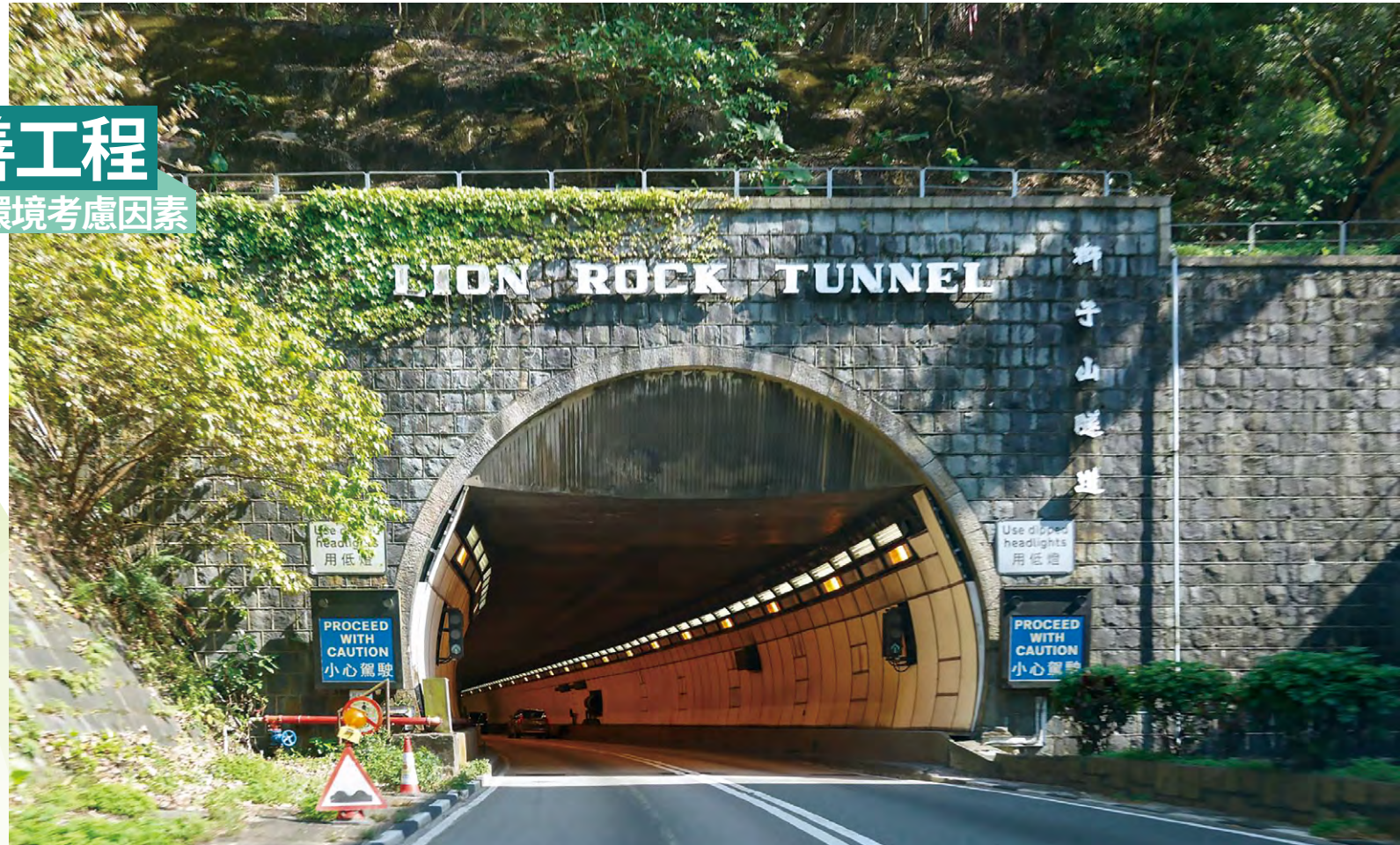




獅子山隧道改善工程

的環境考慮因素



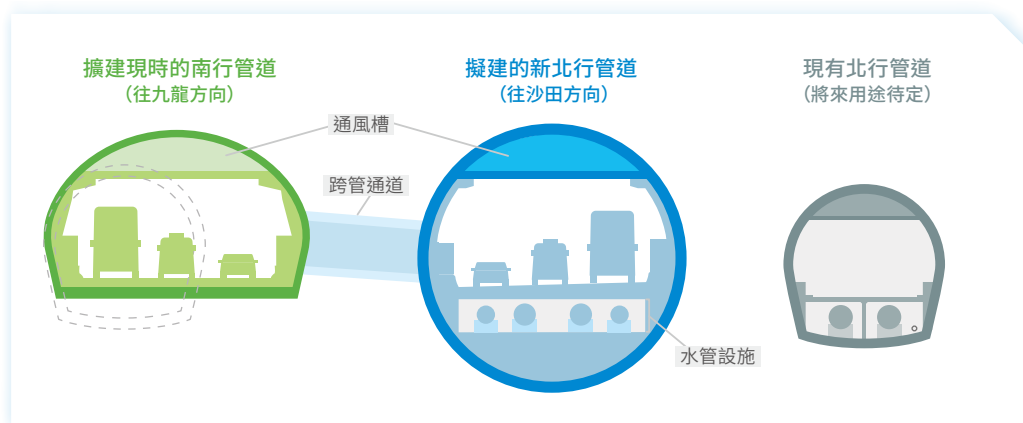
引言

獅子山隧道改善工程旨在修復現時老化的獅子山隧道，以延長其使用期。有關工程亦會增加隧道及其連接路的容車量，以紓緩繁忙時段的交通擠塞情況和維修隧道時對交通造成的影響，以及滿足日後日漸增加的交通需求。

推展方法

由於獅子山隧道是連接九龍和新界的重要幹道之一，因此，為了在改善工程進行期間維持現時繁忙的交通流量，我們先要在兩條運作中的隧道管道之間建造一條新管道，以便將交通改道。新隧道管道落成後，往九龍方向的交通將由現時的南行管道暫時改道至新隧道管道，而現時的南行管道會封閉以擴建至三線行車，北行管道則維持運作。現時的南行管道完成擴建後會重開，以容納往九龍方向的交通，新隧道管道則會重新改為北行管道，以容納往沙田方向的交通。屆時，獅子山隧道的北行及南行管道均可三線行車。除了隧道的建造工程外，毗鄰連接路的擴闊工程亦會分階段進行。

