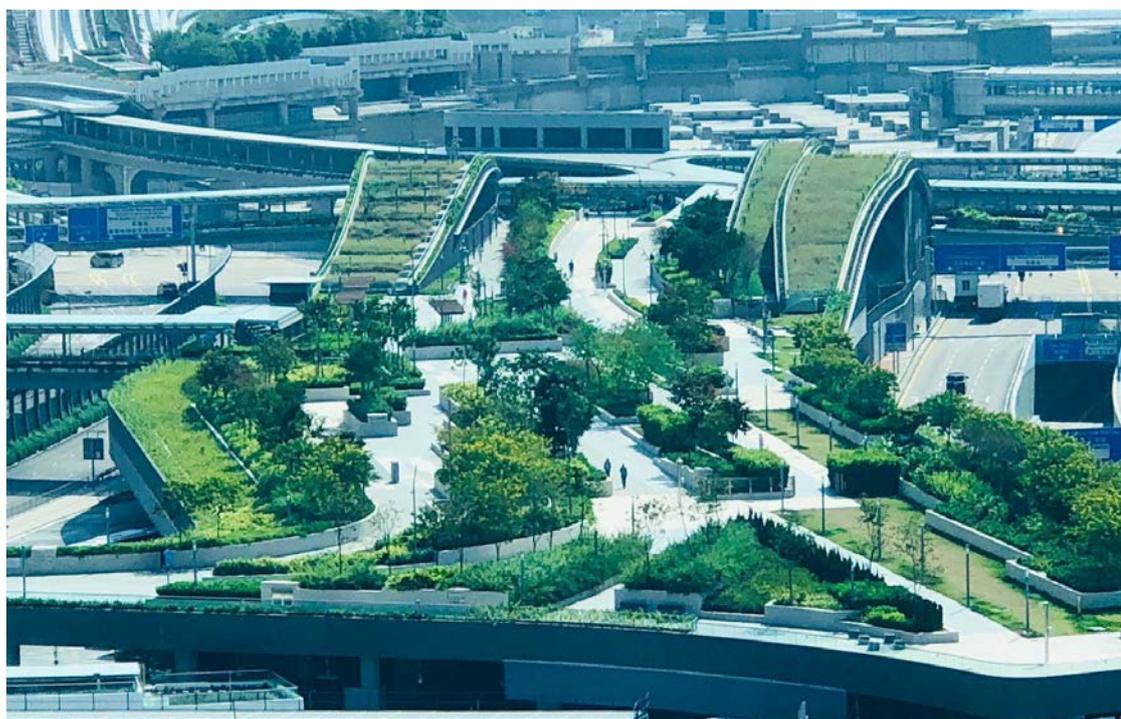


# 環保報告 2018



運輸署

*Transport Department*



西九龍站巴士總站天台花園

## 前言

運輸署一直致力推行環境保護工作。我們秉持「清新空氣約章」的信念，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2018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2018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。

本署總部設於灣仔的入境事務大樓，另外還有大約 22 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 2018 年 12 月 31 日為止，本署的編制包括 32 個首長級職位和 1,710 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) 閉路電視和可變信息顯示屏；
- (vii) 智能運輸系統；以及
- (viii) 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。

