

2020年3月20日
討論文件

立法會交通事務委員會

加強專營巴士安全及 於運輸署開設首長級職位

目的

政府在2019年1月8日公布香港專營巴士服務獨立檢討委員會(「檢討委員會」)向行政長官提交的報告，並在2019年1月18日的交通事務委員會會議上向委員匯報報告所提出的建議的跟進工作。本文件旨在向委員匯報政府跟進工作的最新進展，並就在運輸署成立由三名首長級常額人員領導的專營巴士安全專責小組，以為提升專營巴士安全提供更有效支援的建議，向委員徵詢意見。

政府就「檢討委員會」的建議以及其他措施的跟進工作進度

2. 在2018年2月10日，大埔公路發生一宗涉及專營巴士的致命交通事故。行政長官隨後成立「檢討委員會」¹，全面檢視專營巴士的營運和管理，以確保香港的公共巴士服務安全可靠。「檢討委員會」於2018年12月31日向行政長官提交報告，在16個

¹ 檢討委員會由倫明高法官擔任主席，兩位成員分別為歐陽伯權先生及羅康錦教授。

範疇下共提出 45 項建議，以期維持安全可靠的專營巴士服務。

3. 政府收到「檢討委員會」的報告後，一直與各專營巴士營辦商及其他相關持份者合作，積極推展有關建議。截至 2019 年年底，「檢討委員會」報告提出的 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)。政府正詳細研究其餘兩項建議(當中涉及法律修訂或取決於其他措施的推行進度)，以擬定下一步工作。有關建議及政府的跟進工作詳載於附件 A。

4. 政府就「檢討委員會」報告所採取的主要跟進工作，以及其他已落實或正推展的措施，重點載於下文第 5 至 24 段。

組織架構

5. 為強化運輸署在加強專營巴士安全的工作，該署在 2019 年年初將其「加強專營巴士安全工作小組」[現已改稱為「加強專營巴士安全委員會」(「巴士安全委員會」)]改組為常設組織。「巴士安全委員會」為一個常設平台，供政府、所有專營巴士營辦商及相關持份者(包括專家²)討論、研究、落實和推廣進一步加強香港專營巴士安全的措施。「巴士安全委員會」之下設有兩個小組委員會，分別是「巴士車長訓練、疲勞及工作時數管理小組委員會」及「車內安全裝置及科技小組委員會」。「巴士安全委員會」及小組委員會均定期舉行會議，一直就「檢討委員會」所提出的

² 「巴士安全委員會」成員包括兩名獨立專家，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，以及香港理工大學協理副校長(學與教)兼康復治療科學系講座教授及神經科學中心實驗室總監陳智軒教授，以及所有專營巴士營辦商(分別為九龍巴士(一九三三)有限公司、龍運巴士有限公司、新世界第一巴士服務有限公司、城巴有限公司和新大嶼山巴士(一九七三)有限公司)。如合適和有需要，非經常成員(例如主要巴士製造商或司機工會)亦會獲邀就特定討論議題出席「巴士安全委員會」及其小組委員會會議。

建議的跟進工作提供意見和進行密切監督。自 2019 年 4 月以來，「巴士安全委員會」及轄下小組委員會共召開了十次會議。

安裝及加強車內裝置／科技以協助安全駕駛

在專營巴士安裝安全帶

6. 為了為座椅上的乘客提供額外保護，所有由 2018 年 7 月起訂購的新巴士，均會在所有乘客座椅安裝安全帶。截至 2019 年年底，已有約 400 部新巴士在所有乘客座椅配備安全帶。在未來三年，預期另外約 1 000 部新巴士將投入服務。

7. 現有巴士方面，因應「檢討委員會」的建議，運輸署在 2019 年 2 月委聘獨立顧問³，就在現有專營巴士上層座椅加裝安全帶⁴進行成本效益分析。有關研究於 2019 年 9 月完成，結果顯示為 2016 年或之後登記的約 1 900 部現有雙層巴士上層座椅加裝安全帶，是符合成本效益的做法。為給予乘客最大的安全效益，應最優先調派已加裝安全帶的巴士至行走設有較高車速限制道路（即快速公路，其次是車速限制設在每小時 70 公里或以上的道路）的巴士路線；至於行走設有同等車速限制道路的巴士路線，則較長途路線應優先獲調派已加裝安全帶的巴士。

8. 專營巴士營辦商會由 2020 年第二季起展開加裝工作，預計在 2020 年內為約 700 部現有巴士加裝安全帶，目標是在三年內完成加裝工作。

³ 理大科技及顧問有限公司獲委聘進行該成本效益分析。

⁴ 巴士製造商表示，由於設計現有巴士的下層地台結構時並沒有考慮需要安裝安全帶，而巴士車架亦未能吸收相關撞擊力，故在巴士下層乘客座椅加裝安全帶，在技術上並不可行。

9. 運輸署亦會聯同道路安全議會、警務處和專營巴士營辦商，透過乘客教育及宣傳工作，積極推廣在專營巴士佩戴安全帶。至於應否強制規定在專營巴士上佩戴安全帶，我們認為有若干因素須作進一步討論，包括並非所有專營巴士都配備安全帶、專營巴士下層容許乘客站立，以及巴士車長對執法可能有所關注。無論如何，政府會更詳細審視有關問題。

安裝巴士安全裝置

10. 由 2018 年 7 月起，各專營巴士營辦商訂購的所有新巴士，一律會裝設(a)電子穩定控制系統⁵和(b)在下坡時為車速限制器的最高速度設定上限的減速器（「車速限制減速器⁶」）。在現有巴士方面，運輸署已就加裝這類安全裝置進行成本效益分析，並認為所有在技術上能夠加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器的現有雙層巴士（共約 4 200 部）均應加裝上述兩項裝置。各專營巴士營辦商將在 2020 年上半年展開加裝工作，預計在四年內完成。當加裝工作在 2023 年年底完成後，連同新購的巴士，將有超過 5 500 部巴士配備電子穩定控制系統和車速限制減速器。

安裝駕駛輔助或監察裝置

11. 專營巴士營辦商一直就先進駕駛輔助系統，包括防止碰撞及保持行車線警報系統，進行試驗，以證實這些附加設備的效能。

⁵ 這系統可加強車輛的穩定性，減少車輛在轉急彎或進行防禦性轉向動作時翻側的風險。當偵測到車輛失去轉向控制時，系統可自動啟動車輛的電子剎車系統，以協助操控車輛，使車輛保持在預定的路徑上行駛。該系統亦可減低引擎馬力，直至轉彎車輛重新受控為止。

