

大 公 報

本報經香港特區政府指定刊登法律性質廣告有效

Ta Kung Pao
網址: http://www.takungpao.com

2009年8月
26
星期三
己丑年七月初七日



第38052號
今日出紙六疊十五張半
零售每份六元

督印・承印
大公報 (香港) 有限公司
地址: 香港健康東街39號柯達大廈2座3樓
電話總機: 25757181 - 7
採訪部: 28311741 傳真: 28345104
廣告部: 28310500 傳真: 28381171
發行部: 25733194 傳真: 25729929

規限時速最高80公里



▶政府擬立法限制小巴車速,保障市民安全 (本報記者 林雨燊 攝)

運輸署三招遏亡命小巴

小巴亡命飛車屢遏不止,本年內更造成多宗涉及人命的嚴重交通意外,運輸署決定推出三招加以打擊,先計劃在明年起,修改小巴車牌及客運營業證條款,規定全港逾四千三百部專線小巴及紅色小巴必須安裝限速器,初步傾向上限為時速八十公里,預計於一年內完成;並研究引入「黑盒」,規定新車落地時亦須安裝;同時要求新入職小巴司機強制參加駕駛課程。署方將於二〇一〇至一一年度,就以上三招提交草案進行立法。

本報記者 黃俊鋒



不裝限速器不發牌

消息人士透露,署方初步傾向上限訂為時速八十公里,一旦小巴車速超過上限,就會自動截油。署方希望可於一年內,即二〇一一年完成安裝,屆時全港約二千九百部專線小巴及一千四百部的紅色小巴將裝有限速器。不過消息人士說,由於現時約有一成,即少於四十條的專線小巴路線,涉及約四百部專線小巴會駛經時速逾八十公里的高速公路,如吐露港公路、青馬大橋等,署方將會考慮放寬車速上限,並於本周五與業界開會商討具體內容。消息人士說,不排除日後亦規定旅遊巴士須安裝限速器。

政府不會資助安裝

運輸署同時考慮在小巴上,引入俗稱黑盒的駕駛紀錄儀,記錄司機的行事資料。消息人士表示,以往曾在小巴上試驗安裝,但由於小巴「開開停停」,干擾黑盒運作,影響黑盒讀出數據,不過現時供應商已解決技術上的問題,署方將計劃於明年起,規定新車落地時同樣須安裝黑盒;而在舊車方面,署方鼓勵車主安裝。但消息人士說,政府將不會為車商或車主,就安裝限速器及黑盒作出任何資助,認為車主有責任保障乘客安全;至於若車主因此申請加價,署方認為理由不夠充分。

望2011年完成立法

此外,運輸署考慮在明年起,為新入職的小巴司機提供約七至八小時的改善駕駛課程,規定司機要強制參加,並通過考核及路試時才獲發牌;至於已入職的司機,署方會舉辦駕駛安全講座及培訓,鼓勵他們參與,希望藉此改善司機的駕駛行為及態度。署方將就以上三招,於二〇一〇至一一年度向立法會提交草案,期望於二〇一一年完成立法。

不少市民贊成有關措施,認為可更有效遏止小巴超速問題。任職公務員的黎先生表示,經常發現紅色小巴超速,在高速公路上市速更逾一百公里,「感到好危險」,相信新措施實行後,可更保障乘客的生命安全;另一市民陳小姐表示,每日都需乘搭小巴來往屯門至港島,新例對司機作出限制,新措施愈早實施愈好,「始終生命安全最重要」。

司機拆限速器將被釘牌

【本報訊】上有政策,下有對策。新措施下,或會有小巴司機「偷雞」,在安裝限速器後再拆除,以求「走多幾轉」,不過運輸署表示,若發現有司機拆走限速器,可吊銷小巴牌照。

不少小巴司機為求賺取更多收入,不惜超速為求走多幾轉,新措施下勢必影響他們的生計。的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪表示,紅色小巴司機屬於自僱性質,專線小巴則屬於公司聘請,有固定薪酬,但兩者同樣都會受到新措施影響,變相減少收入。他說,小巴在安裝限速器後有可能造成機件損壞,「因為限速器並非原廠出,或有機會對原廠零件造成排斥」,造成小巴維修費用上升;加上限速後司機的更數或會因此減少,令司機收入下降,不排除會有司機「偷雞」,安裝限速器後再拆除,以求賺取更多收入。他認為政府應先做足諮詢後才執行措施。

