



運輸署

Transport Department

# 環保報告 2022

淘汰歐盟四期  
柴油商業車輛

空氣好啲!  
Better Air Quality!



減擠塞 LESS TRAFFIC

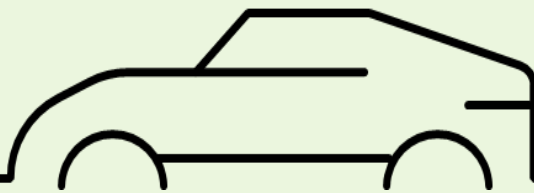


**WALK**  
HONG KONG  
香港好·易行



Save 節約能源  
ENERGY

ENSD



## 前言

運輸署一直致力推行環境保護工作。我們全心全意採取積極的措施來紓緩運輸系統所產生的空氣污染問題，以改善空氣質素。此外，本署又在日常工作上發揮影響力，鼓勵我們的工作伙伴，例如專營巴士、公共小巴及的士營辦商，跟我們攜手合作，從多方面採取措施，保護環境。

本署會繼續竭力執行多方面的環保措施，以達成部門的抱負，即「*提供世界上最優良的運輸系統，以安全、可靠、高效率、環保及令使用者與營辦商同感滿意為尚*」。這份環保報告旨在讓讀者了解運輸署在 2022 年在改善生活環境質素方面的工作。



## 關於本報告

本環保報告涵蓋 2022 年 1 月 1 日至 12 月 31 日期間的情況。為減少用紙，本報告以電子版形式在本署網站發行，目標對象為市民大眾，內容包括介紹本署的職務、所推行的環保工作及所採取的環保措施等。

如對本報告有任何  
提議或意見，歡迎  
來郵（郵址：  
[tdenq@td.gov.hk](mailto:tdenq@td.gov.hk)）賜  
教。



## 關於運輸署

本署負責就下列五大工作綱領，推行政府的政策：

- (i) 規劃及發展；
- (ii) 簽發車輛牌照及駕駛執照；
- (iii) 區域交通及運輸服務；
- (iv) 運輸服務管理；以及
- (v) 為殘疾人士提供運輸服務。

本署總部設於油麻地的西九龍政府合署南座，另外還有大約 20 個辦事處，分別設於其他政府辦公大樓或私人商業大廈。截至 2022 年 12 月 31 日為止，本署的編制包括 36 個首長級職位和 1, 871 個非首長級職位。在日常工作上，本署負責管理或營運下列各項主要設施：

- (i) 公共運輸交匯處／總站；
- (ii) 車輛檢驗中心；
- (iii) 駕駛考試中心；
- (iv) 交通燈；
- (v) 自動扶手電梯；
- (vi) 智能運輸系統；以及
- (vii) 道路及行人設施。



除其他政府部門外，本署的工作伙伴亦包括專營和非專營巴士、纜車和電車、的士、渡輪和公共小巴的營辦商。此外，本署亦與各隧道和政府停車場的營辦商訂立維修保養、營運和管理合約。



## 環保宗旨

本署的環保宗旨是為本港提供環保的運輸系統。



## 環保政策

本署致力以符合環保原則的方式，提供交通運輸系統，確保本港得以持續發展。

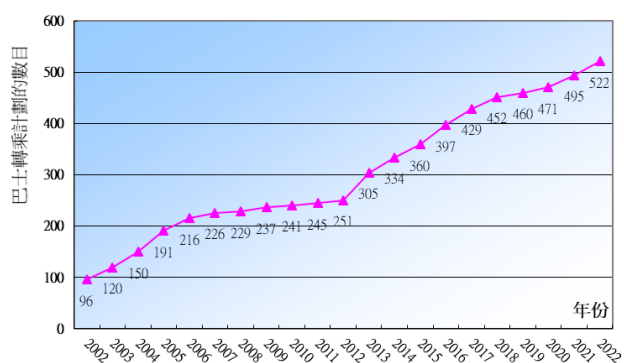
## 環保目的

### 環保目的 1 — 減少車輛交通

在管理公共運輸系統的工作方面，本署協調各種公共交通工具(包括鐵路、巴士、纜車和電車、公共小巴、的士、渡輪等)所擔當的角色，以達至系統的最高運作效率。這包括重整公共交通服務，以避免公共運輸資源重疊，及提高服務水平以致吸引乘客使用公共運輸系統，最終有助減少車輛交通和紓緩空氣污染問題。為了實現此等效益，本署採取下列各項措施以提高運輸系統的效率：

#### (i) 推行各項公共交通工具轉乘計劃

轉乘計劃包括巴士與鐵路轉乘、專線小巴與鐵路轉乘、的士與鐵路轉乘、專線小巴與巴士轉乘、電車與巴士轉乘及巴士與巴士轉乘等，利便乘客有效利用交通系統內各種交通工具到達目的地。右圖載示自2002年起實施的巴士轉乘計劃的數目。

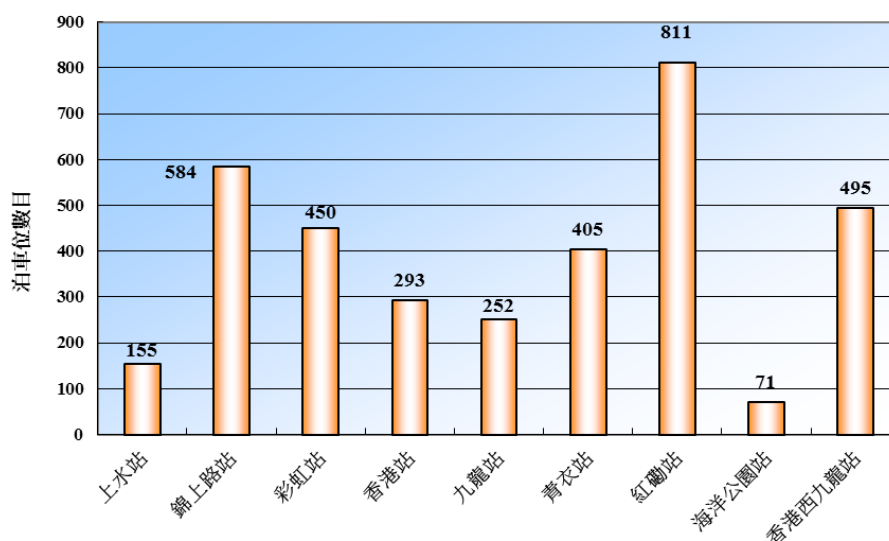


## (ii) 重整巴士路線及巴士站

這包括合併、縮短和更改巴士路線、遷移巴士站，以及調整巴士班次時間表等，以配合當時的乘客需求。重整安排有助減少交通擠塞。在 2013 年至 2022 年之間，運輸署累計減少了在中環、銅鑼灣及油尖旺區內繁忙路段行走的巴士數目，共 7,310 架次。

