

二零零七年環保工作報告

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
 - 著力改善行人設施
 - 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，請流覽該署的網站，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、民用航空服務等政策事宜。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：

- 為本港的運輸基礎設施的興建和改善，進行規劃和予以落實，並以發展鐵路為主幹；
- 改善公共交通服務的質素和加以協調，並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，並推廣道路安全；
- 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(機管局)合作，確保機場的發展和營運對環境的影響能減至最低，而機管局和民航處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；
- 著力改善行人設施；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，占各種公共交通工具總載客量約 35%。隨著上水至落馬洲支線於 2007 年 8 月通車，現時鐵路總長度約 212 公里。九龍南線和將軍澳南線於 2009 年投入服務後，全港鐵路網路總長度便會增至約 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）；
- 廣深港高速鐵路香港段；
- 南港島線；
- 北環線；以及
- 北港島線。

香港鐵路有限公司(港鐵公司)現正進行西港島線的詳細設計工作，這個鐵路專案的建造工程預計將於來年展開。該公司亦正進行另外四個鐵路專案的初步規劃和設計工作，分別為沙中線、廣深港高速鐵路香港段、南港島線，以及將現有觀塘線延長至黃埔的觀塘線延線。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畫。

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，避免因服務重迭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。新建的連接尖東站與尖沙咀站的乘客轉車隧道系統，便是其中一個例子。

□ *減少交通擠塞及改善轉乘安排*

為了減少擠塞地區的行車量，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畫、巴士／鐵路轉乘計畫和專線小巴／鐵路轉乘計畫；
- 重組巴士路線和巴士站；以及
- 由鐵路公司推行泊車轉乘計畫。

巴士轉乘計畫

我們希望更加善用巴士資源；紓緩擠塞情況；儘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。推行巴士轉乘計畫是達致以上目標的其中一項措施。

截至 2007 年年底，我們共實施了 228 項巴士轉乘計畫，乘客可享有 0.1 元至 28 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，這些計畫廣受乘客歡迎，平均每日約有 120000 名乘客受惠。上述計畫既可改善巴士的網路，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／鐵路轉乘計畫

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／鐵路轉乘計畫，為乘客提供轉乘折扣優惠。截至 2007 年年底，共有 3 條專營巴士線、1 條過境巴士線及 55 條專線小巴線參與港鐵的巴士／鐵路轉乘計畫(車費優惠由 1.0 元至 5.0 元不等)或專線小巴／鐵路轉乘計畫(車費優惠由 0.3 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，途經中環的巴士班次在 2007 年每日減少了約 50 班，途經怡和街的班次則每日減少了 10 班。九龍方面，途經彌敦道的巴士班次每日減少約 210 班。

自 2002 年 1 月起，巴士公司只調派歐盟 II 型和歐盟 III 型巴士行走怡和街，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 型和更高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 2007 年年底，在上述繁忙街道行走的巴士中，約有 87% 為歐盟 II 型或更高型號的巴士。

泊車轉乘計畫

泊車轉乘設施通常設於繁忙商業區／市區的週邊，位元處公共交通樞紐，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。

泊車轉乘計畫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、東湧線奧運站附近的一些商業停車場和將軍澳線坑口站。

除此以外，西鐵荃灣西站、屯門站及天水圍站，以及馬鞍山鐵路烏溪沙站日後的物業發展項目，亦會提供泊車轉乘設施。在日後規劃鐵路車站和主要的運輸交匯處（特別是市區週邊的車站和交匯處）時，我們會儘量發展泊車轉乘設施。



泊車轉乘設施

□ 著力改善行人設施

推廣更佳的行人環境，是提升生活質素的其中一個方法。我們在 2007 年繼續實施多項行人環境改善計畫。旺角的西洋菜南街、奶路臣街、豉油街和通菜街，現已實施部分時間行人專用街道試驗計畫。



西洋菜南街
(部分時間行人專用街道計畫)

擴闊行人路是改善行人環境的有效方法。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，其中包括尖沙咀的彌敦道(麼地道與加連威老道之間)；佐敦的上海街和西貢

街；以及深水埗的北河街、南昌街、汝州街和福榮街。

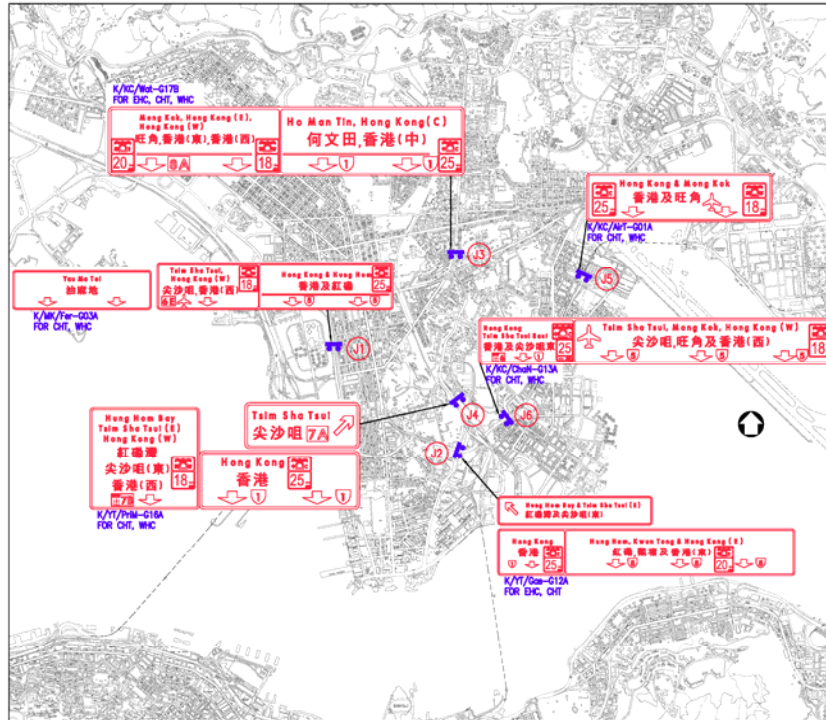
運輸署與規劃署一同委託顧問，為美化尖沙咀區，並改善行人環境而進行的全面研究，已於 2007 年完成。在諮詢相關機構和人士的意見後，我們會實施一系列改善計畫。