⁶ 有關裝置使巴士即使在下坡時，車速一旦超過預設時速便會減慢速度。

營辦商由 2019 年第四季起分階段安裝該等系統，以期在 2020 年第四季完成在約 1 700 部巴士安裝。

12. 此外，專營巴士營辦商一直就司機監察系統進行試驗。司機監察系統監察巴士車長在車上的行為，並在偵測到車長不專心駕駛或昏昏欲睡時向車長發出警報。營辦商正就系統的準確度及成效進行檢討，並收集巴士車長的意見，然後再決定未來路向。營辦商初步考慮優先為調派至行走快速公路及較高車速限制道路的長途路線的巴士安裝這些系統。

善用安裝在專營巴士上的電子數據記錄儀

13. 根據專營權規定，專營巴士一律必須安裝電子數據記錄儀(俗稱「黑盒」)。利用黑盒數據，系統會就駕駛超速及突然減速情況自動向巴士車長發出實時警報並編製特別報告。專營巴士營辦商會檢視特別報告、調查不當的駕駛行為，以及對有關車長採取適當的跟進行動。為更善用黑盒數據，並配合「檢討委員會」的建議，運輸署和專營巴士營辦商已為就上述情況(即超速駕駛及突然減速)發出實時警報並編製特別報告，訂立更嚴格的劃一臨界值，營辦商在與旗下巴士車長商討後便會逐步推行。

提升巴士車長的訓練及工作環境

巴士車長工作時數、休息時間及疲勞管理

14. 為進一步提升專營巴士車長的駕駛安全，運輸署於 2018 年 2 月更新《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》(《指引》)，當中包括改善最長駕車時間及最短休息時間的安排。運輸署亦一直密切監察並跟進專營巴士營辦商實施經修訂《指引》的情況。就此，專營巴士營辦商已承諾實現特別更次最長工作時數為 13 小

時的安排（根據現行《指引》，特別更次最長工作時數為 14 小時），但這須視乎增聘車長以填補因縮短現職車長的當值和駕駛時間所引致的額外人手需求的進展。專營巴士營辦商已開始實施 13.5 小時的特別更次安排，並會繼續致力在 2020 年年底達成更進取的目標（即落實 13 小時的特別更次安排）。

15. 因應「檢討委員會」有關對《指引》作進一步檢討的建議，過去半年，運輸署已就相關文獻進行研究，並檢視一些海外司法管轄區有關疲勞駕駛的研究報告，得悉有多項因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)可引致巴士車長疲勞。

16. 運輸署已就此與來自香港理工大學的「巴士安全委員會」專家委員，以及另外兩名本地專家⁷進行討論，並計劃委聘本地獨立專家，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全面研究。初步研究方向包括：

- (a) 了解專營巴士車長疲勞駕駛的整體情況、根本問題及成因；
- (b) 研究現有《指引》所訂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
- (c) 探討相應的改善策略和措施。

所有專營巴士營辦商及其巴士車長將會參與研究。

⁷ 一位是註冊職業治療師、特許職業安全及健康監督兼工作與駕駛能力評估專家，另一位是工業工程師而其研究側重於人為因素在工作保健系統中的應用。

為巴士車長提供休息及洗手間設施

17. 運輸署一直致力協助為巴士車長提供更佳的工作環境。為此，政府已修訂《香港規劃標準與準則》，訂明巴士總站及公共運輸交匯處須提供巴士站長室及配套設施(例如休息室和洗手間)，同時亦須考慮專營巴士的運作需要。運輸署亦修訂了其《運輸策劃及設計手冊》的相關條文，加入在規劃新巴士總站時為巴士車長及員工提供休息室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。政府會按照《香港規劃標準與準則》，於規劃新巴士總站及公共運輸交匯處時提供巴士站長室、休息室和洗手間設施。

加強巴士意外事故分析及安全表現管理

專營巴士意外事故數據

18. 運輸署與專營巴士營辦商已就劃一編製及報告專營巴士意外數據的方式達成共識。專營巴士營辦商已按照運輸署規定，每月匯報所有涉及專營巴士的意外，以及在其每年向運輸署提交的周年遠期計劃的巴士安全章節內，編寫意外統計／數據。因應「檢討委員會」的建議，專營巴士營辦商亦同意公開在遠期計劃內的巴士安全章節所載的統計／數據，並已於 2020 年一月／二月在其公司網頁上載相關統計／數據。

安全表現指標

19. 運輸署以倫敦運輸局最近所採用的一套安全表現指標為基礎，擬定出一套更細緻的安全表現指標。這套新指標共有 19 個項目，涵蓋巴士營運的不同範疇，包括一般安全事項、巴士乘客安全、巴士運作及網絡安全、巴士工程安全、車長工作安全及安

全管理和保證系統(詳情載於附件 A的附錄 1)⁸。透過分析這些安全表現指標的統計及趨勢，有助找出交通意外事故的細節(例如性質、位置、涉及的道路使用者等)和意外成因，從而制定更具針對性的措施，改善交通安全。專營巴士營辦商須以統一格式匯報有關安全表現指標。營辦商在 2019 年下半年就收集數據及編製新一套安全表現指標進行試驗後，已由 2020 年 1 月 1 日起編製這些指標，以助評核安全表現。

提升一般道路及基礎設施的安全並推出更多巴士友善措施

道路安全審核

20. 為減少道路傷亡數字，運輸署一直採取積極措施，提升道路安全和建立道路安全管理系統。運輸署參考海外做法和經驗，要求工務部門由 2019 年 4 月 1 日起在本港進行道路安全審核。道路安全審核採取預防方式，於運輸基建的規劃、設計、建造以至啟用前的階段，提升道路安全表現。就現有道路方面，運輸署和路政署在 2018 年 5 月展開顧問研究，透過進行全面而有系統的安全檢查，檢視並提升所有公共道路的路旁安全。顧問研究涵蓋全長 4 200 公里⁹的現有公共道路，需時約 30 個月完成。當局會就合適地點提出實際改善建議。例如，由海外引入的安全產品—「減能護柱」已裝設在香港仔海傍道近香港仔魚類批發市場的巴士站，以加強保護候車的乘客。政府計劃將「減能護柱」的應用擴展至大欖隧道巴士轉車站和香港仔大道。另一由海外引入的安全產品—「凸條形標記」，亦會分別用於城門隧道公路和北大嶼山公路的一個路段，以應對因疲勞駕駛而引發的安全隱患。

