

在安全與便民之間取得平衡

強制佩戴安全帶條例因條文與立法原意有落差，加上解說不準確，引起社會爭議。在行政長官指示下，特區政府迅速應對，暫緩執行條例，昨日正式刊憲刪除條文。運輸及物流局局長陳美寶表明自己身為局長，對事件有一定責任，將改善覆核機制，提高相關人員警覺性，並在廣納各界意見、優化條文後，再諮詢立法會。特區政府聞過即改，並以此作為改善工作的契機，展現了謙卑和擔當。

強制巴士乘客佩戴安全帶有助保障安全，政府的立法初衷是好的。但法例實施不足一周即煞停，原因是多方面的。首先是條例的條文有瑕疵，只要求今年1月25日或以後註冊的巴士適用於新例，現有巴士不受約束，這與保障乘客安全的立法原意有明顯出入。有關部門解釋不充分、不準確，增加了公眾疑慮；其次是有關政策醞釀多年，可惜巴士公司的安全帶配備依然不足，拉力參差不齊；還有，安全帶設計未能切合孕婦和小童需要，使用不方便，形成抗拒心理。

公平而言，「板子」不能光打在政府及巴士公司身上，上一屆立法會在此事上未有盡到監督、把關責任，也是不

爭的事實。當輿情出現反彈後，有前議員「事後孔明」，指出條文有問題，並承認當初未有盡力審議；也有前議員提出索性取消巴士企位的「離地」主張，反映其與香港實際情況和民情脫節。行政主導下，立法會全力支持特區政府依法施政，不是光喊「支持」就行，而是要圍繞政策落地深入調研，廣納民意，多提建議，讓有關政策舉措更科學、更貼地、更具可行性、更容易見效，這是行政立法良性互動的應有之義。

過而能改，善莫大焉。特區政府發現條例條文有不足後，沒有掩蓋問題，沒有一意孤行，而是快速反應，果斷煞停，反映了特區政府的務實作風。行政部門扛起了責任，連日來全面檢視運輸及物流局的流程和各方面細節，也展示了謙卑作風。運輸及物流局將根據行政長官的指示，循三大方向做好後續推動工作：首先是全面檢討並展開公眾諮詢，為推行方向及細節提出建議；其次是邀請專家針對安全設計、裝置及效能進行研究；三是加強宣傳教育，培養公眾自覺佩戴安全帶的習慣。

三措並舉，具有很強的針對性。公眾諮詢有助建立共識，專家研究將解決現有安全帶的不足，可在安全和便利之

間取得平衡。陳美寶表示，將以最嚴謹、開放的態度去將政策做好，考慮及平衡各方面的因素，做到既可保障公眾安全，又能減少所帶來的不便。特區政府迎難而上，將此視為解決問題、優化管治的契機，值得肯定。

要將政策做到盡善盡美，立法會責無旁貸。政府優化條文後，將提交立法會繼續討論。立法會作為社情民意的「匯集地」，議員要發揮好自己來自各行各業、密切聯繫群眾的優勢，盡職盡責，用心用力用情做好自己的工作，多提建設性意見，使政府施政更加科學、順暢和高效。立法會做到支持政府不缺位、監督政府不越位，與政府「同唱一台戲」，將形成「愛國者治港」下擔當有為、高效務實的新風尚。

沒有什麼比生命更珍貴。與生命相比，佩戴安全帶初期的不適是可以克服的。事實上，安全帶的保護作用不會因為有關條例的暫緩執行而失去，市民大眾也不會因此而放鬆對乘車安全的警惕。不論在什麼情況下，大家都要盡量佩戴安全帶，養成習慣，形成肌肉記憶。當乘客坐巴士佩戴安全帶如同搭的士必定扣上安全帶那樣自然，出入平安就多了切實保障。

大灣區融合向深向實

昨日，廣州市南沙代表團抵港，與香港立法會共辦「十五五」規劃專場研討會。這是內地地方代表團首次走進香港立法會，圍繞規劃對接、深化合作展開面對面交流，成為粵港攜手落實國家戰略、推動大灣區融合發展向深向實的生動寫照。

