

二零一五年三月二十三日
討論文件

立法會

環境事務委員會

設立低排放區的進展

目的

本文件匯報在銅鑼灣、中環及旺角設立低排放區的進展。

背景

2. 在銅鑼灣、中環及旺角的繁忙路段，專營巴士是空氣污染的主要源頭之一。在這些繁忙路段，專營巴士佔交通流量可達 40%，所排放的氮氧化物和粒子，分別佔車輛排放量的 80%和 40%。因此，在這些繁忙路段設立低排放區，只容許低排放專營巴士(即符合歐盟四期或以上排放水平的巴士)在區內行走，可顯著改善低排放區及相關低排放巴士行經的其他地區的路邊空氣質素。

3. 為改善路邊空氣質素及保障公眾健康，當局在二零一零年《施政報告》公布，計劃在銅鑼灣、中環及旺角設立低排放區。目標是到二零一五年，只有低排放專營巴士才可在區內行駛。三個低排放區分別設於銅鑼灣怡和街、中環德輔道中與畢打街交界及旺角彌敦道與荔枝角道交界。有關位置圖見附件。

4. 現時大約有 130 條巴士路線行經三個低排放區，其中有 44 條屬過海隧道巴士線，這些路線由九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)、城巴有限公司(城巴)及新世界第一巴士服務有限公司(新巴)營運。

低排放巴士

5. 為達致設立低排放區的目標，三間專營巴士公司正通過既定更換巴士的安排更換新車，並在部份歐盟二期和三期巴士加裝廢氣處理裝置，從而增加低排放巴士的數目。在更換巴士方面，專營巴士公司須使用車齡少於 18 年的巴士提供專營巴士服務。在 2013 年 4 月至 2016 年 3 月期間，專營巴士公司會按巴士更換計劃購置約 1 830 輛新巴士。現時專營巴士車隊中已無歐盟前期巴士，而所有歐盟一期巴士將會在 2015 年 12 月退役。所有更換後的新巴士都須符合現行的法定廢氣排放標準，即歐盟五期。另外，專營巴士公司亦正為部分歐盟二期和三期巴士加裝選擇性催化還原器，以提升巴士的排放表現至歐盟四期或以上的水平。根據既定的巴士更換安排，歐盟二期和三期巴士分別將於 2019 年及 2026 年年底或之前全部退役。

6. 截至 2014 年 12 月底，三間專營巴士公司(即九巴、城巴及新巴)共有 5 520 輛巴士，當中 1 881 輛屬低排放巴士，約佔總數 34%，詳情如下：

巴士公司	車隊巴士數目	低排放巴士數目	低排放巴士佔整隊巴士的比率
九巴	3 852	1 063	28%
城巴	957	570	60%
新巴	711	248	35%
總計	5 520	1 881	34%

低排放巴士包括單層巴士和低地台巴士，前者主要在低排放區以外的路線行走；後者則可方便長者和傷殘乘客上落。

設立低排放區的進展

7. 自 2011 年起，專營巴士公司已增加調派低排放巴士行走低排放區內路線。由 2011 年 12 月底至 2014 年 12 月底，行經低排放區的低排放巴士數目，已由 443 輛增至 1 244 輛，增幅幾近兩倍。

截至	行經三個低排放區的 低排放巴士數目			總計
	九巴	城巴	新巴	
2011年12月31日	237	130	76	443
2012年12月31日	269	237	80	586
2013年12月31日	459	356	96	911
2014年12月31日	572	469	203	1244

8. 我們估計在 2015 年年底，專營巴士公司需約 2300 輛巴士行走三個低排放區。三間專營巴士公司分別所需的低排放巴士數目如下：

截至	估計行經三個低排放區所需的 低排放巴士數目			估計總數
	九巴	城巴	新巴	
2015年年底	1100	691	506	2297

9. 九巴已確認在 2015 年年底，所有行經低排放區的巴士均為低排放巴士。城巴／新巴則未能完全達標，初步估計行經低排放區所需之巴士數量，尚欠大約 13%。城巴／新巴指出，由於西港島線通車後重組巴士路線所能減少的巴士數目未如原來預計多、南港島線延遲通車，以及在低排放區以外的路線亦需更多低地台巴士以照顧長者和傷殘乘客的需要，因此，可供調往行經低排放區路線的巴士數目，略低於原先預計。我們一直與城巴／新巴審視其他辦法彌補不足之數，以期盡快達到低排放區的目標。

增加低排放巴士行走低排放區的措施

10. 城巴／新巴表示，由於購置新巴士需時，他們已先後於 2014 年 1 月和 2015 年 1 月訂購擬於 2015 年和 2016 年交付的新巴士。他們已重新檢視過去並無納入選擇性催化還原器加裝計劃內的歐盟二期巴士，最近已額外將 101 輛歐盟二期巴士納入計劃。截至 2015 年 1 月中，兩間公司已為 138 輛巴士加裝選擇性催化還原器，並預期

在 2015 年年底前，會在另外 200 輛巴士完成加裝選擇性催化還原器。新巴因而可以完全達到低排放區的目標，而城巴行經低排放區的巴士則有大約 93% 為低排放巴士。我們會繼續與城巴／新巴跟進加裝選擇性催化還原器計劃的進展。據城巴的最新評估，連同調派新購置的巴士，他們應可在 2016 年首季達到低排放區的目標。然而，能否全面達到上述目標，仍須視乎西港島線全面通車後重組巴士路線的結果、新購置巴士能否如期交付，以及加裝選擇性催化還原器計劃的進展。在實際環境中，由於交通擠塞、車輛故障及交通意外等問題，都可能導致巴士服務意外受阻，因而令巴士公司偶然仍須調派非低排放巴士行走低排放區，但服務因意外受阻而須調派非低排放巴士到低排放區的情況應不常見，同時亦會隨着更多新購置巴士投入服務而進一步減少。

