

本函檔號: CR/EA/DC/SK/1102/021

傳真: 2792 9440(共 16 頁)

西貢親民街 34 號  
西貢政府合署 2 樓  
西貢區議會主席  
吳仕福先生,SBS,JP

吳主席:

**西貢區議會  
關於港鐵維修管理**

貴會致港鐵公司的來函於二月二十二日收悉,就 貴會將於三月八日舉行的會議上討論有關港鐵維修管理的意見,現謹覆如下:

在路軌檢查及維修方面,港鐵公司一直有嚴謹的程序檢查及維修路軌。定期的檢查,包括超聲波軌道探測、目視檢查及染料滲透測試,均為維修制度內進行的工作。這制度的目的是,及早偵測路軌一些不規律的情況或裂紋/裂縫的初期發展,令公司可以安排適時進行預防性維修或更換路軌,有助在行車期間因路軌出現裂紋/裂縫,需要進行臨時維修,引致服務延誤的機會減至最低。

就有關近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故,港鐵公司於二零一一年二月二十一日出席立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會的特別會議,現附上政府當局及港鐵公司提交的文件,以供參閱。

港鐵公司一向十分重視為乘客提供安全及可靠的鐵路服務,亦持續被國際都市鐵路聯會評為在全球主要鐵路系統中,在安全性、可靠性及乘客準時抵步比較方面,排於前列。儘管如此,鐵路系統由多個不同的系統及數以十萬計的組件無間斷地運作,即使可靠度超過 99%,仍會有機會出現列車服務延誤的情況。

港鐵公司有既定的應變程序,當發生事故時採取適當措施,盡量將對乘客的影響減至最低。公司對每宗延誤均認真處理,並會作出調查,以期在乘客服務及可靠度方面作出改善。

就 貴會提及有關將軍澳綫於二零一一年二月十四日發生的列車服務延誤的事件，當日早上約七時四十五分，一列將軍澳綫的列車由坑口站前往將軍澳站途中，由於列車出現故障，公司安排乘客於將軍澳站落車，轉乘隨後的列車，列車服務受阻數分鐘。

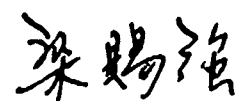
至於在二零一一年二月十七日方面，當日早上八時零一分，一列往紅磡方向的東鐵綫列車當駛入火炭站時，架空電纜跳掣，引致列車失去電力供應。公司安排乘客落車。車務控制中心安排恢復電力供應及特別調派列車前往火炭站接載乘客。往紅磡方向的服務於早上八時三十五分恢復正常，出現故障的列車則安排回廠檢查。

上述事故發生期間，港鐵公司透過車站及列車作出廣播，通知乘客有關列車服務改動的消息。公司亦向傳媒發放有關故障及列車服務安排的訊息，以便透過傳媒通知公眾。

港鐵公司十分重視有關事故，並會作出檢討，以研究可改善的地方，致力為乘客提供更優質的服務。就是次事故對乘客構成不便，我們謹此致歉。

多謝 貴會關注港鐵服務。

對外事務高級經理



梁賜強

二零一一年三月二日

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故

立法會交通事務委員會轄下鐵路事宜小組委員會要求當局就香港鐵路有限公司（港鐵公司）東涌綫及荃灣綫分別於2011年1月19日及2月10日涉及路軌出現裂縫的事故提交文件。當局對於港鐵公司處理有關事故及其後的跟進工作的意見，載於下文。

事故

*東涌綫 2011 年 1 月 19 日事故*

2. 在2011年1月19日早上，港鐵公司在東涌綫近欣澳站的一段路軌發現一條裂縫後，隨即進行緊急維修工作，以鋼板鎖定肇事之路軌，而港鐵公司亦在當日列車停止服務後更換了有關路軌。

*荃灣綫 2011 年 2 月 10 日事故*

3. 在2011年2月10日早上，港鐵公司在荃灣綫近金鐘站的一條路軌發現一條裂縫。港鐵公司就有關路軌進行緊急維修，用鋼板鎖定肇事路軌，並在當日列車停止服務後更換了有關路軌。