⁸ 過往採用的兩項與專營巴士安全相關的安全表現指標，分別為巴士檢驗時發現有關安全的故障，以及每百萬行車公里中涉及交通意外的巴士數目。

⁹ 顧問研究涵蓋的公共道路總長是以每個方向個別道路的長度計算所得。

巴士友善措施

21. 運輸署已引進新設計的「請讓巴士」交通標誌和道路標記，以及貼在部分專營巴士背面的標貼，鼓勵駕駛者為專營巴士讓路，使其更容易駛出巴士站至相鄰行車線，從而令巴士服務更順暢及安全(參閱附件 A的附錄 3)。這項巴士友善措施已於 2019 年 9 月起在中環、九龍城、葵芳及沙田四個地點陸續進行試驗。運輸署會在將其推展至其他地點前，檢討這項措施的成效。

路線風險評估

22. 專營巴士營辦商正定期進行路線風險評估，包括評估實際道路狀況、環境及其他道路使用者的活動，並因應每條巴士路線的特定駕駛環境向車長提供合適和充足的指示。

其他措施

23. 因應 2019 年 12 月 18 日在粉嶺公路發生涉及專營巴士的致命事故，政府正聯同各專營巴士營辦商就加強巴士安全採取進一步的跟進行動。各專營巴士營辦商已按運輸署要求，加快安裝先進駕駛輔助系統(參見上文第 11 段)，以期在 2020 年第四季為所有行走機場路線及／或途經快速公路的專營巴士安裝該等系統。

24. 除此以外，運輸署正與主要巴士製造商和專營巴士營辦商研究改善專營巴士結構(特別是上層)的需要、可行性及影響，從而為上層乘客提供額外保護。因應香港的特殊情況，主要巴士製造商已利用電腦模擬進行影響分析，進一步評估現有專營巴士結構的強度及完整性，並因應結果研究強化結構措施。運輸署會繼續與主要巴士製造商密切跟進有關巴士結構及應用其他車輛科技的可行改善措施。

建議開設專營巴士專責安全小組

25. 除上述建議措施外，「檢討委員會」亦建議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；同時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。這個專營巴士專責安全小組，將全權負責專營巴士安全各範疇的工作。

26. 因應「檢討委員會」的建議，運輸署已仔細審視其與巴士安全有關的工作，並認為相關工作可循下列五方面進一步改善—

- (a) 巴士車長培訓、疲勞管理及工作環境 – 「巴士車長」因素是專營巴士安全的關鍵元素，因此運輸署認為需要在這方面擔當更重要的角色。現時，各專營巴士公司因應各自需要採用不同的車長培訓計劃。運輸署知悉在專業領域培訓方面採取包括系統性訓練、持續訓練、認證及持續認證的機制是國際間的良好做法，並認為有必要就巴士車長培訓課程的單元及綱要訂立規範和認證。此外，運輸署應重視巴士車長疲勞管理的研究，並改善巴士車長工作時間的相關指引，以加強巴士車長（尤其是在香港獨特營運環境下）的身心健康。適當和持續的疲勞管理策略和措施應分別在政府、專營巴士營辦商及個別巴士車長的層面展開；
- (b) 車內裝置及巴士科技 – 運輸署須緊貼車輛／巴士科技的最新發展，從而在統籌及檢視適用於巴士的車內裝置／科技方面(例如先進駕駛輔助系統，包括前方碰撞警告、車道偏離警告、司機監察、實時應變改道等)擔當領導角色，以配合香港的道路／營運環境；

- (c) 安全表現管理 – 運輸署已訂立一套全新的安全表現指標，以監察專營巴士營辦商的安全表現。運輸署需要監察各營辦商在這些指標下的安全表現，進行全面的數據分析，並制定工作計劃，以糾正不利專營巴士營運安全的問題／事宜；
- (d) 道路安全及巴士友善措施 – 運輸署一直實施各種道路安全措施，並仔細審閱專營巴士營辦商就交通管理和道路基礎設施提交的改善建議。運輸署應擔當更積極的角色，由專責的首長主動建議這些措施，而非只是回應專營巴士營辦商提出的建議，藉此更有效控制和監察道路安全措施。運輸署將進行一項有關專營巴士意外趨勢的全面研究，以制訂道路工程和巴士友善措施，提升專營巴士營辦商的安全表現；以及
- (e) 參與國際巴士基準組織 – 作為本港城市巴士營運的監管當局，運輸署應更主動參與相關的國際巴士基準組織，藉以促進與其他監管當局的交流，同時確保運輸署能緊貼國際上在監管城市巴士服務方面的良好做法及標準。

27. 為推展上述工作，並採取更積極方式持續貫徹進行有關工作，我們建議於運輸署成立專責及常設的專營巴士安全小組。專營巴士安全小組屬跨界別小組，需開設三個首長級職位及九個非首長級職位。專營巴士安全小組會由安全總監[可由一名非公務員(職級相等於首長級薪級第 2 點)或一名運輸署助理署長(首長級薪級第 2 點)出任]領導，並由兩名首長級人員[即一名首席運輸主任(首長級薪級第 1 點)、一名總機電工程師(首長級薪級第 1 點)]及九名來自不同職系的非首長級人員(包括運輸主任、交通工程師、機電工程師、統計師及文書／秘書服務支援人員)提供支援。

28. 開設上述擬議職位後，專營巴士安全小組將包含三個組別，分別為「安全表現及巴士車長管理組」(將由一名首席運輸主任領導)、「巴士科技組」(將由一名總機電工程師領導)及「交通管理及統計組」(將由一名高級交通工程師領導)。專營巴士安全小組的擬議組織圖載於**附件 B**。

建議開設常額安全總監(首長級薪級第 2 點)職位

29. 我們須設一位職級為首長級薪級第 2 點的安全總監，領導專營巴士安全小組監督專營巴士安全的各個範疇。所牽涉的職務既持續、長遠亦複雜。除推展「檢討委員會」的建議外，安全總監將領導和管理各新措施的開展和推行，以加強運輸署在監管專營巴士安全及提高有關安全標準的角色，當中包括但不限於以下各主要範疇：

