

# 文匯報

WEN WEI PO  
www.wenweipo.com

政府指定刊登有關法律廣告之刊物  
獲特許可在全國各地發行  
2023年3月 星期一  
4897001360013  
癸卯年二月三十 是日春分  
短暫陽光 一兩陣雨  
氣溫22-27°C 濕度70-95%  
港字第26851 今日出紙3疊7張半 港幣10元

文匯報 | 香港仔  
爆料專線

(852) 60668769

60668769@wenweipo.com

www.wenweipo.com

## 記者實測市區6高危險路 揭部分路段警告牌不足

# 道路設計多盲點

# 斜坡上落埋隱患

### 本報實測

北角炮台山道的「長命斜」本月初發生的士落斜失控撞向人群，5名途人受重傷，事件再次曝露香港斜路的安全隱患。香港文匯報近日邀請前香港駕駛學院駕駛導師公會創會會長練國，與記者一起實測市區6條高危險斜路。這些路段雖然發生不少傷亡慘重的意外，但不論是駕駛者，抑或政府部門仍未完全汲取教訓，部分路段更沒有鋪設防滑鋼砂、未豎立斜坡警告牌，道路設計上也存在諸多盲點，埋下對頭車相撞的危機。記者駕車實測時，也遇到幾次險撞車要急煞停情況，更出現等轉燈時溜後的驚險情境。

◆文/圖：香港文匯報記者 廣濟

### 6條實測路線概況

路段	最高斜度*	風險	道路設計及駕駛建議
柴灣道	1:10	斜路特別長，司機易慣性鬆懈	宜增加警告牌，駕駛者低波落斜、制動一踩一放
北角炮台山道	1:8	斜路長且彎，進入英皇道前有視覺盲點，難以看清路口情況	進入英皇道前50米至100米宜增設警告牌，司機低波落斜、制動一踩一放、轉彎盡可能減速
中環花園道	1:7	斜路長且彎，有多條路交匯	轉彎處、交叉口宜鋪設黃色橫條道路標記，駕駛者低波落斜、制動一踩一放
北角長康街	1:7	三段式落斜，全程無防滑鋼砂及警告牌	落斜前宜增加警告牌，鋪設防滑鋼砂，駕駛者要減速
中環鴨巴甸街	1:5	斜路陡且窄、多行人，尾段進入威靈頓街只可左轉	宜優化落斜前提示牌位置，駕駛者注意行人及側向行駛車輛
西營盤東邊街	1:6	斜路陡且窄、多行人，第二街交叉口上下行車輛對衝	落斜前宜增加提示牌，駕駛者注意行人及側向、對向行駛車輛

\*「:」後數字愈小，路愈斜

資料來源：教師師傅

### 香港山多平地少，不少道路依山而建，斜路相當多。香港文匯報記者特意挑選市區6條出名意外多的斜路，包括今次的士意外現場炮台山道和旁邊的長康街，以及柴灣的柴灣道、中環花園道、中環鴨巴甸街、西營盤東邊街，進行實測。有多年駕駛教學經驗的練國全程坐在副駕駛座，一名記者駕車，另一名記者觀察路面情況。

道路安全除了人為因素，道路設計亦至關重要，適當的警告牌和交通燈位，能有效降低意外風險。以今次意外發生的炮台山道的路段較長，而且彎位多，十分考驗駕駛者技術，最大盲點是汽車由該路段進入英皇道時，彎位阻擋看不清前方交通燈及路口，容易釀成意外。練國指出，最直接的改善方法是在彎位前加設警告牌，「預早提醒駕駛者前方有路口及交通燈。」

而毗鄰炮台山道的另一斜路長康街危險程度不遑多讓，事實上該路段2018年一輛校巴在斜路失控溜向人群，造成5死10傷。而記者今次駕車由橫巷建華街右轉進入長康街，再到英皇道，發現長康街全程未鋪設防滑鋼砂，且全程沒有斜坡警告牌。

練國表示，長康街的斜路較短，但有多個路口交匯，屬於三段式落斜，「這路段由斜到平，再進入斜路，司機在平路開車容易大意，進入第三段落斜時車速不知不覺下提升，政府應當豎立警告牌提醒司機，以及在駛入英皇道前鋪設防滑鋼砂，以減低車速。」

### 駕車記者遇險情及時煞掣

今次實測的6條斜路受地勢影響，視覺盲點較多，其中最驚險是記者在東邊街、鴨巴甸街等斜度較大的路段上落時，遇上交通燈為紅燈或塞車時，汽車要停下來等候，出現溜後的情況。另外，由鴨巴甸街落斜至威靈頓街必須左轉，但警告牌卻僅豎立在威靈頓街對開位置，負責駕車的記者險些看不清路牌，幾乎與對頭車相撞，幸及時煞掣才未釀成意外。

練國認為，對付不可直行的路口，「除橫路對開設立警告牌外，進入入口前同樣應設立警告牌，同時可考慮在斜坡尾段鋪設黃色警告標記。」

另外，在斜路上加設警告牌提示司機前方是斜坡。運輸署回應香港文匯報時指，「黃色橫條道路標記」主要用於通往迴旋處的道路、快速公路出口處及隧道收費亭引道，而相關道路的時速限制會降低至每小時20公里或以下。針對北角長康街未鋪設防滑鋼砂的問題，署方表示2018年發生校車意外後曾在上址進行路面防滑測試，顯示行車路面的防滑情況正常，考慮有關結果及交通意外紀錄等相關因素後，決定有關路段不需加設防滑鋼砂。

