

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)936/03-04號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PL/TP/1

交通事務委員會 特別會議紀要

日 期：2003年12月5日(星期五)
時 間：上午10時45分
地 點：立法會會議廳

出席委員：劉江華議員, JP (主席)
鄭家富議員, JP (副主席)
朱幼麟議員, JP
何俊仁議員
何鍾泰議員, JP
周梁淑怡議員, GBS, JP
陳國強議員, JP
黃宏發議員, JP
劉健儀議員, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
梁富華議員, MH, JP
黃成智議員
劉炳章議員

缺席委員：劉千石議員, JP
鄧兆棠議員, JP

出席公職人員：參與議程第I項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)
葉李杏怡女士

參與議程第II項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)
葉李杏怡女士

運輸署

運輸署助理署長／新界
陸汝均先生

總運輸主任／公共小巴及離島
江國均先生

參與議程第III項的討論

環境運輸及工務局

環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)
蔡淑嫻女士

環境運輸及工務局首席助理秘書長(環境及運輸)
葉李杏怡女士

運輸署

運輸署副署長／策劃及技術服務
劉家強先生

總工程師／道路安全及標準研究部
梁德輝先生

香港警務處

總警司(交通總部)
林善政先生

警司(法例檢討及研究)
余志雄先生

應邀出席人士：參與議程第I項的討論

屯門公路交通事故獨立專家小組

主席

鄭漢鈞博士, GBS, JP

成員

梁廣灝先生, JP

成員

黃仕進博士

秘書(環境運輸及工務局首席助理秘書長(工務))

韋志成先生

列席秘書 : 總主任(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級主任(1)5
歐詠琴女士

議會事務助理5

鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 改善公路安全研究報告

(立法會CB(1)455/03-04(01)號文件——屯門公路交通事故獨立專家小組提交的《改善公路安全研究報告》)

屯門公路交通事故獨立專家小組主席鄭漢鈞博士應主席所請，簡述屯門公路交通事故獨立專家小組(下稱“專家小組”)因應2003年7月10日在屯門公路發生的交通事故，就改善本港公路安全而作出研究的事宜及提出的建議。專家小組發表的《改善公路安全研究報告》已於會議席上提交(並於其後隨立法會CB(1)455/03-04(01)號文件送交委員)。鄭博士請委員注意，有關屯門公路交通事故的成因及涉案人士的法律責任的事宜，並

不屬於專家小組的職權範圍，而在該檢討中亦未有觸及。

2. 專家小組成員黃仕進博士利用投影機，向委員簡述研究報告所載，有關下列各方面事宜的主要研究結果及建議：

- (a) 香港交通意外的趨勢(研究報告第四章)；
- (b) 駕駛行為(研究報告第五章)；
- (c) 立法與執法(研究報告第六章)；
- (d) 交通工程及管理(研究報告第七章)；
- (e) 車輛管制(研究報告第八章)；
- (f) 車輛護欄設計(研究報告第九章)；及
- (g) 屯門公路(研究報告第十章)。

3. 委員感謝專家小組就本港公路安全狀況進行全面的研究，並就作出進一步的改善提出其建議。他們普遍認為在道路安全方面絕對不能有任何妥協，因此籲請政府當局盡早實施專家小組的建議。

4. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)表示，政府當局會審慎研究專家小組所提出的建議，並會向委員匯報其評估結果及推行有關建議的計劃。

5. 委員同意事務委員會將於2003年12月19日的會議上，討論政府當局就專家小組提交的研究報告所作的回應。鑒於議程項目繁多，該次會議將於上午10時開始舉行。

透過執法及教育改善駕駛行為

6. 鄭家富議員認為，政府當局應針對違例駕駛事項屢犯者採取行動，並籲請當局盡早實施專家小組的建議，強制性規定違例駕駛記分已累積至若干分數的司機參加駕駛改進計劃。此外，政府當局應參考外國的經驗，例如澳洲維多利亞州的做法。該地自從對駕駛違例事項施以較重刑罰後，交通意外紀錄已大有改善。鄭議員亦籲請政府當局及早在所有主要幹道安裝偵察車速攝影機(下稱“偵速攝影機”)，以加強對超速駕駛採取執法行動的阻嚇作用。

