

已投入／完成試驗的電動單層巴士及相關充電設施的資料
(截至二〇一八年五月三十一日)

巴士數目、型號、製造商及產地	試驗開始日期	服務路線 [起點和終點]	充電設施位置	充電設施數量及佔地面積(連泊車位置)	儲電器資料及充電要求	每月平均故障次數 ^[i] 及巴士可使用時間百分比(%) ^[ii]
九巴						
4 輛超級電容巴士 型號: JNP6122UC 製造商:中國青年汽車集團(青年) 產地:中國	2017 年 3 月及 2018 年 11 月分階段投入試驗	284 (4 輛) [沙田市中心 - 濱景花園 (循環線)] 全程 5.7 公里	沙田市中心巴士總站 (在營運期間補充電力)	2 個 (約每個佔地 49 平方公尺)	750 伏特 / 200 安培 (直流電) 超級電容電量 53 千瓦時	0.11 次 53.4%
			沙田車廠 (晚間充電)	2 個 (其中一個籌備中) (約每個佔地 49 平方公尺)	完全充電約需 20 分鐘	

註:

[i] 故障只包括因機件故障引致乘客須離開載客巴士的次數，不包括發生意外的次數。

[ii] 不包括與巴士機件故障無關的停駛 (與機件故障無關的停駛包括為接受檢驗以取得車輛宜於道路上使用證明書 / 檢驗合格證明書、每月檢驗、日常維修 / 檢查、清潔等)。

巴士數目、型號、製造商及產地	試驗開始日期	服務路線 [起點和終點]	充電設施位置	充電設施數量及佔地面積(連泊車位置)	儲電器資料及充電要求	每月平均故障次數及巴士可使用時間百分比 (%)
九巴						
10 輛電池電動巴士 型號: K9R 製造商: 比亞迪汽車工業有限公司 (比亞迪) 產地:中國	由 2017 年 7 月至 2018 年 9 月, 10 輛電池電動巴士分階段投入試驗。現時的路線與初時的有所不同 ⁽ⁱⁱⁱ⁾ 。	6C (2 輛) [美孚 - 九龍城碼頭] 去程和回程也是 10.2 公里	荔枝角車廠	4 個 (約每個佔地 44 平方公尺)	380 伏特 / 126 安培 (交流電) 磷酸鋰鐵電池	0 次 86.4%
		35A (2 輛) [尖沙咀東 - 安蔭] 去程和回程也是 15.1 公里	月輪街車廠 (兩間車廠同時支援 6C、35A 及 42A 路線)	2 個 (約每個佔地 44 平方公尺)	電池電量 324 千瓦時 完全充電約需 4 小時	0 次 82.7%
		42A (2 輛) [佐敦(渡華路) - 長亨] 由長亨出發 14.6 公里 由佐敦出發 14.4 公里				0 次 84%
		5C (2 輛) [尖沙咀碼頭 - 慈雲山(中)] 由慈雲山出發 10.8 公里 由尖沙咀碼頭出發 11.2 公里	九龍灣車廠	4 個 (約每個佔地 44 平方公尺)		0.1 次 59%

巴士數目、型號、製造商及產地	試驗開始日期	服務路線 [起點和終點]	充電設施位置	充電設施數量及佔地面積(連泊車位置)	儲電器資料及充電要求	每月平均故障次數及巴士可使用時間百分比 (%)
		603 (2 輛) [平田 - 中環 (中環碼頭)] 由平田出發 16.2 公里 由中環出發 18.1 公里				0 次 83.6%

註: [iii] 由 2018 年 9 月 28 日起，試驗路線已作調整。現時路線為 7M[樂富 - 竹園邨 (循環線)]、203C [大坑東 - 尖沙咀東 (麼地道)]、11D [樂富 - 觀塘碼頭] 及 43M [葵芳站 - 長青 (循環線)]

巴士數目、型號、製造商及產地	試驗開始日期	服務路線 [起點和終點]	充電設施位置	充電設施數量及佔地面積(連泊車位置)	儲電器資料及充電要求	每月平均故障次數及巴士可使用時間百分比 (%)
龍運						
4 輛電池電動巴士 型號: K9R 製造商: 比亞迪 產地:中國	2017 年 7 月	S64 (2 輛) [東涌 (逸東邨公共交通總站) - 機場 (客運大樓 (循環線))] 全程 22.5 公里	小蠔灣車廠	4 個 (約每個佔地 44 平方公尺)	380 伏特 / 126 安培 (交流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 324 千瓦時	0 次 79.3%
	2018 年 2 月	E31 (2 輛) [東涌 (逸東邨公共交通總站) - 荃灣 (愉景新城巴士總站)] 由荃灣出發 33.9 公里 由東涌出發 33.5 公里			完全充電約需 4 小時	0 次 51.5%

