

迫切修例及加強改善措施避免嚴重車禍再生

背景

1. 08 年 6 月 29 日中區花園道長命斜政府總部對開，發生九車連環相撞大車禍，一輛載着屋苑住客遊山頂旅遊巴，疑因肇事旅遊巴司機違規行馬己仙峽道管制 3 噸以上車輛斜路(旅遊巴車身淨重 7 至 8 噸，連乘客約重 17 噸)，及疑因旅遊巴腳掣失靈，沿斜路俯衝二百米，連撼五部的士及三輛私家車，把兩部的士撞翻後，再剷上安全島撞向大批路人，一名 13 歲女學生當場被撞死。旅遊巴撼向政府總部東座外牆始停下，釀成一死 32 傷慘劇，當中兩人危殆，肇事旅遊巴陳姓司機（33 歲），涉嫌危險駕駛導致他人死亡被捕，旅遊巴等候驗車確定肇因。
2. 08 年 5 月 1 日新西貢公路南邊圍迴旋處旅遊巴嚴重車禍，肇事孔姓司機(32 歲)架駛一架載著約 55 人由黃大仙出發前往西貢，準備參加教會活動的旅遊巴，在南邊圍路近蠔涌往西貢方向行駛期間，落長命斜後在迴旋處轉彎時失事向左翻側，並打橫撞向隔音屏障，造成 19 人死亡，43 人受傷，死傷者多為長者。
3. 08 年 6 月 12 日中區贊善里 2 至 10 號對開，一架客貨車下午一時由司機駕駛，由奧卑利街倒車 70 米駛入贊善里時(只有一車之寬的掘頭巷)，意外撞倒一名 76 歲老婦，輾過其身體，老婦手腳及面部嚴重受傷，送入瑪麗醫院救治。

判刑過輕，欠阻嚇性：

4. 07 年 12 月將軍澳寶順路發生兩巴士相撞的奪命車禍，一對準備參加婚宴的婆媳被拋出車外身亡；涉案新巴譚姓司機(30 歲)在觀塘裁判法院承認一項危險駕駛引致他人死亡罪名，裁判官判刑時，以 2 年監禁為量刑起點，由於肇事巴士司機認罪而獲扣減三分一刑期，最後判司機入獄 16 個月、停牌 3 年。
5. 07 年 9 月開學日上環普慶坊發生奪命車禍，一名父親及其 11 個月大女兒被倒車的貨車撞斃，肇事司機當時在上環普慶坊駕駛貨車並打算倒行約 40 米，惟未有視察車尾環境，將該兩名途人撞斃。肇事房姓司機(26 歲) 承認一項危險駕駛引致他人死亡罪名，被判囚 8 個月、停牌 2 年。

以上多宗嚴重意外都有如下共通點：

1. 因中西區很多地方都是依山而建，幾宗肇事車禍都發生在多斜路及多窄路的中西區；
2. 肇事車輛是中型或大型車輛：即屬於輕型貨車(1.9 公噸以下)、中型貨車(1.9 至 5.5 公噸)、重型貨車(5.5 公噸以上)、巴士或旅遊巴士其中一種；
3. 肇事司機年紀比較輕，大多是 20 幾或 30 幾歲的年輕司機，一般比較性子急及缺乏長久駕駛重型車輛經驗；
4. 幾宗車禍的原因都與車輛機件失靈有關；及
5. 幾宗車禍的肇事司機都因不小心駕駛或危險駕駛而導致他人嚴重受傷及死亡。

鑒於不小心駕駛或危險駕駛而導致他人死亡一經定罪，最高只可分別罰款最高 5 千元及監禁 6 個月(不小心駕駛)或罰款最高 5 萬元及監禁 5 年(危險駕駛)，法庭往往由於量刑上限而輕判肇事者(例：由於危險駕駛而導致他人死亡的最高監禁刑罰只是 5 年，所以在將軍澳寶順路發生兩巴士相撞的奪命車禍中，裁判官只可以 2 年監禁為量刑起點而最終判處肇事司機入獄 16 個月)，這種不合時宜而過輕的量刑及判刑方式對向來安全意識薄弱、漫不經心及魯莽疏忽的司機根本起不了強烈的阻嚇作用。因此、現行法例應予即時檢討及修改，以起阻嚇作用。[註：英國有關危險駕駛而導致他人死亡一經定罪，最高可判監禁 14 年，而美國及澳洲有關刑罰為 10 年]