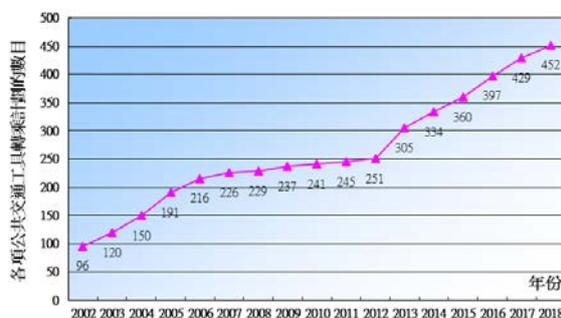
## 環保目的

### 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。

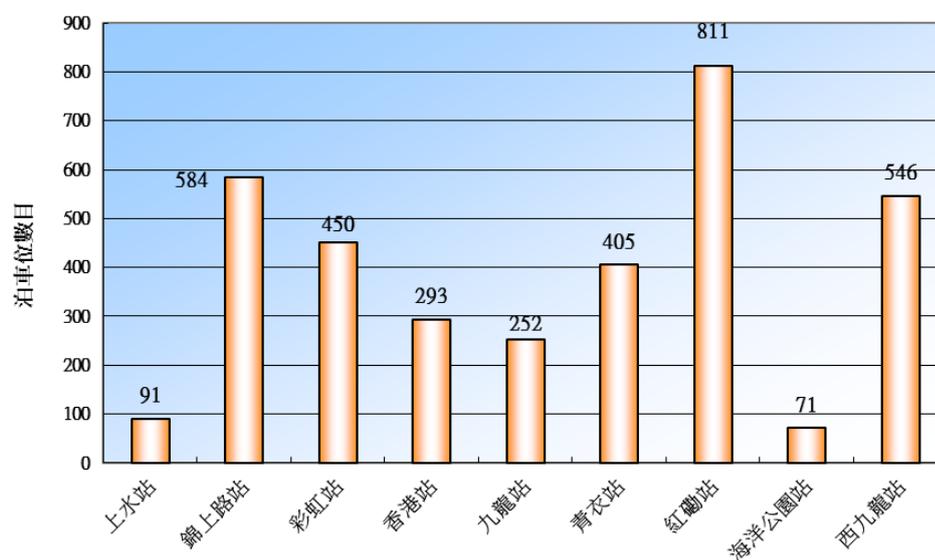


## (ii) 重整巴士路線及巴士站

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 2010 年至 2018 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 5,235 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) 提供單車停放處

在新界，本署監察單車停放處的需求，並在鐵路車站及公共運輸交匯處附近提供單車停放處，利便騎單車者轉乘鐵路及公共交通。直至 2018 年底，全港共有約 38,779 個由運輸署管理的單車停泊位，當中約 18,427 個位於鐵路車站及公共運輸交匯處附近。



## 環保目的 2 – 車輛減排措施

### (i) 專營巴士的改善措施

政府全數資助專營巴士公司為 1,030 輛合資格的歐盟二期及三期巴士加裝「選擇性催化還原器」，減少其廢氣排放，以提升它們的排放表現至歐盟四期或以上的水平。

為了減少氮氧化物的排放，政府於 2018-19 年施政報告宣佈資助專營巴士公司進行為歐盟四期及五期巴士加裝「強化選擇性催化還原器」的試驗。



### (ii) 收緊車輛廢氣排放標準

所有車輛必須符合法定廢氣排放標準，才能在本港作首次登記。首次登記車輛（柴油私家車、設計重量不逾 9 公噸的巴士、設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士、電單車及機動三輪車除外）的廢氣排放標準已於 2017 年 7 月 1 日起，按車輛類型分階段由歐盟五期收緊至歐盟六期。

首次登記柴油私家車的排放標準亦已於 2017 年 10 月 1 日起由加利福尼亞廢氣排放標準 LEVII 收緊至 LEVIII。



### (iii) 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。本署每天亦會選取約 5% 柴油車輛，在九龍灣驗車中心接受底盤式功率機煙霧測試。



煙霧測試

本署持續推行一系列減少車輛排放的措施，以進一步保障公眾健康。主要的措施包括：

- 推行鼓勵與管制並行計劃，在 2019 年年底前分階段淘汰約 82,000 輛歐盟四期以前的柴油商業車；
- 於 2017 年年底完成為約 1,000 輛歐盟二期及三期專營巴士加裝選擇性催化還原器的工作，以提升它們的排放表現至歐盟四期或以上的水平；
- 由 2017 年 7 月起，按車輛類型分階段收緊新登記車輛的法定廢氣排放標至歐盟六期；
- 由 2014 年 9 月起，使用流動路邊遙測設備，加強管制汽油及石油氣車輛廢氣排放；及
- 為 2014 年 2 月 1 日或以後首次登記的柴油商業車設下 15 年的退役期限。

隨着本署近年推行車輛排放管控措施，路邊主要空氣污染物濃度在 2013 年至 2018 年間的減幅約三成。

此外，本署鼓勵專營巴士營辦商調派歐盟四期或更新的巴士，行走怡和街、軒尼詩道、金鐘道、德輔道中、彌敦道等繁忙的交通要道。

### 環保目的 3 – 使用另類燃料車輛取代柴油車輛

自 2001 年 2 月起，在本署的鼓勵下，專營巴士營辦商轄下所有專營巴士已改用超低含硫量柴油，使巴士排放的粒子數量減少 5 至 10 %。歐盟五期柴油亦在 2007 年 12 月 1 日推出以代替超低含硫量柴油。

