

《2000 年道路交通（修訂）條例草案》委員會

速度限制

引言

本文件旨在匯報以下事項：

- (a) 政府就公眾在一九九九和二零零零年對某些路段的速度限制所提的意見，經檢討所得出的結果；
- (b) 當局對於顯示道路的最高速度限制和速度限制有所改變方面的標誌及其他警告標誌所採納的標準和現行政策；
- (c) 在一九九七至一九九九年間，當局根據路段的速度限制，就超速駕駛罪行採取執法行動的分項統計數字。

檢討速度限制

2. 運輸署在一九九八和一九九九年曾全面檢討本港 40 多個主要路段的速度限制。經檢討後，其中 18 個路段的速度限制得到放寬。至於其餘路段的速度限制，則維持不變。檢討結果摘要載於附件 A。

3. 在一九九九和二零零零年，政府接獲公眾就 18 個路段的速度限制所提出的意見，提出意見者包括立法會議員和運輸業人士。在 18 個路段當中，有 16 個的速度限制檢討工作已經完成；其中 1 個路段的速度限制得到放寬，另外 15 個路段的速度限制則維持不變。至於其餘 2 個路段，因為當局正在進行或計劃進行渠務工程或道路工程，影響有關路段的交通，所以未能即時作出檢討。上述 18 個路段的檢討結果摘要載於附件 B。

4. 政府在檢討路段的速度限制時，會考慮下列因素：

- (a) 在一段道路上，應盡量減少速度限制改變的次數。在一些容易發生意外的地方，應考慮設置適當的警告標誌，而不是把速度限制調低。有關得到檢討路段的長度，不應少於一公里；
- (b) 路段的設計速度和周圍環境；

- (c) 路段發生交通意外的紀錄；
 - (d) 大多數輕型車輛司機在非繁忙時段常用的車速，即車速百分位的第 85 位；
 - (e) 路面特徵(如道路的速度限制將放寬為每小時 80 公里或以上，便須考慮這個因素)。
5. 當局只會在不影響道路安全的情況下，才建議放寬速度限制。
6. 檢討道路的速度限制是持續進行的工作。政府歡迎公眾(包括運輸業人士)就某些路段的速度限制提出意見，並會在接獲意見後，盡快檢討有關路段的速度限制。

設置限制標誌

7. 假如在某段道路的主線，速度限制的減幅達每小時 20 公里或以上，例如由每小時 100 公里減至 80 公里，或由每小時 80 公里減至 50 公里，在進入有關路段前，會設有交通標誌，預早提醒駕車人士。我們會在速度限制改變的路段約 100 米前的地方，設置一對警告標誌。
8. 為了進一步提醒駕車人士，政府推行了一項試驗計劃，在北大嶼山公路進入繳費廣場前一段路的路面髹上黃色間條的道路標記，以加緊提醒駕車人士須大幅減速。有關試驗的結果頗為理想，我們將會將這套標記伸延致適用的路段上。上述警告標誌和道路標記的標準位置圖載於附件 C。
9. 為使速度限制標誌更清晰易讀，假如實際環境許可，我們會採用較大的標誌，包括用以再次提醒駕車人士的標誌。此外，由於駕車人士都已習慣“km/h”(“公里/小時”)這個十進制單位，我們已着手刪除標誌上“km/h”(“公里/小時”)等字眼，以便使用較大字體來標明有兩個或三個數位的速度限制。快速公路已開始改用這些新的速度限制標誌，其餘道路預計可在兩年內全面換上新標誌。

超速駕駛的分項統計數字

10. 我們現時就超速駕駛罪行所保存的統計數字，並沒有按道路上不同的速度限制作出分項。不過，由於粉嶺公路和吐露港公路裝置了偵察車速攝影機，我們可以提供一九九九年在這兩條公路發生的超速駕駛案件的一些統計數字(見附件 D)，以作參巧。

11. 這些統計數字顯示，在速度限制為每小時 80 公里或 100 公里的道路上，嚴重超速駕駛案件(即超速逾每小時 30 公里)約佔所有超速駕駛案件的 9%。這一點與超速駕駛案件的一般統計結果相符；根據一般統計結果，約有 10%超速駕駛案件是超速逾每小時 30 公里，對其他道路使用者顯然會構成較大的潛在危險。我們亦發現，在速度限制較高(每小時 100 公里)的道路上，大部分超速駕駛案件(三分之二)的超速幅度為每小時 11 至 15 公里；而在速度限制較低(每小時 80 公里)的道路上，大部分超速駕駛案件(70%)的超速幅度則為每小時 16 至 30 公里。

