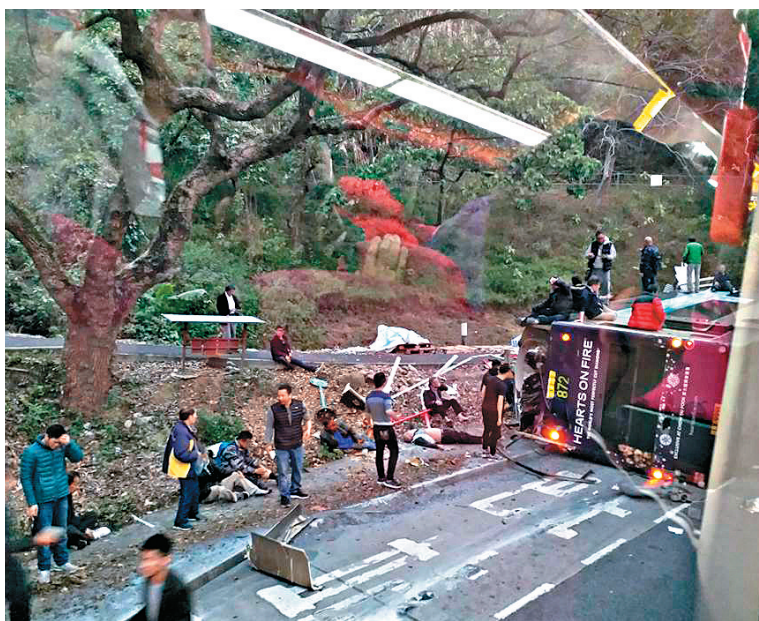


大批消防員趕到現場，將巴士的車頂割開，拯救傷者

車長群組揭「口罩明」個底花晒

出事前疑與乘客爭執 「發脾氣開快車」



▲巴士翻側後，輕傷乘客紛紛爬出車廂外，有傷者坐在路旁待救
網上圖片



▲大埔公路翻巴士，部分乘客救出時已經氣絕



▲警方及消防員救出被困乘客，急送醫院

大埔公路翻巴士車禍死傷慘重，肇事九巴車長陳×明（30歲），同事稱「口罩明」，昨晚被警方以涉嫌危險駕駛引致他人死亡、危險駕駛引致他人嚴重受傷兩罪拘捕。現場有消息指，車長疑「發脾氣開快車」。九巴稱涉事車長在2014年入職，沒證據顯示他工作過勞；但有車長內部WhatsApp群組爆出「秘聞」，形容該車長是巴士迷，但「個底花晒」，被鬧兩句搵架車出氣，更指他四年前曾高速掃欄五米。工會狠批管理層，罔顧司機工作壓力，「賣鐘」超時工作普遍，又指兼職車長質素參差，乘客安全難以保障。



巴士慘劇

大公報記者 陳卓康

九巴企業策劃及業務發展總經理蘇偉基表示，九巴會配合警方調查，並成立由獨立非執董領導的調查委員會，調查事故原因及檢視行車安全，預計最快一個月後提交報告。

傷者：如舞龍 睇住佢反

現場有輕傷者拍攝到意外發生初時的片段，形容「佢（巴士司機）唔應該咁快，好×快」，「睇住佢反（車），開始反（車）」，駕車如「舞龍」。有現場消息傳出，車長因會遲了開車十分鐘，被乘客責備，因而「發脾氣」開快車，事發後有輕傷乘客欲揮拳打司機，粗口破口大罵。有巴士迷於事發後在討論區發放照片，拍到肇事巴士出事前的情況，又形容該名車長開車前曾與巴士迷開聊。

九巴管理層在意外現場向傳媒表示，涉事車長屬沙田廠，「行車紀錄良好」，於2014年入職，去年九月轉做兼職。他有駕駛其他路線，也曾駕駛872線，對上一次是在1月13日。昨日意外發生時，他工作了四小時。

不過，九巴車長內部WhatsApp群組傳出另一版本，形容肇事的陳姓車長「個底花晒」，工作常戴口罩，故又叫「口罩明」。陳是一名巴士迷，花錢買下退役「熱狗」巴士收藏，有人形容他駕駛態度惡劣，曾經「畀人鬧兩句，專登撞倒架車爛晒」，又指他2014年入職七個月時，駕駛46X線，在葵涌失控掃毀路旁鐵欄及石柱，車頭嚴重毀損，慶幸當時車上三名乘客無礙。

