

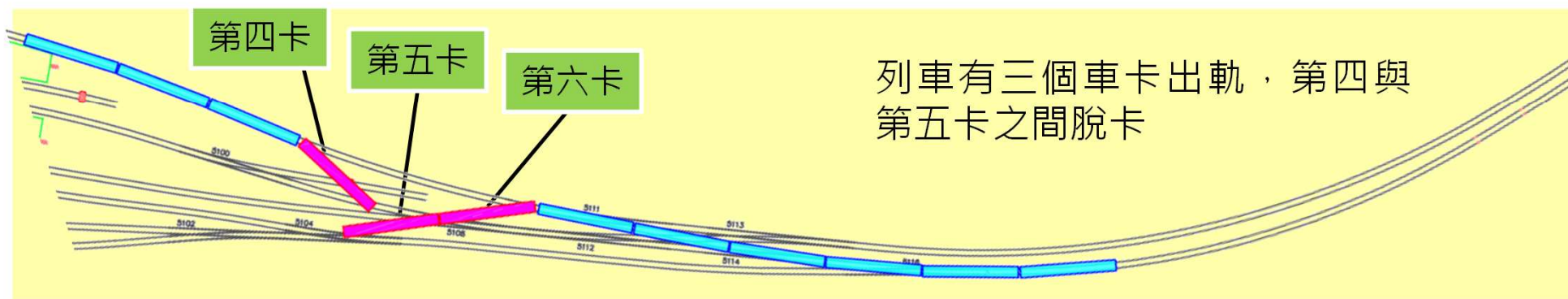
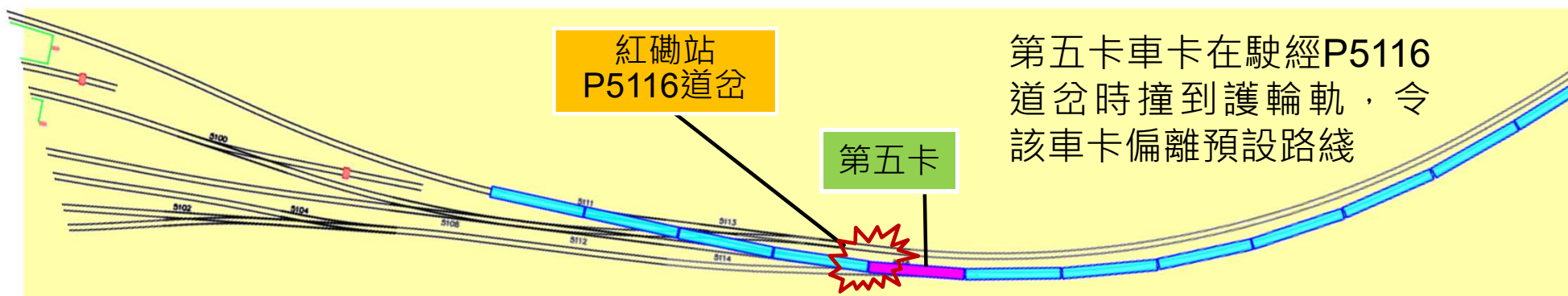
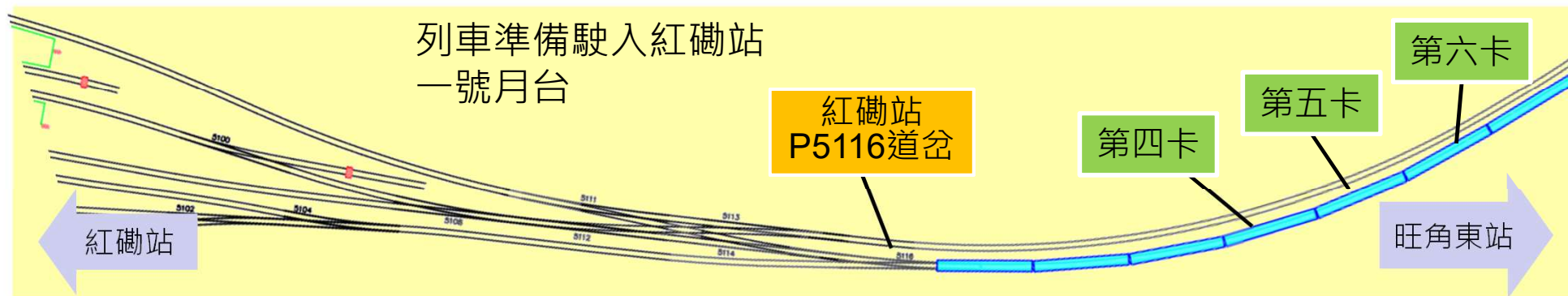


