

立法會

Legislative Council

立法會CB(1)885/99-00號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/PL/TP/1

立法會交通事務委員會 會議紀要

日期：1999年12月17日(星期五)
時間：上午10時45分
地點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員(主席)
劉江華議員(副主席)
何承天議員
何俊仁議員
何鍾泰議員
周梁淑怡議員
陳榮燦議員
陳鑑林議員
劉千石議員
鄭家富議員
譚耀宗議員
鄧兆棠議員

其他出席議員：吳亮星議員

缺席委員：李永達議員
李啟明議員
黃宏發議員
馮志堅議員

出席公職人員：參與議程第IV項的討論

運輸局

運輸局局長
吳榮奎先生

運輸局副局長
方舜文女士

經辦人／部門

運輸局首席助理局長
盧世雄先生

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長
譚澄邦先生

香港警務處

交通部總警司
史丹敦先生

參與議程第V項的討論

運輸局

運輸局副局長
方舜文女士

運輸局首席助理局長
張美珠女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

運輸署助理署長
譚澄邦先生

參與議程第VI項的討論

運輸局

運輸局首席助理局長
林雪麗女士

運輸署

運輸署署長
霍文先生

經辦人／部門

運輸署助理署長
譚澄邦先生

參與議程第VII項的討論

運輸局

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

運輸署署長
霍文先生

助理署長／管理及牌照
呂崇義先生

香港警務處

交通部總警司
史丹敦先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)6
文淑芬小姐

經辦人／部門

- I. 通過會議紀要及續議事項**
(立法會CB(1)612/99-00號文件 —— 1999年10月26日
會議的紀要)

1999年10月26日會議的紀要獲確認通過。

II. 自上次會議後發出的參考文件

2. 委員察悉自上次會議後並無發出任何參考文件。

III. 將在2000年1月28日舉行的下次會議的討論事項

(立法會CB(1)596/99-00(01)號文件——跟進行動一覽表
立法會CB(1)596/99-00(02)號文件——待議事項一覽表)

3. 委員同意把下列事項從待議事項一覽表中刪除：

- (a) 申訴專員就的士發牌制度發表的報告；
- (b) 大老山隧道有限公司財政重組事宜；及
- (c) 地下鐵路與九廣鐵路現行車站設計及所引致的噪音問題。

4. 委員同意於2000年1月28日舉行的下次會議席上討論下列事項：

- (a) 交通諮詢委員會的檢討；及
- (b) 九龍及新界東區綠色專線小巴運作的檢討。

IV 應付超速駕駛的措施

(立法會CB(1)596/99-00(03)號文件)

5. 委員普遍同意有需要制訂措施，以阻嚇較嚴重的超速駕駛罪行。

車速限制分類

6. 何鍾泰議員認為有需要簡化現行的車速限制分類，他表示兩種類別(即市區道路的車速限制為每小時70公里，郊區公路則為100公里)已經足夠。但鄭家富議員認為車速限制分三級較為恰當，即市區道路的車速限制為每小時為50公里，市區主幹路為80公里，而快速公路則為110公里。譚耀宗議員指出，政府有需要簡化車速限制的分類，以及提供足夠的警告標誌，以加強道路安全。

7. 陳鑑林議員指出駕駛人士會遇到的若干陷阱：某些道路的車速限制過低而又缺乏提醒駕駛人士車速驟變的警告標誌。他促請政府當局在調高超速罰款額前，應先檢討道路的車速限制。對於車速限制的分類，陳議表示支持何鍾泰議員所建議的兩級制。

8. 運輸署署長表示，道路的車速限制視乎該道路所屬的類別而定。市區大多數道路的車速限制為每小時

50公里；郊區和市區幹道為每小時70或80公里；快速公路則為每小時100或110公里。他表示現有的分類制度已廣為駕駛人士所熟識，而每小時50公里的車速限制亦在海外其他國家廣泛採用。

9. 不過，周梁淑怡議員卻對現時用以釐定道路車速限制的準則提出質疑。她關注到行車道的車速限制經常轉變的情況，並詢問是否大多數定額罰款通知書都是在這種情況下發出。她亦詢問交通意外的發生與超速是否有直接關係，以及政府以何種方法收集駕駛人士在車速限制分類及實施方法等方面的意見。

