

政府總部
運輸及房屋局
運輸科
香港添馬添美道2號
政府總部東翼



Transport and
Housing Bureau
Government Secretariat
Transport Branch
East Wing, Central Government Offices,
2 Tim Mei Avenue,
Tamar, Hong Kong

本局檔號 OUR REF.: THB(T)(CR) 1/511/2015
來函檔號 YOUR REF.: CB1/F/3/6

電話Tel. No.: 3509 7211
傳真Fax No.: 3912 4818

香港中區立法會道1號
立法會綜合大樓
立法會人事編制小組委員會秘書
(經辦人：余善翔女士)

余女士：

**人事編制小組委員會
2019年4月30日會議的跟進事項**

委員於上述會議上要求政府當局就立法會文件EC(2018-19)33提供補充資料。本局現回覆如下。

(a) 專營巴士：進一步提升營運安全及豁免隧道及道路收費

提升專營巴士的營運安全屬持續及長期的工作，必須隨着實際營運情況及科技發展，不斷檢討及更新相關的策略和措施。除了預計在2019-20財政年度推出資助計劃，以資助專營巴士營辦商在現有巴士上安裝電子穩定控制系統、車速限制減速器及上層座椅安全帶外，運輸及房屋局（運房局）亦正聯同運輸署及專營巴士營辦商積極推行「香港專營巴士服務獨立檢討委員會」在2019年1月8日公布的報告中的45項提升專營巴士營運安全的建議。當中，政府已推展或正推展33項工作，有四項正計劃推行，而其餘八項則有待研究（包括有關修訂現有法例的建議）。相關工作的進度及時間表見附錄。

需要強調的是，提升專營巴士營運安全的跟進工作並非可以一次性完成，而是必須持續進行。舉例而言，政府已承諾再次檢討剛於2018年2月修訂的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》（《指引》），並預期於2020年完成。待有關檢討完成後，政府亦需與專營巴士營辦商研究在顧及實際營運需要的情況下擬訂落實的時間表；而待修訂落實後，政府亦要持續監察營辦商的遵從情況，並檢視不同持份者的意見及其他地區對巴士車長工作及休息時間規管的變更，適時再對《指引》作出檢討，以不斷提升專營巴士的營運安全。事實上，有關《指引》自1983年制定以來，已先後六次更新。其他與巴士安全相關的措施，亦同樣地需要不斷的監察和檢討，以確保有關措施能按需要持續完善，符合隨年月不斷提升的安全要求及期望。

隨着科技不斷發展，提升巴士安全的工作亦需與時並進。正如早前提交人事編制小組委員會（委員會）的立法會文件EC(2018-19)33所述，各專營巴士營辦商正開發一套全面的巴士監察及控制系統，透過整體運用黑盒數據、車速限制器和地理圍欄科技，更有效管理及控制巴士車隊，減低人為失誤引致的潛在風險。各營辦商亦正對不同安全裝置（例如司機監察裝置、碰撞警報裝置及保持行車線裝置）進行試驗。除了與專營巴士營辦商保持緊密聯繫，以檢視相關系統及裝置的成效，並仔細審視各項可能措施的成本效益外，政府亦會繼續留意其他地區就提升巴士營運安全而引進的新措施。政府與各營辦商會進一步加強巴士意外分析及安全表現管理（例如制定和調整安全表現的指標及就巴士車長的工作制定或優化各項指引），並按實際需要及科技發展進一步完善其他保障專營巴士營運安全的措施。擬設的職位將督導相關部門推進上述各項持續進行的工作。

至於豁免專營巴士的隧道及道路收費方面，運房局正繼續與兩條現時仍是以「建造、營運及移交」模式營運的行車隧道（即西區海底隧道和大欖隧道）商討由政府代繳專營

巴士的隧道費的可行性與財務安排，以讓專營巴士營辦商把所節省的隧道費開支撥入其專用基金的帳目中，以進一步紓緩未來的加價壓力。擬設的職位會跟進上述工作，亦會持續監督已於2019年2月17日落實推行的豁免專營巴士政府隧道及道路收費的實施情況，密切留意有關措施對專營巴士營辦商的營運及財務狀況的影響。監察專營巴士營辦商的營運及財務表現，並在適當時候考慮合適的措施以協助市民可繼續享用實惠且高效的專營巴士服務，是持續進行的工作。