7. 譚耀宗議員提到駕駛改進計劃的入學率偏低，並詢問該等訓練課程的成效如何。鄭漢鈞博士表示，曾參加駕駛改進計劃的駕車人士普遍認為，有關課程有助他們更清楚瞭解何謂正確的駕駛行為及態度。因此，專家小組提出有關建議，希望令司機的駕駛行為有所改進。此外，環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)亦表示，按照現時的做法，除非是法庭指令必須參加駕駛改進計劃，否則駕車人士可自願選擇參加該計劃。政府當局會研究專家小組就此提出的建議。倘認為可行的話，當局會採取措施修訂有關法例。

8. 梁富華議員認為，政府當局應研究工作過量的職業司機所構成的道路安全風險，這樣或許對改善道路安全會有幫助。為提供原始數據作進一步研究，他要求政府當局將涉及職業與非職業司機的交通意外區分開來。政府當局察悉其意見。

9. 陳偉業議員表示，政府當局應立即採取行動，加強對違例駕駛事項進行執法，包括跟車太貼及超速駕駛(特別是重型車輛)。與此同時，政府當局應裝設更多警告標誌。此外，警方應調派更多人手進行巡邏，以確保車輛的安全狀況及適宜在道路上行駛。

10. 鄭漢鈞博士回應時贊同委員的意見，認為政府當局應加強採取執法行動，而專家小組的其中一項建議是，運輸署及香港警務處應加快所有必要的準備工作，使屯門公路的偵速攝影機系統能盡快全面使用。專家小組進一步建議，待偵速攝影機系統投入運作後，警方應調配更多資源進行巡邏工作，特別是監察跟車太貼及不小心轉換行車線此兩種最易引致交意外的情況。

11. 主席詢問，專家小組對於擬議“跟車太貼”罪行的執法困難有何看法。鄭漢鈞博士回應時表示，當中無可避免會涉及主觀判斷。關於該項建議及相關的法例修訂，將須由政府當局及委員作進一步研究。

12. 主席亦詢問，對於把發出電單車“暫准”駕駛執照安排的適用範圍，不僅推展至新獲發私家車及輕型貨車駕駛執照的司機，還包括重型車輛司機之舉所帶來的額外道路安全效益，專家小組有何意見。鄭博士回應時表示，擬議安排旨在讓新獲發駕駛執照的司機在獲取正式駕駛執照前的暫准期內，汲取實際的路面駕駛經驗。根據現時的發牌安排，申請人在申領商用車輛(包括中型及重型貨車)駕駛執照前，必須持有有效的私家車正式駕駛執照最少3年。

13. 劉健儀議員認為，政府當局不應純粹依靠嚴刑峻法，對付不當駕駛行為的問題。相反，政府當局應銳意向駕車人士灌輸道路安全意識，並促使他們付諸實行。

提高屯門公路及其他優先改善地點的巴士安全

護欄設計

14. 陳偉業議員指出，屯門公路是一個需要特別留意的路段，因為在路上高速飛馳的重型車輛數目眾多，特別是雙層巴士。此外，由於屯門公路某些地點的狀況不合乎標準，包括坡度太斜、彎位過急及並未設有路肩，政府當局更有必要裝設有足夠高度的護欄，以避免高身車輛翻側及從高處墮下。鄭家富議員對此表示贊同，並籲請政府當局考慮優先在若干具有與7月交通事故肇事地點相若特徵的交通黑點，裝設較高的護欄。

15. 黃成智議員認為，政府當局應積極研究在本港安裝複式防撞等級護欄的技術可行性及效益。

16. 譚耀宗議員察悉，屯門公路上還有其他地點，具有與7月交通事故肇事地點相若的特徵。他強調除了裝設護欄外，亦有必要進一步採取其他加強道路安全的措施，以避免因該等地點離地面甚高及有較多雙層巴士使用而出現危險。

