

港九勞工社團聯會
THE FEDERATION OF HONG KONG
& KOWLOON LABOUR UNIONS



九龍深水埗大埔道6-8號福耀大廈2字樓
2/F., FOOK YIU BUILDING, No. 6-8 TAI PO ROAD,
KOWLOON, HONG KONG.
電話 TEL: 2776 7232, 2776 7242
傳真機 FAX: (852)2788 0600

本會檔號 OUR REF :

來信檔號 YOUR REF :

各位尊敬的立法會議員：

反對提高司機『衝紅燈』罰則

政府建議增加違例駕駛記分制度中『衝紅燈』的記分，由記 3 分增至記 8 分，同時將定額罰款由 450 元提高至 600 元。本會堅決反對政府的有關建議。本會認為，現時『衝紅燈』記 3 分及 450 元定額罰款，已經有足夠的阻嚇作用，若果增加記分及提高定額罰款，必然對職業司機唯一的謀生手段造成嚴重的影響，甚至危及他們的職業和生計。

政府當局建議將司機『衝紅燈』的罰則大幅提高，理據並不充足。政府列舉數字，指今年頭九個月公共小巴衝紅燈違例事項有 1522 宗，較去年同期上升了 47%，因此建議將司機『衝紅燈』的罰則大幅提高，以產生更強的阻嚇作用。然而，政府公佈的另一些數字卻顯示，司機衝紅燈並非造成公共小巴意外的主要原因，而是在可列出的成因類別中，比例最小的一項，僅佔 1.9%(表一)；而且，在整體交通意外中，因司機衝紅燈而引致的比率，今年較 2003 年有所下降。(表二)

表一 公共小巴司機意外成因(2001~2003)

意外成因	涉及公共小巴意外的司機人數	比率
總數	3,164	
不小心轉線、爬頭或轉彎	330	10.4%
跟車太貼	266	8.4%
不小心啓動車輛	186	5.9%
不遵守交通燈號指示	60	1.9%
其他成因	2304	72.8%

表二 今年及 2003 年交通意外中，由司機衝紅燈所引致的比例

	2003 年	2004 年 1 至 10 月
整體交通意外數目	14,436	12,403
因司機衝紅燈導致的意外數目	241	193
因衝紅燈導致意外所佔比例	1.67%	1.56%

可見，政府這次重拳出擊，藉提高司機衝紅燈罰則來改善道路交通安全的建

議是避重就輕、捨本逐末之舉。由 2002 年至今整體交通意外涉及總傷亡人數為 54,959 人，而其中由於司機衝紅燈導致意外涉及的傷亡人數只有 1259 人，佔 2.3%；而在公共小巴方面，意外涉及傷亡人數為 4784 人，而其中由於司機衝紅燈導致意外涉及的傷亡人數只有 133 人，我們想問政府當局：杜絕了衝紅燈又如何？

在違例駕駛記分制度中，有五十多種違例項目可被記分，而當中只有幾項如危險駕駛致人死亡、酒後駕駛、嚴重超速等行為可被記 10 分，而不小心駕駛、橫過雙白線則分別記 5 分及 3 分。由於車速較高，橫過雙白線的危險程度不會低於衝紅燈，況且，司機衝紅燈造成意外，會被控不小心駕駛或危險駕駛，現行罰則已經具有絕對足夠的阻嚇作用。政府將多宗公共小巴意外的責任推卸給職業司機，是轉移視線、誤導公眾；繼之誇大司機衝紅燈的後果，採取極嚴厲的手段懲罰違例司機，更是嘩眾取寵的做法，實質上無助改善道路交通安全。

要解決『衝紅燈』嚴重的問題，提高罰則並非恰當的做法。造成司機『衝紅燈』情況嚴重，原因是多方面的。

第一，某些道路設計不合理、燈號設施落後、燈號轉換時間太緊促等等因素，導致守法的司機也極易跌入『衝紅燈』的『陷阱』。我們不同意政府『司機如遵守法例即不會被扣分』的觀點。事實上，就算極為守法的司機，在某些情況之下，都會逼不得已衝紅燈。而為了疏導嚴重擠塞的交通，執法警員有時會默許司機的行為。（詳見附件）

