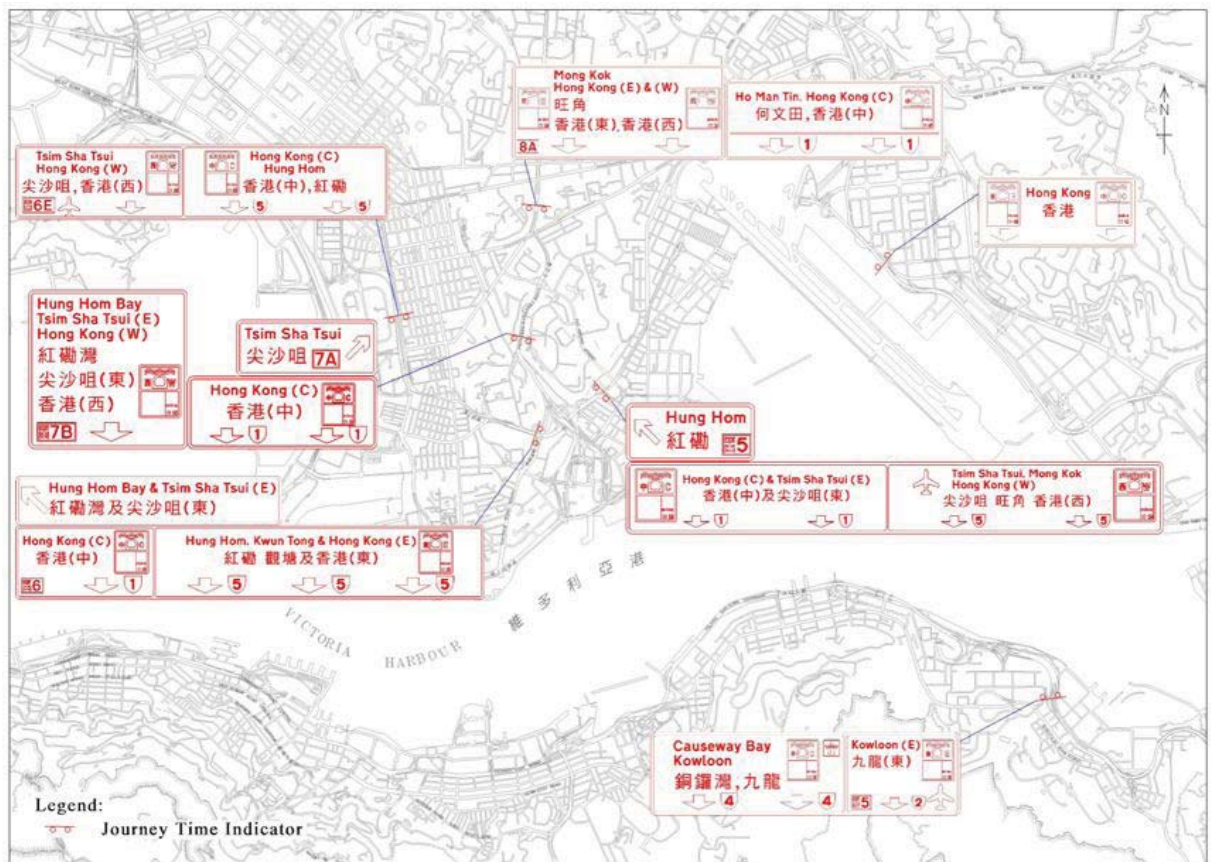
為方便市民步行前往地勢陡斜的地區，以及減少依賴乘車途經交通擠塞、陡斜及狹窄的道路往返這些地區，當局考慮興建自動扶梯連接系統／升降機系統。為此，政府已就興建上坡地區自動扶梯連接系統／升降機系統，訂立了全面、客觀、公平且透明度高的評審制度，以評定所收到建議的效益和進行可行性研究的先後次序。這些系統有助行人克服高度差距，為他們提供乘搭交通工具以外的另一選擇。