17. 劉健儀議員察悉專家小組認為，要設計可同時符合不同防撞等級的護欄，目前存在技術上的困難。她要求專家小組就其所提出有關護欄設計的建議作出澄清，尤其是針對香港的擠塞環境，以及道路網有大量雙層巴士行駛的獨特情況，如何選擇護欄的防撞等級及高度。

18. 關於委員對為了提高巴士安全而改善護欄設計感到關注一事，鄭博士表示，廣泛使用雙層巴士是香港運輸系統的獨有特點，因此，外地的車輛護欄設計標準並未涵蓋此項因素。專家小組認為在進行更多測試及研究後，應可望訂定可行的護欄設計，以配合香港的獨特情況。在進行有關工作時，政府當局亦應密切留意各項國際標準的最新發展。

19. 鄭博士回應陳偉業議員所提出有關設置較高護欄以確保巴士安全的建議時解釋，根據過往就現有P1護欄所進行的電腦模擬所顯示，倘撞擊角度小，1.1米高的護欄應可防止以時速50公里行駛的雙層巴士翻越。根據此分析結果，專家小組認為未必需要裝設較高的護欄，

以確保雙層巴士的安全。此外，裝設較高護欄亦可能會造成結構影響。專家小組進一步建議，路政署應進行更深入的電腦模擬測試，以確定所有P1車輛護欄在遭受雙層巴士撞擊時的防撞能力極限。鑒於本港的巴士使用率甚高，專家小組建議在設計新護欄時，應把雙層巴士列為其中一類重型車輛，作為設計考慮因素。

20. 然而，鄭家富議員始終認為，專家小組對採用較高護欄的意見，不應影響政府當局進一步作出努力，以確定在本港裝設較高護欄以防止重型車輛翻側的技術效益及可取程度。

21. 就長遠改善護欄設計而言，鄭博士表示，專家小組建議路政署應顧及香港廣泛使用雙層巴士的情況，以及法例許可在道路系統行駛的車輛最高重量，而擴闊防撞等級的類別(特別是較高的等級)，並檢討護欄高度的規定。路政署應繼續留意外地複式防撞等級護欄的發展，並就本港訂定適當的護欄設計。

22. 何鍾泰議員同意，香港應訂定本身的設計標準，以配合本港獨特的交通情況。為此，政府當局須就新的護欄設計及物料進行更多研究。

23. 鄭博士表示，專家小組曾研究過去5年涉及車輛與車輛護欄或路邊防撞欄發生碰撞的交通意外統計數字，並認為值得注意的是，超過九成意外個案涉及輕型車輛。然而，涉及重型車輛或雙層巴士的事故嚴重程度亦不容忽視。為求取得平衡，專家小組建議政府當局在任何道路安全改善計劃下研究護欄的設計要求時，應進行適當的風險評估及成本效益分析。畢竟，加強護欄只不過是眾多改善措施之一，但卻未必是最具成本效益的方案。在某些情況下，一個充分顧及司機駕駛行為而訂定的完善交通管理計劃可能更加有效。

交通工程及管理

24. 陳偉業議員重申其對屯門公路的狀況不合乎標準的關注，並認為從巴士乘客的角度而言，就屯門公路若干並未設有路肩的路段，對巴士及重型車輛實施速度限制及／或使用行車線的限制，可能是可取的做法。此外，他表示政府當局應優先裝設額外的標誌，預先提醒駕車人士注意屯門公路某些隱藏危險的位置，包括彎位過急及有突如其來強勁側風的路段。

25. 鄭漢鈞博士回應時表示，屯門公路大部分路段均設有路肩。專家小組對於向巴士及重型貨車實施使用行車線限制的建議有所保留，因為駕車人士已熟習“除超越前車外靠左駛”的做法。委員建議作出的更改可能會引起混亂及增加發生意外的機會。此外，倘巴士在道路中央發生故障，乘客在緊急疏散時可能會有危險。

26. 何鍾泰議員強調正確使用交通標誌及道路標記，向駕車人士提供清晰指示及指引的重要性。因此，政府當局應考慮專家小組提出的建議，盡早改善交通標誌及道路標記的設計。

