



文匯報

WEN WEI PO
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物
獲特許可在全國各地發行
2023年10月 4 897001 560013
癸卯年八月三十 初九霜降
間有陽光 日間乾燥
氣溫25-30°C 溫度60-80%
14 星期六
港字第26858 今日出紙2疊6張半 港售10元

改善交通風打 計論港鐵局管機

議員專家獻策 調節航班數量 檢討鐵路停運機制



運輸及物流局局長林世雄（左）及機管局行政總裁林天福（右）。電視截圖

颱風「小犬」早前襲港期間，港鐵因天文台發出九號烈風或暴風風力增強信號停駛機場等露天路段列車，造成大批抵港旅客滯留機場。香港特區政府運輸及物流局局長林世雄昨日表示，已要求機場管理局與民航處優化航班及客流管理，及要求港鐵研究露天路段在九號風球下的停運安排。多名立法會議員及運輸業界人士昨日在接受香港文匯報訪問時建議改善現行機制，包括機管局應在八號風球下透過航空公司向旅客說明路面交通或受影響以及機場的安排。機鐵等露天路段列車是否停運，需要天文台協調，提供各區風速數據讓港鐵決定。 ◆香港文匯報記者 劉明



◆本月8日，颱風「小犬」襲港，導致機場快線停駛，機場滯留大批旅客，等候的士均需要數小時。

資料圖片

街談網議

九號波港鐵露天段停駛惹激辯

颱風「小犬」襲港掛九號後，港鐵露天段即時停駛，大批旅客和市民滯留機場和港鐵站。天文台前台長岑智明其後撰文表示，當日引起的混亂是不幸，認為港鐵需要檢討現行安排，結果引起網民幾乎一面倒批評，認同港鐵的安排是基於安全考慮，人命大於天。不過，有小部分人則稱，港鐵列車在九號風球下慢駛應該沒問題，不應「一刀切」停止服務，有人更暗諷港鐵只懂按本子辦事以「自保」，才拒絕容許九號風球下行車。

支持九號風球繼續行車：

Manz Lo：其實可以照行駛，不過要減速至（時速）20/30公里比較安全。

Jimmy Tse：點解每次都係要出咗事才會檢討？為什麼冇危機意識？

Jones Chung：呢個香港唔跟指引好大罪，按本子辦事就最自保。九號風球照開露天鐵路，一陣又俾人放上網公審話罔顧安全。

反對九號風球下行車：

Sum Leung：港鐵也會考慮列車安全呀！應該都是以人的安全放在第一位。

Justin Lau：其實反而應該係八號風球生效後3小時停駛，咁就避免唔非必要人士出街。

Eric Amelie Liu：睇個天無風無雨，但天氣嘅野（嘢）話唔埋，正所謂天有不測之風雲，如果用肉眼觀測無風無雨就繼續開車，當天色轉變出左（咗）意外個（嗰）陣，邊個預獲（獲）先？意外意外，都是意料之外。

Johnny Yu：不顧員工生命。冇車坐一陣會死咩？

Ricky Wing Kay Cheung：如果九號風球可以正常運作，咁就掛風球有乜意義？個個都可以做天文台。

Man Samuel：點解唔叫僱主考慮天氣情況，才叫僱員停工呢？數據就係數據，法例就是法例！

◆香港文匯報記者 文森

優化機場人流管理

林世雄昨日結束越南訪問行程後與機管局行政總裁林天福在香港國際機場會見傳媒時表示，本港作為國際航空樞紐，風暴期間會盡量讓航班繼續升降，減少滯留外地港人及在港等候轉機乘客數量，而當日僅少數航班要取消，整體延誤情況亦不嚴重，機管局與民航處會優化有關重新編配航班機制，颱風來臨時考慮適時啟動機制調節航班數量。

「除空中交通安全考慮，還要整體看機場承受能力，若陸路交通中斷，究竟機場可以承受多少旅客逗留？」他強調八號或更高信號生效時，旅客和市民都應盡量留在室內，最有效處理方法是加強機場人流管理，盡快向受影響人士發放消息。

林天福表示，當晚已透過公共廣播在機場及將降落航班上通知旅客天氣和交通安排，未來會盡量做好與旅客溝通，鼓勵旅客於九號風球下留在客運大樓。機管局還會改善機場服務，令旅客在客運大樓內感覺安全舒適，同時亦會檢討的士排隊方法，包括以派籌方式讓要搭乘的士的旅客在機場其他地方稍作休息。

立法會旅遊界議員姚柏良認為，機管局應做好旅客的期望管理，如提早於八號風球時便聯絡航空公司，在來港航班上廣播解釋本港颶風情況，說明或發出更高信號令陸路交通停頓，以及機場的安排等，「有些外地旅客可能不清楚八號或九號風球的影響與危險，要提早解釋讓他們有心理

準備，以免抵港後才會滯留而鼓譟。」他認為機管局需要進行演練，熟悉風暴等特殊情況下的應對機制。

檢視機鐵停運安排

機鐵及港鐵的其他露天路段在天文台發出九號風球後就停運，林世雄表示，這是參考過往颶風期間的事故，避免列車、架空電纜和路軌受外物影響危及鐵路安全，已要求港鐵仔細謹慎研究露天路段在九號風球下的停駛安排，但由於較複雜並需時與天文台等作技術考量，有成果會盡快公布。