## (iii) 提供泊車轉乘設施

有關設施指設於鐵路車站附近的停車場。市民可於停車場停泊車輛，然後轉乘鐵路以完成大部分行程，藉此縮短駕駛車程。下圖載示一些泊車轉乘設施提供的泊車位數目。



## (iv) 締造單車友善環境

本署致力推動單車作為休閒及短途代步之用，藉以減少對汽車的倚賴。在道路安全和條件許可的情況下，本署探討如何改善新界的單車徑及單車停泊設施，以及與其他部門合作為新發展區和新市鎮提供整全的單車設施。直至 2022 年底，全港共有約 250 公里的單車徑和 41,000 個單車泊位由本署管理。



## 環保目的 2 — 車輛減排

本署持續推行以下一系列減少車輛排放的措施，以進一步保障公眾健康。在 2013 年至 2022 年間，路邊空氣質素監測站錄得的主要空氣污染物濃度呈下降趨勢：可吸入懸浮粒子、微細懸浮粒子、二氧化氮及二氧化硫的年均濃度，分別減少 49%，51%，47% 和 64%。

### (i) 收緊車輛廢氣排放標準

由 2017 年 10 月及 2020 年 10 月起分別收緊首次登記的柴油私家車及電單車廢氣排放標準至加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III 和歐盟 4 期，而首次登記小巴（設計重量逾 3.5 公噸）及巴士（設計重量不逾 9 公噸）的廢氣排放標準則由 2021 年 3 月起收緊至歐盟六期。此外，政府於 2020 年 10 月推出鼓勵與管制並行的計劃，分階段於 2027 年年底前淘汰約 40,000 部歐盟四期的柴油商業車，並提供特惠資助幫助合資格的車主淘汰相關車輛。

### (ii) 減少專營巴士的排放

為了減少專營巴士的排放，政府正進行為歐盟五期型號的巴士進行加裝強化選擇性催化還原器的試驗，以檢視其技術可行性，及在本地路況和營運環境下的減排效能。政府會視乎試驗結果及所需資源，考慮為其他合適巴士加裝相關裝置。



### (iii) 專營巴士低排放區

途經中環，銅鑼灣及旺角專營巴士低排放區的專營巴士，其排放標準已於 2019 年 12 月 31 日起收緊至歐盟五期。專營巴士公司已定期向環境保護署和本署匯報關於專營巴士低排放區的巴士調派情況。

(iv) 所有私家車、的士、小巴、貨車、巴士和特別用途車輛

本署規定上述車種於年檢時必須通過煙霧測試或廢氣排放測試。



煙霧測試

**環保目的 3 — 使用另類燃料車輛取代柴油車輛**

為持續改善路邊空氣質素，政府採取一系列措施及資助計劃以淘汰老舊柴油商業車。此外，本署與其他政府部門攜手合作，提倡以石油氣、氫或電力等「較潔淨」的燃料代替柴油，並實施下列各項措施：

(i) 把柴油的士改為石油氣的士及引進另類燃料的士

截至 2022 年年底，全港的士之中約 99%（即 18,151 輛）使用石油氣作為燃料。而自 2013 年起，香港開始引入混能的士。此外，新一代純電動的士於 2022 年 9 月起開始試驗。本署亦配合環境保護署推行電動的士試驗計劃，協助物色現有合適的的士站設置快速充電設施，以支持推動更廣泛使用電動的士。