對乘客的影響

4. 就東涌綫的事故，約6,000名由青衣往東涌/博覽會站的乘客的車程被延長，當中包括約5,000名東涌綫乘客及約1,000名機場快綫乘客。此外，由於事故期間減少了行車班次，東涌綫及機場快綫兩條綫的兩個方向的乘客的候車時間亦被延長。至於荃灣綫的事故，約19,400名由金鐘往尖沙咀站的乘客的車程被延長，荃灣綫沿綫的乘客的候車時間亦在該天的早上繁忙時間期間被延長。

5. 就東涌綫及荃灣綫的兩宗事故，港鐵公司均有適時透過廣播及張貼於兩條鐵路綫和連接該綫的其他鐵路綫沿綫各站的告示，通知乘客有關服務延誤的情況，包括事故原因、對列車服務的調整及大概的額外行車時間。

### 路軌保養維修制度

6. 港鐵公司採用一套以風險為本的保養維修制度為路軌進行保養維修，包括目視檢查及以超聲波軌道探測車檢視路軌。以上述方法進行路軌檢查的頻密度載於附件 1。

7. 港鐵公司的路軌保養較主要國際同業如英國的 RailTrack 及 International Union of Railways 頻密。前者每星期有一次巡路軌目視檢查，及每六個月對隧道的路軌進行超聲波檢查；後者訂明每 1 千 2 百萬公噸交通流量便須進行一次超聲波檢查，就荃線綫的交通流量，這相等於每 3.8 個月進行一次超聲波檢查。

8. 港鐵公司的路軌預防性保養頻密度以使用率及載荷量而釐訂。就重鐵而言，港鐵公司會每隔 72 小時至每星期兩次進行目視檢查。超聲波檢查則每二至六星期進行一次。港鐵公司的路軌巡邏組會使用儀器(例如手提超聲波裂紋偵測器)；港鐵公司亦採用超聲波軌道探測車及染料滲透檢查。

9. 為確保能提供安全及可靠的鐵路服務，港鐵公司對所有於檢查期間發現的路軌缺陷及不尋常情況都會作出矯正維修。如發現裂紋，有關路軌會立即在時間許可下於夜更工作期間更換。否則，有裂紋的路軌會臨時以鋼板加固，以確保列車運作安全，並於服務時間後進行更換。

### 監管鐵路安全

10. 機電工程署負責監察鐵路系統的安全，確保鐵路公司在鐵路系統的設計、建造、營運及維修方面均完全符合安全的要求。現時，港鐵公司的設計標準及安全管理制度均符合國際認可的標準。就營運中的鐵路安全方面，機電工程署定期進行視察及檢查以確認鐵路公司有否依時進行

鐵路系統的定期維修工作以確保鐵路安全。此外，港鐵公司須按既定機制向機電工程署通報涉及鐵路安全的事故，並提交調查報告。機電工程署會審閱及覆核港鐵公司就鐵路安全事故所提交的調查報告以確定事故原因，以及監察事故是否形成趨勢。機電工程署亦會與港鐵公司保持聯繫，確保事故得到妥善跟進及改善措施得以落實。就近期的鐵路事故，當局已要求港鐵公司檢討其鐵路系統的維修工作，並採取適當措施以確保鐵路安全。

11. 港鐵公司須就法例中所指明的意外及事故向政府作出通報。自 2008 年起發生的路軌裂縫事故詳列於附件 2。港鐵公司已按既定機制向機電工程署通報。當中 11 宗事故原因經已確定，相關的修正和改善工作亦已完成。餘下的 3 宗事故的調查工作仍在進行中。

12. 港鐵公司的一貫做法是將肇事的路軌交予化驗所測試。近期這兩宗路軌事故的肇事路軌亦分別送到香港城市大學及美國的化驗所進行化驗以確定路軌事故的成因，港鐵公司其後會向機電工程署匯報。機電工程署亦已委任一位材料科學的專家監督化驗所的分析過程以確保測試的步驟及方法適當。

### 跟進行動

13. 鐵路路軌一般處於室外和隧道內，受到自然侵蝕和溫度差異的影響，以及鐵路列車經過的反覆壓力，金屬路軌出現裂紋/裂縫是正常的現象，亦是全球鐵路業界共同面對的課題。最重要的是具備有效及完備的維修保養系統，以及對路軌作出適當監察。在路軌出現裂縫時，只要立即對路軌作出暫時修補(如用鋼板鎖定該段路軌)、密切留意有關情況及因應情況減低列車車速，便可確保鐵路營運安全。就近期這兩宗路軌事故，機電工程署均有即時派員於當天列車停止服務後到現場作出調查及視察路軌更換的工作。此外，機電工程署亦指示港鐵公司檢查最近兩宗路軌事故的路軌生產商所生產的所有營運中的路軌。機電工程署會與港鐵公司跟進化驗所測試的結果以確定事故的成因。

