

錫紙塞安全帶扣 城巴客受困45分鐘

疑蓄意破壞 巴士公司報警處理

公共交通

工具強制佩戴安

全帶的新例本月

25日生效後，各界意

見不一，更曾發生惡意剪斷

安全帶的情況。昨日，城巴一

名男乘客準備在長沙灣道下車時，

發現座位安全帶被卡住45分鐘無法解

開，車長停車施援無果，最後勞動消防員到

場解困。城巴事後進一步檢查涉事安全帶，發

現鎖扣內部被一張錫紙阻礙無法正常運作，正循

有人蓄意破壞安全帶方向調查，並報警處理。被困座

位45分鐘的男乘客表示，會繼續支持新例，因為安

全帶在意外發生時可救命，但希望巴士公司改

善有關安全帶故障時的應變措施。

●香港文匯報記者 蕭景源

●城巴乘客遭安全帶纏身，消防員到場解困。電視視頻截圖。



●城巴安全帶鎖扣內有錫紙(紅圈示)。城巴圖片



●錫紙大小與鎖扣相約。城巴圖片

據了解，姓陳(40歲)男事主家住將軍澳，昨日乘坐城巴795X路線上層座位，準備前往長沙灣上班。約11時半，他到站打算落車時，發現座位安全帶卡住無法鬆綁。

姓廖(44歲)城巴車長得悉後，將巴士停在長沙灣道麗新商業中心外，並協助受困乘客不果，於是報警求助。警員、消防及救護員到場後，由消防員協助解開安全帶。因巴士停車關掉空調，該乘客有感侷促不適，解困後送往明愛醫院治理。

事主：續支持強制佩戴安全帶

男事主事後向媒體稱，巴士途經美孚時已開始解除安全帶，一直未能成功，於是請鄰座乘客幫他通知司機，但司機也無法解圍。他表示，今次事件不會令他改變支持強制佩戴安全帶的立場，認為佩戴安全帶始終較安全，遇到意外可救命。不過，他希望政府在法例上可考慮按情況微調，也希望巴士公司對乘客遇到安全帶故障時，作出更妥善的應變。

城巴對每條安全帶深度檢查

城巴發言人表示，高度關注事件，昨午進一步檢查涉事安全帶後，發現鎖扣內部被一張錫紙阻礙正常運作，正循有人蓄意破壞安全帶方向調查，將報警處理。為配合安全帶新規定實施，城巴正進行一項安全帶專項檢查，目標在短期內完成對全車隊逾1,700輛巴士每條安全帶的深度檢查。

此外，城巴已將安全帶性能各項測試項目納入巴士每月例行檢查，以監測安全帶使用率提升後的狀況。

運輸署表示，接獲專營巴士營辦商報告一宗乘客座位安全帶懷疑被干擾導致失靈的個案，乘客需在協助下解開安全帶。署方非常關注事件，已要求營辦商就個案提交報告，嚴肅跟進。署方指，一直密切留意佩戴安全帶新規定的實施情況，聆聽乘客在不同情況佩戴安全帶的意見。

署方已清晰要求專營巴士營辦商，除持續推行乘客需佩戴安全帶的宣傳外，亦必須做好日常安全帶的檢查、清潔和維護工作，確保所有安全帶安裝妥當及運作正常。

資料顯示，本月28日九巴揭發乘客位的安全帶疑被剪毀。警方接獲九巴職員報案指，在錦英苑公共運輸交匯處，發現一輛行駛86K線的巴士，有安全帶被剪爛。案件列作刑事毀壞，交由沙田警區刑事調查隊第五隊跟進，暫未有人被捕。

運輸署：港路窄彎多與外國情況不同

香港文匯報訊(記者 崔瀅)公共交通工具強制乘客佩戴安全帶的法例本月25日正式實施。對於「本土研究社」稱，外國部分地區的市區巴士豁免乘客必須佩戴安全帶，又抹黑香港相關法例疑是「全球最辣」。香港特區政府運輸署安全總監李艷芳昨日在電台節目中指出，香港多山、多斜路、窄路、彎路，短途巴士亦會途經高速公路，不能直接與外國的情況相提並論，署方會持續宣傳教育，按情況研究能否改善，並呼籲市民守法。2018年大埔車禍獨立檢討委員會成員羅康錦亦指出，當年委員會曾討論安全帶效用及是否使用，最終目標是希望全民使用安全帶，立法強制佩戴是其中最有效的落實途徑。