- 1 安限速器
- 2 裝紀錄儀
- 3 培訓司機

運輸署三項措施

安裝限速器

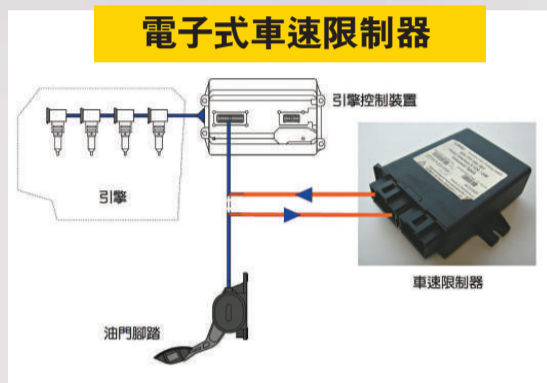
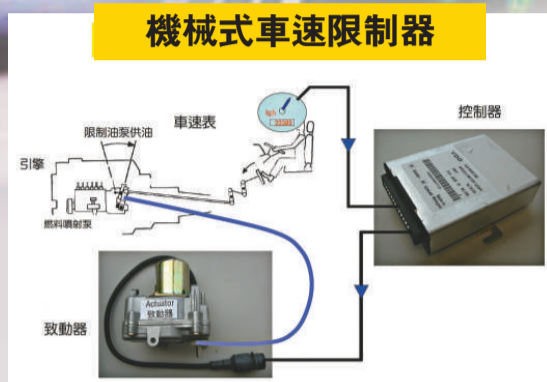
- 專線小巴
 - 約二千九百部專線小巴需要安裝,上限為時速八十公里;但當中有四百部的路線會行駛高速公路,上限會有所寬免
- 紅色小巴
 - 約一千四百部紅色小巴需要安裝,上限為時速八十公里。運輸署會強制兩者於明年首季起安裝限速器,計劃一年內可完成所有安裝

安裝黑盒

- 專線小巴 紅色小巴
 - 運輸署會由明年首季起,強制兩者新車落地時必需安裝,至於舊車車主則可先行決定

改善駕駛課程

- 專線小巴 紅色小巴
 - 兩者新入職司機需強制參與課程



▼現時已有部分小巴安裝了限速器



分機械及電子式兩款 限速器連安裝八千元

【本報訊】運輸署計劃明年起強制小巴安裝限速器,目前署方已批核三款限速器,現正審批另外兩款,每款費用介乎六千至八千元;但早於〇六年開始,已有小巴團體自行安裝限速器,成效不俗。

運輸署早於二〇〇〇年開始,研究在小巴安裝限速器,但至今接近九年才有實質進展。消息人士說,由於限速器並不是車廠原裝出品,車廠擔心新設備會影響小巴性能,會令駕駛不穩定,因此一直未能達成共識,直至近期才克服技術困難,「時機成熟」,並得到車廠答應幫助安裝,才可推行新措施。

現時限速器分為電子式及機械式兩款,消息人士表示,運輸署至今已認可三款限速器,包括兩款機械式及一款電子式,產地全部來自德國,可同時應用在柴油或石油氣小巴上。署方現正就另外兩款限速器進行審批。消息人士說,限速器

連安裝費用,價錢一般介乎六千至八千元,當中電子式較機械式便宜,兩款壽命一般都可逾十年。

不過進智公交早於〇六年起,分別為兩部小巴試驗安裝限速器,一部安裝電子式,另一部則安裝機械式,時速限制在八十公里。安裝電子式限速器的小巴,車內裝有電子裝置,當小巴超速時,會自動啟動引擎截油;而安裝機械式限速器的小巴,在車身前防撞杆裝有感應器,一旦小巴超速,就會啟動引擎裝置,限制油門鋼索移動。

進智公交執行董事兼總經理陳文俊表示,限速器運作初期有少許技術問題,但經調校後,近九個月都運作良好,並無妨礙司機駕駛或引致機件問題。他說,如政府落實安裝限速器,公司約三百部小巴的車隊會作出配合;但他認為,政府應確保市場上有可靠的限速器及足夠維修服務,才可推行措施。

超速檢控上半年610宗

望加強檢控阻嚇司機

【本報訊】本年發生不少涉及小巴的嚴重交通意外,不過有小巴團體認為,安裝限速器只是治標不治本的方法,而且擔心安裝限速器後,反而會影響小巴在一些路段上的行駛;亦有小巴團體擔心新措施會增加營運成本。

根據警方資料,今年上半年接獲七十多宗小巴超速的投訴,至於小巴超速被檢控則逾六百一十宗。不過並非每宗交通意外都涉及超速問題。的士小巴權益關注大聯盟主席黎銘洪表示,安裝限速器只是治標不治本,「政府應以人來限制機械,並非由機械去控制人」。他指出,不少交通意外都是因為司機的駕駛態度出現問題,政府應以培訓司機為主,並加強執法檢控,令司機產生警惕,才是真正治本的方法。

黎銘洪說,安裝限速器後,一些需要上斜的路段,例如荃灣往沙田的路線,上斜速度最多只有五十公里,擔心反而會造成路面擠塞;而且會令車程更長,每更次數會因此減少,令營運成本上升一至兩成,出現車費增加的壓力。

小巴團體憂增加成本

香港九龍新界公專專線小巴聯合總會梁雄表示,贊成小巴安裝限速器,認為可監察司機的駕駛行為及保障乘客安全,但會造成成本上升,他希望政府能夠提供資助,補貼車主安裝。他認為,政府應劃一車速上限,避免造成專線小巴及紅色小巴,在同一路段,如吐露港公路上有不同車速限制的不公平現象。



▲2004年底,一小巴在北角英皇道亡命飛車衝燈,再與另一小巴門快,失控禍及一的士造成兩死十七傷交通意外 (資料照片)