

索引

审核二零二二至二三年度开支预算 管制人员对立法会议员补充问题的答复

局长：运输及房屋局局长

第 9 节会议

综合档案名称：THB(T)-2S-c1.docx

答复编号	问题编号	议员姓名	总目	纲领
S-THB(T)001	S018	陈月明	158	(2) 陸路及水上交通
S-THB(T)002	S024	谢伟铨	186	(1) 规划及发展事宜
SV-THB(T)001	SV005	林振升	186	(1) 规划及发展事宜

管制人员的答复

(问题编号：S018)

总目： (158) 政府总部：运输及房屋局(运输科)

分目： (-) 没有指定

纲领： (2) 陆路及水上交通

管制人员： 运输及房屋局常任秘书长(运输) (陈美宝)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

局方的书面答复指港深政府组成「推动港深跨界轨道基础设施建设专班」，包括研究东铁线延伸至深圳罗湖的建议。

局方可否书面透露专班的研究内容或进度？市民其实非常关心东铁线延伸至罗湖同打鼓岭的安排，甚至期待未来可以研究拓展到沙头角。

另外有关现有北区道路扩建方面，现因疫情未通关的关系，原定香园围莲塘口岸附近，包括莲麻坑路、文锦渡路、坪輦路的预期人流车流其实并未反映到。而且粉岭新发展区将陆续落成多个住宅项目，区内人口将会继续上升。加上未来北部都会区的发展，可以预期未来新界北几个口岸包括香园围莲塘口岸以及沙头角口岸附近的道路将会非常繁忙。

局方会不会考虑疫情后以及建基未来道路使用量，提前考虑未来的综合发展和需求，将北区主要道路扩建成为四车道？

提问人：陈月明议员

答复：

为进一步促进粤港澳大湾区基础设施互联互通，港深政府已成立「推动港深跨界轨道基础设施建设专班」(「专班」)，共同构建「轨道上的大湾区」。

「专班」已展开连接洪水桥与前海的港深西部铁路的研究，以期在今年内完成首阶段研究，以加强香港及深圳西部的交通联系，便利人员往来。香港特别行政区政府亦已要求香港铁路有限公司在今年内提交北环线支线的技术和财务建议。另一方面，「专班」现正研究东铁线伸延至深圳罗湖的建议，两地政府会就优化罗湖管制站及其交通接驳事宜共同探讨不同方案，以制订双方同意的建议。

我们正根据《香港2030+：跨越2030年的规划远景与策略》规划研究的发展策略，进行《跨越2030年的铁路及主要干道策略性研究》，探讨全港性铁路及主要干道基建的布局，以及为走线和配套设施进行初步工程技术评估，让有关规划能配合发展甚或预留容量，以满足包括《北部都会区发展策略》等香港整体长远发展的需要。我们计划于今年下半年内整合策略性研究的初步研究结果及展开研究的咨询工作。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：S024)

总目： (186) 运输署
分目： (700) 一般非经常开支
纲领： (1) 规划及发展事宜
管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)
局长： 运输及房屋局局长

问题：

就答复编号THB(T)051，请政府当局提供以下资料：

智慧交通基金10亿元拨款，香港生产力促进局作为基金秘书处，其设定行政开支上限为基金额15%，截至本年3月31日政府已批出14个项目涉及\$8,000万元，请提供至今支付予生产力促进局的行政开支为何？有关行政费用若超过批出款项的15%，当局如何确保最终费用控制在不多于10亿基金款项的15%？

提问人：谢伟铨议员

答复：

香港生产力促进局(生产力局)获委聘为智慧交通基金(基金)的秘书处，负责管理基金，职责包括推广基金、就申请个案作出建议，以及监察获批项目的表现。设定行政开支上限为基金额15%的做法，与类似的政府资助计划一致。有关规定已在政府与生产力局签订的协议中订明，生产力局的行政开支不得超出上限。截至2022年3月31日，涉及的行政开支约为950万元，约占2021-22年度批出款项的12%。推算2022-23年度的行政开支会在同年预计批出款项中占相若的比例。

- 完 -

管制人员的答复

(问题编号：SV005)

