

環境運輸及工務局
(運輸科及工務科)

二零零六年環保工作報告

環境運輸及工務局
(運輸科及工務科)
二零零六年環保工作報告

報告內容

1. 引言
2. 環境政策
3. 環境運輸及工務局轄下運輸科及工務科的主要職責
4. 環境運輸及工務局轄下運輸科及工務科的環保目標
5. 環境運輸及工務局轄下運輸科及工務科各政策綱領的環保工作表現
 - ◇ 水質與節約用水
 - 節約用水
 - ◇ 能源效益和節約能源
 - 水冷式空調系統
 - ◇ 藉公共工程政策減低對環境的影響
 - 政策
 - 提升承建商的環保工作表現
 - 成果和目標
 - ◇ 綠化工作
 - 政策
 - 綠化總綱圖
 - 協調工作
 - 保育樹木
 - 斜坡的綠化工作
 - 石礦場復修工程
 - 2007 年的目標
 - ◇ 運輸
 - 優先發展高效率而又環保的運輸模式
 - 減少交通擠塞及改進轉乘安排的協調
 - 着力改善行人設施

□ 在交通管理方面應用資訊科技

6. 辦公室的環保管理

- ◇ 控制耗紙量
- ◇ 控制耗電量
- ◇ 環保採購方式
- ◇ 保持空氣清新
- ◇ 員工意識

7. 藍天行動

8. 意見和建議

環境運輸及工務局 二零零六年環保工作報告

1. 引言

本環保工作報告闡述環境運輸及工務局轄下運輸科及工務科的環保工作表現。環境運輸及工務局負責三個範疇的政策事務：環境、運輸及工務。這三個政策範疇分別由環境保護署、運輸科及工務科負責處理。有關環保署的環保工作表現方面，請瀏覽該署的網站，網址為 <http://www.epd.gov.hk>。

本局由環境運輸及工務局局長掌管，並由環境運輸及工務局常任秘書長（環境）／環境保護署署長、環境運輸及工務局常任秘書長（運輸）和環境運輸及工務局常任秘書長（工務）協助局長的工作。此外，本局轄下運輸科和工務科須監督屬下多個執行部門的運作，包括建築署、土木工程拓展署、渠務署、機電工程署、路政署、運輸署和水務署。

2. 環境政策

環境運輸及工務局的使命是改善和保育環境，充分利用資源減低污染和廢物。無論在規劃運輸系統或進行公共工程時，我們均要求局內人員和代理人員盡量減低對環境可能造成的影響。

3. 環境運輸及工務局轄下運輸科及工務科的主要職責

運輸科負責發展本港的運輸基礎設施、提供運輸服務及管理交通等政策事宜。至於工務計劃、綠化工作、供水事務、斜坡安全及防洪措施等，則屬於工務科的政策範疇。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。

運輸科及工務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；
- 確保有可靠、充足和優質的食水供應，並提供有效率的供水服務；
- 確保有效規劃、管理和推行公共基建發展和工務計劃，同時確保計劃能以既安全又環保的方式依時進行，符合成本效益，並維持高質素和標準。
- 確保斜坡安全達到極高水平，而斜坡外貌則更為綠化，更加美觀；
- 減低水浸風險，並在河流擴闊工程和水道設計之中，加入符合環保原則的措施；以及
- 推動市區綠化，從而提升生活環境的質素。

4. 環境運輸及工務局轄下運輸科及工務科的環保目標

在履行制訂政策的責任時，我們銳意紓緩和控制本港因為人煙稠密和經濟繁榮而對環境造成的各種壓力，並致力保存我們一直享有的環境資產。此外，我們竭力在各方面與廣東省政府緊密合作，以期改善香港的環境，而最終的目標，是要令珠江三角洲具備可持續發展的能力。具體而言，我們的目標是：

- 改善水質；
- 減少拆建物料；
- 在進行公共工程時，更有效使用能源和物料；
- 透過積極種植花草樹木，並妥善予以保養及保育，提高生活環境的質素；
- 提供環保的運輸基礎設施及服務；
- 制訂措施，確保公共工程項目根據最新的環保標準進行；以及
- 以身作則，向各工務部門和本地建造業推廣環保意識。