### 低波落長斜 重型車勿超載

#### 專家之言

前香港駕駛學院駕駛導師公會創會會長練國表示，道路安全不外乎人、車、路三個元素，而最可控、最容易改善的是人，即駕駛者本身的態度及安全意識。今次實測，他沿路發現其他駕駛者有不少壞習慣，柴灣道、炮台山道及花園道是真正的長命斜，路程較長，司機應使用低波落斜，如果一直踩掣，會引致零件發熱，甚至燒毀，失去制動效果，是失控的主因。「但依我所見，幾乎所有落斜的車輛車尾都亮着制動燈，即無人低波落斜，呢個係十分唔好嘅駕駛習慣。」

練國更青睞棍棍波車，「棍棍波對於車輛的操控更在駕駛者掌控之中，但自然更麻煩。」對於自動波及新興的電動波，練國表示：「自動波當然更懶人化，但也令不少司機養成了D檔走天下的壞習慣，而電動車的油門更加靈敏，需要時間適應。」練國建議，無論駕駛哪類車輛，都要學會「低波落長斜」，重型車輛切忌超載，熟悉汽車性能後才好行走複雜路段。



林太



關小姐

#### 街坊心聲

北角炮台山道「長命斜」3月5日發生交通意外至今半個月，但不少居民仍猶有餘悸，每次路過上址也提心吊膽。其中位於事發斜路旁的一間西餅店職員關小姐在接受香港文匯報訪問時表示，意外中一名重傷昏迷者正是其同事，「她雖已脫離生命危險，但仍處昏迷狀態。」她坦言，該斜路是街坊的心腹大患，「條路（炮台山道）又斜又彎，好多司機落斜未必望得清楚個路口，同埋好多貨車鍾意衝燈，平時過馬路都好驚。」一些居民甚至不再信交通燈。關小姐說：「就算見

到行人綠燈亮起，也不敢過馬路，一定要見到連車都在斑馬線前停住才敢過馬路，因為我們受傷同事就是行人綠燈過路而不幸受傷。」

上址一間眼鏡店負責人林太表示，上址的交通意外頻生，「唔好以為炮台山道得今次呢單意外，有好多右報道你唔知，我哋街坊先知。」她表示，炮台山道是不少「搵食大車」每日必經之路，「好多時候朝早來開舖，見到路口條燈柱又歪咗，就知清晨有大車司機撞到燈柱，咁嘅事已經多次發生。」

與炮台山道相鄰的長康街在2018年更發生5人死亡的嚴重交通意外，位處路口的一間店舖負責人劉小姐對當年慘況歷歷在目，「啱家都驚緊。」她表

示：「大車喺斜路真係好易失控，所以我過馬路時，就算大車泊定，我都唔敢即時過，情願等大車駛走，等多一輪燈過馬路。」

在街坊眼中，這些斜坡路面本身的問題光靠防滑砂、警告牌等對加強道路安全的作用有限。關小姐稱：「炮台山道已經鋪咗防滑砂，都係無用，尤其係大車，根本煞唔切。」林太則無奈道：「條路點整都無符！」

街坊認為80歲以上長者仍駕車是超負荷，「私家車我哋唔理，你體檢無問題你自己揸喇，但係公眾交通工具，政府真係應該限制，80歲唔好仲揸，成車人性命嘍你手上。」



練國建議，無論駕駛哪類車輛，都要學會「低波落長斜」。

#### 業界意見

### 職業司機老齡化 體檢制度應收緊

今次北角炮台山意外，涉案的士司機年屆八旬，引起外界關注司機高齡化的問題。目前香港未有限制職業司機年齡，只要求年滿70歲的駕駛者，每次續牌都要出示醫生健康證明書或體格檢驗報告，便可續牌1年或3年；至於跨境車司機，則須遵循廣東省規定。

汽車交通運輸業總會的士司機分會理事（宣教）黃自權近日接受香港文匯報訪問時表示，職業司機老齡化嚴重，若限制司機年齡會令人力供不應求，反而應該加強司機體檢制度，「目前制度下，醫生證明書並無詳細數據，難以證明司機體格是否適合駕駛。政府應該以正式體檢報告全

面取代醫生證明，並設立指定醫院或診所為司機提供驗身服務。」

立法會交通事務委員會主席陳恒鑽認同，對司機年齡設限的確有難度，政府亦不應「頭痛醫頭、腳痛醫腳」，應解決根本性問題，改善司機年齡結構、人手等困境。他建議政府積極考慮改善的士、小巴司機待遇，優化車隊管理模式，加強打擊Uber等白牌車，以規範的士市場，以及考慮適度引進外勞司機等短期應急方案。

香港文匯報就此向運輸署查詢，運輸署回應表示，對職業司機體檢制度的檢討正進行，由於檢討建議會對不同持份者造成影響，因此需收集所有意見進一步仔細研究，待有具體建議後會盡快公布。