总目： (186) 运输署

分目： (-) 没有指定

纲领： (1) 规划及发展事宜

管制人员： 运输署署长 (罗淑佩)

局长： 运输及房屋局局长

问题：

政府当局在2019年公布香港专营巴士服务独立检讨委员会向行政长官提交的报告，报告提出多项有关加强专营巴士安全的建议，该等建议的落实情况为何？

提问人： 林振升议员

答复：

政府一直与专营巴士营办商合作，积极推展香港专营巴士服务独立检讨委员会所提出的各项建议。截至2022年2月底，在45项建议中，有43项已落实完成或正推展(当中部分成为恒常措施 / 工作)。政府正就其余两项建议拟定下一步工作(落实有关建议涉及法律修订或取决于其他措施的推行进度)。就各项建议所采取跟进工作的最新进展，载列于附件。

《香港专营巴士服务独立检讨委员会报告》
建议及跟进工作最新进展摘要

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
(i) 专营巴士安全总监	
(1) 运输署设立所需架构，从而建立积极主动的对策，以确保巴士安全。	<p>正推展</p> <p>运输署已于2021年成立专责的巴士安全小组，负责提升巴士安全。该专责小组将由1名安全总监领导，现正进行公开招聘工作，以物色人选担任该职位。</p>
(2) 运输署委任1名专营巴士安全总监，并成立小规模巴士安全小组。	
(3) 专营巴士营办商各自委任安全总监。	<p>已落实完成</p> <p>所有专营巴士营办商已各自委任其安全总监。</p>
(ii) 旨在加强专营巴士安全的常设工作小组	
(4) 扩大常设工作小组成员范围，包括具备专营巴士专门知识的独立人士。	<p>已落实完成</p> <ul style="list-style-type: none"> • 运输署的加强专营巴士安全工作小组已改为常设组织，并于2019年年初进行改组，改名为「加强专营巴士安全委员会」（「巴士安全委员会」），并加入2名本地专家学者为成员^{注1}。 • 「巴士安全委员会」之下设有2个小组委员会，分别为「车内安全装置及科技小组委员会」及「巴士车长训练、疲劳及工作时数管理小组委员会」，就相关课题聚焦地进行讨论及监督跟进工作，并向「巴士安全委员会」汇报工作进度。 • 由2019年至2021年，「巴士安全委员会」及其辖下的2个小组委员会

^{注1}「巴士安全委员会」成员包括运输署代表、所有专营巴士营办商代表及两名本地专家学者，分别为香港大学工程学院副院长(发展及对外关系)兼土木工程系讲座教授黄仕进教授，以及香港教育大学副校长(研究与发展)陈智轩教授。

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	共召开20次会议。
(iii) 科技安全装置：运输署科技小组	
(5) 运输署尽快成立专责科技小组。	已落实完成 运输署已于2021年成立专责的巴士安全小组，负责提升巴士安全。该小组专职负责处理专营巴士安全及科技安全装置事宜。
(6) 专责科技小组与海外司法管辖区内获认受的机构(例如伦敦运输局或新加坡陆路交通管理局)建立联系，分享资讯。	已落实完成(成为恒常工作) 运输署已与海外司法管辖区内获认受的机构建立联系，包括英国伦敦运输局及新加坡陆路交通管理局，分享资讯。运输署会继续及进一步加强与有关海外机构的联系及交流。
(7) 专营巴士营办商委任辖下职员负责科技安全装置，并与获认受的海外司法管辖区内专营巴士营办商建立联系，分享资讯。	已落实完成(成为恒常工作) <ul style="list-style-type: none"> ● 本港的专营巴士营办商已与海外司法管辖区的专营巴士营办商建立联系，分享资讯。 ● 各专营巴士营办商的安全总监已统筹处理科技安全装置的事宜，并加强与非本地专营巴士营办商的联系及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英国等)和中国内地与当地巴士营办商及制造商就有关巴士安全及先进科技应用等课题进行联系及交流。
(iv) 资助	
(8) 运输署设立小数额的基金，资助专营巴士营办商采用新的安全科技。	已落实完成(成为恒常工作) <ul style="list-style-type: none"> ● 运输署已检视政府成立的各项基金，得悉创新科技署下的「创新及科技基金」的资助范围应可涵盖新的专营巴士安全科技。该基金(包括旗下的伙伴研究计划或科技券计划)为本地大学、公营科研机构、本地企业、工商协会团体等提供财