10. 陳榮燦議員亦促請政府當局先檢討道路的車速限制，然後才考慮調高超速罰款額的建議。

11. 運輸局局長在回應委員有關檢討車速限制的問題時表示，政府當局共檢討了約40多條主要路段的車速限制，並在1999年3月以來分階段修訂了18條路段的車速限制。運輸署署長補充，為方便駕駛人士，每條道路均維持同一速度限制。如在某些較長的道路需分段設定不同的速度限制，而差距為每小時20公里或以上者，當局會豎設新型的告示標誌，預先告知駕駛人士速度的變化。至於設置警告標誌，部分委員指出，行車道上應設置標誌，以預先提醒駕駛人士有關車速限制的改變。

12. 周梁淑怡議員指出，車速限制經常改變會構成潛在危險。她亦質疑當行車道前面為交通匯合處時駕駛人士須減速的理據，並詢問在中線及快線駕駛的人士，可否獲豁免無須遵守減速的規定。何承天議員對她的意見表示贊同。

13. 何承天議員亦對車速限制為每小時50公里的市區道路的定義提出質疑。他認為車速限制的分類實施情況過於嚴謹，因而導致某些道路的車速限制訂得過低。

14. 運輸署署長表示，車速限制須視乎道路所屬種類及其他設計因素而定，如路旁出入口等。在英國，綿延數哩才有一個交通匯合處，但香港的情況則有所不同，交通匯合處為數甚多，而且路面比英國的狹窄得多。他表示該署會定期檢討道路的車速限制，以確保既能維持交通暢順，又可確保道路安全。在檢討過程中，政府當局會考慮有關團體，如香港汽車高級駕駛協會所提出的意見。

執法行動

15. 譚耀宗議員指出，政府當局應研究執法行動進一步自動化的可行性，以避免警方因在行車道上阻截違例超速人士而造成不必要的交通擠塞。何鍾泰議員亦要求政府當局加快設置偵速攝影機。

16. 香港警務處交通部總警司回應時表示，他們會實施一項為期5年的擴展計劃，平均每年增加20個安裝攝影機的地點和裝設4部攝影機。由於使用偵速攝影機只能把執法過程中的偵測工作自動化，檢控工作一般仍須由警務人員執行，因此，基於人手問題，這項計劃須分階段進行。運輸局局長補充，政府當局現正研究是否可以把更多工作改為自動化處理，以提高執法工作的效率。現時，鑑定一宗超速駕駛案件的司機身份耗時長久，為了簡化檢控程序，車主須提供司機的詳細資料，否則車主本人須承擔違例超速的責任。政府當局仍未確定落實有關建議，在提交立法會前，會在稍後先徵詢事務委員會的意見。

17. 對於偵速攝影機系統的可靠性，香港警務處交通部總警司向委員保證，該系統能嚴密監察和有效偵查超速的情況，其效能是人手操作難以媲美的。

超速駕駛罪行

18. 鄭家富議員表示，對於加重嚴重超速罪行刑罰的建議，他持開放的態度。但考慮到超速案件數目日漸下降(超速逾每小時15公里至30公里或以下的案件除外)，他質疑現在是否研究打擊超速罪行擬議措施的適當時機。他促請政府當局檢討所有道路的速度限制，並評估載列於文件內附件A的各條主要路段的交通流動情況，然後才重新考慮如何釐定超速罪行的罰款額。

19. 運輸局局長表示檢討車速限制是持續不斷的工作，當局現正研究其他路段的情況，以考慮是否有需要在其他路段放寬車速限制。有關對較輕微的超速個案實施的刑罰，市民並沒有一致的意見，但對於一些嚴重的超速行為(即超出車速限制逾每小時30公里)，市民普遍支持加強刑罰，因為這些駕駛行為對其他道路使用者構成極大危險。

20. 鄭家富議員察悉，當駕駛人士超速逾每小時45公里時，警方可對有關人士採取兩種檢控方法：一是以定額罰款及扣除違例駕駛記分分數10分；或以傳票方式

提出檢控，駕車人士一經定罪，即強制取消駕駛資格，為期6個月。他質疑警方以何準則決定檢控方式。

21. 香港警務處交通部總警司回應時表示，警方會考慮駕車人士以往的駕駛紀錄及當時的實際情況後才作出決定。他指出，以傳票方式提出檢控，可令法庭根據案件的嚴重性，考慮如何對違例人士作出判決。經修訂的建議，旨在透過加重刑罰，以打擊嚴重超速的駕駛行為。鄭家富議員表示，有關建議倘獲接納，政府當局應在法例中訂立明確的指引，以避免有關法例遭濫用。

