

索引

審核二零二二至二三年度開支預算
管制人員對立法會議員補充問題的答覆

局長：運輸及房屋局局長

第 9 節會議

綜合檔案名稱：THB(T)-2S-c1.docx

答覆編號	問題編號	議員姓名	總目	綱領
S-THB(T)001	S018	陳月明	158	(2) 陸路及水上交通
S-THB(T)002	S024	謝偉銓	186	(1) 規劃及發展事宜
SV-THB(T)001	SV005	林振昇	186	(1) 規劃及發展事宜

管制人員的答覆

(問題編號：S018)

總目： (158) 政府總部：運輸及房屋局(運輸科)

分目： (-) 沒有指定

綱領： (2) 陸路及水上交通

管制人員： 運輸及房屋局常任秘書長(運輸) (陳美寶)

局長： 運輸及房屋局局長

問題：

局方的書面答覆指港深政府組成「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」，包括研究東鐵線延伸至深圳羅湖的建議。

局方可否書面透露專班的研究內容或進度？市民其實非常關心東鐵線延伸至羅湖同打鼓嶺的安排，甚至期待未來可以研究拓展到沙頭角。

另外有關現有北區道路擴建方面，現因疫情未通關的關係，原定香園圍蓮塘口岸附近，包括蓮麻坑路、文錦渡路、坪輦路的預期人流車流其實並未反映到。而且粉嶺新發展區將陸續落成多個住宅項目，區內人口將會繼續上升。加上未來北部都會區的發展，可以預期未來新界北幾個口岸包括香園圍蓮塘口岸以及沙頭角口岸附近的道路將會非常繁忙。

局方會不會考慮疫情後以及建基未來道路使用量，提前考慮未來的綜合發展和需求，將北區主要道路擴建成為四車道？

提問人：陳月明議員

答覆：

為進一步促進粵港澳大灣區基礎設施互聯互通，港深政府已成立「推動港深跨界軌道基礎設施建設專班」(「專班」)，共同構建「軌道上的大灣區」。

「專班」已展開連接洪水橋與前海的港深西部鐵路的研究，以期在今年內完成首階段研究，以加強香港及深圳西部的交通聯繫，便利人員往來。香港特別行政區政府亦已要求香港鐵路有限公司在今年內提交北環線支線的技術和財務建議。另一方面，「專班」現正研究東鐵線伸延至深圳羅湖的

建議，兩地政府會就優化羅湖管制站及其交通接駁事宜共同探討不同方案，以制訂雙方同意的建議。

我們正根據《香港2030+：跨越2030年的規劃遠景與策略》規劃研究的發展策略，進行《跨越2030年的鐵路及主要幹道策略性研究》，探討全港性鐵路及主要幹道基建的布局，以及為走線和配套設施進行初步工程技術評估，讓有關規劃能配合發展甚或預留容量，以滿足包括《北部都會區發展策略》等香港整體長遠發展的需要。我們計劃於今年下半年內整合策略性研究的初步研究結果及展開研究的諮詢工作。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：S024)

總目： (186) 運輸署
分目： (700) 一般非經常開支
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

就答覆編號THB(T)051，請政府當局提供以下資料：

智慧交通基金10億元撥款，香港生產力促進局作為基金秘書處，其設定行政開支上限為基金額15%，截至本年3月31日政府已批出14個項目涉及\$8,000萬元，請提供至今支付予生產力促進局的行政開支為何？有關行政費用若超過批出款項的15%，當局如何確保最終費用控制在不多於10億基金款項的15%？

提問人：謝偉銓議員

答覆：

香港生產力促進局(生產力局)獲委聘為智慧交通基金(基金)的秘書處，負責管理基金，職責包括推廣基金、就申請個案作出建議，以及監察獲批項目的表現。設定行政開支上限為基金額15%的做法，與類似的政府資助計劃一致。有關規定已在政府與生產力局簽訂的協議中訂明，生產力局的行政開支不得超出上限。截至2022年3月31日，涉及的行政開支約為950萬元，約佔2021-22年度批出款項的12%。推算2022-23年度的行政開支會在同年預計批出款項中佔相若的比例。

- 完 -

管制人員的答覆

(問題編號：SV005)