運輸及房屋局  
2011 年 2 月

路軌檢查的頻密度

路綫	路軌檢查次數	
	在路軌巡邏作目視檢查	以超聲波軌道檢測車 進行超聲波檢查
觀塘綫	每 72 小時 1 次	每 2 星期 1 次
荃灣綫	每 72 小時 1 次	每 2 星期 1 次
港島綫	每 72 小時 1 次	每 4 星期 1 次
將軍澳綫	每 72 小時 1 次	每 4 星期 1 次
東涌綫/ 機場快綫/ 迪士尼綫	每 72 小時 1 次 ( 迪士尼綫： 每 48 小時 1 次)	每 4 星期 1 次
東鐵綫	每 72 小時 1 次 ( 落馬洲： 每星期 2 次)	每 3 星期 1 次 ( 落馬洲： 每 6 星期 1 次)
馬鞍山綫	每星期 2 次	每 6 星期 1 次
西鐵綫	每星期 2 次	每 6 星期 1 次
輕鐵綫	每星期 2 次	每 3 個月 1 次

自 2008 年已通報的路軌裂縫事故個案總覽

項目	日期	鐵路綫	位置	裂口闊度及生產商	成因 / 採取措施
1	19/1/2008	東鐵綫	旺角車站以北	5 毫米裂口 (路軌道岔焊縫)  (生產商: Balfour Beatty)	成因為生產的瑕疵。期後已於 2008 年 7 月換走所有 Balfour Beatty 生產的道岔。
2	19/3/2008	東鐵綫	粉嶺站以南	9 毫米裂口 (平直路軌焊縫)  (生產商: 攀枝花鋼 鐵(集團)公司)	於接頭發現未熔的焊縫物料。已丟棄該批焊縫物料。
3	12/1/2009	輕鐵	屯門碼頭站	2 毫米裂口 (尖軌焊縫)  (生產商: Kihn)	成因為生產商於焊接過程中引入過量的雜質。已更換肇事路軌。
4	18/11/2009	東鐵綫	大圍站以北	9 毫米裂口 (基本軌)  (生產商: Balfour Beatty/Tata Group)	發現雜質。已更換肇事的路軌。
5	24/11/2009	東鐵綫	紅磡貨場 (非載客區)	極微的裂口 (平直路軌)  (生產商: Chinese Mainland)	成因為路軌底部鏽蝕。已更換肇事的路軌。
6	25/1/2010	東鐵綫	上水站以北	5 毫米裂口 (路軌道岔焊縫)  (生產商: Edgar Allen)	這是生產的瑕疵。期後已於 2010 年 4 月換走所有由 Edgar Allen 生產的同批道岔。
7	13/2/2010	東鐵綫	上水站以北	6 毫米裂口 (路軌道岔焊縫)  (生產商: Edgar Allen)	與 2010 年 1 月 25 日事故屬同批由 Edgar Allen 生產的道岔。期後已於 2010 年 4 月換走所有由 Edgar Allen 生產的同批道岔。

項目	日期	鐵路綫	位置	裂口闊度及生產商	成因 / 採取措施
8	10/3/2010	觀塘綫	觀塘站與藍田站之間	2 毫米裂口 (平直路軌焊縫)  (生產商: Tata Group)	於現場的施工不合乎標準，導致接駁位在形成時受潮濕污染。於 2010 年 5 月引入使用溫度粉筆改善措施，以確保焊接熔爐的預熱溫度足夠。該段路軌亦重新焊接。
9	15/7/2010	荃灣綫	葵芳站與葵興站之間	輕微的裂口 (平直路軌焊縫)  (生產商: Tata Group)	測試結果顯示快速風乾引致在焊接過程中形成脆弱物料。該段路軌亦重新焊接。
10	24/7/2010	觀塘綫	九龍灣站與牛頭角站之間	輕微的裂口 (尖軌)  (生產商: Balfour Beatty/ Tata Group)	測試結果顯示這是由於設計不足導致應力集中，繼而引致路軌金屬疲勞。已更換肇事的路軌。
11	1/11/2010	荃灣綫	中環站與金鐘站之間	輕微的裂口 (平直路軌焊縫)  (生產商: Tata Group)	測試結果顯示在焊接過程中形成脆弱物料。該段路軌已重新焊接。
12	13/1/2011	東鐵綫	火炭站以北	3 毫米裂口 (平直路軌)  (生產商: BaoGong)	肇事路軌段已送往實驗室作分析，以確定事故的真確成因。尚未有有關分析結果。已更換肇事的路軌。
13	19/1/2011	機場快綫 / 東涌綫	欣澳站附近	5 毫米裂口 (平直路軌)  (生產商: Tata Group)	肇事路軌段已送往實驗室作分析，以確定事故的真確成因。尚未有有關分析結果。已更換肇事的路軌。
14	10/2/2011	荃灣綫	金鐘站附近	1 毫米裂口 (平直路軌焊縫)  (生產商: Tata Group)	肇事路軌段已送往實驗室作分析，以確定事故的真確成因。尚未有有關分析結果。已更換肇事的路軌。