運輸局

二零零零年五月二十五日

全港主要路段的速度限制檢討結果

路段	速度限制 (公里/小時)	實施日期
粉嶺公路 (新田交匯處至上水交匯處東行)	80→100	1999年3月28日
西九龍公路	80→100	
西九龍走廊 (塘尾道南行段)	50→70	
屯門公路 (深井交匯處至皇珠路)	70→80	1999年4月18日
元朗公路 (藍地至博愛交匯處)	70→80	
青山公路 (藍地大街至丹桂村路及屏廈路至朗天路)	50→70	
公主道 (公主道天橋至何文田交匯處)	50→70	
北大嶼山公路 (繳費廣場至東涌)	100→110	1999年5月2日
龍翔道 (鳳舞街至斧山道東行)	50→70	
新清水灣道 (清水灣道彩雲邨至順利邨道)	50→70	
葵涌道 (荔枝角大橋至西九龍走廊)	50→70	
香港仔海傍道 (黃竹坑道至香港仔大道支路)	50→70	
獅子山隧道公路 (繳費廣場至沙田路)	70→80	
沙田路 (獅子山隧道公路至博康邨)	70→80	
西沙路 (恆康街至馬鞍山路)	50→70	
大埔公路—沙田段 (城門隧道公路至火炭路)	70→80	1999年10月3日
城門隧道公路 (隧道入口至大埔公路—沙田段)	70→80	1999年10月17日
北大嶼山幹線收費廣場 (往機場方向)	50→80	1999年11月10日

經檢討後速度限制維持不變的路段

路段	現有速度限制
告士打道 (景隆街至杜老誌道之西行)	50 公哩/時速
告士打道 (夏慤道至東區走廊之剩餘路段)	70 公哩/時速
告士打道和維園道 (東區走廊至杜老誌道之西行)	50 公哩/時速
7 號幹線 (中環至西區)	70 公哩/時速
薄扶林道 (薄扶林花園至域多利道)	50 公哩/時速
青葵公路 (美孚匯處至長青隧道)	80 公哩/時速
觀塘道 (康德道至牛頭角道)	50 公哩/時速
大涌橋路 (獅子山隧道公路至火炭路)	50 公哩/時速
馬會道 (樂業路至一鳴路)	70 公哩/時速
西沙路 (泥涌至大網仔路)	50 公哩/時速
新田公路	100 公哩/時速
吐路港公路 (馬料水交匯處至馬場)	80/100 公哩/時速
T6 橋, 沙田	80 公哩/時速
大老山公路 (收費廣場至吐路港公路)	70/80 公哩/時速
沙田路 (沙瀝路至大埔公路 - 沙田段)	80 公哩/時速
青嶼幹線 (青衣西北交匯處至北大嶼山公路收費廣場)	80 公哩/時速
長青公路 (長青隧道至青衣西北交匯處)	80 公哩/時速
三號幹線 (汀九橋至大欖隧道)	80/100 公哩/時速

路段	現有速度限制
粉嶺公路 (錦田交匯處至上水交匯處)	100 公哩/時速
象鼻山路	80 公哩/時速
荃灣路	70 公哩/時速
青山路 (昌榮路至德士古道)	70 公哩/時速
呈祥路 (蝴蝶谷交匯處至葵涌道)	70 公哩/時速
海安路	50 公哩/時速
青山路 (蝴蝶谷交匯處至昌榮路)	50 公哩/時速

有關放寬速度限制的要求 摘要

表 1：獲當局接納的個案

編號	提出要求者	地點	有沒有進行檢討	有沒有放寬
1	個人 (通過交通投訴組提出)	恆康街與恆輝街之間的一段西沙路	有	有，由每小時 50 公里改為每小時 70 公里

表 2：遭否決的個案

編號	提出要求者	地點 (現行速度限制)	有沒有進行檢討	有沒有放寬	不進行檢討或否決的理由
2	區議會和傳媒	火炭路與獅子山隧道公路之間的一段大涌橋路 (每小時 50 公里)	有	沒有	調查結果建議不把速度限制調高至每小時 70 公里 考慮因素：(b) 和 (d)
3	區議會	完善路與安祥路之間的一段大埔太和路 (每小時 50 公里)	有	沒有	調查結果建議不調高速度限制。 考慮因素：(d)
4	區議會	完善路與大貴街之間的一段汀角路 (每小時 50 公里)	有	沒有	調查結果建議不調高速度限制。 考慮因素：(d)

