

道路安全措施的管理

摘要

1. 道路交通意外對受害人及其家人都可能造成難以承受的影響。雖然香港的交通意外死亡率近年有所下降，並屬於世界上其中一個最低的地方，但在二零一二年，本港發生了 15 894 宗交通意外，導致 120 人死亡及 20 090 人受傷。近年來，運輸及房屋局在運輸署和香港警務處(警務處)的協助下推出了多項新措施，以打擊不當駕駛行為和促進車輛更安全營運。審計署最近就這些道路安全措施的施行情況進行了審查。

打擊酒後駕駛的措施

2. **推行隨機呼氣測試** 酒精影響中樞神經系統，令人感覺遲鈍，反應緩慢，並且減低察覺危險的能力。研究顯示，駕駛前曾經喝酒的駕駛者涉及意外的風險，遠高於沒有喝酒的駕駛者。當局在二零零八年修訂《道路交通條例》，從二零零九年二月起，賦予警務人員權力在無須合理懷疑駕駛者有否喝酒的情況下，也可以要求他們接受呼氣測試。審計署的審查顯示，由二零零九年二月至二零一二年十二月，警方的隨機呼氣測試有 42% 在日間進行，而平均的測試拘捕比率為 0.11%，明顯低於晚間測試的 0.75%。審計署認為，警方必須以風險為本的方式安排測試工作，以確保有限的執法資源以合乎成本效益的方式運用。鑑於進行測試會對駕駛者造成不便，警方須以審慎而明智的方式進行測試(第 2.2、2.4、2.5、2.8、2.9 及 2.11 段)。

3. **執行三級罰則法例** 根據醫學證據，發生意外的風險會隨駕駛者體內血液酒精含量增加而上升。當局於二零一零年十二月修訂法例，按照駕駛者體內酒精濃度的比例訂定三級罰則制度。如駕駛者未能通過在路邊進行的檢查呼氣測試，以及在警署進行的舉證呼氣測試，便會被控以酒後駕駛罪名。由二零一二年一月至十月，共有 744 名駕駛者因無法通過檢查呼氣測試而被捕。然而，當中 182 名駕駛者其後獲得釋放，215 名被控以較輕的罪名，因為他們在接受舉證呼氣測試時，體內的酒精濃度已降至較低的水平。審計署的抽查結果顯示，進行舉證呼氣測試用了額外交通時間，因為部分用作報告逮捕案件的警署並沒有設有測試儀器，而有些個案則涉及測試儀器故障問題(第 2.15、2.16 及 2.18 至 2.20 段)。

打擊超速駕駛和衝紅燈的措施

4. 在香港，超速駕駛和衝紅燈是常見的交通罪行，可造成嚴重後果。在二零一二年，與超速駕駛和衝紅燈違例個案有關的檢控數字分別有 266 250 宗及 55 815 宗。偵察車速攝影機 (偵速攝影機) 系統和衝紅燈攝影機系統具備 24 小時監察功能，因此成為主要的執法工具 (第 3.2 及 3.8 段)。

5. **執法攝影機系統的操作** 現時的偵速攝影機系統只能在有限範圍內起阻嚇作用，因為部分駕駛者在駛過攝影機系統後便可能加速。在二零零七年，當局開始研究使用偵察平均車速攝影機系統的可行性，以便在更長距離 (如在高速公路上) 影響駕駛者的行為。一些國家自一九九九年已使用該系統。不過，截至二零一三年二月，當局計劃於 2013-14 年度才推行試驗計劃。至於衝紅燈攝影機系統，審計署留意到在二零一二年十月至十二月期間偵察所得的 22 871 宗衝紅燈違例個案中，有 2 109 宗 (9%) 由於違例車輛的影像被其他車輛阻擋而未能採取行動。此外，兩個執法攝影機系統拍得的照片均只能顯示違例車輛的身分，而非違例駕駛者的身分。曾經有登記車主未能識別違例駕駛者身分的個案。由於兩個執法攝影機系統作為執法工具的成效，取決於它們所能提供的檢控證據，當局有必要研究措施進一步改善系統，並按需要參考海外地區的經驗 (第 3.9 至 3.14 及 3.17 段)。

促進車輛更安全營運的措施

6. 公共小巴、的士和專營巴士是公共交通系統不可或缺的部分。在二零零七至二零一一年期間，這些車輛涉及意外率持續高於所有機動車輛的平均意外率 (第 4.2、4.37、4.44 及 4.45 段)。

7. **為公共小巴而設的措施** 當局已推行一系列措施，以改善公共小巴營運安全，包括在二零零四年實施的裝設乘客安全帶法例，以及在二零一二年推出規管公共小巴行車速度的措施。關於裝設乘客安全帶的規定，在二零零四年法例生效前已在使用的公共小巴可獲豁免遵從規定。截至二零一二年十二月三十一日，在 4 350 部公共小巴中，有 1 815 部 (42%) 沒有裝設安全帶，2 535 部 (58%) 則有裝設安全帶。為保障乘客安全，並讓公共小巴乘客養成經常配用安全帶的習慣，運輸署有必要致力使安全帶規定適用於所有公共小巴。根據法例規定，如車內設有安全帶，公共小巴乘客必須配用。不過，安全帶配用率卻沒

摘要

有太大改善，這可從在二零零七至二零一二年期間向干犯沒有配用安全帶違例行為的公共小巴乘客發出傳票的數目反映出來。當局有必要加強有關公共小巴乘客配用安全帶的執法及宣傳工作(第 4.3、4.4、4.7、4.16、4.19 及 4.32 段)。