為了盡量減低工程在建造和運作階段對環境的影響，達至可持續發展，我們就隧道走線和道路擴闊工程探討不同方案，並因應各種環境考慮因素對這些方案作出審慎評估。



隧道典型切面圖



環境考慮因素

隧道走線方案

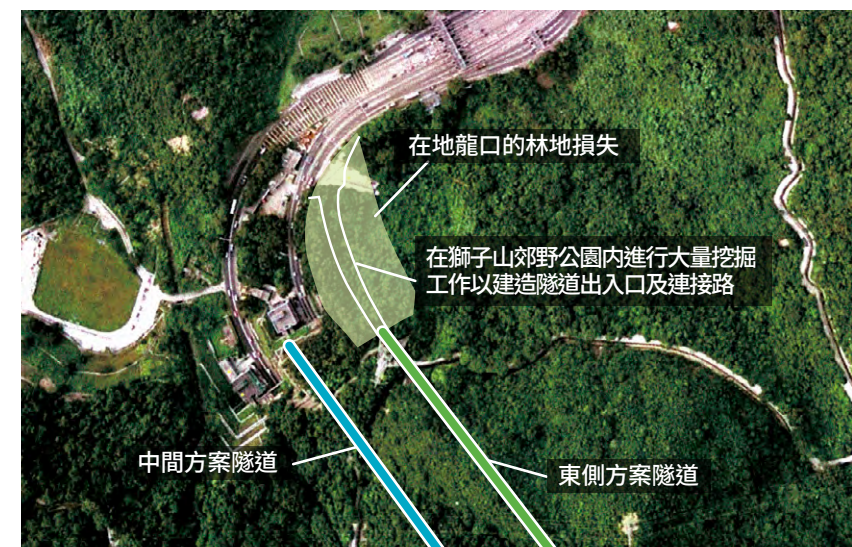
我們就擬建的新隧道管道研究了三個不同的走線方案，包括西側方案（即位於現時獅子山隧道以西）、東側方案（即位於現時獅子山隧道以東）和中間方案（即位於現時兩條隧道管道中間）。我們最終選擇了中間方案，因為該方案具備下列環境效益。

由於受地形條件限制，西側方案的隧道比中間方案的長很多，因而會產生更多拆建物料。在西側方案下，新隧道管道的九龍區入口非常接近住宅，將會對附近居民造成嚴重的噪音滋擾、空氣污染和視覺影響。

而東側方案須在沙田側的獅子山郊野公園範圍內進行大量地面挖掘工作，以建造新隧道出入口及連接路，導致需要砍伐更多樹木和造成更多林地損失，對生態造成較大影響，因此東側方案比其他方案遜色。



西側方案



東側方案



中間方案的電腦合成圖

在三個走線方案中，由於中間方案的隧道長度及建造時間均為最短，因而產生的拆建物料最少之餘，在建造階段對附近居民造成的噪音及空氣質素影響亦最輕微。此外，中間方案無需獅子山郊野公園內進行地面挖掘工作，所造成的視覺及生態影響同樣最小。

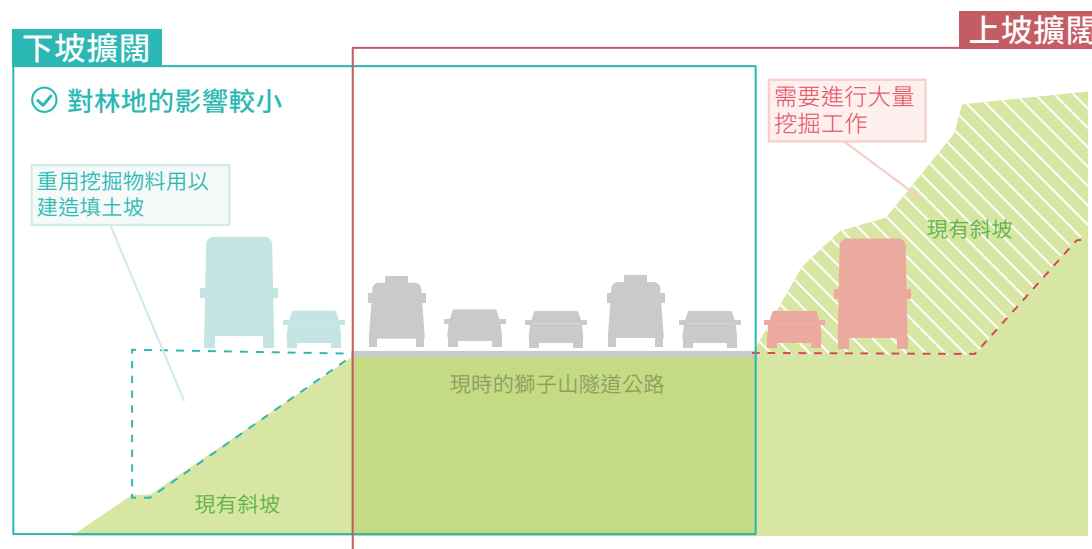
道路擴闊工程的方案

獅子山隧道改善工程項目亦包括擴闊相關的連接路以增加容車量。我們建議在沙田側的獅子山隧道公路以下的斜坡進行道路擴闊工程（即下坡擴闊）。相較於在公路以上的斜坡進行道路擴闊工程（即上坡擴闊），下坡擴闊可盡量減少工程觸及獅子山郊野公園的範圍和避免在獅子山隧道公路旁的斜坡進行大量挖掘工作。

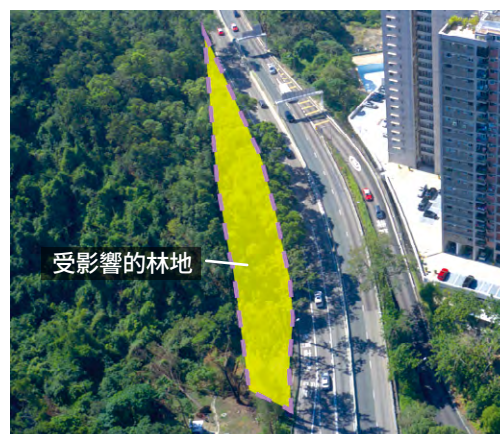
我們發現，採用下坡擴闊方案引致的林地損失和砍樹數量遠比上坡擴闊方案為少，下坡擴闊方案更有助重用挖掘物料，用以建造附有擋土牆的填土坡。相反，若在公路以上的斜坡進行挖掘則須封閉獅子山隧道公路南行的部分左邊行車線，此舉會造成嚴重的交通擠塞，加劇沿路的噪音滋擾及影響附近空氣質素。考慮到重要的環境效益，我們會採用下坡擴闊的方法以進行獅子山隧道公路的道路擴闊工程。

