

二零一零年七月十二日  
資料文件

## 立法會交通事務委員會及環境事務委員會

### 專營巴士低排放區試點

#### 目的

因應委員於二零一零年五月二十八日交通事務委員會及環境事務委員會聯席會議上提問，本文件旨在向委員匯報我們探討引入低排放區試點的可行性研究的進展；該計劃目的在於限制進入低排放區試點的專營巴士須為較環保型號。本文件亦載述其他可能的方案，以減少專營巴士車隊的廢氣排放及推動引入擬設的低排放區試點。

#### 設立低排放區試點

2. 在銅鑼灣、中環及旺角等繁忙通道，專營巴士可佔交通流量達 40%。如限制進入通道的專營巴士為較環保型號，這些通道的路邊空氣質素會大為改善。在這些通道設立的路邊空氣質素監測站所收集的數據，亦有助我們了解這些低排放區試點對改善路邊空氣質素的成效。因此，我們研究可否在上述一條或多條繁忙通道設立低排放區試點時，會考慮到是否有足夠數量的較環保巴士以設立試點。此外，設立低排放區試點的經驗，亦可供我們在考慮把限制範圍擴大至其他車輛種類時參考。

#### 現行調配巴士行走繁忙通道的安排

3. 為改善路邊空氣質素，政府一直鼓勵專營巴士公司在調配較環保巴士時，把較環保巴士調派往上述繁忙通道行走。截至二零一零年三月底，九龍巴士(一九三三)有限公司、城巴有限公司及新世界第一巴士服務有限公司的車隊，合計約有 70%的巴士符合歐盟二期或以上的廢氣排放標準。透過政府的鼓勵及專營巴士公司的共同努力，所有行走怡和街、92%行走軒尼詩道、93%行走彌

敦道、84%行走金鐘道，以及 89%行走德輔道中的專營巴士，均為歐盟二期或以上型號。歐盟二期標準是在 1997 年引入，至 2001 年被歐盟三期標準所取代。

4. 現時途經上述繁忙通道的巴士路線，共有約 2,360 輛巴士行駛，佔專營巴士總數約 40%。如果我們把限制專營巴士進入低排放區試點的要求訂至歐盟四期或以上型號，此類巴士將明顯供不應求，因為上述三家專營巴士公司的車隊合計只有約 160 輛歐盟四期或以上型號的專營巴士。即使這些巴士全數調派行走途經繁忙通道的路線，仍欠約 2,200 輛。雖然未來數年的正常巴士更換計劃在某程度上可減少不足之數，但要設立低排放區試點，仍需大量較環保巴士；而如須在短期內設立試點，則需求將更為殷切。

### 加快更換現役專營巴士

5. 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。上述安排已顧及巴士公司的維修保養、營運及財政等能力，以及他們有責任為市民提供妥善及高效率的服務。為了彌補用以達至行駛低排放區試點所需廢氣排放標準要求的巴士數目的短缺，其中一個可能的方案是加快更換現役巴士。然而，購買一輛新雙層巴士約需 300 萬港元，加快更換巴士難免會影響巴士票價及巴士公司的營運。同時，巴士更換時間表可提前的程度，也受制於巴士製造商的生產能力。此外，我們亦收到一些意見，質疑提早淘汰專營巴士是否合乎成本效益。

### 其他方案

6. 在二零一零年五月二十八日的聯席會議上，委員要求政府列出其他可能的方案，以減少專營巴士車隊的廢氣排放及推動引入擬設的低排放區試點。

### 重組巴士路線

7. 政府一直與專營巴士公司研究重組巴士路線，以減少路上行走巴士的數目，特別是在繁忙通道行駛的巴士。通過這些努力，

由一九九九年至二零零九年九月，每日途經中環的巴士車次共減少了超過 3,000 次，途經銅鑼灣怡和街的巴士車次亦減少了約 2,000 次，而途經彌敦道的巴士車次則減少了約 1,600 次。正如先前在交通事務委員會及環境事務委員會聯席會議的討論，若要在這些繁忙通道進一步減少巴士路線和班次，社區的支持最為關鍵。我們將繼續尋求進一步推動重組巴士路線建議，及爭取有關區議會支持落實有關建議。

### *為現役專營巴士加裝後處理裝置以減少廢氣排放*

8. 為現役專營巴士加裝適當的後處理裝置，可大幅減少廢氣排放。專營巴士公司已為所有歐盟前期及歐盟一期巴士加裝柴油催化器，令粒子排放減少約 30%。此外，專營巴士公司現正為旗下歐盟二期及歐盟三期巴士加裝柴油粒子過濾器；粒子是主要路邊空氣污染物，透過這些裝置，可令粒子、碳氫化合物及一氧化碳排放減少約 80% 或以上，從而使該等巴士的粒子排放表現可達到歐盟四期或以上標準。預期加裝工程會在二零一零年內完成。

9. 至於另一種主要車輛排放物：氮氧化物，據我們了解，歐洲部分地方(例如倫敦及比利時)已為部分歐盟二期及歐盟三期巴士加裝選擇性催化還原器，令氮氧化物排放減少約 60%。已裝置柴油粒子過濾器的歐盟二期及歐盟三期巴士，如再加裝選擇性催化還原器，其排放表現可提升至歐盟四期或以上標準。不過，須注意在這些歐洲城市的公共汽車，大多是單層巴士。

10. 我們已徵詢主要的專營巴士公司，並同意為審慎起見，我們將先為本地的歐盟二期及歐盟三期專營巴士進行加裝選擇性催化還原器的試驗，以確定技術可行性及減排成效。為此，我們即將成立一個專責小組，成員來自各主要專營巴士公司、海外和本地的專家以及有關政府部門，研究相關的技術問題和監督試驗的開展。

11. 如證實加裝選擇性催化還原器技術上是可行的，這將是一個符合成本效益的方案，以減少專營巴士車隊的廢氣排放，及推動在繁忙通道設立低排放區試點。若大規模地加裝選擇性催化還原器，亦可惠及其他路邊空氣污染主要來自巴士的地區。如試驗的

結果令人滿意，我們會聯同專營巴士公司籌畫加裝選擇性催化還原器的未來路向。

環境保護署

二零一零年七月