

二零一二年環保工作報告

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

- ◇ 陸路及水上交通
- ◇ 民航服務
- ◇ 港口及航運服務
- ◇ 物流

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
 - 機管局推行的措施
 - 民航處推行的措施
- ◇ 港口及航運服務
- ◇ 物流

5. 辦公室的環保管理

- ◇ 節約用紙、節約用電和回收再造
 - 節約用紙
 - 節約用電
 - 回收再造
- ◇ 環保採購方式
- ◇ 員工意識

6. 意見和建議

引言

運輸及房屋局由運輸及房屋局局長掌管，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。本環保工作報告闡述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/mini-site/hasr1011/index.html>。

運輸科由運輸及房屋局常任秘書長（運輸）領導，監督四個執行部門即民航處、路政署、海事處和運輸署的運作。

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、交通管理、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，可持續發展是重要的考慮因素。

運輸科負責的政策範疇主要包括：

- 規劃和落實本港運輸基礎設施的興建和改善工程，並着重發展鐵路；
- 改善公共交通服務的質素並加以協調，從而鼓勵市民使用公共交通服務；
- 改善跨境鐵路和道路的接駁安排；
- 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，支持改善環境的措施；
- 提升並推廣香港的國際和區域運輸及物流樞紐地位；
- 與機場管理局（機管局）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；
- 促進海上航運安全，並確保在香港註冊的船隻或到港船隻時刻符合相關的國際標準；以及
- 加強香港港口的競爭力，鞏固香港的國際船務及航運中心地位。

運輸科的環保目標

我們承諾，致力：

- 確保政策配合環保所需；
- 確保轄下各項計劃和工作均以環保的方式進行；以及
- 加強員工的環保意識。

我們已制定下列方針，以達到上述目標：

陸路及水上交通

- 繼續以環保的方式，提供運輸基礎設施及服務。

民航服務

- 致力確保相關法律架構和行政措施能盡量減少飛機運作對環境的影響。
- 繼續與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，且相關各方也積極採取措施，盡量減少香港國際機場運作造成的污染及滋擾。

港口及航運服務

- 致力確保本港的法律架構和行政措施能盡量減少航運及港口運作對環境的影響。
- 繼續與環境保護署（環保署）、港口及航運業界攜手合作，確保盡量減輕航運、港口發展和運作對環境的影響。

物流

- 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

香港是全球最人煙稠密的城市之一。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；
- 減少交通擠塞和改善轉乘安排；
- 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 40%。目前，本港鐵路的總長度約為 219 公里。

我們現正全力推展下列五個鐵路項目：

- 西港島線；
- 南港島線（東段）；
- 觀塘線延線；
- 沙田至中環線（沙中線）；以及
- 廣深港高速鐵路（高鐵）香港段。

待上述客運鐵路線於 2020 年或之前建成後，本港鐵路的總長度會增至約 280 公里。

我們在 2011 年 3 月就檢討及修訂《鐵路發展策略 2000》展開顧問研究，以落實善用鐵路作為客運系統骨幹的政策。發展鐵路運輸系統可大大提高客運流量、紓緩道路交通擠塞和減少車輛造成的空氣污染。預計這項研究於 2013 年完成。

政府將會繼續致力更妥善協調鐵路與其他公共交通工具，避免因不必要的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，運輸署將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。為擴大電動車充電網絡，政府與私營機構合作，設立約 1 000 個標準充電設施。

□ **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，我們採用了下列措施：

- 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；
- 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，包括巴士轉乘計劃，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。

截至 2012 年年底，約有 250 項巴士轉乘計劃為乘客提供最高可達 30.9 元的車費優惠。轉乘計劃的實施地點包括城門隧道、大欖隧道、大老山隧道、東區海底隧道、西區海底隧道、海底隧道、香港仔隧道、獅子山隧道和青馬管制區的收費廣場附近，以及本港

其他地區。由於設有車費優惠，加上選定的轉乘站位置適中，致使這些計劃深受乘客歡迎。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。新設於屯門公路（往九龍方向）的巴士轉乘站已在 2012 年 12 月啟用，不但提高青山公路和屯門公路一帶的巴士服務效率，且為屯門區內不同小區的乘客提供覆蓋範圍更廣的巴士網絡和車費優惠，平均每日約有 120 000 名乘客使用這些巴士轉乘站。