編號	提出要求者	地點 (現行速度限制)	有沒有 進行 檢討	有沒有 放寬	不進行檢討 或否決的理 由
5	個人	馬鞍山路近恆安邨 (每小時 50 公里)	沒有	沒有	一項會影響到有關路段的新道路工程，會在二零零零年展開。當局會在上述工程完竣後，才檢討這段道路的速度限制。
6	的士業人士 (通過立法會議員提出)	吐露港公路近康樂園迴旋處 (每小時 100 公里)	有	沒有	先前已有人建議把速度限制由每小時 100 公里減至 80 公里。建議其後被否決，原因是要使吐露港公路沿路維持一致的速度限制。現正進行改善工作，以警告駕車人士該處容易發生意外。 考慮因素：(a)
7	的士業人士 (通過立法會議員提出)	東區走廊近杏花邨 (每小時 50 公里)	有	沒有	建議不放寬，原因是區內居民以道路安全為理由，強烈表示反對。

編號	提出要求者	地點 (現行速度限制)	有沒有 進行 檢討	有沒有 放寬	不進行檢討 或否決的理 由
8	立法會議員	黃竹坑南風道 (每小時 50公里)	有	沒有	南風道西端有若干通路／交界處，而南島學校外面還有一個行人過路處。因此，調高速度限制可能會危及行人安全。此外，車輛要停下也可能會有問題，因為接近黃竹坑徑的南風道西行有一段斜路。 考慮因素：(b)
9	立法會議員	香島道 近香港鄉村俱樂部 (每小時 50公里)	有	沒有	根據紀錄，車速百分位的第 85 位實際低於每小時 50 公里。在這樣蜿蜒曲折的道路上，不應鼓勵駕車人士以超過每小時 50 公里的速度駕駛。考慮因素：(b)和(d)

編號	提出要求者	地點 (現行速度限制)	有沒有 進行 檢討	有沒有 放寬	不進行檢討 或否決的理 由
10	個人	黃竹坑道 (每小時 50公里)	沒有	沒有	由於該處正進行道路建造和渠務工程，所以沒有檢討這條道路的速度限制。待有關工程完成後，便會進行檢討。
11	的士業人士 (通過立法會 議員提出)和 個人	黃竹坑道與香港 仔大道支路之間 的一段香港仔海 傍道 (每小時 50公里)	有	沒有	曾在一九九九年檢討這段道路的速度限制，並把限制由每小時 50 公里放寬至 70 公里。不過，由於該處正進行道路建造和渠務工程，所以暫時把速度限制減至每小時 50 公里。
12	的士業人士 (通過立法會 議員提出)	連接北大嶼山公 路而靠近國泰大 樓的一段機場路 (每小時 70公里)	有 (屬機管 局的管轄 範圍)	沒有	機場路屬機場管理局(機管局)的管轄範圍，其設計速度為每小時 70 公里。機管局不同意把速度限制放寬至每小時 80 公里。

