

# 1個月2次斷軌 港鐵質量惹質疑

## 法國產品稍後特別檢查 政府：今後須交代裂紋長闊數據

香港文匯報訊(記者 鄭啟源)每日載客量高達390萬人次的港鐵，於1個月內發生兩次斷軌事故。港鐵昨承認，兩條肇事路軌均出現由頂至底斷開的「裂縫」，而非早前所指較輕微的「裂紋」，裂縫闊度分別有5毫米及1毫米，2008至今更累積發生12宗同類事故。港鐵雖向市民大派「定心丸」，指路軌的金屬物料必然會有裂開的現象，亦有金屬扣將路軌緊鎖於路基上，不會影響乘客安全。但有鐵路專家指出，路軌斷開屬頗為嚴重問題，質疑路軌質量、安裝及生產過程或存在問題，認為港鐵有需要加強檢查。運輸及房屋局對事件表示關注。



港鐵車務工程總管張少華表示，上周四於荃灣線金鐘往尖沙咀站間路段，以及上月19日東涌線欣澳站發生的裂軌事故，初步調查發現，涉事路軌均出現由頂至底的「裂縫」。他表示，上周四出現事故的路軌裂縫，闊度僅1毫米，形容「只有牙籤般幼」；至於上月欣澳站事故，維修人員最初發現裂縫闊度約5毫米，港鐵隨即以「魚尾板」鎖實裂縫，讓列車能維持服務，直至當晚更換路軌時，裂縫闊度已擴至12毫米。

### 化驗分析料下月有結果

張少華指出，該兩段路軌均由法國生產商TATA GROUP(前身為British Steel、CORUS)提供，港鐵將安排屬同一批次的路軌進行超聲波特別檢查，相關路段長約150公里，主要分佈於東涌線、機場快線、荃灣線及觀塘線，預計月底前完成。目前肇事路軌亦已由本地的大學及美國化驗室，檢驗和分

析路軌斷裂成因，預計3月有結果。港鐵發言人補充，路軌出現裂縫的原因眾多，包括路軌的負荷、載重量等，須等待檢驗結果確定原因。

### 金屬扣緊鎖不影響安全

張少華續稱，香港鐵路長度達820公里，每隔2呎就會有金屬扣將路軌緊鎖在路基上，即使路軌出現裂縫，亦不會有移位問題，行車安全不受影響，目前所使用的金屬扣數目就達250萬個。一般的軌道系統中，每段路軌之間亦會有接縫，部分接縫闊度亦有約6毫米。

目前港鐵亦有全面的檢測及維修保養制度，以荃灣線為例，每2周會以超聲波軌道檢測車檢查一次，每3天亦會進行目視巡查一次，密度屬全球大型鐵路中最頻密。

港鐵於兩次事故中，都向外界公布路軌出現較輕微的「裂紋」。張少華昨否認刻意淡化事件或隱

### 港鐵近年斷軌事故

年份	事故數量
2008年	2宗
2009年	1宗
2010年	6宗
2011年*	3宗

註：\*截至昨日數字

資料來源：港鐵

製表：香港文匯報記者 鄭啟源

瞞，他指出，有關事故報告是以英文撰寫，會使用「crack」一詞形容有關事故，但翻譯時可能產生裂縫或裂紋的用詞誤會，對此向公眾致歉。

### 機電署聘材料專家分析

運輸及房屋局副局長邱誠武表示，關注港鐵兩處路軌近期先後發現裂縫，注意到港鐵之前公布事件時，形容發現的是「裂紋」，未有明確表明屬「裂縫」，要求港鐵今後公布類似事故時，交代清楚裂紋或裂縫的闊度及長度等科學化數據。

機電工程署表示，工程人員於兩次事故的現場視察中，均發現裂縫是由路軌表面伸延至底部。該署已聘請獨立材料科學專家為有關路軌進行化驗分析及提供專業意見，確定事故原因，同時要求港鐵公司就事件提交調查報告，並要求港鐵公司採取適當改善措施。



港鐵車務工程總管張少華表示，上周四出現事故的路軌裂縫，闊度僅1毫米，「只有牙籤般幼」。

# 工程師：4年即開裂 物料疑有問題



梁廣源表示，裂縫可能與物料和安裝異常有關。盧強強認為，路軌製造過程或出現過不尋常。

香港文匯報訊(記者 鄭啟源)港鐵接連出現路軌斷裂事故，鐵路安全問題引起公眾質疑。有工程師表示，路軌壽命一般達7至8年，但涉事的兩段路軌只用了4至5年便出現裂縫，認為路軌物料，以至製造或安裝過程均可能出現問題。有學者更指出，目前港鐵使用的超聲波檢測方法，無法檢驗路軌底部的裂紋，港鐵早於4年前已清楚問題，卻一直未有改善。

### 減慢速度 無礙行車安全

工程師學會前會長梁廣源表示，路軌出現裂縫斷開屬頗嚴重的問題，因行車信號是通過路軌傳遞，路軌斷開後，列車須改以手動操作，將減慢行車速度，但對行車安全不會有影響。他指出，路軌斷裂的原因眾多，但出現裂縫未必與行車磨損及天氣有關，可能是路軌的物料及安裝時出現異常，又或者是路軌曾受過猛烈撞擊，需要經調查後才能確定成因。

