

附件 1

因應 2009 年 5 月 14 日會議上所作討論而採取的跟進行動

(1) 報告設立低排放區的可行性研究的參數和詳細資料，並就這些地區可以設立的通道提供建議。此外，專營巴士及所有廢氣排放量較高的車輛都應被限制進入該地區。除了限制車輛的類型外，也應規限進入該地區的車輛中的乘客數目；及

(2) 報告就擬議設立低排放區事宜諮詢專營巴士公司的結果。為了協助專營巴士公司遵守新的空氣質素指標和設立低排放區，應考慮補貼或擴大該項三十二億元計劃至包括專營巴士公司，以鼓勵他們儘早更換巴士車隊。

請參閱附錄 1 就上述兩個問題，即低排放區和提早更換舊的專營巴士的資料。

(3) 報告整理合併巴士路線的計劃；及被取消、合併及變更了的巴士路線數目，及因此而報廢的巴士數目。

請參閱附錄 2 的詳細資料。

(4) 在香港與廣東省供應液化天然氣協議的背景下，報告與電力公司磋商增加使用液化天然氣發電的最新進展。

在空氣質素指標檢討研究中，我們就增加本地發電量來自天然氣至一半方面，與電力公司一起檢視了技術上的可行性，與及相關的減排量和影響。在 2008 年，天然氣發電量約佔本地發電量的 32%。香港特區政府與國家能源局於 2008 年 8 月 28 日簽署的諒解備忘錄，有助增加本地使用天然氣發電所需的天然氣供應。詳情會在空氣質素指標顧問研究報告中公布。

(5) 在徵詢公眾對於實行檢討空氣質素指標所擬議的第一階段控制措施的步伐、優先次序及付出代價的意見之前，先諮詢改善空氣質素小組委員會。

在 2009 年 3 月 19 日的改善空氣質素小組委員會會議上，我們已經作出解釋，在進行公眾諮詢時，我們會詳細列出檢討空氣質素指標的結果，讓公眾了解制訂新的空氣質素指標和為了達致擬議的新的空氣質素指標而需要的長遠空氣質素管理策略等有關問題。除了介紹這些檢討結果，我們也會尋求公眾對三個關鍵問題的意見，即擬議採取的措施、施行這些措施的步伐及公眾為換取更好的空氣質素而願意付出的代價。公眾的意見將幫助我們決定如何可以最好地制訂空氣質素指標。

二零零九年六月十八日

資料文件

**立法會環境事務委員會
改善空氣質素小組委員會**

研究設立低排放區及

早日更換舊型號專利巴士

目的

本文件旨在向委員講述設立低排放區試點的可行性研究的進展，以及回應委員提出擴大 32 億元資助計劃，以鼓勵提早更換老舊專利巴士的建議。

設立低排放區試點的可行性研究

2. 有部份海外國家已於交通繁忙地區設立低排放區，只准許廢氣排氣量少的車輛進入，以改善路邊空氣質素。為評估低排放區對改善路邊空氣質素的成效，以及低排放區的影響，我們正研究設置限制專利巴士進入的「低排放區」的可行性。

3. 選擇專利巴士作為「低排放區」試點的目標車輛的原因是專利巴士佔車輛在交通繁忙通道排放的粒子及氮氧化物約 40%。調派廢氣排氣量少的巴士行駛在繁忙通道可有效改善試點內的路邊空氣質素。我們可以根據這個利用這個以專營巴士為對象的試點計劃評估對乘客、試點內受影響的行業和其他運輸業人士的影響。

低排放區的可能選址

4. 為達到最大的環境效益及促進維持路邊的空氣質素改善，我們認為以下三個以專營巴士佔有很大部份交通流量的巴士通道是可能的低排放區試點：

- (i) 銅鑼灣
- (ii) 中環
- (iii) 旺角

至於低排放區試點的確實位置和邊界，須與運輸署和專營巴士公司按巴士調派、運作上的考慮和諮詢詳細研究後才可訂定。也須要諮詢其他持份者的意見。

廢氣排放標準

5. 現時駛經上述三個繁忙交通通道的專利巴士，約 80% 已為歐盟 II 期或以上型號。為進一步改善它們的路邊空氣質素，我們認為駛經這些低排放區試點的專營巴士的最低排放標準應該高於歐盟 II 期，例如歐盟 III 期或歐盟 IV 期排放標準。

