

立法會 *Legislative Council*

立法會CB(1)1997/05-06號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔 號：CB1/PS/1/04/1

交通事務委員會

鐵路事宜小組委員會特別會議紀要

日 期：2006年5月6日(星期六)
時 間：上午9時
地 點：立法會大樓會議室A

出席委員：劉健儀議員, GBS, JP (主席)
何鍾泰議員, S.B.St.J., JP
劉江華議員, JP
鄭家富議員
王國興議員, MH
林健鋒議員, SBS, JP

缺席委員：周梁淑怡議員, GBS, JP
譚耀宗議員, GBS, JP
石禮謙議員, JP
張宇人議員, JP
陳偉業議員
李永達議員

出席公職人員：署理環境運輸及工務局副秘書長
蕭偉全先生

運輸署助理署長／巴士及鐵路
袁立本先生

應邀出席人士：九廣鐵路公司

行政總裁
詹伯樂先生

新鐵路工程高級總監
李鏡權先生

高級運輸總監
李殷泰先生

鐵路車輛設計及系統工程經理
李家潤先生

公司事務總經理
林黃碧霞女士

列席秘書 : 總議會秘書(1)2
劉國昌先生

列席職員 : 高級議會秘書(1)2
鄧曾靄琪女士

議會事務助理(1)5
鄭維賢小姐

經辦人／部門

I. 東鐵列車車底組件的承托問題

(立法會CB(1)1420/05-06 (01)號文件) —— 九廣鐵路公司提供的主席聲明

立法會CB(1)1420/05-06 (02)號文件 —— 九廣鐵路公司提供的東鐵中期翻新列車底盤組件支架出現問題及裂紋的成因調查總覽

立法會CB(1)1420/05-06 (03)號文件 —— 九廣鐵路公司提供的東鐵底盤組件支架裂紋成因調查最後報告撮要)

在進行討論前，主席請委員就下次例會應否如期在2006年6月2日舉行提出意見，因為政府當局已表示，當局未準備好討論委員在2006年4月21日上次會議上建議的沙田至中環線及理順輕便鐵路服務的事宜。由於委員察悉政府當局已委任檢討東鐵事故通報事宜專責小組，並會在一個月內提交報告，小組委員會決定取消2006年6月2日的會議，但當專責小組的報告備妥後，便會為研究該份報告而另行召開會議。

2. 主席表示，舉行是次特別會議的目的是討論九廣鐵路公司(下稱“九鐵”)提供的東鐵列車底盤組件支架出現裂紋調查報告的結果(下稱“調查報告”)。她請委員參

閱在會議席上提交的九鐵就劉江華議員對有關調查報告提出的一系列問題所作的回應。

(會後補註 —— 劉江華議員就有關調查報告提出的問題一覽表連同九鐵的回應已隨立法會CB(1)1441/05-06(02)號文件送交委員參閱。)

3. 署理環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局在2006年5月3日接獲九鐵的調查報告。當局察悉九鐵在進行調查期間曾進行大量工作，以探討導致有關事故的可能成因，並從多個方向研究有關問題。他表示，由於調查報告的內容非常複雜及技術性，政府當局需要一定時間研究所確定的根本成因。政府由香港鐵路視察組(下稱“鐵路視察組”)、機電工程署及路政署組成的專家小組，聯同海外的鐵路顧問，將會審慎研究九鐵的報告，包括研究所確定造成裂紋的根本成因，以及建議的糾正措施。值得注意的是，即使發生東鐵事故，但九鐵在假日的高峰期仍能繼續提供安全及可靠的鐵路服務。九鐵亦已實施一系列的臨時緩解措施，並加強檢查列車。環境運輸及工務局局長收到調查報告後已委任檢討東鐵事故通報事宜專責小組(下稱“專責小組”)，研究九鐵向政府通報遍及整個車隊的列車車底組件出現承托問題所採取的程序及過程；找出通報機制的不足之處，並提出相關的改善措施。專責小組將會在一個月左右向政府當局提交報告。政府當局在接獲專責小組及政府專家小組的報告後，便會研究及向公眾公布有關結果。與此同時，政府當局不宜在接獲此等報告之前作出評論。

