

電動巴士試驗結果摘要 (截至二〇一八年五月三十一日)

專營巴士公司／電動巴士類型／製造商	試驗中或完成試驗的巴士數目 (試驗計劃下的巴士總數目)	(a) 總行駛距離 (公里) ^[i]	(b) 平均能源消耗量 (千瓦時／公里)	(c) 減排效益 (NO _x /PM10) ^[iii] (克／公里)	(d) 平均電費 (元／公里)	(e) 途中故障的平均每月次數	(f) 巴士每日出車率 (%)	(g) 預計續航力 ^[iiii] (公里)
九巴： 超級電容巴士(青年)	2 (8)	42 300	2.19	NO _x : 2.59 PM10: 0.11	2.67	0.11	53.4%	19
九巴／龍運： 電池電動巴士(比亞迪)	14 (14)	70 600	1.26		1.50	0.01	75.2%	206
城巴／新巴： 電池電動巴士(比亞迪) ^[iv]	5 (5)	362 100	1.36		1.77	0.35	77.3%	191
城巴／新巴： 電池電動巴士(華夏神龍)	5 (5)	63 900	1.89		2.34	0.62	54.6%	117
嶼巴： 電池電動巴士(比亞迪) ^[v]	0 (2)	不適用						
嶼巴： 電池電動巴士 ^[vi]	0 (2)							

註：

i. 由開始試驗至 2018 年 5 月底

ii. NO_x-氮氧化物; PM10-可吸入懸浮粒子。假設電動巴士取代歐盟五期單層柴油巴士行走相關路線而減少的排放量。有關計算並沒有計算使用電動巴士而導致發電廠的排放

iii. 預計續航力是以可使用電池容量除以平均能源消耗量計算（按製造商的建議，青年和比亞迪的可使用電池容量為最高電池容量的 80%，華夏神龍則為 70%）

iv. 已於 2018 年 5 月完成試驗

v. 試驗已於 2018 年 7 月開始

vi. 正在進行重新招標