5. 環境運輸及工務局轄下運輸科及工務科各政策綱領

的環保工作表現

水質與節約用水

□ 節約用水

食水是珍貴的資源。隨着人口和經濟活動的增長，我們對這有限資源的需求亦不斷增加。從可持續的觀點來看，節約用水是確保香港人有可靠和足夠食水供應的基本因素。有鑑於此，我們一直推行全面水資源管理計劃，推廣節約用水，以及保護和管理水資源。此外，該計劃亦致力開發新的水資源及廢水回收，這些措施均有助節省食水。

2005 及 2006 年，我們繼續推行以下措施，在節省食水方面取得了可觀成績：

- 進行宣傳教育，推廣節約用水；
- 使用海水沖廁；
- 採用最新的測漏技術，包括持續監察和管理水壓，以期減少供水及配水系統的滲漏情況；
- 在家居用水方面採用分級收費辦法，藉此鼓勵節約用水；以及
- 改善現有程序，並探索更有效能和效益的政策，以減少非法用水的情況。

本港及廣東省當局在 2006 年 4 月簽訂供水協議，讓香港可具彈性地接收東江水，以助節省珠江三角洲的食水。此外，我們已在昂坪和石湖墟展開試驗計劃，把經處理的污水循環再用作沖廁、灌溉及其他非飲用的用途。



2006 年馬 山瀘水廠開放日

2007 年，我們會推行下列措施，以節約用水和管理水資源：

- 完成就海水處理技術而在屯門和鴨脷洲試行兩年的海水化淡試驗廠研究；
- 實施為期 15 年的計劃，大規模更換及修復全港的老化水管，以減少因滲漏和水管爆裂而流失的食水；以及
- 繼續就香港全面水資源管理的工程策略進行顧問研究。

能源效益和節約能源

□ 水冷式空調系統

我們與相關的政府部門攜手合作，於 2000 年 6 月推出試驗計劃，推動各界使用比傳統氣冷式空調系統更具能源效益的水冷式空調系統。試驗計劃最初在 2000 年推行時，只有 6 個指定地區，截至 2006 年年底，我們共物色到 79 個地區可使用水冷式空調系統。我們已收到逾 250 宗申請，要求安裝水冷式空調系統。至今，已有 65 個系統完成安裝，而且全部運作良好。當所有申請獲批准和計劃落實後，估計節省的能源消耗量每年達 2 億千瓦(或電費減少約 1.8 億港元)，而二氧化碳的排放量每年亦會減少 140 000 公噸¹。我們亦會根據試驗計劃的結果，制訂推動全港更廣泛使用水冷式空調系統的長遠策略。

藉公共工程政策減低不良環境影響

涉及建造業的環境問題，非常獨特和複雜。儘管眼前困難重重，我們仍會採取各種可行措施，務求透過改善管理及嚴加控制，繼續加強工務計劃轄下項目的環保程度。為了達成這個目標，我們已在公共工程項目實施多項改善環境措施，包括有系統的環境管理程序、更有效的滋擾管制措施、推廣建築廢物循環再造和減少產生該等廢物、更廣泛使用循環再造碎石料、加緊執行《環境影響評估條例》（環評條例）、提升工地整潔程度、加強樹木保育措施等。

我們亦已就不受環評條例規管的項目制訂全面的環境影響評估指引和程序，以期取得最佳環保成效，高於法例所規定的水平。我們會繼續改進公共工程項目的設計和施工計劃，進一步減低工程項目對環境的影響。我們並會在公共工程合約加入條文，規定承建商採用最環保的作業方法。

¹ 由 2007 年 1 月 1 日起，因把現有建築物的氣冷式空調系統改裝為水冷式空調系統，或在新建築物安裝水冷式空調系統而節省的電費，預計每年約為每平方米 28 千瓦小時。

