

二零零八年環保工作報告

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
 - 着力改善行人設施
 - 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，請瀏覽該署的網站，網址為 <http://www.housingauthority.gov.hk/b5/aboutus/resources/publications/0,,1-0-0-0,00.html>。

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、民用航空服務和民航管理等政策。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：

- 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；
- 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(環保署)、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；
- 着力改善行人設施；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，載客量佔公共交通工具總載客量約 35%。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，全港鐵路網絡總長度便會增至約 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(高鐵)香港段；
- 南港島線；
- 北環線；以及
- 北港島線。

西港島線的建造工程已於 2008 年 8 月展開。香港鐵路有限公司(港鐵公司)現正進行高鐵的詳細設計工作，而建造工程計劃於 2009 年年底展開。該公司亦正進行另外三個鐵路項目的進一步規劃和設計工作，分別為沙中線、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劃。

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。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*

為了減少繁忙地區的行車量，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、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；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 2008 年年底，我們共實施了 229 項巴士轉乘計劃，乘客可享有 0.1 元至 29.2 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 120 000 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 2008 年年底，共有 3 條專營巴士線及 55 條專線小巴線參與港鐵的巴士／鐵路轉乘計劃(車費優惠 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，乘搭港鐵東鐵線的乘客，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、K16、K17 和 K18 號。與此同時，港鐵公司現時亦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的服務。

專線小巴轉乘計劃

推出這項計劃旨在更有效運用專線小巴的資源，以及盡量減少對公用道路環境造成的影響。有關營辦商會按其財政能力參與計劃。為鼓勵乘客利用兩條不同專線小巴線的轉乘安排，截至 2008 年年底，共有 35 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 2008 年每日減少了約 170 班，途經怡和街的班次則每日減少了約 90 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 期和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 期和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 2008 年年底，在上述繁忙街道行走的巴士中，約有 88% 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、西鐵錦上路站、彩虹站、東涌線奧運站附近的一些商業停車場和將軍澳線坑口站。

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。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。在 2008 年，我們繼續實施多項行人環境改善計劃。旺角西洋菜南街、奶路臣街、豉油街和通菜街的部分時間行人專用街道試驗計劃，已漸見成效，當局正密切監察有關情況。此外，我們亦已就在銅鑼灣、旺角和元朗建造行人天橋／行人隧道系統，展開研究。



西洋菜南街
(部分時間行人專用街道計劃)

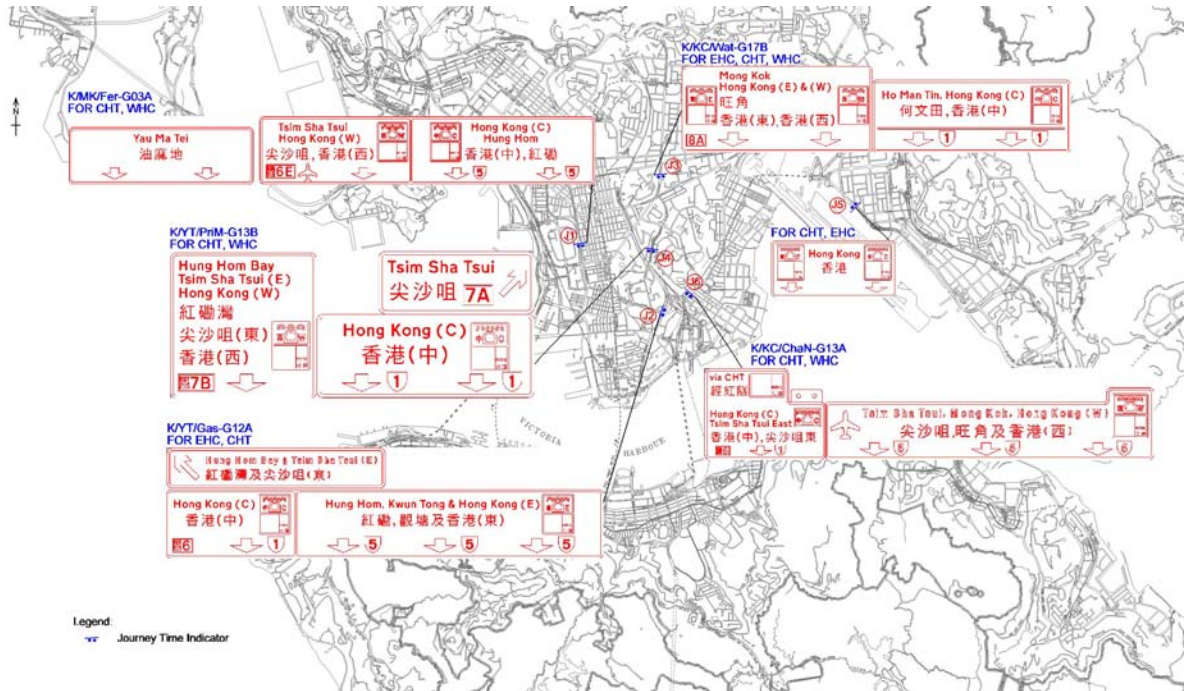
擴闊行人路是改善行人環境的有效方法。我們在多個地區進行的行人路擴闊工程 and 美化工程，取得了良好的進展，其中包括尖沙咀的彌敦道(加連威老道與佐敦道之間)；佐敦的寶靈街、吳松街和西貢街；以及深水埗的桂林街、汝州街和福榮街。

