

太陽報
編輯先生/女士：

「防撞欄引入多年從未測試」

您好。貴報於2010年4月8日港聞“A08”版特稿中，刊登一篇上述標題的文章，文中引題及內文第四段有如下報導描述：

引題

「…港府雖引入防撞欄多年，但從無在本港路面進行多款常用防撞欄的撞擊測試，僅根據外國數據「靠估」在本港路面的實際防撞能力。延至本月，路政署才首度為四款舊式防撞欄進行撞擊測試，但是無論測試結果如何，當局仍無意更換現有欄柵。汽車業人士形容現有防撞欄設計已不合時宜，並炮轟港府「只測試、不換欄」，無心改善路面安全。」

內文第四段

「至於一直為人詬病的斜台式石屎防撞欄，容易變成「死亡跳台」導致翻車事故，今次則不在測試之列。…」

我們留意到貴報在上述文章中的報導描述，有部份資料在詮釋上存在偏差，可能導致讀者對有關防撞欄的用途、安全性、以及撞擊測試之目的出現誤解。因此，本署特意修函貴報，提供有關資料，以供貴報讀者參考。

首先，本署並非首次進行防撞欄撞擊測試。在二零零零年，我們已為三橫杆金屬護欄在美國進行了實地撞擊測試，並在二零零五年為四橫杆金屬護欄和雙重三波板防撞欄在北京進行了實地撞擊測試。今回進行的撞擊測試，是針對另外四種防撞欄，以測試它們面對超逾設計撞擊力時的結構表現和防撞效能。測試所得的數據，將有助路政署發展更具效益的設計。該四種防撞欄的設計防撞效能是根據國外的測試數據、研究資料、以及應用經驗，包括本地車輛之特性，而釐訂的，並非「靠估」。它們均是現行沿用中的設施，合乎道路安全要求，並無新、舊之分，亦毋更換取締的需要。

關於內文第四段提及斜台式石屎防撞欄，其設計作用是當車輛意外撞向防撞欄末端時，導引車輛轉向，以卸去部份撞擊力，從而減低意外造成損害。至於金屬防撞欄欄身的設計作用，則是透過欄身結構變形而消弭部份撞擊力。由於防撞欄的末端石屎斜台並無結構變形的設計作用，故毋須進行撞擊測試。

近年，本署積極發展防撞欄末端設計的優化方案，並因應實際交通情況和環境限制等因素，在時速限制為七十公里或以上的合適路段，逐步採用下列不同優化方案，包括：

- (i) 將兩或多段鄰近的防撞欄接連起來以減少傾斜式石壘的數目；
- (ii) 在情況許可下將防撞欄的末端與鄰近的斜坡或護土牆接連起來以免除豎立傾斜式石壘的需要；
- (iii) 伸延高速路段的防撞欄至較低速的路段才豎立傾斜式石壘；

- 或
(iv) 設置風琴式防撞欄等。

現時，在時速限制為七十公里或以上道路旁的傾斜式石壘約有300個。當中，約有60個配備風琴式防撞欄。路政署會繼續在其餘傾斜式石壘，按實際需要和可行性，逐步以合適的優化方案取代。

路政署新聞及公共關係組
二零一零年四月八日