總目： (186) 運輸署
分目： (-) 沒有指定
綱領： (1) 規劃及發展事宜
管制人員： 運輸署署長 (羅淑佩)
局長： 運輸及房屋局局長

問題：

政府當局在2019年公布香港專營巴士服務獨立檢討委員會向行政長官提交的報告，報告提出多項有關加強專營巴士安全的建議，該等建議的落實情況為何？

提問人： 林振昇議員

答覆：

政府一直與專營巴士營辦商合作，積極推展香港專營巴士服務獨立檢討委員會所提出的各項建議。截至2022年2月底，在45項建議中，有43項已落實完成或正推展(當中部分成為恆常措施／工作)。政府正就其餘兩項建議擬定下一步工作(落實有關建議涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)。就各項建議所採取跟進工作的最新進展，載列於附件。

《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》
建議及跟進工作最新進展摘要

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(i) 專營巴士安全總監	
(1) 運輸署設立所需架構，從而建立積極主動的對策，以確保巴士安全。	<p>正推展</p> <p>運輸署已於2021年成立專責的巴士安全小組，負責提升巴士安全。該專責小組將由1名安全總監領導，現正進行公開招聘工作，以物色人選擔任該職位。</p>
(2) 運輸署委任 1 名專營巴士安全總監，並成立小規模的巴士安全小組。	
(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。	<p>已落實完成</p> <p>所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。</p>
(ii) 旨在加強專營巴士安全的常設工作小組	
(4) 擴大常設工作小組成員範圍，包括具備專營巴士專門知識的獨立人士。	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署的加強專營巴士安全工作小組已改為常設組織，並於2019年年初進行改組，改名為「加強專營巴士安全委員會」（「巴士安全委員會」），並加入2名本地專家學者為成員^{註1}。 ● 「巴士安全委員會」之下設有2個小組委員會，分別為「車內安全裝置及科技小組委員會」及「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」，就相關課題聚焦地進行討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。 ● 由2019年至2021年，「巴士安全委員會」及其轄下的2個小組委員會

^{註1}「巴士安全委員會」成員包括運輸署代表、所有專營巴士營辦商代表及兩名本地專家學者，分別為香港大學工程學院副院長(發展及對外關係) 兼土木工程系講座教授黃仕進教授，以及香港教育大學副校長(研究與發展) 陳智軒教授。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	共召開20次會議。
(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組	
(5) 運輸署盡快成立專責科技小組。	已落實完成 運輸署已於2021年成立專責的巴士安全小組，負責提升巴士安全。該小組專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
(6) 專責科技小組與海外司法管轄區內獲認受的機構(例如倫敦運輸局或新加坡陸路交通管理局)建立聯繫，分享資訊。	已落實完成(成為恆常工作) 運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，包括英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，分享資訊。運輸署會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。
(7) 專營巴士營辦商委任轄下職員負責科技安全裝置，並與獲認受的海外司法管轄區內專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。	已落實完成(成為恆常工作) <ul style="list-style-type: none"> ● 本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區的專營巴士營辦商建立聯繫，分享資訊。 ● 各專營巴士營辦商的安全總監已統籌處理科技安全裝置的事宜，並加強與非本地專營巴士營辦商的聯繫及交流，包括前往海外(例如新加坡、日本及英國等)和中國內地與當地巴士營辦商及製造商就有關巴士安全及先進科技應用等課題進行聯繫及交流。
(iv) 資助	
(8) 運輸署設立小數額的基金，資助專營巴士營辦商採用新的安全科技。	已落實完成(成為恆常工作) <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已檢視政府成立的各項基金，得悉創新科技署下的「創新及科技基金」的資助範圍應可涵蓋新的專營巴士安全科技。該基金(包括旗下的伙伴研究計劃或科技券計劃)為本地大學、公營科研機構、本地企業、工商協會團體等提

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>供財政支援，鼓勵和協助他們提升科技水平，並為其業務注入更多創新意念。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵營辦商申請有關基金，以助其研發及採用提升專營巴士安全及運作的新科技。 ● 此外，運輸署資助專營巴士營辦商在現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統、車速限制減速器，以及在上層乘客座位加裝安全帶。詳情請參閱下文第10項。
<p>(9) 運輸署委聘獨立顧問，就部分專營巴士上層座椅加裝安全帶，進行成本效益分析。</p>	<p><u>已落實完成</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署在2019年2月委任獨立顧問^{註2}就在專營巴士加裝安全帶進行成本效益分析，並於同年9月完成有關研究。分析顯示政府應考慮為2016年或以後登記的雙層巴士(約1 900輛)的上層乘客座位安裝安全帶。此外，有關研究亦認為配置安全帶的巴士應優先調派至行走快速道路及車程較長的路線中運作。 ● 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商安排為約1 900輛現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作已於2020年第三季開始陸續展開，預計三年內完成。政府會資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 ● 此外，所有由2018年7月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅裝設