南沙位於大灣區的地理中心，擁有大灣區3個重大合作平台之一，肩負國家賦予的重要使命。香港與南沙關係密切，在大灣區融合發展不斷向縱深推進的當下，兩地合作發展已按下「加速鍵」。

在創科領域，南沙集聚超500家生物醫藥企業，與香港共建科研平台，港科大（廣州）科創轉化基地落地運營，超算中心為港澳團隊提供數億核時服務，新質生產力孵化地雛形已現；規則銜接上，南沙發布全國首個港澳工程人才職稱標準，248項境外職業資格獲認可，367名港澳人才實現便利執業；民生交融方面，「港澳藥械通」落地見效，港人子弟學校體系全覆蓋，「港人港稅」

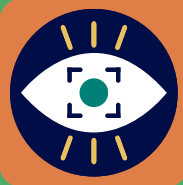
政策惠及在穗港人，港澳青年雙創基地孵化千餘個專案，廣東最具「港澳味」的生活圈已然成型。

行政長官在2025年施政報告中，將南沙列為粵港創科合作重點基地，並提出在醫療健康等重点領域深化合作。如何進一步將融合發展做深做實，不僅是特區政府的責任，也是立法會的重要工作。上月底，立法會內會成立主動對接國家「十五五」規劃工作小組委員會，不同界別議員還通過調研、交流、提交議案等形式，推動規則和機制的對接，體現了議員積極作為的精神。

粵港同心，其利斷金。大灣區建設作為國家重大發展戰略，是香港把握機遇、實現長遠發展的重要抓手，更是內地與港澳優勢互補、協同發展的重要載體。此次南沙與香港立法會的深度交流，為粵港對接「十五五」規劃、深化各領域合作搭建了新平台、開啟了新局面。各界期望，用好專場研討會的平台，未來可以建立長效機制，提升兩地融合發展的「質」與「量」。

「八縱八橫」運輸布局 打通北都聯繫深港

議員倡公私合營 興建第四條海隧



焦點新聞

特區政府的《運輸策略藍圖》（《藍圖》）昨日出爐，勾畫出本港未來二十多年的交通運輸策略，重點包括強化本地和跨境運輸基建，在「八縱八橫」的運輸基建布局下，今年內全線開通六號幹線，並全力推展一系列鐵路及主要道路項目。政府亦會研究擴大過海交通容量的不同可行性，加強連接港島的行事，例如探討現有倡議的走線或擴建現有隧道等。

有立法會議員及關注團體認為，「八縱八橫」運輸基建布局是回應香港未來發展的需要，並建議政府盡快訂立興建第四條海底隧道的發展時間表，保持香港交通快捷方便的核心競爭力。

大公報記者 鄭文迪

《藍圖》提出以運輸基建驅動發展，建議擴展運輸基建，建設內外連通網絡，包括在「八縱八橫」的運輸基建布局下（見圖表），在今年內全線開通六號幹線，並全力推展一系列鐵路及主要道路項目，包括東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、屯馬綫洪水橋站、沙田T4主幹路、北都公路（新田段）等。政府亦會開展研究港深西部鐵路（洪水橋至前海）南向延伸方案，並在策略地點如洪水橋、新田、紅磡等規劃多元化的運輸交匯樞紐，連通港九新界、市區及北部都會區各個經濟和居住區域，帶動經濟發展、促進人員往來及加快貨物暢通流動。

政府對擴充隧道持開放態度

《藍圖》亦提出研究擴大過海交通容量的不同可行性。運輸及物流局指出，隨著經濟及社會發展，預期過海交通壓力會持續增加，故考慮在未有交椅洲人工島發展下的不同工程方案，以加大連接港島過海行車隧道容量，當中會仔細研究不同方案的運輸需求、技術可行性、運輸及成本效益，以及政府的財政狀況等。當局舉例，會探討現有倡議的走線或擴建現有隧道。那會否興建第四條過海隧道呢？運輸及物流局局長陳美寶昨日表示，政府對擴充隧道持開放態度，會研究以前曾提出過的走線、現有隧道有無空間擴建，或會否有新選項，強調要考慮技術可行性、地理環境、道路配套，及未來人口發展趨勢。

