

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)2135/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/BC/12/99/2

《2000年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會

會議紀要

日 期 : 2000年6月9日(星期五)
時 間 : 上午8時30分
地 點 : 立法會會議廳

出席委員 : 陳國強議員(主席)
何鍾泰議員
陳鑑林議員
黃宏發議員
楊孝華議員
劉江華議員
劉健儀議員
鄭家富議員

缺席委員 : 陳智思議員
蔡素玉議員

出席公職人員 : 運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署助理署長(運輸策劃)
譚澄邦先生

香港警務處交通部總警司
鄧厚江先生

律政司高級政府律師
朱映紅女士

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 助理法律顧問3
馮秀娟小姐

高級主任(1)9
文淑芬小姐

經辦人／部門

I. 與政府當局舉行會議

(立法會CB(1)1682/99-00(01)及1746/99-00(06)號文件)

應主席邀請，運輸局副局長向委員簡介在會議席上提交的資料文件，當中載述政府當局因應委員要求而提供的交通意外及有關超速的執法行動資料。

(會後補註：在會議席上提交的資料文件已隨立法會CB(1)1817/99-00號文件送交委員存照。)

大涌橋路個案研究

2. 委員以雙程直路三線分隔車道的大涌橋路為例，詢問為何不能將該路的速度限制由每小時50公里放寬至每小時70公里。他們指出，大涌橋路個案並非獨立個案。在其他個案中，速度限制定得太低，可能就是導致香港超速駕駛罪行情況嚴重的原因。至於大涌橋路發生多次交通意外的原因，劉健儀議員察悉，只有一名肇事司機是因為行車太快，其餘3名肇事司機都是因行車時太貼近前面車輛而導致發生交通意外。她因此詢問，設定不切實際的速度限制，與在行車時太貼近前面車輛的駕駛行為，兩者之間是否存在某種關係。

3. 運輸局副局長解釋，一般而言，已建設區(包括新界的已建設區)道路的標準速度限制是每小時50公里，與國際的慣常做法相符。歐洲、北美及亞洲絕大部分國家都是採用每小時50公里作為市區道路的一般速度限制。她表示，政府當局確曾研究放寬大涌橋路速度限制的可行性。但經考慮該路段的設計速度及周圍環境、交通燈控制路口及行人過路設施、大多數輕型車輛司機在非繁忙時段常用的車速(即85%車輛的行車速度)，以及該路段發生意外的紀錄，政府當局認為不適宜在現階段放寬該路的速度限制。此外，為使速度限制保持一致，當局亦不建議提高該路不同路段的速度限制。

4. 香港警務處交通部總警司(下稱“交通部總警司”)表示，許多交通意外的成因都是與車速有關的。舉例而言，行車時太貼近前面車輛其實是因為司機不願意減慢車速、超越前面車輛意味在同一行車線上駕駛的司機是以不同車速行車、轉線時不小心顯示對車輛控制不佳，而有關車輛當時通常是以高速行駛。因此，與車速有關的意外並非只是因行車太快的駕駛行為所引致。過去5年共發生過1 200宗致命的交通意外，超過17 000人嚴重受傷。增加嚴重超速駕駛罪行的刑罰的建議可使駕車人士察覺政府當局嚴禁超速駕駛，從而有助提高道路安全的意識。

5. 有關針對行車時太貼近前面車輛所採取的執法行動方面，交通部總警司表示，警方會採用裝有錄像功能的普通私家車執行此方面的職務。警方會對可疑車輛觀察一段短時間，然後才採取執法及檢控行動。

6. 劉江華議員要求政府當局提供資料，說明就大涌橋路上超速駕駛罪行發出定額罰款通知書的數目。他表示，有關個別道路的檢控數據或有助研究現時實施的速度限制是否合理。

7. 交通部總警司表示，在過去6個月內，警方就超速駕駛罪行在全港採取執法行動的地點多達167個，因此，他不能在短時間內提供全部所需資料。但他可按委員的要求，提供有關當局在大涌橋路就超速駕駛罪行採取執法行動的資料。