管制方案

6. 我們現正考慮不同的方案為設定進入低排放區試點的專營巴士的最低排放標準。包括要求所有或其中某一百份比駛經的專營巴士都要達到最低排放標準；有關限制適用於一日中的某個時段(例如交通繁忙時段)或全日都適用。明顯地，一個以所有駛經的專營巴士的最低排放標準為目標及全日生效的低排放試點，會為路邊空氣質素帶來最大的效益。

7. 至於議員建議為進入低排放區的車輛上的乘客設定最低數目的限制，這會引起很多實際和執行上的問題，因為專利巴士營辦商需要為乘客提供定期班次服務，而他們也無法預先知道有關巴士在進入低排放區時車上的乘客數目。.

研究的進度

8. 設立低排放區試點的可行性，主要視乎是否有足夠符合最低排放標準的巴士。基於這一考慮，我們需要考慮專營巴士公司在未來數年的巴士更換計劃，以決定低排放區試點的具體安排。為評估計劃的可行性，我們正與專營巴士營辦商商討，以明瞭各種低排放區試點方案的影響。我們預期是項研究於 2010 年初完成。

擴大 32 億元資助計劃，以鼓勵提早更換舊式巴士

9. 這項一次過撥款計劃的原意只覆蓋老舊柴油商用車輛(專營巴士除外)。各專營巴士公司已承諾使用車齡少於 18 年的巴士提供巴士服務，這安排已經考慮巴士營辦商的維修、營運及經濟能力，以及為公眾提供可靠及有效率的巴士服務的責任。加快更換巴士，或會影響車費及巴士公司的營運。況且，我們也未知巴士供應商能否在短時間內應付激增的新巴士需求。我們會繼續密切監察巴士更換的計劃。

環境保護署

二零零九年六月

優化及重組巴士服務計劃

目的

本文件旨在向委員匯報優化及重組巴士服務的計劃。

背景

2. 香港路少但人多車多，市民非常關注道路交通情況及交通對環境造成的影響。為了維持香港可持續發展，政府現行的運輸策略之一是優化及重組巴士服務，在滿足乘客需求的同時，提高巴士網絡的效率，盡量減少交通擠塞和路邊的空氣污染。運輸署每年因應實際情況，包括乘客需求，在各區推行優化及重組巴士服務計劃。在實施主要服務重整前，運輸署一般會諮詢有關區議會，並在考慮區議會的意見後，才決定是否落實有關項目或對其作出修訂。

優化及重組巴士服務

3. 運輸署一直與區議會及專營巴士公司研究，透過取消、合併、縮短巴士路線和縮減班次等方法以減少尤其是在繁忙道路上行駛的巴士班次及巴士停車次數。在優化及重組巴士路線的同時，運輸署會安排替代服務，令乘客可以繼續使用公共交通服務來往各目的地。另一方面，當其他路線有需要增加服務，巴士公司亦會把重組後多出的巴士適當地調配至這些路線。

4. 在過去五年（2004 年至 2008 年），多條新鐵路先後落成，提供更多服務選擇給市民。隨著巴士乘客需求的轉變，在過去五年實施的優化及重組巴士計劃中，運輸署取消了 44 條巴士路線、縮短 17 條路線及減少 54 條路線的班次，並同時開設了 20 條新路線及增加 66 條路線的班次。專營巴士的數目由 2003 年年底的 6,179 輛下降至 2008 年年底的 5,794 輛。

5. 運輸署會致力就公眾對巴士服務的需求，以及在有必要改善道路交通和環境之間取得平衡，並在可行情況下，就進一步優化及重組巴士服務諮詢區議會。

運輸署

2009 年 6 月