□ *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。我們已改善行車時間顯示系統及網上直播交通情況服務，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

鑒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。該系統會為由九龍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，向公眾發放通往九龍過海隧道入口的主要道路行車時間資料，以及沿途的平均車速。我們計畫在 2008 年年底展開該項計畫，預計在 2010 年年中完成。



九龍區行車時間顯示系統的擬議安裝位置

網上直播交通情況服務

自 1999 年起，當局在多個道路網的主要地點安裝閉路電視攝影機，拍攝交通情況，並透過互聯網向公眾播放。這項服務廣受市民歡迎。在 2006 年，網上提供的閉路電視影像的數目已增至 120 個。由 2007 年起，閉路電視影像更透過流動電話及固定電訊網路電話等管道播放。

區域交通控制系統

鑒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，並會在 2008 年進一步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。

機管局奉行的指導原則，是確保有關人員瞭解機場運作對環境的影響，以有效的方式處理，並盡力將影響減至最少。該局亦規定業務夥伴同樣以負責任的態度，在機場從事所有航空相關業務。

儘管旅客量和貨運量持續上升，機管局實施了多項措施，令整體能源消耗水準維持不變。機管局為改善冷卻系統的效率，於冷卻系統採用了變頻電動機及更具效率的冷凍劑。此外，在定期維修時，換上更具能源效益的照明設備，例如 T5 光管及發光二極體。

機管局於 2007 年推行的節省能源措施，取得重要成果：

- 按運作程式表，優化照明水準，照明系統因而節省了 15% 電量；
- 按二號客運大樓、機場行政大樓及機場世貿中心的運作程式表，優化空調系統，空調系統因而節省了 10% 電量。

機管局在 2007 年 5 月簽署了香港總商會的《清新空氣約章》，公開承諾會致力減少香港國際機場排放的空氣污染物。機管局所採取的措施包括：

- 促請航班在準備續航期間，使用固定地面供電系統而非輔助電力系統；
- 要求所有全新的機場禁區車輛均為節約燃料型號；
- 在飛行區內提供最清潔的柴油及汽油；
- 分階段將機管局所有車輛更換為節約燃料／混合動力車輛；

- 在機管局的柴油車輛試用生物柴油(以使用過的食油製造)。

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。措施包括消滅噪音起飛程式、持續降落模式程式，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滅起飛程式。

根據民航處的紀錄，在 2007 年，午夜 12 時至翌日早上 7 時期間抵港的航班中，85.3%從香港國際機場西南方(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，99.3%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，禁止在香港國際機場升降。在香港國際機場升降的飛機均符合嚴格的噪音標準。

- 民航處定期彙報：飛機噪音量度結果、飛機噪音消滅措施的執行情況、進一步改善噪音消滅措施的方法。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。
- 民航處與環境保護署(環保署)和直升機公司緊密合作，務求直升機場發展方案符合所有相關的環保標準。民航處亦就有關方案進行公眾諮詢。

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及改善環境：

- 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大小船隻的垃圾，以確保海上清潔服務妥當和有效率。
- 海事處制訂了《海上溢油應急計畫》，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。
- 海事處制訂節約能源計畫，善用中國客運碼頭和港澳客運碼頭的照明和空氣調節，以儘量減低耗電量。
- 海事處就政府船塢各方面的運作，推行環保措施，包括每年進行檢討、以環保產品改良設施、定期測量或量度廠房設備噪音等。
- 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《73/78年國際防止船舶造成污染公約》(《防汙公約 73/78》)、《1990年國際油污防備、反應和合作公約》、《防止傾倒廢物及其它物質污染海洋公約》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。
- 《防汙公約 73/78》共有六個附件，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)汗水污染；(V)廢物污染；以及(VI)空氣污染。全部六個附件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：海事處已建立申報危險貨物可擴充標示語言系統，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，包括網上簽發許可證、網上繳費、自動批核申請書和其他相關服務。港口營運者也廣泛應用“電子資料交換”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：使用省電裝置、減少不必要的燈光設備、於工廠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，該處的發展項目須進行大規模填海，此舉會令中華白海豚失去棲息地。鑒於對生態的關注，政府決定積極研究青衣西南部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

我們已就大嶼山物流園展開詳細可行性研究，以確保符合相關法定環境影響和可持續發展評估的要求。

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，我們在 2007 年推行貨車智慧資訊系統試驗計畫。該計畫提供資訊科技平臺，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，主要著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；
- 迴圈使用信封和暫用檔案夾，發送內部檔及通訊；
- 以電子方式，與決策局／部門的人員以至公眾人士溝通，以及發佈資料；
- 除非必須備有印刷本，否則避免列印或影印檔；
- 以電郵、磁片或光碟發送軟複本，而不發送印刷本；以及
- 把報告、通告及其它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；
- 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；
- 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

本局大量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傢俱。我們亦向承辦商訂購其他環保產品，例如可迴圈再用的雷射印表機碳粉盒和以再造紙製成的檔盒，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，例如影印機及印表機。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（通訊位址：香港中環花園道美利大廈 15 樓運輸及房屋局）聯絡我們。