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	<p>政支援，鼓励和协助他们提升科技水平，并为其业务注入更多创新意念。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 运输署已将上述基金的资助范围通知专营巴士营办商，并鼓励营办商申请有关基金，以助其研发及采用提升专营巴士安全及运作的新科技。 • 此外，运输署资助专营巴士营办商在现役双层巴士加装电子稳定控制系统、车速限制减速器，以及在上层乘客座位加装安全带。详情请参阅下文第10项。
<p>(9) 运输署委聘独立顾问，就部分专营巴士上层座椅加装安全带，进行成本效益分析。</p>	<p><u>已落实完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 运输署在2019年2月委任独立顾问^{注2}就在专营巴士加装安全带进行成本效益分析，并于同年9月完成有关研究。分析显示政府应考虑为2016年或以后登记的双层巴士(约1 900辆)的上层乘客座位安装安全带。此外，有关研究亦认为配置安全带的巴士应优先调派至行走快速道路及车程较长的路线中运作。 • 因应研究结果，运输署与各专营巴士营办商安排为约1 900辆现役双层巴士的上层乘客座位安装安全带。有关安装工作已于2020年第三季开始陆续展开，预计三年内完成。政府会资助专营巴士营办商八成相关安装费用，其余费用和日后的维修保养则由专营巴士营办商负担。 • 此外，所有由2018年7月起订购的新巴士，均会在所有乘客座椅装设

²有关研究由香港理工大学土木及环境工程学系团队作为独立顾问进行，研究报告已提交予「巴士安全委员会」，并上载于运输署网页。

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	<p>安全带。截至2022年2月底，已有约980辆新购置并已装设安全带的巴士投入服务。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 预计当有关加装工作于三年内(由2020年第三季起计)完成后，连同新购的巴士，届时将有超过3 000辆巴士配有安全带。运输署会与专营巴士营办商落实优先调派该等巴士在行走快速公路并较少停站的长途巴士路线运作。
<p>(10) 运输署委聘独立顾问，就加装电子稳定控制系统、具有减速功能的车速限制器(「车速限制减速器」)及证实技术上可行的所有其他安全装置，进行成本效益分析，然后才要求专营巴士营办商安装该等装置。</p>	<p>已落实完成</p> <ul style="list-style-type: none"> • 鉴于电子稳定控制系统及车速限制器行之有效，运输署已根据巴士生产商及专营巴士营办商提供的成本资料及参考海外的相关研究结果，进行成本效益检讨。相关的工作已经完成，结果显示政府应考虑为所有在技术上可作相关加装的现役巴士(约4 000辆)加装电子稳定控制系统及车速限制减速器。 • 因应研究结果，运输署与各专营巴士营办商安排为约4 000辆现役双层巴士加装电子稳定控制系统及车速限制减速器。有关安装工作已于2020年第三季开始陆续展开，预计四年内完成。政府资助专营巴士营办商八成相关安装费用，其余费用和日后的维修保养则由专营巴士营办商负担。 • 此外，所有由2018年7月起订购的新巴士，都会配置电子稳定控制系统及车速限制减速器。预计当有关加装工作于四年内(由2020年第三季起计)完成后，连同新购的巴士，届时将有超过5 500辆巴士配有电子稳定控制系统及车速限制减速器。
<p>(v) 安全表现指标</p>	