^{註2}有關研究由香港理工大學土木及環境工程學系團隊作為獨立顧問進行，研究報告已提交予「巴士安全委員會」，並上載於運輸署網頁。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>安全帶。截至2022年2月底，已有約980輛新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。</p> <ul style="list-style-type: none"> 預計當有關加裝工作於三年內(由2020年第三季起計)完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過3 000輛巴士配有安全帶。運輸署會與專營巴士營辦商落實優先調派該等巴士在行走快速公路並較少停站的長途巴士路線運作。
<p>(10) 運輸署委聘獨立顧問，就加裝電子穩定控制系統、具有減速功能的車速限制器(「車速限制減速器」)及證實技術上可行的所有其他安全裝置，進行成本效益分析，然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。</p>	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> 鑑於電子穩定控制系統及車速限制器行之有效，運輸署已根據巴士生產商及專營巴士營辦商提供的成本資料及參考海外的相關研究結果，進行成本效益檢討。相關的工作已經完成，結果顯示政府應考慮為所有在技術上可作相關加裝的現役巴士(約4 000輛)加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商安排為約4 000輛現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作已於2020年第三季開始陸續展開，預計四年內完成。政府資助專營巴士營辦商八成相關安裝費用，其餘費用和日後的維修保養則由專營巴士營辦商負擔。 此外，所有由2018年7月起訂購的新巴士，都會配置電子穩定控制系統及車速限制減速器。預計當有關加裝工作於四年內(由2020年第三季起計)完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過5 500輛巴士配有電子穩定控制系統及車速限制減速器。
<p>(v)安全表現指標</p>	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。	已落實完成(成為恆常工作)
(12) 運輸署邀請倫敦運輸局就其採用的安全表現指標，詳加闡明及澄清。	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已參考倫敦運輸局的安全表現指標，並與各專營巴士營辦商敲定在本港採用的安全表現指標及統一相應的數據格式。 ● 全新採用的安全表現指標已由原來的兩個項目^{註 3}增加至19個項目。該等項目涵蓋六個範疇(包括一般安全、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、員工工作安全，以及管理及保證系統)，以全方位檢視專營巴士營辦商的相關安全表現及趨勢，從而有助推行針對性的研究及措施，以進一步加強專營巴士安全。 ● 運輸署與各專營巴士營辦商已於2020年1月起採用新一套表現指標量度安全表現。
(vi) 專營巴士意外數據	
(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。	已落實完成(成為恆常工作) 運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公布安排。各專營巴士營辦商由2020年起每年均會在其網頁公布遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。
(14) 運輸署要求專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有意外。	已落實完成(成為恆常工作)
(15) 運輸署考慮設立有關專營巴士意外數據的共同匯報／分析系統。	<ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已要求各專營巴士營辦商每月向運輸署匯報所有涉及專營巴士的意外。 ● 由2019年開始，運輸署已備存巴士意外的數據庫，並與專營巴士營辦商劃一匯報／分析安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當