第二，政府執法不力，因『衝紅燈』而被檢控的機會相當低，導致駕駛者有僥倖心理。現時裝設衝紅燈攝影機和攝影機箱的數目都相對偏低，而且改變攝影機擺放位置的頻率也低，哪個路口擺放有攝影機，很快便會在職業司機中流傳。以致每次轉換攝影機擺放位置或轉換頻率提高時，衝紅燈違例個案就會增加。這都是政府執法不力的結果。

第三，個別司機的確有不良的駕駛態度和駕駛習慣。

要指出的是，由於道路及燈號設計不合理，事實上有許多司機是逼不得已而在安全的情況下衝紅燈的。這一點也可以從政府提供的數字中看到：今年 1 至 9 月衝紅燈違例個案有 25847 宗，而因為司機衝紅燈而發生交通意外個案今年 1 至 10 月只有 193 宗。

因此，要有效遏止『衝紅燈』情況，政府首先應該做好下面幾項工作：

- 一、改善道路設計及研究更換燈號設施，對繁忙路段（特別是附件一所提及的路段及情況類似的其他路段）的燈號和行車安排進行全面檢討，並盡快研究綠燈轉黃燈前增加閃動功能的可行性。
- 二、加大執法力度，在主要路口全面裝置攝影機。
- 三、加強對駕駛者進行安全駕駛的宣傳教育，改變司機的駕駛態度和駕駛習慣的同時，研究在考牌時加入良好駕駛態度的培養及其他駕駛技巧等內容。

相信在實施以上幾項措施之後，情況一定會有所改善。當駕駛者相信：『衝紅燈』必受罰，不存在任何僥倖的機會時，每次記 3 分及 450 元定額罰款已經對

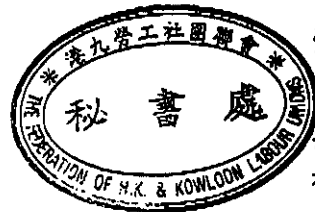
駕駛者，特別是職業司機有足夠的阻嚇力。純粹提高『衝紅燈』罰則，不但不能減少『衝紅燈』，反而會加重職業司機的心理壓力，發生交通意外的機會更高。況且，職業司機動輒被停牌而失去工作，所造成的嚴重社會後果，也是政府不容忽視的。

政府這次建議提高『衝紅燈』罰則的同時，建議在全港主要路口加裝 20 個攝影機箱和 68 部數碼攝影機，使攝影機和攝影機箱的比例由 25% 大幅提升至 73%。政府過去的數據顯示，有關路口在擺放攝影機箱後衝紅燈現象會下降 58%，相信政府在落實增加攝影機的建議及加強宣傳教育後，衝紅燈嚴重的情況一定有所改善。因此，本會認為政府應立即擱置有關提高司機衝紅燈罰則的建議，待其他有實質效用的措施實施一段時間後，再行檢討。

公眾安全，至關重要！其實職業司機同廣大市民一樣，不希望發生任何交通意外，因為在交通意外事故中，職業司機往往首當其衝，成為第一位受害者。本會懇請各議員敦促政府收回有關針對職業司機的不公平建議，並致力研究及落實其他可行措施，提高整體道路交通安全水平。

順頌

台安



勞聯交通運輸業委員會

九廣鐵路職工會

非專利公共巴士從業員協會

香港倉庫運輸物流員工協會

香港國際貨櫃碼頭集團職工總會

香港叉式劇車專業人員協會

政府司機職工總會

政府貴賓車司機工會

機場空運員工協會

2004 年 12 月 10 日

馬路紅燈陷阱

陷阱一：車輛右轉困難

在某些路口，車輛右轉相當困難，由於馬路交匯處已劃黃格線，右轉車輛必須等待轉入之街道暢通無阻時才可駛入。當交通燈號為綠燈時，待轉入之街道往往已經被對面行車線之左轉車輛塞滿，唯有當交通燈轉為黃色時，對面行車線之左轉車輛停止通行，才有機會偷空右轉。紅磡機利士路右轉蕪湖街、彌敦道右轉旺角道、南昌街右轉大埔道都有這樣的情況。