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
(11) 运输署订立较细致的安全表现指标。	已落实完成(成为恒常工作)
(12) 运输署邀请伦敦运输局就其采用的安全表现指标，详加阐明及澄清。	<ul style="list-style-type: none"> ● 运输署已参考伦敦运输局的安全表现指标，并与各专营巴士营办商敲定在本港采用的安全表现指标及统一相应的数据格式。 ● 全新采用的安全表现指标已由原来的两个项目^{注3}增加至19个项目。该等项目涵盖六个范畴(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士运作及网络安全、巴士工程安全、员工工作安全，以及管理及保证系统)，以全方位检视专营巴士营办商的相关安全表现及趋势，从而有助推行针对性的研究及措施，以进一步加强专营巴士安全。 ● 运输署与各专营巴士营办商已于2020年1月起采用新一套表现指标量度安全表现。
(vi) 专营巴士意外数据	
(13) 公开远期计划中巴士安全章节内的意外数据资料。	已落实完成(成为恒常工作) 运输署已统整数据及与专营巴士营办商落实有关公布安排。各专营巴士营办商由2020年起每年均会在其网页公布远期计划中巴士安全章节内的意外数据。
(14) 运输署要求专营巴士营办商每月向运输署汇报所有意外。	已落实完成(成为恒常工作) <ul style="list-style-type: none"> ● 运输署已要求各专营巴士营办商每月向运输署汇报所有涉及专营巴士的意外。
(15) 运输署考虑设立有关专营巴士意外数据的共同汇报 / 分析系统。	<ul style="list-style-type: none"> ● 由2019年开始，运输署已备存巴士意外的数据库，并与专营巴士营办商划一汇报 / 分析安排，以定期向「巴士安全委员会」汇报和作适当

³该两个项目为：(i)巴士检验时发现有关安全的故障；及(ii)每百万行车公里中涉及交通意外的巴士数目。

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	跟进。
(16) 运输署就报告超速驾驶或急速刹车事件，指定专营巴士营办商采用划一临界值。	<p><u>已落实完成(成为恒常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 运输署已与各专营巴士营办商完成就超速驾驶及急速刹车情况设立划一目标临界值，并已于2020年年底实施，向车长发出实时警报及制备报告，与车长作出跟进。有关临界值为： <ul style="list-style-type: none"> (i) 超速驾驶 <ul style="list-style-type: none"> 实时警报 - 时速超过 50 公里或 70 公里(视乎路段的车速限制)； 制备报告 - 持续 10 秒时速超过 55 公里或 75 公里；及 (ii) 急速刹车 <ul style="list-style-type: none"> 制备报告 - 超过 0.4 重力。
(17) 运输署就报告突然加速事件，指定专营巴士营办商采用划一临界值。	
(vii) 实时警报	
(18) 运输署要求专营巴士营办商就超速、减速及加速向车长发出实时警报，以及制备这些事件的纪录。	
(19) 运输署及专营巴士营办商探讨以下可行性：向营办商控制中心发出实时或接近实时有关超速、减速及加速的自动警报，以及在适当时候与车长沟通。	<p><u>正研究</u></p> <p>运输署正与各专营巴士营办商检视就超速驾驶及急速刹车划一临界值向车长发出实时警报的实施情况，并会探讨向营办商控制中心发出实时或接近实时警报的可行性。</p>
(viii) 巴士车长培训	

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
(20) 运输署与专营巴士营办商合作，以确定车长培训制度的主要成效指标。	<p><u>已落实完成(成为恒常工作)</u></p> <p>运输署一直有制订《专营巴士车长训练纲领实务守则》予专营巴士营办商采用。运输署已于2020年年底与各专营巴士营办商就该守则的实施情况完成检讨工作，当中包括划一主要成效指标，由2021年1月起实施。有关主要成效指标为：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 巴士车长培训后所涉及受指控的人身伤害交通事故的宗数； 及 (ii) 巴士车长培训后所涉及经确立投诉的宗数。
(21) 运输署规定，须把疲劳管理纳入车长培训课程。	<p><u>正推展</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 现时专营巴士车长的培训课程中已加入疲劳管理的元素，包括提醒车长要有足够休息恢复精神和体力，避免因连续长时间工作而产生疲劳，留意个人的身体状况与可承受的工作时间以确保精神状况适宜驾驶，以及多作运动以保持身体健康等。 • 运输署会于研究疲劳识别和管理的课题时一并探讨进一步加强巴士车长相关培训的可行性。 <p>[请同时参阅下文第 25 至 27 项]</p>
(22) 运输署拨款资助车长修读专门课程，学习处理辱骂他人和愤怒的乘客。	<p><u>已落实完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> • 运输署已于2021年11月完成制作有关专营巴士车长应对难处理乘客的培训教材。教材以短片课程形式为主，内容将包括下列三个单元： <ul style="list-style-type: none"> (i) 巴士车长应对难处理乘客时的情绪和心理质素； (ii) 日常营运下应对难处理乘客的