(ii) 設立石油氣加氣站

本署與其他政府部門合作，在容易到達的地點設立石油氣加氣站。截至 2022 年年底，全港共有 70 個石油氣加氣站。

(iii) 淘汰老舊柴油商業車

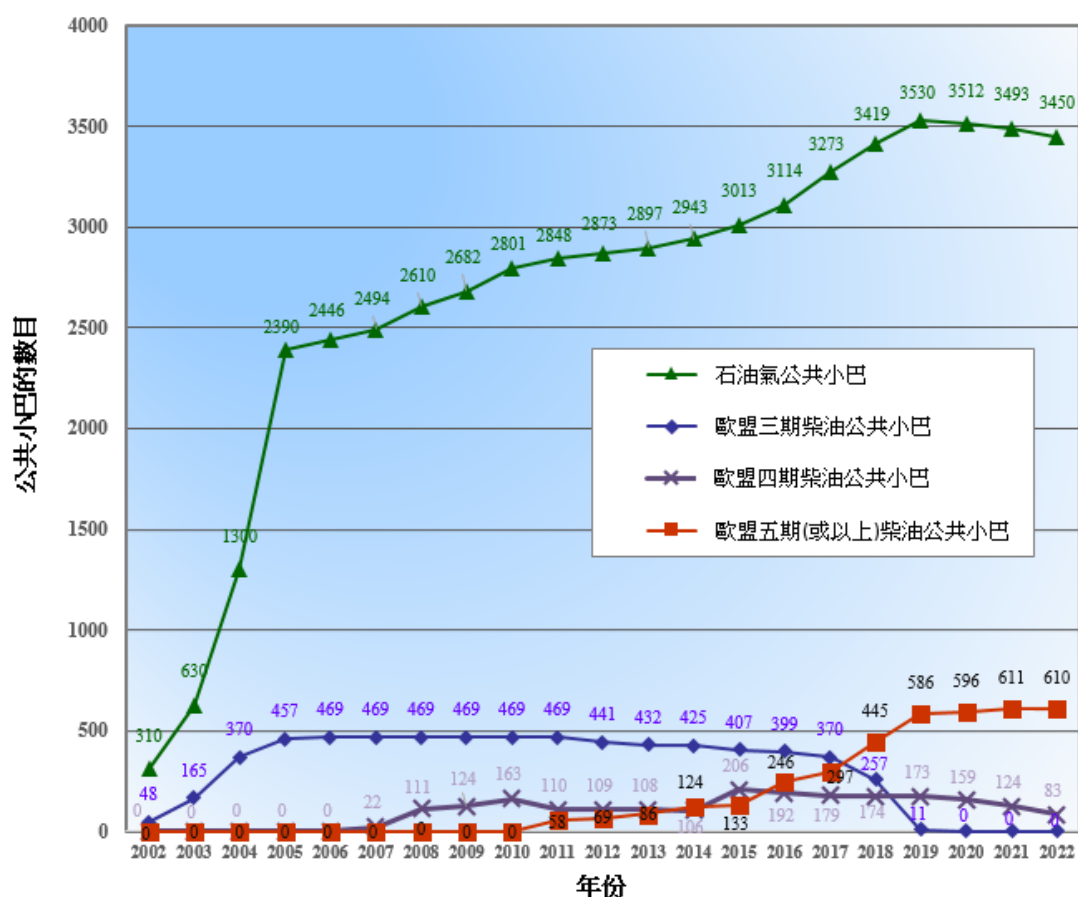
為持續改善路邊空氣質素，繼淘汰 8 萬輛歐盟四期以前的柴油商業車後，政府於 2020 年 10 月推出淘汰歐盟四期柴油商業車計劃(計劃)，在 2027 年年底前分階段淘汰約 4 萬輛歐盟四期柴油商業車，截至 2022 年年底共淘汰了其中約 16,000 輛。隨著計劃的實施，高污染的柴油商業車已經基本上被淘汰。同時，較新的柴油商業車設有 15 年的退役期限，以確保適時被淘汰。

(iv) 淘汰歐盟四期柴油公共小巴資助計劃及電動小型巴士試驗計劃

政府在 2020 年 10 月推出的淘汰歐盟四期柴油商業車計劃，其中包括柴油公共小巴。此外，本署正積極配合環境保護署推動電動公共小巴先導試驗計劃，包括就物色合適的小巴總站或公共運輸交匯處提供運作方面的意見，及進行實地視察以確定有關地點有足夠的電力供應及適合安裝及運作快速充電設施。

截至 2022 年年底，全港有 3,450 輛領有牌照的石油氣公共小巴、83 輛領有牌照的歐盟四期柴油公共小巴，以及 610 輛領有牌照的歐盟五期(或以上)柴油公共小巴。

下圖載示自 2002 年起領有牌照的石油氣公共小巴，以及歐盟三期、歐盟四期及歐盟五期（或以上）柴油公共小巴的數目。





**(v) 氫燃料電池雙層巴士和重型車輛試驗計劃**

行政長官在 2022 年《施政報告》中提出在 2023 年有序地開展氫燃料電池雙層巴士及重型車輛的試驗，並在 2025 年制訂陸上運輸使用氫能的長遠策略。為配合氫燃料發展趨勢，特區政府於 2022 年成立了氫能源跨部門工作小組（工作小組），統籌各政策局和部門準備本地採用氫燃料的工作，推動氫能在本地使用。而運輸署為工作小組成員之一，為氫燃料電池車輛的安全審批提供意見。工作小組首項重點工作是因應本地情況，分階段有序地開展氫燃料電池雙層巴士和重型車輛的試驗。工作小組會審視試驗項目的申請，並就安全及規劃等方面提供意見，協助相關業界盡快開展試驗。

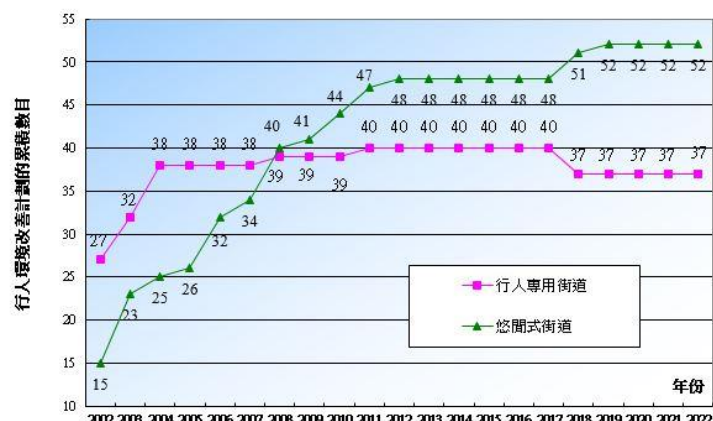
**(vi) 引入電動巴士**

政府自 2015 年起全數資助專營巴士公司購置合共 36 輛電動單層巴士及其相關充電設施，在多條路線試驗行駛，以全面測試及評估它們在香港的道路環境下的運作表現。通過試驗計劃累積一定的經驗後，目前已有專營巴士公司自費逐步引入電動雙層巴士。

全港首輛電動雙層巴士已於 2022 年中開始進行載客服務試驗。初步結果顯示，巴士的運作表現穩定。有見及此，有專營巴士公司將於 2023 年陸續安排更多的電動雙層巴士投入服務。政府為專營巴士公司在新建和現有巴士廠設立充電設施提供政策支持。

