

# 二零零二年度運輸署環保報告

## Environmental Report of Transport Department 2002



## 前言

這是運輸署發表的第一份環境報告。在過去，前運輸局每年都會聯同運輸署及路政署製備環境報告。隨著前運輸局成為環境運輸及工務局的一個分科，由 2002 年起，本署開始發表獨立的環境報告。

香港是一個人口密集、生活節奏急促的城市。要令本港的交通運輸系統做到真正的持續發展，這系統除了要安全、可靠及具高效率外，它必須能符合環保的原則。我們透過善用路面、減少車輛廢氣排放及改善行人環境來滿足這些需求。我們正著手進行的工作，包括更有效協調各種公共交通工具、增設巴士中轉站計劃及重組路線、收緊車輛廢氣管制、應用資訊科技進行交通管理及推行更多行人環境改善計劃。

令人鼓舞的是，空氣質素已開始得到改善，行人環境改善計劃亦獲得越來越多社會人士的支持。我們會繼續努力不懈，盡量減輕交通運輸對環境的影響，為本港提供一個高效率及環保的運輸系統，滿足市民的需要。

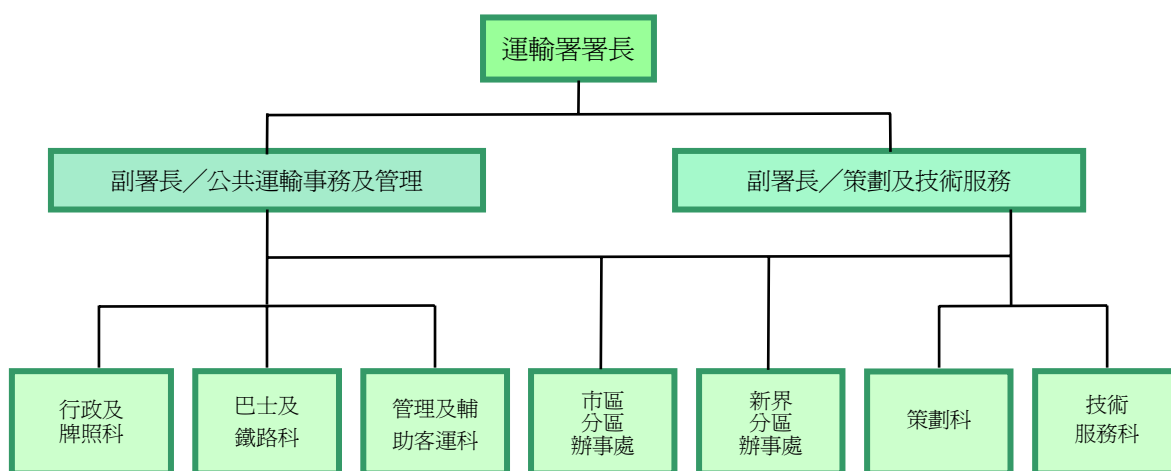
# 第一章 — 引言

## 環保政策

我們致力以符合環保原則的方式，為本港提供交通運輸系統及服務，確保本港得以持續發展。

## 組織及職責

2. 我們約有 1,450 名員工，在 7 個科下緊密合作，推行上述的環保政策。他們主要包括不同界別的工程師，負責工程及技術方面的工作；以及運輸主任，負責運輸運作及管理方面的職務。此外，還有技術及一般職系人員提供支援。



運輸署組織架構

3. 本署的目標，是提供世界上最優良的運輸系統，以安全、可靠、高效率、環保及令使用者和營辦者同感滿意為尚。我們會：

- 管理道路的使用、減少交通擠塞及促進安全
- 擴展和改善本港運輸基礎設施的網絡
- 在有關交通運輸的範疇，研究可改善環境的措施並予以支持
- 改善公共交通服務的質素，協調各項服務

4. 為提供既能滿足市民在經濟、社交、康樂及環保方面的需要，同時亦可支持本港日後持續發展的運輸系統，我們會：

- 就公共交通的發展、專營權和規管事宜推行有關政策，並協助擬訂基礎設施的發展計劃
- 規管車輛和駕駛人士
- 籌劃和實行交通管理計劃、道路改善計劃和行人環境改善計劃；監察和規管公共交通服務營運事宜；制訂和實行道路安全策略及有關措施
- 確保隧道、橋樑、停車收費錶和政府多層停車場管理得宜
- 在資訊科技的協助下，確保道路以安全、有效率及環保的方式使用
- 確保復康巴士服務管理得宜、經營得法，同時改善公共交通服務，以方便殘疾人士