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	技巧；及 (iii)突发事件下应对难处理乘客的技巧。
(ix) 《巴士车长工作、休息及用膳时间指引》	
(24) 委任识别和管理疲劳驾驶方面的专家加入常设工作小组，成为委员。	已落实完成 运输署已委任本地专家加入「巴士安全委员会」为成员。 [请参阅上文第4项]
(23) 在规例中订明有关工时的指引。	正推展
(25) 常设工作小组考虑每更 14 小时的特别更是否符合巴士安全。	<ul style="list-style-type: none"> 运输署已于2018年发出最新修订的《巴士车长工作、休息及用膳时间指引》(《指引》)。所有专营巴士营办商已在2019年第二季开始全面实施新修订的《指引》。
(26) 常设工作小组考虑限制车长在一段期间(例如 14 日或 28 日)内的总驾驶时数。	<ul style="list-style-type: none"> 考虑到专营巴士营办商有需要照顾市民在上下午繁忙时间的乘车需要，新修订的《指引》容许巴士公司可适度安排每更不超逾14小时的特别更次。然而，现时所有专营巴士营办商已实施每更不超逾13小时的安排。
(27) 常设工作小组委聘独立顾问进行成本效益分析，以探讨废除特别更(例外于 22 小时值勤规定)有何影响，特别是潜在的安全改善、须增聘车长的人数和成本，以及对专营巴士票价的影响。	<ul style="list-style-type: none"> 运输署除了跟进及监察专营巴士营办商实施新修订的《指引》的情况外，亦一直就识别和管理疲劳驾驶进行研究。 经探讨海外的研究报告和做法，以及与「巴士安全委员会」专家成员和另外2名本地专家^{注4}讨论后，运输署已委聘独立本地专家顾问就香港专营巴士行业有关识别和管理疲劳驾驶的课题进行研究，包括：

注4一位是注册职业治疗师、特许职业安全及健康监督兼工作及驾驶能力评估专家，另一位是工业工程师，其研究侧重于人为因素在工作保健系统中的应用。

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	<ul style="list-style-type: none"> (i) 了解专营巴士车长疲劳驾驶的整体情况、根本问题及成因； (ii) 研究现有《指引》所定的专营巴士车长工作时数、休息时间、编更安排(包括特别更次)与车长疲劳驾驶的关系；以及 (iii) 探讨相应的改善策略和措施。 <ul style="list-style-type: none"> • 有关研究已于2021年3月展开,运输署已邀请专营巴士营办商及其车长参与研究。 • 运输署期望研究结果和建议可成为制订全面疲劳识别和管理的策略基础,涵盖以下三个方面: <ul style="list-style-type: none"> (i) 全面检讨车长工作及休息时间、休息日、编更安排、驾驶路线安排等; (ii) 就专营巴士公司的管理方面,如何提供适当的工作环境(例如休息设施、车厂设计、车长驾驶室安排等)、管理和识别个别车长的状态是否适合工作,以及进一步加强相关的车长培训;以及 (iii) 就车长方面,如何推动及培养疲劳管理文化,及订立车长个人生活作息方面的指引,以减低疲劳驾驶的风险。 • 至于有关在法例上订明有关工时《指引》的建议,将于研究识别和管理疲劳驾驶的课题时一并跟进。
<p>(28) 城巴有限公司(城巴) / 新世界第一巴士服务有限公司(新巴)和运输署紧密合作,以确保城巴 / 新巴为当特别更的车长提供足够的休息设施。</p>	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 现时全港共有311个巴士总站(包括港铁巴士路线的总站)。各专营巴士公司已陆续于现有巴士总站增加洗手间和休息设施,以照顾巴士车长的需要。现时,超过95%的巴士总站已设有洗手间或在3分钟步行距离内有洗手间设施。余下的基本上