4. 九鐵新鐵路工程高級總監李鏡權先生以電腦投影片介紹對東鐵列車車底組件支架出現鬆脫及出現裂紋問題的根本成因進行調查的情況。根據有關結果，導致車底組件出現承托問題有3大因素，而該3大因素同時發生導致出現裂紋。第一，調查發現，當列車以時速70至90公里在路軌上的某些路段行駛時，會產生過大的垂直震盪力，這些超標的垂直震盪力是由於車輪與路軌表面微細的微波紋接觸，因而引致車身產生共鳴現象所造成。因此，支架所承受的垂直震盪力超出原先設計的200%。第二個因素可歸咎於部份車底組件支架的焊接位不完善所致。第三個因素是壓縮器及發電機本身運轉時所產生的震動。九鐵其後已採取緩解措施，加固及改善所有車底組件的承托支架，加強列車車隊中全部經中期翻新的列車的懸掛系統，以及重鋪數段加劇車廂垂直震盪力的路軌。

(會後補註 —— 一套介紹有關調查報告結果的資料已隨立法會CB(1)1441/05-06(03)號文件送交委員參閱。)

調查報告

5. 鄭家富議員表示，調查報告的內容非常技術性，普羅市民不容易明白。他認為有關方面理應向委員提供整份報告而非其撮要，因為他們或需就較複雜的技術問題尋求專家的意見。雖然九鐵已同意實施緩解措施及加強檢查程序，但與此同時，由於製造商聲稱列車組件沒有缺陷，加上檢查人員聲稱已恰當地遵守有關驗收程序，故沒有一方需負上責任。他認為成立一個鐵路安全常設委員會會更為有效，因為這個委員會較政府為檢討個別鐵路事故而專門成立的專責小組更有公信力。公眾對常設委員會的工作更有信心，倘若當局批准成立常設委員會，該委員會應獲給予必要的權力，以便監察老化列車的表現。何鍾泰議員亦同意有需要向委員提供報告全文，以供參考。

6. 署理環境運輸及工務局副秘書長表示，政府當局已委任檢討東鐵事故通報事宜專責小組，檢討九鐵的內部溝通是否足夠，以及與鐵路視察組的聯繫，並確定有關程序的缺陷和發生事故後責任誰屬。相信在委任獨立專責小組後，可以進行公開及公平的檢討。與此同時，政府的專家小組將會小心研究所擬備的調查報告。他進一步解釋，由於政府與九鐵各自扮演監察及執行角色，故有需要清楚劃分他們的責任，以便可以有效運作及問責。由於政府當局在監察鐵路表現方面採取積極措施，故沒有計劃成立鐵路安全常設委員會，但會不時檢討有關情況。九鐵行政總裁詹伯樂先生表示，報告全文並非機密但非常技術性，當中包括57項附註。他同意向立法會秘書處提供報告的全文，供委員參閱。

(會後補註 —— 委員在2006年5月17日已透過立法會CB(1)1522/05-06號文件，獲告知九鐵提供了3份調查報告，供委員參閱。)

7. 劉江華議員表示，雖然九鐵一直堅稱在發生有關事故期間及之後，乘客的安全完全沒有受到威脅，但他詢問在2005年12月21日觸發警報的主壓縮器支架鬆脫會否對乘客安全構成影響。署理環境運輸及工務局副秘書長表示，有關事故已引起公眾的廣泛關注，而當局亦要求九鐵調查及採取補救措施。政府的專家小組將會仔細研究有關調查報告，並研究列車在安全方面的表現。當政府的專家小組完成對有關報告的研究後，政府當局便可更恰當地就安全方面的事宜置評。

驗收程序及對焊接位不完善的探測

8. 王國興議員察悉列車車底組件承托問題的主要成因，是部分支架的焊接位不完善，他對東鐵列車組件的驗收準則提出疑問。他不滿在2005年12月21日發生的裂紋事故在21天後經傳媒揭發才正式作出通報。然而，主席指出，由於專責小組將會檢討通報機制，有關課題最好在得出研究結果後才跟進。九鐵行政總裁同意主席的說法，認為待專責小組完成其研究結果後才跟進通報機制一事。