立法會交通事務委員會主席陳恒鎮形容《運輸策

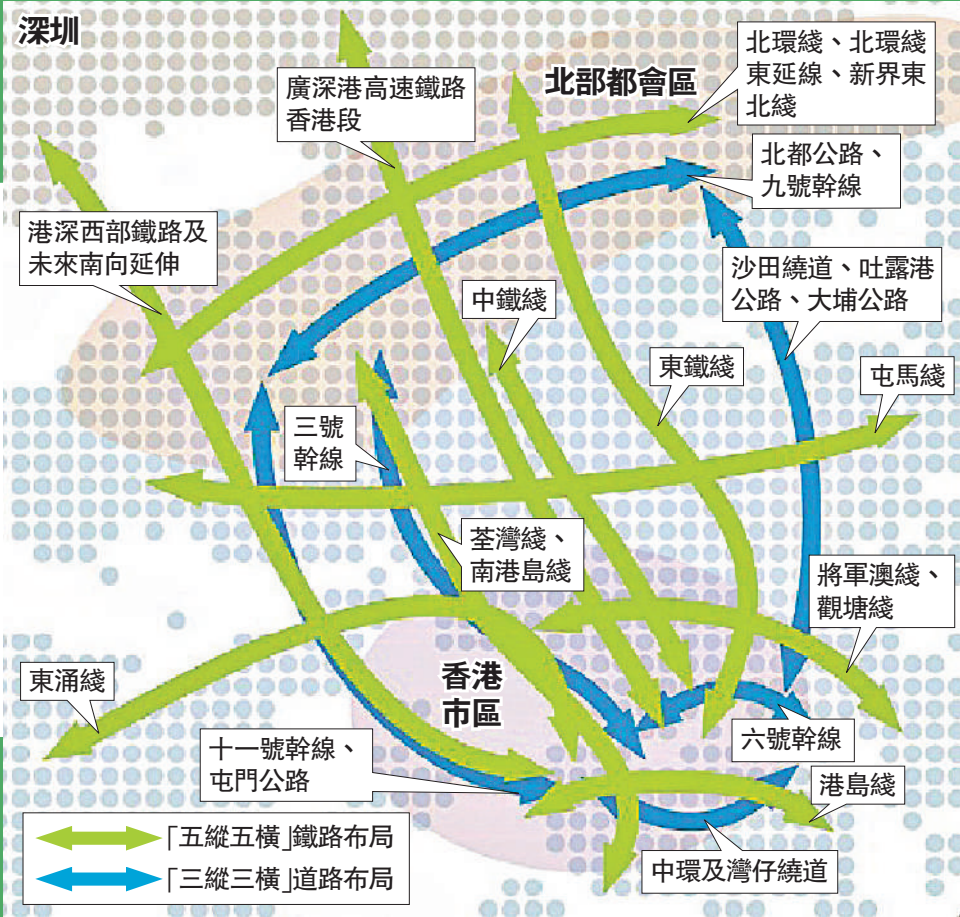
略藍圖》方案宏大，亦提出很多具體建議，尤其「八縱八橫」運輸基建布局，是回應香港未來發展包括連接大灣區及北部都會區建設的需要。他認為，雖然交椅洲人工島暫未落實發展，但仍可推進興建第四條海底隧道的計劃，若庫房現時未充裕，政府可引入市場投資，公私合營、「興建—營運—轉移」和「興建—轉移」模式都可以考慮，政府應盡快訂立發展時間表，保持香港交通快捷方便的核心競爭力。

汽車會支持拓粵車南下城市

中國香港汽車會永遠榮譽會長李耀培表示，最關心第四條海底隧道的興建，因現時三隧分時段收費已是終極手段，故政府必須以增加容量的方法解決車流問題。他又提到，支持擴展粵車南下的城市，亦應按香港的承受力有序增加配額，而現時港府研究增加車位和商用車夜晚泊位，是非常好的事，建議政府透過修例，鼓勵商界將舊式停車場改成智能停車場。