^{註 3}該兩個項目為：(i)巴士檢驗時發現有關安全的故障；及(ii)每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	跟進。
(16) 運輸署就報告超速駕駛或急速剎車事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已與各專營巴士營辦商完成就超速駕駛及急速剎車情況設立劃一目標臨界值，並已於2020年年底實施，向車長發出實時警報及製備報告，與車長作出跟進。有關臨界值為： <ul style="list-style-type: none"> (i) 超速駕駛 <p>實時警報 – 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制)；</p> <p>製備報告 – 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里；及</p> (ii) 急速剎車 <p>製備報告 – 超過 0.4 重力。</p>
(17) 運輸署就報告突然加速事件，指定專營巴士營辦商採用劃一臨界值。	
(vii) 實時警報	
(18) 運輸署要求專營巴士營辦商就超速、減速及加速向車長發出實時警報，以及製備這些事件的紀錄。	
(19) 運輸署及專營巴士營辦商探討以下可行性：向營辦商控制中心發出實時或接近實時有關超速、減速及加速的自動警報，以及在適當時與車長溝通。	<p><u>正研究</u></p> <p>運輸署正與各專營巴士營辦商檢視就超速駕駛及急速剎車劃一臨界值向車長發出實時警報的實施情況，並會探討向營辦商控制中心發出實時或接近實時警報的可行性。</p>
(viii) 巴士車長培訓	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(20) 運輸署與專營巴士營辦商合作，以確定車長培訓制度的主要成效指標。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <p>運輸署一直有制訂《專營巴士車長訓練綱領實務守則》予專營巴士營辦商採用。運輸署已於2020年年底與各專營巴士營辦商就該守則的實施情況完成檢討工作，當中包括劃一主要成效指標，由2021年1月起實施。有關主要成效指標為：</p> <ul style="list-style-type: none"> (i) 巴士車長培訓後所涉及受指控的人身傷害交通事故的宗數；及 (ii) 巴士車長培訓後所涉及經確立投訴的宗數。
<p>(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。</p>	<p>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現時專營巴士車長的培訓課程中已加入疲勞管理的元素，包括提醒車長要有足夠休息恢復精神和體力，避免因連續長時間工作而產生疲勞，留意個人的身體狀況與可承受的工作時間以確保精神狀況適宜駕駛，以及多作運動以保持身體健康等。 ● 運輸署會於研究疲勞識別和管理的課題時一併探討進一步加強巴士車長相關培訓的可行性。 <p>[請同時參閱下文第 25 至 27 項]</p>
<p>(22) 運輸署撥款資助車長修讀專門課程，學習處理辱罵他人和憤怒的乘客。</p>	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已於2021年11月完成製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以短片課程形式為主，內容將包括下列三個單元： (i) 巴士車長應對難處理乘客時的情緒和心理質素； (ii) 日常營運下應對難處理乘客的

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	技巧；及 (iii)突發事故下應對難處理乘客的技巧。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》	
(24) 委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入常設工作小組，成為委員。	已落實完成 運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。 [請參閱上文第4項]
(23) 在規例中訂明有關工時的指引。	正推展 <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已於2018年發出最新修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)。所有專營巴士營辦商已在2019年第二季開始全面實施新修訂的《指引》。 ● 考慮到專營巴士營辦商有需要照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，新修訂的《指引》容許巴士公司可適度安排每更不超逾14小時的特別更次。然而，現時所有專營巴士營辦商已實施每更不超逾13小時的安排。 ● 運輸署除了跟進及監察專營巴士營辦商實施新修訂的《指引》的情況外，亦一直就識別和管理疲勞駕駛進行研究。 ● 經探討海外的研究報告和做法，以及與「巴士安全委員會」專家成員和另外2名本地專家^{註4}討論後，運輸署已委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究，包括：
(25) 常設工作小組考慮每更14小時的特別更是否符合巴士安全。	
(26) 常設工作小組考慮限制車長在一段期間(例如14日或28日)內的總駕駛時數。	
(27) 常設工作小組委聘獨立顧問進行成本效益分析，以探討廢除特別更(例外於22小時值勤規定)有何影響，特別是潛在的安全改善、須增聘車長的人數和成本，以及對專營巴士票價的影響。	