陷阱二：車輛等候右轉之『布袋位』

在很多路口之黃格線前劃有俗稱『布袋位』的道路標記，給車輛等候右轉之用。想右轉之車輛可在綠燈時進入『布袋位』等候，當對面行車線沒有直行車通行時，則可駛出『布袋位』右轉。實際上，在很多路段，尤其是繁忙時間，綠燈時對面行車線直行車輛根本沒有可能停止，只有到轉黃燈才會停止。也就是說，在這種情況下，進入『布袋位』等候右轉之車輛理論上是不可能駛出的。這時，守法的司機會面對兩種難處，其一，不知等到何時才能成功駛出右轉；其二，長時間停車於『布袋位』，嚴重影響路口的交通。因此，很多司機會選擇在剛轉黃燈，對面直行車減少時駛出右轉，而為了避免癱瘓交通，現場交通警員通常都會『隻眼開，隻眼閉』，因為在這種情況下衝燈一般是安全的。





陷阱三：重型車燈前剎車難

現時交通燈號設計落後，由綠燈轉黃燈沒有任何預兆，特別在輕鐵交匯處更是如此，而且由黃燈過度至紅燈亦相當之急促，重型車輛在燈位前緊急剎停有一定的困難，很多司機都會在這種情況下加速駛過路口，負責執法的警員都鼓勵司機這樣做，他們告訴司機，攝影機會在紅燈後 2 秒鐘才拍攝，這種情況司機不用擔心被攝影。但是，由於執法尺度問題，有司機反映，在這種情況下，有時也會被現場警員『抄牌』。

陷阱四：重型車或雙層巴士阻擋視線

由於本港交通燈極少高空懸掛，高度較低，司機在燈位前極易被重型車或雙層巴士阻擋視線，跌入紅燈陷阱。

附圖一：南昌街與大埔道交匯處，路面交通情況相當複雜，司機在這裡衝紅燈或在黃格線上停車都是逼不得已的。



附圖二：車輛由南昌街右轉大埔道相當困難，兩架車同時進入“布袋位”等候右轉，已將大埔道長沙灣方向兩條行車線完全阻塞。

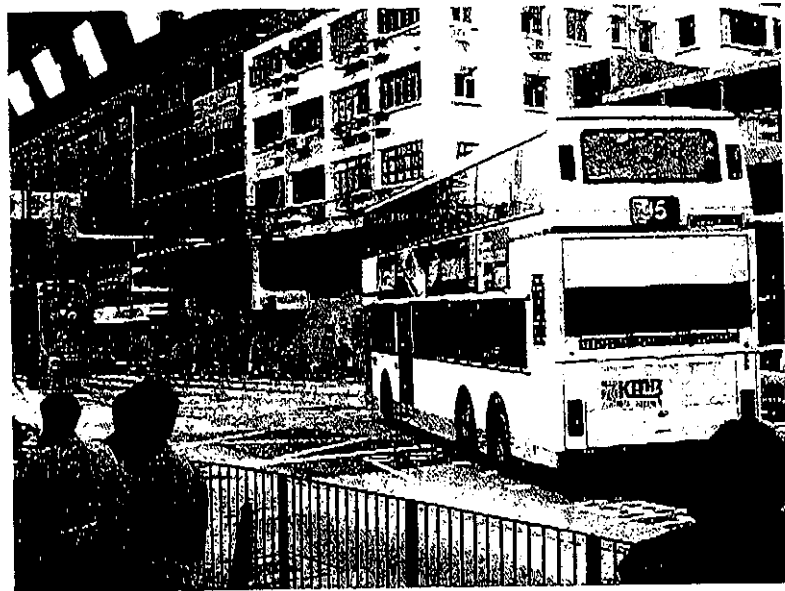


附圖三：為了避免大埔道長沙灣方向交通癱瘓，原本停在“布袋位”等候右轉之兩架車(上圖)，逼於無奈在紅燈的情況下駛入並停放於黃格線內。



附圖四：彌敦道右轉旺角道之車輛，由於對面行車線直行及左轉車非常繁忙，就算綠燈，都只能停在“布袋位”等候。

附圖五：當彌敦道方向轉黃燈時，右轉旺角道之車輛才有機會起步，衝紅燈難以避免。



附圖六：紅燈時，該車(上兩圖所指)正在右轉進入旺角道。