## 2019年9月17日東鐵綫紅磡站列車出軌事故

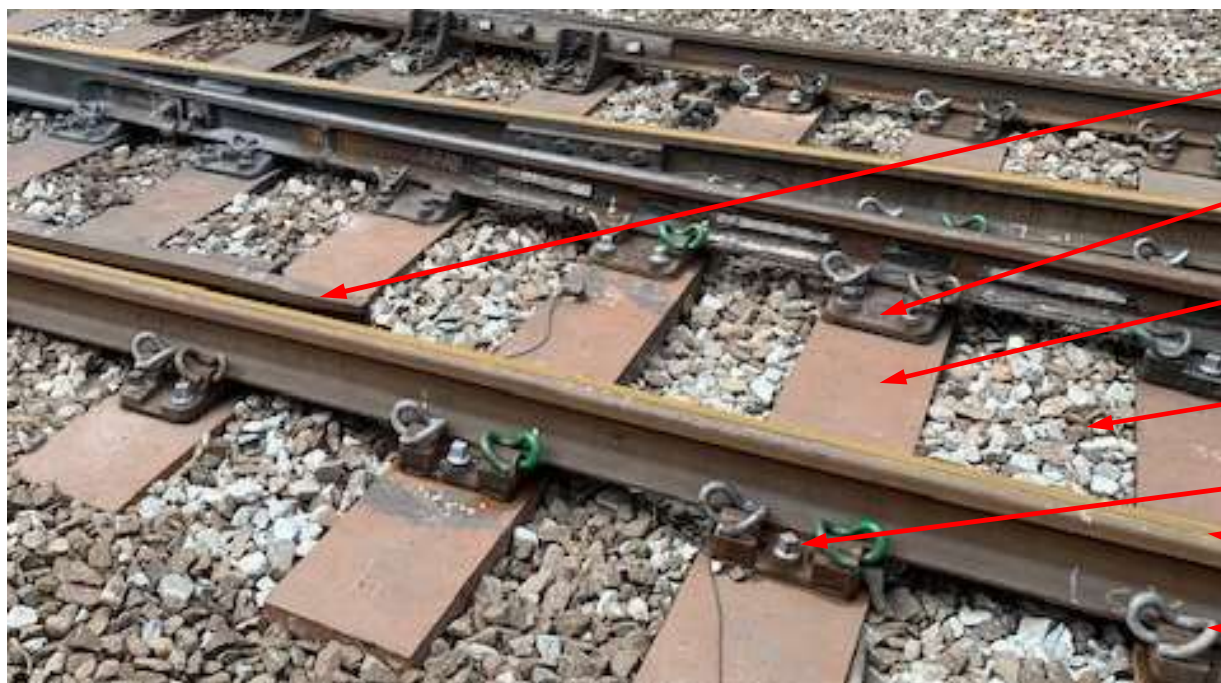
立法會鐵路事宜小組委員會

2020年5月5日

# 2019年9月17日事故



# 東鐵綫道碴路軌的組件



護輪軌

座墊板  
合成軟枕

道碴

螺絲

路軌

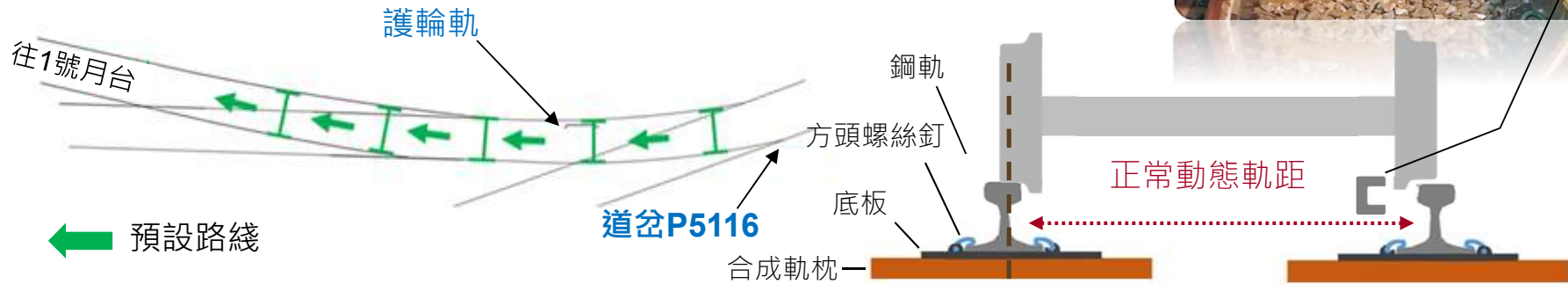
扣件