至於在露天路段加建上蓋，林世雄表示，在現時路段加建上蓋會較當風，而結構和下面的基礎能否承受得也是一個疑問，認為未必可取。

香港鐵路運輸專業人員協會主席張年生指出，由於現時沒有機制讓天文台為港鐵提供各區域的風力分布數據，難令港鐵知道九號風球下哪個區域陣風有多大、風力有多高，故只能「一刀切」停運露天路段，「就算天文台也不會知道哪處會有樹被吹斷跌落路軌，若要港鐵自行決定便等於要負上出現意外的風險。」

姚柏良則認為，特區政府應協調並制定機制，在颶風吹襲下由天文台向港鐵提供有關風力分布的數據，才能令港鐵因應情況作出運行決定。

「實政圓桌」立法會議員田北辰認為，露天段加上蓋要先做好加固工程，並引述專家指技術上絕對做到，且上蓋作用是防止外來物進入路軌和破壞電纜，無須密封，可用新的輕型物料以科技解決，認為政府應先研究及因應成本，「當然不

是天價都做」，但認為錢可以解決問題。

制定接駁巴士計劃

田北辰認為，目前最快可做的是設定機制，在機鐵停運時以旅遊巴士疏導旅客往酒店。他已經和非專利巴士業界溝通，有關協會可作出安排，「每當八號風球時便已準備好50輛至70輛後備旅遊巴士司機，當改發九號風球時便立即啟動，候命的司機要即出動取車，兩小時內便可到機場接駁旅客到酒店，政府要與業界溝通制訂有關機制，談好安排和價錢，並要解決有關保險費的問題。」

張年生亦認為可利機場接駁巴士等提供有關接駁服務，但應只前往鄰近的酒店以安頓旅客，因為到市區在公路上的行駛風險較大。

釐清的士保險問題

香港的士業議會副主席吳坤成認為，政府應協調的士業界與香港保險業聯會商討及釐清的士在八號或更高風球時載客的保險問題，並制定相關指引。

他表示，雖有保險業界指的士作為工作車，八號或以上颶風信號期間行走仍受保險保障，但保單條款註明須採取合理步驟防止被保車輛損毀，否則保單持有人或被指違反條款風險遭拒保，的士車主無能力承擔涉及的第三者財物及人身受傷巨額賠償。就算保險公司承擔索償，亦可能扣減保險的無索償折扣，導致下一年度保費飆升，希望保險業界能清楚說明對的士的保障。

工聯會：九號波行車危及司機乘客安全

香港文匯報訊（記者 文森）早前襲港的颶風「小犬」一度增強至九號風球，包括機場快線在內的港鐵露天段停駛，導致大批旅客滯留機場，有人認為的士、巴士和港鐵應在九號風球下維持服務。工聯職安健協會聯同汽車交通運輸業總工會、香港鐵路工會聯合會（下稱「三會」）昨日舉行記者會，指在九號風球下維持公共交通將同時危及乘客和司機性命，並認為當日的情况是因為管理運輸的政府部門失責，沒有及時與周邊機場協商分流航班，且沒有妥善安置滯留旅客而引發混亂。

暴雨樹倒路滑 隨時發生車禍

三會代表表示，在強烈颶風吹襲下，所有人均應盡量留在安全地點，免生意外，這是全球的常識，故九號風球下應留在機場，而非冒險乘公共交通離開。

他們強調，天文台懸掛九號風球代表香港境內的風力可達到每小時最高117公里，陣風更可能超過每小時180公里，且風勢預料會顯著加強，等可使車輛在狂風暴雨中難以操作，以至有被吹翻和發生意外的風險，加上暴雨雨下司機視線受阻、路面濕滑、樹木倒塌、洪水暴發、山泥傾瀉等因素，均會對司機和乘客的生命安全帶來極大威脅。

他們批評，有人聲稱的士和旅遊巴士當時應去機場接載旅客，甚至應重開機鐵疏導滯留人士，是完全漠視颶風下行車危及司機和乘客生命。他們又批評一些沒有鐵路運作專業知識的人士「信口開河」建議港鐵檢討在九號風球下暫停所有露天路段服務的安排，其實是完全沒理會乘客和司機死活。

香港鐵路工會聯合會主席林偉強強調，港鐵作為全港最大的集體運輸系統，有一定的社會責任，盡量安排列車服務，讓市民在暴風下能夠安

全返家，「但在惡劣天氣情況下，乘客及員工的安全絕對不容忽視。」

颶風危及電纜 列車易出事故

他表示，香港地形複雜，不同列車於不同路段所遇到的暴風吹襲和抗風能力亦會有所不同，「颶風會令很多雜物空中橫飛，危及架空電纜和列車，必須進行專業評估，才能決定是否適合在九號風球下繼續行駛。即是認為適合，還涉及物資裝備、員工訓練和工作流程等大量支援安排，絕不能掉以輕心。」

工會代表們又指出，在天文台懸掛八號以上的風球下，大多數前線司機都暫停駕駛工作，除了是確保自己和乘客的安全外，亦因為很多職業司機基於生計艱難及保險費用高昂的緣故，沒有購買綜合汽車保險（全保），更遑論購買八號以上風球的保險，萬一出事需承受高昂經濟損失。



◆工聯會批評，要求公共交通司機在九號颶風下維持服務的言論極不負責。