立法強制佩戴安全帶的法例源於2018年大埔致命車禍後，政府成立的獨立檢討委員會提出的45項建議之一，當中包括加裝安全帶，但沒有提出要立法強制乘客佩戴。羅康錦昨日在電台節目中解釋，當時的想法是巴士安裝安全帶後，市民就會自覺使用，但沒有討論如何執行落實，因為當時最重要的是考慮如何先安裝。

對於目前仍有服役的巴士未配備安全帶，他相信除了技術可行性外，也須考慮安裝成本。「安裝安全帶並非簡單工序，需確保座位有足夠承托力，防止意外時安全帶脫落。」當年委員會預估安裝成本數以億元計，其後政府在2019年撥款5億元委託獨立顧問評估，結論認為安全帶的成本效益可以接受。

大埔車禍委會望全民用安全帶

他強調，委員會的最終目的是希望全民使用安全帶，但當時着眼點是巴士要先安裝，否則「強迫都有得」。他認為，強制佩戴安全帶是最有效的執行方法。他透露，委員會曾參考外國例子，例如市區巴士可豁免安裝安全帶，但外國與香港的道路設計不同，香港巴士或需在短時間內在公路、市區路段之間穿梭，如按照外國有關規定，乘客或會剛佩戴好安全帶又要卸下。「不應該只在公路上佩戴，因為香港埋線、切線、煞車，人就向前倒。很多時巴士途經龍翔道，很難說你到龍翔道時才佩戴，離開龍翔道就解開，不就更加擾民。」

他認為改變習慣需要時間，佩戴安全帶「唔方便一定會」，但許多人可能未意識到意外隨時降臨，他又強調每年有數百人因巴士事故受傷，這不是小數字。

李艷芳亦認為，香港的情況不能與外國部分地區的市區巴士直接比較，「香港道路情況大家知道，有很多山、斜路，一些比較短程巴士亦有機會行上較高速的高速公路，亦有窄路、多彎，所有巴士路線無論在市區或新界要加裝安全帶。」署方會持續檢視實施情況，包括實際操作情況有無改善空間，讓乘客在使用安全帶時可以更方便，養成使用安全帶的習慣。

責成巴士公司做好清潔及檢查

就安全帶清潔、操作困難以及長者使用等問題，署方亦責成巴士公司採取多項措施，包括加大安全帶的消毒和清潔力度，並進行定期檢查，確保安全帶的鬆緊度適中，運作正常；巴士公司將派出「大使」，在各個巴士總站巡迴宣傳，協助長者正確使用安全帶；製作宣傳短片、聲帶及海報，教育公眾佩戴安全帶，以養成習慣。

對於有乘客寧願站立也不願佩戴安全帶，甚至有人蓄意剪斷安全帶，李艷芳重申，破壞巴士上的安全帶屬於刑事毀壞行為。至於法例會否有微調空間？李艷芳指出，相信大家都認同安全帶可增加保障，政府持續檢視實際操作情況，例如安全帶的操作方式或結構，令乘客更方便，對於安全帶會否由現時的「三點式」設計轉為「兩點式」，她重申會持續檢視，但所有巴士安全裝置都須經運輸署批准方可使用。

踢爆「本土研究社」謊言

謊言一

香港佩戴安全帶規定是全球最「辣」?

真相：不正確。以下為各地佩戴安全帶規定，不少與香港規定看齊，甚至更嚴格。

內地 一般情況下，強制規定司機和前排乘客必須佩戴安全帶，違者將對司機及乘客罰款，司機記分。

澳門特區 所有客車的所有座位，只要已安裝安全帶，乘客必須佩戴。

美國 各州法律細節稍有不同，但所有州份都強制要求前排座位佩戴安全帶；後排座位和大型客車，各州份規定不一，但愈來愈多州要求所有座位都必須佩戴。

澳洲 全國強制所有車輛(包括公共汽車、長途車)的所有座位，只要配備安全帶都必須佩戴。

謊言二

「本土研究社」稱「運輸署修例時參考五個國家中，新西蘭訂明巴士在內的重型車無須安裝及佩戴安全帶；其餘四國，雖對巴士有強制安裝和佩戴的要求，但卻會因路程長短和種類所承受風險不一樣而有不同安排。」