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 2012 年年底，有 5 條專營巴士線及 49 條專線小巴線參與香港鐵路（港鐵）的巴士／鐵路轉乘計劃（車費優惠為 1.0 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。香港鐵路有限公司（港鐵公司）也為西北鐵路服務範圍內的西鐵線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

這些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，參與這些計劃。為鼓勵乘客利用兩條不同專線小巴線的轉乘安排，截至 2012 年年底，共有 55 條路線為轉車乘客提供車費優惠（由 0.1 元至 9.1 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，重組巴士服務和改善巴士停站的安排。這也是 2013 年《施政報告》的施政重點之一。當局重組巴士路線時會以新的“區域性模式”全盤考慮整區的巴士路線組合，代替按個別路線作考慮，從而為市民帶來更大裨益。有關的試驗計劃將於 2013 年下半年在北區推行。

在 2012 年，通過合併、縮短、修訂路線和調整班次，途經

中環的巴士班次每日減少了約 252 班。九龍方面，途經彌敦道的巴士班次每日減少約 294 班。

政府一直與專營巴士公司商討，在切實可行的情況下，調派低排放巴士（即符合歐盟 IV 期或以上排放標準者）行走途經銅鑼灣、中環和旺角各低排放區試點的巴士路線。我們的目標，是到 2015 年時各低排放區內行駛的專營巴士均為低排放巴士。

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。

由運輸署或港鐵公司管理的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；東鐵線上水站附近的彩園路；紅磡站；西鐵線錦上路站；觀塘線彩虹站；以及東涌線奧運站、將軍澳線坑口站和馬鞍山線烏溪沙站附近一些由私人發展商經營的商業停車場。

當局日後規劃鐵路車站和大型運輸交匯處時（特別是位處市區外圍者），將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 2011 年把私家車首次登記稅各稅階的稅率調高約 15%，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

提升生活質素的方法之一，是令行人環境愈見改善。在 2012 年，我們繼續監察並檢討行人環境改善計劃的推行情況。當局密切監察在旺角西洋菜南街、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。在檢討和改良計劃時，當局將會考慮附近一帶居民和油尖旺區議會的意見。此外，我們已就關設銅鑼灣行人隧道系統及旺角行人天橋系統，展開初步可行性研究，以期擴展行人活動空間及盡量減少人車爭路的情況。我們也正在採取多項措施，以改善元朗市的行人環境。



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。多個地點的行人路擴闊工程 and 美化工程均進展良好，當中包括佐敦的吳松街、寧波街和白加士街。

興建自動扶梯連接系統／升降機系統，可使市民更易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。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、公平和具透明度的評審制度，以評定所收到建議的效益和進行初步可行性研究的先後次序，並推展有關計劃。這些系統有助行人克服地勢高度差距，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交通工具。道路使用者行車時將會較暢順，時間也縮短，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東區。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。該等實時過海行車時間的資訊，也在運輸署網頁和政府的“資料一線通”網站顯示，以供市民查閱。

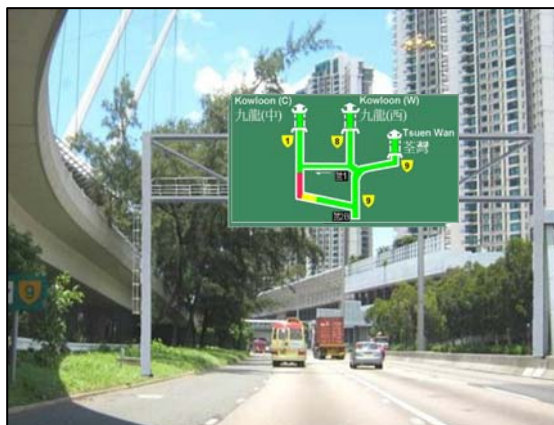
區域交通控制系統

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成效顯著，該系統已分階段擴大至覆蓋大部分地區。在全港 1835 個燈號控制道路交匯處中，有 1735 個由區域交通控制系統控制。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盡量減少，行車時間也得以縮短。由於交通燈號之間的協調更佳，車輛因而減少停車和開車次數，燃料消耗量和廢氣排放量隨之降低。

