

# 立法會交通事務委員會

## 香港的速度限制

### 目的

本文件旨在：

- (a) 介紹本港的速度限制類別結構，以及釐定道路速度限制的準則；
- (b) 檢討本港的速度限制；及
- (c) 闡釋交通意外與速度限制的關係。

### 背景

2. 一九九九年十二月十七日，政府向立法會交通事務委員會提出建議，提高嚴重超速駕駛罪行的定額罰款和違例駕駛記分分數，作為對付這類罪行所採取的措施。會上，委員對本港現行的速度限制類別結構是否適當，表示有所保留，並要求政府就此事提供更多資料。

### 本港的速度限制結構

#### 速度限制類別

3. 在香港，實施速度限制主要是為了促進道路交通安全。本港的速度限制大致分為下列三大類：

- |    |   |                                            |
|----|---|--------------------------------------------|
| 低速 | — | 市區和新市鎮內已建設區為每小時 50 公里                      |
| 中速 | — | 市區和新市鎮的已建設區以外的範圍為每小時 70/80 公里              |
| 高速 | — | 高水準快速公路為每小時 100 公里，北大嶼山公路是唯一例外(每小時 110 公里) |

4. 不論是港島、九龍或新界的已建設區，道路的標準速度限制一般為每小時 50 公里。在港島和九龍的已建設區以外範圍，速度限制為每小時 70 公里；新界的已建設區以外範圍為每小時 70/80 公里；至於高水準快速公路，則為每小時 100 公里<sup>1</sup>。

5. 根據現行法例，在速度限制定為每小時 70 公里以上的道路上，中型／重型貨車和巴士最高的速度限制仍為每小時 70 公里。

### 研究本港的速度限制結構

6. 政府在去年檢討速度限制時，委託了英國的交通研究實驗所（“實驗所”）研究本港的速度限制。實驗所是世界著名的一個獨立的交通研究組織。進行這項顧問研究，目的是探討海外其他國家在實施速度限制方面的最新做法，從而檢討本港現行的速度限制標準和慣常做法，並評定上文第 3 段所載的速度限制結構是否最能切合本港的情況。

7. 在不同類別的道路上訂立不同的速度限制是一個國際慣常的做法。許多歐洲國家（以及日本、加拿大和澳洲）都採用了四級甚至五級速度限制結構（多按每小時 10-20 公里的速度逐級遞增）。附件 A 比較了在歐洲不同類別的道路所採取的各種速度限制。

8. 許多國家都以每小時 50 公里作為已建設或市區內道路的一般速度限制，在市區一些較快的道路上，速度限制主要定在每小時 60 至 80 公里之間。這些道路可以是分隔車道，設有交通控制路口，行人分隔和有限的停車或汽車出入口等設施。這種道路類似本港郊區和市區的幹道和主要分流道路，其標準速度限制和設計速度都是在每小時 70 公里。

9. 在公路上，輕型車輛的速度限制通常是訂在每小時 90 公里和 100 公里之間，這種道路類似本港市區內高速公路和郊區較舊的分隔車道，例如屯門公路和其他在較困難幾何設計下的高速公路。這些道路的速度限制是每小時 70 或 80 公里。儘管本港這些公路的速度限制表面上比國際標準為低，但研究顯示由於香港這些道路都擁有與外國

---

註 1：一個例外情況是速度限制為每小時 110 公里的北大嶼山公路。這條公路頗長，在工程設計上容許車輛以較高的速度行駛，並且沿途甚少支路。

不同的交通流量，而道路幾何設計也較複雜，所以一個較低的速度限制是比較合適的。

10. 在高速公路上，通常是指一些分隔車道（甚少出入口和接駁地方），國際慣常做法是將速度限制訂在每小時 100-130 公里。國際做法亦都將這些高速公路的速度限制定於其設計速度或以下，有意見認為本港的高速公路的每小時 100 或 110 公里的速度限制是過份保守。不過，香港的新公路的設計速度通常是訂於每小時 100 公里。要採用較高速的速度限制，有關道路便須在多方面符合較嚴格的設計標準，如平面路灣和垂直路灣的最小半徑、視距、道路標誌等等。把現有道路和新建道路的設計速度提高至上述設計標準，對成本和所需的土地面積都有影響。此外，本港這類公路的長度有限，因提高速度限制而省下的行車時間，實在微不足道。