27. 關於屯門公路的整體安全，鄭漢鈞博士表示，專家小組在研究過往的意外統計數字後，認為屯門公路基本上是安全的，因為屯門公路的意外率，與全港所有快速公路(包括在較近期興建並符合現有設計標準的快速公路)的平均意外率相若。儘管如此，屯門公路尚有可作改善之處。專家小組建議當局就屯門公路進行全面的道路安全檢討，以確定任何可行的改善安全措施。政府當局應擬訂可在短期內實施的改善計劃，作為臨時改善措施，而結構改善工程則納入屯門公路的重建及改善工程內。

28. 然而，陳偉業議員及黃成智議員對專家小組指屯門公路基本上安全的意見均不表贊同。他們認為此說法可能會令駕車人士駛經屯門公路若干較危險路段時的警覺性有所減低。

政府當局的初步回應

29. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)察悉委員對屯門公路的安全所表達的關注，並提請委員注意政府當局於7月的交通事故發生後所採取的下述措施：

- (a) 路政署已在肇事現場的一段護欄加裝支柱以作鞏固，並在護欄前面加裝一排防撞欄，以顧及較小型車輛的需要。
- (b) 運輸署已增設預先警告標誌及道路標記，提醒駕車人士注意前面的出口。
- (c) 運輸署已就屯門公路進行全面的道路安全檢討，研究在推行屯門公路重建及改善工程前，可採取何種改善道路安全的措施。

(d) 就巴士安全而言，運輸署已要求所有專利巴士公司進行全面檢討，並於2004年1月左右向運輸署提交詳細報告，說明在保障安全方面所作出的安排，以及可在哪些範疇進一步加強道路和乘客的安全。

(e) 警方已加強對職業司機進行宣傳工作，以推廣道路安全意識及正確駕駛行為。

30. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)向委員保證，政府當局會審慎研究專家小組的建議，並制訂在不同主要範疇落實有關建議的實施計劃。政府當局將於事務委員會在2003年12月19日舉行的下次會議向委員作出簡報。

II. 改善公共小巴營運安全的措施

(立法會CB(1)477/03-04(01)號文件 —— 政府當局提交的資料文件)

31. 劉健儀議員提述政府當局所提交資料文件(立法會CB(1)477/03-04(01)號文件)附件A及B所載的意外及執法行動統計數字，並特別指出儘管2002年針對公共小型巴士(下稱“小巴”)司機超速駕駛的違例行為提出檢控的個案有1 815宗，但涉及小巴而與超速駕駛有關的交通意外只有19宗。此現象可能顯示存在其他更主要的成因，導致發生涉及小巴的交通意外，政府當局值得就此進一步作出研究。若上述情況屬實，政府當局在制訂促進小巴乘客安全的措施時，應重新考慮各項改善措施的先後次序及資源分配安排。為了作出比較，她查詢與超速駕駛有關而涉及私家車的交通意外數目。

32. 周梁淑怡議員亦表示，香港市區道路交通繁忙，交通意外或許在較大程度上由其他不當駕駛行為導致，例如跟車太貼、不適當地轉換行車線或未有靠左線行車。與其針對超速駕駛並將之視為罪魁禍首，政府當局應作進一步研究，探討與小巴有關的交通意外的主要成因，以便適當運用資源以杜絕有關問題。規定在小巴安裝車速顯示器(下稱“顯示器”)必定會令營辦商承擔額外開支，與其如此，她認為警方應採取更嚴厲的執法行動，以遏止超速駕駛的行為。

33. 然而，鄭家富議員告誡謂，超速駕駛是涉及小巴的交通意外的主要成因，其重要性實不容抹煞或忽視。他指出，附件B所載的執法行動統計數字的確揭示出一個令人憂慮的情況，那就是在2003年首9個月，針對小

巴司機超速駕駛的違例行為提出檢控的個案有所增加，特別是車速超過速度限制16至30公里的個案。

34. 主席表示，與小巴有關的交通意外由眾多不同因素導致。超速駕駛也許是涉及通宵行走小巴的意外的較主要成因。因此，他籲請政府當局繼續監察與小巴有關的意外的趨勢，以便採取全面的措施，減低意外率及進一步改善小巴的安全。