## 我們對改善環境所付出的努力

5. 空氣污染、改善行人環境及環保辦公室管理是我們主要關注的問題。為保護及改善環境，我們會採取下列措施：

- 優先發展鐵路等高效率又環保的運輸模式
- 減少行車量，著力改善行人設施
- 進一步收緊車輛廢氣管制
- 研究可否引進使用其他燃料的車輛，以取代柴油車輛
- 採用先進科技，促進道路使用的效率
- 推行環保辦公室管理

## 第二章 — 2002 年的表現

### 減少交通量

6. 鐵路是本港最環保和最高效率的集體運輸工具，佔各種公共交通工具總載客量三成以上。鐵路已成為本港公共運輸系統的骨幹，我們並致力加強鐵路與其他公共交通工具之間的協調，以避免因服務重疊而浪費公共交通資源，重整公共交通以配合地鐵將軍澳線於 2002 年 8 月通車即為一例。此外，我們亦實施了更多巴士中轉站計劃、重組巴士路線及巴士站，以及推行停泊及轉乘計劃。這些措施減少了在繁忙地區的交通量，從而亦減少了交通對環境所造成的影響。

#### *巴士中轉站計劃*

7. 推行巴士中轉站計劃的目的是：

- 更加善用巴士資源
- 舒緩繁忙交通要道的擠塞情況，並盡量減少對環境的影響
- 減低乘客對點到點長途巴士路線的需求

8. 截至 2002 年年底，我們總共實施了 96 項巴士中轉站計劃，每日約有 103,000 名乘客因而受惠。上述計劃無須增加巴士路線，卻能加強往返各區的交通服務，方便市民。由於設有車費優惠，加上選定的中轉站位置適中，這些計劃普遍受到乘客歡迎。



位於灣仔的巴士中轉站

#### *巴士/鐵路中轉站計劃*

9. 由 2001 年 9 月 1 日起，地鐵有限公司與新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)合辦一項巴士/鐵路中轉站計劃，接駁地鐵東涌線與嶼巴服務。乘客每次乘搭地鐵轉乘嶼巴 37、37A、38 或 N38 號路線，均可獲減收車費一元。乘客普遍歡迎這項計劃，每日使用這些中轉站的乘客約有 3,100 人次。

### *專線小巴/鐵路中轉站計劃*

10. 由 2002 年 10 月 1 日起，地鐵有限公司與新界專線小巴 15M、17M 及 108M 號路線的營辦商試辦一項專線小巴/鐵路中轉站計劃，接駁地鐵將軍澳線與專線小巴服務。新界專線小巴 101M 號路線亦於 2002 年 11 月 1 日加入該項計劃。乘客每次乘搭地鐵轉乘上述專線小巴路線，均可獲減收車費五角至一元。

### *重組巴士路線和巴士站*

11. 巴士在道路上行駛以及進出車站，是造成交通擠塞的原因之一；特別是在一些原已不勝負荷的交通要道上，巴士所造成的影響更甚。此外，交通擠塞還會導致更多汽車廢氣。為提高巴士運作的效率，以及舒緩巴士服務對交通和環境所造成的影響，我們與專利巴士公司合作，重組巴士服務。

12. 在合併行車路線、縮短行車路線以及調整班次之後，在 2002 年，駛經中環的巴士班次每日減少約 350 班，駛經怡和街的班次則每日減少 140 班。在九龍方面，駛經彌敦道的班次每日減少約 250 班，其中大部份的削減班次是在地鐵將軍澳線於 2002 年 8 月 18 日啓用後，因巴士路線重組而減少的。

13. 此外，我們也實施了巴士站重組計劃。令港島中環與銅鑼灣之間每繁忙小時的巴士停站次數減少約 120 次，而九龍彌敦道路段每繁忙小時巴士停站次數則減少約 190 次。

### *停泊及轉乘計劃*

14. 推出停泊及轉乘設施，旨在鼓勵通常會駕駛私家車往返市區繁忙地帶的人士改用公共交通工具。停泊及轉乘設施一般設於繁忙商業區/市區的外圍，位處公共交通樞紐，好讓駕車人士停放車輛後可轉乘公共交通工具，繼續前往目的地。我們在九廣鐵路上水車站附近的彩園路(設有 200 個泊車位)和機場快線的香港站(設有 150 個泊車位)、九龍站(設有 220 個泊車位)和青衣站(設有 400 個泊車位)實施停泊及轉乘計劃。

