

二零一零年五月
資料文件

立法會交通事務委員會及環境事務委員會

加快更換專營巴士的環境效益

目的

本文件旨在回應議員在 2010 年 1 月 22 日於交通事務委員會及環境事務委員會聯席會議上提問，若加快更換專營巴士計劃，使計劃於 5 年內(即 2015 年年底前)完成，可帶來甚麼環境效益。

背景

2. 各專營巴士公司必須使用車齡少於 18 年的巴士提供專營巴士服務，並按此標準安排更換現役巴士。截至 2010 年 1 月底，專營巴士車隊擁有 372 輛歐盟前期巴士、1,335 輛歐盟一期巴士、2,673 輛歐盟二期巴士、1,257 輛歐盟三期巴士、174 輛歐盟四期和 2 輛歐盟五期巴士。按照現時專營巴士的車齡分佈，預計所有歐盟前期、歐盟一期、歐盟二期及歐盟三期的巴士，分別將會在 2012 年、2015 年、2019 年及 2026 年或以前退役。

加快更換巴士的環境效益

3. 根據正常的巴士更換時間表，到 2015 年年底，專營巴士車隊中將不再有歐盟前期及歐盟一期的巴士，及預計仍有約 3,300 輛歐盟二期及歐盟三期的巴士。雖然目前法例所規定的廢氣排放標準為歐盟四期水平，但專營巴士公司已開始引入最新歐盟五期巴士取代其老舊型號的巴士。如果於 2015 年年底前把所有仍留在巴士車隊中的 3,300 輛歐盟二期及歐盟三期巴士更換為歐盟五期巴士，則整體專營巴士所排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物可在 2015 年分別減少約 8 公噸和約 688 公噸。其潛在的環境效

益分項列表如下：

| | 可吸入懸浮粒子 | 氮氧化物 |
|----------------|---------|------|
| 減排量（公噸） | 8 | 688 |
| 佔專營巴士的總排放量（%）* | 9% | 32% |

* 相對於 2008 年的排放水平

4. 在繁忙的交通走廊，例如銅鑼灣、中環及旺角等，專營巴士可佔交通流量達 40%。爲了改善繁忙交通走廊的路邊空氣質素，政府一直推動專營巴士公司調派更多較環保巴士於繁忙走廊行駛。截至 2010 年 1 月底，所有行駛怡和街、92%或以上行走軒尼詩道和彌敦道，以及 83%或以上行走金鐘道和德輔道中的巴士已符合歐盟二期或更高的廢氣排放標準。根據正常的巴士更換時間表，到 2015 年年底，所有行駛繁忙交通走廊的歐盟前期及歐盟一期巴士、以及部份歐盟二期巴士都會被更換。舉例來說，若於 2015 年年底前把所有仍留在繁忙走廊行駛的歐盟二期及歐盟三期巴士，更換爲歐盟五期巴士，這些繁忙走廊的路邊空氣中的可吸入懸浮粒子和氮氧化物的廢氣排放量，將可在 2015 年分別減少約達 20%和 29%。

環境保護署
二零一零年五月