保護林地及郊野公園

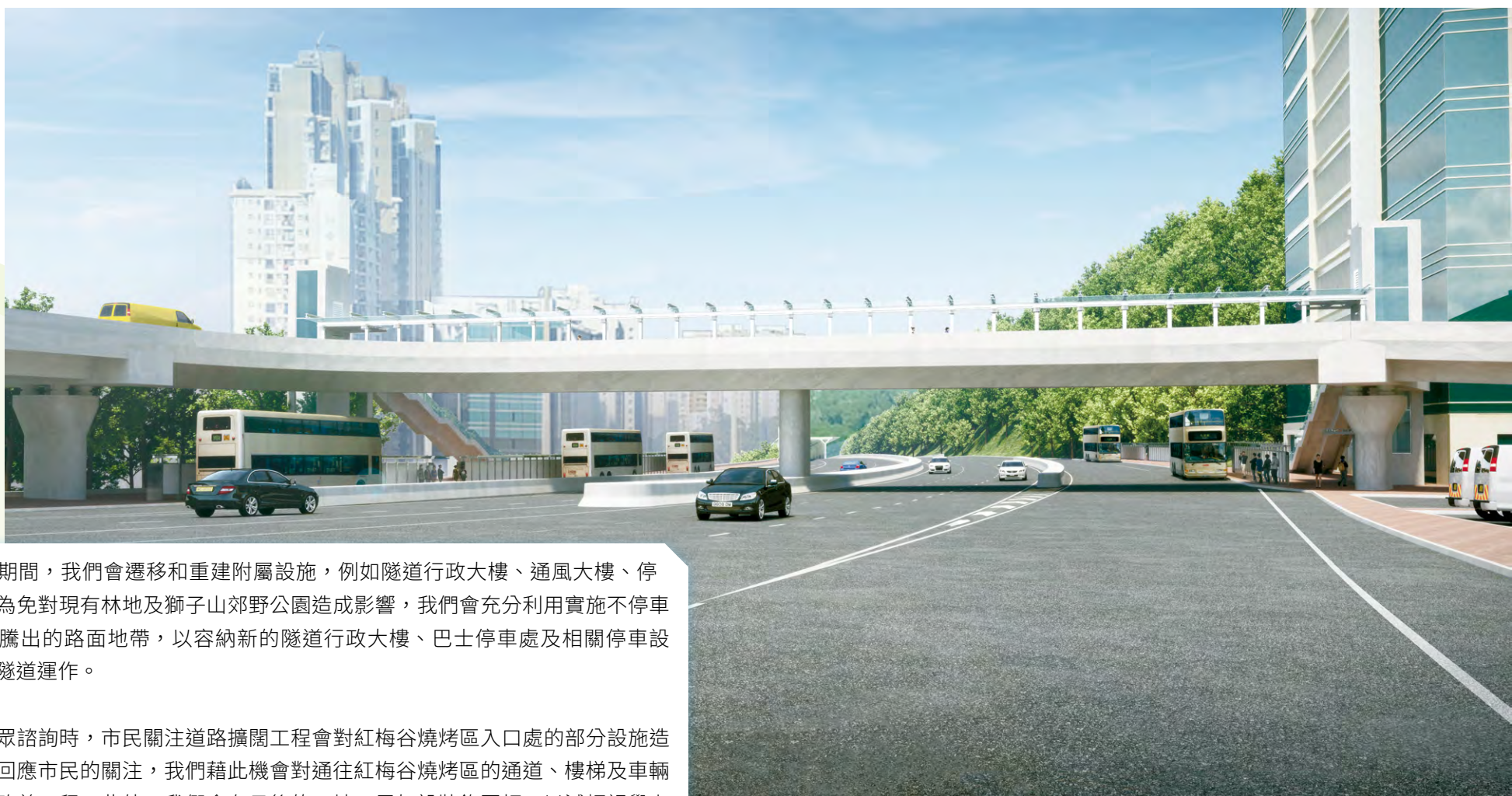
透過採用下坡擴闊方案在獅子山隧道公路以下的斜坡進行擴闊工程，可以大幅度避免對獅子山郊野公園的林地及自然棲息地造成影響。工程項目觸及獅子山郊野公園的範圍主要位於已發展地帶及生態價值有限的路旁林地。不過，由於世界花園附近的道路擴闊工程需要向路旁斜坡上方擴展，以維持住宅大廈與公路的距離，當中有 0.16 公頃的郊野公園林地會受到影響。為補償有關的林地損失，我們會在獅子山隧道公路附近提供 0.25 公頃的種植範圍。



下坡擴闊與上坡擴闊相比



在世界花園附近受影響的林地



在工程進行期間，我們會遷移和重建附屬設施，例如隧道行政大樓、通風大樓、停車設施等。為免對現有林地及獅子山郊野公園造成影響，我們會充分利用實施不停車繳費系統後騰出的路面地帶，以容納新的隧道行政大樓、巴士停車處及相關停車設施，以支持隧道運作。

我們進行公眾諮詢時，市民關注道路擴闊工程會對紅梅谷燒烤區入口處的部分設施造成影響。為回應市民的關注，我們藉此機會對通往紅梅谷燒烤區的通道、樓梯及車輛入口處進行改善工程。此外，我們會在日後的工地四周架設裝飾圍板，以減輕視覺上的影響。