### 設於火車站的單車停放處

15. 由於新界區的住宅發展位置普遍較為分散，並遠離火車站，因此單車是往返火車站普遍的和環保的交通工具。為配合需求，我們已在新界的東鐵車站附近提供單車停放設施，並已計劃在日後西鐵及馬鞍山鐵路的車站設置單車停放處。提供這些設施有助減低來往車站的短程交通服務及穿梭接駁服務的需求。

## 收緊管制車輛廢氣

### 專營巴士公司為巴士加裝柴油催化器

16. 截至 2002 年年底，本港約有 6,400 輛專營巴士為市民提供服務，當中約 74% 所用的引擎符合歐盟廢氣排放標準。至於餘下非歐盟標準的巴士，各專營巴士公司已在 2002 年年底加裝柴油催化器。



歐盟三型巴士

### 提高廢氣排放標準

17. 由 2001 年 10 月 1 日起，各專營巴士公司購置的新巴士以及 3.5 噸以上新進口的中型及重型柴油車輛在本港登記時，均須符合最新的歐盟廢氣排放標準。

### 收緊黑煙測試

18. 我們為柴油車輛進行週年檢驗時，已逐步收緊這類車輛的黑煙測試。自 2000 年年初，我們已收緊黑煙測試，測試引擎的最大輸出功率，杜絕車主為達致更佳的測試結果而對引擎作出不當的調較及干擾。自 2001 年年初，我們在九龍灣驗車中心安裝了一台底盤功率機，以測試車輛在模擬負載狀態下的情況，測試結果因而更為準確。由 2002 年 7 月 1 日起，大約百分之十的年檢柴油車輛會在這台底盤功率機作黑煙測試。另一台底盤功率機將於 2005 年年初安裝完成，屆時可再進一步加強柴油車輛的黑煙測試。



正在接受底盤功率機  
測試的貨車

19. 此外，我們已由 2000 年 11 月起為汽油車輛和石油氣車輛在其年檢時進行廢氣排放測試。

## 以使用其他燃料的車輛取代柴油車輛

### 改用石油氣的士

20. 石油氣的士試驗計劃已在 1998 年年底圓滿結束。大部份的士車主現已改用石油氣的士取代柴油的士。截至 2002 年年底，共有大約 17,800 輛的士(約 92%)使用石油氣作為燃料。



石油氣的士

### 石油氣/電動小巴資助計劃

21. 在諮詢業界意見後，我們於 2002 年 8 月 27 日起正式接受柴油公共小巴車主轉換石油氣或電動公共小巴資助計劃的申請。合資格的柴油公共小巴車主若將其小巴更換為石油氣公共小巴或電動公共小巴，可分別申請一筆過六萬元或八萬元的資助金。車齡達十年或以上的柴油小巴，其車主須在 2004 年年底前申請此項資助。若在取消車輛登記時車齡在十年以下的柴油小巴，申請資助限期則為 2005 年年底。於 2002 年年底，本港共有 307 輛石油氣公共小巴及 48 輛歐盟三型公共小巴在路面上行走。

### 石油氣加氣站

22. 截至 2002 年年底，全港各處共設有 41 個石油氣加氣站。2003 年年底或之前，最少會再有 4 個加氣站投入服務。這些加氣站合計起來，應可為石油氣的士和小巴提供足夠的加氣設備。



石油氣加氣站

### 專營巴士公司使用超低含硫量柴油

23. 由 2001 年 2 月 1 日起，所有專營巴士已改用超低含硫量柴油。改換燃料後，裝有歐盟標準引擎的專營巴士所排放的粒子數量減少了 5 至 10%。



## 更良好的行人環境

### 行人環境改善計劃

24. 自 2000 年 3 月起，我們在銅鑼灣、中環、灣仔、尖沙咀、佐敦、旺角、深水埗、赤柱及上水共實施了 5 條全日行人專用街道、22 條部分時間行人專用街道及 22 條悠閒式街道。這些行人環境改善計劃的目的，是透過美化地區及減少非必要的車輛駛入以改善區內空氣質素，全面改善行人環境。這些計劃受到各區議會、行人及區內店戶歡迎。在計劃實施以後，平均空氣污染水平下降約 10%。在 2002 年內推出／完成的計劃詳情如下：