□ 政策

具體來說，我們的工務政策包括以下規定：

環境管理

1. 倡議工程者須擬備拆建物料管理計劃，以便通過妥善規劃及設計，以及採用合適的建造方法，落實盡量減少拆建廢物和充分再用／循環再造拆建廢物的措施。
2. 公眾填料委員會亦會找出有多餘拆建物料的項目，與可以再用拆建物料作為填料的項目進行“配對”；
3. 已公布工程規格，藉以推動業界在填土、建造路底基層和製造混凝土方面使用再造碎石。同時，工地圍板須以金屬物料製造，以便日後再用。此外，我們亦勸告業界不要使用熱帶硬木製作工作架、模板及其他臨時支架；
4. 為達到可持續發展的目標，公共工程項目會盡可能引入具能源效益的裝置和可再生能源技術；
5. 公共工程合約的承建商須擬備環境管理計劃，訂明管制各種滋擾（如空氣、噪音及廢水污染）和減少產生建築廢物的具體措施；
6. 承建商並須委任“環保主任”，督導環境管理計劃的執行；
7. 我們已推出“支付環保計劃”，鼓勵承建商投放更多資源實行環境管理。這項計劃亦是工程小組有效的管理工具，可藉此監察承建商的環保工作表現；
8. 所有基本工程合約所產生的建築廢物均須在工地篩選分類，使能盡量回收可再用的建築廢物，作循環再造用途；

9. 為確保建築廢物得到適當處理，我們實施了“運載記錄”制度，以便追查和監察廢物的處理過程，防止有人非法棄置廢物。

□ **提升承建商的環保工作表現**

承建商的環保工作表現，對於環保政策能否成功執行，影響至為重要。為此，我們已實施下列多項措施：

- 密切監察並定期評核公共工程承建商的環保表現，而有關評核結果當承建商就日後招標的公共工程合約提交標書時，會予以考慮；
- 凡已獲納入工務科認可名冊的承建商，如屢次被裁定觸犯與環境有關的條例，將可能受規管行動制裁，被暫時取消投標資格；以及
- 屢次被裁定工地衛生欠佳的承建商，亦會被處以規管行動。

□ **成果及目標**

環保管理是一項長期持續的工作，有關人員須堅定不移，保持警覺，並且深謀遠慮。為落實這項工作，我們去年已展開多項重要措施，改善公共工程項目的環境表現，現扼述如下：

成果

- 我們把公共工程合約所產生的公眾填料（例如泥土、碎石及混凝土碎塊等），由 2005 年的約 1 100 萬公噸大大減少至 2006 年的 500 萬公噸；
- 我們在《土木工程一般規格》中加入再造物料（例如循環再造碎石料和瀝青等）的使用，以推廣公共工程合約更廣泛予以採用；以及
- 我們把所有新建政府樓宇設計為符合機電工程署發表的《建築物能源守則》，作為能源效益的最低能源表現標準。

目標

- 為可持續的建造模式制定綱領
- 訂立環境“評分卡”制度，有系統地評估承建商在公共工程合約的環境表現；
- 進行標書評審時分開列明個別項目（例如評分制度），以推廣建造工程採用環保產品；
- 繼續推動在公共工程項目中使用循環再造拆建物料，為建造業樹立榜樣；
- 繼續通過公開獎勵、內部培訓和舉辦工作坊，推廣良好的廢物管理方法和措施；以及
- 繼續檢討和修訂公共工程工地中採用環境管理措施的情況。

綠化工作

□ 政策

基於地形所限，香港一直採用高密度的發展方式，以應付人口增長。政府的綠化政策是要透過廣泛種植、悉心護理和保育花草樹木，以提升居住環境的質素。我們的目標是在公共工程的規劃及發展階段採取措施，大大改善市區綠化地帶，提升現有綠化地帶的質素，並充分利用綠化的機會。

2002 年 12 月，我們成立綠化督導委員會，負責擬定策略方針和監督大型種植或美化計劃的推行。該委員會轄下設有 3 個工作委員會，包括綠化總綱委員會、社區參與綠化委員會、工務及護理綠化委員會。