團結香港基金副總裁兼公共政策研究院執行總監葉文祺指出，由於「明日大嶼」計劃尚未有明確發展時間表，預計將影響第四條跨海鐵路及道路的興建進度，政府正研究透過科技應用、另闢走線或擴闊現有路段等方式提升過海容量。他認為，政府宜重新評估大灣區、北部都會區、傳統港島商業區及香港國際機場的人流發展趨勢，可考慮將港深西部鐵路向南延伸，終點直接接駁香港國際機場，從而更好理順整個大灣區的出行脈絡，提升區域整體交通效率。

「八縱八橫」運輸基建布局



最新發展

- 2026年全線開通六號幹線
- 2027年開通東鐵綫古洞站
- 年內開展研究港深西部鐵路（洪水橋至前海）南向延伸方案
- 研究在策略地點如洪水橋、新田、紅磡等規劃多元化的運輸交匯樞紐
- 全力推展一系列鐵路及主要道路項目，包括東涌綫延綫、小蠔灣站、屯門南延綫、屯馬綫洪水橋站、沙田T4主幹路、北都公路（新田段）等

資料來源：《運輸策略藍圖》

「粵車南下」半年內擴至粵其他城市

【大公報訊】記者鄭文迪報道：《運輸策略藍圖》建議，半年內逐步推展「粵車南下」至廣東省其他城市，並爭取明年落實粵港澳三地商用車輛駕駛執照互認；同時推進大灣區城市公共交通信息互通，便利市民和旅客獲取實

時跨境公共交通信息。

《藍圖》建議優化陸路口岸交通設施規劃及布局。運輸署表示，短期內會為新皇崗口岸聯檢大樓訂定合適的公共交通服務安排，及早制定合適的交通配套設施。

陳美寶：秉持謙卑嚴謹態度做好政策 安全帶規例「煞車」 將展開公眾諮詢

【大公報訊】記者易曉彤報道：特區政府昨日刊憲，廢除《2026年道路交通（安全裝備）（修訂）規例》第8D條，即巴士乘客須佩戴安全帶的條文，並刪除違反配用安全帶的法則。運輸及物流局局長陳美寶表示，局方會全面檢討，並從三個方向做好此事，包括展開公眾諮詢，邀請專家就巴士安全的设计、裝置和效能進行研究，以及繼續加強宣傳教育、培養公眾自發佩戴安全帶

的習慣。她認為今次是認真反思和汲取教訓的機會，強調將會秉持謙卑、嚴謹態度把政策做好，強化內部覆核機制，不容許同類事件再次發生。

立法工作加強與相關部門溝通

陳美寶表示，由於上述條文與立法原意有落差，政府已刊憲刪除。局方過去數天已全面檢視工作流程，相關組別的人員在推行措施的過程中，未能察覺法律條文

的不足，解說時也有不完全精準的部分，以致條文出現一些不同理解。她認為必須強化運輸及物流局的內部覆核機制，並進一步提高人員的警覺性，尤其須在立法工作中加強與相關部門溝通，不容許同類事件再次發生。

陳美寶表示，社會上不少聲音認為佩戴安全帶有助保障乘客安全，但希望實施時不要帶來太大的不便。行政長官已指示她要做好推動工作，在實施範圍和減少不

便等多方面取得平衡。政府會小心審視每個意見，例如可否按巴士不同座位情況或安全風險，評估佩戴安全帶的規定，上層或下層有不同處理；罰則是否過高，有無空間調整；現時巴士安全帶是「三點式」設計，舒適度及使用程度未必理想，會否探討「兩點式」設計。她強調會廣納民意，持開放態度，積極、正面、具團隊精神地去推進事宜。現階段不會預設一個硬性時間表。

對於問責的問題，陳美寶說，「總的來說，我們是一個團隊、一條心。我作為局長，對局內的工作一定有責任，而我未來最重要的責任是帶領團隊，做好我剛才所說重新檢視有關佩戴安全帶方面的工作，希望能建立市民廣泛共識，多聽意見，在可行、有效、平衡、便利的基礎上尋求最佳及有效的方案。這是我們當前最想做到的目標，亦是我們最大的責任。」