

電郵文件
中西區交運會文件第 37/2024 號

中西區區議會交通運輸委員會
關注中西區電車上落客問題及監察車速等相關事宜

敬啟者：

茲收到 貴會於 10 月 3 日電郵發出的第 37/2024 號函件，我們感謝委員提出的關注及意見。就委員對中西區電車候車問題的書面提問，香港電車公司(“電車公司”)的回應如下：

香港電車 120 年來一直為港島區北岸提供高密度的路面交通網絡，電車站設於路面，相當容易識別，而站與站之間平均相距 250 米，乘搭電車極為便利，加上相宜的票價，是令電車服務深受市民歡迎的重要元素。

對於部份未有月台的電車站，電車公司一直與政府相關部門探討提升其他道路使用者安全警示的措施，包括增加道路標記以提示其他道路使用者留意路面及乘客上落等。現時電車車尾位置亦有裝設提示燈號，當電車上落客時會交替閃動以加強提示。由於這類電車站路面空間有限，加設更大型裝置將影響及改動整體道路空間佈局及規劃，需要相關不同政府部門審慎研究，如有需要，香港電車樂意配合相關研究及討論。

香港電車運作環境大部分屬人多及車多路段，而且絕大部分路段均與其他道路使用者共用，平均的營運車速為每小時 8.2 至 8.3 公里，而最高車速為每小時 42 公里左右。我們每年會在不同地點進行合共五千次突擊鐳射槍車速檢查，如發現有車長違規，必定必嚴肅處理。此外，香港電車將於 2025 年初完成為車隊安裝全新的無線射頻識別(RFID)技術定位系統，這將有助加強車速的監察及相關的紀律處分的工作。



電車上現時已備有多款煞車系統，包括電動煞車、氣動煞車、手動煞車以及緊急煞車，與其他鐵路系統相若，電車屬軌道車輛，車輪及軌道以鋼鐵製造，比起一般使用橡膠車輪車輛摩擦力較低、煞車距離會與一般車輛有所分別，不同環境例如雨天、落葉均有機會令煞車距離有所不同。

由於電車每天都在複雜多變的路面環境運作，香港電車十分着重車長培訓。電車車長在培訓及在職期間會接受「防禦性駕駛」訓練，教授車長觀察路面以及善用望後鏡，提醒車長要多加觀察行人及車輛動態，適時作防禦性控制甚至停車預防意外發生。此外，香港電車亦推出駕駛精進班，為入職數年車長提供持續提升駕駛技術的機會。我們深諳道路安全屬不同持份者的責任，因此過去不定期與警方合作，提醒行人有關電車乘車安全，增強行人的安全意識。

為防止外物以及行人接近車輪，電車車盤前後均有安裝車軌刮板以及車盤左右的安全護欄。香港電車於 1987 年翻新車隊期間，將上一代電車的救生網設計移除，基於當年研究發現救生網在電車行駛期間會不斷搖晃產生噪音，而且救生網放下時有機會對落入車底的行人造成撞擊傷害，香港電車公司決定將其移除。此決定在當年獲得時任機電工程署署長同意，更經警方和路政署諮詢後無異議，在公司內部安全會議中亦未有車長提出安全疑慮。

最後，電車公司會繼續與政府有關部門緊密協作，致力確保電車系統的安全水平，並會努力不懈推進鐵路安全措施。

此致

中西區區議會

交通運輸委員會

楊哲安主席及各委員

香港電車有限公司 謹啟

2024 年 10 月 9 日