問題：

1. 請問政府如可改善中區花園道長命斜及中西區區內所有的長命斜道路安全情況，以防止任何上述類似的交通意外發生？
2. 請問政府會否在發生上述嚴重車禍後，全面檢討及修改現行因不小心駕駛或危險駕駛而導致他人嚴重受傷或死亡的法例，加重罰則，考慮把有關不小心駕駛而導致他人死亡的最高監禁由 6 個月改為 12 個月，及把有關危險駕駛而導致他人死亡的最高監禁由 5 年改為 14 年，以起阻嚇作用，防止任何上述類似的交通意外發生？
3. 請問政府如可改善中區贊善里及中西區區內所有的窄路的道路安全情況，以防止任何上述類似贊善里的倒車交通意外發生？
4. 請問政府會否要求旅遊巴士實施好像要求巴士、小巴、的士定期檢查，並強制安裝車速警號器、乘客須佩帶安全帶等措施？

建議：

1. 政府應盡促修改現行因不小心駕駛或危險駕駛而導致他人嚴重受傷或死亡的法例，加重罰則，考慮把有關不小心駕駛而導致他人死亡的最高監禁由 6 個月改為 12 個月，及把有關危險駕駛而導致他人死亡的最高監禁由 5 年改為 14 年。
2. 政府應盡促改善中區花園道『長命斜』道路安全措施，包括：
 - a. 加設交通標誌（包括「慢駛」、時速限制提示、「繼續低波行車」、「開始減速」等），以提高駕駛人士的警覺性；
 - b. 在落斜的單線行車道的路面上每一百米加設紅底白字的「慢駛」道路標記；
 - c. 在較斜的行車道的路面上鋪設防滑鋼沙；
 - d. 於人流多的政府總部對開安全島上，加設風琴式防撞欄；
 - e. 在落斜路段安裝固定偵速攝影機；以及
 - f. 將從山頂道轉入馬己仙峽道交界管制 3 噸以上車輛駛入的「3 公噸：有許可証者不在此限」路牌加大，及於該路 50 米前增多一組同類路牌，以預先提示及警告不應駛入馬己仙峽道的駕駛人士。
3. 政府應要求旅遊巴士實施好像要求巴士、小巴、的士定期檢查，並強制安裝車速警號器、及乘客須佩帶安全帶等措施。

文件提交人：

張翼雄、陳特楚、葉永成、陳捷貴、李志恆、陳財喜

2008 年 7 月 2 日

中西區區議會文件第 98/2008 號附件一
中西區區議會文件第 99/2008 號附件一
中西區區議會文件第 100/2008 號附件一
中西區區議會文件第 101/2008 號附件一
中西區區議會文件第 102/2008 號附件一

運輸及房屋局和運輸署的綜合回覆：

中西區區議會

加強中西區陡長下坡斜路的安全

引言

本文載述運輸署檢討包括中西區在內的全港 29 個陡長下坡路段的結果，以及議員就 6 月 29 日在花園道發生的交通意外及相關事宜共提交的 5 份文件（第 98/2008 號，第 99/2008 號，第 100/2008 號，第 101/2008 號及第 102/2008 號），作綜合回應。

背景

2. 為進一步加強道路安全，運輸署最近剛完成一項就全港陡長下坡斜路（“長斜路”）作出的安全檢討。基於道路的斜度及長度，運輸署識別及檢視了全港合共 29 個下坡路段，當中有 4 個路段位於中西區（包括花園道、馬己仙峽道、舊山頂道及士美菲路）。

3. 運輸署已就這些路段現時的路面情況及交通設施，蒐集並檢視所有相關資料：包括道路水平及垂直走線、路面的狀況、街道設施、防撞欄、交通標誌、道路標記、交通管理措施等。我們也研究並參考了目前的路邊活動、交通意外記錄、交通流量和駛經路段的車輛種類。

4. 檢視結果顯示，這些路段現有的交通管理措施、交通警告標誌、道路標記及防撞欄，均符合設計標準。運輸署多年來已根據持續監察工作所得的結論，或因應相關人士的要求和建議，在這些路段實施多項進一步提高道路安全的措施。而且，因應這些路段的環境特徵，大部份路段已設有高於一般情況下所需要的警告標誌和道路標記。雖然如此，我們也理解公眾對陡長下坡斜路的道路安全特別關注，因此再定出多項措施，包括加強交通管制措施、加設交通標誌和道路標記、加裝防撞欄等，以進一步提高道路安全。當中大部分改善措施，例如增設交通標誌及道路標記，均已開始施工，預計可於七月中完成。其他的改善措施，例如加裝防撞欄的工程，預計最遲會於二零零八年年底竣工。我們亦承諾只要技術上可行，會在該 29 個路段安裝固定偵速攝影機機箱，並計劃於 2008 至 09 年立法年度開始時向立法會財務委員會申請撥款。我們期望這些措施能進一步提高駕車人士的警覺，及加強道路安全。