(b) 公共小巴：提供專線小巴實時到站資訊及放寬小巴車身長度限制

運輸署已委聘技術專家推展實時到站資訊系統試驗計劃，並預計於2019年年底前完成試驗計劃。政府將會根據試驗計劃的結果進行系統承辦商的招標工作，隨後於2020年第一季安排中標承辦商開展系統開發的工作。同時，運輸署會於2020年第一至第二季起逐步更新各專線小巴路線的服務詳情表，包括行車路線、車站位置等。在選取合適的系統後，運輸署會在專線小巴上安裝相關裝置，並由2020年年中起進行實地測試及系統試驗。運輸署的目標是由2021年起分階段推出該實時到站資訊流動應用程式，以期在2022年全面實施該系統。

在推出實時到站資訊系統後，運房局將會督導運輸署持續實施及管理該項目，包括監督在新專線小巴上安裝所需設備及裝置的工作、系統的維修保養，以及更新承辦商的合約或重新招標。運輸署亦會監察各專線小巴營辦商更新服務詳情及執行相關系統更新的進度，並收集用戶（包括專線小巴營辦商及公眾）的意見，以進一步優化系統的運作。此外，運房局亦會督導運輸署推展各項監督工作，包括處理與項目運作有關的公眾投訴及查詢，並透過進行調查及實地測試，以監察系統表現及其穩定性。

長遠而言，當專線小巴實時到站資訊系統落成後，政府可應用有關數據作交通管理或運輸策劃等用途，例如利用大數據分析乘車習慣及市場需求等。政府會參考有關數據改善小巴服務，並檢視系統成效，同時亦會考慮是否及如何將相關技術推展至其他公共運輸服務。

鑑於實施專線小巴實時到站資訊系統牽涉大量前期準備工作，而監管和分析工作亦需在系統推出後持續進行。擬設的職位將密切留意各項工作的進度並提供適切而持續的支援，以確保上述短、中及長期的工作，可按時及按計劃進行。

此外，政府建議放寬小巴的車身長度的限制至7.5米，以便利業界引入具備較佳環保效益及無障礙設施的小巴。有關建議涉及修訂附屬法例，我們的目標是在2019-20立法年度向立法會提交相關修訂法例。擬設職位須監督推展立法建議的各項相關工作，包括檢視現時供小巴營運的公共運輸交匯處、小巴站及道路配套設施是否能配合放寬後的車身長度限制、擬備相關政策文件，以及推展立法程序。在修訂法例建議獲通過後，擬設職位亦須繼續密切留意新引入具備較佳環保效益及無障礙設施小巴的實際運作情況（如相關公共運輸交匯處、小巴站及道路需作出任何改善工程）。擬設的職位亦須適時檢視推行情況，持續督導運輸署考慮不同的措施，以繼續推展相關的政策目標，引入更先進、具環保效益及無障礙設施的小巴。

(c) 「水上的士」及渡輪：復辦「中環－紅磡」渡輪航線及試行「水上的士」服務

政府正籌備復辦「中環－紅磡」渡輪航線及試行行經啟德、紅磡、尖東、西九龍及中環的「水上的士」服務，並在紅磡（南）渡輪碼頭引入商業元素，為紅磡海濱注入活力。運輸署現正檢視意向書的內容，並會制定更具體的渡輪

服務方案以諮詢相關持份者。政府預計於2019年第三季就「中環－紅磡」航線及「水上的士」的建議服務詳情諮詢相關持份者並擬備招標事文件。視乎諮詢的進度，政府預期於2019年下半年內就該兩項服務進行招標甄選合適營辦商，以期讓「中環－紅磡」航線及「水上的士」最快分別於2020年第一季及2020年第二季開始投入服務。

作為試點項目，政府預期「水上的士」服務或會以較靈活的方式營運，例如準投標者可於服務建議書內建議營辦來往維多利亞港不同停泊點之間的短程服務。在服務推出後，政府會持續監察和檢視服務的運作情況、有關營辦商的營運狀況（例如乘客需求、服務質素）、財務狀況（例如票務安排及服務的財務可行性），並按實際需要調節服務水平（例如班次、收費等），盡量回應維港兩岸渡輪乘客的需求及期望。