工會批「賣鐘」超時工作普遍

汽車交通運輸業總工會九巴分會副主任黎兆聰批評，管理層近年為節省成本，壓榨車長待遇，近三個月不斷削減車長休息時間，「賣鐘」情況普遍，開工十四小時後休息三小時，有車長超時工作但沒有記錄。他又批評管理層，近年解僱不少具經驗的「老臣子」，起用年輕管理人員，當車長是商品般管理，形容公司管理是「不見棺材不流淚」。他稱，九巴約有560名兼職車長，佔8300多名車長的不足一成，對路面情況不掌握，責任心及專業水平均不及全職車長。

九巴員工協會理事長施民偉稱，一直反對公司為「縮皮」聘用兼職車長，難以保證兼職員工開工前的精神健康狀況及對路面熟悉情況，對乘客安全構成危險。他又稱，872線一類的馬場特別線，以往都會由全職車長駕駛為主，但近年人手緊張，公司都會派兼職車長駕駛。

近年嚴重巴士意外

時間	事件
1998年1月30日	灣仔杜老誌道天橋，一輛城巴在天橋彎位翻側，有乘客破窗跌落橋下，車禍釀5死57傷。
2003年7月10日	一輛九巴駛經屯門公路汀九橋，與連拖架的貨櫃車碰撞，巴士掃毀鐵欄墮30公尺下汀九村山坡，乘客被拋出車廂，造成21死20傷慘劇。
2007年12月15日	兩輛雙層巴士在將軍澳翠嶺路十字路口猛烈碰撞，巴士上層三名乘客被拋出車外，釀成2死19人傷。
2017年1月14日	一輛城巴從馬鞍山出發，途至鯉魚門道藍田港鐵站對開時失控，車身剷上路中分隔石壘，衝前20米剷上行人路翻側，1死18傷。
2017年2月7日	元朗青朗公路近大欖隧道，雙層九巴狂撼貨櫃車尾，上層兩名男女乘客飛墮車外，男死女命危，而巴士司機及另外11名乘客同受傷。
2017年7月6日	荔景邨葵涌道一輛九巴失事狂撼路中「死火」貨櫃車尾，巴士上下層車窗連擋風玻璃被削開，三名乘客飛出車外，造成1死15傷。
2017年9月22日	一輛城巴雙層巴士在欽州街與長沙灣道十字路口，失控剷上行人路撞倒簷篷，多名途人走避不及被撞，造成3死29傷，城巴司機被捕。
2017年10月6日	一輛九巴沿旺角窩打老道駛近染布房街失控，狂撼路邊交通燈柱撞上行入路，車頂被削去大半並撞向四名途人，造成了1死12傷慘劇。

資料整理：大公報突發組

專家：入彎不減速離心力大

【大公報訊】大埔公路發生巴士大車禍，前香港理工大學機械工程系工程師盧覺強表示，車禍與車速一定有很大關係，相信涉事巴士當時車速很快，司機若於轉彎時無適當減速，便會「出事」。他於約20年前開發巴士傾斜警報器，但本港至今未有巴士公司計劃研發或加裝，他嘆氣說：「巴士發生翻側，死傷一定嚴重，巴士公司為市民的安全，應加快考慮安裝警報器。」

促裝傾斜警報器

盧覺強稱，巴士轉彎時，車輪會相應有少少浮起，司機感到浮起，一定要減速，如果速度不減，巴士容易翻側。如巴士上下層均滿載乘客，巴士的重量及離心力又會與

沒載客時有很大分別，如上層巴士滿客，轉彎時離心力更加大，巴士司機不能掉以輕心。他提議巴士公司，培訓司機時，應盡量在巴士上加載沙包，受訓司機可模擬在有載客情況下，掌握路面轉彎時的實際情景，對司機及乘客都較有保障。

盧又稱，20年前他已開發巴士傾斜警報器，當巴士車輪浮起至一定角度，巴士會響起警報，提醒司機，但當年沒有巴士公司與他接洽。近年，不時有巴士翻側意外，直至他退休，仍未有巴士公司表示會研發或安裝警報器。他強調，巴士若安裝傾斜警報器，未必能阻止巴士翻側，但希望巴士公司如果能「做多啲」，乘客的安全相應亦多些保障。

車齡13年 巴士迷稱「鵝蛋」

話你知

肇事巴士為富豪超級奧林比亞12米型號，車齡13年，車牌為LX9991，2005年出牌，因車頭橢圓外形，被巴士迷稱為「鵝蛋」。涉事872路線巴士由九巴營運，由沙田馬場單向前往大埔中心，只在沙田馬場賽馬日散場時提供服務。路線的全程行車里數約為10.5公里，行車時間約為28分鐘。車程共有21個車站，途經馬料水、大埔灣、大埔墟等地點。