8. **為的士而設的措施** 除了在一九九一年實施乘客配用安全帶的法例外，當局於二零零三年四月將改善的士服務質素的建議告知交通事務委員會，建議包括規定準備入行的的士司機必須參加職前培訓計劃，以改善他們的安全駕駛知識和態度。不過，當局其後沒有推行有關建議。審計署從警務處的執法統計數字注意到，的士司機所觸犯的超速駕駛罪行總數，由二零零七年的 25 338 宗增至二零一二年的 31 258 宗，增幅為 23%。就二零零七至二零一二年期間每千部車輛的超速駕駛罪行數目而言，的士超速駕駛的問題較公共小巴和專營巴士的問題更為嚴重。鑑於上述情況，當局有需要推出更多措施，以提升的士的營運安全(第 4.38 至 4.41 段)。

9. **為專營巴士而設的措施** 為提升專營巴士的營運安全，法例規定專營巴士的最高速度限於每小時 70 公里。應運輸署的要求，專營巴士公司亦已採取加強安全的措施，包括規定年滿 50 歲或以上的司機須每年接受體格檢驗。在二零一二年六月至十一月期間，發生三宗據報肇事巴士司機在意外發生時失去知覺的嚴重專營巴士交通意外。二零一二年十一月，當局承諾會檢討專營巴士司機接受體格檢驗的安排。根據互聯網上的資料研究，審計署發現內地和多個海外國家的法例對的士司機和巴士司機訂立的體格檢驗規定，都比本港適用於所有司機的現有的法例規定更加嚴格(第 4.45 至 4.48 及 4.50 段)。

交通意外資料的準確程度

10. **交通意外位置** 警務處負責調查交通意外，以及把意外資料輸入至其電腦化資料庫，該資料庫與運輸署資料庫連結。運輸署利用電腦整理交通意外資料，以助編製一份意外黑點清單。該署採用座標系統識別交通意外位置。鑑於所輸入的座標不準確，運輸署須多費額外時間和資源糾正問題。此外，交通意外黑點資料的及時性亦可能受到影響。審計署認為，當局應採取迅速而有效的措施，確保在第一步輸入交通意外的位置座標是正確無誤(第 5.2 至 5.4 及 5.13 段)。

摘要

11. **交通意外成因** 運輸署依靠警務處輸入的交通意外成因，識別有關道路環境、道路使用者和駕駛行為的問題，從而制訂策略應對特定的意外類別。審計署抽樣檢查 50 宗交通意外個案所輸入的意外成因時，發現 13% 的輸入成因不準確，亦沒有記錄顯示當局曾對該 50 宗個案的資料進行監管覆核。就此，當局需要加強管理監控 (第 5.17、5.20 及 5.21 段)。

宣傳與教育活動

12. 道路安全議會舉辦宣傳與教育活動，宣揚道路安全訊息。所採用的各種宣傳媒介包括在電視播出政府宣傳短片。在二零一一及二零一二年，由於接獲對短片內容的投訴，一個打擊毒後駕駛的政府宣傳短片被擱置，另一個推廣騎單車安全的政府宣傳短片則暫時停播。當局有需要從這兩宗個案汲取教訓，防止再出現類似的問題 (第 6.2、6.3、6.5 及 6.6 段)。

審計署的建議

13. 審計署的建議載於本審計報告書的相關章節，本摘要只列出主要建議。審計署建議警務處處長應：

打擊酒後駕駛的措施

- (a) 參考本審計報告書所載的意見，對隨機呼氣測試行動進行全面檢討 (第 2.13(b) 段)；
- (b) 簡化呼氣測試程序，以期改善三級罰則法例的執法成效 (第 2.25 段)；
- (c) 盡快完成現時為流動式舉證呼氣測試儀器進行的測試工作，並及早提供合適而足夠的儀器以進行酒後駕駛呼氣測試的未來路向，作出決定 (第 2.25(a) 段)；

促進車輛更安全營運的措施

- (d) 聯同道路安全議會，加強有關公共小巴乘客配用安全帶的執法及宣傳工作 (第 4.32 段)；

摘要

交通意外資料的準確程度

- (e) 改善輸入座標的程序和加強監控，以確保正確輸入交通意外位置的座標 (第 5.14(a) 段)；
- (f) 加強管理監控，以改善輸入交通意外成因的準確性 (第 5.22 段)；
及

宣傳與教育活動

- (g) 聯同道路安全議會，加強管制以確保道路安全宣傳短片的內容獲嚴格審核 (第 6.8 段)。

14. 審計署亦建議運輸署署長應：

打擊超速駕駛和衝紅燈的措施

- (a) 聯同警務處處長，加快推行偵察平均車速攝影機系統的試驗計劃 (第 3.18(a) 段)；
- (b) 聯同警務處處長，研究措施改善現有執法攝影機系統的成效，並按需要參考海外地區的經驗 (第 3.18(b) 段)；

促進車輛更安全營運的措施

- (c) 聯同環境保護署署長，加大力度鼓勵柴油公共小巴車主參與即將推出的資助計劃，盡早更換車輛為更環保型號，以及裝設乘客安全帶，以保護環境和保障乘客安全 (第 4.31(a) 段)；
- (d) 研究其他措施，鼓勵尚未裝設乘客安全帶的石油氣公共小巴車主為車輛安裝乘客安全帶 (第 4.31(b) 段)；
- (e) 考慮有否需要推出更多措施，以提升的士的營運安全 (第 4.42(a) 段)；及
- (f) 在現時正進行檢討相關措施以確保專營巴士和其他主要的路面公共交通工具的道路安全時，參考內地和其他國家對的士司機和巴士司機所採取的體格檢驗規定 (第 4.52(a) 段)。

摘要

當局的回應

15. 當局同意審計署的建議。