9. 關於驗收程序，九鐵新鐵路工程高級總監解釋，九鐵已委聘獨立專家，檢查列車的製造過程，並出席工廠驗收測試，以確保其生產標準符合九鐵的規定。列車運抵香港後會對車卡作進一步測試，尤其重點測試其牽引功能、安全及可靠程度，以確保符合指定的標準。此等列車除非已行駛400公里而全無問題，否則不得提供乘客服務。驗收程序非常嚴格，並且由行內稱職的專業人士進行。

10. 王國興議員質疑獨立專家及九鐵的檢查人員有否失職，因為即使採用了非常嚴格的驗收程序，但東鐵仍出現遍及整個車隊的列車車底支架的焊接位不完善的問題。九鐵新鐵路工程高級總監解釋，列車車廂有超過10 000個組件，而檢查則聚焦在主要的組件上，例如剎車掣、牽引馬達、懸掛系統及其他底盤組件。對所有組件進行詳細檢查是不可能的事。除此以外，焊接有瑕疵亦不容易察覺，因為表面的瑕疵未必可以用肉眼看到。至於進行更徹底的檢測，則需切割焊接的部件，然後用顯微鏡來檢視。因此，品質控制及手工對於確保組件焊接位的質素非常重要。

11. 王國興議員表示，由於裂紋問題出現在被認為不屬非主要組件因而沒有經過詳細檢測的部件，他關注九鐵其他列車會否出現同樣問題。他亦詢問駛經香港的內地列車有否出現此問題，因為該等列車使用相同的路軌。九鐵高級運輸總監李殷泰先生表示，除了檢查東鐵的29組翻新列車外，九鐵亦曾對其所有其他客運列車進行檢查，但並無發現類似的裂紋問題。由於有關問題似乎只局限於東鐵的翻新列車，王國興議員詢問有關問題是否在上世紀九十年代翻新列車所致；若然，責任誰屬。九鐵高級運輸總監解釋，該29組列車分別由12個車卡組成，在1981至1991年期間陸續運抵本港及投入東鐵服務。在1996至1999年期間，列車車卡的車身曾進行翻新。調查顯示，組件焊接位的瑕疵並非因翻新車身所致。

12. 至於王國興議員進一步詢問，列車據說可維持30年的使用壽命會否因焊接位的瑕疵而受影響，九鐵高級運輸總監解釋將會修補所有有裂紋的支架。所有車底底盤的支架會被強化3倍，以便抵受列車震動的強度。在制訂緩解措施後，翻新列車的使用壽命預期可持續30年或以上。

13. 何鍾泰議員表示，東鐵的焊接問題頗為罕見，並應與製造商進一步跟進。他亦表示，他注意到由九鐵委任的獨立查驗機構是該行業舉世聞名的專家，沒有理由懷疑他們的專業知識。九鐵新鐵路工程高級總監證實，九鐵使用的查驗機構是查驗列車方面的英國官方專用機構。

14. 林健鋒議員詢問，驗收列車有否既定程序；若然，在查驗機構驗收有關列車之前，此等驗收程序是否已全部完成。他亦詢問當列車組件運抵香港時，九鐵有否再作檢查。九鐵新鐵路工程高級總監解釋，除了依賴製造商的品質控制及手工外，查驗機構在驗收前，規定製造商提供所有主要組件附有型號測試的合格證明書。

15. 林健鋒議員進一步詢問有否需要採用更先進的措施來探測焊接位的瑕疵，以及海外進行此類探測的經驗。九鐵行政總裁表示，調查報告作出的其中一項建議是引入更敏感的設備，以量度路軌及車輪的接觸面，以確保不再發生共振頻率的問題。