- (a) 加強政府對本港專營巴士營運安全的監管；
- (b) 加強政府在巴士車長培訓方面的監管及措施，包括課程單元／綱要的規範／認證；
- (c) 研究和擬定關乎巴士車長的疲勞管理、工作和休息時間及身心健康的措施，以及監督這些措施的實施；
- (d) 制訂、監察及檢討專營巴士安全表現指標，以確定意外成因及制定優化措施；
- (e) 留意關於營運、巴士車長管理、新型車輛(包括環保及自動駕駛巴士)的巴士科技，以及車輛設計和安全裝置的最新發展和變化；以及
- (f) 積極參與國際巴士基準組織，並與海外及內地的巴士監管機構和營辦商保持緊密聯繫。

30. 基於上述工作牽涉甚廣，安全總監應具備有關車輛設計及安全裝置(尤其與巴士相關)的環球科技進程的廣泛知識，並在本地和／或海外監管和監察巴士營運及巴士車長工作環境和培訓等方面有實際經驗。獲聘任的人員將協助運輸署署長就加強本港專營巴士安全及監督各專營巴士營辦商的安全表現，制定更積極主動的方針。安全總監亦需與各專營巴士營辦商的安全總監保持聯繫，並就加強巴士安全的措施向他們提供建議。同時，安全總監亦將與各專營巴士營辦商的安全總監緊密合作，留意世界各地在巴士安全方面的最新發展，並與海外其他地區的機構及組織保持緊密聯繫，以及就香港參與有關城市巴士服務的國際基準組織提供建議。安全總監的職務及職責載於附件 C。

31. 鑑於安全總監職位需要具備廣泛的專業知識，運輸署運輸主任職系人員現時的編制未及最適合擔任此職位。作為一項臨時安排，我們建議初期以非公務員服務條款聘任安全總監，為期六年¹⁰。我們將進行公開招聘，物色來自本地或海外的最合適人選。我們的計劃是，獲聘任的安全總監將持續傳授相關知識予運輸署運輸主任職系人員，在一段時間後，運輸主任職系人員便可在中期透過內部晉升擔任安全總監職位。

建議開設另外兩個常額首長級人員(首長級薪級第 1 點)職位

32. 由安全總監領導的專營巴士安全小組將有兩名首長級薪級第 1 點人員提供支援，他們會各自管理專營巴士安全小組轄下三個組別的其中一個組別。

¹⁰ 建議以兩個三年任期的非公務員服務合約落實有關安排。

開設首席運輸主任職位的需要

33. 有關的首席運輸主任會率領擬設立的「安全表現及巴士車長管理組」，監督及監察各專營巴士營辦商的安全及營運表現，以及專營巴士服務在人力資源方面的相關事宜，包括監察「巴士車長工作、休息及用膳時間指引」的持續實施情況，及加強政府在巴士車長培訓方面的監察及規管(例如訂立適用於整個專營巴士業界的規範及認證)。這類工作日趨複雜及具挑戰性，並須與不同持份者(包括專營巴士營辦商及巴士車長)進行深入溝通。考慮到工作的重要性和複雜程度，我們認為確有需要開設上述常額首席運輸主任職位，以督導、統籌、監察及促進往後的工作，同時為專營巴士安全小組提供首長級人員的支援，確保各項工作有效執行。上述首席運輸主任職位的職務及職責載於附件 D。

開設總機電工程師職位的需要

34. 有關的總機電工程師會率領擬設立的「巴士科技組」，制訂和監督巴士(包括專營巴士及非專營巴士)內部和外部設計的安全要求，識別和測試巴士安全科技及監察設備的新措施，以及監督應用於專營巴士的新車輛科技(例如無人駕駛車輛技術)。有關的總機電工程師亦負責按需要就相關設備和科技的安裝及應用擬定新法例，訂立和規範專營巴士的規格及要求，以提高其安全水平及完整性，使之能配合本地的營運環境。其亦會研究就專營巴士的設計和保養引進質量保證計劃新架構的可行性，以及就輔助設施的設計、開發和提升提供專業意見，以配合新專營巴士型號的運作和保養。當中，獲聘任的人員將會督導擬設立的組別，積極推動具遠見的研究和發展措施，務求為營辦商及製造商訂立一套嶄新、全面及配合本地專營巴士特殊營運需要的巴士車輛及車內設備和裝置的規格與要求。其亦須具備相關國際化的知識並與海外專家溝通，以緊貼各項最新科技發展，從而推動營辦商及製

造商在巴士上測試和應用這些科技。上述總機電工程師職位的職務及職責載於附件 E。

專營巴士安全小組的非首長級人員支援

35. 除上述三個首長級職位外，九名不同職系的非首長級人員(包括運輸主任、交通工程師、機電工程師、統計師及文書／秘書服務支援人員)亦將於專營巴士安全小組工作。其中，除了由上述首席運輸主任及總機電工程師率領的兩個組別外，在專營巴士安全小組轄下還會設立「交通管理及統計組」，當中包括一個高級工程師職位、一個工程師／助理工程師職位和一個統計師職位，以協助監察專營巴士營辦商的路線風險評估、分析關於巴士的意外統計，以及引進所需的道路交通改善和巴士友善措施，以進一步加強專營巴士的安全和營運。

曾考慮的其他方法

36. 我們曾經審慎研究能否以現有人手履行上述擬開設職位的職責，但認為並不可行。運輸署現有組別（包括巴士發展部、車輛安全及標準部，以及道路安全及標準研究部）的人手已相當緊張，尤其是負責巴士服務策劃及營運的組別的工作量已十分繁重，他們須與專營巴士營辦商處理日常巴士營運及策劃事宜及周年遠期計劃。這些工作在地區層面上屬高度敏感和極具爭議性。相關組別更須監察專營巴士營辦商的財務狀況，以及處理其加價申請。在運輸署的現有編制下，已沒有剩餘人力，也沒有重行調配人手／轉授權力的空間，可予履行上述重要及複雜的工作。當成立專責常設專營巴士安全小組及開設建議的職位後，有關人員會更積極推動上述工作，以持續貫徹加強專營巴士安全。專營巴士工作小組將與現有的組別攜手合作，從而將安全的元素滲入巴士服務策劃及營運的範疇。