□ 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。此舉可令道路使用者掌握實時交通資訊，有助他們更有效率地預先計劃駕駛路線或選擇所需的交通工具。道路使用者的行車會較暢順，行車時間也會縮短，因而有助減少車輛的燃料消耗量和廢氣排放量。

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，該系統已在2010年5月擴展至覆蓋九龍區及港島區。該系統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，避免使用交通擠塞的隧道。運輸署網址的行車速度圖，也會實時顯示過海行車時間。



九龍區及東區行車時間顯示器的位置



窩打老道南行線（九龍醫院附近）的
行車時間顯示器

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、減少交通延誤和降低車輛廢氣排放量方面的成效顯著，該系統已分階段擴展至更多地區，並會在 2011 年年底或之前擴展至將軍澳。區域交通控制系統的覆蓋範圍擴大後，道路交匯處的整體交通延誤可減至最少，行車時間也得以縮短。由於交通燈號之間的協調改善，車輛因而減少停車和開車，燃料消耗量和廢氣排放量因而降低。

為減少耗電量，我們計劃以發光二極管交通燈取代傳統交通燈，更換工作分三期進行。第一期（港島）已於 2010 年 5 月完成；第二期（九龍）和第三期（新界）正在進行，預計分別會於 2011 年 3 月和 2012 年 7 月完成。

行車速度屏

我們現正進行工程計劃，在新界的主要幹線裝設五個行車速度屏。工程計劃將於 2012 年年初完工，新的行車速度屏屬高架道路標誌，會以路線圖的方式向駕車人士顯示通往九龍的道路的交通情況。



擬於沙田大埔公路近馬場位置裝設的行车速度屏

交通及事故管理系統

我們正在開發交通及事故管理系統，使管理交通運輸事故和向市民發放交通運輸資訊的工作更加快速和有效。該系統預期於2015年年中啓用。

網上公共服務

為協助駕車人士和其他道路使用者更妥善計劃車程，我們已在互聯網提供道路網絡、交通情況和公共交通服務的資訊。

我們在2010年5月推出道路交通資訊服務的流動網頁版，以加強該項服務，提供實時交通資訊，方便市民選擇最佳的交通模式和路線。

駕駛路線搜尋服務的試驗版已於2010年4月在網上推出，這項服務按照駕車人士選擇的距離、行車時間、道路收費等準則，為他們提供最佳的駕駛路線。我們現正開發服務的流動網頁版，於2011年第三季推出。

為方便乘客善用公共交通服務，我們會在2011年第三季推出公共交通查詢服務的流動版，包括iPhone應用程式和流動網頁，並把服務易名為“香港乘車易”。該項服務在2009年4月推出，屬一站式多種公共交通工具路線搜尋系統，附有地圖資訊，提供點到點的搜尋服務，涵蓋不同公共交通工具之餘，並以地圖顯示。

民航服務

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**

機管局的環保承諾

機場致力成為世界上最環保的機場，並要躋身全港環保表現最佳機構之列。機管局的環保政策重點，在於採取和鼓勵推行措施，盡量減低污染和提升能源及天然資源的效益。

機管局於 2007 年簽署了香港總商會的《清新空氣約章》。在 619 家簽署約章的機構中，至今有 33 家在履行約章承諾方面獲得第三方認證，機管局是其中之一。在 2008 年，機管局簽署了《航空業就氣候變化的行動承諾》，以響應這個全球計劃，減低航空業對環境造成的影響。機管局也簽署了環境保護署的《減碳約章》，並於 2010 年確定了整個機場的碳排放量。機管局以這個碳排放量作為基線，於 2010 年 12 月帶領整個機場社區一起承諾，於 2015 年把機場每工作量單位（即一名旅客或 100 公斤貨物）的碳排放量減少 25%（按 2008 年的水平計算）。為達到這個目標，機管局與 37 家業務伙伴共同制訂了超過 300 項減碳措施，範圍覆蓋機場內所有主要建築物及設施。