常見東鐵綫道碴路軌上的道岔

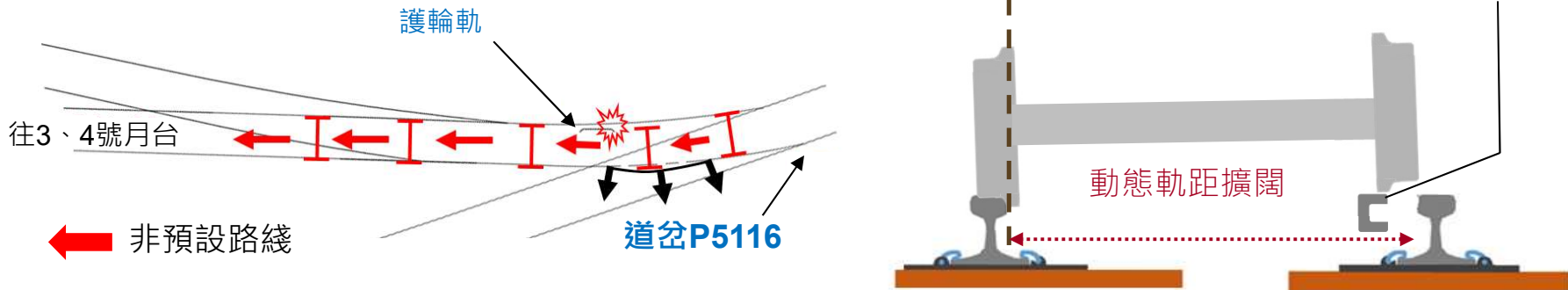
# 事故成因 – P5116道岔動態軌距擴闊



## 一般情況



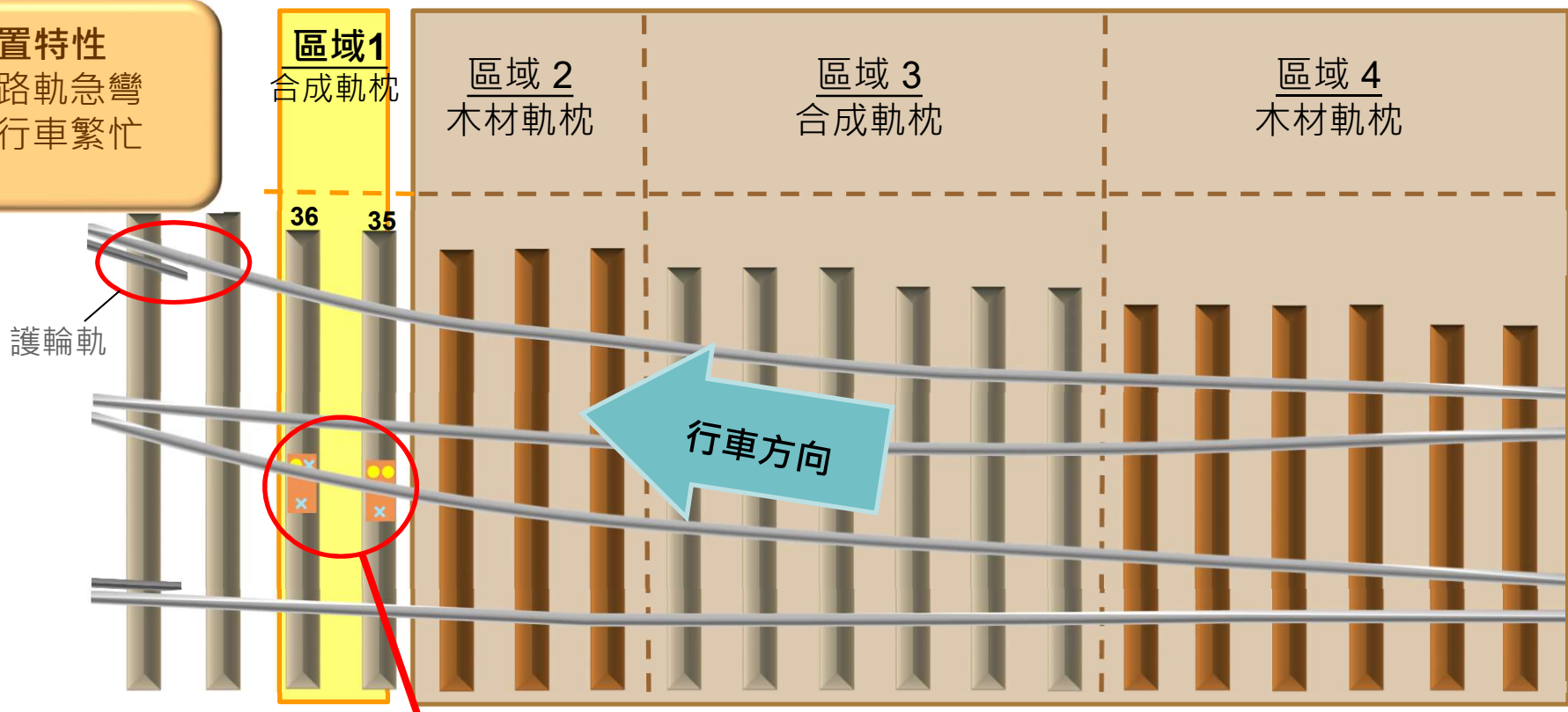
## 事故期間



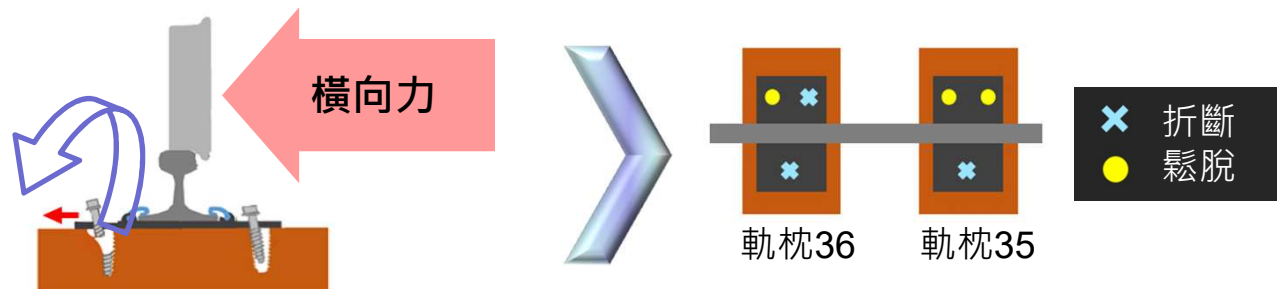
# P5116道岔區域 1 木材軌枕更換成合成軌枕

## 位置特性

- 路軌急彎