立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

近期涉及港鐵路軌出現裂縫的鐵路事故

目的

2011年1月19日及2月10日，東涌綫近欣澳站及荃灣綫近金鐘站的路段，分別發現有垂直裂縫，引致服務延誤。本文件旨在提供有關路軌裂縫的資料，以及港鐵公司其後的跟進工作。

軌道及路軌設計

2. 港鐵網絡的軌道是由鋼鐵製造。任何金屬均有機會出現裂紋/裂縫，這是一個自然現象。

3. 路軌在每隔兩呎便有鋼扣鎖緊在路軌的路基上。港鐵網絡共有250萬個鋼扣將820公里長的路軌鎖緊。即使路軌出現由頂到底的垂直裂縫，鋼扣仍能將路軌緊扣在路基上，防止路軌移位，確保列車繼續安全運作。

完善的檢查及維修制度

4. 港鐵公司一直有嚴謹的程序檢查及維修路軌。定期的檢查，包括超聲波軌道探測、目視檢查及染料滲透測試，均為定期維修制度內進行的工作。這制度的目的為，及早偵測路軌一些不規律的情況或裂紋/裂縫的初期發展，令公司可以安排適時進行預防性維修或更換路軌，有助在行車期間因路軌出現裂紋/裂縫，需要進行臨時維修，引致服務延誤，的機會減至最低。

5. 當在行車期間發現路軌有裂紋/裂縫，工程人員會到現場作詳細檢查及評估，確定安全的列車運作不會受到影響。

工程人員並會進行臨時維修，利用鋼片將有關的路段鎖實，令列車可回復自動操作。

6. 安全是港鐵公司的首要考慮，若有任何情況出現影響行車安全，公司定會停止載客服務。在最近的路軌裂縫事故，港鐵公司一直提供安全的列車服務。

7. 在東涌綫，公司會安排巡路員每 3 日進行目視檢查，而每月亦會進行一次路軌超聲波檢測。

8. 荃灣綫則每 3 日進行目視檢查，每兩星期進行一次路軌超聲波檢測。

9. 與世界其他同類的鐵路系統比較，港鐵公司是其中一個進行最頻密超聲波探測路軌的鐵路系統，而探測密度是因應不同鐵路綫的流量而釐訂。其他國際鐵路系統，一般會在每 3 至 12 個月才進行一次超聲波檢測。

10. 自 2008 年 1 月 1 日至 2011 年 2 月 10 日共有 12 宗由頂至底的垂直裂縫個案。此外，有一個垂直裂縫出現於輕鐵系統及有一個在紅磡貨場（非載客）的個案（請參閱附件）。

### 驗收路軌的程序及標準

11. 在採購路軌的程序，港鐵公司採用了國際標準 EN13674，並嚴格要求路軌製造商採取嚴謹品質控制，確保路軌符合指定要求。港鐵公司的工程師亦會到製造商的廠房進行突擊檢查，並翻查有關品質控制的文件，以及視察品質控制測試。港鐵公司在確定路軌符合所需的技術要求後，才會簽發出廠證書。當路軌運送到香港後，港鐵職員會再進一步檢查路軌的質量，以確保路軌的良好狀況。

### 事故

12. 港鐵公司重申 2011 年 1 月 19 日及 2 月 10 日的路軌裂縫事故，並沒有影響行車安全。然而，乘客在經過受影響的路段時，需要額外 2 至 10 分鐘的車程。

