



二零一一年九月六日
討論文件

文件 TT 68/2011

沙田區議會
交通及運輸委員會

蕭顯航先生的提問

港鐵火炭站於一九八零年代興建，當時只有南面大堂（A、B 出口），車站於一九九零年代末擴建後加設了北面大堂（C、D 出口）。火炭站起初是為出入火炭工業區的乘客而設，隨着火炭住宅區的發展，包括銀禧花園、駿景園及御龍山，火炭的人口密度及火炭站的人流現在遠高於一九八零及九零年代。由於乘客量大增，乘客的安全問題不容忽視。現時由火炭站月台前往北面大堂的乘客可使用扶手電梯，但要由北面大堂前往月台就只可使用兩條長長的行人樓梯（分別通往紅磡方向及羅湖方向的月台）。本辦事處在一年內接到多宗關於居民在通往紅磡方向月台的行人樓梯上跌倒的投訴，其中兩宗情況嚴重，傷者因骨折需要動手術及留院觀察，傷勢較輕而可自理的更不計其數，反映港鐵火炭站的安全問題嚴重，情況令人驚訝。本人現提問如下：

- (a) 港鐵車站大堂內多次發生乘客嚴重受傷的事故，機電工程署及屋宇署有否檢討或監察港鐵車站內的配套設施的安全問題，以減低乘客受傷的機會？
- (b) 請香港鐵路有限公司（港鐵）列出自二零一零年一月一日至今，乘客於火炭站內連接大堂及月台的樓梯上發生意外而受傷的個案數字，包括須送院及無須送院的個案數字。

- (c) 港鐵系統被公認為全球首屈一指的鐵路系統，以其安全、可靠程度及卓越顧客服務見稱，作為負責任的公營機構，港鐵應以乘客的安全為大前提。即使車站大堂內的配套設施符合法定標準，但乘客嚴重受傷的事故頻生，港鐵有何具體措施可避免同類意外再次發生？

屋宇署的回覆

港鐵火炭站當年是由政府興建，並沒有經屋宇署審批，其後的改動工程，包括連接該站北面大堂及月台之間的樓梯及扶手電梯等設施，已於一九九九年獲屋宇署審批。屋宇署曾派員視察該樓梯，得悉該樓梯的情況與屋宇署批准的圖則相符，此外，該等樓梯的設計亦符合現行《建築物條例》的要求。

機電工程署的回覆

港鐵車站內的樓梯及相關配套須根據建築物條例中有關的規定設計及建造。而港鐵公司在有需要時應作出檢討，以確保車站安全。

香港鐵路有限公司的回覆

港鐵一直致力為乘客提供舒適的乘車和候車環境，並以保障乘客安全為首要任務。現時港鐵車站內的所有樓梯符合安全設計，而不同的車站地理環境，會影響車站樓梯的長度及闊度。

目前火炭站車站大堂分為南北兩部份，南面大堂設有兩組上行及兩組下行扶手電梯、兩道樓梯及升降機，通往月台。至於北面大堂是其後加建，於二零零零年啓用。而北面大堂設有兩部扶手電梯及兩道樓梯，連接月台。乘客如有需要，亦可使用車站外的行人道(即樂景街)，由北面大堂步行往南面大堂，使用升降機或扶手電梯往月台。

上述四道連接車站大堂及月台的樓梯，其設計以及梯級高度，均符合屋宇署的規定及標準。為方便乘客上落，於樓梯兩旁均設有扶手，而在樓梯的上落處亦已張貼箭咀，指示乘客上落的方向，北面大堂的樓梯更設有防滑膠條。車站職員每日亦會於站內巡查，確保有關的樓梯設施運作暢順。

翻查記錄，於火炭站內發生的樓梯意外，大部分涉及長者及中年人士，主要是誤踏梯級，失去平衡而跌倒。

公司理解議員提出對火炭站內樓梯設施的意見，為加強提示乘客，車站會於樓梯當眼處張貼告示，提示乘客小心上落梯級，以及緊握扶手。

沙田區議會秘書處

STDC 13/70/45

二零一一年八月