- 行車繁忙



車輪於路軌急彎產生的橫向力主要集中在  
新軌枕上，令扣件螺  
釘失效

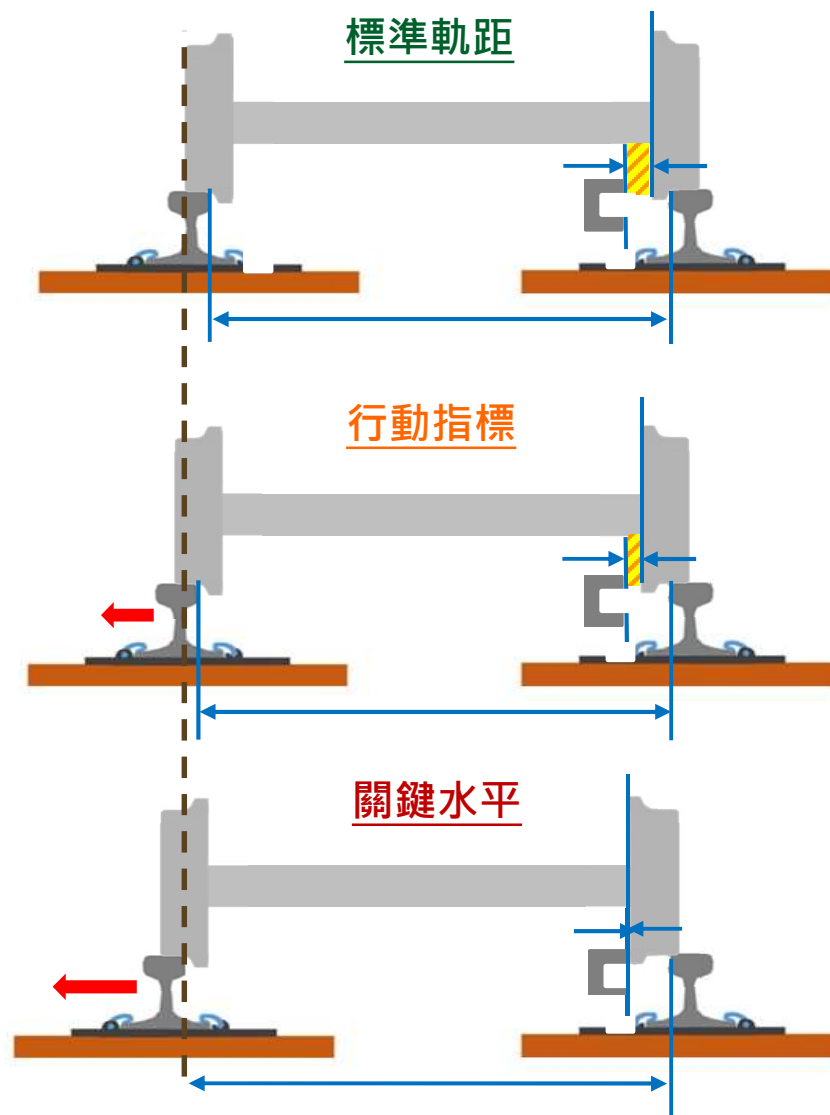


# 事故成因 – 對合成軌枕與木枕相互作用 認知不足

認知不足 - 未能及時作出全面性的判斷，以糾正動態軌距所需的補救措施之適用範圍、時間和有效性

側重經驗，未有嚴謹按既定程序作跟進