對財政的影響

37. 按薪級中點估計，建議開設的三個常額首長級人員職位[即一個安全總監(首長級薪級第 2 點)、一個首席運輸主任(首長級薪級第 1 點)及一個總機電工程師(首長級薪級第 1 點)]所涉及的年薪開支將為 6,130,800 元，詳情如下：

常額職位	按薪級中點估計的年薪開支	職位數目
安全總監 (D2)	\$2,283,600	1
首席運輸主任 (D1)	\$1,923,600	1
總機電工程師 (D1)	<u>\$1,923,600</u>	<u>1</u>
	總數	<u>3</u>
		<u>\$6,130,800</u>

而所需增加的每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)則約為 8,237,000 元。

38. 此外，按薪級中點估計，建議開設的九個非首長級職位所涉及的年薪開支為 8,513,520 元，而所需增加的每年平均員工開支總額(包括薪金和員工附帶福利開支)則約為 12,198,000 元。我們已在 2020-21 年度預算草案中預留所需款項，以支付這項建議所需的人員開支，並會在其後財政年度的預算草案內反映所需資源。

徵詢意見

39. 請委員備悉上文第 5 至 24 段中，政府就「檢討委員會」報告的跟進工作重點，以及支持按上文第 29 至 35 段所述，在運輸署成立由三名首長級常額人員領導的專營巴士安全小組的建議。

運輸及房屋局

運輸署

2020 年 3 月

《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
<p>(i) 專營巴士安全總監</p> <p>(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> <p>(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。</p>	<p>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已制定有關委任專營巴士安全總監及設立專營巴士安全小組的人手編制及工作範疇等安排。如有關增加人力資源的撥款獲立法會批准，運輸署可望於 2020-21 年度內設立由一名專營巴士安全總監所領導的專營巴士安全小組，從而建立積極主動的對策，並推動和落實確保專營巴士安全的相關措施。
<p>(3) 專營巴士營辦商各自委任安全總監。</p>	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> 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</p> <p>(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>	<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」），並委任了兩名本地專家學者為成員。 「巴士安全委員會」之下設有兩個小組委員會，分別是「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

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>討論及監督跟進工作，並向「巴士安全委員會」匯報工作進度。</p> <ul style="list-style-type: none"> 在 2019 年，「巴士安全委員會」分別在 4 月、6 月及 11 月召開會議，而其轄下的兩個小組委員會亦共召開過七次會議。
<p>(iii) 科技安全裝置：運輸署科技小組</p> <p>(5) 運輸署儘快成立專責科技小組。</p>	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署以現時處理中的各個個別科技項目為基礎，向相關分部增撥人員，專職負責運輸科技事宜。 待日後專營巴士安全小組設立後，該小組將會專職負責處理專營巴士安全及科技安全裝置事宜。
<p>(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。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現時，運輸署已與海外司法管轄區獲認受的機構建立聯繫，例如英國倫敦運輸局及新加坡陸路交通管理局，以分享資訊。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。
<p>(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。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 現時，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，以分享資訊。 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，並加強與海外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。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(iv) 資助</p> <p>(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。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 運輸署已檢視現有的基金，並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(包括旗下的夥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。 • 運輸署已將上述基金的資助範圍通知專營巴士營辦商，並鼓勵它們申請有關基金，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，運輸署現正就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的政府資助計劃作出跟進，詳情載於第 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>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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安全帶。截至 2019 年年底，已有約 400 部新購置並已裝設安全帶的巴士投入服務。 • 運輸署在 2019 年 2 月委任獨立顧問¹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 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。有關研究報告已提交予「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>1 900 部)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。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 因應研究結果，運輸署與各專營巴士營辦商將安排為約 1 900 部現役雙層巴士的上層乘客座位安裝安全帶。有關安裝工作於 2020 年第二季開始陸續展開，預計三年內完成，當中 700 部預期可於 2020 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。 • 預計當有關加裝工作於 2022 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 3 000 部巴士配置有安全帶。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。相關的工作經已完成，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 4 200 部)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將安排為約 4 200 部現役雙層巴士加裝電子穩定控制系統及車速限制減速器。有關安裝工作將於 2020 年第二季開始陸續展開，預計四年內完成。政府會資助

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 2023 年完成後，連同新購的巴士，屆時將有超過 5 500 部巴士配置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> <p>(11) 運輸署訂立較細緻的安全表現指標。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <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會由原來的兩個項目²，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)，以期可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由 2019 年 7 月開始收集有關數據進行試驗，並已於 2020 年 1 月 1 日起利用新一套表現指標量度安全表現。 • 新一套安全表現指標的詳情已載於<u>附錄 1</u>。
<p>(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。</p>	

² 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
<p>(vi) 專營巴士意外數據</p> <p>(13) 公開遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據資料。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已統整數據及與專營巴士營辦商落實有關公佈安排。各專營巴士營辦商可於 2020 年第一季內陸續公布其於 2019 年提交的遠期計劃中巴士安全章節內的意外數據。
<p>(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。</p> <p>(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。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <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，運輸署已存備巴士意外的數據庫，並已與專營巴士營辦商劃一了匯報／分析的安排，以定期向「巴士安全委員會」匯報和作適當跟進。
<p>(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>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</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，以發出實時警報及製備報告以與車長跟進。有關臨界值為： <ul style="list-style-type: none"> (i) 超速駕駛 <ul style="list-style-type: none"> 實時警報 – 時速超過 50 公里或 70 公里(視乎路段的車速限制); 製備報告 – 持續 10 秒時速超過 55 公里或 75 公里;及 (ii) 急速剎車 <ul style="list-style-type: none"> 製備報告 – 超過 0.4 重力。 各專營巴士營辦商於去年開始就超速駕駛情況向車長發出實時警報及製備報告。
<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。</p>	
<p>(vii) 實時警報</p> <p>(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。</p>	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<ul style="list-style-type: none"> 過去一年，專營巴士營辦商在推行有關措施時有向巴士車長解釋公司如何採用有關臨界值，並就個別巴士車長的報告作跟進行動。在推行期間，專營巴士營辦商發現超速報告的數字有顯著的下降，因而相應逐步將較寬鬆的臨界值收緊，讓巴士車長逐漸適應及持續改善駕駛安全。專營巴士營辦商已向「巴士安全委員會」匯報有關情況，而委員認為情況令人鼓舞。 運輸署會與各專營巴士營辦商跟進實施目標劃一臨界值的時間表，以期於 2020 年內全面實施。
(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>正研究</p> <ul style="list-style-type: none"> 待有關為超速駕駛及急速剎車情況設立劃一臨界值的工作落實後，運輸署會與各專營巴士營辦商探討有關建議的可行性及可行的實施時間表。
<p>(viii) 巴士車長培訓</p> <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>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 運輸署已於 2019 年年底（即《實務守則》實施一年後）與各專營巴士營辦商開始就該《實務守則》的實施情況進行檢討，以及識別及制訂車長培訓制度的主要成效指標，預計有關檢討工作將於 2020 年內完成。
(21) 運輸署規定，須把疲勞管理納入車長培訓課程。	<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

