

民主建港聯盟的信頭

先定出合理道路限速

民建聯對超速罰則的回應
九九年一月廿一日

就政府提出的超速罰則新建議（參附表一），雖然民意並非完全反對，但整體輿論反應負面多於接受，並激發社會對道路車速限制的討論。政府亦於 1 月 13 日的立法會會議，回覆民建聯的提問，交待如何定出道路車速的限制，及檢討計劃的進展（參附件）。

民建聯相信，隨着道路設計的改善及汽車安全程度的加強，一般駕駛人士均曾疑惑過某些道路現時的车速限制是否設定合理。此外，不少駕駛者可能曾不幸地在某段車速限制突減的道路中被警方檢控，加上愈來愈多的先進偵速儀器，甚至是偵速檢控自動化，因而不單對新罰則的內容感到嚴厲，亦擔心警方突然嚴緊執法時，被超速檢控或停牌的機會便大增。

民建聯認為政府現時必須先解決三大公路陷阱，才能讓公眾平心靜氣討論罰則改革問題，包括：一）限速太低；二）部份公路降速太急；三）警方在非交通意外黑點設偵速點。

因此，民建聯建議：

1. 政府盡快完成全面的道路車速檢討工作。

原則是簡化車速限制的類別，讓市民容易分辨所行的道路車速限制，特別是減少突然而來的車速限制轉變。民建聯建議以 60、80 及 100 公里等限制級數檢討現時各道路的車速限制；

2. 反對超速一公里即扣分，應保留一段超速範圍只罰款。

此舉主要是保持執法的公正性，有駕駛經驗的人士均知道，現實環境中很容易輕微超速，假若法例對輕微超速罰得嚴苛，會增加駕駛壓力。若將來車速限制得放寬，民建聯認為可接受由現時的超過 15 公里改為 10 公里起開始扣分；

民建聯對政府超速罰則建議的回應 99.1.21

3. 對嚴重超速者加重罰則。

可以引入嚴重超速即時停牌制度；

4. 維持現時罰款額。

民建聯反對政府大幅提高現時的罰款額，反而扣分制度及嚴重超速即停牌應收阻嚇作用；

5. 警方檢控超速工作應更具透明度。

民建聯認為一切偵速工作的目標是提醒市民以安全的速度駕駛，減少意外，不應成為罰款的陷阱。可惜，因為罰款收入可觀，容易令社會人士擔心政府會為增加庫房收入而經常執法。不過，最近吐露港公路公布固定偵速裝置卻發揮十分有效的阻嚇作用，證明駕駛者十分接受在預警的情況小心車速。因此，民建聯建議政府及警方積極考慮，偵速工作地點會設在交通黑點及危險地帶，並預告所有偵速地點。

民建聯方案與政府方案的比較

限速基礎	民建聯方案		政府方案一	
	政府首先完成民建聯建議的要求，修定道路車速限制。		部份道路可能放寬 10 或 20 公里的車速限制，而市區速度限制仍在 50 公里。	
超速（公里）	罰款額	扣分	罰款額	扣分
10 以下	\$320	0	\$400	0
10—20	\$450	3	\$600	3
20—30	\$450	5	\$800	6
30—40	\$450	10	\$1000	10
40 或以上	傳票	取消執照	傳票	取消執照

民建聯對政府超速罰則建議的回應 99.1.21

附表一：政府建議

現行			建議			
超速(公里)	罰款額	扣分	超速(公里)	罰款額	扣分	
					方案一	方案二
15 以下	\$320	0	10 以下	\$400	0	1
15—30	\$450	3	10—20	\$600	3	4
30—45	\$450	5	20—30	\$800	6	7
45 或以上	\$450	8	30—40	\$1000	10	10
			40 或以上	傳票	取消執照	

附表二：過去四年超速檢控數字

超速	1995	1996	1997	1998
15 公里或以下	55,640 宗	50,315	32,902	26,804
15—30	111,593	144,703	151,562	149,938
30—45	14,805	18,258	18,913	15,676
45 公里式以上	2,274	2,577	2,990	2,343
總數	184,312	215,853	206,367	194,761 (—5.6%)
在快速公路超速	—	19,635	31,333	63,454 (+103%)
在非快速公路	—	196,218	175,034	131,307 (—25%)

