

新聞稿

車廂變雪房 街道變焗爐

空調巴車廂最凍只 15.1 度 89% 樣本低於 25.5 度

全港 5400 架空調巴噴出 36 度熱氣 將街道變火爐

環保觸覺於 6 月至 8 月調查了本港三大巴士公司(九巴、城巴及新巴)共 70 架空調巴車廂溫度，發現有 89% 的樣本低於政府提倡的 25.5 度。

另外，本會同時調查了巴士車尾噴出熱氣的溫度，發覺空調巴噴出熱氣達 32.1 至 36.1 度，使街道變得酷熱似焗爐。

空調巴已為整個社會帶來沉重環境及健康代價。以三大巴士公司計，全港現時約有最少 5400 架空調巴士，包括新巴 700 架、城巴 1100 架及九巴 3600 架，這些空調巴為街道帶來源源不絕、高達 36 度的熱氣，以及各種污染物，包括懸浮粒子、氮氧化合物等。

本會於 8 月 1 日在大窩口地鐵站側巴士站(往荃灣方向)量度了 17 架九巴空調巴排出的熱氣溫度，發現平均為 33.6 度，最高達 36.1 度，尤以較新型的金色型號(長車身)排出熱氣溫度較高。相反，本會同時在當日量度兩架非空調巴排出的熱氣，只有 31.2 及 32.8 度。顯然易見，空調巴是近年街道越來越熱的元兇之一。另外，因多用了燃油來產生車廂內之冷氣，以致污染物排放大增，並抵消轉用較環保的歐盟二及三型引擎的成效。

空調巴是街道酷熱及污染元兇之一

空調巴噴出大量熱氣，主要是空調機製冷時排出。環保觸覺主席譚凱邦指出：「空調巴內裡越凍，噴出街道的熱氣溫度就更高。」

諷刺地，當在夏日炎炎之時，空調巴車廂竟低至雪房般的 15.1 度。本會於 6 月至 8 月調查了本港三大巴士公司(九巴、城巴及新巴)共 70 架空調巴車廂溫度，平均車廂溫度為 22.8 度，89% 的樣本低於政府提倡的 25.5 度。

「雪房路線」第一位為城巴的 8X，只錄得 15.1 度低溫，但當時室外溫度為 31.2 度。另外，九巴的 57M 及 60M 也是較低溫路線，分別錄得 19.2 度及 18.4 度。九巴較舊型號的白色車身巴士，通常較寒冷。新巴較低溫的路線則為 23 號，錄得 21.5 度。九巴在較早前在政府舉行的藍天行動「節約能源約章 2006 - 適當室內溫度」，成為約章簽署機構，可惜調查之中九巴九成數據不足 25.5 度。這也反映政府措施形同虛設，單憑呼籲成效並不明顯。

另外，空調巴車廂一般在晚上及晨早溫度較低，而中午及下午則較接近 25.5 度。譚凱邦續稱：「部分數據在中午及下午是超出 25.5 度的，這是需要市民體諒。室外氣溫已高達 33 度，若仍需維持在 25.5 度，巴士會負荷過重及噴出更多熱氣，街道會更酷熱。所以，26 至 28 度也可接受，這也比室外低溫得多了。」

室外酷熱，車廂內寒冷，34%的樣本溫差達 8 度或以上，溫差太大易對健康有影響，包括頭痛、鼻敏感等。最近(6 月下旬)更有一男孩因上了一輛冷氣巴後因溫差太大而肌肉抽搐，需要入院。

本會強烈呼籲各巴士公司應調高空調溫度至接近 25.5 度，另政府應採取果斷措施使各交通工具，包括的士、小巴、地鐵及火車，調較空調系統至 25.5 度，以免出現「車廂變雪房，街道變焗爐」的情況。

統計資料：

調查一 巴士車廂溫度調查

- (一) 巴士公司： 城巴：8 架 新巴：8 架 九巴：(金) 21 架 (白) 33 架
- (二) 平均巴士站溫度：30.3 度
- (三) 平均車廂溫度：22.8 度
- (四) 平均溫差：7.5 度
- (五) 時段分析：

時段	平均巴士站溫度	平均車廂溫度
上午	29.3	22.8
中午	30.2	23.1
下午	31.4	22.9
晚上	29.4	22.1

調查二 巴士熱氣放出溫度調查

- (一) 巴士公司： 九巴 17 架 空調巴 2 架 非空調巴
- (二) 距離巴士站 10 米溫度：30.4 度
- (三) 巴士站沒有巴士時的溫度：30.6 度
- (四) 車尾排出熱氣溫度： 非空調巴 31.2 度 至 32.8 度
空調巴 32.1 度 至 36.1 度