35. 運輸署助理署長／新界回應劉健儀議員所提出，關於索取與超速駕駛有關而涉及私家車的交通意外數目資料的要求時表示，他手邊並無關於私家車的有關統計數字。他進一步表示，超速駕駛只是交通意外的成因之一。此外，紅色小巴受到限制禁止在快速公路上行走，此情況或可解釋為何在速度限制為每小時70公里或以上的道路發生，而與超速駕駛有關的交通意外數目較為稀少。

36. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)補充，雖然與超速駕駛有關的小巴交通意外數目不多，但超速駕駛仍是需要正視的不良駕駛行為，尤其是考慮到小巴接載的乘客甚多。鑒於公眾對小巴司機的駕駛行為感到關注，政府當局認為在小巴安裝顯示器，應有助減少與小巴有關的交通意外。

車速顯示器

37. 委員察悉，目前全港243輛通宵綠色專線小巴(下稱“專線小巴”)均已裝設顯示器。此外，當局亦鼓勵現時營辦行走經快速公路的日間專線小巴路線的營辦商，在其轄下車輛安裝顯示器。迄今為止，在此類專線小巴之中，已有95輛完成裝設顯示器的工程，而在餘下117輛專線小巴當中，有41輛亦已安排在未來數個月內安裝顯示器。日後，運輸署會規定行走新專線小巴路線的車輛，如其路線需途經快速公路及速度限制為每小時70公里或以上的道路，即須安裝顯示器。

38. 主席提述安裝在通宵專線小巴上的顯示器被關掉的個案，並詢問政府當局採取何種措施以監察及避免出現此種情況。運輸署助理署長／新界答稱，據運輸署所知，過去只有數宗涉及顯示器出現故障的個案。在此方面，運輸署已加強與專線小巴服務營辦商的溝通，以確保定期監察顯示器是否操作正常。在部分個案中，運輸署發現顯示器是因為機件失靈而出現故障。運輸署會繼續與專線小巴服務營辦商聯絡，研究可進一步採取何種行動。

政府當局

39. 黃成智議員提述在貨櫃車裝設的外置式顯示器，並建議政府當局探討在小巴安裝類似顯示器的技術可行性，從而方便警方執法及使其他道路使用者可作出舉報。運輸署助理署長／新界察悉黃議員的建議，並同意運輸署會研究此項裝置的應用情況，以及在小巴裝設同類裝置的技術可行性。

40. 鄭家富議員提述新西蘭採用的“第三者舉報”制度，並認為政府當局應考慮改良顯示器的技術性能，使該儀器所備存的紀錄可用作輔助警方的執法行動。加上作出法例修訂，容許在檢控個案中使用乘客提出的投訴作為證據，將可望對小巴司機超速駕駛的行為產生更大阻嚇作用。

41. 運輸署助理署長／新界回應時表示，當接獲由乘客提出的投訴後，專線小巴服務營辦商會相應對違例司機採取行動。制裁方式包括發出警告信以至施加罰款，在較嚴重的個案中甚至會解僱有關司機。運輸署會透過中期檢討監察專線小巴服務營辦商的表現。被評定為表現差劣的營辦商，其獲選營辦新的專線小巴路線的機會或會受到影響。

42. 至於加強顯示器效能的問題，運輸署助理署長／新界表示，運輸署現正計劃在4輛行走不同營運環境的路線的專線小巴上，試用車輛監察系統(下稱“監察系統”)。監察系統可記錄有關小巴的營運資料，例如每分鐘的平均車速、每天最高車速、行車路程及使用煞車掣的次數等。監察系統亦附有發聲警告裝置，當行車速度超過預設限度時，便會發出聲響警告司機。

43. 環境運輸及工務局副秘書長(環境及運輸)回應鄭家富議員就“第三者舉報”制度提出的論點時表示，香港亦設有類似的舉報機制。市民可就司機的不良駕駛行為向交通投訴組提出投訴，投訴個案會交由警方調查。然而，若真的就有關個案提出檢控，便需要投訴人合作出庭作證。