擬建附屬設施的電腦合成圖



提供隔音屏障

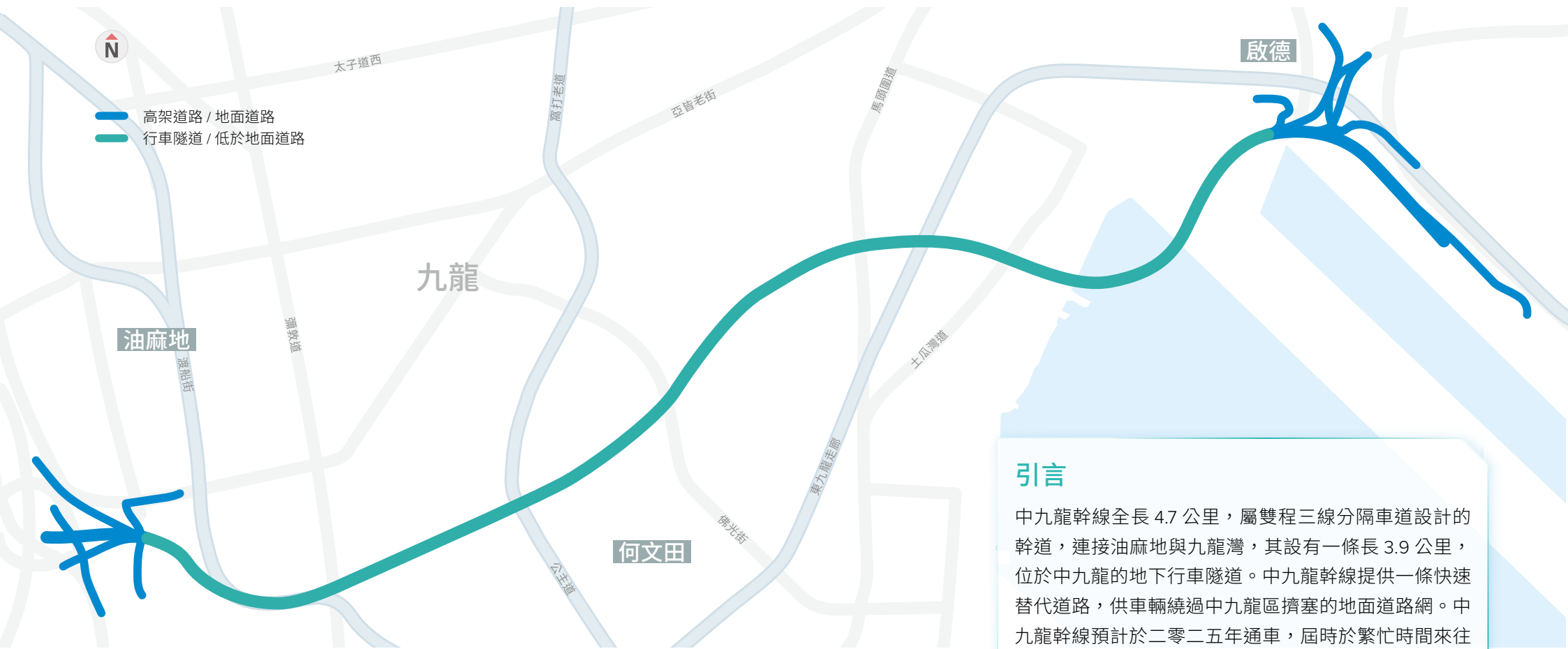
是項工程項目是《環境影響評估條例》(第 499 章)附表 2 的指定工程項目。我們已進行環境影響評估,以評估工程項目的潛在環境影響和建議相應的緩解措施。為了舒緩運作階段的噪音影響,我們會在工程項目中建造各類消減噪音結構,包括直立式及懸臂式屏障和半密封式隔音罩。這些消減噪音結構可舒緩獅子山隧道公路沿路居民一直所受到的嚴重噪音滋擾(最高可達 80 分貝以上)。加建這些隔音屏障及半密封式隔音罩後,部分噪音感應強的地方,預計其噪音水平可大幅減少 30 分貝。

此外,為減少消減噪音結構造成的視覺影響,我們會使用有色或透明板作為隔音屏障板,並會在板面加上不反光啞面物料,以防止造成光線反射問題。

擬建消減噪音結構的電腦合成圖

中九龍幹線工程項目 的可持續建築

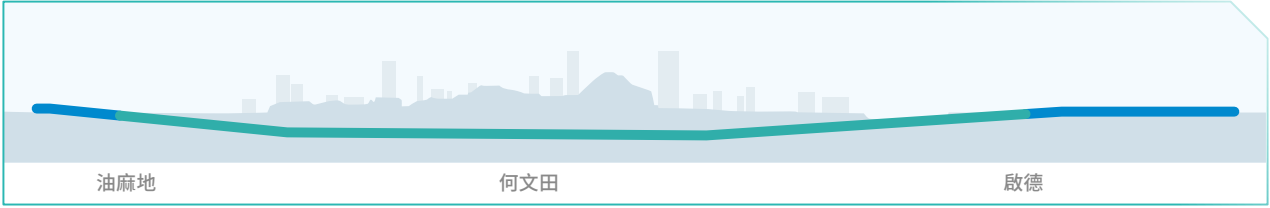




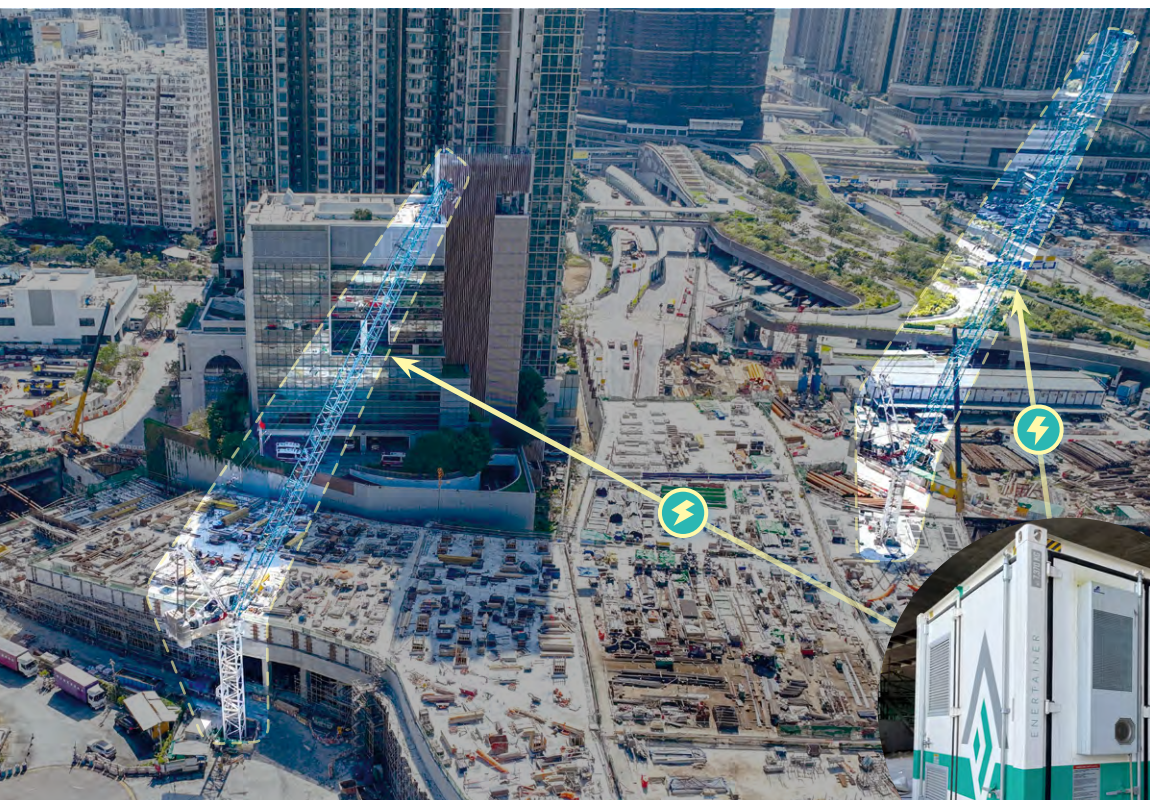
引言

中九龍幹線全長 4.7 公里，屬雙程三線分隔車道設計的幹道，連接油麻地與九龍灣，其設有一條長 3.9 公里，位於中九龍的地下行車隧道。中九龍幹線提供一條快速替代道路，供車輛繞過中九龍區擠塞的地面道路網。中九龍幹線預計於二零二五年通車，屆時於繁忙時間來往油麻地與九龍灣之間的车程將由 30 分鐘縮短至大約 5 分鐘。