中西區四個長斜路段的道路安全情況

5. 因應議員的關注，下文詳述花園道及另外 3 個位於中西區的長斜路段的道路安全情況及相關加強道路安全的措施。

花園道

6. 過往三年在花園道（下山方向）發生的交通意外統計資料如下：

年份	意外宗數	受傷人數
2005	11	18
2006	7	10
2007	14	26

有關的交通意外紀錄及意外成因分析顯示，在花園道發生的交通意外的最主要成因為司機駕車時太貼近前面的車輛、司機不小心轉換行車線，以及車輛失去控制。至於在 6 月 29 日發生的交通意外，有關調查仍在進行中，我們不宜在現階段評論其成因。

7. 花園道已有的道路安全設施包括：

- (a) 整段路面已鋪設防滑物料；
- (b) 花園道近上亞厘畢道的巴士彎旁已髹上「慢駛」提示標記；
- (c) 已豎立「1:7 下山斜路」、「低波行車」、「選定行車線」等警告標誌提示駕駛者慢駛及減速；及
- (d) 已調整花園道近下亞厘畢道路口的方向指示牌，為駕駛人士提供更清晰指示。

8. 經檢討後，本署與路政署在花園道正進行一系列進一步提高道路安全的改善工程，當中部分措施已陸續完成：

- (a) 在路旁加設多個「繼續低波行車」、「1:7 下山斜路」的交通標誌，提醒駕駛者以低波行車，及注意相關路段的斜度；
- (b) 在路面亦會加上「慢駛」及禁止轉線標記，提醒駕駛者繼續慢駛，以及提高駕駛者的警覺及減少切線情況；
- (c) 在花園道的燈位前加設「交通燈在前」的交通標誌，提醒駕駛者注意前面有交通燈；
- (d) 在路旁適合位置加設防撞欄；及
- (e) 安裝偵速攝影機箱。

9. 我們曾探討過部分議員提出禁制重型車輛行駛花園道的建議。花園道是一條直接連接中區及半山區的主要道路，設計合乎行車安全。於花園道行駛的車輛平均每天有 45,000 架次，其中 96% 是輕型車輛，4% 是重型車輛（當中包括不少巴士線），在非繁忙時間平均車速約 53 公里。由於區內已有不少道路因為容量問題而禁止重型車輛行駛，如果再將花園道也列為禁止重型車輛行駛的路段，將沒有合適的替代道路供包括巴士在內的重型車

輛使用。

舊山頂道、馬己仙峽道及士美菲路

10. 舊山頂道、馬己仙峽道及士美菲路過去三年的交通意外數字（下山方向）如下:-

年份	舊山頂道		馬己仙峽道		士美菲路	
	意外總數	受傷人數	意外總數	受傷人數	意外總數	受傷人數
2005	0	0	3	3	3	3
2006	1	1	3	3	0	0
2007	1	1	3	3	0	0

意外調查顯示，馬己仙峽道及士美菲路的主要導致意外成因為車輛失去控制，而舊山頂道則因交通意外宗數太少而未能確定主要導致意外成因。

11. 這 3 個路段的現有安全措施，以及我們正推行的進一步加強道路安全的措施，表列如下:

長斜路段	現有的安全措施	進一步加強道路安全的措施 (時間表)
舊山頂道	<ul style="list-style-type: none"> • 路段已設有多個警告標誌及慢駛道路標誌提示駕駛者減速；及 • 已安裝防撞欄和鋪設了防滑物料。 	<ul style="list-style-type: none"> • 增設道路標記，提醒駕駛者減速、慢駛、注意斜度；及 • 在適當地方安裝急彎指示牌。 (預計於短期內完成。)
馬己仙峽道	<ul style="list-style-type: none"> • 已禁止 3 公噸以上車輛使用； • 合適路段鋪設了防滑物料； • 設置警告標誌提示駕駛者減速，留意彎位及禁止 3 公噸以上車輛使用；及 • 設有道路標誌提醒駕駛者慢駛。 	<ul style="list-style-type: none"> • 在山頂道與馬己仙峽道交界附近，與及梅道與馬己仙峽道交界附近，加設提示性交通標誌，提醒駕駛者馬己仙峽道有 3 公噸重量限制； • 加大現有的禁止總重量超過 3 公噸車輛駛入的標誌；及 • 在合適地點添加禁止總重量超過 3 公噸車輛駛入的標誌、急彎警示牌、防撞欄及「慢駛」標記。 (指示牌的裝設預計於本年 7

