

新聞稿

2020年6月2日

疫情下中區空氣污染仍超標 巴士低排放區有名無實

健康空氣行動於 2020 年 3 月中進行研究，收集中環 10 個巴士站的空氣污染物二氧化氮 (NO₂) 數據，為政府於 2019 年 12 月 31 日起收緊專營巴士低排放區的排放標準至歐盟五期或以上後首次同類研究。儘管新型冠狀病毒疫情下不少上班族在家工作，減少通勤次數，然而中環路邊空氣污染繼續處於非常危險水平，市民健康仍得不到保障。

摘要

1. 研究發現，錄得最高污染水平之巴士站 (置地廣場外巴士站) 竟位於政府設立之「專型巴士低排放區」內，超過世界衛生組織建議安全標準 3.5 倍。
2. 這研究進一步揭露政府於 2015 年落實的專營巴士「低排放區」仍然名大於實，在保障市民健康上的效用成疑。自 2019 年 12 月 31 日起，政府收緊「專型巴士低排放區」的排放標準。專營巴士公司須調派符合歐盟五期或以上排放標準的巴士行駛進入專營巴士低排放區的路線。根據是次調查，明顯發現中區低排放區之污染情況仍然高企。
3. 公眾在巴士站等車，或會面對高健康風險，包括呼吸道及心血管系統疾病等。然而，巴士站或公共交通交匯處缺乏有關空氣污染的資訊，市民難以透過轉換至較低空氣污染之登車巴士站自保。
4. 為保障公共健康，健康空氣行動敦促政府收緊「專型巴士低排放區」的排放標準至歐六或以上標準；並盡早推出於 2020 年初公布、承諾於一年內制訂，包括專營巴士在內的「電動車普及化路線圖」，以減低路邊空氣污染及保障公眾健康。

研究發現

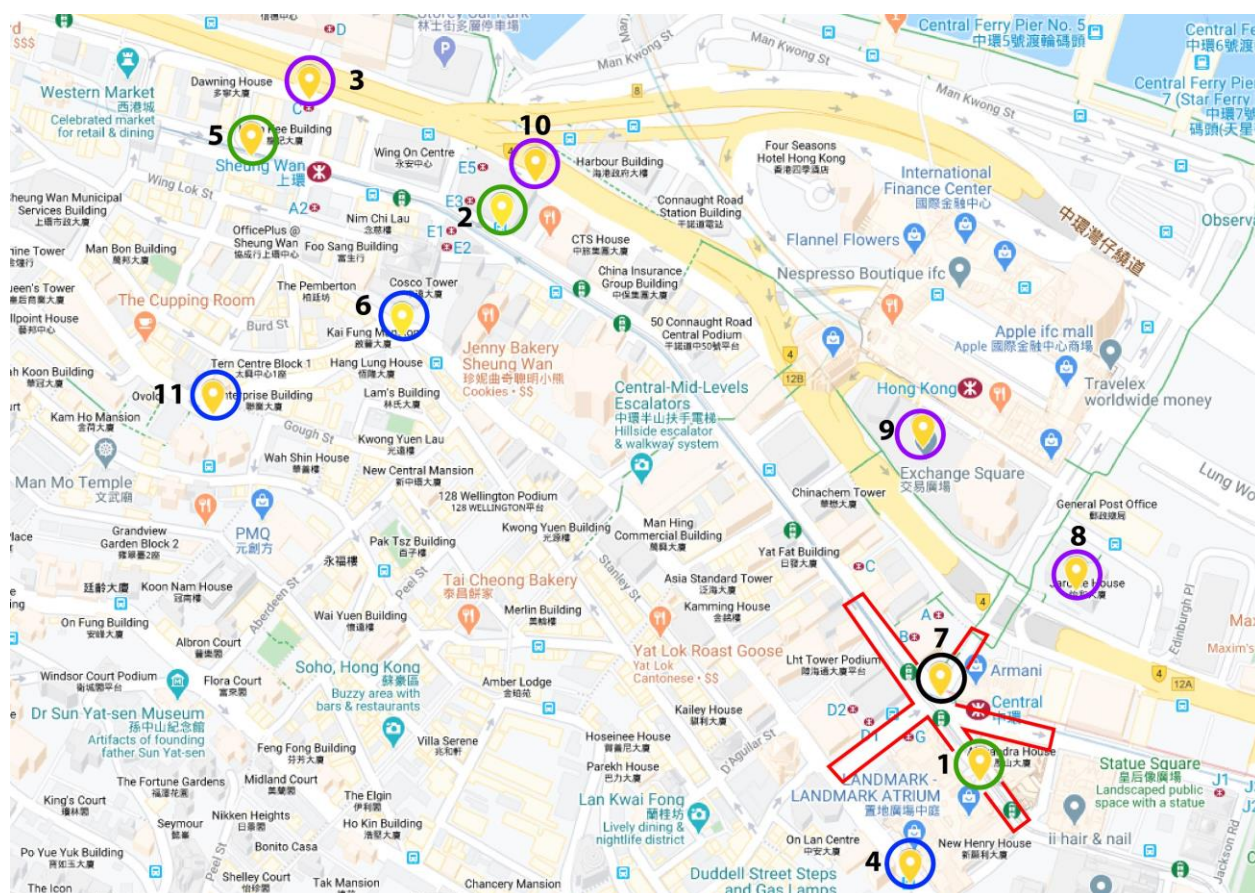
1. 所有監測點之平均 NO₂ 濃度均超過世衛建議安全水平(年均每立方米 40 微克)。另外，11 個地點的平均 NO₂ 濃度為 114.3 微克/立方米，比世衛建議安全水平高出接近 3 倍。