區域	種類	位置
銅鑼灣	悠閒式街道	羅素街（時代廣場對開路段）
		百德新街（明珠城對開路段）
		利園山道
		恩平道（介乎啓超道和蘭芳道）
中環	悠閒式街道	皇后大道中
灣仔	悠閒式街道	莊士敦道（介乎石水渠街和太源街）
尖沙咀	環境美化工程	樂道
		廣東道
		漢口道
		亞士厘道
		宜昌街
佐敦	部份時間行人專用街道	廟街
		南京街
旺角	悠閒式街道	花園街
深水埗	部份時間行人專用街道	桂林街（接近鴨寮街路段）
		鴨寮街（介乎欽州街和桂林街）

### 行人通道系統

25. 行人通道系統有助減低人車爭路的情況，減少交通擠塞及空氣污染，並能為行人提供最佳的步行環境。在選擇地區設立綜合行人通道系統時，車輛及行人流量繁忙的地區會優先考慮。位於旺角沿旺角

道及洗衣街的行人通道系統正在建造及將於 2003 年 1 月開放予公眾使用，該高架行人道連接位於西洋菜南街的地鐵旺角站及彌街的九鐵旺角站。使用該高架行人道可縮短步行所需的時間，由行經路面的 12 分鐘減少至 6 分鐘。另外，我們正計劃在灣仔設立行人通道系統，配合該區的行人環境改善計劃。初步的可行性研究將於 2003 年年初完成，有關設計細節的顧問研究則會於 2003 年年中展開。



記利佐治街  
(行人道擴闊前)



記利佐治街  
(行人道擴闊後)

## 在交通管理方面應用資訊科技

### 智能運輸系統策略

26. 我們一直致力研究應用先進的資訊及通訊技術，盡量提高現有運輸系統的容量和效益，務求以可持續發展的方式，滿足不斷增加的交通需求。我們在 2001 年制訂了智能運輸系統策略，在未來十年實施各項運輸資訊服務和交通管理系統。其中兩項新推出的核心計劃，是運輸資訊系統和行車時間顯示系統。