我們每年均會制訂綠化計劃，以便有效規劃和監察綠化進展。在 2006 年，我們約種植了 900 萬株植物。



馬鞍山 T7 號主幹路的綠化工作

□ 綠化總綱圖

成立綠化總綱委員會的目的，是協調擬定綠化總綱圖的工作，以及市區選定地區內相關綠化措施的推行。綠化總綱圖旨在為地區訂定整體綠化綱領，找出適合種植的地點，配合適切的主題和植物品種，從而為規劃、設計和施行綠化工程提供指引，以達致持續和統一的綠化效果。鑑於綠化機會可以在不同時間出現，故綠化總綱圖包含短期、中期和長期的綠化措施。

中環和尖沙咀的綠化總綱圖，已於 2005 年年中擬就。我們現正進行與中環及尖沙咀綠化總綱圖相關的短期綠化措施，預計可在 2007 年年中完成。

我們在 2007 年 1 月起已開展研究，以便擬定上環／灣仔／銅鑼灣及旺角／油麻地的綠化總綱圖，預計可在 2008 年年初完成有關工作。如獲批准撥款，有關為市區餘下地區擬定綠化總綱圖的工作，預訂於 2009 年年中完成。此外，我們現正就新界地區的綠化總綱圖訂定計劃。



綠化前



綠化後

在漆咸道南施行的一項加強綠化計劃

□ **協調工作**

我們會呼籲市民大眾支持綠化，同時與私營機構攜手合作美化市容。

□ **保育樹木**

本港目前已訂有全面的法例和行政措施。此外，我們編訂了《古樹名木登記冊》，以保護政府土地上具特殊價值的樹木。此外，我們在2006年5月就推行加強保護樹木策略頒布技術通告，載述保護樹木和加強砍伐樹木程序的規管機制。倘若難以避免砍伐樹木，則應盡可能另植樹木，以作補償。

我們亦編訂了電子綠化手冊，載於政府內聯網上，為負責推動綠化工作的人員提供指引。

除了培訓政府前線人員，以增進他們有關保護樹木的知識外，我們亦與建造業訓練局聯繫，自2006年11月起，為園境工人及督導人員開辦有關園藝工作的培訓課程，以進一步提高園境工作從業員的質素。

□ **斜坡的綠化工作**

香港地形多山，再加上樓宇密集、基礎建設發達，故人造斜坡多達約 57 000 幅。我們會致力使每幅新闢建或經鞏固的政府人造斜坡均具有天然感，因此會盡可能在斜坡的表面上栽種植物，並且保護原有植物。為此，我們在 2003 至 2006 年，為所有經防止山泥傾瀉計劃鞏固的人造斜坡，進行美化工程；其中 65% 利用植被保護斜坡的表面。



位於青衣的其中一個經防止山泥傾瀉計劃鞏固的人造斜坡上的綠化工作

土木工程拓展署繼續探索如何在人造斜坡栽培茂密、具成本效益及環保的植被。該署會持續在經防止山泥傾瀉計劃鞏固的斜坡上試行種植本地品種的植被，並監察這些植物品種在試種地點的表現。

□ **石礦場復修工程**

我們現正進行石礦場復修工程，其中一個環節是為仍有採礦工作進行的礦場進行復修，使其成為多用途而又美觀的綠化地帶。有關復修工程包括按既定設計修整石礦場的地形，並廣泛種植，使其與自然環境融合。此舉有助提供合適的生境，供鳥類及其他野生動物棲息。



進行中的石礦場復修工程

□ **2007 年的目標**

- 種植約 700 萬株樹木、灌木及時花，其中約 80%將在市區種植；
- 進一步加強管理市區綠化地帶，並把主要工作轉為在重點地方／地點的高質素栽種；
- 繼續為其他市區選定地區擬定綠化總綱圖；以及
- 鼓勵私營機構及市民參與市區綠化工作。