## 環保目的 4 — 行人環境改善計劃和悠閒式街道計劃

自 2000 年最初在銅鑼灣等繁忙區域推出以來，有關計劃一直為公眾所認同。右圖載示自 2002 年起實施的行人環境改善計劃的累積數目。



改善前



改善後

悠閒式街道：謝斐道（近柯布連道）

## 環保目的 5 — 提升香港易行度

### 推動「香港好·易行」

政府將繼續推動「香港好·易行」，以鼓勵市民「安步當車」，少用車輛。這不單是政府應對氣候變化的重要一環，同時可鼓勵市民實踐健康生活，促進社區互動，以及構建長者友善社區。為構建香港成為「易行城市」，本署已於 2020 年 12 月完成制定香港易行度整體策略，貫徹在運輸規劃中給予行人優先考慮的理念，締造行人友善環境，並推動步行成為一種可持續的城市交通出行模式，為交通、社會、環境、經濟及健康帶來裨益。在試行新倡議下的提升易行度措施後，我們計劃循易行度四大目標，即「行得醒」、「行得通」、「行得爽」及「行得妥」，將相關措施推展至全港各區。此外，我們制定了一套綜合考慮交通、運輸、土地用途和發展項目的行人規劃框架。我們尋求與相關部門合作的機會，在新發展區和適

合的市區地方的行人規劃中，採用行人規劃框架。

**(i) 「行得醒」**

為提供清晰方便的資訊，讓市民可「行得醒」，本署參考了海外經驗，在 2018 年 7 月於尖沙咀試行人導向標示系統，透過提供清晰和一致的步行資訊，便利行人規劃步行路線，以及使步行旅程更暢達。因應試驗行人導向標示系統的經驗，運輸署已制訂一套新的行人導向標示系統，我們現正研究全面推行有關系統的策略。

**(ii) 「行得通」**

為完善步行網絡令市民「行得通」，本署繼續致力推展措施，透過有效連接現時於中環、金鐘及灣仔的行人通道系統以提供一條由灣仔至上環，連貫東西的行人通道，當中包括謝斐道介乎杜老志道與堅拿道西之間的一段行人路擴闊工程以及研究在可能情況下提供一條連接金鐘至灣仔政府大樓重建項目的行人友善通道。此外，我們繼續推展上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統(「上坡電梯系統」)項目。本署已按照新修訂的上坡電梯系統建議評審機制，檢視截至 2017 年第三季所收到共 114 項的上坡電梯系統建議，並循既定程序為符合上坡電梯系統範疇的項目進行初步篩選和制訂推行優次。我們已就所選出的優先項目完成地區諮詢及獲得支持，並現正推展有關項目。

**(iii) 「行得爽」**

為締造舒適寫意的步行環境讓市民「行得爽」，直至 2022 年底，本署已於全港各區移除約 750 個非必要的交通標誌和約 24 公里長欄杆以騰出更多行人路空間給行人使用。此外，本署已積極推展為連接公立醫院的行人通道加設上蓋的項目，並已陸續開展為 18 區區議會所選出的行人通道加設上蓋。我們亦已檢視及放寬《運輸策劃及設計手冊》內有關為行人通道加設上蓋的準則。

**(iv) 「行得妥」**

為提供安全及高質素的步行環境以確保「行得妥」，本署於 2020 年及 2021 年在深水埗偉智街分別試行設置低速行車限制區及髹上顏色的行人過路平台，進一步使車輛途經偉智街時減慢車速，加強保障行人安全。我們在 2022 年年底起，將低速行車限制區進一步推展至多條街道，包括深水埗棠蔭街、九龍城沐虹街、元朗安信街和寶樹里、沙田文禮路的部份路段、以及東區太康街和鯉景道的部份路段。此外，本署會檢討及更新現時有關行人環境及設施的規劃準則及設計，例如增加行人路的標準寬度、改善行人過路設施，以及採用悠閒式街道設計等。

本署繼續致力達成目標，提升我們城市的整體易行度，便利市民出行、連繫及享用步行設施，讓步行成為香港作為可持續發展城市不可或缺的重要一環。

## 環保目的 6 — 藉着應用先進科技使路面空間獲得有效運用

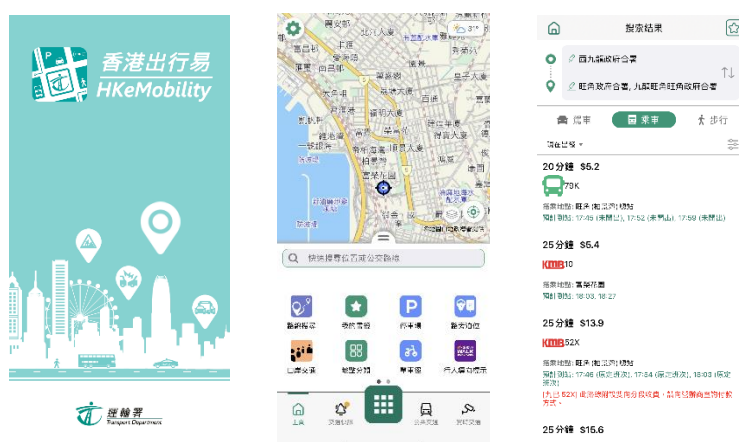
本署推廣應用智能運輸系統，促進運輸網絡的效率，以縮短駕駛人士的行車時間，從而減少汽車的耗油量和空氣污染物排放量。有關範疇如下：

### (i) 透過互聯網及手機應用程式提供交通資訊

本署透過互聯網上的運輸署網頁，為駕駛人士和乘客提供交通和運輸資訊，以便他們預先計劃行程，更善用道路網絡和公共運輸服務。

於 2018 年 7 月，我們推出綜合流動應用程式「香港出行易」，此程式取代運輸署原有 3 個流動應用程式「香港行車易」、「香港乘車易」及「交通快訊」。此外，我們於 2021 年 3 月優化「香港出行易」流動應用程式介面，提供個人化交通及公共運輸資訊。市民可方便快捷地搜尋不同出行方式的路線、行程時間及交通費用，並獲取即時交通消息，從而便利市民出行和計劃行程。我們亦透過香港政府一站通網站的「資料一線通」公開發放交通和運輸資訊。

截至 2022 年底，「香港出行易」的累計下載次數已超過 260 萬，而 2022 年平均每天的點擊率約為 50,000 人次。



「香港出行易」手機應用程式

### (ii) 沿路發放實時交通資訊

為促使交通暢順和減輕交通擠塞，所有隧道、青馬管制區、青沙管制區、港深西部公路、屯門公路、吐露港公路、港珠澳大橋香港連接路、屯門至赤鱸角連接路和將軍澳跨灣連接路都裝設了交通管制及監察設施，以便高效率地監察交通情況及管理交通事故。我們會透過交通管制及監察設施，例如交通信息顯示屏、行車線信號燈等，向駕駛人士提供實時交通資訊。