8. 交通部總警司進一步表示，速度限制是由運輸署的專業人士經詳細研究後定出的。警方會採取所需行動，嚴格執行該等駕駛規則。但他擔心，運輸業人士在上次會議上似乎表示在某些情況下超速駕駛是合理的，而警方就超速駕駛罪行採取執法行動時應作彈性處理。他強調，不遵守法定的速度限制是很危險的，而且可能導致嚴重意外。

9. 劉江華議員表示，運輸業人士並非認為超速駕駛是理所當然，只是指出在某些路段設定的速度限制並不合理。劉健儀議員補充，運輸業人士並非只顧本身利益，他們亦關注乘客及其他道路使用者的安全。她詢問政府當局會否探討若干駕駛行為的成因，例如超越前面車輛是否因為設定不合理的速度限制所致。她表示，以屯門公路為例，自從將速度限制由每小時70公里放寬至每小時80公里之後，不小心轉線的情況已很少出現。她相信將速度限制定於合理水平在某程度上有助減少交通意外。因此，政府當局應詳細檢討若干路段現時每小時

50公里的速度限制。此外，主席亦澄清，法案委員會支持將超速駕駛罪行的刑罰增加的建議。但委員關注到，現時道路上存在不少陷阱，因為某些路段設有不合理的速度限制，但卻沒有警告標誌提醒司機在前面路段的速度限制會突然改變。

速度限制檢討

政府當局

10. 為釋除委員的疑慮，運輸局副局長答允檢討馬鞍山、將軍澳及天水圍等新市鎮所有新建道路的速度限制。

11. 劉江華議員詢問，除大涌橋路外，政府當局是否亦會重新檢討在1998及1999年曾予研究的40個主要路段的速度限制。此外，他又要求政府當局澄清，交通意外增加與放寬速度限制兩者之間是否有相互關係。

12. 運輸局副局長表示，運輸署在1997年接獲建議，就5條道路的速度限制進行檢討。經詳細研究後，該等道路的速度限制維持不變。她表示，大部分關於速度限制的建議是在1998年年底才接獲，而當局在1999年年初才把部分路段的車速限制放寬。因此，自1999年放寬速度限制後，與交通意外數字有關的資料並不多。

13. 至於檢討在1998及1999年曾予研究的40多個主要路段的速度限制，運輸局副局長解釋，當局已放寬其中19個路段的速度限制。她表示，在進行檢討後維持速度限制不變的大部分道路，其行車速度已定為每小時70公里或以上。不過，政府當局在即將進行的檢討中，會就速度限制定為每小時50公里的8條有關道路再作檢討。

14. 劉健儀議員要求政府當局澄清速度限制檢討的範圍。她認為檢討範圍應涵蓋在各個市中心以外及在新市鎮邊陲的所有新建道路。她表示，該等道路的標準速度限制原則上應定為每小時70公里。該等道路的速度限制只應在非常特殊的情況下才可減至每小時50公里。在該情況下，政府當局須就個別情況提供支持理據。

15. 何鍾泰議員指出，在檢討道路的速度限制時，政府當局似乎未有研究有關路段的垂直曲度、水平曲度及彎面傾斜度等技術因素，亦未有考慮有關路段是否設有交通燈及其他行人過路設施。他強調，大涌橋路只是其中一個例子，用以說明在某些道路設定的速度限制並不合理，必須予以檢討。他要求政府當局進一步澄清會

否檢討在新市鎮邊陲的所有路段，而不是只檢討在90年代建造的路段。

政府當局

16. 運輸局副局長表示，政府當局答允檢討在90年代建造的道路的速度限制，是因為該等道路較新，其設計亦已有所改良。至於在新市鎮邊陲的路段，是指通向3個有關新市鎮的路段，而不是在市中心的路段。雖然大部分在80年代建造的路段已在1998至99年度進行檢討，但她重申，政府當局會重新檢討在新市鎮邊陲而速度限制定為每小時50公里的所有路段，包括1998至99年度內曾予檢討的8個有關路段。就此，政府當局會在下次會議提供須予檢討的主幹路的及市區幹道名單。該等道路的速度限制若不能放寬至每小時70公里，政府當局亦會提供作出有關決定的詳細理據。