44. 梁富華議員指出，超速駕駛主要是因為小巴司機試圖增加其更份內的行車轉數，從而增加收入所導致。因此，安裝顯示器只是一種監察手段，而未能杜絕有關問題。相反，政府當局應解決若干基本問題，包括小巴司機工作時間過長的問題。他進一步表示，為方便乘客作出舉報，政府當局應確保在車廂內顯示器附件的當眼處張貼有關資料(例如投訴熱線號碼)。當局亦應進行更多宣傳活動，加強市民對舉報機制的認識。運輸署助理署

長／新界察悉梁議員的意見，並同意由運輸署聯絡專線小巴服務營辦商，商討改善向乘客發放資訊的方法。

III. 安裝偵察車速攝影機系統及監察衝紅燈攝影機系統的最新進展情況

(立法會CB(1)477/03-04(02)號文件——政府當局提交的資料文件)

45. 鄭家富議員指出，專家小組提交的《改善公路安全研究報告》，已清楚顯示偵察車速攝影機(下稱“偵速攝影機”)在遏止超速駕駛活動方面的重要功能。因此，他對於在主要道路及快速公路裝設75部偵速攝影機的進展緩慢表示深切關注。他特別指出，財務委員會於1999年7月通過有關計劃的撥款申請時，曾獲告知該計劃將於2002年9月完成。在工程進度出現此種延誤的情況下，他對於政府當局未有即時主動向委員匯報延誤情況感到不滿。

46. 運輸署副署長／策劃及技術服務回應時特別指出，當局根據有關的工程計劃裝設偵速攝影機期間曾遇到下列問題：

- (a) 為確保系統規格能配合現有的最新技術並與現時的交通執法電腦系統兼容，當局須多花時間進行招標前的準備工作；
- (b) 當局須多花時間解決若干地點的電力供應問題；及
- (c) 除了工程計劃下原有60個安裝偵速攝影機的地點外，當局還須多花時間物色多15個安裝地點，並就該等地點進行有關的工程。

47. 運輸署副署長／策劃及技術服務進一步表示，上述技術問題已獲得解決。在75個安裝地點中，有43個地點的所有有關工程已全數完成，另有10個地點的安裝工程已經完成，現只待接駁電力。其餘22個地點的安裝和接駁電力工程，則會在2004年2月竣工。

48. 鄭家富議員要求當局闡釋港島8個建議裝設偵速攝影機的地點的工程進展，並詢問是否因為須與香港電燈有限公司(下稱“港燈”)商討就偵速攝影機繳付的電費款額，而導致工程出現延誤。

49. 運輸署副署長／策劃及技術服務答稱，港島8個建議裝設偵速攝影機的地點的安裝和接駁電力工程尚未完成。按照合約所訂，承辦商須負責支付所有安裝費用，包括接駁電力的費用。由於承辦商熟知安裝工程的所有細節，且可承辦接駁電力的部分所需工程，從而減輕接駁費用，因此，由承辦商與電力公司磋商接駁費用款額是最為合適的安排。他進一步表示，所需費用將視乎不同地點而各有不同，款額由數千元至數萬元不等。承辦商已就港島4個裝設偵速攝影機的地點繳付有關費用，至於餘下地點的磋商工作，則仍在進行中。

政府當局 50. 儘管政府當局作出上述解釋，鄭家富議員對於港燈作為一間公用事業公司，而未有就此項改善道路安全的重要措施與政府當局合作表示極度關注。為方便進行監察，他要求政府當局於會後向委員提供下列資料：

- (a) 在港島8個建議裝設偵速攝影機的地點中，港燈分別就供應電力至每一地點收取多少接駁費用，以及承辦商和港燈基於何種原因，而尚未就餘下的裝設偵速攝影機地點的安裝費用達成協議；及
- (b) 在屯門公路沿線各個擬議地點裝設偵速攝影機的進展情況。

IV. 其他事項

51. 議事完畢，會議於下午1時20分結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2004年2月23日