## 2011年1月19日的東涌綫事故

13. 在1月19日上午6時46分，港鐵維修人員在調查東涌綫一個訊號故障時，在近欣澳站的一段路軌發現一條約5毫米闊的由頂到底的裂縫。

14. 為審慎起見，車務控制中心指示列車在駛經該路段時，把車速限制在每小時5公里以下，令該路段的行車時間延長約8至10分鐘。東涌綫來往青衣至東涌站之間的服務維持在每12分鐘一班(正常為4及8分鐘一班)，而機場快綫來往香港至博覽館站的服務則維持每15分鐘一班(正常為12分鐘一班)。來往香港站至青衣站的列車服務則不受影響。

15. 港鐵公司就有關情況通報運輸署及機電工程署。

16. 由早上7時19分開始，由青衣站開往欣澳站的列車，以單軌雙向行車模式使用往香港方向的路軌行車，以便受影響的路段進行臨時維修工作。

17. 臨時維修工作於早上8時31分完成。維修人員按既定程序使用鋼板鎖實有關路軌，之後，列車恢復使用往東涌/博覽館站的路軌。

18. 為確保行車安全，列車限速行駛。雖然列車駛經該路段時，行車時間增加2分鐘，但在當日餘下的行車時間，行車班次仍可維持正常。維修人員亦留守在路軌旁繼續監察，直至當日列車停止服務(約凌晨1時)。

19. 在當晚非行車時間內，港鐵公司將路軌更換，在翌日列車服務開始時，東涌綫及機場快綫的列車服務回復正常(約早上6時)。

### 跟進工作

20. 有關路段於2010年12月29日使用超聲波軌道探測車檢查出現裂縫的路軌，而巡路員最後一次目視檢查為2011年1月17日，當時並沒有發現不規律的情況。

21. 有關路軌已送往香港城市大學及美國一所實驗室，進行金屬分析，以確定裂縫的成因。港鐵公司正等候有關分析報告。

22. 與此同時，港鐵公司亦特別安排維修人員一連兩晚即時為東涌綫/機場快綫的路軌進行一次目視檢查，證實路軌狀況正常。

### 2011年2月10日荃灣綫事故

23. 在2月10日早上7時37分，維修人員在調查荃灣綫一個訊號故障時，在金鐘站與尖沙咀站之間的路軌，發現一條約1毫米闊由頂到底的垂直裂縫。

24. 車務控制中心立即指示列車在駛經該路段時，把車速限制在每小時20公里，令該路段的行車時間延長約4分鐘。荃灣綫的服務維持在3至3.5分鐘一班。

25. 港鐵公司就路軌裂縫對列車服務造成影響通報運輸署及機電工程署。

26. 在早上繁忙時間過後，於早上10時21分，維修人員進行臨時維修，使用鋼板鎖實有關路軌，荃灣綫的列車服務隨即在早上11時32分回復正常。

27. 維修人員當日一直監察路軌的情況，並於當晚收車後，更換有關路軌。

### **跟進工作**

28. 事故之前，有關路軌於2011年2月5日使用超聲波軌道探測車檢查，而巡路員最後一次目視檢查為2月10日，當時並沒有發現不規律的情況。

29. 有關的路軌已送往香港城市大學進行調查及分析，及會送往美國一所實驗室作分析。

## 在兩宗事故中所提供的乘客資訊

30. 為盡量減低對乘客的不便，相關港鐵車站及列車均作出廣播，通知乘客有關列車服務受阻的情況及提供路綫選擇的資訊。

31. 此外，車站亦有張貼告示，通知乘客有關最新的列車服務安排。公司亦於受影響車站安排了額外人手協助乘客，維持秩序及管理車站人流。

## 總結

32. 港鐵公司對最近兩宗路軌裂縫事故導致服務受阻，令乘客不便，謹此致歉。

33. 確保鐵路運作安全是港鐵公司的首要任務，而路軌設計亦以安全為本，所以在這兩宗事故期間，能確保列車安全運作。

34. 港鐵公司正等候化驗室的報告才可確定最近兩宗路軌裂縫事故的成因。與此同時，公司決定邀請一組路軌科研專家就路軌檢測及維修保養制度進行檢討，特別針對路軌裂紋/裂縫、採購及品質管理方面，並參考國際間最佳的做法，及提出切實可行的改善建議。

