

楊森議員：

(貴檔案：CF/962-205-01/01)

使用車頭大燈

謝謝閣下轉來之法會交通事務委員會上述檢討文件，以下意見請代呈該委員會討論：

① 鬼影重重：

經過十多二十年來不斷投訴香港法例並未強制車輛使用車頭大燈，直到最近一年半載護運輸局官員缺乏交通安全意識，連起碼的交通安全要求——開著車頭大燈行車——都未列入強制之列。幸之當局實行檢討，可惜仍虎頭蛇尾，不至張全日強制執行，只模菱兩可謂視能見度低的情形下始撒行，造成撒法上存在蕪糊地帶。

我認為為免模菱兩可，應該全日撒行。原因乃不少背光（背太陽方向）的情況下，從倒後鏡所看到的其他車輛，都只是重重黑影，十足鬼影重重。於此環境下紀頭車轉線，極容易看不清楚從後駛至的背光車輛，易生意外。全日開著大燈，則清晰看見倒後鏡的背光車輛，減少意外的發生。希望各交通事務委員於早上及近黃昏背光駕車作一實地試驗便感發得到。並增強所缺乏的交通安全意識。

② 攝青鬼：

往往對頭車的单線雙程行車室內停車時，於停位此雙方沒有開著車頭大燈，則雙方視對方車輛都好係攝青鬼咁。

失驚無神駛出，易生碰撞危險。

如全日強制使用車頭大燈，則於上述情況大家互相預先看到對方的光束，互諒互讓，皆大歡喜。減少碰撞的危險。

③ 差燥電池：

通常掛車所耗的電量，不滿十分鐘就可^再充滿。車行車只會造成過度充電，加劇電池水分解流失，增加電池內部溫度導致電池片膨脹彎曲變形，使附著的 PbO_2 掉下或沉澱物，使電池漏電甚致短路，大大縮短電池壽命。尤以整天行走的營業車為甚（部份司機更有錯誤思想怕差不滿而只著細燈行車，使車電池差燥）。所以如果24小時開著大燈，可 bypass 大部份電流，不致差燥電池，一舉兩得。

註：我24小時行車均開著車頭大燈，此習慣已有二十多年，從未因別人看不清楚我車而發生意外。而且電池比一般日開不開車頭燈的日子多行50%以上。從前一個電池只用三年，現在使用達五年仍正常，不過為免突然失勁，到達五年，不論電池完好與否，都一於更換！

就以上三點，我希望望各委員考慮，立例規定全日強制行車使用車頭大燈。

④ 咸魚翻生：

在博扶林道往香港仔方向，毗連利道交界兩的交通燈位，位於下斜坡，有數次我被不適當使用

危險警告燈所誤導，造成爭路現象。

有一次我駕車到達該燈位前。當時已有車停在燈位前。其中有一私家車亮起四角警示燈，表示可能故障死火。所以我偷位至右邊騎着半條，必需右轉的行車線，與該「死火車」平排，以免綠燈開車時比該車所阻。而從後駛至的車輛亦紛紛靠右以避。

可惜當綠燈時，該「死火車」卻「成魚翻身」，正常開行，造成我及後至以避的車，跟該「死火車」爭路，十分危險。真是十分危險！

有見及此，我反對修改現行危險警告燈的條例。相反，立例所有新登記車輛，必需安裝車尾中間位置剎車燈，以代替該翻生成魚死火車所使用的危險警告燈。

當停交通燈時，或停車前，踏動腳刹皆可自動啟動中央剎車燈，警告從後而至車輛，比較亮著危險警告燈令人以為該車「死火」好得多。

希望楊議員能將本意見交有關委員及運輸局方官白悉識 (5.17.01) 2/11.

祝 謹上

23.05.2001

P.3