他又指出，路軌從出現輕微裂紋惡化至完全裂開，絕非

1至2天的短時間內發生，若港鐵的檢查密度夠頻密，定能及時發現問題，並更換路軌，避免有關事故發生。

### 料非損耗 製造過程存疑

理大工程學系工程師盧強強表示，涉事路軌只使用4至5年便出現裂縫，相信並非因損耗所致，而是與路軌製造過程出現不尋常情況有關，「很可能路軌生產期間的熱力處理過程中，有關熱力與標準出現差距，以致路軌拉力有問題。」他又指，倘路軌的裂縫過闊，列車行經有關路段時，便可能有出軌的危險。

### 檢測裂軌 超聲波欠全面

城大製造工程及工程管理學系副教授謝偉達表示，港鐵使用的超聲波檢測技術，可能無法檢查位於路軌底部的裂縫。港鐵在4年前就曾向他查詢解決方法，當時他建議港鐵放棄超聲波檢測，改超聲導波檢查路軌，惟港鐵卻未有採納其意見，不排除連串裂軌事故與有關檢查漏洞有關。



路軌用金屬扣鎖於路基上，即使出現裂紋亦不會移位。



上月欣澳站事故，港鐵維修人員用「魚尾板」鎖實裂縫，讓列車繼續運行。

# 港交通負荷大 自然損耗嚴重



上週四受港鐵路軌故障影響，金鐘往荃灣站月台滯留大批候車乘客。

香港文匯報訊 港鐵屬全球最繁忙的客運鐵路系統之一，除突然發生的意外，鐵路系統亦正面對老化，以及自然損耗問題的挑戰。

香港鐵路總工會理事長倪錦輝表示，港鐵採購各類零件或部件時，生產商都會提供產品資料，包括有關零件的建議使用年期，如部分路軌可以用10年才更換，東鐵線列車則可使用長達35年。

惟港鐵鐵路負荷沉重，自然損耗問題亦會較海外嚴重，故此港鐵亦有制訂維修及更換零件指引，確保列車正常服務。

倪錦輝指出，雖然鐵路系統的各項部件，都有建議的使用年期，但以港鐵目前的載客量，根本不可能單純參考有關資料，決定是否更換零件，故此日常的維修保養相當重要。

### 日常維修保養極重要

他指出，除路軌以外，列車的鐵輪與路軌長期磨擦，同樣屬損耗比較嚴重的零件，更換頻率會較高；部分行駛繁忙路線列車的避震系統零件，亦因負荷較重，屬日常維修檢查的重要檢查環節。

# 總管張少華 兩接燙手山芋

香港文匯報訊 港鐵再有路軌出現斷裂，鐵路安全問題引起關注，港鐵車務工程總管張少華正面對考驗，他昨親自現身向傳媒解畫，又因事故對市民造成不便致歉。其實，張少華深受港鐵重用，他最為人印象深刻是於2007年6月昂坪360驚現「跌車」事故，當年他臨危受命，由港鐵調任到昂坪360出任董事總經理一職，接手這個燙手山芋。

當年事故發生後，市民完全對纜車沒有信心，張少華

就對360的維修工作進行整頓，加上一連串的安全測試等，纜車乘客量開始逐步回升，亦再沒有發生大型事故。

### 處理纜車事故獲掌聲

經過纜車一役，張少華獲得不少掌聲，其後他更被召返「娘家」，擔任港鐵車務工程總管。他返回港鐵工作後，負責處理各大車站的事務。

# 工聯會質疑服務外判 令質素下降



王國興質疑港鐵維修工作外判，質素降低。

香港文匯報訊(記者 鄭啟源)港鐵資料顯示，今年累積共出現3宗斷軌事故，已達去年全年總數的50%。有港鐵員工指出，港鐵雖有先進超聲波路軌檢查儀器，但維修人員數目卻逐年遞減，加上正面對青黃不接問題，憂慮事故數量可能因而增加。工聯會亦質疑，近年港鐵事故頻生，可能與大量外判維修工作有關，令維修質素下跌。

### 目視巡查減 維修人手降

港鐵基建維修部員工透露，港鐵一貫以超聲波路軌檢查儀器，配合員工目視巡查，檢查路軌有否異常狀況。在1998年前，目視巡查會每天進行，並以超聲波路軌檢查儀器作輔助；1998年後，目視巡查改為2天一次，超聲波路軌檢查則規定每4周一次；2005年後，超聲波路軌檢查雖加密至2周一次，但目視巡查卻減至每3天一次。

該員工透露，雖然路軌斷裂屬必然現象，但不排除近年屢次在行車時間發生斷軌事故，與目視檢查減少有關。該員工又指出，雖然港鐵近年持續招聘人手，但只能填補流失空缺，整體維修人員數目正按年遞減。加上兩鐵合併期間，曾一度暫停招聘，新聘人手又需要2至3年時間才能熟悉維修工作，正出現青黃不接問題。

港鐵車務工程總管張少華昨日則否認有削減維修人員數目，他表示，近年港鐵均有增加維修人員人手，自2008年，基建維修部就增加約90人。

### 議員憂保養採購存問題

工聯會立法會議員王國興表示，近年涉及港鐵的事故頻生，擔心斷軌事件背後，正反映港鐵在維修保養以及採購機制存在問題，同時令人質疑港鐵近年將大量服務外判，以致服務質素有所下降。他指出，斷軌問題事態嚴重，港鐵過往多次犯錯，但政府未曾發出過警告信，認為政府應認真處理，檢視兩鐵合併後的路軌檢查制度是否有問題。港鐵亦必須清楚找出事故原因，並採取相應改善措施。



港鐵車務工程總管張少華，曾在處理昂坪纜車事故中獲掌聲。