

大圍致命車禍四因素 安全帶最要緊仲有乘客唔願戴

繫安全帶保命 死者座位無裝

大圍前晚(18日)11時發生嚴重交通意外，一輛九巴88K路線的雙層巴士懷疑入錯線急扭軚撞上石壘導致翻側，釀成1死11傷。37歲男死者座位無安裝安全帶，車禍時被拋離座椅，頭部爆裂身亡，事件曝露巴士安全帶問題。香港文匯報記者昨日乘坐多條巴士路線，發現並非所有座位也設安全帶；即使有，僅少數乘客佩戴，疑與法例只限的士及公共小巴乘客強制佩戴安全帶，偏偏對巴士未強制安裝及佩戴有關。運輸署透露，全港僅約1,750輛巴士的上層座位安裝安全帶，九巴及龍運有逾三成巴士已安裝，九巴解釋疫情阻礙加設安全帶的進展。有學者指出，發生交通意外時，巴士上層首兩排位置最危險，佩戴安全帶可大大減低死亡率。 ●香港文匯報記者 文森、蕭景源

今次涉事的巴士車齡為6年，上層只有車頭位置裝設安全帶，惟死者的座位並無安裝，再次揭示佩戴安全帶的重要性。香港文匯報記者昨日乘坐肇事巴士路線88K，該車屬新車，上層座椅全部裝設安全帶，但所有乘客仍然「唔知驚」，繼續未有佩戴。

嫌麻煩 多數乘客沒有佩戴

乘客韋先生表示，因為車程較短，故食方便不戴安全帶，但如果乘坐的巴士路線是多彎位及上落斜路段則會佩戴；陳小姐指88K車程短，普遍乘客都覺得「又戴又除」安全帶好麻煩。對應否立法強制巴士乘客戴安全帶，陳小姐認為不需要，但乘客要自行承擔後果。

記者昨晚6時趁下班繁忙時間再到金鐘乘坐601路線試搭，同樣是九成乘客都沒有佩戴安全帶。

由於全港只有部分巴士上層已安裝安全帶，法例亦沒有強制巴士乘客佩戴：《道路交通條例》分別於2001年、2004年規定，的士及公共小巴乘客必須佩戴安全帶，違者最高罰款5,000元及監禁3個月，2018年2月10日大埔公路發生19死66傷的嚴重巴士事故後，特區政府仍遲遲未立法巴士安裝及強制乘客佩戴。

運輸署當年僅資助巴士的上層座位安裝安全帶，並由2020年第三季起陸續展開，目標是在3年內完成。該署昨日回覆指，全港目前有約1,750輛巴士上層座位已配備安全帶。署方昨晚補充，正研究

立法要求巴士安裝安全帶，以及強制乘客佩戴，目標是下屆立法會提交草案審議。

九巴表示，2018年第三季後購入的新巴士全車有安全帶，其他較舊款的雙層巴士會爭取2023年前加裝，迄今九巴及龍運逾三成巴士上層或全車已安裝。九巴車務總監關志偉解釋：「過去這段時間因為疫情，安全帶運來香港有延誤。」

理工大學機械工程學系榮休工程師盧覺強表示，發生交通意外時，巴士上層首兩排位置最危險。「擋風玻璃破裂後，前排乘客頓失保護，司機急剎車(乘客)就容易拋出車外。」他提醒市民，乘巴士時謹記扣好安全帶，時刻留意路面安全以保障自己。

成因 1



●新巴乘客黃先生表示，因現時仍無法例規定，所以無使用安全帶。 香港文匯報記者 攝

◀記者發現迎面駛至的88K九巴上層「最危險位置」上的前排乘客有使用安全帶。 香港文匯報記者 攝

成因 2

香港文匯報訊(記者 蕭景源)肇禍司機事發當日的上半更負責駕駛46P路線，入夜後改駕88K路線，但在收工前的最後一轉車出事。香港專營巴士僱員總會主席郭志誠昨日指出，幾乎所有車長每天被安排駕駛兩條或以上不同路線及不同型號巴士，車長不能以「不熟路」為由拒絕工作安排，為車長帶來沉重精神壓力。新界東北交通關注組成員李梓敬指出，該名司機由下午4時開工，意外時他已工作6至7個小時，精神狀態下降導致「行錯路」，情急之下扭軚釀成悲劇。

香港文匯報記者昨日分別在路面及親身乘搭88K觀察整條行車路線，發現88K線由火炭駿景園至顯徑邨屬短途車，每站相隔不遠，全程車速不快，途經出事現場前，首先在希爾頓中心對開上斜到天橋，落斜後則有一盞交通燈，過後即進入兩線變成三