政府當局

22. 劉江華議員察悉約有77%的超速個案超速逾每小時15公里至30公里或以下。他詢問這種情況是否由於現時速度限制太低，並要求政府當局把有關的統計資料按道路車速限制提供分項數字。

23. 運輸局局長重申，當局會定期檢討道路的車速限制，並會因應行車道的原設計速度及沿路的發展情況，調高或調低車速限制。檢討的目的是一方面要維持交通暢順，另一方面又能確保道路安全。他亦重申在檢討過程中，政府當局已有考慮運輸業所提出的意見。

24. 鑒於委員對此事的關注，主席建議在2000年1月28日舉行的下次會議中進一步討論此項議題，委員對此均表贊同。

25. 運輸局局長回應時表示，政府當局會應委員的要求，提供更多資料，供下次會議討論之用。但他指出，由於討論延期，政府當局或未能趕及在2000年2月提交有關法例，他希望經修訂的立法時間表日後提交立法會時，能得到委員的支持。委員摘記運輸局局長提出的要求。

V. 泊車位供求情況報告以及有關改善措施的進展 (立法會CB(1)596/99-00(04))

26. 周梁淑怡議員認為由於大部分購物區均出現泊車位短缺的問題，政府當局應考慮引進若干海外國家現正實施的泊車政策，即設立一些只能在指定時限內作短暫泊車的車位，而此等泊車時間是不可以延長的。此舉應可改善購物區內泊車位不足的情況。

27. 運輸署署長回應時表示，政府當局的目標是把泊車位空置率維持在15%，以確保泊車位獲有效使用。當局可透過下列兩種方法達致這個目標：定期修訂泊車收

費；或加派人手加強執法。然而，第二個方案在資源方面會有較大的影響。

28. 周梁淑怡議員回應時指出，政府當局必須檢討有關問題，並考慮提供設有收費錶的路旁停車位的政策目標。如有需要，政府當局應考慮把執法工作外判，以提高效率。

29. 鄭家富議員表示極為關注新界區，尤其是將軍澳區貨櫃車泊車位短缺的問題。鄭家富議員在察悉貨櫃車通宵泊車位理論上約有5 900個過剩車位後，質疑資料的可信性，並要求政府當局提供有關統計資料按地區的分項數字。

政府當局

30. 運輸署助理署長指出，雖然全港的整體泊車位供應量已經足夠，但個別地區仍會出現泊車位短缺的問題。運輸署會繼續處理這些地區性問題，並會與有關方面研究以短期租約的方式，提供更多泊車位。鄭家富議員認為，除加快物色可以短期租約方式提供泊車位的地點外，政府當局亦應劃定更多可供貨櫃車通宵停泊的路旁泊車位。

31. 為解決泊車位短缺的問題，何承天議員認為，在計算《建築物條例》規定的最高地積比率時，泊車位所佔面積應不包括在內；此舉可鼓勵發展商在發展項目中增設泊車位，以方便市民。他要求政府當局與有關決策局／部門聯絡，使有關建議得以落實。陳鑑林議員贊同他的意見。陳議員並指出，當局在審批發展商申請不把泊車位所佔面積納入《建築物條例》規定的最高地積比率之內時，應按各發展項目的情況彈性處理，並須顧及公眾人士的利益。

32. 運輸署助理署長摘記委員的建議，並答應在徵詢政府其他部門同事的意見後，提交一份書面回應。

政府當局

33. 主席表示非常關注旅遊巴士泊車位數目一直短缺超過3 000個的問題。運輸署署長表示，主席所引述的有關旅遊巴士泊車位供求情況所作的評估，只屬理論上的數字。為了驗證有關數字，當局在1999年7月進行了一項違例路旁泊車調查。調查結果顯示，旅遊巴士違例停泊的數目約只有600輛，與理論上評估的3 200輛相距甚遠。政府當局會繼續處理此一地區性的問題，並於明年再以此一模式進行調查，以收集最新數據作規劃用途。