16. 何鍾泰議員詢問，查驗機構測試列車組件是否只能在工廠內進行。九鐵新鐵路工程高級總監證實，雖然大部分測試在工廠內進行，因為這是列車製造業的做法，但會應九鐵的要求作出若干改進，並會在香港作進一步測試。

17. 劉江華議員詢問地鐵有限公司(下稱“地鐵”)與九鐵驗收所購買的路軌的程序是否相似，即該兩間公司均一直依賴海外的查驗機構在製造場地檢查路軌。署理環境運輸及工務局副秘書長表示，他知悉地鐵的鐵路系統一直採用非常嚴謹的驗收程序。他在回應劉議員時，同意提供地鐵與九鐵驗收路軌的程序及所採用的準則的比較。

18. 林健鋒議員表示有需要檢討驗收程序，因為有關的檢查不應只聚焦在主要的組件之上，並應運用如超聲波等更先進的技術來檢查車底組件的焊接位。由於世界其他地方的高速鐵路系統並沒有發生類似的問題，故須就車底組件承托問題的成因作進一步解釋。

19. 九鐵行政總裁確認現時有更先進的科技，例如可用來測試焊接位的超聲波技術。然而，在裂紋事故中所發現的焊接位瑕疵，即使用超聲波／染料滲染等最新的技術，亦不大可能可探測出來。至於有關的驗收程序，他表示獨立的查驗機構會在實際的燒焊工作進行前，先檢查燒焊工人的合格證明書及由燒焊工人準備的燒焊樣本。

20. 王國興議員詢問會否作出常設安排，檢查車底組件的焊接位，以及制訂措施，以防止再發生東鐵翻新列車車卡的承托問題。林健鋒議員認同類似的關注，他認為九鐵有需要加強其檢查措施，並盡力解決列車過度震動的問題。九鐵行政總裁表示，九鐵將會加固所有車底組件的支架。經加固的支架設計有助抵受調查所發現的垂直震盪力。九鐵新鐵路工程高級總監表示會加裝設備，以監察列車車輪及路軌的界面，防止共振。九鐵會從裂紋事故中汲取經驗，並會考慮收緊驗收標準。九鐵亦會在檢測的過程中，抽取焊接組件樣本作更徹底的檢查。九鐵高級運輸總監補充，在裂紋監察計劃下，將會採用無損探傷的方法來檢查現行列車組件的焊接位。有關計劃顯示已發現的裂紋數目及大小均沒有顯著的變化。

路軌微波紋

21. 劉江華議員不明白經由英國官方機構檢驗及經測試列車表現的東鐵列車，為何出現遍及整個車隊的裂紋問題，而西鐵及馬鞍山鐵路等其他鐵路系統卻沒有發生同類問題。他詢問向列車製造商提供的規格是否符合規定的標準，在驗收列車的程序中有否遇到問題，以及列車在香港投入服務前進行的鐵路表現測試中，為何沒有發現有關問題。他表示有需要找出需為裂紋事故負上責任的各方。

22. 九鐵行政總裁表示，在上世紀九十年代購入該批東鐵列車時，對與微波紋有關的問題瞭解不多，而且亦不屬於驗收規格的一部分。有關問題在2000年代初透過業內的報告出現。基於有關報告，業內訂出控制路軌微波紋的新規格。因此，鐵路製造商須安裝設備，以防止路軌出現微波紋，並需出示這方面的合格證明書。九鐵新鐵路工程高級總監解釋，檢驗工作大多由英國官方機構在製造場地進行，並抽取樣本測試其大小、金屬含量及耐用程度，以確保它們符合規格。在列車獲准提供乘客服務前，會在香港再進行性能試驗。

23. 九鐵高級運輸總監在回應劉江華議員的詢問時進一步解釋，九鐵在1998年批准購入有關路軌之前，曾為此成立審批標書的委員會。劉江華議員詢問為何在檢驗過程中忽略了防止路軌微波紋的重要性。九鐵新鐵路工程高級總監表示，在2004年以前，驗收路軌是以國際鐵路聯盟860的標準為基礎，而該套標準並無涵蓋路軌微波紋的規格。在2004年以後才引入路軌微波紋的新規格。