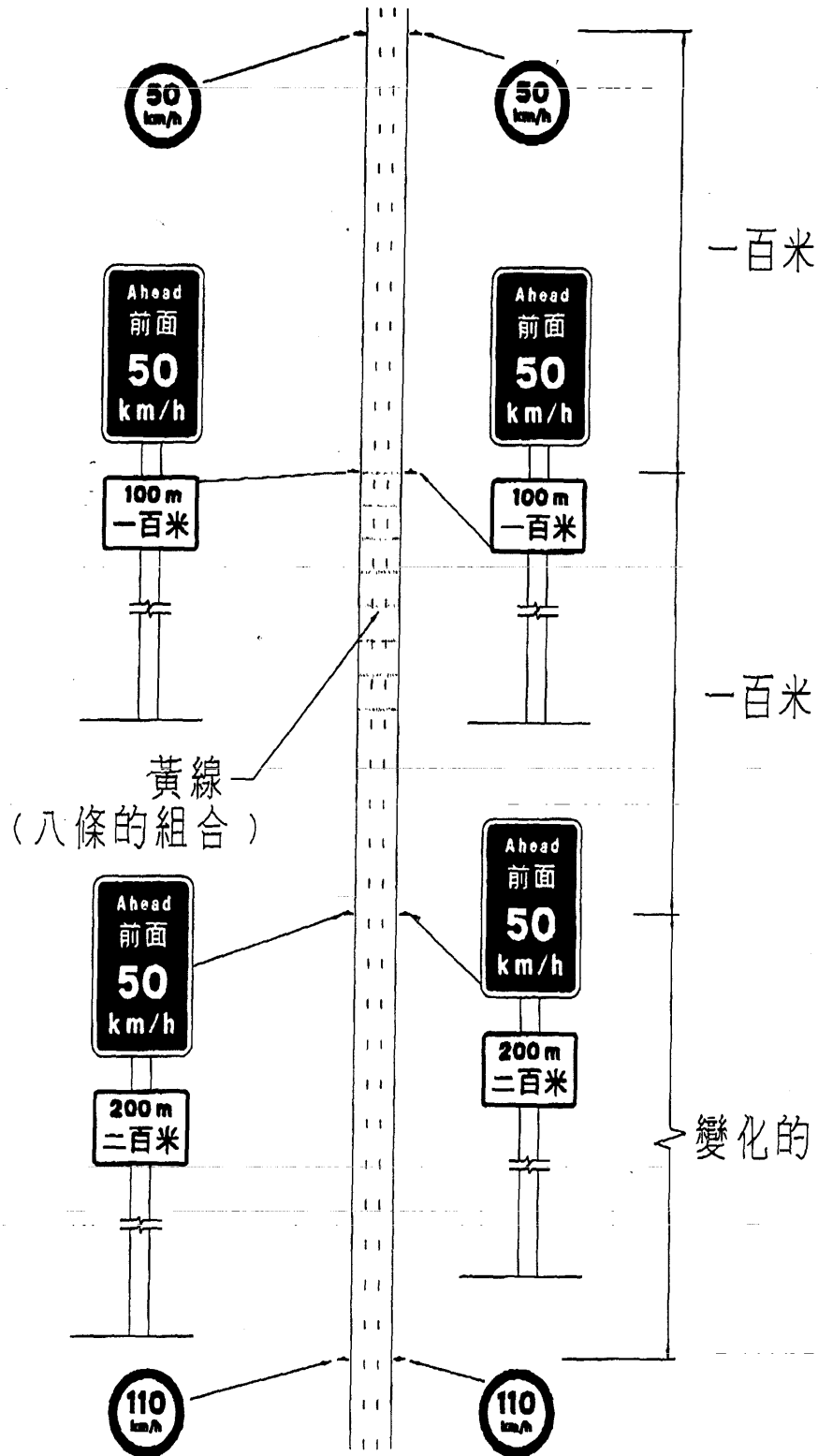
編號	提出要求者	地點 (現行速度限制)	有沒有 進行 檢討	有沒有 放寬	不進行檢討 或否決的理 由
13	個人	葵青橋 (每小時 50 公里)	有	沒有	大橋兩端道路的速度限制為每小時 50 公里。為免車輛在短距離的路程內頻頻改變車速，當局建議不放寬速度限制。考慮因素：(a)
14	個人	青荃橋 (每小時 50 公里)	有	沒有	大橋兩端道路的速度限制為每小時 50 公里。為免車輛在短距離的路程內頻頻改變車速，當局建議不放寬速度限制。
15	立法會議員	青葵公路 連接長青隧道 (每小時 80 公里)	有	沒有	建議不放寬速度限制，原因是車速百分位的第 85 位只略高於每小時 80 公里(即北行為每小時 82.98 公里，南行為每小時 82.24 公里) 考慮因素：(d)

編號	提出要求者	地點 (現行速度限制)	有沒有 進行 檢討	有沒有 放寬	不進行檢討或 否決的理由
16	的士業人士(通過立法會議員提出)	元朗博愛醫院迴旋處(每小時 50 公里)	有	沒有	該迴旋處是一個匯度安全局道條，提醒人士。考慮因素：(a)和(b)
17	的士業人士(通過立法會議員提出)	牛頭角道與康德道之間的一段觀塘道(每小時 50 公里)	有	沒有	我們在 1999 年進行的全面檢討已包括該路段。建議不寬速度限制，主要原因是在路上有大量巴士停站(涉及 38 條巴士路線)。考慮因素：(b)和(d)
18	的士業人士(通過立法會議員提出)	大埔道近北九龍裁判法院(每小時 50 公里)	有	沒有	建議不放寬速度限制，以免車輛在短距離的路程內頻頻改變車速。考慮因素：(a)

考慮因素：

- (a) 在一段道路上，應盡量減少改變速度限制的次數；在容易發生意外的地點，應設置適當的警告標誌，而非調低速度限制。有關路段的長度，通常至少應為一公里。
- (b) 路段的幾何設計和周圍環境。
- (c) 路段發生交通意外的紀錄。
- (d) 大部分輕型車輛的司機在非繁忙時段常用的車速，即車速百分位的第 85 位。

附件 C



在北大嶼山公路降低車速限制處加設的道路標記
(由時速一百一十公里降至五十公里)

吐露港公路和粉嶺公路(3/99-4/00)
以偵速攝影機拍得的超速個案的檢控數字

位置	超速 (公里/小時)	≤15	>15 至 ≤30	>30 至 ≤45	>45	合計
吐露港公路 (標誌上所示的 速度限制為每小時 80公里)	檢控數字	457	2306	206	54	3023
	百分率	15%	76%	7%	2%	100%
吐露港/粉 嶺公路 (標誌上 所示的速 度限制為 每小時 100 公里)	檢控數字	3103	1555	388	120	5166
	百分率	60%	30%	8%	2%	100%
總計：		3560	3861	594	174	8189