每更不同路線 易混淆行錯路

線行車路面，最左兩線分別上橋前往九龍西或大埔公路，另一線則前往大圍區，中間由石屎斜壘分隔，88K應行往大圍的行車線，而現場也有巨型路牌指示。據觀察，距肇事石壘往前20米，有一個88K線巴士站，故懷疑肇事車長在燈位前是行慢線，過了燈位後未及時轉線，而是直行百米上橋，才驚覺入錯線，為免「飛站」冒險扭軚回到正確行車路。

九巴車務總監關志偉和安全總監關翠蘭表示，肇事車長入職18年，駕駛88K路線有6年半，安全紀錄一般，平均每年發生一兩宗輕微交通事故，部分是對方責任。今年初該司機曾與一輕型貨車發

生輕微碰撞，九巴為此安排他進行輔助培訓，之後繼續駕駛88K路線，強調該車長當日負責的46P及88K行走路線完全不同。

郭志誠向香港文匯報表示，巴士公司為減省人手，節省成本，差不多所有車長每天被安排駕駛兩條或以上不同路線，以及不同車型巴士，甚至有時車長在臨收工前被要求駕駛第四條巴士線，容易導致車長「行錯路」，建議九巴減少這種情況。

民建聯沙田團隊則認為，九巴應強化車長駕駛態度及應急培訓，如「入錯線」後能夠有補救路線行駛，並為受影響的乘客提供適合的補償。

成因 3

香港文匯報訊(記者 邵昕)香港專營巴士僱員總會主席郭志誠指出，巴士司機的編更安排經常日夜顛倒，令司機無法有固定的睡眠時間，容易造成精神狀態欠佳。以涉事司機為例，據郭志誠了解，該名司機案發前兩天是「早更」工作，翌日休息，案發當日則被分配「夜更」工作，司機很可能因為尚未調整作息時間致精神不佳，從而混淆路線選錯行車線。

郭志誠表示，司機倘若在分岔路口發現「行錯路」時，最佳的處理方式是即時停車，並通報公司，但涉事司機卻企圖緊急扭軚切線，引致翻車。為何司機機會錯誤判斷？他認為巴士公司的懲罰壓力是主要原因。郭志誠指出，雖然司機行錯路線若無導致意外，公司只會作出警告，但在疫情之下多間巴士公司裁員，司機可能擔心留下不良記錄，因此試圖「補鑊」，最

編更極混亂 休息少壓力大

終釀成慘劇。而且乘客的不體諒，也令司機備受壓力，情急之下犯錯。該會促請運輸署加強有關方面的監管力度，並呼籲巴士公司改善編更制度，解決現有車務及更表混亂的問題，防止意外再次發生。

九巴分會主席黎兆聰昨日狠批九巴管理層自疫情以來不斷壓縮及削減人手，在人手嚴重不足的情況下，又壓縮車長的行車和小休時間，更要調配車長駕駛不同路線方式，以填補人手不足的缺口。前線車長在混亂的管理下，難以適應行車安排經常變動和持續增加不同路線的壓力，導致身心疲累。事故發生後，九巴公司不但沒有檢討各種因素和管理缺失，迫不及待與遇事車長「割席」，更進一步傷透前線車長的心。

九巴分會希望九巴公司盡快推出改善措施。為此，工會代表準備於短時間內約晤運輸署和勞工處，要求有關部門介入解決問題。

成因 4

香港文匯報訊(記者 蕭景源)新界東北交通關注組成員李梓敬指出，事發路段為大埔公路連接大圍及沙田市中心的行車天橋斜路，該天橋落斜位置經常有車輛加速及衝燈的情況，而天橋落斜前方則為肇事分隔路口，車輛容易因超速衝燈而收掣不及，或胡亂切線釀成意外，建議特區政府檢視該處單虛線

落斜位後分岔路 易釀意外

路面指示，例如在更早的位置轉成雙白線，確保車輛提早轉線，增加安全性，減少同類意外發生。李梓敬建議，在大埔公路大圍段成全路及成運路交界安裝衝燈攝影機及偵速攝影機，以確保車輛以安全速度駛經路口及改變行車路線。「巴士公司亦可裝配GreenRoad行車安全檢測系統，提醒及報告巴士車長行車速度、轉彎、傾側、停車各個駕駛動作的安全指數，讓乘客得知車長駕駛質素。」

關注組成員林宇星認為，該處現場分岔路上的傾斜式石壘，容易發生嚴重交通意外，而過往全港類似設計的石壘亦曾發生多次交通意外，導致車輛飛起翻側。他建議該處加建風琴式防撞欄。

