



二零一八年三月十三日  
討論文件

文件 TT 19/2018

沙田區議會  
交通及運輸委員會

姚嘉俊先生提問

“二零一八年二月十日於大埔公路發生九巴翻側車禍，傷亡嚴重，備受各界關注。市民期望政府相關部門和巴士公司徹查意外起因，盡快向公眾交代，最重要是探求避免車禍重演的有效方案。就此，巴士公司和政府部門均須重視，引以為鑑，並減少整體巴士服務問題和意外。

就此，提問如下：

- (a) 政府有否統計大埔公路的交通意外數字？如有，請提供過去十年大埔公路(沙田嶺段)尤其是徑口路一帶的交通意外統計資料。
- (b) 現時大埔公路的彎位分布為何？急速彎位所在的路段有否設車速限制？如有，車速限制為何？
- (c) 涉事路段經常發生意外，道路設計顯然存在隱患。大埔公路(沙田段)亦有不少潛在危險位置和彎位，相關部門會否盡快全面檢視上述道路，針對有安全隱患的路段，改善設計，例如擴闊行車路？
- (d) 目前政府是否定期檢視巴士車長的批核制度？相關制度是否有改善空間？同時，會否計劃一併檢討巴士營運和監管制度？
- (e) 現時巴士公司有否劃一管理和培訓全職和兼職車長？有否確保駕駛特別路線的車長與一般路線的車長接受同等訓練和監督，以同一標準衡量其駕駛質素？此外，巴士公司現時就車長應對危機的培訓為

何？有否提供情緒管理方面的培訓？

- (f) 車長的駕駛時數和作息時間亦備受關注，因工時過長使車長在持續疲勞的狀態下駕駛，易生交通意外。現時車長的工時和小休時間為何？會否研究增加車長的小休時間，以及改善車長休息室設施？如會，詳情為何；如否，原因為何？
- (g) 政府現時是否定期進行跨部門大型交通意外事故聯合演習？如是，可否簡介演習流程和時間表？”

### 運輸署的綜合回覆

提問(a)：

大埔公路(沙田嶺段)全長約 3.1km。根據紀錄，過去十年大埔公路(沙田嶺段)，包括近徑口路一帶的交通意外數目如下：

| 大埔公路(沙田嶺段) |        |
|------------|--------|
| 年份         | 交通意外數目 |
| 2008       | 31     |
| 2009       | 35     |
| 2010       | 21     |
| 2011       | 19     |
| 2012       | 18     |
| 2013       | 24     |
| 2014       | 20     |
| 2015       | 30     |
| 2016       | 20     |
| 2017       | 36     |

提問(b)：

大埔公路(沙田嶺段)連接大埔公路(琵琶山段)的車速限制是每小時 70 公里，該路段長約 1.7 公里，有兩個急彎。餘下約 1.4 公里路段近沙田方向，車速限制是每小時 50 公里，有三個急彎。急彎位置如下：

| 序號 | 急彎位置       | 該位置車速限制<br>(km/hr) |
|----|------------|--------------------|
| 1  | 九龍水塘停車場出入口 | 70                 |
| 2  | 近九龍水塘停車場   | 70                 |
| 3  | 六合村        | 50                 |
| 4  | 近六合村       | 50                 |
| 5  | 徑口路        | 50                 |

在大埔公路(沙田嶺段)來回方向的適當位置已豎立多個車速限制的交通標誌，包括車速限制改變的路段。另外，在急彎前已豎立警告性交通標誌及在路面已加設「慢駛」的道路標記，提醒駕駛者在急彎前減速。

提問(c)：

運輸署現行一向有機制檢視各道路的交通情況，例如，本署定期揀選道路作車速限制檢討、就著交通意外率高的道路制定改善措施與及因應地區獨特情況或市民意見而實施改善措施。

就大埔公路(沙田嶺段)而言，在過去十年，除了二零零九年交通意外率略高於全港平均交通意外率外，其餘年份的交通意外率都低於全港平均交通意外率，並未觸及降速要求。惟於近年，本署錄得一個近六合村的意外黑點，而針對這個黑點的改善措施已於二零一七年四月完成。本署現正密切監察上址的交通情況。

在過去數年，為了進一步提高路段安全，本署在有關路段已實施多項改善措施，例如：加設防撞欄、加設偵速攝影機，在路段的一些路口實施適當交通管理措施(例如：禁止車輛由大埔公路(沙田嶺段)右轉入小路)。

提問(d)：

政府非常重視專營巴士公司對車長的管理。運輸署會提出規定，要求專營巴士公司遵從，舉例如下：

- 巴士公司須根據運輸署制定的「巴士車長工作、休息及用膳時間指引」編定車長的更分，以確保巴士車長有足夠作息時間；

- 巴士公司須每月向運輸署提交離職(包括:辭職/退休/以其他原因離職)及入職(包括:新聘用/重新聘用)車長的總數,以便運輸署監察巴士公司對巴士車長的管理;及
- 巴士公司須每年提交培訓車長的數目。