此外，本署與其他政府部門攜手合作，提倡以石油氣或電力等「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 2018 年年底，全港的士之中約 99%（即 18,159 輛）使用石油氣作為燃料。而自 2013 年起，香港開始引入電動及混能的士。



## (ii) 設立石油氣加氣站

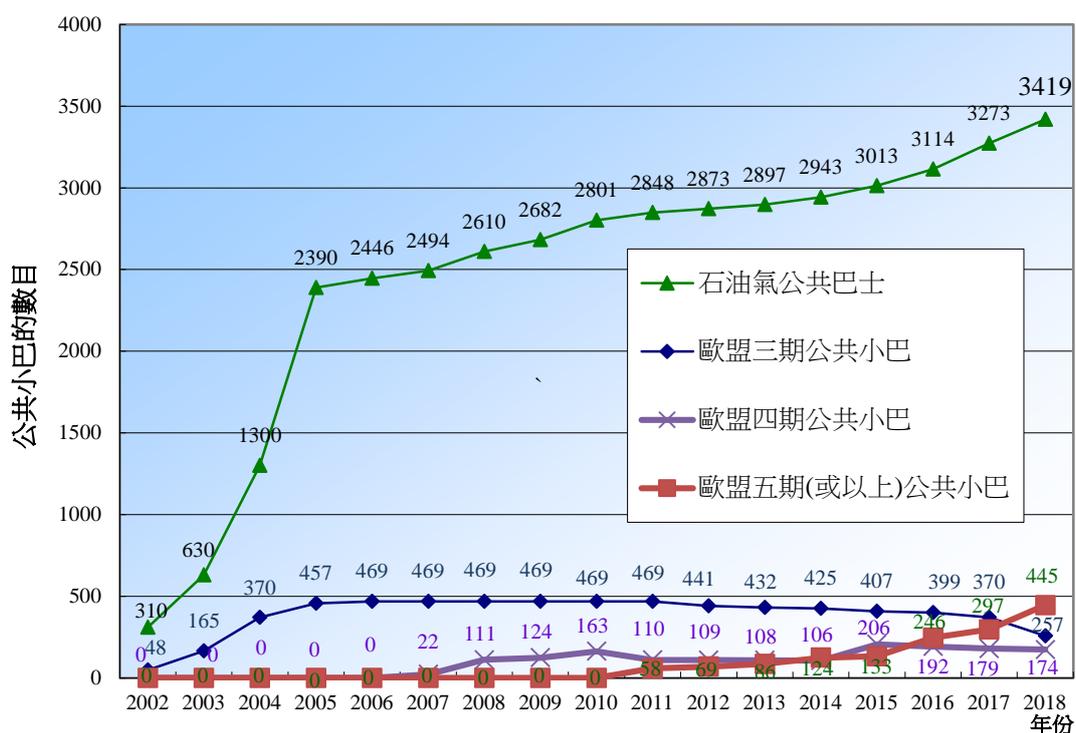
本署與其他政府部門合作，在容易到達的地點設立石油氣加氣站。截至 2018 年年底，全港共有 68 個石油氣加氣站。

## (iii) 淘汰歐盟四期以前柴油公共小巴資助計劃

政府於 2014 年 3 月推行特惠資助計劃，以淘汰歐盟四期以前的柴油公共小巴。符合資格的公共小巴車主可用特惠資助購買新車。

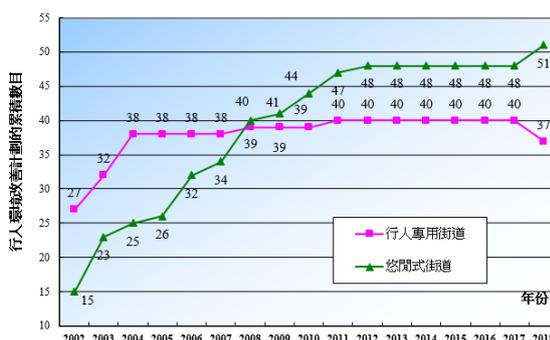
截至 2018 年年底，全港有 3,419 輛領有牌照的石油氣公共小巴、257 輛領有牌照的歐盟三期柴油公共小巴、174 輛領有牌照的歐盟四期柴油公共小巴，以及 445 輛領有牌照的歐盟五期(或以上)柴油公共小巴。