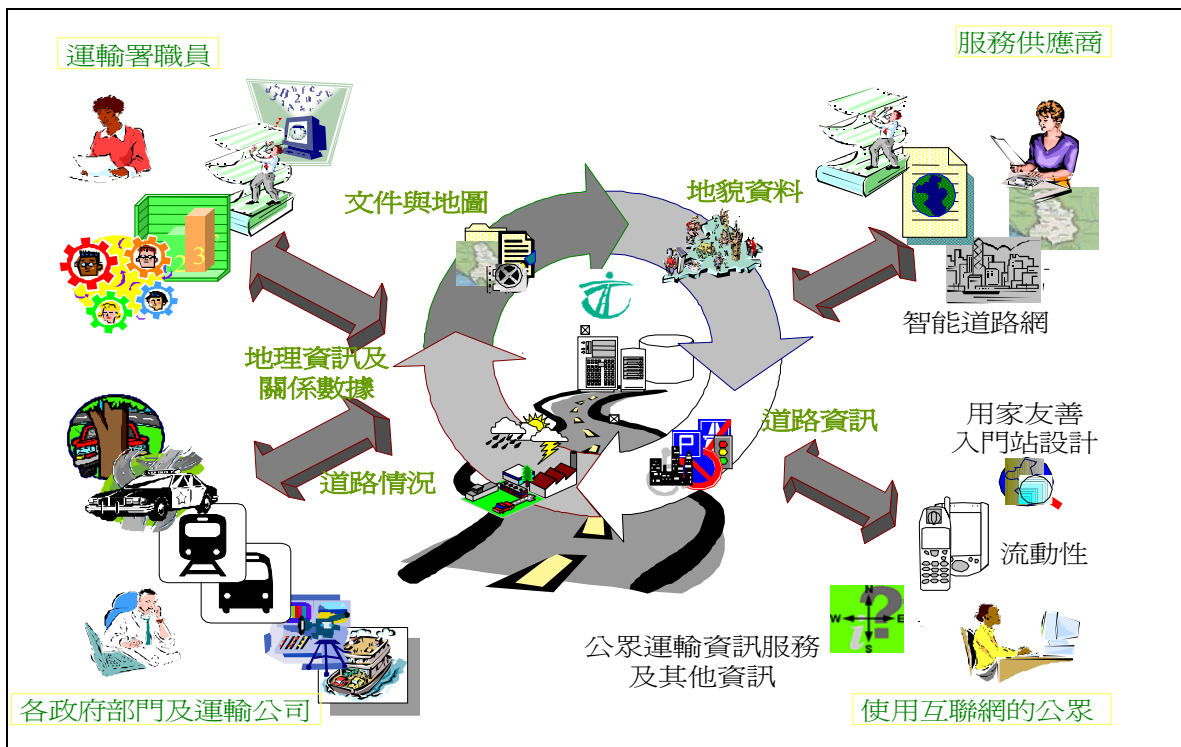
### 運輸資訊系統

27. 運輸資訊系統是一個綜合各項交通運輸資訊的中央數據庫，它將會向公眾提供公共運輸資訊服務和智能道路網兩項主要服務。

28. 公共運輸資訊服務為市民提供選乘各種公共交通工具的資訊，並免費讓駕車人士尋找不同的駕駛路線，讓公共交通乘客及駕車人士可預先計劃行程。市民可通過互聯網、流動電話或透過服務供應商取得資料。

29. 智能道路網則會提供有關行車方向、路口轉向方向和停車限制等最新資料。私營機構的服務供應商可利用這些資料，為市民提供增值服務，例如車內導向系統、車隊管理系統和個人化資訊服務等。

30. 我們已於 2002 年為建立運輸資訊系統招標，有關工作預計可於 2003 年年中展開。



運輸資訊系統

### 行車時間顯示系統

31. 行車時間顯示系統旨在讓駕車人士得知由港島取道主要路線經三條過海隧道往九龍估計所需的時間。這系統的工程合約已於 2002 年批出，預計有關的顯示器會於 2003 年分期啓用。

### 區域交通控制系統

32. 為了縮短汽車在路面的行車時間、減少停車次數及減低汽車所排出的廢氣，我們已在本港市區、荃灣、葵青、沙田和馬鞍山裝設了先進電腦化的區域交通控制系統。該系統可以即時協調和調校地區的交通控制訊號，盡量提高道路的容車量及減少交通延誤。



區域交通控制系統控制室

33. 隨著越來越多的先進科技應用於發放運輸資訊和交通管制及管理上，汽車的燃料消耗量，排放的廢氣及行車時間將得以進一步減省。

34. 本港的電子停車收費錶使用即棄式易泊卡繳費，每年大約耗用二百四十萬張易泊卡。隨着可增值智能卡的最新發展，我們已計劃以能接受可增值智能卡的收費錶代替使用年限行將屆滿的易泊卡收費錶。經市場研究及運作測試後，我們選取了八達通卡作為新一代電子停車收費錶的繳費卡。新停車收費錶並預設功能以便可接受其他可增值智能卡，包括信用卡，作為停車收費錶的繳費卡。新停車收費錶的採購合約已於2002年招標，並定於2003年年中生效。

## 環保辦公室管理

35. 我們已委任一名首長級的同事擔任部門的環保經理，負責統籌有關推行及檢討各項改善環保措施的工作。環保經理與各分部的環保代表定期接觸，以便匯報紙張耗用的情況，以及商討新環保措施以減少耗用紙張。此外，我們已採取積極措施，減少辦公室內的能源耗用情況。

36. 在 2002 年內，我們向所有同事建議採用以下的環保管理措施：

### *減少使用紙張措施*

- 推廣使用循環再造紙
- 鼓勵員工使用電子郵件及電子便箋
- 以電子形式發出招標文件
- 以紙張雙面列印文件
- 推廣使用已用過的紙張列印/影印文件
- 把信封及暫用檔案封套再用
- 把報告、通告及文件上載於運輸署內聯網，讓員工瀏覽，以減少列印本的數目
- 發出電子聖誕卡

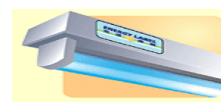
### *循環再造措施*

- 提供環保箱以收集廢棄紙張，以及安排再造商定期收取廢紙以循環再造

- 收集使用過的打印機碳粉盒以循環再造

### 節省能源措施

- 委派專責人員推廣/監察節省能源措施(例如關掉電燈、電腦等)
- 提醒所有員工把所有電腦和辦公室設備調校至在辦公時間使用節省能源模式，並在使用後妥為關掉
- 為首長級人員及專業職系人員把陰極射線管顯示屏更換為更高能源效益的液晶體顯示屏
- 在沒有人使用的地方關掉不必要的照明設備，並在開關附近貼上「節省能源」貼紙，提醒同事節省能源
- 採用開放式辦公室圖則概念，透過使用半玻璃牆，使光線能射進室內
- 使用 T8 光管取代 T10 光管，以節省能源