24. 林健鋒議員讚賞九鐵員工在發生裂紋事故後，一方面維持安全可靠的服務，同時亦進行緩解工程。他詢問西鐵及馬鞍山鐵路系統有否出現裂紋問題。劉江華議員認同類似的關注，他質疑為何導致裂紋事故的路軌微波紋問題只發生在東鐵翻新的列車上，但其他鐵路系統卻沒有。九鐵新鐵路工程高級總監解釋，出於有需要監控路軌極微細微波紋(尤其是高速列車)的關注，九鐵在2004年引入一套監控標準。在新的監控機制下，製造商須運用自動系統來控制微波紋，以便在3米長的鐵路上出現的微波紋不得超過0.4毫米。西鐵及馬鞍山鐵路的路軌均沒有微波紋問題。

25. 九鐵新鐵路工程高級總監重申，裂紋事故是多項因素組合而成的結果，當中包括焊接位的瑕疵，以及當列車以每小時70至90公里的時速行駛時，因列車車輪與路軌表面的極微細微波紋接觸產生車身共震而導致過度的震動。雖然列車震動很常見，但有關因素若非同時出現，則未必會導致裂紋事故。九鐵行政總裁表示，路軌微波紋的問題並非九鐵列車獨有，而是業內常見的問題，這是業內為何就路軌微波紋引入新規格及相應地運用的原因。

26. 劉江華議員詢問自2004年引入路軌微波紋的新規格後，有否進行檢查路軌的工作。九鐵高級運輸總監表示，在2004年制訂路軌微波紋的新規格後，列車製造商須安裝自動裝置，以防止出現路軌微波紋。九鐵已委任查驗機構在製造場地檢驗路軌。由於市場上缺乏量度路軌微波紋波幅的工具，故未能察覺路軌微波紋對列車的影響，但九鐵會應用新設備來監察情況，以防止裂紋事故再次發生。

27. 林健鋒議員表示，九鐵列車出現過度震動的問題很普遍，但該公司以往並沒有成立委員會研究有關問題，直至發生裂紋事故。他質疑這是否與九鐵的管理文化有關。九鐵高級運輸總監解釋，乘客感覺到列車的過度震動與列車底盤因路軌與車輪的不平順而造成的垂直震動是兩回事。九鐵以往曾為了令乘客更舒適而進行減少列車震動的工作，而此等工作包括切削車輪及打磨路

軌，以便令接觸面更平滑。現時，乘搭東鐵、西鐵及馬鞍山鐵路感受到的列車震動均在可接受的範圍內。九鐵在發生裂紋事故後已採取補救措施，以減少對車底組件造成的震動。

更換路軌

28. 鄭家富議員對更換約佔整段路軌30%的有問題路段而對鐵路服務造成的影響表示關注。九鐵行政總裁澄清，由於只有約7%的路軌段需要更換，更換計劃會成為日常維修保養工作的一部分，不會令鐵路服務受阻。

29. 何鍾泰議員質疑是否有需要更換路軌，因為已加固車底組件的支架，況且即使進行所述的更換工程，亦不能解決車底組件的第二共振問題。除此之外，更換路軌計劃費用高昂，而其成本可能須轉嫁給乘客。由於列車以每小時70至90公里的時速在有波紋的路軌上行駛才會產生過度震動，可否考慮將此等路軌調換而非更換。九鐵新鐵路工程高級總監表示，支架的設計已考慮到車底組件的第二共振問題。他同意何議員有關將路軌可調換的意見，以便只更換有問題的路軌。被調換的路軌可在列車車速在每小時70至90公里的範圍以外的其他路段重新使用。因此，更換路軌的成本不會很高，主要是勞工成本。承托系統的改善工作及更換路軌計劃會同步進行，以加強鐵路安全。

