

環境事務委員會
改善空氣質素小組委員會

回應就 2012 年 2 月 21 日會議所討論事項而採取的跟進行動

為車輛加裝獨立空調系統以便在引擎關掉時保持運作

- (1) 請當局告知，香港生產力促進局、香港理工大學/陽光動力有限公司以及運輸業界就兩套加裝設備進行試驗的最新進展。為鼓勵參與試驗，應加強宣傳工作，提醒運輸業界，特別是個別車主，綠色運輸試驗基金可提供的資助。

由香港理工大學和陽光動力有限公司(陽光動力)研發的太陽能汽車冷氣系統，在四款車輛型號(包括一款的士、一款公共小巴，以及兩款中型貨車)上的安裝已通過運輸署審核，可於道路上使用。香港生產力促進局則就其研發的自動停車熄匙及輔助空調系統在三款車輛型號(一款的士、一款輕型貨車，以及一款私家車)上的安裝，向運輸署提出了宜於道路上使用的審核申請。

綠色運輸試驗基金至今收到的士業界提出四宗試驗太陽能汽車冷氣系統的資助申請和一宗試驗自動停車熄匙及輔助空調系統的資助申請。我們會繼續宣傳基金為運輸業界試驗創新的綠色運輸技術提供資助。

- (2) 請當局告知其在政府車輛安裝兩套加裝設備的計劃，包括選擇條件、涉及車輛的數目，以及實施時間表。

按政府現行政策及一貫做法，政府車輛在停車等候時須關掉引擎。就試驗兩套加裝設備，我們已就太陽能汽車冷氣系統安裝在不同車輛型號的規格、估計燃料節省量、安裝與維修成本，以及收集試驗數據的方法等，向陽光動力索取資料。我們知悉自動停車熄匙及輔助空調系統正進行運輸署的宜於道路上使用審核。在解決以上事宜及確定可行性後，我們

會考慮在政府車輛上安裝。

改善石油氣加氣站服務的措施

- (3) 考慮在跑馬地黃泥涌峽道及鰂魚涌海裕街尋找額外的可行地點提供石油氣加氣服務以增加港島區石油氣加氣站的數目。

黃泥涌峽道現有兩個加油站，一個位於香港女童軍新德倫山莊，另外一個位於香港木球會對面。前者因為它不能符合香港規劃標準與準則的間隔距離要求，故此不適合提供石油氣加氣服務；而後者則是合適的。我們會在該加油站的現有土地租賃期在2014年屆滿後重新招標時，要求它提供石油氣加氣設施。

我們也曾在跑馬地黃泥涌峽道尋找新的合適地點以設立汽油暨石油氣加氣站，但並無合適選址。

就鰂魚涌海裕街的三個空置地點，它們都已有既定的其他用途，包括海濱長廊以連接鰂魚涌公園現有的海濱長廊，及因應其面臨海濱的環境優勢用作“文化，休閒和旅遊用途”。我們會繼續在鄰近地區尋找新的合適地點。

- (4) 請告知石油氣加氣槍的可使用率是根據甚麼基礎和因素計算的，人手供應是否因素之一。除可使用率外，亦請提供石油氣加氣槍的實際使用率資料，以供參考。

石油氣加氣槍的可使用率，是反映站內加氣槍可以提供加氣服務的時間的百分率。在計算中，我們已考慮加氣槍因保養或維修而未能投入服務，但人手供應不是計算因素的一部分。關於人手供應，有一點是值得注意－專用石油氣加氣站的“設計、建造和營運”合約要求營運商在站內所有工作時間派駐一位負責的經理，並提供相關的操作人員確保該加氣站安全和有效地運作。機電工程署會繼續密切監察營運商的表現，以確保他們履行合約責任。

石油氣加氣槍的使用率除了受到可使用率影響，還取決於光顧率。例如，即使一個加氣槍可供使用，使用率仍可以因光

顧率偏低而表現較低。因此，我們沒有收集石油氣加氣站加氣槍使用率的數據。

- (5) 請提供機電工程署（機電署）在 2011 年到各專用石油氣加氣站進行實地巡查（包括突擊巡查）的詳情，包括實地巡查的次數和地點，以及對未有履行合約責任的營運商所採取的行動。