減少排放

為減少排放溫室氣體及空氣污染物，機管局於機場推廣使用電動車、混合動力車和液化石油氣車。機場擁有香港其中一支最龐大的電動車及地勤設備車隊，當中有 236 部為電動車，22 部液化石油氣推動車輛，九部混合動力推動車輛，以及 114 部以生物柴油為燃料的柴油車。在 2010 年，機場禁區內先後有多個電動車充電站和一個液化石油氣加氣站啓用。2010 年 6 月，機管局於機場的四號停車場設置機場內首個供公眾使用的電動車充電站。

2008 年 6 月，機管局規定，在機場禁區停車後必須關掉引擎。機管局的 70 部柴油車現已全部使用 B5 生物柴油，該種生物柴

油以 95%傳統柴油混合 5%以廢食油循環再造的生物柴油而成。自 2008 年起，機管局在機場協助收集廢食油循環再造，至今已收集超過 15 萬公升並製成生物柴油。

機管局也提供固定地面供電系統及預調空氣系統，使飛機在停泊期間無須使用輔助動力裝置，從而減少碳排放。現時，已有逾 100 個停機位安裝了固定地面供電系統，所有附設機橋的停機位也設有預調空氣系統。在機場的離港客機中，目前約有 75%使用這些系統。機管局的目標，是到了 2014 年時，超過 90%在機場準備續航的飛機使用固定地面供電系統及預調空氣系統。為達到這個目標，所採取的措施之一，是於 2014 年年底前，提升固定地面供電系統的效能。以上種種措施推行以來，使本地的空氣污染物和碳排放量有所減少。另外，預調空氣系統正逐步採用對全球暖化影響輕微的新式製冷劑，以進一步降低碳排放量。

節約能源

機管局密切監察和積極控制機場的耗電情況，務求在保持高水平的服務、安全及效率的同時，盡量減少消耗能源。照明系統佔機場用電量約 10%，引入新科技後，可大幅節省能源。機管局現正更換傳統的照明裝置，主要代之以具能源效益的發光二極管燈，並計劃於 2013 年年底前，在客運大樓安裝約 81 000 枚發光二極管燈，數量約佔客運大樓全部照明裝置 60%，使每年節省約 1 380 萬度電，相等於減少 7 730 公噸的碳排放量¹。機管局也正在把機場停車場內逾 1 000 支 T8 光管更換為 T5 燈泡，並更多採用時間掣及光線感應器來維持適當的照明度。

年內，機管局優化了一號客運大樓與地面運輸中心的空調系統，以及二號客運大樓、機場行政大樓與機場世貿中心的空調系統，以提升不同規模製冷設備的效能，並通過恰當運用不同規模的製冷設備，更有效地切合各建築物內不同區域的降溫需要。工程完成後，除了系統運作更靈活可靠外，每年還可節省 500 萬度電，相等於每年減少 2 800 公噸的碳排放量。

一號客運大樓內 20 部自動人行道已經更換，改用備有兩種速度運作的節能型號，而機場首個綠化屋頂的工程已經在 2010 年

¹ 以 2009 年中華電力有限公司每度電 0.56 千克二氧化碳排放量計算。

完成。機管局已開始試用光伏電池街燈，並正研究在機場使用風力渦輪是否可行。

回收廢水及廢物

機管局於 2010 年 12 月安裝第二部廚餘堆肥機，令每月處理的廚餘增至 12 公噸。從機場各餐廳收集的廚餘，經堆肥機處理後成為堆肥，可用作土壤改良劑以培植機場的植物。

自 2010 年 12 月起，海運碼頭把所有從機場廢物中收集的木製貨盤循環再用。年內，機管局繼續把機場的瀝青廢料循環再用，試行在路面重鋪工程中使用從路面刨起的舊瀝青。機管局計劃日後在中場範圍飛行區的道面工程中，以瀝青廢料作為基層及底基層物料。

年內，機管局簽署了香港地球之友推出的《良心回收約章》，通過香港明愛及其他注重環保的機構，再用或回收電子設備，妥善處理了超過 250 件電腦器材。

除了在內部推行各項環保計劃，機管局也繼續與相關機構合作，增加機場的廢物回收量。2010 年 9 月，機管局舉辦廢物管理及環保採購講座，對象是在機場營運的商業機構。