改善懸掛系統

30. 何鍾泰議員表示，由於路軌微波紋很常見，列車車廂應設有良好的懸掛系統，以免車廂過度震動。倘若設有良好的懸掛系統，便不應發生因震動而引起的裂紋事故，尤其是列車並非以高速行使。他詢問懸掛系統有否任何不足之處；若然，有關的列車製造商應否負上責任。他亦詢問能否探測出導致裂紋的疲勞負荷問題；是否已全部更換／改善焊接組件及支架；以及在驗收前會否仔細檢查所有列車組件。他提醒委員，由於九鐵是政府全資擁有，任何改善工程所招致的成本將會以公帑支付。

31. 九鐵行政總裁在回應時表示，更換路軌所需的成本屬微不足道。主要的改善費用是用於加固支撐及懸掛系統。支撐系統的垂直疲勞負荷標準將會由.15g加強至.45g。在整個調查過程中供應商一直非常合作。列車原先的設計完全適合有關用途，並可滿足原先預定的規格。然而，如有任何缺陷，作為用家的公司在採取進一步行動之前，需審慎考慮法律責任的問題。鐵路車輛設

計及系統工程經理李家潤先生表示，所進行的測試及模擬研究顯示，加固支撐系統可減少震動。金屬疲勞的問題將會透過裂紋監察計劃來監控。與此同時，將會對懸掛系統作出改善，並會特別注重每小時70至90公里範圍內的列車車速上。九鐵新鐵路工程高級總監表示，九鐵會從裂紋事故中汲取教訓，並會抽查非主要組件的焊接位。若有需要，亦會進行電腦模擬研究。九鐵高級運輸總監補充，會借鑒有關經驗檢討列車的維修保養時間表。

32. 劉江華議員認同有需要改善懸掛系統以保護列車免受過度震動的關注，並詢問此類系統擬採用的標準。鐵路車輛設計及系統工程經理表示，專為配合鐵路系統而設的懸掛系統可用來吸收因列車車身與微細不平滑的路軌接觸時，引致車身產生共鳴現象所造成的過度震動。九鐵行政總裁重申，列車在上世紀八十年代製造時尚未知悉路軌微波紋的影響。懸掛系統是按照當時適用的標準設計。

轉回使用自動列車操作系統模式

33. 何鍾泰議員詢問東鐵列車何時可由自2006年1月15日起採用的在自動列車保障系統模式的安全保障下的人手操控駕駛，轉回列車運作採用多年的自動列車操作系統模式。他相信自動列車操作系統模式不大可能是裂紋問題的成因。鑒於自動操作的好處，他會促請早日轉回自動列車操作系統模式。九鐵高級運輸總監解釋，有關調查報告已證實，列車車底的承托問題與使用自動列車操作系統並無因果關係。九鐵已在2006年4月初向鐵路視察組提交報告，要求轉回使用自動列車操作系統模式運作，並一併提出證據證明自動列車操作系統與列車車底承托問題無關，以及東鐵利用添加重量的方法為列車進行重量測試的結果。九鐵打算在2006年6月中完成在37組東鐵列車進行自動列車操作的測試，之後便可確定轉回使用自動列車操作系統模式的日期。

34. 署理環境運輸及工務局副秘書長表示，鐵路視察組已收到九鐵申請轉回以自動列車操作系統模式運作的申請，並曾要求提出令政府當局信納的佐證，證明自動列車操作系統模式並非導致裂紋事故的成因，該操作系統可減少東鐵列車行使期間產生的過度震動，以及既安全又可靠。

改善措施的財政影響

35. 王國興議員關注東鐵列車改善車廂的費用將會轉嫁到乘客身上，並要求就此類開支列出分項數字。九

鐵行政總裁表明，改善措施所需的費用不會轉嫁到乘客身上，因為此類費用是現行改善列車持續性開支不可或缺的部分。他表示九鐵迄今在調查方面花了1,000萬元，而加裝臨時緩解措施方面花了2,000萬元。雖然永久性的改善措施有待評估，但更換路軌的費用有可能很少，因為這項費用基本上是作為更換路軌的部分費用的勞工成本。粗略估計，每卡東鐵列車車廂的改善費用為340,000元，或每組由12節車卡(共348節車卡)的29組列車的改善費用為1億1,000萬元。這些費用將會是改善車隊持續性費用的一部分，讓列車車卡可安全運作至其使用壽命結束為止。九鐵將會透過盡量使用內部工場的設施，將費用減至最低。

