

大嶼山發展諮詢委員會  
交通及運輸小組

在大嶼山提供環保交通工具

引言

政府一直鼓勵公共運輸業界在香港使用更環保的車輛。本文旨在簡介政府推動專營巴士營辦商及的士業界使用環保車種,包括在大嶼山提供公共運輸服務的專營巴士及的士的情況。

專營巴士方面

2. 現時專營巴士公司在購置新巴士替代退役巴士時,須採購符合最新歐盟排放法定標準的歐盟五期的巴士。現役的專營巴士如在歐盟四期或以下的型號會安裝以下環保設備,以減低污染排放:

(i) 歐盟一期的專營巴士:已全部裝有「柴油催化器」;

(ii) 歐盟二期及三期的專營巴士:已全部加裝「柴油粒子過濾器」。此外,政府亦會全數資助約 1,400 輛歐盟二期和三期的專營巴士進行加裝「選擇性催化還原器」,以提升它們的排放表現至歐盟四期的水平,從而減少它們排放的氮氧化物,目標是盡最大努力在 2016 年底前完成加裝計劃。

3. 為保持各個專營巴士公司能在推動環保措施的步伐一致，當局在 2012 年批出的三個新專營權<sup>1</sup>中，已增訂條款要求巴士公司須在可行情況下，購置最為環保、且技術獲確認而市場上已有供應的新巴士。此外，它們亦要在巴士上採用能減少廢氣排放和噪音的技術和產品。我們在另外三個專營權<sup>2</sup>在 2016/17 年屆滿時，包括新大嶼山巴士(一九七三)有限公司專營權，也擬引入相同的條款。

4. 當局除了鼓勵專營巴士公司應用新型環保車輛外，更全數資助專營巴士公司購置 6 輛混合動力巴士，8 輛超級電容巴士及 28 輛電池電動巴士在香港各區行駛的多條巴士路線進行試驗。混合動力巴士試驗計劃已在 2014 年 11 月展開，為期兩年。超級電容巴士及電池電動巴士為期兩年的試驗計劃亦分別會在 2015 年第二季及下半年開展。試驗計劃可提供實用數據讓當局及巴士公司評估這些環保巴士在技術、營運及財務上於香港運作的可行性。

5. 根據現時計劃，合共六輛電池電動巴士會放在龍運巴士第

---

<sup>1</sup> 新世界第一巴士服務有限公司、龍運巴士有限公司及城巴有限公司(機場及北大嶼山巴士網絡專營權)。

<sup>2</sup> 九龍巴士(一九三三)有限公司、城巴(港島及過海路線專營權)及新大嶼山巴士(一九七三)有限公司的專營權。

E31(逸東 - 荃灣(愉景新城))及 S64(逸東 - 機場(客運大樓)(循環線))號線和新大嶼山巴士第 38(逸東邨 - 港鐵東涌站(循環線))號線試驗，以測試這些電池電動巴士在大嶼山營運的可行性。如試驗成功，政府會與巴士公司商討增加使用更多的環保/電動巴士，在全港各區包括大嶼山行走。

### 的士方面

6. 政府於 2000 年開始，推動的士業界引入石油氣的士以取代柴油的士。現時市面上的 18,138 輛的士，除了數十輛以其他能源例如下述的電動或混合動力驅動的士外，其他的士已全數轉為石油氣的士。

7. 政府一直鼓勵的士車主引入其他環保車輛作為的士提供服務。截至 2014 年 11 月，已引入的環保車輛包括 12 輛以汽油及電力混合動力驅動的士，及 48 輛電動的士。48 輛電動的士均為比亞迪 e6 電動車，當中 2 輛為的士車主在環保署的綠色運輸試驗基金下資助購買，其他 46 輛自 2013 年中開始，陸續由比亞迪車廠以租賃方式予以一些車主營運。根據租用比亞迪 e6 的車主反映，該款電動車每次充電後所能行走的行程距離及充電設施的效率均有改善空間。現

在12輛以汽油及電力混合動力驅動的的士及48輛電動的士均非大嶼山的士。

運輸署

2015年1月