

立法會交通事務委員會

有關調派環保巴士行走繁忙交通走廊的資料文件

目的

在二零零三年一月十四日立法會交通事務委員會會議上，議員討論調派更多環保巴士行走繁忙交通走廊一事，並要求當局提供資料說明選擇繁忙交通走廊的準則、調派更多環保巴士行走選定的繁忙交通走廊的措施，以及預期／實際上在空氣質素方面可取得的改善。本文件現載列有關資料以供參閱。

環保措施及調派環保巴士行走繁忙交通走廊

2. 過去數年，專營巴士公司已採取多項措施，減少巴士的廢氣排放，以助改善環境。政府亦已制定新的要求，以確保巴士車隊的環保表現。現將有關措施的詳情扼述如下：

(a) 使用更環保的燃料

由二零零一年二月一日起，全港專營巴士公司所有巴士都已轉用超低含硫量柴油。

(b) 採用更環保的巴士

所有在二零零一年十月一日或其後投入服務的新巴士均須符合歐盟三型的標準。所有非歐盟標準的巴士在二零零二年年末或之前均已被更換或加裝柴油催化器。所有歐盟一型巴士會在二零零四年第一季或之前，加裝柴油催化器或連續還原粒子過濾器。此外，巴士公司亦有計劃逐步為歐盟二型或符合更高標準的巴士加裝連續還原粒子過濾器。巴士公司及運輸署正在考慮有關細節。

(c) 調派環保巴士行走繁忙交通走廊

由二零零二年一月開始，巴士公司只調派歐盟二型或符合更高標準的巴士行走怡和街。運輸署正與巴士公司商討安排，以調派更多環保巴士行走繁忙交通走廊，詳情見下文第 3-5 段。

(d) 服務重整

當局一直與巴士公司合作，提高巴士運作的效率，減少行走繁忙交通走廊的巴士的班次及停站的次數。在二零零二年，透過合併路線、縮短路線和調整班次，駛經中環及怡和街的巴士，分別每天約取消 350 班及 140 班。九龍方面則每天約取消 1 600 班，其中駛經彌敦道的巴士每天減少約 250 班。在此期間，當局亦推行巴士站重整計劃，於香港島中環至銅鑼灣之間及九龍彌敦道減少巴士停站次數，分別達繁忙時間每小時 120 次及 190 次。

3. 在甄選繁忙交通走廊以調派更多歐盟二型及三型巴士行走時，當局會考慮下列各項因素：

- (a) 這些交通走廊有繁重的巴士流量，並且是行走繁忙市區的巴士路線的主要目的地／幹線；
- (b) 這些交通走廊位處主要的商業中心，並且有大量的行人。調配更為環保的巴士在這些走廊行駛，市民大眾會更容易察覺其成效；以及
- (c) 這些交通走廊是最多市民投訴巴士過多的地點，而當局亦正就這些地點的巴士服務計劃重整。

4. 基於上述的考慮因素，除了怡和街，我們還選出下列市區繁忙走廊：

- (a) 軒尼詩道
- (b) 金鐘道

- (c) 德輔道中
- (d) 彌敦道

5. 運輸署已與專營巴士公司討論調派更多歐盟二型或符合更高標準的巴士行走上述繁忙交通走廊的安排。雙方討論時會顧及一些實際因素，例如巴士公司現有巴士車隊的組合，以及對巴士運作的靈活程度及效率可能造成的影響。預期截至二零零三年年底，約 75% 在上述繁忙交通走廊運作的巴士會是歐盟二型或符合更高標準的巴士。運輸署會繼續與專營巴士公司商討，以期提高往後數年在這些走廊運作的環保巴士的百分比。

6. 目前，專營巴士所排放的懸浮粒子和氧化氮，分別佔市區¹所有機動車輛排放量的 8.5% 和 18.3%。減少專營巴士的排放的額外措施對環境帶來的好處，主要會在於地區上的局部範圍，涉及降低路邊懸浮粒子和氧化氮的濃度，以及減輕行人和地面店舖所受的滋擾。

7. 歐盟一型及歐盟二/三型巴士分別加裝柴油催化器及連續還原粒子過濾器等，以及只調派歐盟二/三型巴士行走上述交通走廊後，專營巴士在這些走廊路旁排放的懸浮粒子和氮氧化物，預期將會分別減少 72% 和 12%。

環境運輸及工務局
二零零三年十一月

¹ “市區”包括香港島(港島南區除外)和九龍。