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。



## 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。



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「以步當車」，連接公共交通。這不單是政府應對氣候變化重要的一環，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。為此，政府將以綜合的策略，整合過往為建設「行人友善」環境所做的工作。為此，本署繼續進行「提升香港易行度顧問研究」，以行人優先的概念制定各項規劃設計標準，使香港成為「易行城市」。我們已選取中環及深水埗作試點，試行以新措施締造寫意舒適的步行環境。當中，我們會循四個主題方向（即「行得醒」、「行得通」、「行得爽」及「行得妥」）推出一系列新措施。

#### (i) 「行得醒」

為了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，提供設計清晰易用的行人地圖及指示標誌，以加強發佈較大型行人網絡的資訊。因應行人導向標示試驗系統的經驗，運輸署將繼續優化系統。

## **(ii) 「行得通」**

為完善步行網絡令市民「行得通」，本署繼續推展另一項完善金鐘及灣仔現有行人網絡的研究，以及將西營盤中山紀念公園，連接至現時位於中環一帶的行人天橋。我們亦會研究提升其他行人網絡的暢達性，以加強地面行人路、行人天橋及行人隧道的連繫。此外，我們會繼續推展上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統各項目，並繼續進行研究以檢討政府在 2009 年所訂立的「上坡地區自動扶梯連接系統和升降機系統」（「上坡電梯系統」）項目建議的評審機制，並按照新修訂的機制檢視過去幾年所收到的上坡電梯系統建議，並為符合上坡電梯系統範疇的項目進行初步篩選及詳細評分，以制定優次及訂定首批推展項目。

## **(iii) 「行得爽」**

為了締造舒適寫意的步行環境讓市民「行得爽」，本署會研究放寬《運輸策劃及設計手冊》中有關在公共行人通道加設上蓋的要求，並選取了中環及深水埗兩個地區作試點，研究及試行創新及舒適的步行設施。

## **(iv) 「行得妥」**

為提供安全高質的步行環境以確保「行得妥」，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，例如增加行人路及緩衝地帶的寬度、行人過路設施、悠閒式街道設計，以及優化路邊設施如欄杆及街道設施等

我們繼續致力達成目標，提升我們城市的整體易行性，利便香港市民出行、連繫及享用，並讓步行成為香港作為可持續發展城市的重要部分。

## **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。

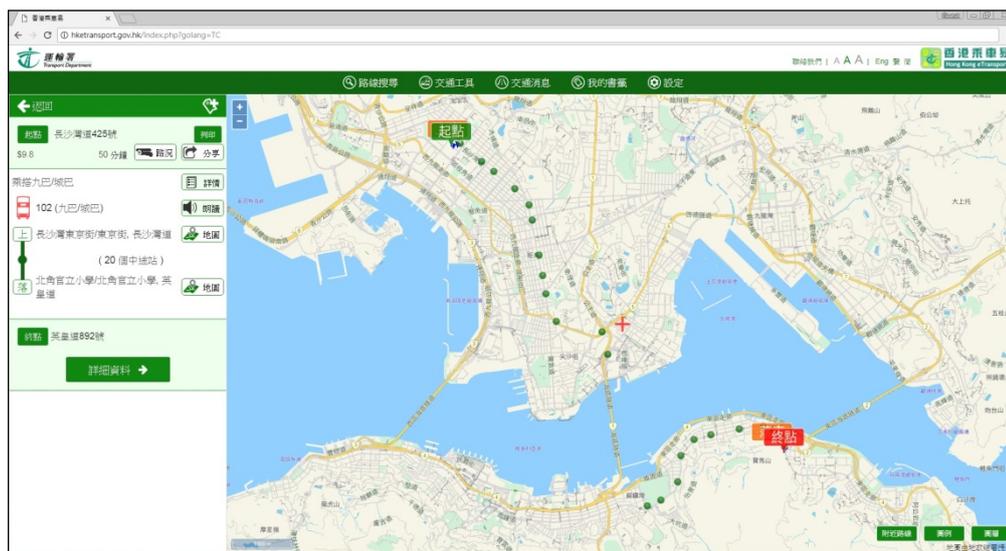
本署於 2009 年 2 月推出「道路交通資訊服務」。該系統整合了網上四項實時交通資訊服務在單一網站上發放，包括特別交通消息、交通實況影像和快拍、通過三條過海隧道的行車時間及部份主要幹道的行車速度，為市民提供實時交通資訊，以便他們可選擇合適的交通工具及出行路線。為了讓市民可隨時隨地瀏覽有關資訊，運輸署於 2010 年 5 月推出了該系統的流動網頁版本。我們於 2011 年 3 月開始將上述交通資料透過香港政府一站