此外,運輸署已於二零一七年年底要求所有專營巴士公司進一步加強內部監察車長安全駕駛及服務的制度,包括整理及定期向運輸署提交抽查黑盒的行車記錄及跟進工作記錄、便衣職員乘車監察記錄及跟進工作記錄、車長違反交通法例及跟進工作記錄,以及車長酒精呼氣測試記錄。

另一方面,行政長官已公布會成立一個由法官領導的獨立委員會,全面檢視專營巴士營運和監管事宜,確保本港的公共巴士服務安全可靠,運輸署會積極配合調查工作。

提問(e):

根據《道路交通(駕駛執照)規例》(第374B章),所有專營巴士車長不論全職或兼職,均須持有由運輸署發出的有效駕駛執照,方可駕駛專營巴士。專營巴士公司處理新車長(包括全職及兼職車長)入職申請時,會查核該申請人「根據香港法例第374章《道路交通條例》第75(5)條而被定罪」的證明書。巴士公司會按該證明書上的記錄及其他因素,考慮是否接納其申請。

如果專營巴士公司接納申請而申請者未持有有效的執照駕駛巴士,專營巴士公司會安排他們接受訓練以及運輸署的考核,以獲取有效的駕駛執照。專營巴士公司會為新聘車長提供各類型的訓練,包括駕駛技術、事故處理、顧客服務、不同巴士型號及路線的課堂及實地駕駛訓練。

至於已經持有有效執照的現職車長,專營巴士公司亦會為他們定期提供進修訓練,內容包括指定路線及巴士型號訓練、顧客服務、防衛性駕駛重溫等,目的是加強車長的道路安全意識、駕駛技術和態度等。如車長被調派往駕駛新路線或新型號的巴士,專營巴士公司會安排車長先接受有關訓練。此外,個別專營巴士公司亦會為車長提供情緒管理課程。

提問(f):

為確保巴士車長有足夠休息時間,運輸署已為專營巴士公司制定「巴士車長工作、休息及用膳時間指引」,並要求巴士公司在編更時遵從。運輸署會通過審閱專營巴士公司每季就提交執

行《指引》的報告，監察專營巴士公司在有關方面的表現。此外，運輸署每年都會委聘獨立承辦商，評估專營巴士公司遵照《指引》的情況。

自深水埗巴士意外發生後，巴士車長的作息時間安排備受社會關注。運輸署在過去數個月已多次與各專營巴士公司及工會會面，積極討論及深入探討優化現行《指引》內的安排。在檢討《指引》時，運輸署已仔細考慮巴士工會、巴士公司和社會人士的意見。經全面檢討後，運輸署計劃對《指引》作出修訂，主要的修訂包括：

(i) 最長更次時間及駕駛時間分別由現時不應超逾 14 小時及 11 小時，縮減為不應超逾 12 小時及 10 小時；

(ii) 車長駕駛 6 小時後的休息時間由現時 30 分鐘增加至 40 分鐘；

(iii) 考慮到巴士公司有需要維持編排部分車長較長的更次時間，以照顧市民在上下午繁忙時間的乘車需要，運輸署建議增加一項新規定，讓巴士公司可適度安排車長特別更次時間可超逾 12 小時，惟最長的更次時間仍不應超逾 14 小時，而駕駛時間上限則須與其他所有更次的車長看齊，即不應超逾 10 小時。為確保車長有足夠休息，修訂《指引》內新增規定，指定特別更次內應有一段不少於連續三小時的休息時間；及

(iv) 為免車長被安排連續工作數日而沒有足夠的休班時間，運輸署亦新增規定，除特別更次外，巴士公司在編排車長在三個相連更次內的總休班時間不應少於 22 小時。

這個修訂《指引》已在為乘客提供適切的服務、車長的作息時間，以及巴士公司的營運需要之間盡量取一個平衡。有關的《指引》只是工作或休息的上下限時數，運輸署會繼續不時檢視實際情況，鼓勵專營巴士公司積極作出車長編更的有效安排，以在可行情況下盡量減少車長的工作及駕駛時數，務求達致少於相關上限的規定。

就巴士公司為員工提供休息設施事宜，運輸署一向鼓勵巴士公司作為良好僱主，應為員工在巴士總站/車廠提供適當的休息設施。現時，洗手間和休息設施普遍已屬新建巴士總站的基本設施。小部分的巴士總站未能提供車長休息設施或洗手間，原因是環境所限(如巴士總站處於狹窄行人路旁)或因附近居民的意見所致。巴士公司會繼續積極研究克服環境限制的可能性，為現時未能設置車長休息設施的巴士總站設置該類設施。