### 其他措施

- 推行禁煙政策，把運輸署的辦公室範圍均劃為非吸煙區
- 邀請環境保護署就環保措施舉行講座，並參與機電工程署舉辦的節省能源工作坊

## 員工意識及培訓

37. 我們致力提高員工的環保意識。我們的環保經理定期與部門所有環保代表舉行會議，以便檢討環保管理工作及討論新的環保措施。

38. 我們亦透過舉辦工作坊及傳遞環保貼士，促進環保管理概念。為進一步鼓勵環保及清潔文化，我們舉行了辦公室清潔運動，其中包括採用開放式辦公室概念及推行禁煙政策，使員工能享用更多自然陽光及清新空氣。



開放式辦公室



開放式辦公室走廊



無煙辦公室

## 第三章 — 2003 年的工作目標

### 減少交通量

#### *促進公共交通工具之間的協調*

39. 我們的目標，是以鐵路作為公共交通系統的骨幹，為此我們一直致力促進鐵路與其他公共交通工具的協調。為確保公共交通服務達到適當的水平，並能滿足需求及善用資源，我們曾就多條將於 2002 至 2005 年間啓用的新鐵路與其他公共交通服務互相協調的事宜進行研究，研究已於 2001 年完成。我們為新鐵路沿線進行規劃和落實協調公共交通網絡時，會以上述研究結果作為依歸。

40. 為配合 2003 年年底西鐵通車，我們將實行多項措施，因應乘客不斷轉變的需求重組巴士服務，並在提供合理的乘車選擇之餘，維持平衡而協調的公共交通運輸系統。日後新鐵路啓用時，我們亦會作出類似的部署。

#### *推出更多巴士中轉站、巴士/鐵路及專線小巴/鐵路中轉站計劃*

41. 我們會繼續推廣巴士中轉站計劃，藉此減少巴士的班次，以及市民對點到點巴士服務(尤其是駛往商業中心區的巴士)的需求。在 2003 年內，我們將會在各區推出大約 21 項新巴士中轉站計劃。

42. 我們會繼續鼓勵巴士公司、小巴營辦商及鐵路公司推出轉乘計劃。我們現正積極研究多個轉乘計劃，當中包括西鐵和馬鞍山鐵路的轉乘計劃。

#### *加強巴士服務重組措施*

43. 我們計劃以銅鑼灣及彌敦道為重點，進一步重組巴士服務。當中包括安排巴士改行較少出現擠塞情況的道路、合併巴士路線、及為配合乘客需求而調整巴士服務水平。我們還會研究可否縮短擠塞地區外圍一些載客量較低的巴士路線，並且計劃重組彌敦道、干諾道中、德輔道中、軒尼詩道、怡和街和英皇道的巴士站，務求能善用路面。

### *推出更多泊車轉乘設施*

44. 我們打算在現有的彩虹地鐵站以及日後九鐵的荃灣西、錦上路、天水圍、屯門市中心和烏溪沙鐵路車站提供停泊及轉乘設施。在彩虹興建停泊及轉乘設施的計劃已於 2001 年 11 月動工，預計可於 2006 年完成，屆時將可提供 450 個泊車位。隨著西鐵在 2003 年年底啓用後，錦上路站的泊車轉乘設施將會投入服務。日後籌建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，我們會盡量發展停泊及轉乘設施。