行車時間顯示系統



行車速度屏

為方便公眾計劃行程和選擇適合的路線或交通工具，我們在通往三條過海隧道的主要分流點，設置行車時間顯示系統，以顯示由該分流點至各隧道出口的預計行車時間。我們又在新界主要幹線的重要分流點設置行車速度屏及行車時間顯示系統，以顯示前方通往九龍的道路的實時交通情況。截至 2022 年底，全港共有 28 組行車時間顯示系統及 5 組行車速度屏。我們正於全港主要道路的重要分流點前加裝 2 組行車時間顯示系統，工程預計在 2023 年底完成。

我們研發的交通及事故管理系統已於 2017 年年底正式投入服務，該系統提高管理交通運輸事故及向市民發放交通運輸資訊的效率和成效。駕駛人士可從我們提供的實時交通資訊，幫助他們更有效率地預先計劃駕駛路線。道路使用者的行車會較暢順，行車時間也會縮短。

我們於 2011 年 3 月開始經「資料一線通」的網站提供實時交通資料，讓市民免費下載及增值再用。我們已於 2020 年在主要幹線及主要道路上加裝約 1200 個交通探測器，加強實時交通資訊的覆蓋範圍。

### (iii) 區域交通控制系統的運作

區域交通控制系統能善用道路容量和減少交通延誤，並能透過優化交通燈號以縮短行車時間。同時，由於交通燈號之間的協調改善，車輛因而減少停車和開車，燃料消耗量和廢氣排放量因而降低。至 2022 年底，在全港 1978 個交通燈控制路口中，有 1955 個已被納入區域交通控制系統管理範圍。



## 環保目的 7 — 節省轄下設施的耗電量及保持轄下設施的良好室內空氣質素

### 節省轄下設施的耗電量

為釐定節省用電措施，本署轄下大量用電的設施可概括分為以下三類：

(i) 第一類設施包括所有辦事處、車輛檢驗中心及駕駛考試中心

本署採取環保辦公室管理措施，以減少這類設施的耗電量。



運輸署車輛檢驗  
綜合大樓

(ii) 第二類設施包括全日運作以管制和監察道路交通情況的交通燈、閉路電視、可變信息顯示屏、智能運輸系統和行車時間顯示系統等

為減少耗電量，本署於這類設施採用發光二極管。



(iii) 第三類設施包括為行人及公共交通工具乘客提供服務的自動扶手電梯和公共運輸交匯處／總站

儘管有節約能源的空間，但本署須在節省用電與服務公眾兩者之間取得平衡。為節省這類設施的耗電量而採取的措施包括以下各項：



- 自動扶手電梯在非服務時間停止運作
- 公共運輸交匯處／總站的通風設備和部分照明設備每晚於公共交通服務停止運作後關掉
- 使用低耗電量的照明設備
- 適當保養維修通風系統，以減少耗電量並維持有效運作

上述**第一類<sup>1</sup>及第三類**設施自 2010 年起的耗電量載於下表：

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015
耗電量 (度)	3,326,832	3,186,493	2,986,255	2,652,430	2,776,030	2,716,586
年份	2016	2017	2018	2019	2020	2021
耗電量 (度)	2,787,039	3,037,216	2,725,799	2,558,874	2,586,834	5,662,572
年份	2022					
耗電量 (度)	5,711,139					

### 保持轄下設施的良好室內空氣質素

環保署於 2003 年推出「辦公室及公眾場所室內空氣質素檢定計劃」，以推廣和表揚優秀的室內空氣質素管理。





運輸署下列合資格的處所已於 2022 參加室內空氣質素檢定計劃並獲得「良好級/卓越級」的室內空氣質素級別。

1. 香港金鐘道 66 號金鐘道政府合署
2. 香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓
3. 香港灣仔告士打道 7 號入境事務大樓
4. 香港灣仔告士打道 5 號稅務大樓
5. 香港北角油街中環及灣仔繞道隧道行政大樓
6. 香港香港仔黃竹坑香港仔隧道大樓
7. 九龍長沙灣長沙灣道 303 號長沙灣政府合署
8. 九龍旺角聯運街 30 號九龍旺角政府合署
9. 九龍油麻地海庭道 11 號西九龍政府合署南座
10. 九龍紅磡海底隧道行政大廈
11. 九龍九龍城啟德隧道行政大樓
12. 九龍觀塘鯉魚門道 12 號東九龍政府合署
13. 九龍觀塘茶果嶺東新九龍地段 6047 號東區海底隧道行政大樓

<sup>1</sup> 不包括政府產業署匯報政府部門聯用大樓耗電量

14. 新界打鼓嶺禾徑山路龍山隧道及長山隧道行政大樓
15. 新界粉嶺璧峰路 3 號北區政府合署
16. 新界大嶼山港珠澳大橋香港連接路 38 號觀景山隧道及機場隧道行政大樓
17. 新界屯門浩和街 1 號屯門赤鱸角隧道行政大樓
18. 新界屯門屯門赤鱸角隧道公路 20 號屯門赤鱸角隧道主控制大樓
19. 新界青衣西草灣路 18 號運輸署車輛檢驗綜合大樓
20. 新界沙田青沙公路 668 號青沙管制區沙田行政大樓
21. 新界沙田上禾輦路 1 號沙田政府合署
22. 新界沙田獅子山隧道行政大樓
23. 新界沙田小瀝源路大老山隧道行政大樓
24. 新界沙田鄉事會路 138 號新城市中央廣場二座
25. 新界將軍澳隧道公路 1 號將軍澳隧道行政大樓