□ *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。我們會改善和擴展行車時間顯示系統，推出新的網上公共服務，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的行車時間資料，以及沿途的平均車速。我們在 2008 年年底展開該項計劃，預計在 2010 年年中完成。



九龍區行車時間顯示器的擬議安裝位置

網上公共服務

在 2008 年，我們致力發展稱為“道路交通資訊服務”的網上通用平台，綜合提供特別交通消息、實時閉路電視影像和行車速度圖，以便道路使用者和公眾人士可更妥善計劃車程，以及避開交通擠塞。上述資訊亦可在手提電話和個人數碼助理(PDA)等設備上瀏覽。行車速度圖現時覆蓋的範圍，包括港島北部、九龍和新界南部的的主要道路。

為方便乘客更善用公共交通服務，我們現正發展“公共交通查詢服務”。這套一站式多種公共交通工具路線搜尋系統，附有地圖顯示，讓公眾人士在網上查閱所需資料。

我們亦正發展“駕駛路線搜尋服務”，以便駕車人士根據距離、隧道收費或行車時間，透過互聯網搜尋全港各區最佳的行車路線。此外，該系統亦會顯示有用的資訊，例如不准停車限制區、行人專用街道和主要公共停車場，供駕車人士參閱。上述免費的查詢服務會在 2009 年推出，供公眾使用。

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，並在 2008 年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。

機管局的企業環保政策着眼於積極推行環保措施，以預防或減低污染，並盡量提高能源及天然資源效益。

環保措施

年內，機管局簽署了環保署的《減碳約章》。這份約章要求締約各方進行碳審計，並採取具體措施減少溫室氣體排放。該局已完成首次碳審計，並正制訂減排目標。

此外，機管局參與簽署《航空業就氣候轉變的行動承諾》，以響應全球航空業紓緩環境影響的措施。

機管局致力節約能源、減少廢物和維持良好的室內空氣質素，因而榮獲香港環保卓越計劃公共機構及非政府機構界別的優異獎。

節約能源

提升能源效益，是機管局減碳策略的重要一環。有關措施包括優化二號客運大樓的空調及照明系統，並於一號客運大樓的製冷及供水排水系統安裝新的節能設備。2008年10月，機管局獲得環境保護運動委員會頒發“卓越級別”節能標誌，表揚該局在節能方

面的努力。機場各處現正增加T5光管及發光二極管出口標誌，以節省能源。最近，機管局開始在滑行道中線及邊緣，試用發光二極管。

改善空氣質素

為減少日常營運的廢氣排放，機管局於2008年6月1日起實行新措施，規定禁區內的車輛及地勤設備停下來時必須關掉引擎。這項措施推行前，機管局諮詢了機場同業的意見。基於安全及運作原因，部分車輛及設備獲得豁免。

香港國際機場每月回收3 000公升的廢食油，並用以提煉生物柴油。機管局對生物柴油進行試驗，以5%生物柴油與95%傳統柴油混合，供參與試驗的車輛使用，結果發現大部分車輛所排放的廢氣減少接近50%。機管局正考慮將計劃擴展至整個機場，包括機管局的50輛柴油車。

2006年，機管局的車隊開始分階段換車，引入混合動力車、另類燃料車及具燃料效益的車輛。該局現在有7輛混合動力車及4輛石油氣車，並會以較環保的車輛，代替退役的現有汽車及貨車。機管局亦鼓勵業務夥伴以具燃料效益的車輛，取代較舊的禁區車輛。日後，車輛必須符合嚴格的燃料效益及廢氣排放標準，才會獲發停機坪許可證。香港國際機場大部分航空公司都採用固定地面供電系統，而非飛機上的輔助電力系統。機管局正與機場同業合作，增加使用固定地面供電系統，以進一步減少廢氣排放。

年內，一號及二號客運大樓的室內空氣質素良好，獲環保署頒發良好級別證書。一號客運大樓更是香港首座獲得這項評級的非政府建築物。

污水及固體廢物

機管局努力將機場廢物分類及循環再造，因而連續6年於香港環保卓越計劃中獲得“卓越級別”節能標誌。年內，該局回收了超過970公噸的廢物，供循環再用和再造。

2007年，機管局簽署鼓勵工商機構採用環保產品的《香港環保採購約章》，並成為首批簽署約章的機構。2008年，該局制訂了環保採購政策，採購環保的文儀設備及清潔用品。

年內，機場的廢水處理廠共處理約140萬立方米的污水，而136 000立方米已處理的廢水則用於灌溉機場的植物。

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序、持續降落模式程序，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序。

根據民航處的紀錄，在2008年，午夜12時至翌日早上7時期間抵港的航班中，89.2%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，98.8%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。此外，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。

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、深圳和澳門海事局簽署合作安排，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客運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，包括每年進行檢討、以環保引擎、設備和產品改良設施、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》（《防污公約 73/78》）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的所有船舶和在世界各地的香港註冊船舶。
- 《防污公約 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)污水污染；(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：海事處已建立以延伸標記語言格式申報危險貨物的系統，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。

- 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，於該處發展貨櫃碼頭須進行大規模填海，此舉會令中華白海豚失去棲息地。鑑於對生態的關注，政府現正研究青衣西南部另外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

大嶼山物流園的詳細可行性研究正在進行。該項研究旨在確保物流園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**

- 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。

□ **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。

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。