為了推廣可持續發展，中九龍幹線在工程的建造階段採用環保的設計、建造方法和設備。



中九龍幹線的走線



中九龍幹線工地的塔式起重機



位於工地的能源儲存系統

塔式起重機能源儲存系統

塔式起重機是大型建造工程常見的重要機械。因應塔式起重機運作時出現的間歇性高用電量，工地一般須配備大功率柴油發電機為其供電。由於發電機須全日不斷運作，產生空氣污染和噪音問題。為改善環境，中九龍幹線工程團隊採用一套電池系統作為能源儲存系統以取代工地發電機，該系統專門為在短時間內需要大量用電的裝置而設。在此工程項目為塔式起重機裝設的能源儲存系統會接駁到工地的電力供應網絡，系統會在電力需求低的時段充電，在電力需求高的時段會釋放儲存的電力。採用能源儲存系統後，塔式起重機不再需要配備柴油發電機，每年可減少消耗 35,000 公升化石燃料，相當於減少 55 公噸二氧化碳排放，噪音水平亦可降低 12 分貝。此外，能源儲存系統在充電後或處於備用狀態時不會消耗能源，其能源效益可超過 80%，而傳統發電機的能源效益則只有約 40%。由於能源儲存系統具備上述環境效益，與傳統柴油發電機相比，使用能源儲存系統為塔式起重機供電會更加環保。



能源儲存系統的能源效益
>80%



工地減少燃燒
35,000 公升
化石燃料



工地的噪音水準降低
12 分貝

海底隧道圍堰的創新設計和建造方法

按照傳統做法，以明挖回填法建造海底隧道須建造臨時海堤，在水中建造名為圍堰的封閉結構。為了加固海堤地基，海牀上鬆軟的淤泥會更換為沙填料，更換過程須進行大規模的疏浚工序和棄置大量海牀淤泥。另外，整個圍堰空間亦需回填，為隨後建造隔牆和挖掘工作提供乾爽的工作環境。

中九龍幹線位於九龍灣的一段海底隧道會以明挖回填法建造，工程團隊採用創新概念優化傳統的圍堰建造方法。經修訂設計的圍堰由兩堵牆組成，分別是位於內側的連續互扣式管樁牆和位於外側的板樁牆。有別於傳統上將整個圍堰空間回填的方法，現時只須將兩堵牆之間的空間回填，即可提供乾爽的工作環境，然後再在兩堵牆的牆頂上設置海上工作台。這方法大幅減少臨時填海區的面積和所需填料，將對海床的干擾和海洋生態環境造成的影響降至最低。工程採用上述的施工方法，疏浚或挖掘海泥的數量將可減少約 50%。為進一步提升工程的可持續性，我們在架設挖掘側向支撐時使用組件式的支柱，以便在挖掘工序的不同階段，甚至在工程竣工後在其他工程重用這些鋼鐵物料。這方法顯著減少因製造和運輸物料所產生的碳足跡。



位於九龍灣建造中的海底隧道

以下 360° 虛擬實境影片展示模擬海底隧道建造過程：



屯門南站

的可持續設計





屯門南延線項目的走線

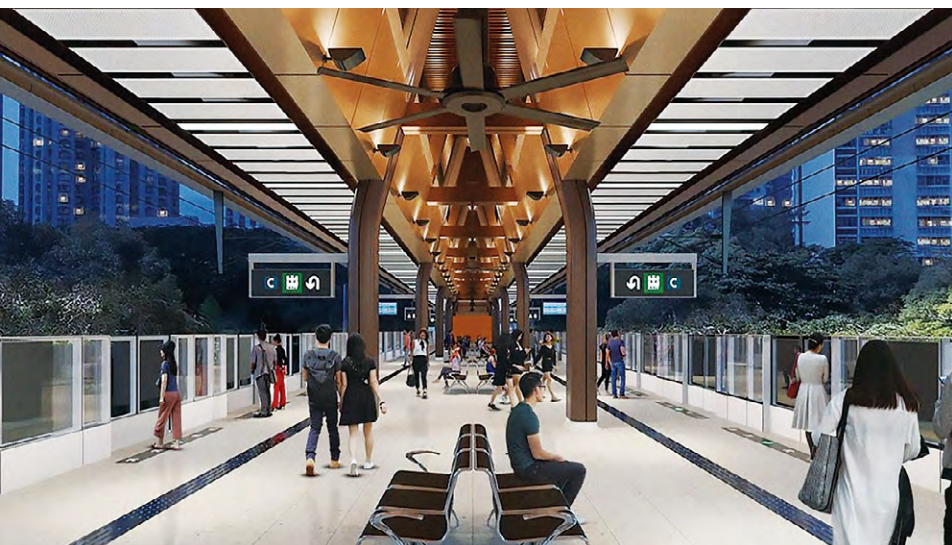
引言

政府致力建立以不同交通工具組成的完善公共交通系統，並以綠色鐵路運輸作為系統的骨幹。為了能在鐵路運作上節能減排，我們在屯門南延線項目，特別是在屯門南站，採用可持續設計，以推廣可持續發展和減少碳排放。

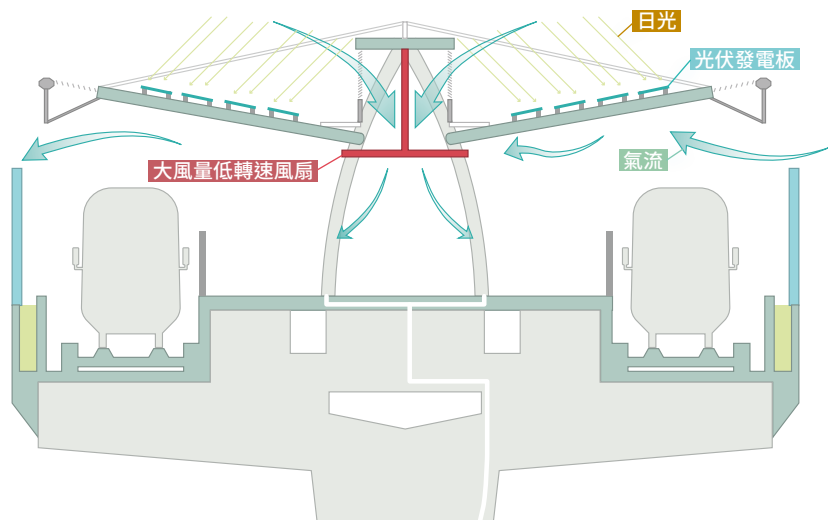
屯門南站

擬議的屯門南延線項目是《鐵路發展策略 2014》中建議的七個鐵路方案之一，項目把現時的屯馬線從屯門站向南延伸約 2.4 公里，以改善屯門市中心南面社區的鐵路服務。政府於二零二零年五月邀請香港鐵路有限公司（港鐵）進行屯門南延線工程項目的詳細規劃及設計。港鐵已於二零二三年九月展開屯門南延線工程項目的建造工程，並預計於二零三零年竣工。