通網站的「資料一線通」公開發放。私人機構亦發展了增值應用服務發放「資料一線通」的交通資料給公眾使用。



### 道路交通資訊服務

為使乘客更善用公共交通服務，本署於 2009 年 4 月推出「香港乘車易」網站免費服務供，方便市民一站式搜尋多種公共交通工具的路線、有關的地圖資訊及交通消息<sup>1</sup>。我們於 2011 年推出流動網頁版及手機應用程式。我們於 2017 年 10 月在「香港乘車易」提供銅鑼灣步行路線搜尋服務，協助使用者搜尋步行路徑，提倡步行作為環境友善的出行模式。



### 「香港乘車易」網頁版

<sup>1</sup> 交通消息包括特別交通消息、特別交通及運輸措施、交通實況影像和快拍、通過三條過海隧道的行車時間及部份主要幹道的行車速度。



「香港乘車易」手機應用程式版



「香港行車易」手機應用程式版

本署於 2010 年及 2011 年推出「香港行車易」網頁及手機應用程式，向駕駛人士提供以最短距離、最短行車時間以及最低道路收費的駕駛路線建議及實時交通資訊以計劃行程。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」，並提供一站式服務，讓市民可更方便、快捷搜尋不同公共交通及駕駛路線，獲取行程時間、交通費用及即時交通事故等資訊，從而選擇最合適的出行路線及交通工具。截至 2018 年底，「香港出行易」的累計下載次數已超過 194 萬，而累計平均每天的點擊率約為 25,000 人次(2018 年 7 月至 2018 年 12 月)。



「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、吐露港公路和港珠澳大橋香港連接路都裝設了交通管制及監察設施，以便有效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，向駕駛人士發放實時交通資訊。



行車時間顯示系統

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，以顯示前方通往九龍的道路的實時交通情況。現時全港共有 10 組行車時間顯示系統及 5 組行車速度屏。我們現在計劃在全港主要道路的重要分流點前加裝 19 組行車時間顯示系統及改善現時在新田公路近錦綉花園的 1 組行車速度屏，工程預計在 2020 年底完成。



行車速度屏

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。我們現正安排在 2020 年年底前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及擴展

鑑於區域交通控制系統在善用道路容車量、減少交通延誤和降低車輛廢氣排放量方面的成效顯著，本署已分階段擴展區域交通控制系統到各個主要地區。在全港 1,911 個交通燈控制路口中，有 1,873 個已被納入區域交通控制系統管理範圍。區域交通控制系統的覆蓋範圍擴大後，道路交匯處的整體交通延誤可減至最少，行車時間也得以縮短。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。



## 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。



九龍灣驗車中心

(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>2</sup>及**第三類**設施自 2008 年起的耗電量載於下表：

| 年份         | 2008      | 2009      | 2010      | 2011      | 2012      | 2013      | 2014      | 2015      | 2016      | 2017      | 2018      |
|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| 耗電量<br>(度) | 3,469,056 | 3,394,615 | 3,326,832 | 3,186,493 | 2,986,255 | 2,652,430 | 2,776,030 | 2,716,586 | 2,787,039 | 3,037,216 | 2,725,799 |

### 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參加室內空氣質素檢定計劃並獲得「良好級」的室內空氣質素級別。

1. 新界粉嶺璧峰路 3 號北區政府合署
2. 香港西灣河太安街 29 號東區法院大樓
3. 香港灣仔告士打道 39 號夏慤大廈
4. 香港中環統一碼頭道 38 號海港政府大樓
5. 香港灣仔告士打道 7 號入境事務大樓
6. 香港金鐘道 66 號金鐘道政府合署
7. 九龍長沙灣長沙灣道 303 號長沙灣政府合署
8. 香港灣仔港灣道 26 號華潤大廈
9. 九龍旺角聯運街 30 號九龍旺角政府合署
10. 新界沙田上禾輦路 1 號沙田政府合署
11. 九龍觀塘鯉魚門道 12 號東九龍政府合署
12. 香港灣仔皇后大道東 183 號合和中心
13. 香港上環林士街 2 號林士街多層停車場大廈
14. 九龍彌敦道 405 號九龍政府合署
15. 九龍紅磡海底隧道行政大廈
16. 新界沙田小瀝源路大老山隧道行政大樓