長斜路段	現有的安全措施	進一步加強道路安全的措施 (時間表)
		月完成。防撞欄工程預計於本年年底完成。)
士美菲路	<ul style="list-style-type: none"> 已設置了交通標誌提示駕駛者減速，低波行車，及注意斜度；及 另在適當地方安裝了急彎警示牌，防撞欄和鋪設了防滑物料。 	<ul style="list-style-type: none"> 增設警告標誌及道路標記，提醒駕駛者減速。(預計於短期內完成。)

12. 同時，只要技術上可行，我們會在這 3 個路段安裝偵速攝影機箱。

中西區其他斜路段的道路安全情況

13. 除上述陡長下坡斜路外，區內其他斜路如蒲飛路、山道、山道天橋、水街、鴨巴甸街及衛城道在過去三年的交通意外數字（下山方向）如下:-

年份	蒲飛路		山道		山道天橋	
	意外總數	受傷人數	意外總數	受傷人數	意外總數	受傷人數
2005	0	0	1	1	1	1
2006	2	2	6	6	1	1
2007	1	1	1	1	2	2

意外調查顯示，蒲飛路、山道及山道天橋的主要導致意外成因為車輛失去控制及行人過馬路不小心。

年份	水街		鴨巴甸街		衛城道	
	意外總數	受傷人數	意外總數	受傷人數	意外總數	受傷人數
2005	2	2	2	2	1	1
2006	1	1	4	4	0	0
2007	3	3	5	5	1	1

意外調查顯示，水街、鴨巴甸街及衛城道的主要導致意外成因為車輛失去控制，跟車太貼及司機疏忽。

相關的交通法例

14. 為了改善道路安全，我們經檢討《道路交通條例》(第 374 章)，並考慮過社會各方的意見後，向立法會提交條例草案，以引入一系列為打擊

和遏止酒後駕駛以及其他不當的駕駛行爲，並加強道路安全的措施。該條例已在本年 6 月獲得立法會通過，並在 2008 年 7 月 4 日刊憲，其中經修訂的《道路交通條例》第 36 條，把「危險駕駛引致他人死亡」的最高監禁期由 5 年倍增至 10 年，已於法例刊憲當日同時生效。值得注意的是，把危險駕駛引致他人死亡的最高罰則由 5 年倍增至 10 年後，這些案件將較有可能交由高等法院或區域法院而非裁判法院審訊，而判處的刑罰也可能較重。我們相信法庭會因應修訂於量刑時相應地加重判罰。

15. 與此同時，現行的《道路交通條例》，以駕駛行爲來決定是否構成「危險駕駛」或「不小心駕駛」時，警方就每宗交通意外都會詳細調查意外的成因。他們會視乎每宗個案的案情及所得的證據，來決定是否根據法例向有關人士提出檢控。提高「危險駕駛引致他人死亡」罪行的最高監禁期，會對不當的駕駛行爲有很大的阻嚇力。再者，剛通過的法例，也強制要求干犯嚴重交通違例事項(包括危險駕駛、酒後駕駛及非法賽車等)，以及屢犯交通規例而被記違例駕駛分數 10 分或以上的司機，參加駕駛改進課程，透過教育去改善駕駛態度。我們定會不時檢討香港的交通法例，適當地引進新法例及調整交通罪行的罰則。

車輛檢查及安全帶條例

16. 政府已規定每輛巴士必須通過運輸署每年的全面檢驗才可獲續牌，確保每輛巴士都適宜於道路上行駛。運輸署亦會對已註冊的巴士，進行隨機抽樣檢查，若檢查時發現任何不符合規例的情況，相關巴士須修妥後才可繼續行駛。