運輸

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。我們會繼續致力採取以下措施：

- 優先發展高效率及環保的運輸模式；
- 減少交通擠塞；
- 更完善的協調各類運輸工具；
- 着力改善行人設施；以及
- 應用資訊科技於交通管理方面。

□ **優先發展高效率及環保的運輸模式**

鐵路是本港既環保、安全而又效率高的集體運輸工具，佔各種公共交通工具總載客量約 35%。隨着馬鞍山鐵路和迪士尼線分別於 2004 年 12 月和 2005 年 8 月通車，九廣鐵路（九鐵）系統及地下鐵路（地鐵）系統的總長度分別達到 113 公里和 91 公里。九鐵上水至落馬洲支線於 2007 年加入服務後，全港鐵路總長度便會超過 210 公里。

《鐵路發展策略 2000》除建議興建一條貨運用的港口鐵路線

外，亦建議增建以下 6 條客運鐵路線：

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

九龍南線的建造工程已在 2005 年 9 月展開。至於沙中線方面，政府現正因應其他計劃（包括啓德規劃檢討、灣仔發展計劃第 II 期檢討，以及即將實行的兩鐵合併計劃）的研究結果，審議該項計劃。至於西港島線方面，地鐵有限公司已在 2006 年 8 月底提交西港島線修訂建議方案，政府現正審議該份建議方案，特別着眼於該延線的交通和經濟表現，以及對財政的影響。至於北環線及廣深港高速鐵路香港段方面，政府已邀請九廣鐵路公司（九鐵公司）就該兩項計劃作進一步規劃。九鐵公司現正就該兩項計劃進行顧問研究和初步地盤勘測。至於南港島線方面，政府現正考慮該延線對其他公共交通工具可能造成的影響。政府會充分考慮有關的研究結果和公眾意見，然後才決定擬議南港島線的未來路向。此外，政府現正考慮日後的需求，就北港島線及港口鐵路線計劃進行檢討。

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，是更好運用鐵路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。尖沙咀東部新建的連接九鐵尖東站與地鐵尖沙咀站的乘客轉車隧道系統，便是其中一個例子。

□ **減少交通擠塞和更完善的協調各類交通工具**

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劃、巴士／鐵路轉乘計劃和專線小巴／鐵路轉乘計劃；
- 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 2006 年年底，我們共實施了 216 項巴士轉乘計劃，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，這些計劃廣受乘客歡迎，平均每日約有 110 000 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 2006 年年底，共有 4 條專營巴士線、1 條過境巴士線及 27 條專線小巴線參與地鐵的巴士／鐵路及專線小巴／鐵路轉乘計劃（由 0.3 元至 1 元不等），為乘客提供 0.3 元至 5 元不等的車費優惠。在九鐵西鐵、東鐵及馬鞍山鐵路方面，亦有 3 條專營巴士線及 30 條專線小巴線參與巴士／鐵路及專線小巴／鐵路轉乘計劃（由 0.3 元至 1 元不等），為乘客提供 0.3 元至 3.5 元不等的車費優惠。

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 2006 年每日減少了約 90 班，途經怡和街的班次則每日減少了 60 班。九龍方面，途經彌敦道的巴士班次每日減少約 120 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 2006 年年底，在上述繁忙街道行走的巴士中，約有 XX% 為歐盟 II 型或更高型號的巴士。

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、東涌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，“彩虹泊車轉乘公眾停車場”已於 2006 年 3 月投入服務，提供 450 個泊車位。另外，西鐵荃灣西站、錦上路站、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。我們在 2006 年繼續實施多項行人環境改善計劃。在銅鑼灣，白沙道和一段利園山道的部分時間行人專用街道試驗計劃已於 2006 年 11 月完結，現已正式實施部分時間行人專用街道計劃，而在旺角的西洋菜南街、奶路臣街、豉油街和通菜街進行的試驗計劃，則漸見成效。



白沙道
(部分時間行人專用街道計劃)



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有效方法。我們在多個地區進行的行人路擴闊工程和美化工程，取得了良好的進展，其中包括灣仔的莊士頓道；佐敦的庇利金街；以及深水埗的福華街和北河街。