36. 主席要求確認就調查及加裝臨時緩解措施分別額外使用的1,000萬元及2,000萬元費用，不會轉嫁給乘客。九鐵行政總裁表示，所花費的3,000萬元屬於預算以外的項目，將會透過九鐵節省開支收回。王國興議員質疑如何能把用於改善348節列車車卡的1億1,000萬元，包括在持續進行的車隊改善的費用內。他表示不應要乘客承擔1億1,000萬元的改善費用和因九鐵管理不善而需進行調查及採取臨時緩解措施的3,000萬元費用。他要求進一步確認此等費用不會被納入為持續進行的改善計劃的一部分，以及其後轉移給乘客。他認為，為追回所招致的開支，有需要確定需為裂紋事故負責的有關各方。主席表示，若沒有裂紋事故，九鐵便無需花費這樣的改善費用，因此，這些費用不應被視為正常改善計劃的一部分。因此，九鐵有需要逐項列出改善費用，以協助監察進展情況，並確保有關成本不會轉移給乘客。

37. 九鐵行政總裁再次確認不會以增加票價來反映所述費用。除此以外，每節東鐵列車車卡340,000元的改善費用只是估計。因應調查報告及車底組件的承托不足的情況，九鐵肯定會檢查整個列車車隊，並進行加固措施。他在回應委員的要求時同意提供東鐵列車車卡分項改善費用一覽表，並解釋此等開支是否屬於正常的改善計劃。至於提供所述資料的確實時間則需與九鐵管理局各成員訂出。

政府當局

法律責任及問責

38. 至於王國興議員提出誰人應為裂紋事故負責的問題，九鐵行政總裁表示，倘若東鐵路軌並無出現共振頻率的問題，有關事故便不會發生。有關事故是因為導致支架疲勞負荷的各項潛在因素同時發生所致。

39. 劉江華議員表示，他並不完全信服九鐵裂紋事故的成因。他曾希望政府當局會對有關事故進行獨立調查，但其專家小組已加入九鐵的調查小組。因此，有需要解釋有關事故的法律責任，以及製造商應否為此事負上責任。

40. 署理環境運輸及工務局副秘書長澄清，政府的專家小組只評估緩解措施的成效，但沒有參加九鐵的調查工作。該小組將會評估有關調查報告，就該報告的結果提供獨立和專家意見，並建議跟進措施，以改善有關情況。問責問題將由九鐵管理層作為其管治的一部分來處理。

41. 劉江華議員不滿調查報告沒有處理公眾其中一項的主要關注，就是確定需為裂紋事故負責的有關各方。他表示，由於列車及路軌製造商均表示它們已符合有關規格及沒有犯錯，九鐵向它們索償或會有困難。他詢問，鑒於九鐵過往確有因為無法確定需負責的一方而使用公帑處理索償的記錄，政府當局是否滿意九鐵的表現。署理環境運輸及工務局副秘書長表示，政府的專家小組會研究列車車卡及路軌的驗收程序，而九鐵則會根據其合約協議的條款與供應商及製造商跟進。政府不宜干預它們的商業交易。然而，劉江華議員表示，鑒於政府是九鐵的大股東，以及在九鐵董事局內亦有代表，故政府對九鐵的事務應擔當角色。署理環境運輸及工務局副秘書長在回應時表示，政府當局將會監察兩間鐵路公司的表現，但不會管理它們，因為這是兩間鐵路公司的董事局及管理局的責任。九鐵行政總裁表示，兩間公司一直以甚具競爭性的票價提供安全及可靠的運輸服務。

42. 主席表示，待專責小組及政府的專家小組完成有關報告後，將與政府當局及九鐵的代表舉行會議，討論有關報告的結果及建議，以及與法律責任及問責有關的事宜。

VI 其他事項

43. 議事完畢，會議於上午11時結束。

立法會秘書處
議會事務部1
2006年7月17日