<sup>2</sup>不包括政府產業署匯報政府部門聯用大樓耗電量



## 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
- 使用光碟載錄部門的印刷物和顧問研究報告，代替儲存硬複本
- 監察每季的用紙量
- 按適當情況採用電子存檔系統



自 2007 起的用紙量情況載於下表：

| 年份               | 2007   | 2008   | 2009   | 2010   | 2011   | 2012   | 2013   | 2014   | 2015   | 2016   | 2017   | 2018   |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| 相當於 A4 類別的紙張 (令) | 27,785 | 25,573 | 26,682 | 27,477 | 29,464 | 28,426 | 28,732 | 28,804 | 32,615 | 28,731 | 30,982 | 34,076 |

### 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
- 以更能節約能源的液晶體顯示器取代陰極射線管顯示器
- 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
- 收集舊光碟作循環使用用途

### 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。為達到這目的，本署定期邀請環境保護署為員工安排講座，提名員工出席節約能源工作坊，並舉辦相關宣傳活動。

本署亦將與環保有關的海外訓練或考察報告(如綠色運輸、可持續發展交通規劃等)上載至內聯網供部門同事參考。

## 2018 年在環境保護方面的成績

下表概述 2018 年的環保目標及有關進展／成績：

| 目的             | 2018 年目標  | 進展及成績   |
|----------------|---|---|
| 減少車輛交通         | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 繼續推行現時港鐵與巴士的轉乘計劃</li> <li>(ii) 繼續推行現有的專線小巴與鐵路轉乘計劃</li> <li>(iii) 繼續在機場推行現有的的士與鐵路轉乘計劃</li> <li>(iv) 重整更多行走交通繁忙地區和道路的巴士路線</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 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 和 N38 號線，或由上述巴士路線轉乘東涌線，可獲 1 元票價優惠。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，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。<br/>(註：港鐵目前為西北鐵路服務範圍內乘搭西鐵線和輕鐵的乘客提供免費轉乘港鐵巴士的服務)</li> <li>(ii) 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。</li> <li>(iii) 乘客在港鐵九龍站和青衣站使用八達通卡乘搭機場快線，如能出示一張當日發出不少於 40 元的的士收據，可獲半價優惠。</li> <li>(iv) 在 2010 年至 2018 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 5,235 架次。</li> </ul> |
| 收緊首次登記車輛廢氣排放標準 | (i) 按車輛類型分階段實施歐盟六期廢氣排放標準  | (i) 由 2017 年 7 月 1 日起分階段收緊首次登記車輛(柴油私家車、設計重量不逾 9 公噸的巴士、設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士、電單車及機動三輪車除外)的排放標準至歐盟六期，及由 2017 年 10 月 1 日起收緊首次登記柴油私家車的排放標準至加利福尼亞廢氣排放標準 LEV III  |

| 目的                   | 2018 年目標   | 進展及成績   |
|----------------------|--|---|
| 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)柴油或電動公共小巴  | (i) 為淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛(包括公共小巴)，政府於 2014 年 3 月，推出特惠資助計劃，至 2019 年年底完結。車主在折毀車輛後，可使用特惠資助購買新車。領有牌照的石油氣公共小巴的數目由 2017 年的 3,273 輛，增加至 2018 年的 3,419 輛。截至 2018 年年底，全港有 3,419 輛領有牌照的石油氣公共小巴、257 輛領有牌照的歐盟三期柴油公共小巴、174 輛領有牌照的歐盟四期柴油公共小巴，以及 445 輛領有牌照的歐盟五期(或以上)柴油公共小巴。<br>(ii) 政府為 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。 |
| 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) 在吳松街的悠閒式街道計劃已經完成。   |
| 提升香港易行度              | (i) 繼續進行「提升香港易行度」顧問研究。<br>(ii) 在全港選取兩個地區作試點，研究及試行創新標準，締造寫意舒適的步行環境。   | (i) 目標達到，並於 2019 年繼續進行研究<br>(ii) 已選取中環及深水埗兩個地區作試點   |
| 藉着應用先進科技，使路面空間獲得有效運用 | (i) 繼續蒐集及向公眾發放實時交通資訊<br>(ii) 繼續提供香港行車易及香港乘車易服務<br>(iii) 於 2018 年開發及推出香港出行易交通及運輸流動應用程式<br>(iv) 繼續提供實時交通資料，經資料一線通網站，供市民免費下載及增值再用<br>(v) 操作，保養及優化交通及事故管理系統<br>(vi) 進行調查以評估區域交通控制系統的成效及有需要 | (i) 目標達到，2019 年將繼續蒐集及向公眾發放實時交通資訊。<br>(ii) 目標達到，2019 年將繼續提供香港行車易及香港乘車易服務。<br>(iii) 目標達到，香港出行易於 2018 年 7 月推出，2019 年將繼續提供香港出行易服務。<br>(iv) 目標達到，2019 年將繼續提供實時交通資料。<br>(v) 目標達到<br>(vi) 我們在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。<br>(vii) 安裝交通探測器的第一期工程已於   |