真相：這說法不完全正確，以新西蘭為例，當地法律目前不要求所有巴士(特別是城市公共巴士)必須安裝安全帶。主要原因是巴士的設計考慮，例如較大的質量和特定的座椅布局，如前方設有護欄或另一個座椅，這被認為即使沒有安全帶也相對安全。不過，如果巴士上已設有安全帶，則乘客必須佩戴。其他重型車(Other heavy vehicles)方面，新西蘭法律通常要求大多數現代重型車輛(例如貨車)安裝安全帶，且駕駛員和乘客在這些車輛中行駛時必須佩戴。只有在少數特定情況下(例如倒車、執行特定頻繁停車的送貨職責或某些非常舊的車輛)才存在豁免。

另外，英國、澳洲、新加坡和荷蘭等地區在市區行駛的巴士設有企位，確實不強制要求乘客佩戴安全帶，但當地政策考慮前提是市區巴士的行駛速度較慢、頻繁停站以及需要容納站立乘客，惟香港一些繞道、市區高速公路的車速高，未

謊言三

「本土研究社」稱「2014至2024年的交通意外，巴士逾七成意外傷亡源自車廂內失去平衡、上落車時跌倒而受傷等非碰撞意外。」質疑佩戴安全帶減低交通意外的效益。

真相：這些數據確實是官方數據，但卻轉移視線，因為政策原意針對的「交通意外」並非指「非碰撞意外」，而是汽車相撞或失控撞倒石壘等碰撞性意外。

謊言四

2018年大埔公路巴士意外，導致19人死亡、60多人受傷，為香港史上第二嚴重巴士意外。特區政府事後委任獨立委員會調查事件，「本土研究社」稱「委員會未有就強制安裝安全帶作出結論，只建議政府再研究。」

真相：委員會成員羅康錦昨日指出，當年委員會曾討論安全帶效用及是否使用，最終目標是希望全民使用安全帶，立法強制佩戴是其中最有效的落實途徑。

各地安全帶降低交通意外傷亡研究

	美國	歐盟	澳洲
降低死亡率(前排座位)	45%至50%	約50%	40%至50%
降低重傷率	50%至65%	25%至65%	45%至65%
降低拋出車外風險	約80%	約70%	約60%

資料來源：歐盟委員會和歐洲運輸安全委員會研究報告、美國NHTSA、澳洲莫納什大學事故研究中心



●強制佩戴安全帶新例本月25日生效。資料圖片

屯馬線兩周日調整服務 以紅磡為終點站

香港文匯報訊 為配合屯馬線紅磡站至尖東站之間的路軌改道跟進工序，下月1日及3月8日這兩個星期日將實施特別服務安排。港鐵公司營運主管(屯馬線、輕鐵及港鐵巴士)陳志雄昨日表示，上述兩天，屯馬線全線維持正常班次，但由烏溪沙及屯門站開出的列車均以紅磡站為終點，前往之後站點的乘客要在紅磡站落車，行到對面月台轉車繼續行程，估計會額外花多四五分鐘時間，呼籲乘客當日提早規劃行程，留意現場月台的標示以及職員指引，並為轉車預留時間。

該兩天服務調整下，屯馬線由烏溪沙及屯門站開出的列車，均會以紅磡站為終點，而乘客的車程若途經紅磡站，便需要在該站下車，步行往對面月台轉車繼續行程。紅磡站屯馬線月台當日會有職員舉起大型指示牌，清楚列明月台列車行駛的方向，以方便乘客辨識。

加派逾150職員協助乘客

陳志雄指出，港鐵會加派超過150名職員在紅磡站和屯馬線沿線車站協助乘客，呼籲乘客留意及配

合現場職員指引。

另外，為維持客流暢順以及讓乘客可以有序轉車，紅磡站屯馬線兩邊月台的列車會輪流到站，乘客在月台稍作等候便可繼續行程，港鐵建議乘客為轉車預留時間。

「工程團隊已作好詳細規劃及進行演練，務求按時完成工序及檢查。若因未能預期的情況而影響到翌日(下月2日)屯馬線的列車服務，會盡快作出公布及通知乘客，並作出相應的車務安排，致力將影響減低。」陳志雄說。



●陳志雄交代屯馬線特別交通安排。香港文匯報記者黃艾力 攝