 環境保護署 ENVIRONMENTAL PROTECTION DEPARTMENT		
<b>Indoor Air Quality Certificate</b> <b>(Good Class)</b> <b>室內空氣質素檢定證書 (良好級)</b>		
Valid period: _____ to _____ 有效日期: _____ 到 _____		
I hereby certify that the indoor air quality of the following location(s) has fully complied with the Good Class of the Indoor Air Quality Objectives. 本人證明下列地點的室內空氣質素完全符合「良好級」室內空氣質素指標。		
Name of building: _____ 建築物名稱: _____ Address: _____ 地址: _____		
Certified location(s): _____ 已檢定地點: _____		
Approved HKIAS IAQ Signatory 香港認可機構室內空氣質素簽署人員		
Name: _____ 姓名: _____ IAQ Certificate Issuing Body: _____ 室內空氣質素證書發給機構: _____ Signature: _____ 簽署: _____ Date of issue: _____ 簽發日期: _____ Certificate No.: _____ 證書編號: _____		
(This certificate is issued based on the results of the HKIAS endorsed inspection report no. _____) (此證書是根據香港檢驗機構認可計劃檢驗報告編號 _____ 所發之結果發出)		
Indoor Air Quality Certification Scheme for Offices and Public Places 辦公室及公眾場所室內空氣質素檢定計劃		
 Indoor Air Quality Information Centre 室內空氣質素資訊中心		

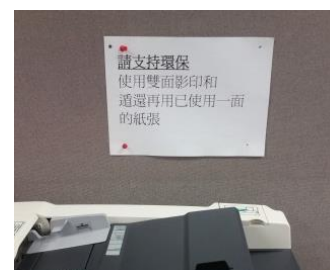
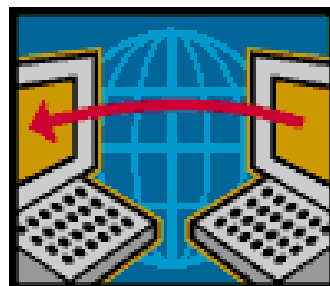


## 環保目的 8 — 環保辦公室管理

本署向來緊隨環境保護署及機電工程署所建議的環保措施，並每當適用於轄下辦事處時予以遵行。本署的宗旨是盡量節省用紙和用電，並盡可能使用可循環再用的物料。最新採取的環保辦公室措施概述如下：

### 節省用紙措施

- 把報告書、通告和其他文件上載於運輸署的內聯網和互聯網網站，透過局部區域網絡及互聯網共用文件
- 利用電子郵件和電子備忘錄，在部門內部及在切實可行的範圍內與其他部門和公眾溝通
- 草擬文件時使用較小的中英文字體和行距，並且在最後列印前先行預覽
- 以電子方式發出招標文件
- 採取雙面打印和雙面影印的措施，並且使用曾經用過的紙張
- 重用信封和文件夾
- 發出非機密文件時不用信封
- 發出電子賀卡
- 以傳真方式寄發文件後不再發出正本
- 以傳真方式寄發文件時不使用傳送首頁
- 使用電子儀器載錄部門的印刷物和顧問研究報告，代替儲存硬複本
- 監察用紙量
- 按適當情況採用電子存檔系統



自 2010 起的用紙量情況載於下表：

年份	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
相當於 A4 類別的紙張 (令)	27,477	29,464	28,426	28,732	28,804	32,615	28,731	30,982	34,076	30,910	29,854	35,158	34,069

### 節約能源措施

- 由專責人員監察和促使採取節約能源措施 (例如關掉空調系統、電腦等設備)
- 在夏季月份把空調系統的溫度調校至攝氏 25.5 度
- 提醒全體人員於離開辦公室時關燈
- 無人使用的地方要關掉不必要的電燈，及在開關掣附近貼上「節約能源」標籤，以提醒員工節約能源
- 在使用率偏低時(例如在正常辦公時間以外)，關掉部分空調系統
- 提醒全體員工在辦公時間內把一切電腦及辦公室器材調校至節能模式，及在使用完畢後予以關掉
- 在規劃新辦事處時採用開敞式設計，利用半玻璃間隔，容許光線滲透
- 使用 T8 光管取代 T10 光管以節約能源
- 提倡步行上落樓梯，代替乘搭升降機



### 循環再用措施

- 提供廢紙收集箱及安排回收商定期回收廢紙作循環再造用途
- 收集舊的打印機色粉盒作循環再造用途
- 提倡使用再造紙



### 其他措施

- 在轄下辦事處實施全面禁煙政策

## 環保目的 9 – 員工的環保意識

本署致力在部門建立環保文化，促使全體員工具備環保意識。為達到此目的，本署安排同事參加與環保有關的研討會和課程。

本署亦上載相關資訊至內聯網供部門同事參考。

## 2022 年在環境保護方面的成績

下表概述 2022 年的環保目標及有關進展／成績：

目的	2022 年目標	進展及成績
減少車輛交通	<p>(i) 繼續推行現時港鐵與巴士公司的轉乘計劃</p> <p>(ii) 繼續推行現有的專線小巴與鐵路轉乘計劃</p> <p>(iii) 繼續推行現有的的士與鐵路轉乘計劃</p> <p>(iv) 重整更多行走交通繁忙地區和道路的巴士路線</p>	<p>(i) 港鐵與巴士公司的轉乘計劃如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>港鐵東涌線乘客在東涌站轉乘新大嶼山巴士 37、37H、37P、37M、38、38X、39M、N37 和 N38 號線，或由上述巴士路線轉乘東涌線，使用成人八達通可獲 1 元票價優惠；</li> <li>乘客在迪士尼站或欣澳站轉乘城巴 B5 號線，或由該巴士路線轉乘迪士尼線或東涌線，使用成人八達通可獲 1 元票價優惠。此外，東鐵線的乘客可在大埔墟站免費轉乘由九巴經營的港鐵接駁巴士 K12、K14、K17 和 K18 號線，或由上述巴士路線免費轉乘東鐵線<sup>2</sup>；</li> <li>為推廣使用屯馬線，港鐵公司聯同專營巴士營辦商推出「特別轉乘優惠」至 2022 年 1 月 1 日止。乘客使用成人八達通在指定港鐵站轉乘 18 條專營巴士路線（城巴 20、22 和 22M 號線及九巴 3B、5、5A、5C、5D、5P、6F、11、11K、11X、12A、15X、21、26 和 28 號線），可獲 1 元票價優惠，使用其他八達通的乘客（包括小童、長者、殘疾人士及學生）亦可獲 0.5 元票價優惠。而由 2022 年 1 月 2 日起，乘客在啟德站或宋皇臺站轉乘城巴 22 和 22M 號線，或由上述巴士路線轉乘屯馬線，使用成人八達通可獲 0.6 元票價優惠。此外，由 2022 年 2 月 28 日起，乘客在宋皇臺站轉乘城巴 E23 和 E23A 號線，使用成人八達</li> </ul>

