

立法會交通事務委員會  
鐵路事宜小組委員會

地鐵表現及資產管理補充資料

目的

二零零五年三月四日的立法會交通事務委員會鐵路事宜小組委員會，曾討論鐵路事故及香港鐵路系統的表現。本文就委員於會上提出的要求，提供所需的補充資料。

地鐵公司外判服務的百份比及外判工作涉及的員工數目

2. 地鐵服務和維修上的工作，約有百份之十八是由外判承辦商承辦，例如包括列車及信號系統的維修、路軌旁電纜的更換、電梯及車站升降機的維修、行李托運服務等。地鐵公司外判合約的管理是以承辦商的表現及服務水平為準，而並不是考慮承辦商的員工數目。因此，地鐵公司並沒有承辦商的員工數目。

二零零四年十一月九日石硤尾站路軌裂痕事件的報告

3. 二零零四年十一月九日石硤尾站路軌裂痕事件的報告載於*附件*。

地鐵有限公司  
二零零五年六月

## 二零零四年十一月九日石硤尾站路軌裂痕事件報告

### 事件過程

上午六時二十分，駕駛 T09 列車的車長向車務控制中心報告，指出他觀察到往太子方向靠左路軌出現火花，除此之外，並沒有察覺到其他不尋常現象。大約同一時間，車務控制中心的顯示中，見到石硤尾及太子站之間下行綫的軌道電路（SKM14T）在 T09 列車駛過後發生故障。車站及維修人員隨即到場檢查。至上午七時零五分，維修人員在石硤尾至太子站之間左邊路軌上發現一條垂直的裂痕。在確定列車仍可以慢速安全駛經受影響軌段，地鐵派出人員留守現場監察情況。由於當時正值繁忙時間，乘客較多，地鐵公司遂決定在繁忙時間過後，才進行臨時維修工作。

地鐵公司通知運輸署有關事故，公司並於七時十二分發出黃色警報<sup>1</sup>。黃色警報於九時三十五分取消。

地鐵在受影響的車站實施綜合人流管理措施，以疏導乘客，並與九廣鐵路公司聯絡，要求透過乘客廣播，呼籲乘搭東鐵南行轉乘港島綫及荃灣綫的乘客不要在九龍塘站轉車，轉往尖東站轉車。

由七時二十分開始，觀塘綫列車服務維持每四分鐘一班。至八時三十分，列車服務增至每三分半鐘一班。

臨時維修工作於九時十五分開始進行。維修人員在受影響路軌兩邊裝上「魚尾板」，以固定位置。由於維修工作只在每班列車行駛之間進行，有關工作基本上不影響列車服務。臨時維修工作於十時零一分完成，受影響的一段軌道電路亦回復正常。

出現裂痕的一段路軌已於當晚列車服務後更換。地鐵亦安排工程人員檢視所有運作中的路軌，並沒有發現相類似的情況。出現裂痕的路軌隨後送交城市大學進行冶金分析及實驗室測試。

---

<sup>1</sup> 黃色警報是就可能引致服務嚴重受阻的事故所發出的預先警告。

## 調查結果

初步觀察裂痕表面、路軌及路軌基礎的狀況所得，該裂縫可能由於路軌基部的物料含有雜質，以致壓力過度集中所做成。

根據城市大學的分析報告，該段路軌出廠時已含有少量的雜質。微小部份非任何目視及超聲波檢測得以察覺。報告認為由於裂痕是因路軌基部的物料含有雜質，以致壓力過度集中所做成，而裂痕是在短時間內形成，在二零零四年十月三十日的超聲波檢測中，未有測得裂痕，實屬合理。

這次事件是個別事件，並不會影響地鐵的行車安全。其後，Lloyd's Register Rail 再進行的獨立調查報告亦確認這一點。此外，該報告也認同以現有最先進的超聲波檢測技術亦無法預先探測此類裂痕。

## 改善措施

爲了不斷改善地鐵的軌道管理，地鐵公司現已實施一系列的措施，以進一步加強現有的軌道維修計劃。

爲進一步加強列車服務的穩定性，地鐵公司已加強路軌橫切面較小的荃灣綫及觀塘綫的超聲波軌道檢測工作，由每月一次增加至每兩星期一次，而路軌巡邏員每隔一晚便會以目視檢查軌道的狀況。此外，地鐵公司正物色一個適合裝設於地鐵列車上進行監察的視像攝錄系統，以進一步加強人手路軌檢查。視像攝錄系統可負責微細的檢查工作，拍攝軌道構件、架空電纜設備或鐵路沿綫圍欄的狀況，讓路軌巡邏員能更專注於路軌檢查工作。

地鐵有限公司  
二零零五年六月