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	<p>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。</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>
(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>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已計劃製作有關專營巴士車長應對難處理乘客的培訓教材。教材以網上短片課程形式為主，內容將包括學習處理辱罵他人和憤怒的乘客等課題。 運輸署已與專營巴士營辦商制定有關教材及實施安排，預計於 2020 年第一季展開有關工作，並於 2020 年下半年完成製作及推行實施。
(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。	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已委任本地專家加入「巴士安全委員會」為成員。
(23) 在規例中訂明有關工時的指引。	<p>正推展</p>
(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。	<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均在 2019 年第二季開始全面實施該修訂《指引》。 運輸署已檢視各專營巴士營辦商執行《指引》的情況。 考慮到專營巴士營辦商有需要照
(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	

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>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。</p>	<p>顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，修訂的《指引》讓巴士公司可適度安排每更不超逾 14 小時(但駕駛時間仍不可超逾 10 小時及期間需提供不少於 3 小時的休息時間)的特別更次。現時，專營巴士營辦商已開始實施實際編訂的更次時間不超逾 13.5 小時，並會視乎增聘巴士車長的進度，計劃逐步於 2020 年年底前把特別更次的工作時數縮短至 13 小時。</p> <ul style="list-style-type: none"> • 過去半年，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》外，亦一直研究疲勞識別和管理以進一步全面檢討《指引》，當中會包括有關較長時間的特別更次安排是否符合安全要求及其廢存的成本／效益分析，以及是否和如何限制巴士車長在一段期間內的總駕駛時數等細節。 • 在考慮部分海外司法管轄區有關疲勞駕駛的文獻及研究報告後，運輸署察悉有各種不同的因素(包括工作時數、編更安排、休息時間，以及巴士車長的生活作息、睡眠規律和個人身體狀況等)都可能引致巴士車長疲勞。運輸署隨後與來自香港理工大學的「巴士安全委員會」專家成員以及另外兩名本地專家³探討進一步的工作。 • 依照有關海外做法的初步探討結果以及運輸署與本地專家／學者的繼後討論，運輸署已向「巴士安全委員會」報告其計劃委聘獨立本地專家顧問就香港專營巴士行業

³ 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而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>有關識別和管理疲勞駕駛的課題進行研究。初步研究方向包括：</p> <ul style="list-style-type: none"> (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； (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 (iii) 探討相應的改善策略和措施。 <ul style="list-style-type: none"> • 研究將會邀請所有專營巴士營辦商及其車長的參與。 • 至於有關在規例中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／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>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 現時全港共有 299 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三分鐘步行距離內有洗手間設施。餘下的基本上在約四至七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。 • 除於 2018 年在柴灣車廠、海洋公園及上環的巴士停泊用地提供新休息室／休息設施外，城巴及新巴亦於 2019 年陸續在不同位置(包括中環交易廣場等)提供更多休息設施供巴士車長使用。 • 過去三年，政府共批出 74 宗由專營巴士營辦商提出提供工作室／

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
	休息室／休息設施的申請。
<p>(x) 兼職車長：其他受僱工作</p> <p>(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>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 因應運輸署的要求，嶼巴已獲取及備存由任何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</p> <p>(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>	<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。 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。
<p>(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。</p>	
<p>(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。</p>	
<p>(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。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>(xii) 辱罵和襲擊車長</p> <p>(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。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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)。 運輸署及香港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。
<p>(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。</p>	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。 已張貼於巴士車廂內的告示可參閱附錄 2。
<p>(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。</p>	<p>已落實完成</p> <ul style="list-style-type: none"> 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上，加裝錄音設備及開啟有關功能。
<p>(38) 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。</p>	<p>正研究</p> <ul style="list-style-type: none"> 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共職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，並同時會諮詢相關政府政策局／部門。
<p>(xiii) 在專營巴士站及附近違例停車</p> <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</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

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
<p>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>務處原先預計在 2019 年第三季開展電子定額罰款通知書先導計劃。在先導計劃下，前線執法人員會在違例現場以手提智能裝置處理違泊車輛的資料，並即時以流動便攜列印機列印定額罰款通知書。根據警務處提供的資料，警方正重新審視開展先導計劃的時間表。</p>
<p>(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。</p>	<p>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> 警務處正與物流及供應鏈多元技術研發中心合作籌劃試驗計劃，選取合適地點設置攝錄機，以影像分析技術協助執法，針對部分較為普遍會導致交通阻塞的罪行，包括車輛在巴士站及不准停車範圍違例停車等。有關計劃目前仍在籌備階段，警方會在擬定具體細節(包括試驗地點等)後和落實試驗計劃前再向相關持份者作出匯報。
<p>(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。</p>	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 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。
<p>(xiv) 為專營巴士而設的優先措施</p> <p>(42) 運輸署考慮設立有關系統，讓巴士離站時優先駛回道路。</p>	<p>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署已由 2019 年 9 月起在沙田、葵芳、九龍城及中環陸續試行新的巴士友善交通措施，包括引入新設計的「請讓巴士」交通標誌，以及「慢駛」和「請讓巴士」道路標記。同時，專營巴士營辦商會在駛經試行地點的部分巴士車身背面貼上「請讓巴士」標貼。 有關「請讓巴士」的交通標誌、道路標記及標貼可參閱附錄 3。