<sup>2</sup> 港鐵目前為西北鐵路服務範圍內乘搭屯馬線和輕鐵的乘客提供免費轉乘港鐵巴士的服務。

目的	2022 年目標	進展及成績
		<p>通可獲 1 元票價優惠；及</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 為推廣東鐵線延長至金鐘站，乘客在會展站轉乘 5 條專營巴士路線（城巴 1M、25A、722、780 和 788 號線），或由上述巴士路線轉乘東鐵線，使用成人八達通可獲 2 元票價優惠，其中轉乘城巴 722、780 和 788 之優惠至 2022 年 11 月 15 日止。此外，東鐵線乘客可在粉嶺站轉乘九巴 78A 號線，或由上述巴士路線轉乘東鐵線，使用成人八達通可獲 1 元票價優惠。</li> </ul> <p>(ii) 港鐵與專線小巴的轉乘計劃如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 乘客在超過 500 條專線小巴路線與港鐵之間轉乘，可獲 0.3 元至 3.0 元票價優惠；及</li> <li>• 為推廣使用屯馬線，港鐵公司聯同綠色專線小巴營辦商推出「特別轉乘優惠」直至 2022 年 1 月 1 日止。乘客使用成人八達通在指定港鐵站轉乘 6 條綠色專線小巴路線 25A、25B、26、27M、28MS 和 49 號線，可獲 1 元票價優惠，而使用其他八達通的乘客(包括小童、長者、殘疾人士及學生八達通)亦可獲 0.5 元票價優惠。此優惠完結後，所有乘客在上述 6 條專線小巴路線與港鐵之間轉乘，仍可享有 \$0.3 票價優惠。</li> </ul> <p>(iii) 港鐵與的士的轉乘計劃如下：</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 由 2022 年 12 月 16 日至 2023 年 11 月 30 日，乘客經指定的士預約平台預約的士前往香港站、九龍站或青衣站乘搭機場快線，可以 7 折優惠購買機場快線車票；及</li> <li>• 乘客經指定的士預約平台以原價購買由機場前往市區的機場快線車票，再經平台預約及轉乘的士前往目的</li> </ul>

目的	2022 年目標	進展及成績
		<p>地，可獲 30% 車票等值之的士車費回贈。</p> <p>(iv) 在 2013 年至 2022 年之間，運輸署累計縮減了在中環、銅鑼灣及油尖旺區內繁忙路段行走的巴士數目，共 7,310 架次。</p>
車輛減排	(i) 在淘汰歐盟四期柴油商業車輛的特惠資助計劃下，預計在 2022 年內將約有 6,000 該類車輛會被淘汰。	(i) 政府於 2020 年起，實施特惠資助計劃，以淘汰歐盟四期柴油商業車，在 2022 年內約有 6,600 輛已經被淘汰。
使用另類燃料車輛取代舊柴油車輛	(i) 淘汰老舊柴油商業車 (ii) 車主把其柴油公共小巴改換為石油氣、歐盟五期(或以上)或電動公共小巴	<p>(i) 政府在 2020 年 10 月推出特惠資助計劃分階段淘汰約 40,000 輛歐盟四期柴油商業車，截至 2022 年年底共淘汰了其中約 16,000 輛。政府亦為 2014 年 2 月 1 日或以後新登記的柴油商業車輛定下 15 年的退役期限，以確保適時被淘汰。</p> <p>(ii) 截至 2022 年年底，全港有 3,450 輛領有牌照的石油氣公共小巴、83 輛領有牌照的歐盟四期柴油公共小巴，以及 610 輛領有牌照的歐盟五期(或以上)柴油公共小巴。</p>
使用新能源	(i) 推廣使用新能源的私家車及商用車 (ii) 參與氫能源跨部門工作小組協助推動氫能源運輸發展 (iii) 在船隻資助計劃下推進試驗混合動力船	<p>(i) 為方便電動車進口，運輸署在 2022 年 7 月發布已更新《電動汽車的車輛構造審批要求》指引文件，確立香港的電動車技術要求。此外，為方便平行／個別進口電動車型號輸入香港，運輸署向業界提供便利措施讓業界以批量方式引進電動車並確保這些電動車符合相關的技術要求。</p> <p>(ii) 已登記電動私家車及電動商用車的數目分別由 2021 年的 27 358 輛及 378 輛，增加至 2022 年的 46 565 輛及 483 輛。</p>