為減少耗電量，我們又以發光二極管（LED）交通燈取代傳統交通燈。自 2012 年 10 月起，全港所有交通燈均是 LED 燈而非白熾燈。

行車速度屏

新的行車速度屏系統於 2013 年 1 月推出，在新界的主要幹線裝設五個行車速度屏。這種高架道路標誌以路線圖的方式，向駕車人士顯示往九龍方向各道路的交通情況。該等交通資訊也在運輸署網頁和政府的“資料一線通”網站顯示，以供市民查閱。



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有效。該系統預定於 2015 年啟用。

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，在網上提供實時交通資訊，方便市民選擇最佳的交通模式和路線。

駕駛路線搜尋服務自 2010 年 4 月起在網上啟用，按照駕車人士選擇的距離、行車時間、道路收費等準則，提供最佳的駕駛路線，而服務的流動網頁版也於 2011 年 8 月啟用。我們現正為這項服務開發流動電話應用程式，並於 2013 年 1 月推出。

自 2009 年 4 月起在網上啟用的“香港乘車易”，屬一站式多元化公共道路線搜尋系統，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。為方便乘客隨時隨地搜尋公共道路線，我們在 2011 年 8 月推出“香港乘車易”的流動網頁版和 iPhone 應用程式，並在 2011 年 11 月推出 Android 應用程式。

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香港國際機場，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

香港國際機場致力長遠貫徹可持續發展，以及躋身本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使用能源及天然資源的效益。

機管局在 2012 年 5 月承諾，要使香港國際機場成為全球最環保的機場。機管局的目標，是要令香港國際機場的環保表現媲美世界其他樞紐機場，並在未來數年與其他機場分享推行最佳環保措施的經驗。

機管局又在 2011 年制訂首項為期三年的環保計劃，並且每年更新計劃內的目標和措施，以減少香港國際機場對環境的影響。在 2012 年，計劃的內容擴大至涵蓋生物多樣性和環保採購範疇，並加強空氣質素和廢物管理方面的措施。這項計劃的對象也更為廣泛，包括機管局人員、機場社區成員以至香港市民。

這項工作的重點在於機管局承諾，香港國際機場的碳排放量至 2015 年時會減少 25%（與 2008 年的水平比較）。

減少排放

在 2012 年，香港國際機場的碳排放量減少逾 10%，因而在國際機場協會的機場碳排放認可計劃中，成為亞洲首個取得第三級別認可的機場。這個級別要求機管局帶領整個機場社區合作呈報並減少碳排放量，且在計算碳排放量時須計及“範疇三”的碳排放量，包括飛機輔助動力裝置、飛機升降周期和機管局員工所乘交通工具的碳排放量。

機管局在推動減碳計劃時，特別着重鼓勵機場的業務伙伴積

極參與有關的工作，包括每年的碳審計、制訂減碳措施和各自減少碳排放。有關機場社區的減碳工作，可瀏覽 <http://www.hongkongairport.com/chi/csr/carbon-reduction/index.html>。

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。在 2012 年，機管局把 31 輛汽油房車更換為電動車，並增設 54 個電動車充電設施，其中三個屬快速充電設施。由 2013 年年中起，機場禁區所有新增房車都將會是電動車；由 2017 年起，機場禁區禁止使用以化石燃料推動的房車。

在 2011 年，機管局展開總值逾一億元的工程，以提升現有固定地面供電系統及預調空氣系統的功能。此舉令飛機在停泊期間無須使用輔助動力裝置發電，因而不會排放溫室氣體和有毒污染物。機管局在 2012 年已提升 16 組預調空氣系統的功能，並已更換 70 組固定地面供電系統。待預調空氣系統功能提升計劃於 2013 年完成後，整套預調空氣系統將會採用對全球暖化潛在影響輕微的新式冷凍劑。至 2014 年，機管局會禁止飛機在沿客運廊而設的停機位使用輔助動力裝置。