^{註4}一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作及駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師，其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>(i) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因；</p> <p>(ii) 研究現有《指引》所定的專營巴士車長工作時數、休息時間、編更安排(包括特別更次)與車長疲勞駕駛的關係；以及</p> <p>(iii) 探討相應的改善策略和措施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 有關研究已於2021年3月展開，運輸署已邀請專營巴士營辦商及其車長參與研究。 ● 運輸署期望研究結果和建議可成為制訂全面疲勞識別和管理的策略基礎，涵蓋以下三個方面： <ul style="list-style-type: none"> (i) 全面檢討車長工作及休息時間、休息日、編更安排、駕駛路線安排等； (ii) 就專營巴士公司的管理方面，如何提供適當的工作環境(例如休息設施、車廠設計、車長駕駛室安排等)、管理和識別個別車長的狀態是否適合工作，以及進一步加強相關的車長培訓；以及 (iii) 就車長方面，如何推動及培養疲勞管理文化，及訂立車長個人生活作息方面的指引，以減低疲勞駕駛的風險。 ● 至於有關在法例上訂明有關工時《指引》的建議，將於研究識別和管理疲勞駕駛的課題時一併跟進。
<p>(28) 城巴有限公司(城巴)／新世界第一巴士服務有限公司(新巴)和運輸署緊密合作，以確保城巴／新巴為當特別更的車長提供足夠的休息設施。</p>	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ● 現時全港共有311個巴士總站(包括港鐵巴士路線的總站)。各專營巴士公司已陸續於現有巴士總站增加洗手間和休息設施，以照顧巴士車長的需要。現時，超過95%的巴士總站已設有洗手間或在3分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>在約4至7分鐘步行距離內有洗手間設施。另一方面，約90%的巴士總站已設有可供巴士車長使用的休息設施。</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 在2017年至2021年，政府共批准121宗由專營巴士營辦商提出提供巴士車長工作室／休息室／休息設施的申請，令該等設施在全港的總數達到280個。
(x) 兼職車長：其他受僱工作	
(29) 運輸署訂明專營巴士營辦商須就兼職車長的其他受僱工作獲取、備存及更新的資料，包括工作性質和時間。	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <p>現時，每間專營巴士營辦商已各自訂有一套機制讓兼職車長報告其他受僱工作的資料。</p>
(30) 運輸署要求新大嶼山巴士(1973)有限公司(嶼巴)獲取及備存由冠忠或任何其他巴士和司機供應商向其提供的車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄，而嶼巴必須信納這些車長為嶼巴執行駕駛職務時符合《指引》。	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <p>因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由其他巴士和司機供應商向其提供的巴士車長在其他受僱工作中當值、駕駛時間及休班時間的紀錄。</p>
(xi) 為巴士車長提供休息和洗手間設施	
(31) 運輸署修訂《運輸策劃及設計手冊》，以刪除以下條文：鄰近發展項目如設有洗手間設施，便無須在巴士總站為巴士營辦商員工提供該等設施。	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已於2019年8月修訂《運輸策劃及設計手冊》相關條文，加入於規劃新公共交通交匯處及巴士總站時需提供巴士車長及員工休息和洗手間等基本設施的指引，並提供範本圖樣及相關適用面積予規劃人員參考。
(32) 運輸署邀請規劃署修訂《香港規劃標準與準則》第八章第4.1.6條，以訂明巴士總站必須提供洗手間和休息設施。	<ul style="list-style-type: none"> ● 規劃署已於2019年12月修訂《香港規劃標準與準則》中的相關條文。
(33) 政府在新建的公共交通交匯	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
處和巴士總站設置固定構築物，用作站長室及附設洗手間設施的休息室。	
(34) 運輸署邀請運房局局長的代表成為運輸署專責小組的成員，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供附屬設施的事宜。	已落實完成(成為恆常工作) 運輸及房屋局的代表已加入並參與由運輸署統籌的跨部門專責小組會議，以監察在公共交通交匯處和巴士總站提供該等附屬設施的事宜。
(xii) 辱罵和襲擊車長	
(35) 運輸署和香港警務處(警務處)推行長期計劃，透過新聞媒體、電視台及社交媒體，教育公眾明白辱罵正在執行職務的車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	已落實完成(成為恆常工作) <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署於2019年推出一系列電視及網上宣傳短片，加強乘客乘坐公共交通工具時的安全及禮讓意識(包括尊重巴士車長)。 ● 運輸署及警務處已制訂長期宣傳計劃，透過不同渠道(包括網上及電台宣傳短片／聲帶及《道路安全通訊》等)，宣傳乘客安全及行為等事項。運輸署及警務處會定期檢討有關計劃推行情況。
(36) 運輸署要求專營巴士營辦商張貼告示，以提醒專營巴士乘客辱罵車長既不能接受，亦會構成刑事罪行。	已落實完成 運輸署已統整有關告示內容，而各專營巴士營辦商亦已在巴士車廂內張貼有關告示，以提醒乘客切勿騷擾巴士車長駕駛。
(37) 運輸署要求專營巴士營辦商在巴士前門和車長座位安裝可錄音攝錄機。	已落實完成 各專營巴士營辦商已為旗下於車長座位安裝有閉路電視的巴士，加裝錄音設備及開啟有關功能。
(38) 建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	正研究 運輸署正檢視現行相關法例條文，是否足夠對向正在執行公務的巴士車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分言行的乘客作出檢控，並會諮詢相關政府政策局／部門。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車	
<p>(39) 盡快將有關的法例條文提交立法會，以訂明定額罰款通知書必須送達車主而不是固定在車輛上或交付司機，以及准許送達電子通知書。</p>	<p>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 就利用科技協助交通執法方面，警務處已於2020年4月在全港各警區開展電子定額罰款通知書先導計劃，讓前線執法人員以手提裝置讀取違泊車輛的資料，並即時列印定額罰款通知書。警務處剛在2021年3月擴大先導計劃，以涵蓋《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)下的交通罪行(例如車輛在巴士站違例停車及在限制區內讓乘客上落或裝卸貨物等)。 ● 為配合以電子方式根據《定額罰款(交通違例事項)條例》(第237章)及第240章送達定額罰款通知書，警務處正開發電子交通執法系統，並已在2021年6月獲立法會財務委員會批准撥款。政府計劃在2022年下半年向立法會提交修訂條例草案，為擬議電子交通執法提供法律基礎。
<p>(40) 運輸署和警務處探討以下可行性：在合適的有利地點(特別是燈柱)安裝閉路電視攝錄機，以監察專營巴士站及附近的違例停車黑點。</p>	<p>正推展</p> <p>警方在2018年進行了一項全港性試驗計劃。在該計劃下，警務人員使用手持攝錄機記錄《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第240章)下的交通罪行，包括車輛在巴士站違例停車及在限制區內讓乘客上落或裝卸貨物等，並隨後以郵寄方式送遞定額罰款通知書予違例司機。警方在完成檢討後，決定將此試驗計劃恆常化，成為其中一種交通執法模式。</p>