港鐵公司

2011年2月

## 港鐵路軌裂縫事故 - 2008年1月1日至2011年2月10日

## 重鐵

	日期	發現時間	地點	闊度 (毫米)	路軌生產商	路軌 已用 時間	列車經過受影響路段的額 外行車時間(分鐘)		根本原因	採取措施
							事發時	臨時維修後		
1.	2008年 1月19日	早上 6:09分	東鐵綫/旺 角車站以北 (道岔)	5	Balfour Beatty	3年	2	1	焊接位在生產過 程中出現缺損	已於2008年7月 完成更換全綫所 有同一生產商的 同一款道岔
2.	2008年 3月19日	早上 6:38分	東鐵綫/粉 嶺站以南 (直路軌)	9	攀鋼集團	5日	3	2	劣質焊接物料	已銷毀該批物料
3.	2009年 11月18日	早上 5:58分	東鐵綫/大 圍站以北 (基本軌)	9	Balfour Beatty/ British Steel/ Corus (Tata Group)	17年	4	1	路軌頭內含有雜 質	個別個案
4.	2010年 1月25日	早上 9:57分	東鐵綫/上 水站以北 (道岔)	5	Edgar Allen	7年	0	0	焊接位在生產過 程中出現缺損	已於2010年4月 完成更換全綫所 有同一生產商的 同一款道岔
5.	2010年 2月13日	早上 2:30分	東鐵綫/上 水站以北 (道岔)	6	Edgar Allen	7年	0	0	焊接位在生產過 程中出現缺損	已於2010年4月 完成更換全綫所 有同一生產商的 同一款道岔
6.	2010年 3月10日	晚上 8:25分	觀塘綫/觀 塘站以東 (直路軌)	2	British Steel/ Corus (Tata Group)	16日	3	1	焊接位脆弱 (現場焊接)	個別個案

	日期	發現時間	地點	闊度 (毫米)	路軌生產商	路軌 已用 時間	列車經過受影響路段的額 外行車時間(分鐘)		根本原因	採取措施
							事發時	臨時維修後		
7.	2010年 7月15日	早上 2:20分	荃灣綫/葵 興站以南 (直路軌)	輕微	British Steel/ Corus (Tata Group)	6個月	0	0	焊接位脆弱 (現場焊接)	個別個案
8.	2010年 7月24日	晚上 10:07分	觀塘綫/牛 頭角站以西 (尖軌)	輕微	Balfour Beatty/ British Steel/ Corus (Tata Group)	8年	7	3	設計欠完善	已改良設計
9.	2010年 11月1日	早上 1:35分	荃灣綫/金 鐘站以北 (直路軌)	輕微	British Steel/ Corus (Tata Group)	4.5年	2	1	焊接位脆弱 (現場焊接)	個別個案
10.	2011年 1月13日	早上 3:54分	東鐵綫/火 炭站附近 (直路軌)	3	BaoGong (China)	8年	3	2	調查中	待定
11.	2011年 1月19日	早上 6:46分	東涌綫/欣 澳站以東 (直路軌)	5	British Steel/ Corus (Tata Group)	12年	10	2	調查中	待定
12.	2011年 2月10日	早上 7:40分	荃灣綫/金 鐘站以北 (直路軌)	1	British Steel/ Corus (Tata Group)	4年	4	0	調查中	待定

### 輕鐵

	日期	發現時間	地點	闊度 (毫米)	路軌 生產商	發現裂紋 路軌 已用時間	列車經過受影響路段的 額外行車時間(分鐘)		根本原因	採取措施
							事發時	臨時維修後		
1	2009年 1月12日	早上 10:40分	屯門碼頭站 (尖軌)	2	Kihn	2.5年	0	0	焊接位在生產過程中出現缺損	完成檢查所有同類尖軌後，確定為個別個案

### 貨場

	日期	發現時間	地點	闊度 (毫米)	路軌 生產商	發現裂紋 路軌 已用時間	列車經過受影響路段的 額外行車時間(分鐘)		根本原因	採取措施
							事發時	臨時維修後		
1	2009年 11月24日	早上 10:00分	紅磡貨場 (非載客區) (直路軌)	輕微	Chinese Mainland	超過 20年	N/A	N/A	路軌底部銹蝕	完成檢查同類直路軌後，確定為個別個案