### *推出更多設於火車站的單車停放處*

45. 隨著西鐵在 2003 年年底啓用後，位於新界的 6 個車站（即屯門、兆康、天水圍、朗屏、元朗及錦上路站）的單車停放處將開放予公眾使用。

## **收緊管制車輛廢氣**

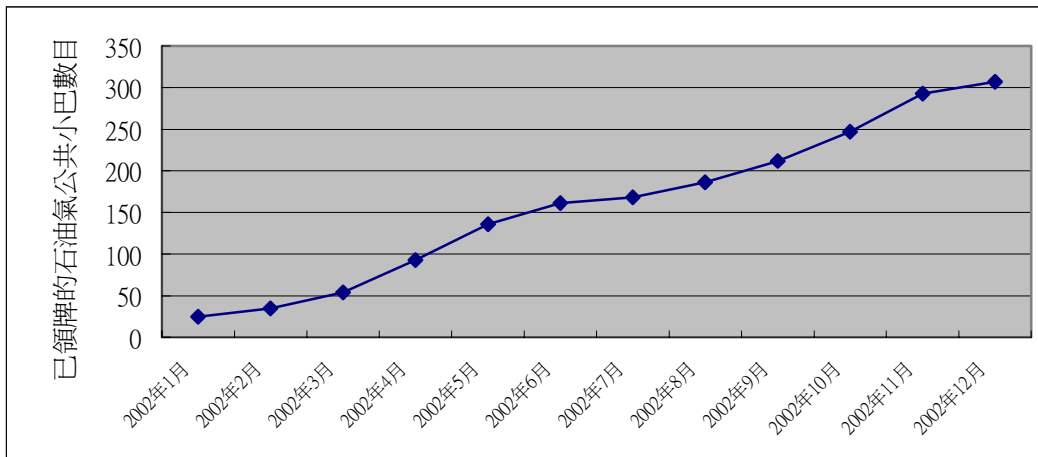
46. 專營巴士公司已制訂計劃，在 2004 年年初為歐盟一型巴士加裝催化轉換器或連續還原粒子過濾器，令該類巴士更具保護環境的性能。巴士公司亦會繼續試驗為歐盟二型巴士安裝連續還原粒子過濾器。截至 2002 年年底，約 1,100 輛歐盟一型巴士(佔這類巴士約 78%)已加裝催化轉換器或連續還原粒子過濾器。

## **以使用其他燃料的車輛取代柴油車輛**

### *石油氣/電動小巴資助計劃*

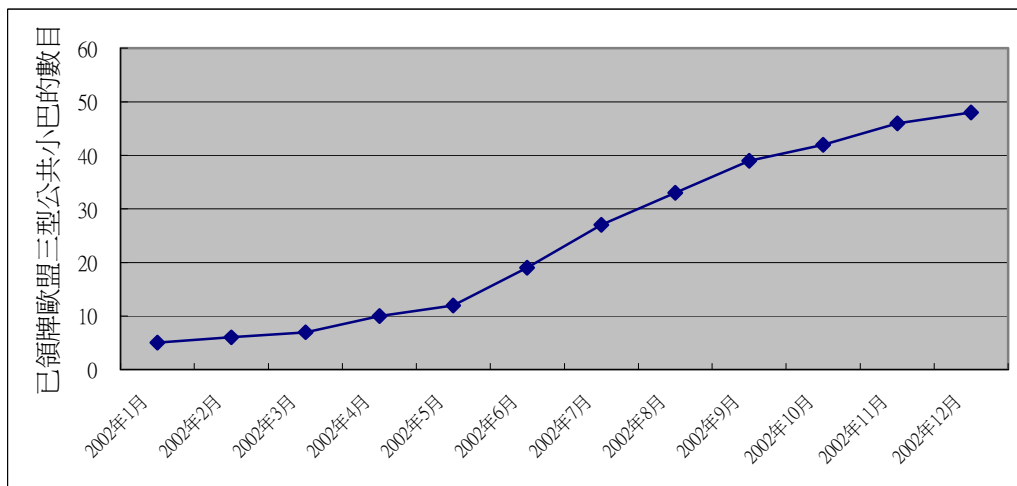
47. 於 2003 年，我們會繼續鼓勵小巴營辦商申請石油氣公共小巴及電動公共小巴資助計劃的申請。

48. 如圖表(一)所示，已領牌的石油氣公共小巴數目在 2002 年持續上升。我們預計於 2003 年年底已領牌的石油氣公共小巴數目將達 620 輛。



圖表(一) - 已領牌的石油氣公共小巴數目

49. 如圖表(二)所示，已領牌的歐盟三型公共小巴數目在 2002 年上升的速度比石油氣公共小巴慢。我們預計於 2003 年底已領牌的歐盟三型公共小巴數目將達 100 輛。



圖表(二) - 已領牌的歐盟三型公共小巴數目

### 環保交通工具

50. 我們已於 2001 年 6 月完成為本港引進無軌電車而進行的可行性研究。研究認為已建設區不宜行駛無軌電車，不過在新發展區採用無軌電車的可行性則可再探討。為此，我們會研究東南九龍發展計劃引入無軌電車較採用其他環保交通工具的好處，再決定那一種交通工具最適合這個新發展區採用。



