

九鐵主席田北辰先生就
東鐵中期翻新列車底盤組件支架出現裂紋調查報告
發表聲明

管理局經討論後，同意接受去年 12 月 21 日東鐵一架車卡底下組件支架鬆脫事件及其後陸續發現其他同類型車廂底支架裂紋的成因調查報告，這調查是由新鐵路工程高級總監李鏡權先生領導下的九鐵內部專家工作小組在海外和本地的獨立專家及車卡製造商協助下完成。並且由九鐵所委出梁廣灝工程師所領導下的獨立小組經評核後認同。

一直以來我相信整件事件及以後所發生的事情都沒有危害乘客安全，我在這方面的見解是得到調查報告的確認。報告亦確認了九鐵員工在整件事件中及事後的處理手法是很專業和稱職。

總括而言，車卡支架裂紋的出現可以說是由兩大原因同時發生所造成的。第一是當火車在時速 70-90 公里在某些路段行駛時，會產生一些超出原先估計的垂直震盪力，這些超標的震盪力是由於車輪與微細不平滑的路軌表面接觸時引致車身產生共鳴現象而造成的。

由於上述原因，支架所承受的垂直震盪力比原先設計超出百份之一百。

第二個原因是部份車底下支架的燒焊並不完善，車卡製造商認為倘若垂直震盪力沒有超標的話，這些支架的承托力仍然可以符合原先設計的水平。這方面我們會徵詢獨立意見來了解他們的說法是否正確。

調查報告亦確認了九鐵維修員工是按照車卡製造商所發出的指引來維修車卡，裂紋的出現並不是因為他們失職而造成的。

由於現有維修機械的局限，路軌所出現的微細不平滑表面是沒有辦法消除的。基於這個原因，管理局同意進行一系列工程以加強全部 348 架經中期翻新車卡底部的支架，改善避震系統和重鋪數段加劇車廂垂直震盪力的路軌。這些改善工程可以使車卡能夠抵受調查中所發現的超標震盪力。預算全部工程可在明年內完成。

這個調查是很艱巨但非常全面的，我很高興看見調查結果是那麼明確和清晰，我謹代表管理局全體全人向參與這項工作的人士包括國際和本地的專家、學者及九鐵的人員致謝，他們在最短的時間內完成了這份報告。

由於我要離開香港，所以未能出席預先安排在今天(五月三日)下午 3 時 45 分召開的傳媒簡報會。屆時將會由行政總裁詹伯樂工程師和九鐵的專家小組向各位詳細交代調查報告的內容。獨立專家小組主席梁廣灝工程師亦會出席事後的答問環節。

九廣鐵路公司
二零零六年五月三日