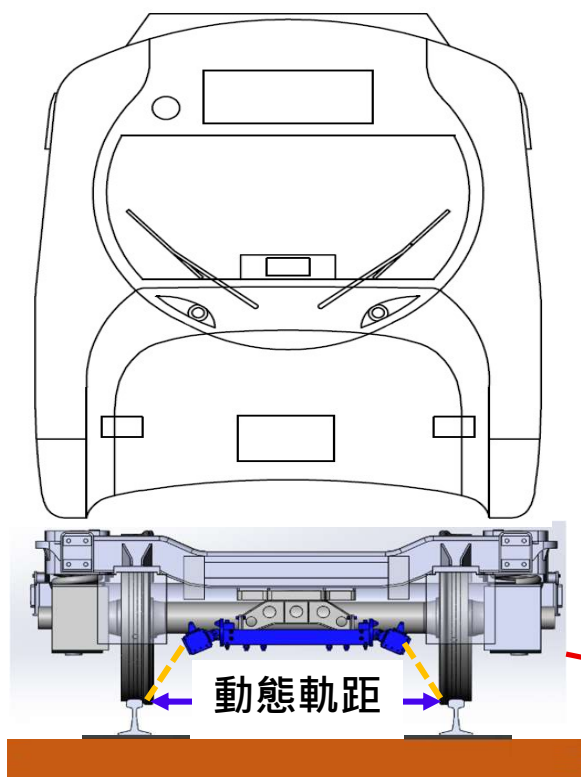
沒有向上級匯報情況



# 港鐵已落實的改善措施 (1)

1

使用新科技在行車期間實時監察整體路軌表現及軌距



已進行新設備試行工作



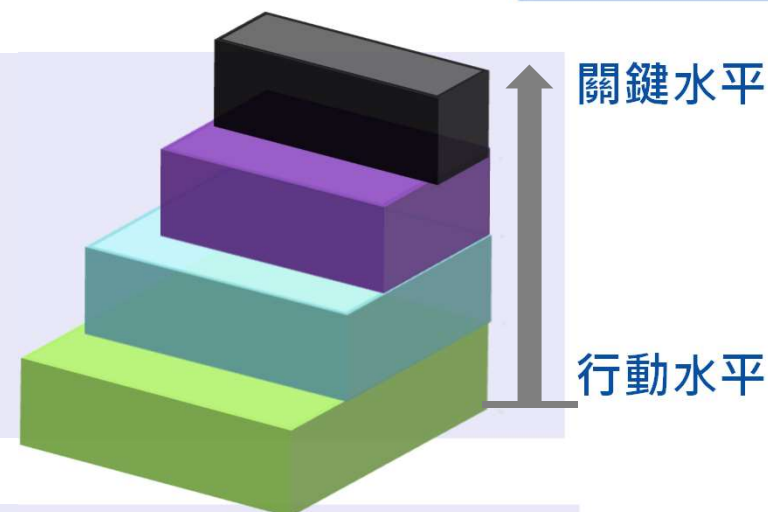
2

已在引入港鐵未使用的新軌道技術時，提升變革管理