34. 對於提供多層停車場的問題，運輸署署長表示，政府大體上傾向依賴私人機構提供該等設施，但若有需要，政府或會因應情況承擔個別工程。

VI. 提供快速公路上的出口編號 (立法會CB(1)596/99-00(05))

35. 運輸署助理署長向委員簡介為快速公路編配出口編號的建議。他表示出口編號(如標示的話)可在架空路線指示標誌上示明，並附加在顯示距離出口車道路程的倒數標記旁。運輸署助理署長補充，以英國道路系統為藍本的方案4，是政府當局所建議的4個方案中最好的一個。簡單來說，此方案是為同一交匯處兩個行車方向的出口編配同一號數。任何公路若只在一個行車方向設有出口(單一出口)，該出口的編號則會採用前一個出口的編號，再於後面加上一個英文字母，假設前一個出口編號是1，該單一出口的編號則為1A。倘若首個出口是單一出口，則該出口的編號是1A，而下一個出口則是1。按照這個編號方法，在同一交匯處所有出口均有相同的出口編號。各個行車方向的出口編號也會順序編配。

36. 會議席上大部分委員均表示支持政府當局的建議(即方案4)。但鄧兆棠議員表示，他個人認為方案2較為理想，因為沿著公路一方駕駛的人士，不會理會反方向的出口安排。

37. 對於增設道路標記的可行性，運輸署助理署長指出這樣做可能會出現保養的問題，但他答應進一步研究此項建議。

38. 何承天議員指出，現時指示駕車人士如何重返連接路以通往快速公路的交通標誌不足。他的意見獲其他部分委員贊同。鑒於有關問題不屬是次會議的討論範圍，主席要求政府當局摘記委員的關注事項，並進一步研究此事。

VII. 其他事項

—— 有關1999年12月12日在越野電單車會發生的意外

39. 主席請委員注意一宗在1999年12月12日於粉嶺一個越野電單車場發生的意外，一名7歲男童在該宗意外中死亡。鑒於鄭家富議員對私人機構在私人地方營辦越

野電單車活動的監管機制表示關注，主席請政府當局就此事向委員作簡報。

40. 運輸署署長向委員指出，有關私人機構在私人地方營辦越野電單車活動的發牌工作，並非運輸署的職權範圍。他表示根據《道路交通條例》的規定，任何在“道路”上駕駛的車輛，均須按該條例的規定領牌及登記，而駕駛人士亦須持有有效駕駛執照，方可在道路上駕駛車輛。發生意外的車場屬私人地方，出入均由場地經營者控制。但由於未能確定設在私人地段的車道是否被視為《道路交通條例》所界定的“道路”，故政府當局已就此事尋求法律意見。警方在完成調查後，亦會向法醫官提交報告。

41. 鄭家富議員對私人機構在私人地方營辦越野電單車活動明顯缺乏政府及法律監管深表關注。他要求政府當局進一步澄清，在私人地方營辦越野電單車場，是否需要申請娛樂場所牌照或車輛牌照／駕駛執照。他亦要求政府當局就本港越野電單車會的數目提供進一步的資料。

42. 運輸署助理署長表示，有關的私人會所曾向政府申領牌照，以便在另一幅政府土地營辦越野電單車活動，但政府當局從未發牌予該會。對於《道路交通條例》的適用問題，他指出由於出事的車場設在私人地方，只設有限制使用的通道，故有關法例是否適用於此等情況仍屬疑問。據他所知，該會所使用的車輛並未向運輸署登記及領牌。

43. 察悉到有關問題不屬於交通事務的範疇後，鄭家富議員批評現行情況並不理想，因為竟然沒有一個部門或決策局負責有關在私人地方進行越野電單車活動的發牌工作。他促請政府當局就私人機構在私人地方營辦越野電單車活動，制訂全面的安全指引和設立適當的規管架構。

44. 陳鑑林議員認為，儘管設立適當的規管架構監管在私人地方舉辦越野電單車活動是極為重要的，但有關法例不應過於嚴苛，否則將扼殺有關活動的發展。事實上，越野電單車確是一種運動，而且在其他國家亦深受歡迎。此外，陳議員表示實有必要加強市民認識越野電單車活動的潛在危險。

45. 運輸署助理署長在回應鄧兆棠議員的問題時澄清，在郊區使用鄉村機動車須向運輸署申領許可證。

46. 在總結有關討論時，主席要求政府當局就監管在私人地方舉行越野電單車活動一事與有關決策局聯絡，以便設立適當的規管架構，以及制訂全面的安全指引。她亦要求政府當局就本港舉辦同類型活動的私人機構數目進行調查，然後向委員會匯報有關詳情。待收到政府當局的回覆後，倘發現問題與交通事務無關，委員會便會把有關問題轉交民政事務委員會跟進。

(會後補註：所需資料已於2000年1月6日隨立法會CB(1)724/99-00號文件送交委員參閱。)

47. 議事完畢，會議於下午12時55分結束。

立法會秘書處
2000年1月25日