節約能源

照明用電佔機管局用電量約 10%。該局繼續推行以 LED 裝置取代傳統照明裝置的計劃，令每個裝置的用電量減省 40% 至 70%。至 2012 年年底，機管局已把 40 000 個傳統照明裝置更換為 LED 裝置，每年節省 600 萬度電力。該局又試行把滑行道的照明裝置更換為 LED 裝置。至 2014 年年底，機管局會把合共 100 000 個照明裝置更換為 LED 裝置。該局也已為機場行政大樓內 17 間會議室和多層停車場安裝智能光度感應器。

機管局在 2011 年順利完成海水泵房的綠化屋頂試驗計劃，綠化屋頂面積達 100 平方米。該局將於 2013 年完成一號客運大樓專車候車處和海天客運碼頭的綠化屋頂計劃，兩處屋頂的面積分別為 120 平方米和 4 000 平方米。

減少固體廢物

機管局與業務伙伴緊密合作，以減少機場送往堆填區的整體

廢物量和旅客個人廢物量。為進一步推廣最佳環保措施，機管局在本港各大航空公司協助下，製作了一套網上機艙廢物回收再造指引。

機管局於 2011 年展開的廚餘回收再造計劃，在 2012 年有逾 100 個業務伙伴參與，把約 1 800 公噸廚餘回收再造成魚糧。該局又成功推行試驗計劃，由亞洲國際博覽館向惜食堂捐贈食物，為弱勢社羣提供約 400 份熟食。

廢水處理廠功能提升工程

機管局在 2012 年完成總值 3,400 萬元的廢水處理廠功能提升工程，令經處理後符合水質標準的廢水量，由每日 1 500 立方米增至 6 000 立方米。

商戶表揚計劃

在 2012 年，機管局舉辦首屆“香港國際機場環保商戶表揚計劃”頒獎典禮，嘉許以實際行動節約能源、減少廢物和把可循環再造廢物分類的商店和食肆。計劃得到環保署和綠色力量的支持。

環保獎項

機管局的環保工作在 2012 年屢獲嘉許：

香港環保卓越計劃

- 公營機構及公用事業界別銀獎

環境保護運動委員會和環保署的環保標誌

- 清新室內空氣標誌：一號及二號客運大樓的空氣質素均獲評為“良好級別”
- 節能標誌：“卓越級別”
- 減廢標誌：“卓越級別”
- 機管局所有設施均獲頒減碳 12% 證書

地球之友

- “知慳惜電” 節能比賽：亞軍
- “放駕一天” 減碳行動－企業綠色駕駛獎勵計劃 2012
 - 燃油效益改善金獎
 - 燃油節約銅獎

業界獎項

- 《新假期》頒發的“旅遊界環保先鋒”獎項
- 《資本企業家》頒發的“綠色企業 2012”獎項

環保署嘉許

- “環保園之友”
- 一號及二號客運大樓、北衛星客運廊和海天客運碼頭獲發室內空氣質素“良好級證書”
- 2011/12 工商業廢物源頭分類獎勵計劃下的合作伙伴大獎和其他類型樓宇組別銅獎

環保建築大獎

- 在香港綠色建築議會和環保建築專業議會合辦的環保建築大獎 2012 中，新中場客運廊的設計獲頒新建建築類別下“設計中建築－香港”組別的優異獎。

□ 民航處推行的措施

民航處實施了多項消減航機噪音的措施，並持續密切監察情況。這些措施包括：噪音消減起飛程序、持續降落模式程序，以及盡量安排航機使用海面上空航道以免飛越民居。

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

根據民航處的記錄，在 2012 年，午夜 12 時至翌日早上 7 時期間抵港的航班中，有 85% 從機場西南方（即海面上空）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 99.6% 使用西博寮海峽上空的南行航道。

只有符合《國際民用航空公約》附件 16 第一卷第二部分第三章所載規定的航機，才可在機場升降。在機場升降的航機均符合嚴格的噪音標準。民航處也會繼續鼓勵航空公司加快換機步伐，以低噪音的新航機取代高噪音的舊航機。

民航處在其網站定期匯報航機噪音量度結果。此外，為解答公眾有關航機噪音的查詢和處理投訴，該處人員與市民會面，並設有電話熱線。

優化航道系統

民航處積極研究和應用最新的衛星導航技術，以優化香港航道系統，藉此提高其運作效率。

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、東南亞及歐洲抵港的航機，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。2012 年內，逾 66 000 班航班因使用上述經縮短的航道而受惠。