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(41) 專營巴士營辦商與警方合作，向警方提供安裝在專營巴士的攝錄機所錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片。	已落實完成(成為恆常工作) 專營巴士營辦商已聯繫警務處，並不時向警方提供錄得在專營巴士車站及附近違例停車的閉路電視影片，以便警方跟進。
(xiv) 為專營巴士而設的優先措施	
(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。	已落實完成(成為恆常工作) 運輸署已推行新設計的「請讓巴士」交通標誌和道路標記，鼓勵駕駛者讓巴士更容易駛出巴士站至相鄰行車線。有關試行計劃於2020年年初完成，由於成效正面，運輸署已將這項巴士友善交通措施納入《運輸策劃及設計手冊》內，作為標準交通管理措施之一。運輸署現正把這項新措施擴展至其他合適的巴士站。
(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。	已落實完成(成為恆常工作) 運輸署一直致力推展此事項。截至2022年2月底，全港共有85條巴士專線及15個巴士專用入口。運輸署會繼續於合適地點增設更多巴士專線。
(xv) 路線風險評估	
(44) 運輸署要求專營巴士營辦商就旗下巴士行走的每一條路線，向運輸署提供路線風險評估。	已落實完成(成為恆常工作) <ul style="list-style-type: none"> ● 運輸署已與各專營巴士營辦商敲定路線風險評估的詳細安排。在進行有關風險評估時，專營巴士營辦商須檢查及評估每條巴士路線的實際運作情況(包括道路、附近環境、其他車輛或行人的活動等)，並因應每條巴士路線其獨特的運作情況向車長提供充足及合適的駕駛指示。 ● 專營巴士公司已於2020年年底為旗下所有路線完成路線風險評估，為車長提供充足及合適的駕駛指示，並向運輸署提交報告。專營巴士營辦商會為每條路線定期檢視路線風

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	險評估(每兩年至少一次)。
(xvi) 車速限制	
(45) 運輸署物色合適地點，試行每小時 30 公里的低車速限制區。	<p><u>已落實完成(成為恆常工作)</u></p> <p>運輸署已於 2020 年在深水埗偉智街(介乎窩仔街至南昌街路段)試行每小時 30 公里低速限制區並採用交通紓緩措施，結果顯示這在改善道路安全方面是有效的交通措施。運輸署計劃在 2022 年物色其他合適地點，進一步試行有關措施。</p>

- 完 -