在策劃推出上述航線及服務的同時，運房局及運輸署正聯同相關工務部門優化紅磡（南）渡輪碼頭以配合推出上述兩項渡輪服務。此外，政府會考慮長遠進一步優化紅磡（南）渡輪碼頭方案，並與相關持份者保持密切聯繫，確保該碼頭與紅磡都市公園和紅磡海濱花園的發展概念能互相配合。

考慮應否及如何進一步推廣「水上的士」服務，以至聯繫渡輪業界及其他持份者優化現有渡輪服務以及碼頭設施，是運房局及運輸署持續進行的工作。擬設的職位將會協助推展上述各項工作。

(d) 公共交通費用補貼計劃

政府已於2019年1月1日落實免入息審查的公共交通費用補貼計劃（計劃）。從計劃實施至今，以至市民領取補貼的過程，所有運作均相當暢順。計劃是持續實施的，而擬設

的職位會為計劃的監管及檢討工作提供持續的支援，並會密切檢視計劃的運作情況，以確保計劃暢順運作。

正如早前向委員會提交的立法會文件EC(2018-19)33中提及，運房局會督導運輸署檢視各領取補貼途徑的覆蓋範圍及使用率、邨巴、員工巴士、紅色小巴及街渡營辦商申請加入計劃的審批情況，以及市民對計劃的意見。與此同時，運輸署會繼續監察八達通卡有限公司提供的系統的穩定性，並檢查和審核八達通卡有限公司定期提交的報告，以確保與計劃有關的公共交通數據及交易資料準確無誤。運輸署亦會與各公共交通營辦商保持緊密溝通，監察其營運狀況並制定相關審計準則，以加強內部監控，並進一步確保營辦商遵守計劃下的營運要求。

除持續密切監察上述各項工作的進展外，運房局會在2020年年初展開首次檢討工作，根據實際數據檢視計劃成效，以至對整體公共交通服務佈局及財政的影響。其中，計劃涵蓋的公共交通服務、補貼金額、適用的電子繳費系統、市民出行習慣的改變等，均在檢視範圍。預計檢討工作可於2020年內完成。視乎檢討結果，運房局會制訂相關的改善措施。由於計劃的監管及檢討工作繁重，所涉的範疇廣泛，而其後運房局亦需持續監督運輸署落實檢討建議，因此有需要開設擬設的職位，以持續統籌上述事宜及應付新增的工作量。

結語

從早前向委員會提交的立法會文件EC(2018-19)33以及上文所提供的補充資料可見，上述(a)至(d)項提升公共交通服務的新措施，推展時間表涵蓋短、中及長期的工作，故此，新增的工作量亦屬持續性的。運房局運輸科確實需要開設1個首長級丙級政務官常額職位，統籌及推展上述各項措

施。運房局亦會適時向立法會交通事務委員會匯報上述各項措施的落實情況。

運輸及房屋局局長

(屈穎庭



代行)

2019年5月9日

附錄

**《香港專營巴士服務獨立檢討委員會報告》
獨立檢討委員會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。	<u>計劃推行</u> • 運輸署正就設立安全總監及安全小組的人手編制及工作範疇等方面擬定推行計劃的安排及細節。在此期間，運輸署的相關分部會繼續處理有關專營巴士安全的事宜。運輸署亦會在適當情況下按照既定程序尋求資源，以推行建議。
(2) 運輸署委任一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。	<u>已推展／正推展</u> • 所有專營巴士營辦商已各自委任其安全總監。
(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。	<u>已推展／正推展</u> • 大埔車禍發生後，運輸署隨即於 2018 年 3 月成立加強專營巴士安全工作小組(「工作