有關項目包括建造兩個新鐵路站，包括位於屯門客運碼頭附近的屯門南站。屯門南站屬高架鐵路終點站，鄰近輕鐵及巴士站，方便來往屯馬線與其他公共交通設施的乘客互相轉乘，在推廣使用鐵路作為主要公共交通模式的同時，亦可紓緩屯門南地區交通擠塞的情況。



設有大風量低轉速風扇的屯門南站月台區的電腦合成圖



屯門南站月台區採用對流通風設計

屯門南站的可持續設計

屯門南站採用的環保設計，例如善用自然採光和通風，不但為該區提供可持續的鐵路站，更能改善鐵路站的功能和外觀。

自然通風

屯門南站採用具備可持續特性的對流通風設計，促進鐵路站與周圍環境之間的空氣流通，從而減少能源消耗和用作放置通風設備的空間。站內設有大風量低轉速風扇，能有效地提升月台區的通風效果，令乘客倍感舒適。

自然日光及照明控制系統

屯門南站月台頂部的簷篷設計，讓自然日光透射到月台區，減少使用人工照明的需要，因而減少照明的能源消耗。此外，月台設有自動光感控制的照明系統，確保在任何情況下均能提供合適的設計亮度。

可再生能源

屯門南站的頂部會安裝光伏發電板，為鐵路站提供電力。通過採用可再生能源，可望進一步減少屯門南站運作時所消耗的能源。

易行城市

在行人通道加建上蓋以改善步行環境

背景

政府竭力締造行人友善的環境，鼓勵市民多走路和減少依賴機動交通工具，藉以把香港發展成易行城市。「香港好·易行」鼓勵市民培養健康的生活方式，促進社區互動，建立長者友善的環境，這對香港可持續發展有莫大幫助。

路政署積極推展與「易行城市」概念有關的項目，尤其是在行人通道加建上蓋。面對人口日漸老化，我們希望盡快建立長者友善的社區，方便長者及其他有需要人士能在區內出行，並避免在常用的行人通道上日曬雨淋。



位於東涌翠群徑的有蓋行人通道

本港行人通道加建上蓋項目的發展

政府在二零一六年施政報告提出為連接主要公共交通設施的行人通道加建上蓋，以及邀請 18 區區議會提交有關有蓋行人通道走線的建議。現時，我們已完成位於離島、九龍城、葵青、北區、西貢、深水埗、南區、屯門、油尖旺及元朗區的行人通道上蓋，全長共約 1.5 公里。位於沙田、大埔及荃灣的行人通道上蓋正在興建中，其餘則仍在規劃或設計中。

此外，政府在二零一九年施政報告提出逐步為通往公立醫院的行人通道加建上蓋。我們已開始建造通往三間公立醫院的行人通道上蓋，以期在二零二四年年尾開始分階段啟用。



窩仔街



保平路



紅磡道



位於屯門鄉事會路的有蓋行人通道

行人通道上蓋的地點

已完成的行人通道上蓋

- 1 青山公路元朗段
- 2 翠群徑
- 3 加士居道
- 4 紅磡道
- 5 寮肚路
- 6 銀澳路
- 7 保平路
- 8 薄扶林道
- 9 屯門鄉事會路
- 10 窩仔街

興建中的行人通道上蓋

- 1 海興路及海安路
- 2 香港兒童醫院
- 3 香港眼科醫院
- 4 樂景街
- 5 南運路
- 6 屯門醫院

規劃中的行人通道上蓋

- 1 明愛醫院
- 2 青山醫院及小欖醫院
- 3 靈實醫院
- 4 香港佛教醫院
- 5 麥理浩復康院
- 6 瑪嘉烈醫院
- 7 沙田醫院
- 8 鄧肇堅醫院
- 9 天水圍醫院
- 10 東華東院
- 11 仁濟醫院

效益



讓步行變樂事和推廣健康生活方式

步行是一項有益身心的運動，可是香港的氣候屬亞熱帶氣候，夏天炎熱潮濕，經常刮風下雨並偶有颱風來襲。在這些惡劣天氣下步行難有樂趣可言，上班族及居民自然會選擇乘坐機動交通工具這較為舒適的方法代步。

為連接主要公共交通設施及醫院的行人通道加建上蓋，不但能營造行人友善的環境，而且能推廣步行成為可持續的城市出行模式。為行人通道加建上蓋能大大改善步行環境，緩減惡劣天氣對行人的影響，減少日曬雨淋的機會，市民自然樂意多走一步。



減少市民對機動交通工具的依賴

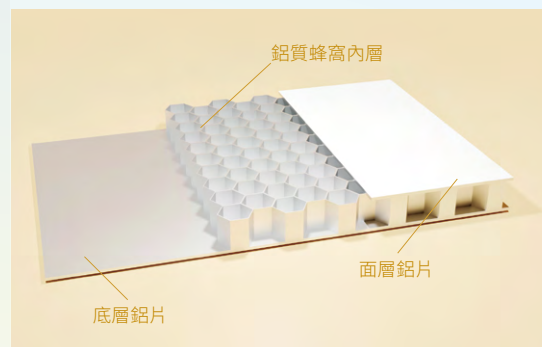
為行人通道加建上蓋讓市民有更舒適的步行體驗，令市民更樂意以步行取代機動交通工具前往目的地，從而減少以機動交通工具作短途接駁。這有助舒緩交通擠塞，減少空氣污染，繼而節能減碳，締造可持續和宜居的環境。



減少熱島效應

由於已建設的市區（例如旺角及觀塘）高度發展及人口密集，這些地區夏天會出現明顯的熱島效應。更惡劣的情況是，受全球氣候轉變的影響，預計香港在夏天更容易出現極端炎熱的天氣，長者會較容易感到不適，甚至寸步難行。

除了為行人遮蔭擋雨，行人通道上蓋亦有助舒緩熱島效應，從而降低周邊的環境溫度，締造更舒適的步行環境。在選用上蓋物料的種類時，我們會考慮個別地點的環境因素，例如日光、周邊環境、園境安排及附近建築物原有的遮蔽。我們一般會選用不透光物料（例如鋁質蜂窩板）。備有六角形內層結構的鋁質蜂窩板能有效隔熱，使行人路及附近結構吸收較少熱能。此外，我們會按需要使用透光上蓋板（例如夾層強化玻璃），令行人通道更富空間感。玻璃上亦會塗上低輻射鍍膜，減少紫外線透射到行人通道上。