莊士頓道
(行人路擴闊工程)



福華街
(行人路擴闊及街道美化工程)

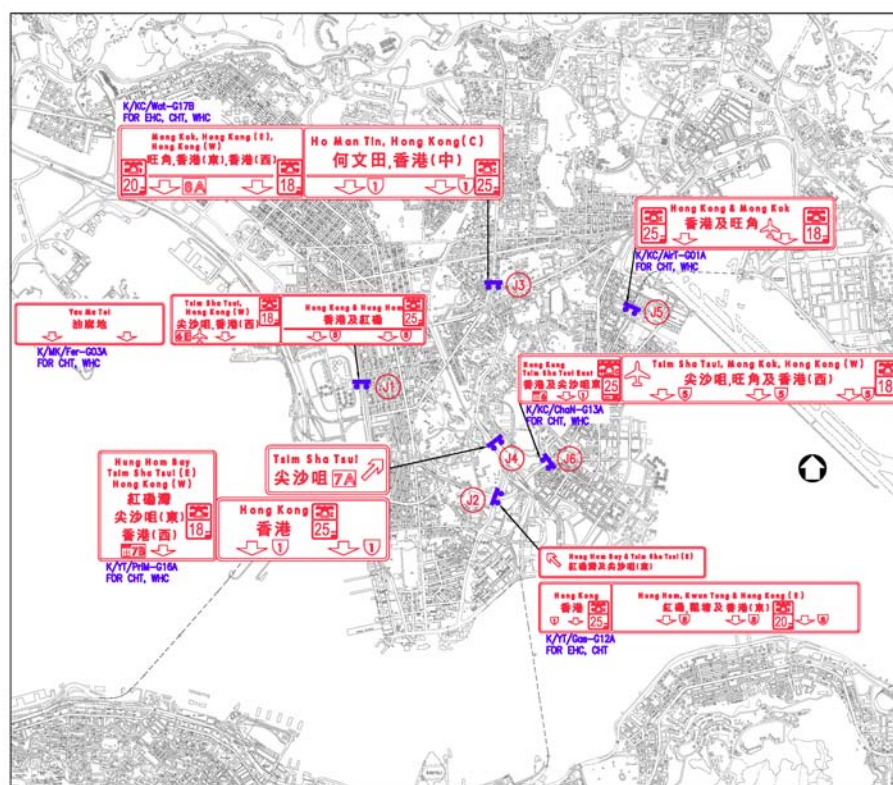
運輸署與規劃署已一同委託顧問，為尖沙咀區進行全面研究，目的是美化該區，並改善行人環境。在蒐集了市民的初步意見後，我們現正着手制定一系列改善計劃，在予以實施前，會進一步諮詢相關持份者的意見。

□ 應用資訊科技於交通管理方面

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

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。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。我們計劃在 2007 年年底展開該項計劃，預計在 2009 年完成。



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。

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，並會在 2008 年或之前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，取代港島區現正使用的區域交通控制系統，藉以提升該系統的功能。同樣，我們亦會更換在九龍、沙田及荃灣區使用的現行區域交通控制系統。

6. 辦公室的環保管理

正如在環境政策一章所述，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，並樹立榜樣，好讓其他決策局和部門依從。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。

控制耗紙量

2003年，為表明政府保護環境和減低公共開支的決心，政策委員會決定以2002/03財政年度為基準年，為所有決策局和部門定下目標，務求在2003/04、2004/05、2005/06及2006/07財政年度，分別把影印紙耗用量（以令計）減少2.5%、5%、7.5%及10%。

這幾年來，本局一直倡儀保育環境，因此員工的節省用紙意識已大大提高。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：

- 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，發送內部文件及書信；
 - 以電子方式，與決策局／部門的人員以至公眾人士溝通，並發布資料；
 - 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；以及

上述環保措施成效理想，使 2003 至 06 年的總耗紙量有所下降，詳情如下：

年度	2002/03	2003/04	2004/05	2005/06	2006/07
總耗紙量（令）	9 421	7 421	8 667	7 877	8 101
較 2002/03 年度減少的耗紙量	-	21.2%	8.0%	16.4%	14.0%