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	小組」)，以考慮及研究有關提升專營巴士安全的措施。運輸署已將該工作小組改為常設小組，為政府、各專營巴士營辦商及相關專家提供一個常設平台，以進一步討論及跟進各種提升專營巴士安全的措施。 工作小組已改名為「加強專營巴士安全委員會」(「委員會」)，首次會議已在 2019 年 4 月召開。運輸署已委任相關專家加入該委員會。
(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組 (5) 運輸署儘快成立專責科技小組。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署會在 2019 年年中成立運輸科技小組。
(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。	<u>已推展／正推展</u> 現時，運輸署已與海外司法管轄區內獲認受的機構建立聯繫，例如倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享資訊。將成立的運輸科技小組亦會繼續及進一步加強與有關海外機構的聯繫及交流。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(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。	<u>已推展／正推展</u> 現時，本港的專營巴士營辦商已與海外司法管轄區內的其他專營巴士營辦商建立聯繫，以分享資訊。運輸署會與各專營巴士營辦商商討委任其職員專責處理科技安全裝置的事宜，以及加強與有關海外專營巴士營辦商的聯繫及交流。
(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。	<u>計劃推行</u> 運輸署會考慮不同資助方案(包括善用現有的基金撥款)，以鼓勵專營巴士營辦商採用新的安全科技。
(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。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署已委聘獨立顧問進行成本／效益分析，並預期可在 2019 年年中完成分析工作。
(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，	<u>已推展／正推展</u> 鑑於配備電子穩定控制系統及車速限制器證明具有實效，運輸署正按獨立檢討委員會的建議向巴士生產商及

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
然後才要求專營巴士營辦商安裝該等裝置。	專營巴士公司收集詳細的成本資料及參考其他國家的相關研究結果，預計於 2019 年年中完成成本效益檢討以確認其成本效益。
(v) 安全表現指標 (11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。 (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。	<u>已推展／正推展</u> • 運輸署已取得倫敦運輸局所訂立的安全表現指標的資料，並初步擬定一套安全表現指標。 • 運輸署會於 2019 年年中與各專營巴士營辦商商討及敲定相關安全表現指標，並統一相應的數據格式，以期於 2020 年第一季利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。	<u>已推展／正推展</u> • 各專營巴士營辦商已同意按運輸署的要求，公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。 • 運輸署現正與各專營巴士營辦商商討統整有關數據，以期各專營巴士營辦商可於

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	2019 年年底公布其於 2019 年 6 月所提交的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。	<u>已推展／正推展</u> - 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。 - 運輸署會就該等意外設立統一的數據庫，以便劃一匯報和分析。
(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。	
(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。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署正與各專營巴士營辦商檢視及商討就超速駕駛、急速剎車及加速等情況設立劃一臨界值，供專營巴士營辦商採用以作出跟進行動，包括發出實時警報及製備報告。
(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	<u>計劃推行</u> 運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
動警報，以及在適當時與車長溝通。	可行的實施時間表。
(viii) 巴士車長培訓 (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。	<u>已推展／正推展</u> - 運輸署向所有專營巴士營辦商發出的《專營巴士車長訓練綱領實務守則》(「《實務守則》」)，已於 2018 年 10 月起實施。 - 隨著各專營巴士營辦商在《實務守則》實施一年後就推展培訓計劃及管理制度累積經驗，運輸署會於 2019 年年底與各專營巴士營辦商進一步合作，以識別及制訂車長訓練制度的主要成效指標。
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<u>已推展／正推展</u> 在《實務守則》實施一年後，即 2019 年年底，委員會將跟進有關事項，作為檢視《實務守則》的一部分。
(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。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署計劃為公共運輸司機(包括專營巴士車長)籌辦有關學習處理及應對辱罵他人和