獨立檢討委員會建議	跟進工作最新進展
(43) 運輸署在合適地點，更多使用巴士專線。	<p>已落實完成(成為恆常工作)</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署一直致力推展此事項。現時全港共有 79 段巴士專線及 14 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，例如運輸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 2020 年中完成。
<p>(xv) 路線風險評估</p> <p>(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。</p>	<p>正推展</p> <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。 專營巴士公司由 2019 年第四季起陸續為旗下所有路線進行路線風險評估，預計於 2020 年年底完成並向運輸署提交報告。
<p>(xvi) 車速限制</p> <p>(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>	<p>正推展</p> <ul style="list-style-type: none"> 運輸署在香港好·易行研究初步提出在深水埗市集街區路段試行低速限制區。運輸署於 2019 年 6 月至 8 月舉行了公眾參與活動，諮詢持分者的意見。研究顧問正擬訂建議的安排。運輸署會在今年稍後時間再行與相關區議會及有關持份者溝通。

專營巴士安全表現指標

(A) 一般安全

1. 每百萬行車公里中的交通意外宗數
 - 1.1 總數
 - 1.2 致命意外宗數
 - 1.3 嚴重意外宗數
 - 1.4 輕微意外宗數

2. 每百萬載客人次中的交通意外宗數
 - 2.1 總數
 - 2.2 致命意外宗數
 - 2.3 嚴重意外宗數
 - 2.4 輕微意外宗數

(B) 巴士乘客安全

3. 乘客死亡人數

4. 每百萬載客人次中的乘客傷亡人數
 - 4.1 總數
 - 4.2 每百萬載客人次中的乘客死亡人數
 - 4.3 每百萬載客人次中的嚴重受傷乘客人數
 - 4.4 每百萬載客人次中的輕微受傷乘客人數

5. 涉及專營巴士意外總數中因失平衡而導致傷亡的乘客人數(不包括上／落車中的乘客)

6. 涉及專營巴士意外總數中因上／落車時失平衡／跌倒而導致傷亡的乘客人數

7. 每百萬載客人次中接獲有關安全的投訴宗數

(C) 巴士運作及網絡安全

8. 按車輛碰撞類別劃分的涉及專營巴士碰撞意外宗數
 - 8.1 每百萬行車公里中涉及專營巴士碰撞的意外總數
 - 8.2 碰撞意外總數中涉及專營巴士的車輛相撞意外宗數
 - 8.3 碰撞意外總數中涉及專營巴士的車輛與行人碰撞意外宗數
 - 8.4 碰撞意外總數中涉及專營巴士的車輛與物件碰撞意外宗數

9. 按車輛碰撞類別劃分的巴士總站／公共運輸交匯處內碰撞意外宗數
 - 9.1 總數
 - 9.2 車輛相撞意外宗數
 - 9.3 車輛與行人碰撞意外宗數
 - 9.4 車輛與物件碰撞意外宗數

(D) 巴士工程安全

10. 每次巴士檢驗時發現有關安全的故障宗數
11. 巴士着火或冒煙事故宗數

(E) 員工工作安全

12. 在交通意外中傷亡的巴士司機人數
 - 12.1 總數
 - 12.2 死亡司機人數
 - 12.3 嚴重受傷司機人數
 - 12.4 輕微受傷司機人數
13. 乘客對巴士司機作出身體襲擊宗數
14. 乘客對非司機員工作出身體襲擊宗數

(F) 管理及保證系統

15. 黑盒偵測得超速的個案宗數
16. 未能通過酒精呼氣測試的個案宗數
17. 未能遵行提供複修課程規定的個案宗數⁴
18. 車內閉路電視系統失靈的個案宗數
19. 未能遵行公司為巴士車長提供健康檢查規定的個案宗數