| 目的                         | 2018 年目標   | 進展及成績  |
|----------------------------|--|--|
|                            | 時制訂改善措施<br>(vii) 計劃安裝新增的交通探測器、行車速度屏和行車時間顯示系統   | 2018 年 6 月展開。安裝第二期的交通探測器、新增行車時間顯示系統和行車速度屏的工程合約已於 2018 年 10 月招標。  |
| 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 2017 年的水平<br>(ii) 使辦事處 <sup>3</sup> 設施的耗電量盡可能維持在 2013 年水平<br>(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」 | (i) 2018 年的耗電量為 141 萬千瓦時，比較 2016 年增加了 0.9%。<br>(ii) 2018 年的耗電量為 162 萬千瓦時，比較基線增加了 26.7%。<br>(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<br>(ii) 令用紙量維持在 2017 年的水平<br>(iii) 再生紙佔全部用紙量維持在 30%  | (i) 目標達到，將繼續推行環保辦公室管理措施。<br>(ii) 2018 年的用紙量比較 2017 年增加了 7.8%。<br>(iii) 再生紙使用量佔全部用紙量的 82%。              |
| 員工的環保意識                    | (i) 透過舉辦培訓課程及宣傳活動，提升同事的環保意識  | (i) 將相關的海外訓練/考察報告(如綠色運輸、可持續發展交通規劃等)上載至內聯網供部門同事參考。  |

<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 2019 年的環保目的與目標

| 目的                         | 目標  |
|----------------------------|---|
| 減少車輛交通                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 繼續推行現時的港鐵與巴士公司轉乘計劃</li> <li>(ii) 繼續推行現有的專線小巴與鐵路轉乘計劃</li> <li>(iii) 繼續在機場推行現有的的士與鐵路轉乘計劃</li> <li>(iv) 重整更多行走交通繁忙地區和道路的巴士路線</li> </ul>   |
| 收緊首次登記車輛廢氣排放標準             | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 按車輛類型分階段實施歐盟六期廢氣排放標準。</li> </ul>   |
| 使用另類燃料車輛取代舊柴油車輛            | <ul style="list-style-type: none"> <li>(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</li> </ul>   |
| 行人環境改善計劃                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 研究推行更多悠閒式街道計劃以滿足公眾需求</li> </ul>  |
| 提升香港易行度                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 繼續進行「提升香港易行度」顧問研究。</li> <li>(ii) 擬議兩個試點地區的行人規劃方案，以締造寫意舒適的步行環境。</li> </ul>  |
| 藉着應用先進科技，使路面空間獲得有效運用       | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 繼續蒐集及向公眾發放實時交通資訊</li> <li>(ii) 繼續提供香港行車易及香港乘車易服務</li> <li>(iii) 繼續提供實時交通資料，經資料一線通網站，供市民免費下載及增值再用</li> <li>(iv) 操作，保養及優化交通及事故管理系統</li> <li>(v) 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</li> <li>(vi) 繼續安裝新增的交通探測器、行車時間顯示系統和行車速度屏</li> </ul> |
| 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 | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 使非辦事處設施的耗電量盡可能維持在 2018 年的水平</li> <li>(ii) 使辦事處設施的耗電量盡可能維持在 2013 年的水平</li> <li>(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」</li> </ul>   |

|         |  |
|---------|--|
| 環保辦公室管理 | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 繼續推行環保辦公室管理措施</li> <li>(ii) 令用紙量維持在 2018 年的水平</li> <li>(iii) 再生紙佔全部用紙量維持在 30%或以上</li> </ul> |
| 員工的環保意識 | <ul style="list-style-type: none"> <li>(i) 透過舉辦培訓課程及宣傳活動，提升同事的環保意識</li> </ul>  |