

致立法會交通事務委員會：

## 改善香港交通燈號管理及運作建議書

近期，多個香港交通運輸業團體派出代表前往深圳，與深圳市公安局交通警察局（下稱交警局）官員舉行工作會議，並就交通燈號的設計和管理等方面問題交換了意見。在這次會議當中，由於得到該局副局長鍾廷國先生及多名官員的全面和細緻講解和分析，使業界代表得以深入地了解到深圳市近年在這方面工作所取得的各項成果，並認為這些寶貴的經驗對香港改善交通燈號的管理和運作有著很大幫助，頗值得香港借鑑。歸納來說，主要有以下幾個方面：

### 1. 設置交通燈倒數器

除市中心外，交警局已在大部份深圳市外圍地區，如寶安、蛇口、鹽田等設置了交通燈倒數器（內地稱倒計時）。設置倒數器的好處是使駕駛者不但能夠更好地掌握交通燈準備轉換的時間，而且可以有效地減低他們等候時的憂慮心情，因此可以在一定程度上減低交通意外的發生率。對此，業界代表認為香港應考慮在一些交通流量相對穩定的地區/路段使用類似的措施，使駕駛者能夠更好地掌握交通燈的轉換情況。

### 2. 加設綠色交通燈閃動功能

承接上點。交警局在深圳市中心區是使用智能交通管理方式的。具體一點來說，也就是交警局在交通燈附近的範圍內設置地下監測儀器，用來收集和統計路面的汽車流量，然後將有關數據傳送到控制中心，再對交通燈的轉換時間作出調控，因而能夠達到更好地疏導交通的效果。另一方面，交警局也表示，由於生產地下監測儀器和交通燈倒數器是屬於不同廠商，因此存在著訊

號不配對和市中心區暫時不能使用交通燈倒數器的問題。在這種情況下，深圳市中心區只能採用加設綠色交通燈閃動功能的辦法，而綠色交通燈每次閃動的時間是三秒鐘。這種做法的好處是，除了可以避免交通燈訊息不配對的問題外，而且具有向駕駛者提供較多的交通燈轉換訊息和不會增加太多額外財政負擔的優點。不過，爲了更好地改善交通燈號的管理和運作，交管局目前已在一些路段進行試驗計劃，測試地下監測儀器和交通燈倒數器的相互配合情況，並會在計劃成功後在市內全面推行。對此，業界代表認爲，由於香港交通十分繁忙和路面情況變化十分大，再加上職業司機的工作強度十分高和工作壓力非常大，因此有關政府部應盡快探討加設綠色交通燈閃動功能的可行性，讓所有駕駛者都能在交通燈號前有更多的時間作出準備，從而更好地改善道路安全。

值得一提的是，由於目前內地的相關法例還沒有明確地賦予交通燈倒數器和綠色交通燈閃動功能的法定地位，因此在日常運作當中，上述兩種設置暫時只能視爲輔助訊號。在這種情況下，交管局已和有關部門開始著手進行研究，希望能在一定時間內解決這方面的問題。對此，業界代表認爲政府在探討如何改善交通燈管理和運作的措施時，亦應考慮到其法律地位的問題，並提出妥當的辦法加以解決。

### **3. 以攝錄機代替人手執法**

目前，交管局在深圳全市的 599 個交通路口裏裝置了 816 個攝錄機，用來監測道路的使用情況和交通燈號的實際運作。由於得到這些先進儀器的幫助，使深圳市不但能夠減省警察的人手和減低他們的工作壓力，而且形成一個非現場執法的工作方式。現時，深圳市已經有 56% 執法和檢控違反交通條例的工作是透過這種方式進行的。由於道路攝錄機能夠提供一個客觀的標準，因此在很大程度上消除了駕駛者與執法人員之間的不必要爭拗。據交管局鍾廷國副局長的表示，深圳市目前幾乎沒有被以非現場執法方式檢控的人士會投訴有關部門的處理失當。反觀香港方面，大部份違反交通條例的檢控工作

都是由前線執法人員來落實，而很少採用類似深圳市的措施。事實上，由人手進行檢控工作存在著執法人員主觀判斷的問題。業界代表經常接到司機的投訴，指他們在經過黃色燈號時會被執法人員當作衝紅燈，因而引起許多不必要的爭拗。雖然導致這個問題主要是因為司機和執法人員所處位置及時間上的有所差別而造成的，但是在現實生活中，處於不利境地的往往是司機。在這種情況下，全面設立道路交通攝錄機便能提供一個有效及合理的依據，減少司機遭到不合理的指控的機會。從另一方面來說，香港政府目前只是設下了 111 個燈箱，其中不少更是空置的，而政府當局亦錯誤地以為，這種做法可以發揮一個有效的警示作用，並使駕駛者減少衝紅燈的機會。然而，在現事生活中，由於缺乏客觀的標準，使司機們往往在執法人員的主觀判斷下而遭到不合理檢控。對此，業界代表認為香港政府應當仿效深圳市的做法，在所有主要交通路口設置攝錄機，並以此作為是否衝紅燈的一項主要標準，確保不會出現不公平的現象。

