



二零零六年五月二十五日  
討論文書

文書 STDC 45/2006

沙田區議會

九廣鐵路公司就沙田區議員潘國山先生  
將於二零零六年五月二十五日  
區議會會議上所提的問題而作的答覆

提問：

“九廣鐵路公司日前公開四十八頁的裂紋調查報告全文，將列車底部多處出現裂紋的其中一項成因，歸咎為路軌不平滑引致車卡震動所致，並指現有的維修設備是無法探測到路軌上微細波紋，只能靠生產商的品質管理。而於一九九八至九九年購買這批路軌時，已聘請英國專家驗收，但當時報告並無指路軌有問題。時隔六年，這批路軌卻出現了波紋，九鐵又出現多一個安全隱患，讓我們有理由擔心市民大眾的安全是否得到充分的保障，因此本人提出以下詢問：

- (i) 中國攀枝花鋼鐵公司供應的有波紋路軌的出廠質檢報告和英國專家驗收的報告是否一致？可否提供具體的資料？
- (ii) 細微的路軌波紋是何時及如何發現的？發現波紋的路軌總長度共多少公里？具體分布在那些路段？
- (iii) 上述有波紋的路軌何時開始更換？更換工作需時多久才能完成？所需費用多少？能否保證此筆費用不會轉嫁給消費者？

- (iv) 如何確保更換路軌的工作不會影響列車服務，以及怎樣減少對沿線居民的滋擾？
- (v) 九鐵現時的日常維修保養工作如何能做到防微杜漸？車轆不夠圓滑會否造成路軌出現波紋？
- (vi) 如調查結果確定有人需對事件負責，九鐵會如何處理？”

九廣鐵路公司的答覆載於附錄

沙田區議會秘書處  
STDC 13/70/15 III

二零零六年五月

### 九廣鐵路公司的答覆

- (i) 九鐵是根據業內的慣常做法，聘請品質稽核公司，監察鋼軌的生產過程，確保鋼軌符合標準。九鐵委任英國一間專業的機構指派獨立專業人員前往路軌製造商廠址監察和驗證整個製造過程，監察範圍包括品質管制、製作流程和步驟是否符合招標的規格和抽樣在實驗室進行測試和量度。有關的鋼軌是合乎購買當時定明的國際要求及準則。

調查報告確認了九鐵現時採用的鋼軌，是合乎要求的。九鐵過往在驗收鋼軌測試中一直都有遵守有關之規定。無論在鋼鐵的生產過程，或是利用鋼材製作鋼軌，所有過程都有既定的生產標準，鋼軌必須要合乎有關的標準要求才會付運。

- (ii) 九鐵在翻新列車上安裝了一個測量儀器，收集行車數據後再加以分析，得出一定數據，去找出鋼軌不平順的地方。總括來說，出現微細波紋的鋼軌集中在列車高速行走的路段，如大炭至大學、粉嶺至上水。雖然車底組件在有關路段承受較大的震盪，但由於有關波紋極之微細，只可以用儀器才能量度到，乘客在車程中並不會因此而感受到特別強的震動。
- (iii) 更換有關鋼軌段約需 500 萬元，需時大約 18 個月。費用不會轉嫁給乘客。
- (iv) 九鐵已計劃更換出現微細波紋的鋼軌段，這些更換計劃會與常規路軌更換計劃一同進行。由於東鐵每日運作達十九個半小時，為避免影響列車服務，九鐵安排路軌維修工程於晚間收車後，即凌晨一時半至五時半進行。為減低夜間維修對沿線居民的影響，九鐵會採取一系列的措施以減低

維修時發出的聲量：例如：使用設有減音設備的搗固機；利用東鐵沿線的配電箱，減少使用流動發電機；在維修工程車外加裝吸音物料及隔音板，減低噪音；使用先進的環保柴油機車，減低晚間維修時的聲浪；盡可能於一晚內完成在同一路段的維修工程，避免同一地點連續數日進行等。此外，九鐵會發出通告，預先通知受影響的居民即將進行的維修工程。

- (v) 根據一般的維修程序，九鐵通常每星期四次，以目視方法檢測路軌，每三星期會以超聲波檢測鋼軌的內部是否有出現裂紋或其他問題。為更準確搜集資料，監察列車/路軌的磨合時對應力的影響，九鐵將會在列車上加裝儀器，測量路軌波段的特性。一般而言，九鐵一年會打磨鋼軌兩次，包括直路及彎位。

九鐵會進一步加強中期翻新列車的維修程序，以便及早找出支架裂紋。此外，亦會在列車及路軌安裝儀器，不斷監察車輪與路軌的互動，並在需要時及早主動作出修正。

- (vi) 有關問責問題，政府經已成立特別專責小組負責檢查通報機制及程序。