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	<p>在约4至7分钟步行距离内有洗手间设施。另一方面，约90%的巴士总站已设有可供巴士车长使用的休息设施。</p> <ul style="list-style-type: none"> 在2017年至2021年，政府共批准121宗由专营巴士营办商提出提供巴士车长工作室 / 休息室 / 休息设施的申请，令该等设施在全港的总数达到280个。
(x) 兼职车长：其他受雇工作	
(29) 运输署订明专营巴士营办商须就兼职车长的其他受雇工作获取、备存及更新资料，包括工作性质和时间。	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <p>现时，每间专营巴士营办商已各自订有一套机制让兼职车长报告其他受雇工作的资料。</p>
(30) 运输署要求新大屿山巴士(1973)有限公司(屿巴)获取及备存由冠忠或任何其他巴士和司机供应商向其提供的车长在其他受雇工作中当值、驾驶时间及休班时间的纪录，而屿巴必须信纳这些车长为屿巴执行驾驶职务时符合《指引》。	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <p>因应运输署的要求，屿巴已获取及备存由其他巴士和司机供应商向其提供的巴士车长在其他受雇工作中当值、驾驶时间及休班时间的纪录。</p>
(xi) 为巴士车长提供休息和洗手间设施	
(31) 运输署修订《运输策划及设计手册》，以删除以下条文：邻近发展项目如设有洗手间设施，便无须在巴士总站为巴士营办商员工提供该等设施。	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 运输署已于2019年8月修订《运输策划及设计手册》相关条文，加入于规划新公共交通交汇处及巴士总站时需提供巴士车长及员工休息和洗手间等基本设施的指引，并提供范本图样及相关适用面积予规划人员参考。 规划署已于2019年12月修订《香港规划标准与准则》中的相关条文。
(32) 运输署邀请规划署修订《香港规划标准与准则》第八章第4.1.6条，以订明巴士总站必须提供洗手间和休息设施。	
(33) 政府在新建的公共交通交汇	

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
处和巴士总站设置固定构筑物，用作站长室及附设洗手间设施的休息室。	
(34) 运输署邀请运房局局长的代表成为运输署专责小组的成员，以监察在公共交通交汇处和巴士总站提供附属设施的事宜。	<p><u>已落实完成(成为恒常工作)</u></p> <p>运输及房屋局的代表已加入并参与由运输署统筹的跨部门专责小组会议，以监察在公共交通交汇处和巴士总站提供该等附属设施的事宜。</p>
(xii) 辱骂和袭击车长	
(35) 运输署和香港警务处(警务处)推行长期计划，透过新闻媒体、电视台及社交媒体，教育公众明白辱骂正在执行职务的车长既不能接受，亦会构成刑事罪行。	<p><u>已落实完成(成为恒常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 运输署于2019年推出一系列电视及网上宣传短片，加强乘客乘坐公共交通工具时的安全及礼让意识(包括尊重巴士车长)。 ● 运输署及警务处已制订长期宣传计划，透过不同渠道(包括网上及电台宣传短片 / 声带及《道路安全通讯》等)，宣传乘客安全及行为等事项。运输署及警务处会定期检讨有关计划推行情况。
(36) 运输署要求专营巴士营办商张贴告示，以提醒专营巴士乘客辱骂车长既不能接受，亦会构成刑事罪行。	<p><u>已落实完成</u></p> <p>运输署已统整有关告示内容，而各专营巴士营办商亦已在巴士车厢内张贴有关告示，以提醒乘客切勿骚扰巴士车长驾驶。</p>
(37) 运输署要求专营巴士营办商在巴士前门和车长座位安装可录音摄录机。	<p><u>已落实完成</u></p> <p>各专营巴士营办商已为旗下于车长座位安装有闭路电视的巴士，加装录音设备及开启有关功能。</p>
(38) 建议订立具体的法例条文，把向正在执行公务的车长作出带恐吓、辱骂或侮辱成分的言行，订为罪行。	<p><u>正研究</u></p> <p>运输署正检视现行相关法例条文，是否足够对向正在执行公务的巴士车长作出带恐吓、辱骂或侮辱成分言行的乘客作出检控，并会咨询相关政府政策局 / 部门。</p>