巴士數目、型號、製造商及產地	試驗開始日期	服務路線 [起點和終點]	充電設施位置	充電設施數量及佔地面積(連泊車位置)	儲電器資料及充電要求	每月平均故障次數及巴士可使用時間百分比(%)
城巴						
6 輛電池電動巴士 型號: K9R (3 輛) 製造商: 比亞迪 產地:中國 ----- 型號: LS-130-116 (3 輛) 製造商: 華夏神龍(國際)有限公司 (華夏神龍) 產地:中國	3 輛比亞迪於 2015 年 12 月開始試驗。試驗已於 2018 年 5 月完成。 3 輛華夏神龍於 2017 年 6 月開始試驗。現時的路線與初時的有所不同 ^[iv] 。	11 (1 輛比亞迪, 1 輛華夏神龍) [中環(中環碼頭 - 渣甸山(循環線))] 全程 15.7 公里	柴灣車廠	比亞迪: 3 個 (約每個佔地 70 平方公尺) 華夏神龍: 3 個 (約每個佔地 70 平方公尺)	比亞迪: 380 伏特 / 126 安培 (交流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 324 千瓦時 完全充電 約需 4 小時 ----- 華夏神龍: 700 伏特 / 100 安培 (直流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 315 千瓦時 完全充電 約需 4 小時	比亞迪: 0.56 次 75.9% 華夏神龍: 0.75 次 61.4%
		12 (1 輛比亞迪, 1 輛華夏神龍) [中環(中環碼頭) - 羅便臣道(循環線)] 全程 7.5 公里				比亞迪: 0.04 次 73.4% 華夏神龍: 0.25 次 69.9%
		25A (1 輛比亞迪, 1 輛華夏神龍) [灣仔(會展新翼) - 寶馬山(循環線)] 全程 11.4 公里				比亞迪: 0.6 次 77.5% 華夏神龍: 0.5 次 61.8%

註: [iv] 由 2018 年 7 月 1 日起, 行走 12 號路線的華夏神龍電池電動巴士已調配到 25A 路線行走

巴士數目、型號、製造商及產地	試驗開始日期	服務路線 [起點和終點]	充電設施 位置	充電設施 數量及佔 地面積(連 泊車位置)	儲電器資 料及充電 要求	每月平均 故障次數 及巴士可 使用時間 百分比 (%)
新巴						
4 輛電池電動巴士 型號: K9R (2 輛) 製造商: 比亞迪 產地:中國 ----- 型號: LS-130-116 (2 輛) 製造商: 華夏神龍 產地:中國	2 輛比亞迪於 2015 年 12 月開始試驗。試驗已於 2018 年 5 月完成。 2 輛華夏神龍於 2017 年 6 月開始試驗。現時的路線與初時的有所不同 ^[v] 。	78 (1 輛比亞迪, 1 輛華夏神龍) [黃竹坑站 - 華貴邨 (循環線)] 全程 8.9 公里	黃竹坑車廠	比亞迪: 1 個 (約佔地 70 平方公尺) 華夏神龍: 1 個 (約佔地 70 平方公尺)	比亞迪: 380 伏特 / 126 安培 (交流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 324 千瓦時	比亞迪: 0.16 次 82.4% 華夏神龍: 0.42 次 47.8%
		81 (1 輛比亞迪, 1 輛華夏神龍) [勵德邨 - 柴灣 (興華邨)] 由勵德邨出發 11.2 公里 由興華邨出發 10.5 公里	創富道車廠	比亞迪: 1 個 (約佔地 70 平方公尺) 華夏神龍: 1 個 (約佔地 70 平方公尺)	完全充電 約需 4 小時 ----- 華夏神龍: 700 伏特 / 100 安培 (直流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 315 千瓦時 完全充電 約需 4 小時	比亞迪: 0.4 次 77.3% 華夏神龍: 1.17 次 32.2%

註: [v] 由 2018 年 7 月 1 日起, 行走 81 號路線的華夏神龍電池電動巴士已調配到 78 號路線行走

巴士數目、型號、製造商及產地	試驗開始日期	服務路線 [起點和終點]	充電設施位置	充電設施數量及佔地面積(連泊車位置)	儲電器資料及充電要求	每月平均故障次數及巴士可使用時間百分比 (%)
嶼巴						
2 輛電池電動巴士 型號: K9R 製造商:比亞迪 (佔兩輛) 產地:中國	2018 年 7 月開始試驗	38 (2 輛) [東涌(逸東邨公共交通總站) - 東涌鐵路站巴士總站 (循環線)] 全程 4.2 公里	東涌逸東邨公共交通總站	2 個 (約每個佔地 37 平方公尺)	比亞迪: 380 伏特 / 126 安培 (交流電) 磷酸鋰鐵電池 電池電量 324 千瓦時 完全充電約需 4 小時	不適用 (截至統計期完結前, 即 2018 年 5 月 31 日, 該 2 輛電池電動巴士仍未投入服務)