

綠巴的士狂撼 釀1死6傷慘禍

3人拋出車外 小巴反肚翻落隧道

【本報訊】沙田大涌橋路一個被警方視為「潛在交通黑點」的十字路口，昨清晨發生1死6傷嚴重車禍。一輛舊款無乘客安全帶裝置的頭班專線小巴，與一輛市區的士在十字路口發生猛烈相撞，小巴2名乘客被拋出車外，其中1人當場喪生；由於衝力強勁，小巴繼而衝上行人路，掃毀欄杆後翻落3米下行人隧道，四輪朝天。的士則撞向路邊鐵欄，車上一名女乘客被拋出路面受重傷。警方事後拘捕2名司機，不排除有人衝紅燈及超速，正調查肇因。

當場身亡男乘客李燦龍，45歲，事發時正準備上班。6名傷者分別為2車司機及4名乘客，年齡21至65歲，其中2男女命危（見表）。被捕專線小巴司機陳×華（65歲）及的士司機李×賢（30歲），2人均涉危險駕駛導致他人死亡被捕，事後各准以1萬元保釋候查。

舊款小巴無乘客安全帶

肇事65A專線小巴為1998年舊款車，可暫免裝安全帶，行走沙田新城市廣場與黃泥頭。昨晨5時許，由陳姓司機開頭班車，載有3名男乘客，沿沙田鄉事會路向威爾斯親王醫院方向行駛。消息稱，該線小巴原需左轉入大涌橋路往馬鞍山方向，惟因屬頭班車，可直接駛向沙田圍路。

現場消息指，當小巴沿沙田鄉事會路中線駛至大涌橋路時，由李司機駕駛的的士，載有2名男女乘客，亦沿大涌橋路中線駛至，2車在十字路口相撞，的士車頭猛撼小巴右前輪位置。

十字路口互撼撞毀掃欄

車禍後，2車同時衝向沙田圍路河畔花園對開，小巴在路面左搖右擺，期間2名男乘客阮華超及李燦龍同被拋出車外，跌落在馬路上，李則飛撞向行人路鐵欄。

由於衝力強勁，小巴餘勢未了，剷上行人路掃毀2米鐵欄及一個路牌，飛越30公分高行人隧道頂石壁，撞斷2個燈頂欄杆，繼而衝向3米下的行人

隧道入口，四輪朝天，車頂凹陷損毀嚴重。

的士撞車後也左搖右擺衝前7米，疑坐在左邊後座的女乘客施少燕破窗而出，重傷倒臥馬路，的士撞向路欄始停下，車頭嚴重損毀。

1客爆頭亡2命危

救護員到場立即替倒臥路面3人急救，其中李姓小巴乘客頭顱爆裂，證實當場死亡，屍體由工人移走，另外2男女亦重創昏迷。

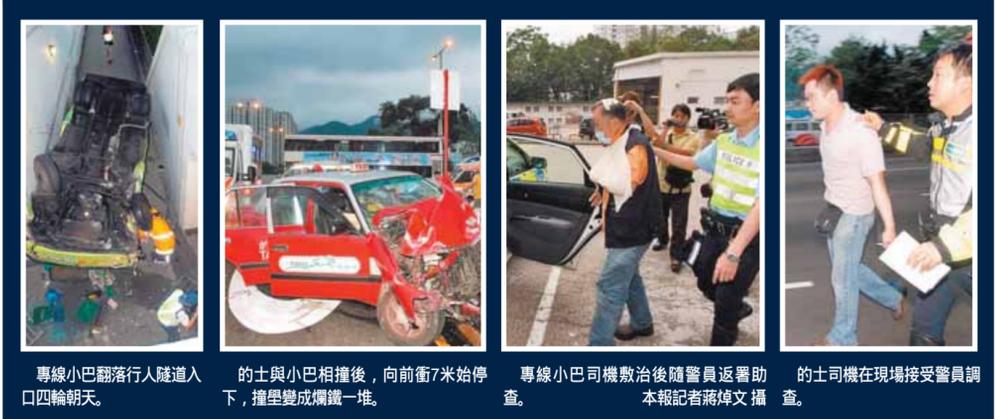
消防員在翻轉小巴內，救出被座位壓住受傷蘇姓男乘客，2車司機及的士男乘客則僅受輕傷，可自行離開車廂。6名傷者被送往沙田威爾斯親王醫院救治。