提問(g)：

本署會不時參與其他機構，例如警方及香港消防處(消防處)舉行的緊急事故演習，讓相關的部門及持份者熟習處理緊急交通及運輸事故的程序。運輸署亦會定期檢討有關處理緊急交通及運輸事故的程序。

### 香港警務處的回覆

提問(a)：

大埔公路(沙田嶺段)徑口路一帶的交通意外數字近三年顯示資料如下：

二零一五年共有七宗、二零一六年共有三宗、二零一七年共有三宗。

提問(b)：

大埔公路(沙田段)：彎位及車速限制路段如下：

|    |                                        |    |                |                                        |
|----|----------------------------------------|----|----------------|----------------------------------------|
| 1  | 大埔道近水塘                                 | 彎位 |                | 限速 70 公里                               |
| 2  | 大埔道近 8623 號                            | 彎位 |                | 限速 70 公里                               |
| 3  | 大埔道近油站                                 | 彎位 | 偵速攝影機(來回行車線)   | 限速 70 公里<br>(出九龍)<br>限速 50 公里<br>(入新界) |
| 4  | 大埔道近六合村                                | 彎位 |                | 限速 50 公里                               |
| 5  | 大埔道近徑口路                                | 彎位 |                | 限速 50 公里                               |
| 6  | 大埔道近桂園                                 |    | 偵速攝影機          | 限速 50 公里                               |
| 7  | 大埔道近沙田花園                               | 彎位 |                | 限速 70 公里                               |
| 8  | 大埔道近城門隧道支路                             | 彎位 |                | 限速 80 公里                               |
| 9  | 大埔道近美林邨                                | 彎位 |                | 限速 50 公里                               |
| 10 | 大埔道近安定台                                |    |                | 限速 80 公里                               |
| 11 | 大埔道近偉華中心(里程路段 5.8)<br>大埔道近禾輦(里程路段 6.2) |    | 偵速攝影機<br>偵速攝影機 | 限速 70 公里<br>(出九龍)<br>限速 80 公里<br>(入新界) |
| 12 | 大埔道近禾輦(里程路                             |    | 偵速攝影           | 限速 80 公里                               |

|    |               |  |          |          |
|----|---------------|--|----------|----------|
|    | 段 6.6)        |  | 機(來回行車線) |          |
| 13 | 大埔道支路往駿景路     |  |          | 限速 50 公里 |
| 14 | 大埔道馬料水段近麗坪路   |  |          | 限速 70 公里 |
| 15 | 大埔道近中文大學(崇基路) |  |          | 限速 70 公里 |
| 16 | 大埔道近中文大學(大學道) |  |          | 限速 70 公里 |

提問(g)：

沙田警區會舉辦或參與各相關部門舉行的緊急事故演習，但並沒有進行定期跨部門大型交通意外事故聯合演習。如其他相關部門舉行大型交通意外事故聯合演習，本警區定必積極參與。

就運輸署定期檢討緊急交通及運輸事故的程序，警方亦會參與及表達意見。

### 消防處的回覆

提問(g)：

消防處會定期及有需要時安排在主要隧道或橋樑舉行交通意外事故演習。演習亦可能會聯同其他政府部門或各隧道及橋樑營辦商或管理公司進行。一般而言，演習內容大致為模擬交通意外後有車輛起火及有人被困。

近期於沙田區內舉行的交通意外事故演習如下：

2017 年 10 月 17 日 獅子山隧道

2017 年 12 月 7 日 城門隧道

2017 年 12 月 8 日 尖山隧道

2018 年 1 月 12 日 大老山隧道

## 九龍巴士(一九三三)有限公司(九巴)的回覆

提問(e)：

九巴對兼職車長與全職車長的駕駛技術、駕駛態度、服務水平等要求一視同仁，兩者同樣專業。顧及社會大眾對專營巴士公司提升監管的意見，九巴早前已停止向每周工作低於十八小時的兼職車長派更，並邀請他們轉任全職車長，每周工作最少十八小時，目前已獲最少一百名兼職車長達成轉任安排。

九巴重視行車安全，對於車長有嚴格的入職要求，會向每位車長安排相關駕駛路線的專業培訓、安全行車指引及公司守則，並須通過運輸署及巴士公司的駕駛測試，在駕駛課程亦包括情緒訓練。

九巴一向嚴格遵守運輸署的《巴士車長工作、休息及用膳時間指引》。過去多月，九巴一直與運輸署、業界及持份者保持聯繫，積極配合運輸署檢討《指引》，對於運輸署早前提出新修訂的《指引》，九巴表示贊同，並會繼續遵守。

九巴樂意探討有關加強道路安全的建議，會和運輸署保持溝通。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零一八年三月