17. 至於要求旅遊巴士乘客配戴安全帶的問題，現時海外國家並沒有一致做法。我們會繼續密切留意海外國家對這些車輛使用安全帶的標準及做法，亦會研究規定這些車輛必須裝設安全帶的可行性，包括一些執行上的細節，例如警方能否進行有效執法，我們都要小心研究。我們歡迎車主在購置新車時安裝安全帶。至於在現有車輛上加裝安全帶方面，必須留意技術的可行性。在這方面，運輸署樂意向車主提供意見，以協助車主裝設符合安全標準的安全帶。

持續的工作安排

18. 運輸署十分注重道路安全，並一直採取積極行動，加強道路安全。我們會繼續執行下列工作：

- (a) 導致交通意外的因素，超過九成是與道路使用者(包括司機和行人)的行爲有關。因此，除了改善交通設施和管理之外，政府還會透過立法和執法，以及宣傳教育加強道路安全。運輸署和警方特別為各運輸業界舉行講座、研討會、專題培訓課程及道路安全工作坊，加強宣傳道路安全及培養負責任的駕駛文化。我們也聯同道路安全議會，透過長期宣傳及教育，灌輸及提倡有禮並顧及他人的駕駛態度。我們並會不時在電視及電台播放宣傳短片及聲帶，派發單張，在各區顯眼地點及巴士車身張貼廣告，宣傳道路安全的訊息；

- (b) 運輸署在調查交通意外及改善道路設施的工作包括，但絕對不限於在交通黑點進行，如某地點曾經發生嚴重人命傷亡、或引起特別關注的交通意外、又或者發現有相同類別的意外集中在同一地點或個別意外明顯可能因環境因素而導致等，運輸署也會研究方案，提出適當的改善道路安全建議；
- (c) 除了意外地點的調查工作外，運輸署會繼續進行其他研究項目，當中包括主要道路(如吐露港公路、屯門公路等)的道路安全檢討，以及地區(如灣仔道一帶地區)道路安全研究等。而全港長斜路的檢討正是一個此類特別研究項目的例子；
- (d) 運輸署會繼續透過區議會屬下交通及運輸委員會的定期會議、政府熱線和交通投訴組等渠道，聽取區議員、地區人士及市民的意見，並會視乎需要採取適當的改善措施，加強道路安全；以及
- (e) 定期視察全港各區的道路交通和設施是運輸署及路政署日常工作的一部份，我們會繼續這方面的工作，並會視乎需要採取適當的改善措施。

徵詢意見

19. 我們歡迎中西區議員提供加強道路安全措施的建議。

(二零零八年七月十六日收到)

中西區區議會秘書處

二零零八年七月十六日

迫切修例及加強改善措施避免嚴重車禍再生

警務處中區警區及港島總區交通部的綜合回覆:

問題 1: 請問政府如可改善中區花園道長命斜及中西區區內所有的長命斜道路安全情況，以防止任何上述類似的交通意外發生？

回覆: 警方會繼續進行執法行動，打擊不負責任的駕駛行爲。此外，警方會繼續努力透過教育及宣傳，使駕駛者注意道路安全，以減少交通意外。

問題 2: 請問政府會否在發生上述嚴重車禍後，全面檢討及修改現行因不小心駕駛或危險駕駛而導致他人嚴重受傷或死亡的法例，加重罰則，考慮把有關不小心駕駛而導致他人死亡的最高監禁由 6 個月改爲 12 個月，及把有關危險駕駛而導致他人死亡的最高監禁由 5 年改爲 14 年，以起阻嚇作用，防止任何上述類似的交通意外發生？

回覆: 此問題由有關部門回覆。

問題 3: 請問政府如可改善中區贊善里及中西區區內所有的窄路的道路安全情況，以防止任何上述類似贊善里的倒車交通意外發生？

回覆: 警方一直非常關注涉及倒車的交通意外，並透過宣傳及教育，加強倒車安全。港島總區道路安全組人員會繼續舉行司機道路安全講座，提醒司機必須注重倒車安全，特別兒童及長者。此外，警方亦繼續派員往長者中心及學校等舉辦道路安全講座，提醒他們注意行人安全。當局會安排播放電台宣傳聲帶，提醒司機注意倒車安全。

問題 4: 請問政府會否要求旅遊巴士實施好像要求巴士、小巴、的士定期檢查，並強制安裝車速警號器、乘客須佩帶安全帶等措施？

回覆: 此問題由有關部門回覆。

(二〇〇八年七月十六日收到)

中西區區議會秘書處

二〇〇八年七月