上環永和街 23-29 號俊和商業中心 23 樓

23/F, Chun Wo Commercial Centre, 23-29 Wing Wo Street, Sheung Wan, Hong Kong

Phone: (852) 3971-0106 Email: info@hongkongcan.org Website: www.hongkongcan.org

- 雖然置地廣場不是最多巴士途徑的地點，屬於專營巴士「低排放區」的範圍，但其 NO₂ 濃度卻是眾多監測點中最高，高達 142.9 微克/立方米，較世界衛生組織建議安全水平高 3.5 倍。
- 三條主要幹道中，德輔道中的平均 NO₂ 濃度最高，約為 129.8 (微克/立方米)。干諾道中為 109.9 (微克/立方米)、皇后大道中為 104.8 (微克/立方米)。



地圖一：監測點地圖

上環永和街 23-29 號俊和商業中心 23 樓

23/F, Chun Wo Commercial Centre, 23-29 Wing Wo Street, Sheung Wan, Hong Kong

Phone: (852) 3971-0106 Email: info@hongkongcan.org Website: www.hongkongcan.org

圖表一: 監測點量度結果

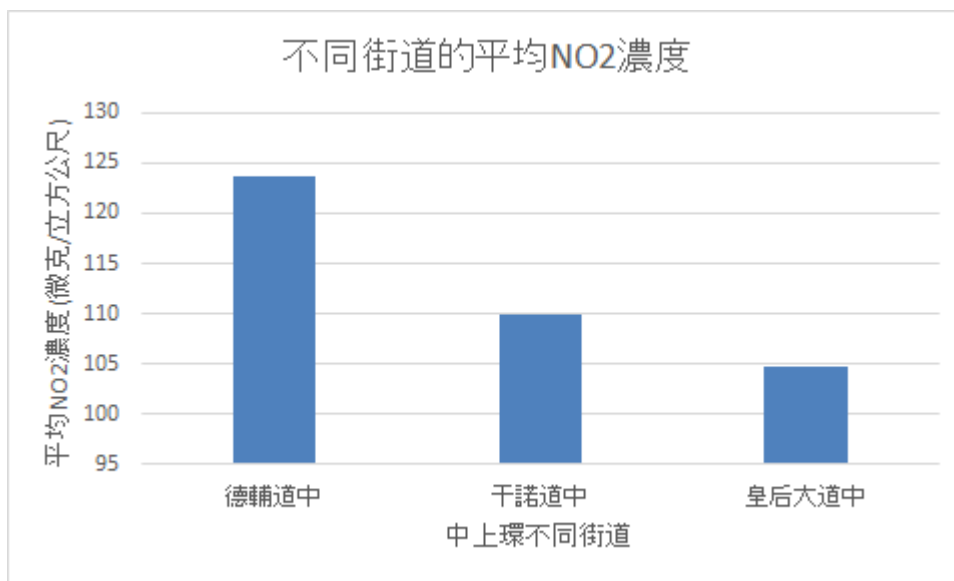
監測點	主要道路	位置	途經的巴士路線	二氧化氮 NO ₂ 濃度 (微克/立方米)
1	德輔道中	置地廣場外 戶外巴士站	21	142.9
2	德輔道中	林士街 戶外巴士站	27	134.1
3	干諾道中	禧利街 戶外巴士站	1	126.0
4	皇后大道 中	新世界大廈 戶外(非專營)巴士站	2 (小巴)	113.4
5	德輔道中	急庇利街 戶外巴士站	10	112.3
6	皇后大道 中	威靈頓街 戶外巴士站	3	108.7
7	德輔道中	環保署中環路邊空氣質素 監測站	/	105.5
8	干諾道中	怡和大廈 戶外巴士站	47	105.4
9	干諾道中	交易廣場(巴士線#681) · 公共交通交匯處	30	104.2
10	干諾道中	林士街 戶外巴士站	19	103.8
11	皇后大道 中	荷李活華庭 戶外巴士站	11	92.3