17. 黃宏發議員對委員就若干路段(例如太子道近新蒲崗路段)的不合理速度限制所表示的關注亦有同感。他促請政府當局認真進行有關檢討。

18. 運輸局副局長指出，不同人士對某些路段的速度限制或會有不同意見，但對嚴重超速駕駛罪行須施加較重刑罰則一直沒有引起任何爭議。她強調，不同方面的人士對個別路段的速度限制或有不同意見，因此，她請委員明白，即使個別路段的速度限制未獲放寬，但政府當局其實已認真地對有關路段進行了檢討。

設置指示標誌及道路標記

19. 何鍾泰議員要求政府當局在司機由獅子山隧道公路(設計速度為每小時80公里的主幹路)轉入大涌橋路(市區幹線)時，提醒他們須在適當地點減慢車速。他建議在該處裝設閃燈，以提醒司機減慢車速，因為前面會有交通燈。運輸局副局長表示，政府當局會在公路或快速公路轉入連接路段，以及其後再轉入市區路段等處，為司機裝置適當的警告標誌及道路標記。

20. 除立法會CB(1)1817/99-00號文件附件B載述的18個路段外，劉健儀議員要求政府當局在公路及連接路段之間速度限制大幅降低之處，豎設警告標誌及鬆上道路標記。她又建議在離開公路轉入須改變速度限制的連接路段處設立警告標誌，以提醒駕車人士減慢車速。此外，當司機由主幹路轉入車速限制較低的連接路時，未必能夠及時減慢車速。因此，她詢問政府當局會否考慮放寬連接道路的車速限制。

21. 運輸局副局長表示，上述18個路段只是公眾廣泛關注的優先路段，而政府當局的目標是在2000年年底前完成各項裝置工作。除該18個路段外，政府當局亦會在公路與須減慢車速的連接路段交界處設立適當的指示標誌及鬆上道路標記。在短路程的連接路段方面，政府當局會在司機由公路轉入連接路段前給予足夠指示，以便他們可預早減慢車速。政府當局亦會研究可否放寬個別連接路段的車速限制。政府當局歡迎市民就各路段須作出哪些特別安排提出建議。

政府當局

22. 應劉議員的要求，運輸局副局長答允就設立適當的指示標誌及鬆上道路標記的建議提供進一步的資料。

速度限制結構及刑罰的輕重

23. 黃宏發議員、何鍾泰議員及鄭家富議員要求政府當局將速度限制結構由五級制簡化為三級制。此外，鄭議員又要求政府當局考慮維持現時在車速限制為每小時50公里及70公里的道路上超速駕駛的刑罰，只對在車速限制為每小時80公里或以上的道路上超速駕駛才採用新罰則。由於政府當局未能及時合理地放寬若干路段的速度限制，因此當局如不顧及個別道路的速度限制，劃一加重超速駕駛罪行的刑罰，對駕車人士便不公平。

24. 運輸局副局長認為現時的速度限制結構為三級制：絕大部分市區路段的速度限制為每小時50公里，已建設區外各主要路段的速度限制為每小時70或80公里（每小時80公里的速度限制通常適用於在80年代以後建造的路段），而快速公路則為每小時100公里。北大嶼山公路由於地理情況獨特，是唯一一條車速限制為每小時110公里的道路。她同意應將同一段道路不同路段車速變化的次數減至最低。當局將以每小時80公里的車速限制作為已建設區外新建道路的一般速度限制標準。至於委員所提、按道路所設速度限制就不同的超速駕駛罪行施加不同刑罰的建議，運輸局副局長強調，由於市區內人車來往頻繁，在市區速度限制較低的道路上嚴重超速駕駛，可能比在快速公路上嚴重超速駕駛更為危險。政府當局的目標是向所有道路使用者表達明確的信息，即無論在速度限制較高或較低的路段干犯嚴重超速駕駛罪行，均屬非常危險之舉。因此，政府當局無法接納該項建議。