在2011年，機電工程署曾到12個專用石油氣加氣站進行57次實地巡查，當中23次為突擊巡查，有關詳情載列於附件一。機電工程署進行突擊巡查時，會審視加氣站的運作情況，例如交通管理、石油氣加氣槍運作、人手水平等情況。

我們進行突擊巡查時，發現加氣站的運作整體上令人滿意，並沒有發現不履行合約責任的情況出現。機電工程署會繼續進行突擊巡查，以監察營運商的表現。

- (6) 為盡量減少對的士及公共小巴業界造成不便，應考慮要求營運商透過的士電召服務台把服務受影響的信息通知相關業界，亦應規定營運商把機電署的熱線電話展示在加氣站的顯眼位置，這樣既方便業界作出投訴，又可加強阻嚇作用，防止出現石油氣加氣槍非因保養維修而未能提供服務的情況。

專用石油氣加氣站的營運商已採取措施，透過逾30個的士電召服務台及50個公共小巴車隊營辦商，把服務受影響的信息盡快通知相關業界，以減少對業界造成不便。自2010年1月初起，機電署已透過多個渠道（包括新聞公報及的士和小巴業界會議），向業界傳達機電署的熱線電話（2333 3762）。因應議員的建議，營運商現已在所有專用石油氣加氣站的顯眼位置展示機電署的熱線電話號碼，以方便業界與機電署聯絡。

- (7) 請告知機電署收到投訴後需要多少時間才展開調查工作。為提高實地巡查及處理投訴的效率和成效，機電署應增加人手進行有關工作。

機電工程署收到投訴後，會立即評估投訴的性質及進行跟進調查，包括在必要時作實地巡查。對於那些需要實地調查的

個案，例如涉及加氣站運作、設備問題及環境問題等，視乎投訴性質而定，實地巡查通常會在一至兩日內進行。機電工程署會因應情況調配所需人手處理這些投訴。

- (8) 提供了一個列表比較不同類別車輛的排放量，包括的士，公共小巴，專利巴士，商用車輛和私家車等。應該採取一個宏觀的進路，減少整體車輛的廢氣排放，而非針對的士行業。

由於路邊二氧化硫和可吸入懸浮粒子的水平已顯著地減少，二氧化氮已成為路邊空氣污染的主要問題，特別是在繁忙幹道。根據我們的調查，在繁忙幹道，石油氣的士及小巴約佔44%左右的氮氧化物排放，而替換這些車輛的老舊催化器和含氧感知器可以減少它們90%以上的排放。基於這個原因，我們建議加強管制在用石油氣及汽油車輛的過量廢氣排放和一次性資助車主更換其石油氣的士和小巴的催化器。同時我們正測試為歐盟二期和三期專營巴士安裝選擇性催化還原器，以減少它們的氮氧化物排放。現時共有5輛汽油的士及1輛汽油小巴，它們的催化器也是需要定期更換的，我們也建議將資助更換計劃涵蓋它們。前面提到的調查結果表列如下：

	路邊氮氧化物排放分佈
專營巴士 (柴油)	43%
的士及小巴 (石油氣)	44%
私家車 (汽油)	5%
其他柴油車輛	8%

- (9) 為了提高競爭，應考慮重新引入能夠達到現行規定的排放標準的柴油的士型號。

市場上已有與石油氣的士排放性能相媲美的柴油車輛型號。然而，這些柴油車輛型號都屬於豪華私家車，而的士業界意見認為這些車輛過於昂貴作的士用途。儘管如此，我們會密切留意柴油的士的發展，特別是排放表現及價格。

2011 年機電工程署到專用石油氣加氣站進行的實地巡查

營運商	加氣站	實地巡查	突擊實地巡查
易高	柴灣	3	4
易高	灣仔	3	5
易高	西九龍	3	1
易高	美孚	3	2
易高	屯門	2	1
		14	13
中石化	上環	2	2
中石化	觀塘	3	2
中石化	九龍灣	3	1
中石化	葵涌	3	2
中石化	馬鞍山	3	1
中石化	大埔	3	1
中石化	元朗	3	1
		20	10