#### **4. 制定評定衝紅燈的標準**

深圳市的交通燈除了由黃色轉為紅色時會有三秒的時間外，而監測道路情況的攝錄機也會在交通燈轉為紅色後的兩秒後才開始拍攝。在這種情況下，有關部門便制定了一個客觀標準用來評定駕駛者是否有衝紅燈的行為。具體一點來說，也就是以時速 36 公里來計算的話，那麼汽車每秒便會行駛十米，而五秒鐘時間則讓駕駛者 50 米的距離作出準備。事實上，大部份車輛的行駛速度都高於時速 36 公里，因此幾乎沒有被檢控衝紅燈的司機和車輛擁有者對有關部門的檢控和處罰提出質疑。對於這一點，業界代表認為香港執法部門有必要考慮設立類似的措施，增加評定駕駛者是否衝紅燈的基準，從而更好地和更合理地處理這方面的問題。

#### **5. 按實際情況處理記分制度**

現時，深圳市是實施被非現場執法檢控的司機只會被判處 500 元人民幣的罰

款，但不會被記分的制度。主要原因是攝錄機只是拍攝到車輛的外型和車牌號碼，但是未能清楚地顯示出究竟誰是駕駛者。另外，由於同一部車輛可能會由多名司機駕駛，以及可能存在衝紅燈司機找人頂替來避免自己被記太多分（即俗稱的「頂分」）的問題，因此增加查證上的困難和時間。在這種情況下，只罰款而不記分的做法是符合內地的實際情況的。從香港實際情況來看，雖然香港「頂分」的情況不算嚴重，但是在違例駕駛記分條例當中，執法部門是採取「交替檢控」的安排：即司機在安全的情況下，將車輛駛經紅燈，那麼他會被記 3 分；如司機沒有依照交通標誌的指示或沒有適當顧及其他道路使用者的話，那麼他會被控告「不小心駕駛」，被處以記 5 分的刑罰；如司機衝紅燈，並造成交通意外和引致人命傷亡的話，那麼他更會被執法人員控告「危險駕駛」，面對著記 10 分或即停牌的刑罰，因此有關處罰已比深圳市嚴厲得多。另外，觸犯交通法例的司機們同樣會被處以罰款和監禁等刑罰。根據現行道路交通規例，如果司機是首次衝紅燈並被定罪的話，那麼他會被處罰款 HK\$5,000 及監禁 3 個月；如屬第二次被定罪或隨後再次被定罪，則會被處罰款 HK\$10,000 及監禁 6 個月。由此看來，這些處罰是十分嚴厲的，而且香港交通運輸業界長期以來都認為政府的措施能有效約束司機的駕駛行爲，因此政府近期提出增加衝紅燈的記分和罰款的建議則顯得非常不必要和不合理的。

## **6. 合理處理記分的制度**

深圳市現行記分制度是採取按年計算的。換言之，也就是司機在一年內被記滿 12 分的話，那麼他便被吊銷駕駛執照和需要重新考取駕駛執照牌的。如果司機一年內沒有被記滿 12 分的話，那麼他在該年內所有被記的分數會在翌年取消。在這種情況下，職業司機在從事駕駛工作時的心理壓力會有所減低，這對減少發生交通事故也有一定幫助。從香港方面來說，現行記分安排則相對嚴厲得多。舉例來說，香港駕駛者如果在兩年內如被記滿 15 分的話，便會被停牌三個月。事實上，在香港路少車多而且路面變他非常大的情況下，很

多駕駛者經常會被執法人員檢控，並且被處以記分及罰款。對於職業司機來說，這些措施對他們的職業生活的確是構成非常嚴重的威脅。另外，由於擁有駕駛執照與是職業司機謀生的最基本條件之一，因此當每個人都十分重視和珍惜它，絕不會貿然觸犯相關法例。由此看來，如何合理地處理記分制度，實在是很值得有關部門進行深入探討的。

