

二零一三年環保工作報告

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/hasr1112/common/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；
- 與香港機場管理局（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 218 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。

待上述客運鐵路線建成後，本港鐵路的總長度會增至逾 270 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。這項研究已經完成，我們將於 2014 年稍後時間公布新鐵路方案的未來路向。

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，我們採取了下列措施：

- 實施更多交通工具轉乘計劃；
- 重組巴士路線；
- 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 2013 年年底，有 305 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。轉乘計劃提供車費優惠之餘，還有更多路線可供選擇，因而深受乘客歡迎。這些計劃既可擴大巴士網絡，方便市民往返各區，也可盡量降低增設長途巴士路線的需求。屯門公路的巴士轉乘站自 2013 年 7 月起已全面投入服務，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。各種巴士轉乘計劃平均每日惠及約 129 000 名乘客。

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 2013 年年底，有 5 條專營巴士線及 47 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）及專線小巴／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。為鼓勵乘客善用兩條不同專線小巴線的轉乘安排，截至 2013 年年底，共有 57 條路線為轉車乘客提供車費優惠（由 0.5 元至 9.6 元不等）。

重組巴士路線

政府一直與專營巴士公司合力重組巴士服務，以提高巴士網絡效率、改善服務質素、紓緩交通擠塞、降低車費上調壓力和減少路邊空氣污染，並確保巴士服務能夠適切滿足乘客需求。政府在《二零一三年施政報告》公布當局將會“優化路線、加強接駁功能、改善轉乘安排”後，運輸署和專營巴士公司更積極重組巴士路線，除了每年制訂巴士路線發展計劃外，還採用全新的“區域模式”。在“區域模式”下，當局會以地區而非個別路線作為基礎，全盤檢視該區的巴士服務，確保公共交通資源的運用更具成本效益，為整個

地區帶來最大裨益。當局已於 2013 年按照“區域模式”重組北區和屯門的巴士路線，效果大致理想。其他地區的巴士路線重組計劃日後也將按此模式進行。

在 2013 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 380 班。九龍方面，途經彌敦道的巴士班次每日減少約 460 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¹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。

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

¹ 環保署指定的低排放區為銅鑼灣怡和街、中環德輔道和旺角太子道。

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 2013 年，我們繼續監察並檢討行人環境改善計劃的推行情況。此外，我們現正深入研究在旺角發展行人天橋系統的計劃，以期擴展行人活動空間和盡量減少人車爭路的情況。我們也在構思可行方法和採取多項措施，以改善銅鑼灣和元朗市的行人環境。

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和美化工程均已完成，當中包括佐敦的寧波街和白加士街，而吳松街的工程則進展良好。

興建自動扶梯連接系統／升降機系統，可讓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技術可行性研究的先後次序。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。排名最高的 13 項建議，現正處於規劃或實施等不同階段。

□ **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。截至 2013 年年底，在全港 1858 個燈號控制道路交匯處中，有 1761 個已連接至區域交通控制系統。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

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。

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。

“香港行車易”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和流動電話應用程式也分別於 2011 年和 2013 年啟用。

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通路線搜尋服務，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通路線，我們在 2011 年推出“香港乘車易”的流動網頁版和流動電話應用程式。

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。為此，機管局積極參與國際機場協會轄下世界環保策導委員會和亞太區環保委員會的工作。

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，並新增逾百項環保工作。計劃在 2013 年取得不少重大成果，詳情載於下文。

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

國際機場協會在 2013 年 3 月向機管局頒發“機場碳排放認可計劃”的“優化”級別證書，表揚機管局與 43 家機場業務伙伴致力計算並減少香港國際機場的碳排放量。這項計劃設有四個要求嚴謹的漸進級別，而“優化”級別是計劃的第二最高級別認證。香港國際機場是亞太區內首個達到這個級別的機場，而這個級別也是區內機場獲取的最高級別。

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，機管局於香港國際機場推廣使用電動車、混合動力車和液化石油氣車。機場目前共有 310 台／輛電動地勤支援設備和電動車，數目是全港之冠。在 2013 年，機管局再把 3 輛輕型貨車更換為電動車，並增設 58 個電動車充電設施。在機場禁區內，不但所有新增房車必須是電動車，而且由 2017 年 7 月起全面禁止使用以化石燃料推動的房車。機管局在 2013 年又提升另外 37 組預調空氣系統和 136 組固定地面供電系統的功能，以助全面禁止飛機使用輔助動力裝置。

節約能源

照明用電佔機管局用電量的 10%。截至 2013 年年底，該局已把 81 000 枚傳統照明裝置更換為發光二極管燈，每年節省 1 300 萬度電力。機管局又試行把現有的飛行區地面（滑行道）燈號更換為發光二極管燈，以作示範。在 2014 年，機管局會把一號客運大樓內餘下的 20 000 枚傳統照明裝置更換為發光二極管燈，以完成把客運大樓內合共 100 000 枚傳統照明裝置更換為發光二極管燈的計劃。這項計劃完成後，每年可節省 1 500 萬度電力，相等於減少 9 000 公噸碳排放量。

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。該局在 2011 年展開的廚餘回收再造計劃，有逾 100 家業務伙伴參與。他們在 2013 年合共回收約 1 500 公噸廚餘再造成魚糧，並把廢食油回收再造為生物柴油，以供機管局的柴油車使用。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。

在 2013 年 8 月，本地非政府機構惜食堂得到香港國際機場環保基金的支持，於機場展開捐贈食物計劃，向各膳食供應商、航空公司貴賓候機室及其他機場業務伙伴收集剩餘食物。該計劃在 2013 年 8 月至 12 月期間共收集逾 2 000 公斤食物，重新包裝後再轉贈弱勢社羣。