目的	2022 年目標	進展及成績
		<p>(iii) 政府於 2022 年成立了氫能源跨部門工作小組，統籌各政策局和部門準備本地採用氫燃料的工作。本署協助推動氫能在本地使用，並為氫燃料車輛的安全審批提供意見。</p> <p>(iv) 在船隻資助計劃第一階段下，兩家離島渡輪服務的營辦商已在 2022 年中與造船商簽訂合約採購四艘混合動力船，預計最快可於 2024 年第三季開始進行測試。</p>
行人環境改善計劃	(i) 研究推行更多悠閒式街道計劃以滿足公眾需求	(i) 政府一直致力研究方案以改善整體行人環境。
提升香港易行度	<p>(i) 繼續將提升易行度措施推展至全港各區合適位置。</p> <p>(ii) 繼續落實為連接公立醫院及其他入選的行人通道加設上蓋。</p>	<p>(i) 目標達到。提升易行度措施正陸續在合適的位置推展。</p> <p>(ii) 已完成 7 條由區議會建議的行人上蓋工程項目。正為連接 5 間公立醫院的行人通道上蓋進行設計。</p>
藉着應用先進科技，使路面空間獲得有效運用	<p>(i) 推出更新版「香港出行易」流動應用程式</p> <p>(ii) 繼續蒐集及經「香港出行易」及資料一線通網站發放實時交通資料，供市民免費下載及增值再用</p> <p>(iii) 操作，保養及優化交通及事故管理系統</p> <p>(iv) 進行調查以評估區域交通控制系統的成效及有需要時制訂改善措施</p> <p>(v) 繼續安裝新增的行車時間顯示系統</p> <p>(vi) 步在各條政府收費隧道和青沙管制區實施不停車繳費系統</p> <p>(vii) 研究在政府收費隧道引入「擠塞徵費」</p>	<p>(i) 目標達到。</p> <p>(ii) 目標達到，將繼續蒐集及發放實時交通資料。</p> <p>(iii) 目標達到。</p> <p>(iv) 我們在第三和第四季進行了行車時間調查，並且為有需要的地點制訂了改善措施。</p> <p>(v) 已完成安裝 11 組新增的行車時間顯示系統。</p> <p>(vi) 進行中。</p> <p>(vii) 進行中。</p>

目的	2022 年目標	進展及成績
節省轄下設施的耗電量及保持轄下設施的良好室內空氣質素	(i) 使非辦事處設施的耗電量盡可能維持在 2021 年的水平 (ii) 使辦事處 <sup>3</sup> 設施的耗電量盡可能維持在 2021 年水平 (iii) 保持轄下合資格參加設施室內空氣質素檢定計劃的設施的室內空氣質素級別達「良好級/卓越級」	(i) 2022 年的耗電量為 177 萬千瓦時，與 2021 年的耗電量相約。 (ii) 2022 年的耗電量為 394 萬千瓦時，比較 2021 年輕微增加了 1.3%。耗電量增加的主要原因是位於青衣新建成的大型運輸署車輛檢驗綜合大樓於 2021 年啟用，原於土瓜灣驗車中心的「其他車輛檢驗服務」亦於 2022 年 1 月重置到綜合大樓。該驗車大樓是一座多層綜合車輛檢驗大樓。除了提供額外的驗車線外，驗車大樓亦設有其他先進的設施，例如底盤功率機、傾斜測試台、制動系統效能測試車道、停泊制動器效能測試坡道等等，以配合車輛增長所帶來的額外驗車需求。因此，它會耗費較多電量以滿足其運營需要。 此外，受到 2019 冠狀病毒病疫情之影響，運輸署在疫情期間暫停了駕駛考試服務。本署於 2022 年 4 月恢復所有車輛種類的駕駛考試(路試)服務，並為大量受影響的考生安排補考路試。因此，駕駛考試中心亦需要延長服務時間。 (iii) 目標達到。
環保辦公室管理	(i) 繼續推行環保辦公室管理措施 (ii) 令用紙量維持在 2021 年的水平 (iii) 再生紙佔全部用紙量最少達 60%	(i) 目標達到，將繼續推行環保辦公室管理措施。 (ii) 2022 年的用紙量比較 2021 年下降了 0.6%。 (iii) 目標達到，再生紙使用量佔全部用紙量的 80%。
員工的環保意識	(i) 透過培訓和自學方式，提升同事的環保意識	(i) 安排同事參加與環保有關的研討會和課程。 (ii) 上載相關資訊至部門內聯網供同事參考。

<sup>3</sup>不包括政府產業署匯報政府部門聯用大樓耗電量

## 運輸署 2023 年的環保目的與目標

目的	目標
減少車輛交通	(i) 繼續推行現時的港鐵與巴士公司轉乘計劃 (ii) 繼續推行現有的專線小巴與鐵路轉乘計劃 (iii) 繼續推行現有的的士與鐵路轉乘計劃 (iv) 重整更多行走交通繁忙地區和道路的巴士路線
車輛減排	(i) 在淘汰歐盟四期柴油商業車輛的特惠資助計劃下，預計在 2023 年內將約有 6,500 該類輛有關車輛會被淘汰。
使用另類燃料車輛取代舊柴油車輛	(i) 繼續鼓勵更多車主把其柴油公共小巴改換為石油氣、歐盟五期(或以上)或電動公共小巴
使用新能源	(i) 推廣使用新能源的私家車及商用車 (ii) 配合環境保護署及專營巴士公司的/新能源巴士計劃 (iii) 在船隻資助計劃下推進試驗混合動力船
行人環境改善計劃	(i) 研究推行更多悠閒式街道計劃以滿足公眾需求
提升香港易行度	(i) 繼續將提升易行度措施推展至全港各區合適位置。 (ii) 繼續落實為連接公立醫院及其他入選的行人通道加設上蓋。
藉着應用先進科技，使路面空間獲得有效運用	(i) 推出更新版「香港出行易」流動應用程式 (ii) 繼續蒐集及經「香港出行易」及資料一線通網站發放實時交通資料，供市民免費下載及增值再用 (iii) 操作，保養及優化交通及事故管理系統 (iv) 進行調查以評估區域交通控制系統的成效及有需要時制訂改善措施 (v) 完成安裝新增的行車時間顯示系統 (vi) 逐步在各條政府收費隧道和青沙管制區實施不停車繳費系統 (vii) 研究在政府收費隧道引入「擠塞徵費」
節省轄下設施的耗電量及保持轄下設施的良好室內空氣質素	(i) 使非辦事處設施的耗電量盡可能維持在 2022 年的水平 (ii) 使辦事處設施的耗電量盡可能維持在 2022



目的	目標
	年水平 (iii) 保持轄下合資格參加設施室內空氣質素檢 定計劃的設施的室內空氣質素級別達「良好 級/卓越級」
環保辦公室管理	(i) 繼續推行環保辦公室管理措施 (ii) 令用紙量維持在 2022 年的水平 (iii) 再生紙佔全部用紙量最少達 60%或以上
員工的環保意識	(i) 透過培訓和自學方式，提升同事的環保意識