25. 鄭家富議員承認，他所提建議未必是最佳解決方法。但由於尚未解決對某些路段的速度限制的爭論，因此，有需要提出建議，在需要遏止嚴重超速駕駛罪行，

以及保障司機免受不合理速度限制規限以至受罰兩者之間取得平衡。

26. 交通部總警司表示，在1999年，交通意外的傷亡人士大部分為乘客及行人。除從司機的角度考慮速度限制的問題外，政府當局亦會從其他道路使用者的角度研究有關問題。在1999年，有43%的交通意外是在行人過路處附近發生，而39%的交通意外則在路口發生。約有83%的交通意外並非發生在快速公路。因此，如果在不同速度限制路段施加不同的刑罰，他擔心會給予道路使用者一個錯誤信息，以為在速度限制較低的路段超速駕駛的危險程度較低。

27. 鄭家富議員要求政府當局就交通部總警司所述各項意外百分率提供分項數字及有關詳情。他強調，鑒於政府當局在某些路段設定不合理的速度限制，而速度限制檢討又跟不上條例草案的研究進度，故此他才提出其建議。他無意帶出在速度限制較低路段(例如每小時50公里)可超速駕駛的信息。事實上，即使根據現行罰則，該等超速駕駛罪行仍須受到懲處。

28. 劉健儀議員對鄭家富議員關注的事項亦有同感，並表示許多司機普遍不滿意某些路段的速度限制。就運輸業人士而言，他們不反對增加嚴重超速駕駛罪行(例如超速每小時45公里)的刑罰(定額罰款及違例駕駛記分)。但就超速每小時30至45公里而言，運輸業人士建議將違例駕駛所扣分數維持於現有水平，而定額罰款則可上調至600元。這麼一來，嚴重超速駕駛屬危險行為的信息便仍然可以清楚地向公眾傳達。劉議員強調，就駕駛罪行所扣的每一分對職業司機均非常重要，因為司機最終或會因此而被吊銷駕駛執照。她要求政府當局研究運輸業人士的意見，如有需要，她會動議委員會審議階段修正案，將超速每小時30至45公里所須扣減的罰分由6分減為5分。

29. 運輸局副局長表示，應將嚴重超速駕駛罪行的刑罰提高，以收阻嚇之效。除增加定額罰款外，增加違例駕駛罪行記分的分數亦是遏止超速駕駛罪行的有效方法。政府當局認為，就超速每小時30至45公里的違例駕駛罪行扣除6分是合理的。

條例草案的生效日期

30. 運輸局副局長指出，政府當局有意在2001年1月1日起實施新法例。屆時，檢討新市鎮邊陲路段速度限制的工作及設置道路標誌和道路標記的工程應已完成。鑒於條例草案會在運輸局局長以憲報公告指定的日期實

政府當局

施，而其依據的法例為附屬法例，須經立法會以不廢除或不提出修訂即屬通過的程序審批，因此，運輸局副局長請委員在現階段支持條例草案。此外，她答允盡快在2000年年底前向交通事務委員會匯報檢討結果。

31. 劉江華議員表示，由於有關檢討至2000年年底才可完成，因此他對應否在本立法會期內通過法案表示有所保留。

32. 黃宏發議員表示，鑒於政府當局已作出多項承諾，他支持政府當局的建議。但他要求政府當局將法案中有關生效日期的立法時間表盡早通知委員。

33. 委員察悉，政府當局將作出預告，在2000年6月26日恢復條例草案的二讀辯論。

34. 下次會議定於2000年6月14日(星期三)上午8時舉行。議事完畢，會議於上午10時35分結束。

立法會秘書處
2000年8月8日