

## 《2000 年道路交通法例(修訂)條例草案》委員會

### 引言

法案委員會委員曾要求政府提供資料，闡述速度限制的結構，以及根據道路的速度限制就不同超速駕駛罪行所施加的刑罰。本文件旨在向委員提供有關資料。

### 背景

2. 在二零零零年五月二十九日舉行的法案委員會會議上，委員要求政府考慮下列事宜：

- (a) 根據《道路交通條例》(第 374 章)第 40(1)條的規定，把車輛在任何道路上行駛時的最高速度限制，由每小時 50 公里提高至每小時 60 公里；
- (b) 根據道路的速度限制和罪行的嚴重程度，就不同的超速駕駛罪行，施加不同的刑罰；
- (c) 把速度限制結構簡化，分為三級(即每小時 50/70/100 公里或每小時 60/80/100 公里)，並根據不同結構下的道路速度限制和超速駕駛罪行的嚴重程度，施行不同的違例駕駛記分分數；
- (d) 檢討並加快設置限制和警告標誌，顯示速度限制的改變。

### 市區的速度限制

3. 目前，香港市區道路的最高速度限制一般定為每小時 50 公里，這與國際的慣常做法相符，絕大部份歐洲、北美洲和亞洲國家都是採用每小時 50 公里為市區道路的一般速度限制。

4. 香港地狹人稠，在市區的已建設區內，行人和車輛的密度都很高，道路兩旁又設有不少車輛出入口、巴士站和兼讓行人過路的交通燈控制路口，車輛亦常在路口切線和匯合。此外，在設計這些道路時，無論是在能見度、停車視距或是設置道路標誌等方面，都是根據每小時 50 公里的行車速度為標準。假如在本港環境下全面放寬這些道路的速度限制，由每小時 50 公里轉為每小 60 公里，便會影響道路安全。

5. 不過，市區有些路段並無交通燈控制的路口，而且交通流量也較低。只要在地段環境容許及不影響道路安全的情況下，政府會視乎每個路段的情況，考慮把速度限制加以放寬。

### **就不同的超速駕駛罪行施加不同的刑罰**

6. 政府在訂定某個路段的速度限制時，會考慮多個因素，例如路段的設計速度、發生交通意外的紀錄、幾何設計、周圍環境等。由於市區內人車往來頻繁，在市區速度限制較低的道路上嚴重超速駕駛，較諸在快速公路上嚴重超速駕駛，其危險程度可能會更高。

7. 委員曾建議，根據道路的速度限制，就不同的超速駕駛罪行施加不同的刑罰(即在速度限制較低的道路上超速駕駛，予以較輕的刑罰；在速度限制較高的道路上超速駕駛，施以較重的刑罰)。政府認為這樣做可能會令道路使用者產生誤解，以為在速度限制較低的道路上超速駕駛，其嚴重或危險程度不及在速度限制較高的道路上超速駕駛。這誤解與我們一直以來推動及加強道路安全的意識背道而馳。

### **簡化速度限制結構**

8. 香港基本上採用三級制的速度限制結構，即每小時 50/80/100 公里，但一些較舊的市區快速公路和郊區分隔車路，例如屯門公路，其速度限制則定為每小時 70 公里。如上文第 4 段所述，我們不贊成採用每小時 60/80/100 公里的速度限制結構，因為假如市區所有路段都採用每小時 60 公里的速度限制，便會構成道路安全問題。我們亦不贊成採用每小時 50/70/100 公里的速度限制結構，因為大部分新建的郊區分隔車路 and 市區快速公路的設計，都容許每小時 80 公里的速度限制。假如採用每小時 50/70/100 公里的速度限制結構，則那些速度限制為每小時 80 公里的道路便須把速度限制調低至每小時 70 公里，此轉變會影響交通流量從而可能帶來交通擠塞及未能完全發揮道路的容量，這建議對道路使用扣成負面影響。

### **設置限制和警告標誌**

9. 根據現行的做法，如果前面路段的速度限制減幅達每小時 20 公里或以上，則在進入這個路段前，會設有一對警告標誌，提醒駕車人士減低車速。政府會派員視察所有有關路段，並於在本年年底前在這些路段上裝妥此類減速標誌。

10. 此外，政府會找出哪些路段的路面需要髹上黃色間條的道路標記或其他合適標誌，以便預早提醒駕車人士減低車速。

運輸局

二零零零年六月二日