事實上，我們連續 4 年成功使耗紙量減少，減幅遠遠超過本局的目標。

不過，我們不會因此而自滿，我們會繼續探索其他可行辦法，以期進一步減少耗紙量。舉例來說，我們會在 2007 年改良電子文件管理系統，包括加入機密檔案和傳閱“薄紙副本”的功能。我們相信這個額外的電子裝置，將有助進一步減少列印文件。

控制耗電量

行政長官在《二零零五年施政報告》中，促請所有政府辦公室和樓宇由 2006 年開始，須達到總耗電量每年減少 1.5% 的目標。為實踐這項承諾，我們採取了下列節能措施：

節能措施	
電燈	<ul style="list-style-type: none"> • 人少的時候（例如午飯時和非辦公時間），關掉部分電燈； • 在午飯時及非正常辦公時間，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；以及 • 減少使用高功率的白熾燈。
空調	<ul style="list-style-type: none"> • 減少中央空調的每日供應時間，夏季每日減少半小時，冬季則每日減少 45 分鐘； • 把室溫保持在 25.5°C； • 人少的時候（例如午飯時、非辦公時間、星期六），關掉部分空調裝置；

節能措施	
	<ul style="list-style-type: none"> • 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； • 可行的話，天氣寒冷時不應開着空調，而應打開窗戶，讓空氣自然流通； • 在炎熱的月份穿着輕便的服裝，盡量減低對空調的需求；以及 • 在離開辦公室前放下百葉簾或窗簾，減少翌日陽光直接照射辦公室的時間。
電腦	<ul style="list-style-type: none"> • 啓動個人電腦的待命或休眠模式； • 在午飯時或離開工作地方去開會時，即使時間甚短，也應關掉顯示器； • 在辦公時間後，關掉個人電腦（包括顯示器和中央處理器）；以及 • 在夜間、星期六和公眾假期，關掉並非必需的伺服器。
其他	<ul style="list-style-type: none"> • 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； • 鼓勵員工步行往返上下一兩層的辦公室，而不使用升降機；以及 • 徵詢機電工程署人員的意見，探索各種可行的節能措施。

採取上述節能措施後，美利大廈的總耗電量顯著下降。環境運輸及工務局是美利大廈的其中一個主要租戶，佔用大廈 10 至 16 樓，以及 21 樓的部分辦公地方。在 2006 年，美利大廈的耗電量為 6 880 170 千瓦小時，相較 2005 年大幅下降了 4.5%，遠遠超過本局定下減少 1.5%的目標。

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、可替換筆心的原子筆、再造鉛筆及以碎木製造的家具。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。本局在 2006 年使用的鐳射打印碳粉盒，逾 90%已經循環再用。

我們一直只會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。除了定期傳閱有關節省紙張及能源的指引外，我們亦不時主動鼓勵員工支持其他政府部門和機構所舉辦的環保活動，例如綠色力量環島行等。這些活動有助提升員工對保護環境和環保管理的意識。我們日後會繼續與員工緊密合作，建立本局的環保文化，並確保辦公室的運作符合環保原則。

7. 藍天行動

2006年7月，行政長官為大型宣傳運動“藍天行動”主持開展禮，重申政府對改善香港空氣質素的決心，並進一步表示，每一個人都可以在生活每一個小節上支持這項清新空氣措施，幫助減低空氣污染。

為表示我們對“藍天行動”的支持，除了繼續致力節省能源和減低耗電量外，我們亦不斷提醒本局司機停車熄匙，同時，本局所有車輛均只使用超低含硫量柴油及無鉛氣油。此外，我們亦會定期維修和保養本局車輛，以免排放過多廢氣。

8. 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：etwbenq@etwb.gov.hk）或傳真（傳真號碼：2868 6657）或來信（通訊地址：香港中環花園道美利大廈 10 樓環境運輸及工務局）聯絡我們。