機管局致力使機場達致“水中和”的目標。機場的空調系統使用雨水及海水製冷，而洗手間則利用海水沖廁。機管局回收及處理廢水，這些廢水來自餐廳、航機膳食供應及飛機清潔程序，以及洗手間內的洗手盆。

機場範圍的生態及綠化工作

機場一直進行綠化工作。禁區內有 260 萬平方米綠化地帶，面積約相等於 320 個足球場，而公眾區則有 796 000 平方米的地方種有植物。機場島上種植的灌木及喬木已逾 70 萬棵，機管局現正展開工作，把機場綠化面積擴大 13 萬平方米。

環保獎項

年內，機管局在環保方面的工作，獲香港環保卓越計劃表

揚。2010年，機管局獲頒公營機構界別金獎，而一號及二號客運大樓的空氣質素也獲得“良好級”的“清新室內空氣標誌”。2010年9月，機管局在一號客運大樓的節能措施，獲得“卓越級別”節能標誌；客運大樓及機場行政大樓因達到可核實的絕對碳減排量，獲頒“減碳證書”。

2010年12月，機管局獲環保促進會頒發香港綠色企業大獎“明智環保採購獎”銀獎。

□ *民航處推行的措施*

民航處實施了多項消滅飛機噪音的措施，並密切監察其推行情況。這些措施包括：噪音消滅起飛程序；為減低對西貢及馬鞍山居民影響的持續降落模式程序；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滅起飛程序。

根據民航處的記錄，在2010年，午夜12時至翌日早上7時期間抵港的航班中，有86%從機場西南方（即經海面）降落（其餘航班則因天氣關係而須使用其他航道），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，有99%使用經西博寮海峽的南行航道。

《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，不得在機場升降。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。此外，民航處人員與市民會面，以及設立電話熱線，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。

民航處自 2009 年 10 月 22 日起闢設了新航道，以縮短從西面及北面抵港航班的航程。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。2010 年內，有逾 57 000 班航班因使用上述經縮短的航道而受惠。

民航處會繼續研究和逐步應用更先進的航空技術，並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的合約，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，包括每年檢討並以環保引擎、設備和產品改善船塢內設施；定期測量室內工作場地的空氣質素；以及量度政府船隻引擎排放的廢氣等。海事處並已展開可行性研究，以確定能否為部分政府船隻安裝選擇性催化還原器（脫硝裝

- 海事處通過訂立和執行法例，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所有船舶和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，以便航運營辦商藉系統直接提交危險貨物艙單。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。上述措施大大增強港口的效率及競爭力，並減少紙張消耗。
- 貨櫃碼頭營運商並已採取其他措施，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。
- 我們認為，保護海洋環境本身固然十分重要，而且也有助鞏固香港的世界級港口地位。在規劃和發展港口時，我們會一如既往，與環境保護署和持續發展組合作，確保符合相關環境影響和可持續發展評估的要求。

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，無須耗用紙張。舉例來說，為推行應用資訊科技計劃的中小型物流服務供應商提供贊助。另外，我們也正在推行貨車智

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**

- 使用再造紙作公事之用；
- 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、磁碟或光碟發送電子文本，以代替發送印刷本；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，供一般參考用途。

□ 控制耗電量

- 人少的時候（例如午飯期間和非辦公時間），關掉部分電燈；
- 在午飯期間及一般辦公時間後，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；
- 以更省電的熒光燈取代所有高功率的白熾燈；
- 會議室在有人使用前的 15 分鐘才開動空調，不得早於此時限；在離開會議室時關掉空調；
- 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後離開的員工，查核節能措施的成效；以及
- 鼓勵員工取道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

運輸科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。我們也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，我們也使用電子方式招標。

員工意識

辦公室環保管理能否成功，有賴員工支持和配合。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：environmentalreport@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。