附表三：被罰停牌人數字及一些比較

	停牌 3 個月 (1)	停牌 6 個月 (2)	車輛登記 數字 (3)	(1+2) / 3	持駕駛執照人 數
1993	4451	699	439,719	1.17%	
1994	4270	720	462,410	1.08%	
1995	3837	743	466,068	0.98%	
1996	4041	863	475,115	1.03%	
1997	4798	1155	500,228	1.19%	
1998.1— 1998.9	3873	1132	501,928		1,198,899

*資料來源：交通統計月報 98.9

民建聯對政府超速罰則建議的回應 99.1.21

附件：

立法會答問：釐定道路速度限制

以下為今日（星期三）在立法會會議上程介南議員的提問及署理運輸局局長何鑄明的答覆：

問題：政府可否告知本會：

- （甲）現時馬路的車速限制根據甚麼準則釐定；
- （乙）有否研究現時快速公路部分路段的車速限制是否偏低；若然，原因為何；及
- （丙）會否對該等準則進行檢討，以達致道路安全及交通效率的平衡？

答覆：

主席女士：

道路的速度限制，是依法例規定的最高車速，不論何時，車輛的行駛速度都不可超過上述限制。《道路交通條例》第 40 條第（1）款規定，運輸署署長可就個別路段設定不同的速度限制，其他沒有特定速度限制的道路則採用每小時五十公里的限制。即使在一些道路速度限制定為每小時七十公里以上，《道路交通條例》第 40 條第（5）款規定，中型貨車、重型貨車和巴士在這些道路上行駛的最高速度限制，仍為每小時七十公里。

道路的速度限制，視乎該道路所屬的類別而定。市區大多數道路的速度限制為每小時五十公里；郊區的道路和市區主幹道路為每小時七十或八十公里；快速公路則為每小時八十或一百公里。

《運輸署規劃及設計手冊》載列釐定道路速度限制的準則。這些準則是根據國際認可的公路設計和工程標準訂定的，其中包括：

- （甲）道路所屬類別，如幹道、主要幹路或鄉村道路等。
- （乙）道路的幾何設計標準，如斜度、路線和闊度等。
- （丙）路面特徵，例如鋪面材料的防滑程度和厚度。
- （丁）其他設計因素，如路旁出入口，分層道路交匯處，停車、泊車及上、落貨限制等。

當局會在所有新路通車後兩年內，檢討原先訂定的速度限制，此後每三至六年再行檢討。當局在考慮下列因素後，可能會把道路的速度限制調高或調低：

- （甲）原先設計的行車速度；
- （乙）該道路發生意外的數目及意外的性質；
- （丙）在該道路上行駛車輛的實際平均速度；
- （丁）由道路環境轉變而可能引致的行人和車輛流量的改變；以及
- （戊）可能影響車輛速度和安全性能的汽車製造技術改進。

進行上述檢討的目的，是要確保既能維持交通暢順，又可保障道路安全。

民建聯對政府超速罰則建議的回應 99.1.21

本港各條主要道路和快速公路現行的速度限制，附載於本答覆文本附件，供各位省覽。運輸局在《一九九八年運輸局施政方針》中指出，我們會採取多項措施，改善道路情況，方便使用道路人士。這些措施包括全面檢討各條主幹道路和快速公路的速度限制。首兩個階段的檢討工作已經完成，第三階段（即最後階段）預計會在一九九九年年中完成。初步檢討結果顯示，部分快速公路的速度限制可予放寬，以增加交通流量，這主要是因為汽車的設計和製造工程技術不斷進步，使新式汽車的制動器和轉向性能都有所改善。

政府會諮詢立法會交通事務委員會及交通諮詢委員會對檢討結果的意見。

各條快速公路的現行速度限制

現行時速限制（公里）

<u>九龍區</u>	
西九龍公路	70／80
觀塘繞道	80
<u>港島區</u>	
東區走廊	70
<u>新界東區</u>	
沙田路	80
吐露港公路	80／100
粉嶺公路	80／100
沙田圍路（高架段）	80
大老山公路	80
馬鞍山路（部分）	80
大埔公路—沙田段	80
<u>新界西區</u>	
荃灣路	70
屯門公路	70
青葵公路	80
長青公路	80
青衣西北交匯處	80
青嶼幹線	80
北大嶼山公路	100
元朗公路	70
新田公路	70／80／100
三號幹線元朗引道	80／100
汀九橋	80
完	

一九九九年一月十三日（星期三）