警方封鎖現場調查，新界南交通部意外調查及支援組署理警司黃劍榮稱，現場地面留有煞車痕跡，警方會循是否有車輛超速、衝紅燈及機件故障等方向調查。

涉危駕致人死2司機被捕

涉案2名司機均通過酒精呼氣測試，至於是否涉及危險駕駛則有待檢驗，2人其後均涉危險駕駛導致他人死亡被捕。至中午12時，警方安排拖車及吊車，將的士及小巴移走扣留待驗。

理工大學機械工程學系工程師盧覺強估計，出事時肇事的士如以70公里時速，撞向以時速50公里行駛中的小巴，力度可達2.9噸，足以將小巴車廂的乘客拋出車外。



專線小巴翻落行人隧道入口四輪朝天。的士與小巴相撞後，向前衝7米始停下，撞毀變成爛鐵一堆。專線小巴司機救後隨警員返署助查。的士司機在現場接受警員調查。

車禍死傷者

姓名(譯音)	身份	性別	年歲	傷勢
1. 李燦龍	小巴乘客	男	45歲	死亡
2. 阮華超	小巴乘客	男	63歲	危殆
3. 施少燕	的士乘客	女	24歲	危殆
4. 蕭×啟	的士乘客	男	21歲	出院
5. 李×賢	的士司機	男	30歲	穩定
6. 陳×華	小巴司機	男	65歲	出院
7. 蘇×新	小巴乘客	男	65歲	嚴重

大直路車速快 「預仔燈」易看錯

【本報訊】有教車師傅指出，昨日車禍現場為十字路口，為指示司機左轉或右轉，現場交通燈旁裝有俗稱「預仔燈」的綠色箭咀燈，但由於該十字路口四邊均為大直路，很多司機都會加速行駛，不排除有司機因為距離太遠而看錯信號，導致意外發生。

區議員籲司機提高警覺

身兼沙田區議員的商用車輛駕駛車協會主席鄭楚光昨指出，意外現場十字路口的四邊均是大直路，途經車輛的車速一般會較快，司機在遠處留意信號時，有可能看錯，誤以為「預仔燈」箭咀是指示司機直去的綠燈。鄭說，沙田區內不少十字路口均存有相同問題，呼籲司機提高警覺，駛近十字路口時須提高警覺，避免出事。

鄭楚光認為，意外現場附近的道路設計跟路牌指示均沒有大問題，過往發生的意外主要因為司機超速。他表示，針對這問題，當局曾經在附近安裝影快相裝置，有阻嚇作用，但不知何故在約半年前拆除裝置，促請警方跟進。

路口衝燈機07年已拆

警方回應稱，運輸署原先在沙田大

涌橋路(西南行線)和沙田圍路交界處設置一台「衝紅燈攝影機」，其後，由於土木工程拓展署於上述地點進行道路改善工程，故自2007年11月起，該「衝紅燈機」已被合約承辦商拆卸。

道路改善工程完畢及經該承辦商勘察現場後，發現路面情況不符合「衝紅燈機」的運作條件，所以並未重新裝配「衝紅燈機」，並已將有關決定知會運輸署。

運輸署負責統籌與相關部門商討「衝紅燈機」的選址及分階段安裝更多「衝紅燈機」，而警方則負責使用衝紅燈機作執法用途。「衝紅燈機」於保養期滿後交由警務處接手管理有關保養及維修工作。

近半舊小巴無乘客安全帶

另一方面，自2004年8月1日起，運輸署立例要求當日或以後登記的公共小巴，必須裝設安全帶。小巴業界指出，全港目前仍有約4成半舊款小巴的乘客位沒有安裝安全帶，呼籲當局提供資助，強制舊款小巴加裝安全帶。