## 最佳的行人環境

51. 由於行人環境改善計劃受到市民普遍歡迎，於 2003 年我們會在銅鑼灣、旺角、深水埗及赤柱實施更多行人環境改善計劃。在銅鑼灣，我們正計劃在白沙道實施部分時間行人環境改善計劃，利園山道的其中一段將會封閉，禁止車輛駛入。在旺角，我們計劃將現時每日部分時間封閉的範圍擴展至包括奶路臣街、豉油街及西洋菜南街的其餘路段。在深水埗，我們會在福華街（介乎欽州街與桂林街）及桂林街實施部分時間封閉，不准車輛駛入。至於赤柱，為方便行人而在赤柱大街實施的部分時間封閉的措施，除了在星期六及公眾假期實施外，並將會擴展至星期五。

52. 擴闊行人路及／或環境美化工程將在各個實行人環境改善計劃的地區進行，包括銅鑼灣記利佐治街（皇室大廈外）、中環昭隆街及蘭桂坊一帶、灣仔莊士敦道、佐敦廟街及南京街、旺角山東街、深水埗鴨寮街及桂林街、赤柱赤柱市場道及新街，以及上水新康街及新功街。

53. 同時，很多市區舊區在數十年前規劃及發展，並不符合今天的規劃標準，社會人士對在舊區提供更優質環境的期望不斷提升。我們及規劃署會在 2003 年年底合作進行全面的地區改善研究，以大大改善尖沙咀區的市區環境及行人環境，包括實施全區的行人環境改善計劃及改良行人的連接通道及指示標誌。

## 在交通管理方面應用資訊科技

54. 我們會繼續實施智能運輸系統策略下的核心計劃。建立運輸資訊系統及使用可增值智能卡的停車及收費錶的合約將於 2003 年展開。公共運輸資訊服務將於 2004 年分期啓用。

55. 行車時間顯示器將安裝於告士打道近稅務大樓，堅拿道天橋近香港仔隧道及東區走廊近城市花園。它們會於 2003 年分期啓用。到時，駕駛者可根據所提供的資訊享有選擇行車路線的好處，從而減少行車時間。



安裝於告士打道之行車時間顯示器

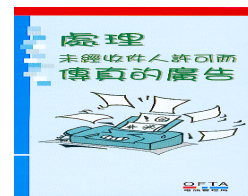
56. 鑑於區域交通控制系統能提高道路的容車量、減少交通延誤及減低汽車所排出的廢氣，我們將於 2004 年把該系統擴展至大埔及北區。此外，我們亦正在設計一套嶄新的區域交通控制系統，以取代港島區現有的系統，從而繼續對道路網絡提供更有效的管理。

## 環保辦公室管理

57. 我們會繼續就有效使用資源及能源作出改善。我們的目標是透過實施下列環保措施，減少 2.5% 耗紙量及 1.5% 耗電量：

### 紙張

- 把傳真機調校，以防止垃圾傳真



- 中文 Word 文件的行距採用英文行距，減少列印時耗用紙張的數量
- 把兩頁文件列印在單頁上，作起稿之用

### 照明及電力

- 把 T10 或 T12 光管(粗管)更換為 T8 光管(幼管)，作為短期措施
- 在長期措施方面，把 T8 光管更換為更有效率的 T5 光管
- 減少公共運輸交匯處的電力耗用量
- 電器如非在辦公室內經常使用，便應拔掉插頭

### 環保採購

- 採購節約能源影印機及使用普通紙的傳真機，這些設備均貼有機電工程署發出的能源標籤
- 採購更環保的產品，例如循環再造紙、可更換筆芯的原子筆、鉛筆及環保稀釋劑
- 為員工把陰極射線管顯示屏更換為更高能源效益的液晶體顯示屏



### 環保活動

- 參加有關環保措施的研討會/工作坊

## 員工意識及培訓

58. 我們會繼續就有效使用資源及能源作出改善。我們會繼續支持其他部門或組織舉辦的環保活動，並鼓勵員工參與有關的訓練課程及環保活動。

## 意見

59. 如閣下對本環境報告有任何意見或建議，請以電郵向本署提出（電郵地址：[tdenq@td.gov.hk](mailto:tdenq@td.gov.hk)）。