運輸署在回覆查詢時表示，風琴式防撞欄常用於時速限制為每小時70公里或以上高速公路的分岔口，而肇事路段時速限制為每小時50公里的一般道路。警方仍就今次交通意外進行調查，運輸署會參考警方的調查報告再跟進。

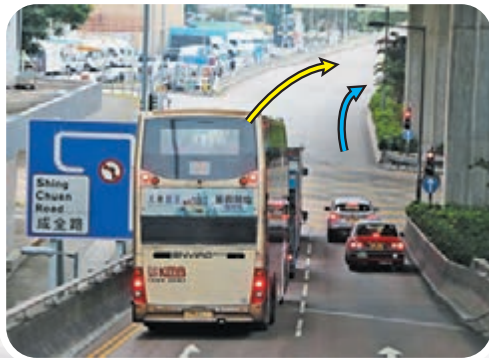
李梓敬為今年新界東北地區直選候選人，同區候選人還包括陳克勤、黃穎瀝及黃成智。

大圍九巴車禍如何發生

- 往九龍西方向
- 往大圍方向



◀根據88K路線，巴士應靠右往大圍方向及埋站，否則便會上橋往九龍西或大埔公路。香港文匯報記者 攝



踢完波坐88K 怎料歸途中送命



●死者家人昨日到車禍現場進行拜祭。 香港文匯報記者 攝

特稿

大圍車禍中37歲男死者吳展輝的4名家屬昨日下午4時在事發現場路祭，神情悲痛，地面擺放各種祭品，包括一盒叉油雞飯、一支樽裝可樂及6個蘋果，相信全是死者生前喜愛的食物。死者母親淚眼婆娑，雙手合十念經，希望兒子安息。她形容兒子孝順，平日十分照顧家庭。前晚，他到瀝源踢足球後乘搭88K巴士返回大圍寓所，豈料就此陰陽相隔，言談間多次哽咽難言，淚流滿面。

在車禍受傷的九巴姓黃司機以及

10名傷者由救護車送院治理，截至昨日下午5時為止仍有4名傷者留醫，其中19歲女乘客由情況危殆轉為嚴重，留醫沙田威爾斯醫院；62歲女乘客由情況嚴重轉為穩定；70歲女乘客及33歲男乘客情況穩定，餘下7名傷者已無礙出院，包括肇事58歲姓黃男車長，因涉嫌「危險駕駛引致他人死亡」及「危險駕駛引致他人身體受嚴重傷害」罪名正被扣查。九巴表示，對嚴重事故感到十分難過，會為死傷乘客及家人提供全力協助，及全力配合警方調查。

●香港文匯報記者 蕭景源



●香港文匯報記者 攝

民記約唔九巴促聘請足夠人手

香港文匯報訊(記者 蕭景源)大圍發生奪命巴士意外後，民建聯沙田團隊立即派員趕赴現場了解，並於昨日與九巴公司代表會面。民建聯沙田團隊李世榮對車禍感到十分難過，願死者安息、傷者早日康復。他強烈要求九巴公司聘請足夠的人手，加快進度為九巴全部巴士上層座位安裝安全帶，避免同類意外再發生，並在車內張貼海報提醒乘客記得佩戴安全帶等。

民建聯沙田團隊要求九巴公司對受害者家屬及傷者提供合適的賠償方案，助受害者家屬及傷者應付因意外而造成突如其來的經濟

負擔。又批評九巴現時約有4,300架巴士運行中，但只有部分巴士已安裝行車警報器。民建聯沙田團隊要求九巴公司盡快全面安裝行車警報器，行車警報器的安裝既能提醒司機盡快停車，亦能警惕乘客做好緊急準備，避免意外發生。

對今次發生的嚴重交通意外，警方表示，涉事巴士懷疑行錯路，剷上路中間交界位石壘並向左翻側。九巴公司回應，涉事司機由2015年開始駕駛九巴88K號線，並且只同時負責46X及46P，因此行錯路的機會較微。對有關回應，民建聯沙田支部團隊認為，九

巴應強化巴士司機駕駛態度及應急培訓，如心急入錯線時，能夠有補救路線行駛，並為受影響的乘客提供適合的補償。

第六屆立法會議員陳克勤昨日在fb發帖，要求九巴因應是次意外引入超速、防撞監察等提醒車長裝置；強化巴士司機駕駛態度及應急培訓；以風琴式防撞欄取代原有的斜壘；巴士上層所有座位安裝乘客安全帶；落實「2019巴士服務檢討委員會」報告安全駕駛建議。

李世榮為今年立法會新界東南區直選候選人，同區候選人還有蔡明禧及林素蔚。