水資源管理

香港國際機場自 1998 年啟用以來，一直使用創新的“三方供水”系統：海水用於洗手間及冷氣系統，食水供作飲用、餐飲服務及清潔飛機用途，再造水則用於灌溉植物。較傳統的“雙供水系統”一般以食水作衛生及製冷用途，改用海水不但可節省大量食水，還可大大減省成本及能源和大幅減少碳排放量。

可持續發展的飲食習慣

在 2013 年 10 月，機管局聯同本地非政府機構 Green Monday 在香港國際機場展開“無綠不歡星期一”運動（Go Green Monday @ HKIA），以在機場推廣既健康又低碳的飲食觀念。機場內約有 60 家食肆、貴賓候機室和業務伙伴響應運動，每天供應素食餐單。

至 2013 年 11 月，機管局又推出環保海鮮餐飲預訂政策，以減少該局人員食用不符合可持續發展原則的漁獲，並在香港國際機場推廣可持續發展的飲食習慣。

環保獎項

機管局的環保工作在 2013 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”
- 在節能標誌計劃中躋身三大節能機構之列
- 減廢標誌：“卓越級別”

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

傳媒獎項

- 《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 2013”獎項

環保署嘉許

- 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

世界綠色組織

- 世界綠色組織：“綠色辦公室獎項”
- 聯合國千禧年發展目標：“環球愛心企業”標誌

可持續發展報告

機管局在 2013 年 9 月發表首份可持續發展報告，題為《**延展機場實力－共譜創優藍圖**》，編製時參照了全球報告倡議組織

(GRI)發表的 G3.1《可持續發展報告指南》和機場營運行業補充指南。報告闡述機管局在可持續發展範疇的核心價值與新訂措施如何影響香港國際機場的管理方針，並臚列該局在環保管理方面的更多資料。報告可於香港國際機場的網站下載：<http://www.hongkongairport.com/chi/business/about-the-airport/publication/sustainability-report/SD-reports-2012-13.html>

為規劃中的三跑道系統進行環境影響評估

行政會議於 2012 年 3 月原則上批准機管局採納三跑道系統，作為香港國際機場的未來發展規劃方向。機管局隨後着手進行相關的規劃工作，當中包括法定環境影響評估（環評）。機管局現正按照環保署於 2012 年 8 月發出的環評研究概要，進行全面且專業的環評研究，涵蓋 12 項環境範疇，包括飛機噪音、空氣質素、海洋生態與漁業、中華白海豚，以及飛機噪音與空氣污染物排放對健康的影響等。機管局已委聘本地和海外的顧問及專家進行環評研究，力求在切實可行的範圍內盡量減輕和緩解三跑道項目對環境的影響，以達致“邊建設、邊保育”。機管局預期，實施各種緩解措施能有效解決和減輕三跑道項目所引致的環境問題，而環評程序應可於 2014 年內完成。

□ *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，所有向香港國際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 2013 年，只要天氣狀況許可，午夜 12 時至翌日早上 7 時期間抵港的航班中，有 88.9%從香港國際機場西南方（即海面上空）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，有 99.1%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（“第三章標準”）的航機，才可在香港國際機場升

降。由 2014 年 3 月底開始，航空公司所用航機的累積噪音上限若只勉強符合第三章標準，則該等航機不得於晚上 11 時至翌日早上 7 時在香港國際機場升降。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。2013 年內，逾 70 000 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 2013 年內，約有 21 000 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。對於向香港國際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。

民航處將會繼續留意國際民航組織最新制訂的飛行程序準則，適當地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。為加強管制船隻排放黑煙，我們建議修訂現行法例，以力高文圖表作為執法的客觀標準，即船隻在任何時間均不得排放與力高文圖表上的 2 號陰暗色一樣黑或較之更黑的黑煙並持續三分鐘或以上。相關修訂法例已於 2014 年 3 月提交立法會。
- 海事處採用先進的船隻航行監察系統，全日 24 小時監控本港水域的海上交通，保護海洋環境免受海上交通意外污染。
- 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及本地船隻的垃圾，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》和《海上有毒有害物質泄漏應急計劃》，協調政府部門處理在香港水域內發生油類及有害物質污染事故的工作。海事處繼續按照服務承諾，在接獲泄漏報告後兩小時內，抵達港口範圍內任何泄漏事故現場。
- 在《海上有毒有害物質泄漏應急計劃》下，當泄漏的有毒有害物質已獲妥善處理，其海上殘餘物會由海事處清理。
- 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（例如在 2012 年安裝太陽能熱水系統以便船員淋浴和安裝廚餘分解機）；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。在 2013 年，海事處除了繼續安裝更多岸上供電設施以供靠泊船隻使用外，還推行了其他環保措施，包括：把政府船隻上的石油氣煮食爐更換為電力煮食爐、把傳統燈泡更換為節能的發光二極管燈，以及進行更多測試以便為政府船隻選用環保油漆。為支持政府的環保政策，海事處的物料供應、客車服務和清潔服務等合約均符合環保署的環保採購規定。年內，海事處也安排收集逾 2600 枚廢鉛電池和約 2100 個打印機碳粉盒，以供回收再用。
- 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》）、《1990 年國際油污防備、反應和合作公約》和《2000 年有毒有害物質污染事故防備、反應與合作議定書》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。上述措施大大提高港口運作效率，並減少紙張消耗。

- 貨櫃碼頭營運商也已採取其他措施，例如：對各類處所進行建築物能源審核、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，以及採用電動吊機及車輛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。截至 2013 年年底，已有逾 2 400 名貨車司機使用該系統所提供的服務。

辦

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。我們也採購其他環保產品，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，作公事用途。

我們一向只購買獲授能源效益標籤的辦公室設備，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。