

# 新舊「讓車」例並存 迴旋處意外頻生

## 駕駛者無所適從 專家促盡快統一



▲將軍澳坑口迴旋處，一輛私家車與七人車相撞。



▲大圍迴旋處不少司機胡亂切線，險象環生。



▲在德士古道迴旋處，行駛在前方最外線的白色七人車應該直行離開，但違規右轉。

### 交通問題探究 9

### 新舊迴旋處責任大不同

傳統迴旋處與新式螺旋形迴旋處，雖然在駛往左方下一個路口時，駕駛者同樣是要用左線駛進外圈並經外圈駛出，但當要駛往其他出口時，兩者則有決定性分別：

#### 傳統迴旋處

必須先用右線駛進內圈，到出口前切回外圈後駛出，此時內圈車輛（紅圈示）駛出前必須先讓外圈車輛。



#### 新式螺旋形迴旋處

要以右線駛進內圈，並沿內圈行車線駛出，此時外圈行駛車輛（紅圈示）須讓駛出的內圈車，與傳統迴旋處相反，當發生車禍時，責任上亦因而有所分別。



本港車多路窄，路況複雜繁忙，需使用大量迴旋處疏導。然而舊式迴旋處設計落後，難以適應現時的道路發展，過去多年發生多宗嚴重死亡車禍，迴旋處往往被駕駛者視為「虎口」。為減少迴旋處交通意外，運輸署自2004年起試推行新的螺旋形迴旋處，效果雖不錯，但推廣「龜速」，至今僅23個迴旋處實行新例。現時新舊迴旋處並存，但「讓車」規定卻完全不同，令駕駛者混淆不清，難以適應，導致意外頻生。有道路駕駛專家及立法會議員希望，運輸署應急民所急，盡快統一迴旋處的使用方法，減少交通堵塞和車禍。

大公報記者 黃山、蘇榮（文） 調查組（圖）

多年來迴旋處交通意外頻生，當中不少更涉及嚴重的傷亡，特別是2008年在西貢南邊圍迴旋處發生的19死43傷旅遊巴士慘劇，更令人記憶猶新。2009年11月將軍澳尚德邨對開迴旋處發生大巴翻側1死34傷，當局其後把該處改為新式螺旋形迴旋處，得以改善。

### 實施18年 新式僅佔全港7%

運輸署發言人表示，本港現有327個迴旋處，其中新式螺旋形迴旋處23個。有道路駕駛專家指運輸署推廣「龜速」，18年來新式螺旋形迴旋處僅佔7%，且新舊規例並存，令新老司機皆無所適從，容易犯錯致意外頻生。他呼籲運輸署盡快統一迴旋處，降低交通擠塞和車禍機率。

大公報記者上月初連續多日到各區迴旋處觀察，發現即使是職業司機在迴旋處亦胡亂切線。有「地獄迴旋處」之稱的大圍迴旋處



▶ 譚錫輝表示，司機駛入和駛出迴旋處有其不變定律。

處的两个出口處畫有實線，以防止中線車輛切入外線駛出。然而記者當日發現，犯規者比比皆是，特別在傍晚6時許的交通高峰時段，不少內線司機不理外線司機響號示警，直接違規由內線切入外線駛出迴旋處，導致外線車輛頻頻煞停，險象環生。

另一交通黑點荃灣交匯處，是九號幹線公路的分層交匯處的一部分，有六組連接道路，同時車流量多、且有三條行車線，非常繁忙。記者在短短數分鐘內已目擊至少10餘輛車「外線走天下」，一直沿外線駛至第三個出口才離開，其間與從內線駛出的車輛險些相撞。

荃青交匯處屬於5號幹線公路的分層交匯處，為三線行車迴旋處，連接五組道路，車流量多，若車輛由荃灣路駛入迴旋處時需落斜，車速較快，司機煞車太遲易引發事故。此外，迴旋處形狀並非正圓，駛入彎位稍緩路段時，部分司機會下意识加速，而迴旋處沿中央島的視線被植物及橋墩遮擋，也增加行車風險。

### 議員：試驗證明新式較佳

將軍澳是新式螺旋形迴旋處分布最多的地區，一些司機在新式迴旋處也依舊例行駛導致車禍。當天下午2時半，記者目睹一

輛在內線行駛的私家車打左燈欲切入左線從下一出口駛出，此時在外線後方行駛的七人車理應慢駛，但司機沒反應過來，依然快速搶道行駛，內線車閃避不及最終兩車相撞。

此外，記者在元朗博愛迴旋處及上水雞嶺迴旋處，均發現不少司機不熟悉迴旋處交通守則，或者明知故犯，違規駛離迴旋處。

香港汽車高級駕駛協會副主席、香港貨櫃車教師公會主席譚錫輝應記者邀請，親臨迴旋處教路，講解迴旋處的正確使用方法，以及駕駛者在使用迴旋處時應注意的事項。

譚表示，新式螺旋形迴旋處不但能善用兩條行車線，而且方便駕駛者預早選定行車路線，而不是「塞晒喺外圈」，因而早前去信運輸署，希望能統一舊式和新式迴旋處。

立法會陳恒鑽議員亦表示，通過試驗，發現將軍澳的交通和事故率有明顯的改善，證明螺旋形迴旋處比傳統迴旋處優勝，但現時兩種條例並存令駕駛者混淆，希望政府部門加快推進，統一使用新式迴旋處。