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
(xiii) 在专营巴士站及附近违例停车	
<p>(39) 尽快将有关的法例条文提交立法会，以订明定额罚款通知书必须送达车主而不是固定在车辆上或交付司机，以及准许送达电子通知书。</p>	<p>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> 就利用科技协助交通执法方面，警务处已于2020年4月在全港各警区开展电子定额罚款通知书先导计划，让前线执法人员以手提装置读取违泊车辆的资料，并即时列印定额罚款通知书。警务处刚在2021年3月扩大先导计划，以涵盖《定额罚款(刑事诉讼)条例》(第240章)下的交通罪行(例如车辆在巴士站违例停车及在限制区内让乘客上落或装卸货物等)。 为配合以电子方式根据《定额罚款(交通违例事项)条例》(第237章)及第240章送达定额罚款通知书，警务处正开发电子交通执法系统，并已在2021年6月获立法会财务委员会批准拨款。政府计划在2022年下半年向立法会提交修订条例草案，为拟议电子交通执法提供法律基础。
<p>(40) 运输署和警务处探讨以下可行性：在合适的有利地点(特别是灯柱)安装闭路电视摄录机，以监察专营巴士站及附近的违例停车黑点。</p>	<p>正推展</p> <p>警方在2018年进行了一项全港性试验计划。在该计划下，警务人员使用手持摄录机记录《定额罚款(刑事诉讼)条例》(第240章)下的交通罪行，包括车辆在巴士站违例停车及在限制区内让乘客上落或装卸货物等，并随后以邮寄方式送递定额罚款通知书予违例司机。警方在完成检讨后，决定将此试验计划恒常化，成为其中一种交通执法模式。</p>

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
(41) 专营巴士营办商与警方合作，向警方提供安装在专营巴士的摄录机所录得在专营巴士车站及附近违例停车的闭路电视影片。	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <p>专营巴士营办商已联系警务处，并不时向警方提供录得在专营巴士车站及附近违例停车的闭路电视影片，以便警方跟进。</p>
(xiv) 为专营巴士而设的优先措施	
(42) 运输署考虑设立有关系统，让巴士离站时优先驶回道路。	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <p>运输署已推行新设计的「请让巴士」交通标志和道路标记，鼓励驾驶者让巴士更容易驶出巴士站至相邻行车线。有关试行计划于2020年年初完成，由于成效正面，运输署已将这项巴士友善交通措施纳入《运输策划及设计手册》内，作为标准交通管理措施之一。运输署现正把这项新措施扩展至其他合适的巴士站。</p>
(43) 运输署在合适地点，更多使用巴士专线。	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <p>运输署一直致力推展此事项。截至2022年2月底，全港共有85条巴士专线及15个巴士专用入口。运输署会继续于合适地点增设更多巴士专线。</p>
(xv) 路线风险评估	
(44) 运输署要求专营巴士营办商就旗下巴士行走的每一条路线，向运输署提供路线风险评估。	<p>已落实完成(成为恒常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 运输署已与各专营巴士营办商敲定路线风险评估的详细安排。在进行有关风险评估时，专营巴士营办商须检查及评估每条巴士路线的实际运作情况(包括道路、附近环境、其他车辆或行人的活动等)，并因应每条巴士路线其独特的运作情况向车长提供充足及合适的驾驶指示。 • 专营巴士公司已于2020年年底为旗下所有路线完成路线风险评估，为车长提供充足及合适的驾驶指示，并向运输署提交报告。专营巴士营办商会为每条路线定期检视路线风

独立检讨委员会建议	跟进工作最新进展
	险评估(每两年至少一次)。
(xvi) 车速限制	
(45) 运输署物色合适地点，试行每小时30公里的低车速限制区。	<p><u>已落实完成(成为恒常工作)</u></p> <p>运输署已于2020年在深水埗伟智街(介乎窝仔街至南昌街路段)试行每小时30公里低速限制区并采用交通纾缓措施，结果显示这在改善道路安全方面是有效的交通措施。运输署计划在2022年物色其他合适地点，进一步试行有关措施。</p>

- 完 -