## **7. 深化宣傳教育工作**

爲了更好地提高駕駛者的交通安全意識和更加有效地落實有關宣傳教育工作，交管局目前已經設立了一項資料管理和核查制度。具體來說，也就是當核查人員發現某些車種發生衝紅燈或違反交通條例的數字有上升趨勢時，就會呈報部門負責人和即時啓動與當地不同團體或企業，如社區服務中心、學校、工廠的溝通聯絡機制，向他們反映情況，並且一起聯手進行各項針對特定車種的司機宣傳教育工作，從而協助駕駛司機們提高安全意識。從深圳市所採用的這種措施來看，它不僅取得了很好的效果，而且對香港有著頗大的啓示。對此，業界代表認爲，香港政府在推行交通安全的宣傳教育工作時，不但要考慮設立類似深圳市的措施，而且要加強與交通運輸業界的合作，從而更好地提高香港的交通安全素質。

除了和交管局就交通燈號設計和管理的問題交換意見外，業界代表亦參觀了深圳市在 2000 年啓用的交通控制中心，以及對如何解決交通事故和疏導交通擠塞方面的問題一起進行了探討。從深圳市近年來所取得的多項成果當中，業界代表認爲不少措施是很值得香港方面仿效的。概括來說，主要有以下幾個方面：

### **1. 使用先進的電子管理系統**

在啓用不久的交通控制中心裏，交管局採用了衛星定位系統、全市電子地圖、巡邏警車電腦查勤、交通幹道監測器等多項訊息化管理系統，優化全市的交通控制和運作能力。在這種安排下，當深圳市的道路上發生交通意外或出現

交通擠塞時，控制中心便可以在最短時間內掌握各種情況，然而有效地調動人手，使問題得以迅速得到解決。

## **2. 採取責任和分級制**

針對如何疏導交通擠塞問題，交管局也制定了一套有效的管理措施。換言之，也就是在交通擠塞時，車龍達到 3 公里以上的話，那麼便會將此評定最高的第三級，而分區大隊指揮官會到現場進行指揮和處理工作；如果車龍在 1-3 公里的範圍內，則會評定為第二級，並交由分區中隊指揮官處理；1 公里以下的車龍是屬於第一級，由分區小隊指揮官負責。採取這種分級制好處是可以對交通擠塞作出一個較客觀的判斷，而責任制能使負責人處理問題的人士能因應現場情況和更好地調動人手。在兩種制度相互配合下，交通阻塞的問題便能更快速和有效地得到解決。

## **3. 採取先疏導後處理的方法**

由於每宗交通意外的情況有所不同，而且可能造成嚴重的交通擠塞問題，因此需要前線警員及時地作出判斷及處理。對此，交管局不但加強前線警員的培訓工作，而且採用簡易的處罰制度，使執法人員能在先疏導後處理的工作指引下，在較短時間內控制場面，避免出現引發交通擠塞的問題。

## **4. 設立預備及疏導措施**

為了能在最短時間內消除各項阻礙交通的不利因素，交管局已在交通繁忙的時間裏，在一些交通繁忙或較多發生交通事故的地段設立緊急的預備及疏導措施。舉例來說，交管局已把五輛吊車放在全市的交通要點，隨時候命。由於實施了這項措施，因此在發生因交通事故而出現的交通擠塞已大幅減低，整體交通狀況也得到很大改善。

## **5. 成立專職交通電台**

由於整個深圳市已經採取衛星定位的交通指揮系統，再加上設置多個道路攝

錄機，因此能夠十分有效和迅速地掌握不同道路的交通情況。與此同時，爲了讓所有駕駛者能夠更好地得悉其他路段的交通情況，因此有關部門也成立專職的交通電台，即時向所有駕駛者發放最新的路面情況，讓駕駛者有更多時間準備和使用其他的路段，減低了交通擠塞路段的壓力。

## 6. 進行跨部門合作

深圳市近年也成立了類似香港緊急應變中心，進行跨部門的合作和處理各種突發事件，確保整座城市的交通暢通。不過，由於一些部門並不像警察那樣維持 24 小時運作，使某些時段的突發事件仍然未能得到溝通合作。對此，各部門正在進行研究，希望盡早解決這方面問題。

總括來說，香港交通運輸業界代表在這次的參觀和訪問當中，深入和全面地了解到深圳市近年在加強道路交通的管理和改善其運作時，不但因應當地的實際情況，推行多項務實的措施和取得很多的豐碩成果，而且這些工作也爲深圳市的發展與騰飛發揮了十分積極和重要的貢獻。因此，業界代表認爲香港應正面地借鑒和仿效深圳市所取的經驗和成果，而不應囿於「大香港」的心態，固步自封，失去提升香港交通管理和運作能力的良好時機。事實上，只有政府當局勇於承擔和積極進行各項改善措施，才能促進香港交通運輸業的發展，造福廣大市民。

汽車交通運輸業總工會

30-5-2005