運輸署表示接受意見，惟需時慢慢改變，亦要依據地形和交通情況方能改善。



扫一扫 有片睇

## 不變定律

擁有多年教車經驗，現為香港汽車高級駕駛協會副主席、香港貨櫃車教師公會主席譚錫輝表示，車輛駛入和駛出迴旋處時，最緊要知道自己要在哪個路口駛出，就算入錯線，只要在迴旋處內多轉一圈便能減少發生意外的機會。

### 師傅教路

### 及早選定行車線及出口

「面對傳統式迴旋處，先要知道去向，及早選定適當的行車路線，如果第一個路口要駛出便一定要靠左，緊記駛入迴旋處後要打左燈才駛出路口；如果要在第二個路口駛出便可於左線或中線都可，但都建議使用左線，以減少切線機會，駛入迴旋處後要打右燈，離開迴旋處時打左燈；如果要在第三個路口駛出便建議行右線（內圈線），入迴旋處時記得打右燈，觀察清楚右方無車方可駛入迴旋處，在迴旋處內打左燈望左邊，無車便可切線到左線再在第三個出口駛出，如此類推。」「緊記在迴旋處內，要先讓右方車輛先行，切線時一定要打左燈望清楚左邊。」

譚先生表示，新式螺旋形迴旋處其實更容易使用，但一定要預先知道自己將在哪個出口駛出，「除了第一個出口要靠左之外，其餘所有出口都要靠右行，如在第一個出口駛出，只要一直打着左燈便可直接駛出；如要在第二個或之後的出口駛出，一律要在迴旋處內打右燈，選擇要駛出的路口駛出便可，因為地上都畫有清晰路線。」

譚先生指出，部分發生在迴旋處內的意外，是因駕駛者未清楚出口方向，或是在迴旋處內搵路，慌張時便易生意外；亦有部分駕駛者認為自己行駛路線正確，忽略其他道路使用者的轉向而發生意外。

譚先生叮囑駕駛者，緊記駛入迴旋處時一定要小心和留意右方車輛，離開迴旋處時要留意左邊車輛，這是使用迴旋處的不變定律。

### 迴旋處車禍屢釀成死傷

**2021年12月2日：**一輛電單車與一輛私家車在大潭道近石澳迴旋處迎頭相撞，41歲電單車司機送院後死亡，私家車外籍司機涉嫌危險駕駛被捕。

**2021年6月23日：**一輛Audi私家車沿將軍澳寶寧路迴旋處內線行駛，撞及沿外線行駛的一輛豐田私家車，兩司機均受傷。

**2021年4月14日：**一輛寶馬電動單車在清水灣道下斜往坑口道時，在迴旋處撞向一輛私家車後失控衝下約100米，再連撞多輛車，最少七人受傷。

**2021年7月17日：**一輛中型貨車駛至近貨櫃碼頭南路二號迴旋處時，與一輛電單車相撞，53歲電單車男子死亡，33歲貨車司機涉嫌危險駕駛被捕。

**2009年11月9日：**一輛巴士在將軍澳尚德邨對開迴旋處翻側，造成1死34人傷。事發後，該傳統式迴旋處已改為新式螺旋形迴旋處。

**2008年5月1日：**一輛旅遊巴士在西貢南邊圍迴旋處翻側，導致19死43傷，司機疑超速和超載涉嫌危險駕駛被捕。

## 進出「地獄迴旋處」 妙用「時鐘劃分法」

### 警方提醒

大圍迴旋處之所以有「地獄」之稱，主要原因是因為其三線迴旋處的大型設計，由早到晚都有大量巴士及大型車輛駛經，不同車於不同路口不同線道切線，或駛離迴旋處，易令人視線較易受阻，判斷錯誤導致意外。

警方於2019年特意到大圍迴旋處拍攝多條短片，教導駕駛者進出迴旋處的幾個要點，若將迴旋處當成時鐘，自己進入的一方為6點，三個出口順序為9點、12點及3點，若在9點方向離開，應該行最左線並一直打左燈。

如果要在12點方向離開，因為是直去所以不用打燈，可選擇使用迴旋處

外圈或中圈。至於3點方向，屬迴旋處最困難一項，此時應用右線進入迴旋處內圈，因此應打右燈。離開迴旋處時，警方建議最好方法是在12點鐘方向時，先打左燈進入中線，到達3點方向時，便毋須橫越兩條行車線便可離開。



▲大圍迴旋處屬三線大型設計，有「地獄迴旋處」之稱。

駛入要望右 駛出要望左