民航處在與鄰近地區各航空交通管制中心通力合作下，自 2011 年 7 月起，縮減了經香港及台北飛行情報區往韓國的 M750/B576 航道上的航機規定間距。縮減航機之間的規定間距，可增加航道的容量，令更多航機能以最理想且燃料效益高的高度來飛行，從而節省燃料並減少排放二氧化碳。在 2012 年內，約有 19 000 班航機採用該等航道。

此外，民航處自 2012 年 2 月起額外實施一套應用衛星導航技術的噪音消減起飛程序。對於向機場東北方起飛的航機，新程序會善用現代航機本身具備的導航性能，令航機能夠更準確地維持航路不變，特別是在大嶼山掉頭往南飛的一段航程。此舉可限制航機發出的噪音，整體上減少航道附近民居所受的航機噪音影響。

民航處將會繼續研究和逐步應用更先進的航空技術，並與其他航空交通管制機關和航空業界緊密合作，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：

- 海事處船隻巡邏香港水域，確保船隻遵守海事法例，工作包括偵查可能污染環境的違規行為，例如棄置垃圾、非法卸油及排放廢氣等。
- 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。政府船塢已於 2012 年安裝額外的岸上供電設施，藉此進一步減少停泊塢內的船隻使用船上發電機時產生的噪音和排放的廢氣。此外，政府船塢又為熱水器安裝太陽能電池板，以減少耗電量。船塢餐廳內也添置了廚餘堆肥機，以減少廚餘。
- 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)散裝有毒液體物質污染；(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。我們也鼓勵在港口運作上應用資訊科技。舉例來說，海事處與衛生署和入境事務處等多個部門合作，通過海事處的電子業務系統，讓該等部門為航運界提供服務，包括最新在 2012 年 4 月推出的衛生署內河船自由無疫通行證電子申請服務。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。
- 貨櫃碼頭營運商也已採取其他措施，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，以及採用電動吊機和石油氣穿梭巴士以減低空氣污染等。
- 我們認為，保護海洋環境不但十分重要，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，與環保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，當局正進行跨境供應鏈可視化的研究，探討可否設立電子平台以追蹤跨境貨物動向。此外，我們贊助的貨車智能資訊系統的試驗研究，已於 2011 年 10 月完成。該系統屬資訊及通訊科技平台，旨在提高車隊管理的效率，並加強貨車司機與供應鏈內相關機構和人士的連繫。該系統目前已按商業模式運作。

辦

公室的環保管理

節約用紙、節約用電和回收再造

運輸科一貫的宗旨，是改善並保育環境，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。我們也盡量減少製造廢物，以及在切實可行的情況下盡量回收廢物。

多年來，我們一直提倡保育環境，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：

□ 節約用紙

- 日常工作上使用再造紙；
- 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；
- 使用虛擬傳真服務；
- 以電郵、磁碟或光碟發送電子文本，以代替發送印刷本；
- 把報告、通告及其他宣傳資料上載至電子報告板、內聯網及互聯網，供一般參考用途；
- 以玻璃杯或可再用的茶杯提供飲品；以及
- 使用電子賀卡。

□ **節約用電**

- 室內人少的時候（例如午飯期間和辦公時間後），關掉部分電燈；
- 利用感應器，在午飯期間及辦公時間後，自動關掉辦公地方及接待處、走廊、升降機大堂等公用地方內不必要的電燈；
- 夏季期間把辦公室內溫度維持於攝氏 25.5 度；
- 啟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、星期日和公眾假期，關掉非必需的伺服器；
- 定期查核節能措施的成效；以及
- 鼓勵員工使用樓梯代替升降機往來樓層之間。

□ **回收再造**

- 收集已用完的熒光燈、打印機碳粉盒、電池和光碟，以供回收再造；以及
- 把廢紙和塑膠等所有可再造的廢物分門別類，棄置於專用回收箱。

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。我們會繼續與同事緊密合作，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或建議，歡迎以電郵（郵址：environmentalreport@thb.gov.hk）或傳真（號碼：2868 4643）或來信（地址：香港添馬添美道 2 號政府總部東翼 20 樓運輸及房屋局運輸科）向我們提出。