

道路安全研究小組
Community for Road Safety

2017 年 7 月 19 日

致

香港中區立法會道 1 號
立法會綜合大樓立法會秘書處
立法會交通事務委員會主席
陳恆鑽議員

尊敬的立法會交通事務委員會議員

CB(4)1409/16-17(05)有關檢討道路工程安全要求的最新進展

總體而言，我們歡迎當局提昇道路工程安全的要求，並製訂了新的「道路工程的照明、標誌及防護工作守則」（下稱守則）。一些重要改進包括：

- 應用歐盟 EN1317 的 T2 或以上等級臨時安全護欄
- 使用車載 LED 預告行車線封閉信息牌
- 增加使用車載緩撞裝置的護航車
- 指定的縱向安全淨距（緩衝距離）

安全系統理念

安全系統理念（Safe System Approach）包括減少道路使用者及施工人員在設置道路工程防護及施工期間暴露於過度的安全風險。理念也包括容錯，即使事故發生也要避免嚴重傷害。雖然守則已包含不少安全考慮，但缺乏安全系統理念的完整框架。

從安全系統理念來說，道路工程應引進更多自動化工序，例如半自動放置交通圓筒及標誌的車輛，避免工人任何時間暴露於高速車流的路徑及旁邊。

使用 T2 或以上等級的臨時安全護欄需要充分考慮護欄佈置、開口及終端處理等的技術要求。現時不少本港高速道路施工區的防護設計水平低落，有需要訂立更嚴格的技術要求及為行業提供新的培訓內容。

此外，道路基建也需要更好地考慮長遠養護問題，例如有策略地設置維修車輛專用的加寬路肩或停車處，隧道入口等經常需要封閉行車線的路段也應設置新一代的半自動欄杆，代替人手放置交通圓筒。

不足之處

我們認為守則仍有不少改進空間，例如：

- 三角形行車線封閉警告標誌限制了圖形的面積，在高速道路上應改用長方形標誌
- 限速 100 公里或以上而且單向行車線多於兩條時 600m 的預告距離太短，需要增加
- 守則提高了道路工程起點的正面防護，但施工人員設置臨時措施時期間的安全性還有待完善
- 未有關於臨時限速的建議做法，例如狹窄的市區街道施工區 30km/h
- 缺乏避免路牌過量和互相遮擋的考慮和指引

總結

由於香港的道路狹窄，車流繁忙，施工區防護設計往往存在實際困難，因此更需要完整的安全系統理念及高水平的設計技巧。不過由於造價等考慮，業界可能只注重滿足守則的最低規定，避開使用守則內可選的措施，例如 T2 級或以上的臨時護欄。

為了令道路工程的安全得到實質的提升，我們認為當局應同時：

- 提升設計及監管水平及培訓內容
- 對新的守則的實施密切評估，有系統收集意見及事故數據，並及時堵塞漏洞
- 通過發出額外的技術指引，持續改進措施並在適當階段再更新守則
- 道路項目需為承建商預留足夠資金與技術支援，

此致，

鄺子憲

道路安全研究小組主席