## 港鐵已落實的改善措施 (2)

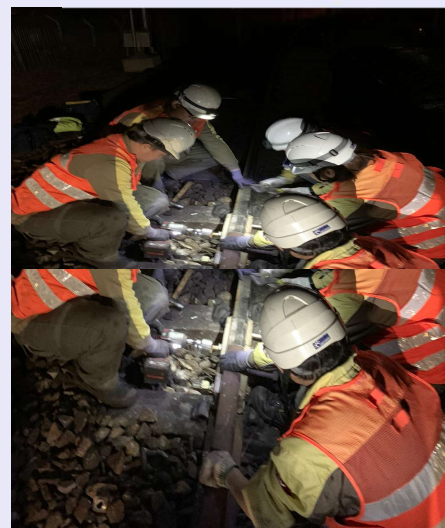
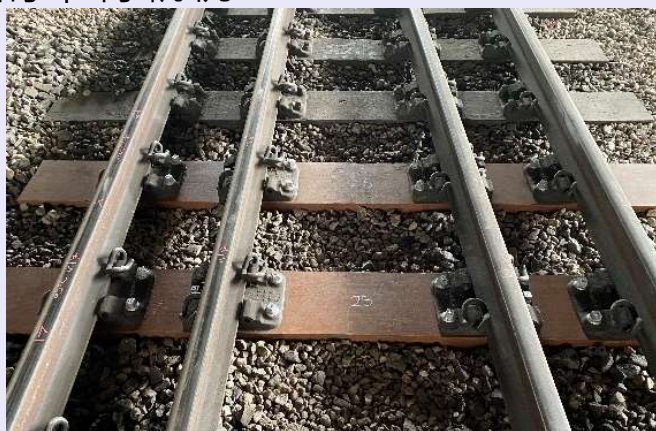
3

已按「遞進方式」設立不同層級的指標，提升及規範相應的軌道維修工作，加強監察軌距是否符合規定，並適時向上級匯報



4

已更換東鐵綫所有界定為「優先處理」的木材軌枕



5

已就木材軌枕更換合成軌枕後出現的橫向剛度變化制定處理措施



完