的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪稱，現時全港約有2,100多輛舊款公共小巴仍無裝設安全帶，依照目前進度，估計需時10年才能全部裝上。黎認為政府應該鼓勵及資助業界，迅速為目前所有舊款小巴加裝安全帶，才能徹底解決乘客安全問題。

趕搭頭班車 肉檔「肥仔」送命



小巴男乘客拋出車外，爆頭慘死。



死者妻子及親友昨午到現場路祭。

【本報訊】「早晨，司機」。車禍中被拋出小巴慘死的男乘客，每日均會乘搭該線頭班車返工，每次登車，亦會禮貌地與司機打招呼。豈料，昨晨搭上死亡專線小巴，成為他的最後一程。

同事痛哭 親友路祭

沙田大涌橋路車禍中喪生乘客李燦龍，45歲，已婚，與妻同住沙田瀝源邨。李在沙田瀝源邨街市5樓一豬肉檔任職多年，主要屠宰豬肉，每日上午6時前會返抵街市開檔，昨清晨5時許，他如常離家，步行往沙田大會堂乘搭該線往黃泥頭的頭班65A專線小巴上班。

豬肉檔同事和附近街坊稱讚李和藹可親，由於他身材略胖，故眾人也親切地叫他「肥仔」。昨晨車禍後，一名女同事路經，知道「肥仔」出事即當場痛哭。

至下午3時，「肥仔」的5女1男親友，帶備香燭冥錢及祭品到現場路祭，其中一名女子大聲哭訴：「你不應如此短命，你一定不甘心……」各人逗留約40分鐘後離開。

消息返家 的士女客重創

至於在的士拋出重創的女乘客施少燕，仍未渡過危險期，其親友和母親一直在病房外守候。據悉，她事前與3名友人在九龍消遣後，聯袂乘的士返家，其中2人先在大圍下車，剩下她及隨姓男友人，原定的士先往馬鞍山再往大埔，怎料卻遇上車禍。

另一名小巴男乘客阮華超原來亦為小巴司機，他同樣被拋出車外，撞傷頭部和四肢骨折，送院後情況危殆，但已恢復知覺。

肇事專線小巴司機陳×華是退休教車師傅，駕駛該線小巴已逾6年，同事指他駕駛注重安全，平日的車速較慢，故替他改名「豬油包」，或專稱他作「師傅」。

運署3定義 現場未列黑點

【本報訊】沙田大涌橋路與沙田圍路交界十字路口昨日發生車禍後，警方與運輸署對現場是否交通黑點，一度持相反意見。昨晨到場的警員指肇事現場是交通黑點，但運輸署其後卻表示肇事現場並非交通黑點，並指由2007年至今年第一季，該路段曾發生7宗交通意外，但均不涉及死亡，未符交通黑點定義。

根據運輸署交通黑點的3個定義，分別是過去一年發生6宗或以上涉及行人傷亡的交通意外；或過去一年發生9宗或以上涉及傷亡的交通意外；又或過去5年發生2宗或以上涉及死亡的交通意外。而現場路段由2007年至今年第一季，只曾發生7宗不涉及死亡的交通意外，故此並非交通黑點。

警方列潛在交通黑點 如果界定為交通黑點，當局會嘗試歸納意外成因的共通點，再研究改善措施，例如因為道路問題可能施工改善，如果是司機或行人行為引致，便會加強執法。而警方其後於下午作出解釋，指除了交通意外數字外，尚需考慮其他違反交通條例數字，故現場被視為潛在交通黑點。

民建聯促調整轉燈時間

【本報訊】有街坊指出，沙田鄉事會路的時速限制為50公里，交通燈由紅燈轉為紅黃燈時，有車輛會「偷步」駛出；與此同時，時速限制70公里的大涌橋路交通燈，則會由綠燈轉為黃燈，假如有車輛「衝燈尾」時，便容易造成交通意外，促請政府調整該兩條道路的交通燈時間，減少車禍發生。