註： 上述安全表現指標中的交通意外數字是指涉及專營巴士的有人受傷交通意外。

⁴ 專營巴士營辦商將於完全實施《專營巴士車長訓練綱領實務守則》內關於複修課程的規定後開始報告此安全表現指標。

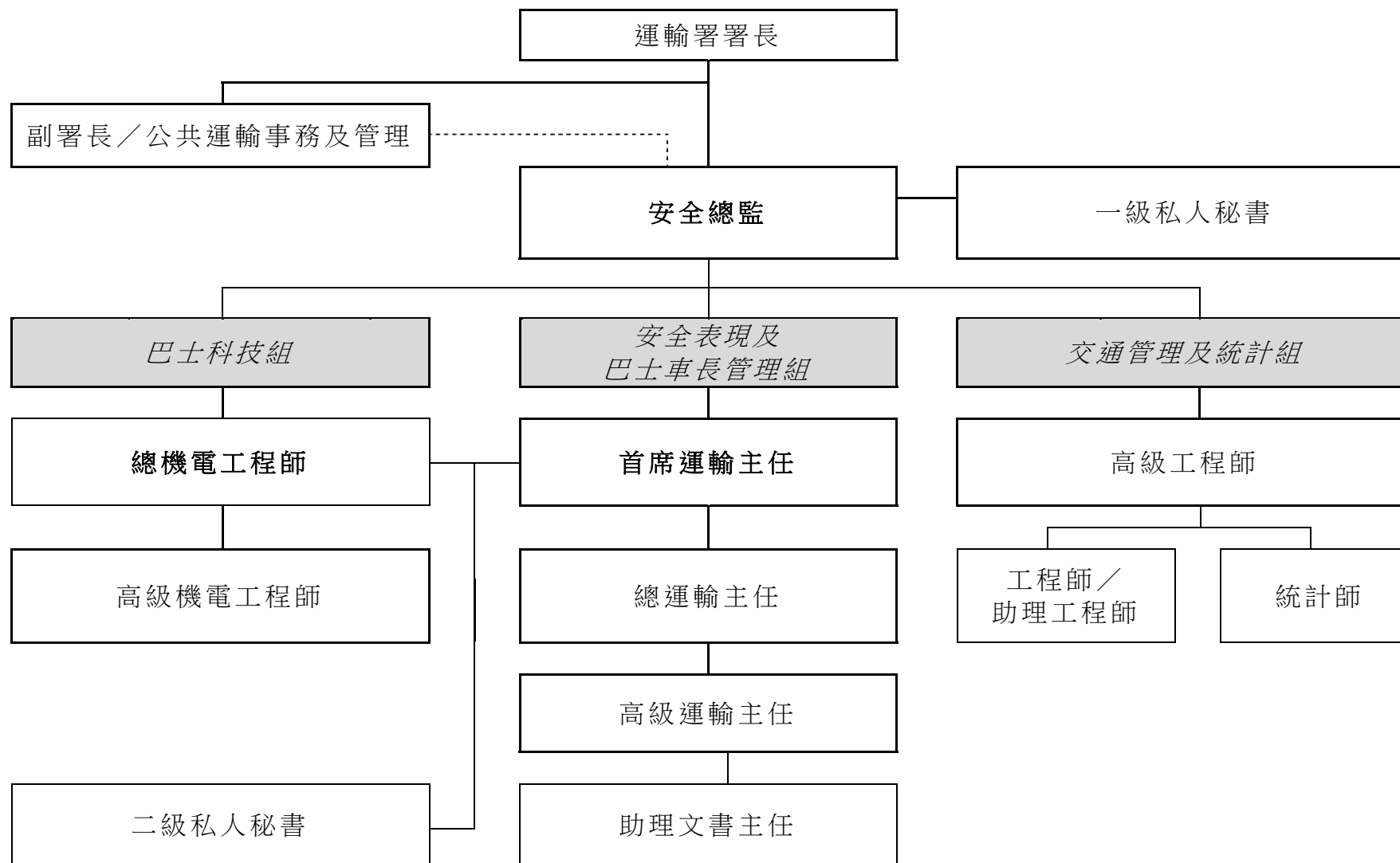
張貼於巴士車廂內的告示



「請讓巴士」試行計劃



組織圖



安全總監的職務和職責

職位： 安全總監
職級： 運輸署助理署長(首長級薪級第 2 點)
/非公務員合約職位(等同首長級薪級第 2 點)
直屬上司： 運輸署署長

擔任此職位的人員會領導專營巴士安全小組，負責督導、建議及統籌所有與專營巴士安全有關的事宜，並直接向運輸署署長負責，其主要職務包括—

- (a) 監察專營巴士的意外趨勢及個別專營巴士營辦商的安全表現，並向專營巴士營辦商提供加強安全措施方面的建議；
- (b) 留意世界各地在巴士安全方面的最新發展／措施／裝置／科技，並按需要與其他地區的有關當局／機構保持密切聯繫；
- (c) 因應目前有關專營巴士營運的運作和規管制度，研究和考慮就(i)車內裝置及科技，(ii)巴士車長的培訓、疲勞管理及工作環境，(iii)安全表現管理，以及(iv)道路安全和巴士友善措施四個主要範疇引進全新或海外的巴士安全舉措／規例／計劃／措施的可行性；
- (d) 監督、統籌並監察加強專營巴士安全委員會下各項相關工作和措施的落實情況；
- (e) 與專營巴士營辦商的安全總監保持密切聯繫，以監察其工作進度及各項計劃／措施的實施成效；
- (f) 就巴士車長疲勞識別及管理進行研究，以檢討和優化巴士車長的工作時間指引，並研究在本港獨特營運環境下有關巴士車長身心健康的其他考慮因素，同時參照研究結果，在政府、

專營巴士營辦商及巴士車長個人層面制定適當和持續的疲勞管理策略和措施；

- (g) 考慮採取適當的措施及行動，加強運輸署對巴士車長培訓的規管，包括對巴士車長培訓訂立規範和認證；
- (h) 統籌有關專營巴士安全的教育及宣傳工作；以及
- (i) 就香港參與有關城市巴士服務的國際基準組織／論壇／機構進行研究，並作出建議。

首席運輸主任的職務和職責

職位： 首席運輸主任／巴士安全
職級： 首席運輸主任（首長級薪級第 1 點）
直屬上司： 安全總監

擔任此職位的人員會領導專營巴士安全小組轄下的安全表現及巴士車長管理組，為安全總監提供專業支援，並協調推進專營巴士安全小組內涉及跨組別事務的工作，其主要職務包括—

- (a) 輔助安全總監，就有關安全表現及巴士車長管理的事宜提供專業支援及意見；
- (b) 監督有關專營巴士業及個別專營巴士營辦商的安全表現的監察工作；
- (c) 監督《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》的落實情況，並不時進行檢討；
- (d) 考慮及研究在政府、專營巴士營辦商及巴士車長個人層面制定巴士車長疲勞識別和管理的措施；
- (e) 監督改善巴士車長工作環境和設施的措施及行動的落實情況，包括保護巴士車長免受辱罵言行的措施；
- (f) 督導有關執行及持續檢討《專營巴士車長訓練綱領實務守則》的監察工作，以評估巴士車長培訓制度的成效；
- (g) 考慮採取適當措施及行動，加強運輸署對巴士車長培訓的規管，包括對巴士車長培訓訂立規範和認證；
- (h) 監督為加強專營巴士安全委員會所提供的秘書處支援；
- (i) 監察有關專營巴士安全的教育及宣傳活動的統籌工作；

- (j) 就涉及專營巴士安全小組轄下不同組別的事務擔當整體統籌角色，以作出匯報及採取所需行動，並與專營巴士營辦商保持密切聯繫，以監察其工作進度及各項計劃／措施的實施成效；以及
- (k) 執行高級人員指派的其他職務。

總機電工程師的職務和職責

職銜： 總機電工程師／巴士安全
職級： 總機電工程師(首長級薪級第 1 點)
直屬上司： 安全總監

擔任此職位的人員會領導專營巴士安全小組轄下的巴士科技組，為安全總監提供專業支援，其主要職務包括－

- (a) 輔助安全總監，就制定有關專營巴士安全事宜的政策、策略和措施提供專業支援及意見；
- (b) 監督車輛安全要求及改善措施，包括專營巴士的設計、建造、引擎和工程技術、車內設施、裝置、設備及車長和乘客設施；
- (c) 管理有關識別和測試適用於專營巴士的安全科技和安全裝置的工作；
- (d) 監督有關專營巴士安全的現行規管和行政管理架構，並訂立新的要求和技術及安全標準，以因應新的車輛科技應用規管專營巴士安全；
- (e) 訂立新的要求和技術及安全標準，以提高專營巴士的安全水平；
- (f) 協調及聯絡政府政策局／部門、巴士製造商、本地巴士供應商／代理商、專營巴士營辦商及相關持份者，以落實加強專營巴士安全的措施；
- (g) 管理經加強專營巴士安全委員會通過的各項措施的跟進工作；
- (h) 研究就專營巴士的設計和保養引進質量保證計劃新架構的可行性；

- (i) 就輔助設施的設計、開發和提升提供專業意見，以配合新專營巴士型號的運作和保養；以及
- (j) 執行高級人員指派的其他職務。