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	憤怒的乘客的網上課程或培訓。
(ix) 《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》 (23) 在規例中訂明有關工時的指引。	<u>有待研究</u> 運輸署會研究有關建議及其廣泛影響，並諮詢相關政府決策局及部門。
(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。	<u>有待研究</u> - 運輸署已於 2017 年年底聯同各專營巴士營辦商檢視《指引》，並於 2018 年 2 月作出修訂。《指引》將於 2019 年第二季全面實施。 - 運輸署已委任識別和管理疲勞駕駛方面的專家加入委員會。 - 待經修訂的《指引》於 2019 年第二季全面實施後，運輸署會再檢討《指引》，其中包括就特別更的安排進行分析，預計檢討工作會於 2020 年完成。
(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。	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(28) 城巴／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。	<u>已推展／正推展</u> 於 2018 年 9 月，城巴及新巴在柴灣車廠提供新設並設置睡床及躺椅的休息室，亦在位於海洋公園及上環的巴士停泊用地新設睡床及躺椅，供巴士車長使用。運輸署會繼續與城巴及新巴研究在合適及便利位置提供更多休息設施供巴士車長使用。
(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。	<u>已推展／正推展</u> 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。運輸署會與各專營巴士營辦商商討，訂明及統一獲取和備存兼職車長資料的規定。
(30) 運輸署要求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》。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署已要求嶼巴獲取及備存由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。嶼巴已承諾獲取及備存有關紀錄。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(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。	<u>已推展／正推展</u> • 儘管運輸署編訂的《運輸策劃及設計手冊》仍載有有關條文，但運輸署自 2016 年起已要求食物環境衛生署考慮在規劃新公共交通交匯處時安排設置公共洗手間，而食物環境衛生署亦原則上同意有關要求。無論如何，運輸署現正修訂《運輸策劃及設計手冊》中相關條文，預計於 2019 年年中完成修訂。屆時，《香港規劃標準與準則》中的有關條文亦會相應作出修訂。
(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。	
(33) 政府在新建的公共交通交匯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。	<u>已推展／正推展</u> • 運輸署已承諾會在規劃新公共交通交匯處和巴士總站時，安排設置該等設施。
(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。	<u>已推展／正推展</u> • 運輸及房屋局的代表將會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。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(xii) 辱罵和襲擊車長 (35) 運輸署和香港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。	<u>已推展／正推展</u> • 運輸署及香港警務處已為制訂長期宣傳計劃事宜與各專營巴士營辦商展開討論。 • 運輸署於 2019 年 2 月 25 日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)。
(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。	<u>已推展／正推展</u> • 運輸署已統整有關告示內容，並要求各專營巴士營辦商安排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。	<u>有待研究</u> • 運輸署會與各專營巴士營辦商商討有關建議。
(38) 運輸署建議訂立具體的法例條文，把向正在執行公共職務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言行，訂為罪行。	<u>有待研究</u> • 運輸署會檢視現行相關法例條文是否足夠處理向正在執行公共職務的車長作出帶恐嚇、辱罵或侮辱成分的言

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	行，以及其廣泛影響，並諮詢相關政府決策局及部門。
(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車 (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。	<u>已推展／正推展</u> • 針對車輛在巴士站違例停車，現行法例(即《定額罰款(刑事訴訟)條例》(第 240 章))，除了容許警方把定額罰款通知書固定在車輛上，或親自把定額罰款通知書送交掌管車輛的人士，亦已容許警方以郵寄方式送遞定額罰款通知書。警方現正進行一項全港性的試驗，讓警務人員使用手持攝像機記錄第 240 章下的違規情況，包括車輛在巴士站違例停車，並採取執法行動。至於車輛在巴士站附近違例泊車，根據現行法例，即《定額罰款(交通違例事項)條例》(第 237 章)，警方只可把定額罰款通知書固定在車輛上或親自送交掌管車輛的人士。政府計劃在 2019 年第二季諮詢立法會交通事務委員會後，向立法會提交修訂條例草案，以擴大在第 237 章及相關法例

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	下送達定額罰款通知書的途徑，以容許送達電子定額罰款通知書。
(40) 運輸署和香港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。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署與香港警務處正探討使用安裝於燈柱的閉路電視技術的可行性，以監察違例停車黑點。相關試驗計劃預計會在 2019 年展開。
(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。	<u>有待研究</u> 運輸署會與香港警務處及各專營巴士營辦商探討有關建議。
(xiv) 為專營巴士而設的優先措施 (42) 運輸署考慮設立有關係統，讓巴士離站時優先駛回道路。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署已擬定有關係統的設計，以期於 2019 年內進行試驗。如有關試驗計劃成功，運輸署會於合適地點落實有關設計。
(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。	<u>已推展／正推展</u> 運輸署一直致力推展有關事項，並會繼續於合適地點增設更多巴士專線，例如運輸

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	署將在寶康路通往將軍澳隧道的支路設置巴士專線，相關工程預計於 2019 年內完成。
(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。	<u>已推展／正推展</u> • 運輸署會與個別專營巴士營辦商跟進，就其旗下巴士網絡行走的巴士路線進行風險評估並向運輸署提交報告等事宜，訂立工作計劃。
(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。	<u>已推展／正推展</u> • 運輸署初步會在中環及深水埗區內物色合適路段，以期在 2019 年年底展開低速限制區的試驗計劃。運輸署會事先諮詢相關區議會及其他持份者的意見。