11. 研究所得的結論是，本港採用的速度限制結構大致符合國際間的慣常做法。實驗所認為，現有的速度限制結構切合本港的情況，無須更改。

### **釐定本港道路速度限制的準則**

12. 目前，適用於本港新建道路的標準速度限制列於上文第 3 段，並詳載於運輸署出版的《運輸策劃及設計手冊的第 6 冊》。一般來說，公路的設計速度是按照道路所屬類別釐定的，速度限制則大多等同或稍低於設計限制以策道路安全。

### **速度限制檢討**

13. 檢討道路的速度限制是持續進行的工作。只有在道路安全不受影響的情況下，政府才會建議放寬速度限制。在檢討時，政府便會詳細視察有關路段，並會考慮以下因素：

- (a) 在一段道路上，應盡量減少更改速度限制的次數。在一些容易發生意外的地方，政府會考慮豎設適當的警告標誌，而不是把速度限制調低。有關得到檢討的路段的長度亦不應少於一公里；
- (b) 路段的設計速度和周圍環境；

- (c) 路段發生意外的紀錄；
- (d) 大多數輕型車輛司機在非繁忙時段使用該路段的常用車速(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)。

14. 由去年三月至今，當局檢討了超過 40 個主要路段的速度限制，並已放寬其中 19 個路段的速度限制（18 個路段的新速度限制已經實施；至於餘下 1 個路段的新速度限制，將待徵詢其他部門意見後才實施）。餘下路段的速度限制則維持不變。

### 應用檢討程序的實例

15. 正如上述第 12 段所解釋，公路的速度限制通常受制於其設計速度。舉例來說，東區走廊的設計速度是每小時 70 公里，這個條件規限了東區走廊的幾何設計，包括路彎(半徑)、彎面傾斜度、視線範圍、路口之間的距離、行車線匯合處的長度等。此外，東區走廊上路口之間的距離較為接近，車輛切線／匯合的情況十分頻密，因此，當局認為不宜把這條道路的速度限制提高至超出整體設計速度。至於提高部分路段的速度限制，會令不同路段的速度限制不一致，因此並不合適。

16. 政府檢討道路的速度限制，在可行的情況下都會遵循一個原則，就是避免車輛須頻頻或突然改變速度。我們會盡可能在同一路段採用一致的速度限制。舉例來說，我們已把位於長沙灣的一小段西九龍走廊(長約 1.6 公里)和介乎屯門和元朗之間的一小段青山公路的速度限制，由每小時 50 公里提高至每小時 70 公里，目的是使各個路段的速度限制一致。

17. 另一方面，北大嶼山公路(長約 14 公里)和西九龍公路(長約 4 公里)的速度限制亦已放寬，前者由每小時 100 公里提高至 110 公里，後者由每小時 80 公里提高至 100 公里。當局提高上述道路的速度限制，是因為實際條件許可，包括道路的幾何設計、道路環境、路段發生交通意外的紀錄、以及現時的行車速度。而有關方面，包括汽車會和警方亦贊成提高上述道路的速度限制。

## 不同路段有不同的速度限制

18. 主要道路的不同路段通常訂有不同的速度限制，以配合道路環境的轉變，例如由市區伸延至郊區或轉為快速公路，或由快速公路或郊區伸延至市區。舉例來說，三號幹線由多個路段組成，包括西九龍公路(速度限制為每小時 100 公里)、青葵公路、長青隧道、長青公路、汀九橋和大欖隧道(以上路段的速度限制均為每小時 80 公里)，以及元朗引道(速度限制為每小時 100 公里)。