鋁質蜂窩板



裝有夾層強化玻璃的有蓋行人通道

興建約
5 公里
的行人通道上蓋

我們的目標

我們致力推展有關項目，為行人通道加建上蓋以締造易行城市。在上述地點完成加建上蓋工程後，我們期望達致這些目標，以改善香港的步行環境。

連接 **19** 間公立醫院

為 **24** 個巴士或小巴站提供上蓋

連接 **11** 個港鐵站

拯救石牆樹

-HYD CW/1



石牆樹 – HYDCW/1

路政署現時負責管理及護養約 130 棵石牆樹，並定期進行樹木檢查、監察測量、風險評估和修剪工作，以確保公共安全。由多個專業組成的石牆樹工作組旨在整合有關專業知識，以追求石牆樹的長期健康生長；園境師提供專業樹藝知識；測量師提供位移監測的測量支援；結構工程師就支撐系統提供建議；岩土工程師和土木工程師就岩土和石牆的維護提供專業意見。

位於般咸道與醫院道之間斜坡的石牆樹是一棵榕樹，名列古樹名木冊，由路政署負責護養。這棵樹患有褐根病，導致健康迅速惡化，即使樹冠仍然完好，但部分樹根已出現腐爛情況，如處理不當，樹根的腐爛情況會惡化，最終令整棵樹倒塌。



根部組織受褐根病嚴重感染

為解決這棵榕樹日漸惡化的結構狀況和健康問題，我們採用了結合多種專業知識的方法和相關技術，以改善這棵珍貴樹木的護養計劃。

有關護養計劃包括下列各項：



使用殺真菌劑以防止褐根病擴散至周圍植物



委聘外部樹木專家提供有關使用土壤改良(生物碳)及生物改良(木黴菌屬)的建議，以改善樹木的健康及結構狀況



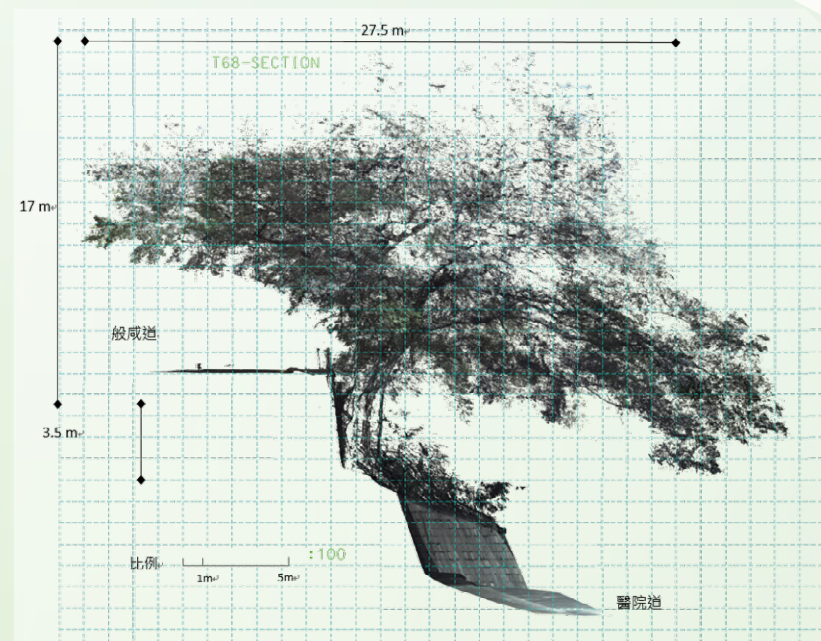
建立點雲模型和進行定期測量，以監察樹冠大小及可能出現的位移情況



進行樹木修剪工作以減輕樹冠的重量



安裝樹木支撐系統，提供用作穩固石牆樹的支撐



建立點雲模型以監察樹冠大小



進行監察測量以追蹤樹木的位移情況



設有樹木拉纜和混凝土方塊的樹木支撐系統

在區議會、綠色團體、當區居民及各政府部門的通力合作下，我們順利實行經改善的樹木護養計劃，把石牆樹維持在合理的健康狀況並同時保障公共安全，這絕對是人樹共融的最佳例子。

是次樹木保育項目奪得由公務員事務局舉辦的「二零二二年公務員優質服務獎勵計劃」下「卓越部門合作類別」的優異獎。這個獎項不但肯定路政署在環境管理及可持續發展的傑出表現，而且大大提升我們的士氣及信心，無懼遇到的重重困難，不斷改善為市民提供的服務質素。



以升級再造木材製造的標示牌，訴說拯救石牆樹的故事



路政署代表合照



來自各政府部門的組員在石牆樹前合照

二零二三年

香港花卉展覽



二零二三年香港花卉展覽頒獎典禮

經過漫長的三年，香港花卉展覽在二零二三年三月十日
至十九日重返維多利亞公園。一如疫情以前，路政署獲
邀參加這項節日盛事。我們展區今年的主題是「幸福路
樂園」，並榮獲大會頒發「最佳設計（園林景點）大獎 -
展品組（本地）」。



「幸福路樂園」

「幸福路樂園」

路政署誠意打造了一個迷你主題樂園來吸引滿載童真的大小朋友們來到我們的展區。我們將那些市民熟悉但平時又不太起眼的道路元素，例如雪糕筒、車胎、交通標誌和道路標記化身成樂園中的主角。

分別高達 4 米和 2.6 米的雪糕筒和車胎拱門氣球是樂園的焦點，亦成為了觀眾們的「打卡位」。如果你當時到訪我們的樂園，你定會看到小朋友們把巨型雪糕筒氣球底部的通道當成了穿過迷你魔法城堡的一道大門，嬉鬧地奔跑而過。

花卉設計方面，我們特意挑選色彩繽紛，感覺蓬鬆的球形花卉，例如是次的大會主題花 - 繡球花、黃花風鈴木、乒乓菊、羽衣甘藍、向日葵等，以呼應及襯托那些脹鼓鼓的巨型氣球。不難發現訪客們樂在穿梭於這個迷你主題樂園和繽紛花卉的同時，更拍下了不少美麗的照片。

另一方面，我們期望這個「幸福路樂園」不但能夠吸引訪客，而且能夠達至環保效益。因此，我們在設計時採用了三用原則，即物盡其用、循環再用和廢物利用。



向日葵
Helianthus annuus



繡球花
Hydrangea macrophylla



羽衣甘藍
Brassica oleracea var acephala



展品中的輕巧氣球拱門

減少碳足跡

有別於以往花卉展覽的展區，我們並沒有為這次展區建造任何大型構築物或金屬框架。相反，我們選擇使用如巨型氣球之類的輕巧物料，既不牽涉大量工業生產和展覽完結後的拆卸浪費，亦能創造出一個讓訪客享受的優質空間。