監察低排放區的實施情況

11. 專營巴士公司每季會向環境保護署和運輸署匯報每個低排放區調派低排放巴士的行走情況。我們會聯同運輸署，繼續密切監察各公司調派低排放巴士行走低排放區的情況。

其他車輛的廢氣排放管制

12. 除了推行低排放區，我們亦對其他類別的車輛採取兩大措施，以減少車輛廢氣的排放。

(a) 私家車和石油氣車輛

私家車主要是汽油車輛，而的士和公共小巴則主要是石油氣車輛。汽油和石油氣車輛若能妥善保養，其氮氧化物和粒子的排放問題會較柴油車少。我們已於 2014 年 3 月完成一項資助計劃，協助約 17 000 輛石油氣的士和公共小巴更換屬控制廢氣排放重要組件的催化器，現時正使用路邊遙測設備和底盤式功率機測試汽油和石油車輛的廢氣排放，藉此加強對這些車輛的廢氣排放管制。只要催化器發揮作用，而其他內燃機相關機件亦狀況良好，汽油或石油氣車輛的廢氣排放便會受控制。

我們自 2014 年 9 月 1 日起推出加強廢氣排放管制計劃。截至 2015 年 2 月底，我們的遙測設備已檢測約 267 000 車輛

架次，並發出約 1 700 張廢氣測試通知書，要求排放過量廢氣的車輛須在指定限期內通過廢氣排放測試，以確保排放過量廢氣的問題經已修妥。未能符合要求的車輛會被吊銷牌照。約有 130 輛車已被車主註銷或被運輸署吊銷牌照。

(b) 柴油商業車

在 2014 年 3 月，我們推行鼓勵與管制並行計劃，並撥出 114 億元作特惠資助，目標是在 2019 年年底前逐步淘汰約 82 000 輛歐盟四期以前的柴油商業車(約佔該類車輛的 60%)，當中包括貨車、小巴和非專營巴士。業界的反應非常積極，在這為期 70 個月的計劃推出的首 12 個月(截至 2015 年 2 月底)，約有 23 600 輛歐盟四期以前的柴油商業車(佔相關車輛的 29%)已參與計劃而退役。到 2019 年年底，所有柴油商業車將會符合歐盟四期或更高的廢氣排放標準。

未來路向

13. 我們會就設立低排放區繼續與專營巴士公司合作，亦會監察低排放區計劃的實施情況。請委員備悉低排放區計劃的最新進展。

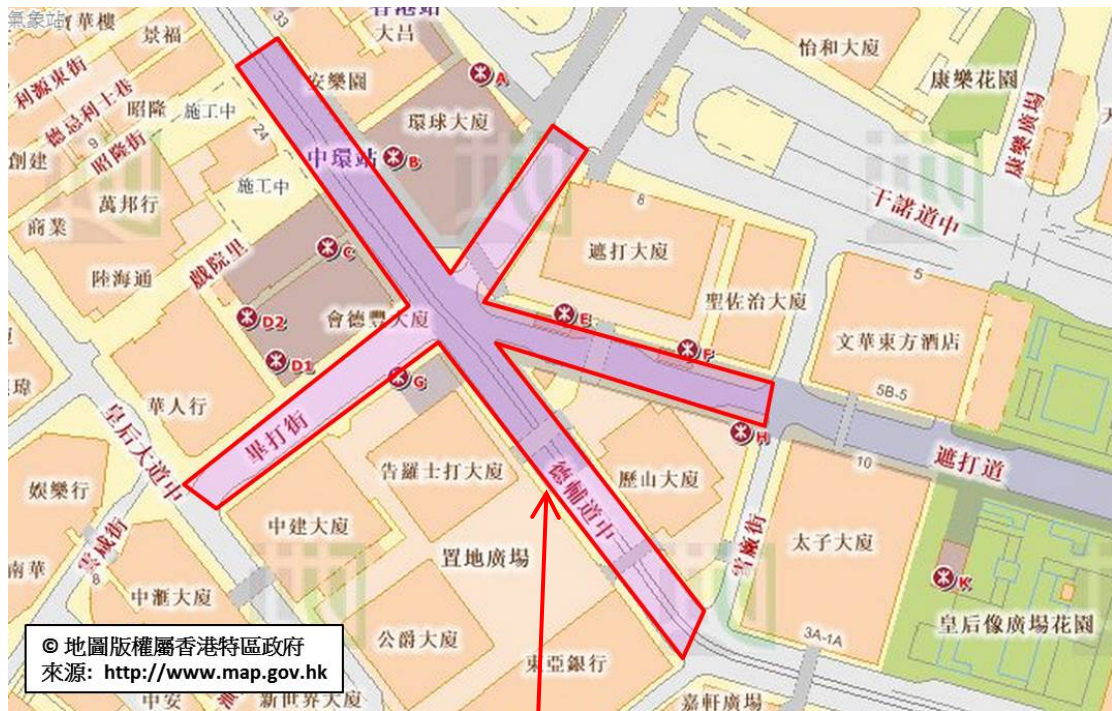
環境保護署
2015 年 3 月

銅鑼灣低排放區



低排放區

中環低排放區



低排放區

旺角低排放區



低排放區