19. 由於受到道路／橋樑結構以及幾何設計上的限制，青葵公路、長青隧道、長青公路、汀九橋以及大欖隧道的速度限制都不能放寬。當局認為必須把有關路段的速度限制劃一定為每小時 80 公里。這些路段的總長度約為 15.3 公里。

20. 另一方面，屬三號幹線一部分的長青公路在青衣西部與九號幹線的青嶼幹線段連接。這兩條公路的速度限制均為每小時 80 公里。我們認為不宜放寬青嶼幹線的速度限制，因為該處建有橋樑，而且沒有任何路肩。青嶼幹線全長約 4.5 公里。在青嶼幹線西端的繳費廣場，往機場路段的速度限制現已放寬為每小時 80 公里。當局亦正計劃在短期內，放寬繳費廣場往九龍路段的速度限制。這樣，駛經繳費廣場的車輛只須改變車速一次，而無須在短短的路程內兩度改變車速。北大嶼山公路全長約 14 公里，速度限制為每小時 110 公里。

21. 繳費廣場是特殊的地方，須審慎處理。駕車人士經過這些地方時，須慢駛以便繳費。因此，在繳費廣場，車輛不宜高速行駛。以往，當局把這些地方的速度限制定為每小時 50 公里，以控制行車速度。不過，為免車輛需要頻頻和突然改變車速，現建議把繳費廣場和連接路段的速度限制釐定於同一水平。假如通往繳費廣場的連接道路超過一條，而這些道路的速度限制各有不同，則應採用較低的速度限制。我們會在通往繳費廣場的進路裝設交通標誌和道路標記，以便預先警告駕車人士須調整車速。

22. 我們會初步放寬一些選定的繳費廣場(包括青嶼幹線繳費廣場)的速度限制，然後根據所得的經驗，在其他的繳費廣場推行這項安排。

## 就公路的快線和慢線分別釐定不同的速度限制是否可行

23. 第 3 段簡述了現行的標準速度限制。檢討某路段現行的速度限制時，如涉及任何前面有車輛匯合處的路段，應按照第 13 段所載的準則進行檢討。據我們所知，海外沒有任何國家在同一條公路不同的行車線上，實施不同的速度限制。我們對這種實施不同速度限制的安排有所保留，因為這會促使駕車人士頻頻切線及／或“扒頭”，影響道路安全，尤其在高速行車的道路上，更不宜實施。此外，警方要執法也非常困難。

## 裝設警告標誌以顯示速度限制的改變

24. 為了預先警告駕車人士，我們已沿着速度限制的調低幅度為每小時 20 公里或以上的主線，裝設新的交通標誌，好讓駕車人士有足夠時間作準備和調整車速。一對標誌會裝設在速度限制有所改變的地方前面約 100 米處；在特殊情況下，更會在前面約 200 米處加設另一對標誌。我們認為，在速度限制調降幅度為每小時 10 公里的地方，不需裝設警告標誌，因為改變的幅度不大，駕車人士很容易便能調低車速，以符合已更改的速度限制。此外，我們又認為在車輛駛離主線的路口，不宜裝設有關調低速度限制的警告標誌，因為在道路環境實質上有改變的地方，當局已提供足夠的方向指示標誌。

25. 為使速度限制標誌更清晰可讀，只要實地情況許可，我們會加大標誌，包括用以再次提醒駕車人士的標誌。此外，我們又決定刪去標誌上“km/h”(“公里／小時”)等字，因為駕車人士早已習慣這個十進制單位。這樣做可在標誌上騰出空間，如速度限制有兩個或三個數位，我們便可以在標誌上採用字體較大的數字。這項措施已付諸實行。我們預期在兩年內，現有的速度限制標誌都會由新的標誌所取代。