循環再用物料

我們在樂園內除了選用巨型氣球以配合球狀的主題花 - 繡球花之外，更循環再用一些原本被棄置的車胎和方向盤，以色彩豐富的油漆和綻放的鮮花裝飾後，搖身一變成為迷你主題樂園的特色「打卡」展品。充滿童趣之餘，亦能吸引訪客拍照。



以循環再用物料組合成的汽車展品



黃花風鈴木
Handroanthus chrysotrichus



圓葉刺軸櫚
Licuala orbicularis



鍾花櫻花
Cerasus campanulata

廢物利用植物展品

早在佈置展區之前，我們已計劃在 10 天的展期過後再利用展出過的植物展品。當中仍然狀況良好的樹木和灌木（包括黃花風鈴木、鍾花櫻花和圓葉刺軸櫚）已被移植至由路政署負責保養，位於天水圍的斜坡，讓這些植物展品成為我們城市景觀的一部分。至於其他灌木（例如羽衣甘藍），我們亦已轉交非政府機構，讓它們可以在相關機構的栽種活動中再次得到愛護。通過各方面的再利用，我們期望植物能夠像主題樂園的童話故事角色一樣，有一個美好的大結局。

辦公室環保管理措施

節省資源和廢物循環再造

我們承諾在進行各項日常工作時盡力實踐「環保辦公室」概念，以支持政府節約天然資源的行動。除了上一章「減少碳排放」中提及的節約能源措施外，我們一直盡力推行多項環保政策和措施，以提高同事的環保意識。



節省用水

何文田政府合署內 **100%** 的廁所均安裝了**省水裝置**

為了盡量節約用水，我們採用兩段式省水馬桶、自動低流量水龍頭及傳感式尿斗。這些元件可有效控制出水時間長短，並使水流量保持在低水平。



節省用紙

在二零二二至二三年度，本署用紙量為 **21,805 令**，全屬再造紙。

為了配合綠色辦公室政策，我們會繼續執行下列節約用紙措施：



影印 / 列印

只在必要情況下影印 / 列印文件，並且應使用紙張兩面



處理傳真文件

對外發送傳真文件不使用引頁



使用紙張

鼓勵同事使用再造紙和重用辦公室的紙張文具



派送 / 傳閱文件

除發送機密檔外不使用信封



使用電子方式

在切實可行的情況下使用電郵溝通，以及採用電子範本的信頭、備忘錄和表格，以免因較正內容位置而重複列印

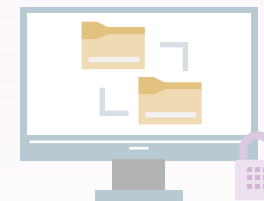


妥善回收

在影印機旁設置單面紙張回收箱（黃色箱）和廢紙回收箱（綠色箱）

有關節約用紙的新措施

爲了提升保存和管理政府檔案的效率，政府於二零一九年十月發表施政報告附篇時公布，將於二零二五年年底全面推展電子檔案保管系統。為此，我們一直在焦點小組會議及培訓課程中向員工推廣節省用紙，亦鼓勵他們更廣泛使用電郵或其他電子方式進行公務通訊，藉以促進數碼工作間的文化，盡量發揮電子檔案保管系統的價值，同時亦可盡量減少檔案管理所需的人力資源。



廢物循環再造

我們收集了 **16,604 公斤** 廢紙作循環再造

二零二二至二三年度，我們收集了 16,604 公斤廢紙，包括普通紙張及其他紙張（例如報紙、紙箱紙及小冊子），並由政府委聘的承辦商送往本地回收商。

我們珍惜循環再造的廢物，因此多年來一直採取下列措施：



循環再造的廢物分開放入回收箱，以便清潔承辦商及本地回收商收集



收集電腦打印機碳粉盒及墨盒，以供補充及循環再造



設置回收箱，收集用過的紙張、光碟、塑膠瓶、鋁罐和可充電電池，以作回收

因應空氣質素水平而採取的特別措施

為提高員工對空氣質素的關注，當空氣質素健康指數的健康風險級別達至或預期會升至「甚高」或「嚴重」水平時，我們會向所有員工發出提示，並夾附一套供前線員工及其主管參考使用的預防措施；其中包括為戶外從事粗重體力勞動工作的工人而作出的風險評估，以及減少他們在戶外（特別是交通繁忙的地方）的體力消耗和逗留時間而應採取的措施。

「室內空氣質素檢定計劃」證書

環保署於二零零三年推出「室內空氣質素檢定計劃」，以推廣並表彰良好的室內空氣質素管理工作。

截至二零二二至二三年度，何文田政府合署連續 19 年獲頒「良好」級別室內空氣質素檢定證書。在二零二二至二三年度，北角政府合署及工業貿易大樓則達至「卓越」級別要求，而長沙灣政府合署及南豐商業中心的辦公室則獲頒「良好」級別證書。我們會繼續努力，在辦公室保持良好的室內空氣質素，以保障大樓使用者的健康和提升員工的生產力。



我們辦公室的「室內空氣質素檢定證書」

環保建議

我們透過下列不同途徑，提供環保意見，以加強員工的環保意識：



以電子郵件及內聯網，定期傳閱與環保有關的部門指引



張貼海報，提倡善用資源及辦公室環保內務管理措施



在進行環境審核時，檢討和評估各辦公室遵守環保內務管理指引的情況



透過員工建議書計劃等平台，邀請員工對辦公室的環保管理提出建議



透過回收舊利是封和月餅罐 / 糖果空盒等活動，把環保辦公室的概念延伸至日常生活

環境審核及碳審計

周年環境審核

為了在內務管理中持續推動環保措施，我們每年會為本署轄下 25 個設於不同地點的辦事處進行環境審核。進行周年環境審核目的如下：



評估各辦公室遵守環保內務管理指引的情況



查找未有遵守指引的情況和建議補救方法



推廣良好的環保管理措施



提高人員在環保管理、職業安全及健康措施方面的意識

審核結果顯示本署各辦公室持續遵守環保內務管理指引，我們亦會爭取機會在各辦公室分享環保管理的最佳做法。

碳審計

何文田政府合署大廈管理處於二零二二至二三年度進行了碳審計，監察溫室氣體減排工作的成效。有關資料現正由大廈管理處進行研究。

過往審計結果顯示，過去數年的淨溫室氣體總排放量整體呈下降趨勢。我們會繼續推行環保管理的最佳措施，以進一步減少碳足跡。