上環永和街 23-29 號俊和商業中心 23 樓

23/F, Chun Wo Commercial Centre, 23-29 Wing Wo Street, Sheung Wan, Hong Kong

Phone: (852) 3971-0106 Email: info@hongkongcan.org Website: www.hongkongcan.org

圖表二：主要交通道路的平均污染濃度比較



3. 問題分析

a. 低排放區規管車種及範圍有限 保障公共健康效用成疑

除了專營巴士外，的士、小型巴士、貨車及其他商用柴油車輛佔排放量亦相當高。根據政府數據，以上提及的商用車輛雖然只佔整體車輛數目約 20%，但卻是路邊 NO₂ 的主要排放源頭，佔全港所有車輛排放量的 90%以上¹。

而其中中或重型貨車佔可吸入懸浮粒子及微細懸浮粒子的排放總量 37%，以及佔 NO₂ 的排放總量 29%，比專營巴士的 18%及 20%還要高，亦是所有商用柴油車輛中最高排放量的車種。²

然而，除專營巴士外，低排放區未有規管其他車種，變相容許高污染車輛繼續進出低排放區，諷刺地令「專型巴士低排放區」之路邊空氣污染長期高企，實質上為全港最污染地區。

¹ <https://www.info.gov.hk/gia/general/202001/20/P2020012000747.htm>

² <https://www.legco.gov.hk/yr18-19/chinese/panels/ea/papers/ea20181219cb1-319-4-c.pdf>

現時全港設有三個專營巴士低排放區，只覆蓋銅鑼灣怡和街、中環德輔道中與畢打街交界，以及旺角彌敦道與荔枝角道交界，包括約 130 條巴士線（全港約 600 條），完全不足。



b. 專型巴士排放顯著 政府減排目標含糊

自 2011 年試行低排放區、2015 年落實、2019 年收緊標準，過去十年，政府未能向市民清楚解釋低排放區之政策原意、目標、如何量度成果、以至設立「專型巴士低排放區」之選址機制。大眾難以明白為何只在全港三個地區，設立規管範圍極為有限的「專型巴士低排放區」。

此外，儘管政府於去年年底宣布收緊專營巴士低排放區的排放標準至歐盟五期或以上，今次研究同時反映新標準仍然未能有效將低排放區的排放量減至符合世衛標準。

上環永和街 23-29 號俊和商業中心 23 樓

23/F, Chun Wo Commercial Centre, 23-29 Wing Wo Street, Sheung Wan, Hong Kong

Phone: (852) 3971-0106 Email: info@hongkongcan.org Website: www.hongkongcan.org

此外政府一直未有制訂各項香港主要污染源的減排目標，包括陸路交通、船隻等。專型巴士排放量佔約五分之一。

c. 巴士站污染數據缺乏 市民難以自保

對經常以巴士通勤的市民來說，露天巴士站或交通交匯處的空氣質素是非常重要的健康資訊。對較敏感群組，例如小童、長者、長期病患者來說，尤其需要透過這些資訊以選取較健康的交通方式。然而政府卻一直未有恆常監測並匯報巴士站之空氣污染水平。

此外疫情期間市民減少外出，令商用車輛的需求減少，不少專營巴士亦減少班次，令市民花更多時間候車。然而在空氣污染水平仍然超出世衛標準的情況下，市民曝露於空氣污染的時間增加，威脅市民健康。

三、建言

a. 進一步收緊「低排放區」規管

健康空氣行動敦促政府大力收緊低排放區的規管，將現時歐盟五期或以上的標準提高至歐盟六期或以上。除了專營巴士外，政府亦應該考慮一併限制其他車輛，包括小巴、貨車及的士等。此外亦應擴大專營巴士低排放區，將現時德輔道中的範圍再向上環方向延伸，以覆蓋更多車輛流量較多的地區。

b. 制訂零排放巴士路線圖

財政司司長發表今年財政預算案時，預告將在下半年公布電動車全面普及路線圖，當中包括私家車、小巴、貨車及巴士等商用車輛³。我們敦促政府盡快推出具體路線圖，當中必須包括零排放巴士的規劃藍圖。

c. 監測、匯報、跟進全港十八區主要巴士站空氣污染水平

現時全港十八區巴士站沒有空氣污染監測數據，難以追蹤巴士站的空氣情況。我們建議政府於各區安裝有效空氣污染排放的監測儀器，並定期公布有關數據，方便民間監測。

³ https://www.news.gov.hk/chi/2020/02/20200227/20200227_180629_280.html

參考

研究方法

健康空氣行動於 2020 年 3 月 9 日至 20 日期間(不包括星期六及日)進行研究，於總共 11 量度點裝置試管(10 個量度點分別位於皇后大道中、德輔道中和干諾道中的巴士站，以及 1 個位於環保署中環路邊空氣質素監測站外街道)。試管含有化學物質，與空氣污染物二氧化氮(Nitrogen Dioxide, NO₂) 產生化學反應。透過分析化學反應，從而找出二氧化氮濃度。

有關健康空氣行動

健康空氣行動於 2009 年成立，為香港的非牟利團體，致力透過鼓勵公眾及團體發聲爭取改善香港的空氣污染。

傳媒聯絡

馮建璋

健康空氣行動 行政總裁

電話：9834 8892

電郵：patrick@hongkongcan.org