## 交通意外與超速駕駛的關係

26. 有很多海外研究關於車速與交通意外之間的關係。美國(在一九九零年)進行的研究顯示，隨着將州際公路的速度限制由每小時 88 公里改為每小時 104 公里後，州際公路上平均行車速度每小時增加了 3 至 6 公里，而交通意外的死亡率則增加 19%至 34%。這顯示平均車速如每小時增加 1.6 公里，交通意外死亡率會相對地提高 8 至 9%。上述結論大致和德國一個在 1977 年為當時西德汽車公路做的研究的

結果脗合。該研究亦顯示如在平均車速每小時增加 1.6 公里的情況下，意外率會有增加 9.7%。

27. 實驗所的研究顯示，實際車速與交通意外似乎有很大的關係。從海外的研究中，亦指出實施速度限制或調低現行速度限制，通常都與交通意外大幅減少有很大關係，反過來也是一樣。

28. 本港道路的速度限制，是根據多個因素釐定的，這些因素包括道路的幾何設計和路面情況、實際行車速度、發生交通意外的紀錄和車輛流量等。根據上述檢討，我們發現可以放寬某些路段的速度限制，以配合大多數駕車人士在該路段上的實際行車速度，而無礙交通安全。因此，我們預期在修訂速度限制後，並不會導致車輛大大提高行車速度。此外，初步的評估顯示在過去幾個月，只有兩個路段的交通意外數字在速度限制放寬後有所增加。不過，現在要對放寬速度限制後的情況進行具體分析，實在言之過早，因為有關路段的交通模式仍未完全穩定下來，所得的數字只是短時期的交通意外數據。我們正在監察有關情況，並已要求警方加強執法工作，特別是在後兩個路段進行的執法工作。

### **超速駕駛統計資料的分項數字**

29. 我們沒有按道路上不同的速度限制，編製超速駕駛罪行的分項數字。不過，由於我們最近安裝了偵速攝影機，因而可列舉一九九九年粉嶺公路和吐露港公路發生的部分超速駕駛案件的統計資料（見附件 B）。

30. 統計資料顯示，在速度限制為每小時 80 或 100 公里的道路上，嚴重超速駕駛案件（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，因為一般統計結果顯示，超速逾每小時 30 公里的案件，約佔整體的 10%，這類嚴重超速案件對其他道路使用者構成極大的潛在危險。此外，在速度限制較高（每小時 100 公里）的道路上，大多數超速駕駛案件（佔三分之二）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（佔 70%）的超速幅度則為每小時 16 至 30 公里。

## 徵詢駕車人士的意見

31. 本港現行的速度限制分類結構，是隨着道路網絡不斷擴展而逐步制定的。當局訂立現行的分類結構前，曾聽取市民的不同意見。有市民是直接向我們提交建議；有些則通過不同途徑，包括交通諮詢委員會和立法會發表意見。此外，我們亦定期與運輸業人士舉行會議，並與駕車人士團體和本港各大學保持密切聯繫，以便不時蒐集道路使用者的意見。

運輸局

二零零零年一月二十四日

按車輛類別列出的已建設區常用速度限制(以公里／小時為單位)

	車輛類別				
	汽車	旅行車	巴士	輕型貨車	重型貨車
奧地利	50	50	50	50	50
丹麥	50	50	50	50	50
芬蘭	50	50	50	50	50
德國	50	50	50	50	50
希臘	50	50	50	50	50
荷蘭	50	50	50	50	50
葡萄牙	50	50	50	50	50
西班牙	50	50	50	50	50
瑞典	50	50	50	50	50
英國	48(30 哩 / 小時)				
匈牙利	50	50	50	50	50
冰島	50	50	50	50	50
以色列	50	50	50	50	50
拉脫維亞	50	50	50	50	50
立陶宛	50	50	50	50	50
挪威	50	50	50	50	50
羅馬尼亞	60	60	40	40	40
斯洛伐克	60	60	60	60	60
斯洛文尼亞	60	60	60	60	60
瑞士	50	50	50	50	50
香港	50	50	50	50	50

按車輛類別列出的公路常用速度限制(以公里／小時為單位)

	車輛類別				
	汽車	旅行車	巴士	輕型貨車	重型貨車
奧地利	-	-	-	-	-
丹麥	80	70	80	70	70
芬蘭	100	80	80/100	80	80
德國	100	80	80/100	80	80
希臘	110	110	90	80	80
荷蘭	100	80	80	80	80
葡萄牙	100/90	80	90	80	80
西班牙	100	80	90	80	80
瑞典	90/110	70	90	90	90
英國*	96/113	80/96	64/96	80/96	64/80
	(60/70 哩/ 小時)	(50/60 哩/ 小時)	(40/60 哩/ 小時)	(50/60 哩/ 小時)	(40/50 哩/ 小時)
匈牙利	100	70	70	70	70
冰島	90	80	90	80	80
以色列	90	90	90	90	90
拉脫維亞	-	-	-	-	-
立陶宛	90	90	70	70	70
挪威	80/90	60/80	80	80	80
羅馬尼亞	80	80	50	50	50
斯洛伐克	90	90	90	90	90
斯洛文尼亞	100	80	80	80	70
瑞士	100	80	100	80	80
香港	70/80	與拖車 一樣	70	70/80	70

\* 英國方面並沒有公路這一類別。表內所指的是關於分隔車道或主要分流的道路的車速限制，這些道路相等於其他歐洲國家的公路。

**按車輛類別列出的高速公路常用速度限制(以公里／小時為單位)**

	車輛類別				
	汽車	旅行車	巴士	輕型貨車	重型貨車
奧地利	130	130	100	130	80
丹麥	110	70	80	70	70
芬蘭	80/100/120	80	80/100	80	80
德國	並無限制	80	100	80	80
希臘	120	120	90	90	80
荷蘭	120	80	80	80	80
葡萄牙	120/110	90/100	90	90	90
西班牙	120	80	100	100	90
瑞典	90/110	70	90	90	90
英國	113	96	113	113/96	96
	(70 哩/小時)	(60 哩/小時)	(70 哩/小時)	(70/60 哩/ 小時)	(60 哩/小時)
匈牙利	120	80	80	80	80
冰島	-	-	-	-	-
以色列	100	100	100	100	100
拉脫維亞	-	-	-	-	-
立陶宛	110	110	100	100	100
挪威	90	80/60	80	80	80
羅馬尼亞	80	80	50	50	50
斯洛伐克	130	80	110	80	80
斯洛文尼亞	120	80	80	80	70
瑞士	120	110	100	100	100
香港	70/80/100/ 110	與拖車 一樣	70	70/80/100/ 110	70

**吐露港公路和粉嶺公路 — 在一九九九年以偵速攝影機  
拍得的超速車輛數目摘要**

位置	超速 (公里/小時)					合計
		11至15	16至30	31至45	46	
吐露港 公路 (標誌上 所示的速 度限制為 每小時80 公里)	三月	0	335	28	6	369
	四月	265	65	3	1	334
	五月	0	181	21	5	207
	六月	0	0	0	0	0
	七月	0	0	0	0	0
	八月	89	17	0	0	106
	九月	0	575	64	17	656
	合計：	<b>354</b>	<b>1173</b>	<b>116</b>	<b>29</b>	<b>1672</b>
百分率：	21%	70%	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)	三月	0	387	55	21	463
	四月	568	126	15	8	717
	五月	680	165	13	0	858
	六月	36	8	34	9	87
	七月	429	93	90	20	632
	八月	549	146	27	7	729
	九月	378	88	18	7	491
合計：	<b>2640</b>	<b>1013</b>	<b>252</b>	<b>72</b>	<b>3977</b>	
百分率：	66%	25%	6%	2%	100%	
總計：		2994	2186	368	101	5649
百分率：		53%	39%	7%	2%	100%